

A SZÁLLÍTÁSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE ÉS A GEOPOLITIKA ÖSSZEFÜGGÉSEI A NYUGAT-BALKÁNON

REMÉNYI PÉTER – CSAPÓ DÁNIEL GÁBOR

THE RELATIONSHIP BETWEEN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT
INFRASTRUCTURE AND GEOPOLITICS IN THE WESTERN BALKANS

Abstract

The geopolitical significance of the Balkans can be observed throughout the majority of its history deriving mainly from its relative position between continents, close to strategic maritime and land routes. In certain political circumstances this position attracted regional and great powers which resulted in their direct involvement in “Balkan affairs”, which was made easier by the fragmented ethnic and political nature of the region. One particular field of involvement has been the construction of strategic transportation infrastructure which characterizes the current situation as well. After briefly touching upon the general geopolitical significance of transportation, we argue that the examined external powers (the EU, Russia, China, and Turkey) involved in planning and financing the ongoing infrastructure development in the Western-Balkans are doing so in a geopolitical framework, where the investments also aim to bolster the influence of the investor country in the region. The priorities and logic behind these moves can differ, but all actors use infrastructure as an overtly expressed field of their strategies.

Keywords: Western Balkans, transportation infrastructure, geopolitics

Bevezetés

A Balkán történelme során számos alkalommal vált (nagy)hatalmak versengési terepévé, melynek egyik oka a kedvező fekvése a stratégiai útvonalak közelében, nagyhatalmi érdekszférák metszéspontjában. A másik ok a térség fragmentáltsága, mely az erős belső politikai centrum kialakulását is megnehezítette és megkönnyítette a külső behatolást. A külső szereplők számára a Balkán sokszor kapcsolati területként jelent meg, inkább eszközként, mint célként tekintettek rá. Napjaink térségbeli versengése is hasonló elvek szerint alakul, aminek a szállítási infrastruktúra fejlesztése az egyik legterebelibb és leglátványosabb eleme.

Célunk, hogy az elmúlt évek új hidegháborús narratívájához (pl.: KEMP, J. 2020; KAPLAN, R. D. 2019; ERLANGER, S. 2018) kapcsolódóan megvizsgáljuk, hogy a Balkán nyugati, instabil felén hogyan jelenik meg a nagyhatalmi verseny a közlekedési infrastruktúra területén. Úgy véljük ez az egyik „legföldrajzibb” eleme a vetélkedésnek, ennek a legjelentősebb a térbelisége és ez egy viszonylag stabil elem, szemben egyéb területekkel (kultúra, gazdaság, politika...), ahol évről évre sokat változnak a folyamatok például egy választási eredmény függvényében. Így – bár tisztában vagyunk ezen területek jelentőségével is – ezeket kevésbé tartjuk földrajzi elemeknek, így tudományunk eszközeivel csak korlátozottan tartjuk vizsgálhatónak.

Jelen írásban elsősorban az érintett szereplők releváns dokumentumait, a hivatalos politikákat, fejlesztési stratégiákat és az ezekhez kapcsolódó narratívákat vizsgáltuk meg. Ezeket igyekeztünk konkrét, a statisztikákban, terepi megfigyelésen, hivatalos kommunikációban és a médiában megjelenő esetekkel alátámasztani, de ezek szisztematikus számbavétele további terepi vizsgálatokat igényel, mely jelenleg nem áll módunkban.

Munkánk térbeli kereteit legpontosabban a jelenleg nem EU-tag, teljes terjedelmükkel Európában található balkáni államok (Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Koszovó,

Albánia, Észak-Macedónia, Szerbia) körülírással adhatjuk meg. Az egyszerűség kedvéért ezt az országcsoportot nevezzük Nyugat-Balkánnak jelen írásban. Tisztában vagyunk a fogalom ellentmondásosságával, érdekvezérelt jellegével (PAP T. 2019) és azzal is, hogy eredeti jelentésében Horvátországot is magában foglalta. Ugyanakkor elemzésünk céljai szempontjából a legizgalmasabb terület éppen a (még) nem uniós államok köre, ahol a többi érdekelt hatalmi központ is „szabadabban” érvényesítheti érdekeit. A szállítási infrastruktúra jellegéből adódik ugyanakkor, hogy időnként a szűken vett célterületen kívülre is kell tekintenünk, hiszen a térségen kívüli forrás- és célterületek ismerete nélkül bizonyos irányok és nyomvonalak csak nehezen értelmezhetők.

Közlekedés és geopolitika

Modern közlekedési rendszerek nélkül nincs modern társadalom, mind a gazdaság, mind az állampolgárok számára megkerülhetetlen szektor. Politikai földrajzi megközelítésben az államok stabilitása, a politikai centrum terület feletti kontrollja szintén megkívánják a hatékony közlekedést, a modern állam területét a közlekedési hálózat kapcsolja oikumenévé (WHITTLESEY, D. 1939, 1999). Politikai földrajzi jelentőségét az Egyesült Államok Transzkontinentális vasútvonala, vagy a hálózat polgárháborúban játszott szerepe (WHITTLESEY, D. 1939, 1999), a Transzszibériai vasút orosz expanziót támogató hatása (ERDŐSI F. 2015), avagy a brazil transzamazóniai pályák kérdése (WALKER, R. et al. 2011) is mutatja.

Klasszikus geopolitikai gondolkodók A. T. MAHANTÓL (1890) a közlekedés módjait, jellemzőit is vizsgálva alkották meg modelljeiket, a hajózási útvonalak, a különböző tengerszorosok kérdése, majd az épített csatornák mindig kiemelt stratégiai jelentőségűek voltak. H. J. MACKINDER (1904, 1999) világképében a szárazföldi hatalom szempontjából a vasút volt fontos elem, a 20. század elejétől pedig a repülés vált geopolitikailag és stratégiaileg meghatározó közlekedésszemponttá (SZILÁGYI, I. 2018). Nagytérségi, birodalmi törekvések a transzkontinentális infrastruktúra fejlesztésében több esetben vezettek geopolitikai feszültségekhez. A Fokváros–Kairó vasútvonal brit terve francia érdekeket sértett, a Berlin–Bagdad vasút német projektje, pedig elsősorban orosz és brit ellenkezést váltott ki. Mindkettő az érintett térségben az infrastruktúrát építő birodalom politikai, gazdasági, katonai érdekeit szolgálta, befolyását növelte volna, vagy legalábbis a versenytársak percepciója ez volt.

A hidegháború alatt az ideológiai, katonai stb. ellentétek jelentősebbek és látványosabbak voltak, ugyanakkor a két szuperhatalom az infrastruktúra fejlesztését is alkalmazta a befolyása növelésére. A bipoláris világrendet követően az egymással versengő hatalmak területi érdekeinek kérdése háttérbe szorult, a 2000-es évekkel kezdődően azonban több szereplő érdekérvényesítési képessége is megváltozott. Ennek következtében egyes földrajzi térségekben ismét befolyási övezetek kezdtek kirajzolódni, ahol az infrastruktúrafejlesztés újra a befolyás növelésének eszközévé vált. Ilyen többek között Kína kelet-afrikai aktivitása, vagy Oroszország közép-ázsiai, kaukázusi és kelet-európai csővezetékes projektjei. A nemzetközi szereplők időnként azonos térségre fókuszálnak, ami versengéshez vezethet, mint jelenleg a Balkán-félszigeten is.

Miért pont a Nyugat-Balkán?

A Balkán-félsziget geopolitikai jelentősége a különböző korszakokban változóan ugyan, de mindig is létezett, melynek alapja relatív helyzete, az EU és a Közel-Kelet, valamint a Fekete- és a Földközi-tenger medencéi között, a tengeri és szárazföldi stratégiai jelentő-

ségű útvonalak mentén. Ahogy ERDŐSI F. (2005, p. 17.) oly plasztikusan megfogalmazta, a térség „...közlekedési értékének felkiáltójeles paradoxona a geopolitikai/közlekedés-földrajzi szempontból szuperexponált fekvés és az átjárhatóságot nehezítő természeti adottságok közötti feszültség, melynek feloldására [...] külső hatalmi erők voltak képesek az ókortól kezdve létesített, híressé vált közlekedési vonalak kierősztakolásával.” Azaz a térség, fekvéséből fakadóan, mindig is jelentőséggel bírt, de a közlekedési helyzet kiaknázására többnyire csak birodalmak voltak képesek.

Emellett a Balkán kiválóan alkalmas a különböző hatalmak befolyásának kiépítésére is. Ennek egyik eleme az államföldrajzi fragmentáltság (REMÉNYI P. 2019). A Balkánnak a nemzetivé válásban megkésett, függetlenségét későn megszerző államalakulatai és nemzeti számára állam- és nemzetépítésükhöz szükségük volt/van külső támogatásra. A térség államai mellett, hogy alapvetően kis államok, Európa legelmaradottabbjai közé is tartoznak (*I. táblázat*), ahol az elhúzódó tranzíciós folyamatok következtében ma sem mindenhol zökkenőmentes a társadalmi-politikai-gazdasági intézmények működése, magas a munkanélküliség, jelentős a korrupció. Ez mind megkönnyítheti, olcsóbbá teheti a külső szereplők helyi projektjeit, mindamelllett, hogy kockázati faktorokat is hordoznak magukban (megtérülés, konfliktusok kiújulása).

I. táblázat – Table 1

A térség államainak néhány fontos gazdasági mutatója
Some important economic indicators of the countries of the region

ország	kereskedelmi egyenleg (2019; millió €)	GDP/fő (2018; €)	munkanélküliség (2018; 20-64 év közöttiek, %)	fiatalkorú munkanélküliség (2018; 15-24 év közöttiek, %)
Montenegró	-2185	7490	15,2	29,4
Észak-Macedónia	-2039	5150	20,7	45,4
Albánia	-2843	4460	12,3	28,3
Szerbia	-5359	6140	12,8	29,7
Bosznia-Hercegovina	-4093	4580*	18,5	38,8
Koszovó	-3114	3740	29,4	55,4
EU – 27	-	30 160	7,3	16,1

*2017-es érték

Forrás/Source: Eurostat (2017–2019)

Számos külső szereplő számára jelent különböző szempontból fontos területet a Balkán. Az Európai Unió számára ez a „hátsó udvar”, ahol már az 1990-es évek konfliktusaiban sem tudott egyedül rendet teremteni. A szervezett bűnözés, az illegális áramlások egy része ebből az irányból éri el a közösséget ezért biztonságpolitikai jelentősége nagy, az európai centrum országai számára gazdasági érdekeket is megtestesít. Emiatt a Nyugat-Balkán stabilitása és prosperitása összeurópai érdek (EC 2018a).

Oroszország számára egyrészt továbbra is kapcsolati tér, másrészt az EU befolyásolási terepe. A hagyományos faktorok, mint a Fekete-tenger kijárata, a Közel-Kelet és a Mediterráneum közelsége, valamint az EU szomszédsága (melynek leggyengébb láncszemei

a délkelet-európai tagok – BECHEV, D. 2017) mind vonzóvá teszik, Dugin koncepciójában a térség nagy része Oroszország érdekszférája (idézi SZILÁGYI I. 2019, p. 28). Az energiaszállításokban ez Ukrajna megkerülésének egyik lehetséges útvonala. Kína megközelítésében a kapcsolati jelleg dominál: a Balkán elsősorban, mint a kínai globális projekt, az Övezet és Út (BRI) egyik utolsó, EU előtti állomása jelenik meg. Törökország esetében leginkább az A. DAVUTOĞLU (2016) által megfogalmazott szomszédságpolitika és a neo-oszmanizmus a kulcs. Ebben a tekintetben inkább az EU-hoz hasonló a viszonyulás, amennyiben a Balkán a közélkülföld, inkább cél, mint eszköz, de egyben Törökország és az EU közti kapcsolati tér is. Az Egyesült Államok Balkán-politikája az elmúlt évtizedekben inkább követő jellegű, fő céljai általánosak: stabilitás, prosperitás. A globális versenytársak megjelenése azonban aktívabb szerepvállalást okoz, melyben az ellensúlyozás dominál.

Nagyhatalmi érdekek a Nyugat-Balkánon – a közlekedés

A nagyhatalmi érdekek a Balkánon számos területen keresztezik egymást és többféle módon igyekeznek azokat érvényesíteni. Ezek egyike a jelentős földrajzi vonatkozású közlekedési/szállítási makro-infrastruktúra fejlesztése. A Balkánon e közlekedési hálózatok természeti és társadalmi okokból kifolyólag is gyenge kiépítettségűek, az államok pénzügyi lehetőségei korlátozottak (ERDŐSI F. 2005), emiatt a nagyrendszerek sokszor külső forrásból épülnek, így sohasem teljesen érdeksemlegesek. Ez történetileg sem térségidegen jelenség, a félszigeten, a 19. századi vasútépítési korszakban számos hatalomnak volt térségre vonatkozó fejlesztési koncepciója: Nagy-Britanniának Közép-Európából Isztambul (Boszporusz), majd Szaloniki (Szuezi) felé, az Osztrák-Magyar Monarchiának Oroszország felé a Balkán északi részén, az Oszmán birodalomnak északnyugat felé Bosznia irányába. (ERDŐSI F. 2005, ERDŐSI F. – KOMLÓS A. 2001). A jelenlegi helyzettel párhuzamot mutat, hogy a balkáni országok akkor is támogatták, hogy kiépüljenek a vasúti összeköttetések, ha a pénzügyi fedezetük nem volt meg hozzá. A külföldi tőkéből épülő vonalak építését és finanszírozását pedig akkor is és ma is korrupciós botrányok kísérték (JELAVICH, B. 1996, pp. 24–25). Napjainkban az eltérő érdekek által vezérelt közlekedési fejlesztések újra jellemzői a Balkánnak

Európai Unió

Az EU az infrastruktúrafejlesztés támogatását évtizedek óta alkalmazza az unión belüli és a csatlakozásra váró országok és a tagok közti kohézió erősítésére. A TEN (Trans-European Network) és a Pán-Európai (Helsinki) korridorokat egyaránt a 90-es években jelölték ki és az utóbbiak kimondottan a kelet-közép-európai (bennük a balkáni) térség modernizálandó hálózatainak gerincét jelölik. A rendszert 1995-től tovább bővítették (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA), elsősorban helyi igények alapján (FLEISCHER T. 2007).

Az EU pénzügyi eszközökkel is hozzájárul a térség infrastruktúra-fejlesztéséhez. Számos uniós kezdeményezésű, regionális léptékű fejlesztési stratégia is készült a térséggel kapcsolatban (Transport Infrastructure Regional Study in the Balkans [TIRS] – LOUIS BERGER SA 2002, Regional Balkans Infrastructure Study [REBIS] – EC 2003), melyek projektszinten is megvizsgálták a lehetséges fejlesztési irányokat, javaslatokat tettek, prioritizáltak, ugyanakkor a fejlesztések közül számos mind a mai napig nem készült el (pl. V/C, vagy a Szarajevó-Podgorica útvonal – E762). Több nagyberuházás azonban napjainkra ért révbé, úgy mint a szerbiai autópályák (X. korridor, A1 és A4), melyek elérték az államhatárt,

vagy a horvátországi autópályák többsége. Ezek jelentős részben uniós támogatásból és hitelből épültek meg és további projektek (pl. Niš–Pristina autópályája szerb szakasza vagy éppen a V/C korridor boszniai szakaszai) is a megvalósítás különböző fázisában vannak.

Ugyanakkor az EU belső válsága a térséggel kapcsolatos aktivitását is háttérbe szorította, mely helyet engedett új szereplők megjelenésének, akik az infrastruktúra-fejlesztés területén is aktívak. Fontos leszögezni, hogy ezeket a fejlesztéseket nem lehet automatikusan károsnak, vagy haszontalannak nevezni, de figyelembe kell venni az esetleg nem kívánt „mellékhatásokat” (korrupció, eladósodás, növekvő befolyás), melyek nem minden esetben állnak összhangban az EU törekvéseivel.

Részben a kínai fejlesztések számbeli, értékbeli és stratégiai irányokat is lefedő növekedése, valamint a többi szereplő (elsősorban Oroszország) növekvő befolyása és általában az integráció megakadásának következtében az EU is felismerte a helyzet jelentőségét és a tagállamok egy csoportja német vezetéssel új lendületet kívánt adni a térség integrálásának, elindítva 2014-ben az ún. Berlini folyamatot. A folyamat támogatására hirdették meg a *Connectivity Agenda*-t (összekapcsolási tervet), mely a közlekedési infrastruktúra fejlesztését is célul tűzte ki. Az uniós támogatású és (társ)finanszírozású infrastruktúra-fejlesztés növekedésnek indult, többek között a boszniai V/C korridor mentén, illetve kimondottan országok közötti kapcsolatok erősítése céljával. A folyamat csúcstalálkozóin (Bécs, Párizs, Trieszt, Szófia, Poznan) az infrastruktúra fejlesztések újabb és újabb elemei kerültek napirendre (EC 2017, EC 2018b), melyek a nyugat-balkáni közlekedés gerinchálózatát alkotó közlekedési folyosókhoz kapcsolódnak (*1. ábra*).

Az EU az 1990-es évektől kezdve több mint 11 milliárd euró értékben biztosított támogatást (Európai Bizottság) és kölcsönöket (Európai Beruházási Bank) a nyugat-balkáni államok részére az energetikai és közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek számára, amelyek további 22 milliárd euró értékű beruházás megvalósítását tették lehetővé. A fent említett *Connectivity Agenda* keretein belül 2015 és 2020 között 1 milliárd euró támogatást különítettek el ezeknek a projekteknek a megvalósításához, amelyek keretében többek között 320 km-nyi vasúti pálya, 170 km-nyi autópályája, illetve két határátkelő híd építése, illetve felújítás is szerepel. A támogatásokhoz ebben az időszakban további 3 milliárd eurónyi kölcsön is társult az EU-s partner intézményektől és a fejlesztések 45 ezer embernek létesítettek új munkahelyet a térségben. A beruházások következtében a vasúti menetidő két órával csökkent Belgrád és Szófia, illetve Belgrád és Bar között, mindamellett, hogy Pristinából is egy órával hamarabb el lehet már jutni Szófiába. A jelenleg legelőrehaladottabb stádiumban lévő támogatott projektek közé tartozik a 100 millió eurós beruházási összeget is meghaladó Svilaj-híd megépítése a Száva fölött, amely Boszniát és Horvátországot köti össze, de épül Zenicától északra új alagút is, mindkettő az V/C korridor részeként. Ugyancsak megkezdődtek már a munkálatok az „*Orient/East-Med Corridor*” több vasúti szakaszán, így a Montenegrót és Szerbiát összekötő R4-es útvonal, illetve a Koszovót és Macedóniát összekötő R 10-es nyomvonal mentén is (EC 2019 p. 16–17.).

A vízi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése is alapvetően az EU-hoz kötődik, kivéve néhány kulcsfontosságú tengeri kikötőt (pl. Pireusz vagy Bar), ahol a kínai érdekek a meghatározók. A horvátországi kikötők nagyrészt uniós forrásokból újultak (Dubrovnik, Zadar) és újulnak (Split) meg. Ugyanakkor nagyhatalmi versengés képe rajzolódik ki Rijeka új konténerkikötőjének a tervezett megépítésén. A megközelítőleg 20,5 milliárd kuna értékű projekt elnyerésére ugyanis jó esélyei voltak egy kínai cégekből álló konzorciumnak. A sajtóhírek alapján azonban 2021 elején nagyban köszönhetően az amerikai és EU-s nyomásnak érvénytelenítették a közbeszerzést (SIMMONDS, L. 2021). Szerbia új dunai kikötőjének létesítését Belgrádban szintén az EU támogatja. A kikötő csatlakozna a megújuló Belgrád–Budapest vasútvonalhoz, illetve fontos közúti vonalakhoz is (E-70, E-7).



1. ábra A nyugat-balkáni gerinchálózat és a jelentősebb közlekedési infrastruktúra-fejlesztési projektek
 Figure 1 The core network in the Western Balkans and the major transportation development projects.

Jelmagyarázat: A: Törzs- és átfogó közúthálózat - befejezett, B: Törzs- és átfogó közúthálózat - tervezés/fejlesztés alatt, 1a: Európai Unió érdekeltségű közútfelújítás, 1b: Európai Unió érdekeltségű vasútfelújítás, 2a: Kínai érdekeltségű közútfelújítás, 2b: Kínai érdekeltségű vasútfelújítás, 3: Orosz érdekeltségű vasútfelújítás, 4: Török érdekeltségű közútfelújítás.

Legend: A: Core and comprehensive road network completed, B: Core and comprehensive road network under planning/ construction, 1a: EU road projects, 1b: EU rail projects.

2a: Chinese road projects, 2b: Chinese rail projects, 3: Russian rail projects, 4: Turkish road projects.

Forrás: EB (2016), valamint saját gyűjtés alapján szerkesztette: Reményi Péter, Csapó Dániel Gábor és Csapó-Kádár Tünde
 Source: Edited by Reményi Péter, Csapó Dániel Gábor and Csapó-Kádár Tünde based on EB (2016) and own collection

Az EU új „Nyugat-Balkán stratégiája” (EC 2018a), szintén zászlóshajó-elemmé emelte az infrastruktúra-fejlesztéseket is magában foglaló, az összekapcsoltságot erősítő (Increasing connectivity) irányt, kiemelve gazdasági és biztonsági jelentőségét is. Az Európai Bizottság

2020 tavaszán bejelentette, hogy a vírushelyzet miatti támogatások mellett, a 2021–2027 közötti időszakban előreláthatólag az Előcsatlakozási Támogatási Eszköz III (IPA 3) keretében belül 14,5 milliárd euró összegű pénzügyi támogatás/kölcsön is lehívható lesz, amelynek kiemelt részét fogja képezni a közlekedési és energetikai összeköttetések finanszírozása.

Oroszország

A Balkánon az egyik legaktívabb nagyhatalom az elmúlt három évszázadban az orosz állam volt. Ennek az aktivitásnak a súlypontja a 19. századra tehető, míg a két világháború közti szovjet állam térségbeli szerepvállalása alacsony volt, a hidegháború időszakában azonban az érdekszféra-politika következtében a félsziget ismét felértékelődött Oroszország számára és ekkor épültek meg az első, az egykori Szovjetunióból szénhidrogéneket a térségbe szállító vezetékek is. A Szovjetunió felbomlását követő, orosz szempontból viszonylag „sikertelen” időszakot követően, a 2000-es években részben a növekvő energiaárak következtében egyre inkább megerősödő Oroszország a Balkánra is aktívan tért vissza (LUDVIG Zs. 2014).

Az aktuális orosz külpolitikai koncepció (Foreign Policy Concept... 2016) nem említi a Balkánt, szemben az előző, 2013-as koncepcióval (Foreign Policy Concept... 2013), mely csak egy bekezdésben érinti, de kiemeli, hogy Oroszország számára nagy stratégiai jelentőséggel bír, többek között közlekedési és szénhidrogén-szállítási csomópontként. Oroszország a gyakorlatban a külpolitikai érdekérvényesítés széles tárházát alkalmazza a térségben: gazdasági eszközök, média befolyás, titkosszolgálati akciók, baráti rezsimek támogatása, kulturális intézmények stb. mind részét képezik Moszkva befolyása növelésének (bővebben lásd pl.: BECHEV, D. 2017).

Az orosz érdekek mentén történő infrastruktúra-fejlesztéseknek az ezredfordulót követően két jól körülhatárolható területét figyelhetjük meg. Az egyik a szerbiai vasútfejlesztések köre (pl.: Belgrád–Pancsova, Újvidék–Stara Pazova, Niš–Preševo), a másik pedig a közlekedési infrastruktúra egy nagyon speciális szegmense: a csővezetékes szállítás. Geopolitikai szempontból jelentősebb az utóbbi, amely napjainkig számos, eltérő érdekek mentén versengő projektet eredményezett (KOC SIS K. – TINER T. 2009). Ez természetesen nem idegen az orosz külpolitikától és könnyen érthető, ha figyelembe vesszük az Oroszország rendelkezésére álló szénhidrogén-készleteket és a térség, valamint Európa többi része energiaéhségét.

A hivatalosan 2007-ben indult Déli Áramlat projekt az orosz vezetésű energetikai beruházások zászlóshajója volt a térségben. Önmagában kialakult egy kisebbfajta verseny, hogy mely országokat érintheti majd a csővezeték, a megvalósulás esetén pedig az orosz gáztól és annak politikai célú árváltoztatási lehetőségétől is az orosz politikai befolyás növekedését várhattuk. Az ellentétes geopolitikai érdekek azonban odáig vezettek, hogy amerikai majd európai ellenállást követően az orosz vezetésű projekt többszöri újratervezés után sem tudott megvalósulni, 2014-ben hivatalosan is leállt. Infrastrukturális téren így – leszámítva a Déli Áramlat Lite/Balkan Stream vezetékrendszer (COHEN, G. 2019), melyből 2021. január 1-re a szerbiai szakasz is elkészült – Oroszország aktivitása a szerbiai vasútfejlesztésekre korlátozódik.

Az energetikai infrastruktúra területén is világosan látszik, hogy, bár egyes balkáni országok nagymértékben ki vannak szolgáltatva az orosz energiahordozóknak, a teljes orosz exportban az abszolút súlyuk nem jelentős, ezáltal a térség az orosz érdekek érvényesítésének sokkal inkább eszköze (tranzitútvonal) mint tétje (2. táblázat). A Gazprom által 2017-ben a Nyugat-Balkán országaiba exportált gáz az összes export kevesebb, mint 2%-át jelentette, és a Magyarországra szállított gáz volumenének is csak 79%-át érte el (Gazprom in figures 2013–2017). Az energetikai kiszolgáltatottság – melynek csökkentésére komoly, az EU által támogatott projektek is zajlanak (pl.: Déli Gázfolyosó, Eastring,

Földgázfogyasztás és import 2017
Natural gas consumption and import 2017

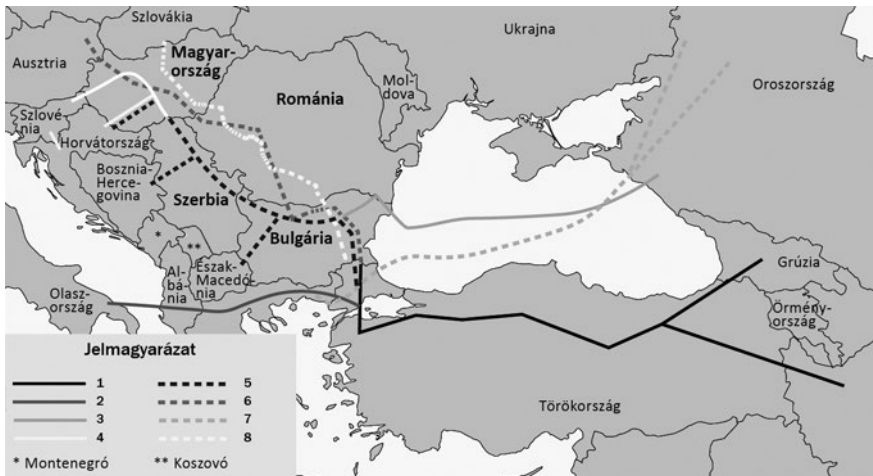
Ország	fogyasztás	orosz import	Arány
Bosznia-Hercegovina	0,2	0,2	100
Horvátország	2,6	2,8	100
Észak-Macedónia	0,2	0,3	100
Szerbia	2,7	2,2	81
Összesen	5,7	5,5	96

Forrás/Source: Gazprom in figures 2013-2017, CIA World Factbook

LNG terminálok) – közvetve komoly eszközt ad Oroszország kezébe, hogy a térség politikai, gazdasági és társadalmi folyamatait befolyásolja érdekeit érvényesítse (bővebben lásd pl.: BECHEV D. 2017; CSD 2018).

Az orosz energia fő felhasználói azonban Nyugat-Európában találhatóak és a balkáni szállítási vonalak a „problémás” tranzitországok (Ukrajna, Belarusz) elkerülésére és az útvonalak diverzifikálására szolgálhatnak (KOC SIS K.–TINER T. 2009), a megvalósuló vezetékek azonban csak hazánkig tartanak.

Részben a geopolitikai ellentétek miatt a térség továbbra sem tudja betölteni energetikai tranzit szerepét, az érdekek kioltják egymást, a versengő tervek sokszor nem valósulnak meg (pl.: Déli Áramlat és Nabucco). Ugyanakkor az EU egyik fontos projektje, a Déli Gázfolyosó révbe érni látszik, november közepén megérkezett az első kereskedelmi szállítmány Olaszországba, de ez a projekt a Nyugat-Balkán nagy részét elkerüli, csak Albániát érinti (2. ábra), habár a balkáni leágazások tervei léteznek.



2. ábra Vetélkedő gázvezetékek és tervek.

Figure 2 Competing pipelines and plans.

Jelmagyarázat: 1 – TANAP, 2 – TAP, 3 – Déli Áramlat (feladva), 4 – Déli Áramlat Lite (tervezett), 5 – Déli Áramlat Lite (működő), 6 – Nabucco (feladva), 7 – Török Áramlat, 8 – Eastring (tervezett)

Legend: 1 – TANAP, 2 – TAP, 3 – South Stream (cancelled), 4 – South Stream Lite (planned), 5 – South Stream Lite (operating), 6 – Nabucco (cancelled), 7 – Turkstream, 8 – Eastring (planned)

Forrás: saját gyűjtés alapján szerkesztette: Reményi Péter, Csapó Dániel Gábor és Csapó-Kádár Tünde
Source: Edited by Reményi Péter, Csapó Dániel Gábor and Csapó-Kádár Tünde, based on own collection

Kína az európai érdeklődés lanyhulásával és a kínai külföldi beruházási projektek egy rendszerbe szerveződésével párhuzamosan új szereplőként érkezett a térségbe. A nyugat-balkáni országok és Kína közötti kapcsolatok intenzitásának a növekedése leginkább az ázsiai ország nyitásának köszönhető. A nyugat-balkáni országok részei a kínai Övezet és Út Kezdeményezésnek, amely Hszi Csin-ping megfogalmazásában „*elősegíti az abban részvállaló nemzeteknek a közös érdekeken, felelősségvállaláson és jövőn alapuló közösség megteremtését*” (JINPING, X. 2019 p. 147.). A kínai elnök 2013-ban Astanában elmondott beszédével tette le a vízió szimbolikus alapkövét. A kínai vállalatok és pénzügyi intézmények térnyerése ugyanakkor már előbb megkezdődött (pl. Pireusz kikötője már 2009 óta kínai koncesszióban van) és 1999-ben a „go out” policy is hasonló célokat irányzott elő, mint az új selyemút (SALÁT G. 2019).

A projektek egy része Kína és az EU közti kapcsolatok erősítését szolgálja (pl. a Pireuszi kikötőtől Magyarország felé irányuló vasútfejlesztési projektek, a montenegrói Bar kikötője és Belgrád közti autópálya-fejlesztések stb.). Emellett olyan projekteket is finanszíroz, melyeket az EU nem tud, vagy nem akar. Ezek sok esetben nem állnak összhangban az EU céljaival, akár a közlekedési korridorok tekintetében, akár fenntarthatósági megfontolásokból. Montenegró autópálya-fejlesztésénél a rendkívüli méretű eladósodás jelenthet veszélyt (HOPKINS, V.–KYNGE, J. 2019), amellett, hogy a reláció mind a TIRS, mind a REBIS stratégiában a központi hálózat része. Macedóniában az infrastruktúra fejlesztéséhez kapcsolódó korrupció lett felkapott ügy, a belpolitikai változások pedig egyelőre a fejlesztések felfüggesztéséhez vezettek (MAKOCKI, M.–NECHEV, Z. 2017). A Boszniai Szerb Köztársaság esetében pedig az európai fejlesztési pályákkal nem kompatibilis irányokat is finanszírozza Kína, melyek akár egy szakadár állam gerinchálózatát is alkothatják és helyenként etnopolitikai elveket is követnek (1. ábra) (REMÉNYI P. et al. 2016).

A BRI megítélése emiatt is ellentmondásos, a kritikusok/ellenzők élén az Amerikai Egyesült Államok áll, amelynek a 2017-ben kiadott nemzetbiztonsági stratégiájában Kínát (Oroszországgal egyetemben) már olyan országokként határozta meg, amelyek olyan világrend kialakításán munkálkodnak, amely az értékek és érdekek szintjén is ellentétes az amerikaival (CSIKI VARGA T. 2018). 2020 májusában egy, a Fehér Ház által publikált jelentés kifejti, hogy Kínának mely tevékenységeit határozza meg az USA ellenségesnek és, hogy ezekkel szemben milyen ellenlépéseket tett, illetve szándékozik meglépni (White House 2020). A dokumentum leszögezi, hogy Peking a külföldön megvalósuló beruházásait arra használja, hogy kiterjessze a politikai és katonai befolyását, illetve, hogy a legfontosabb technológiai szektorokban a kínai ipari szttenderdek terjedjenek el. Az amerikai fél szerint a BRI keretein belül megvalósuló beruházások jellemzően rossz minőségűek, korrupcióval és környezetszennyezéssel járnak, mindamelllett, hogy a projektekből kizárják a helyi közösségeket és eladósítják az államokat. Ugyan egyes stratégiai dokumentumokban az EU is felhívja a figyelmet a kínai beruházók kapcsán felmerülő visszasságokra, viszont (nagyreszt a közös külpolitika hiánya miatt) sokkal kevésbé elítélő hangot üt meg, mint az Egyesült Államok.

Jellemző az Európai Unió BRI-hez való viszonyulására, hogy egy, az Európai Bizottság által 2019-ben megjelentetett stratégiai dokumentum egyrészt elismeri, hogy Kína hozzájárult a nyugat-balkáni országok gazdasági növekedéséhez, másrészt viszont kiemeli, hogy a beruházások alkalmával a kínai fél sok esetben nem veszi figyelembe a szocióökonómiai aspektusokat, illetve a fenntartható finanszírozás követelményét, ami a fejlődő országok eladósodásához, illetve ahhoz vezethet, hogy Kína stratégiai jelentőségű erőforrásokhoz/vagyontárgyakhoz jut hozzá (EC 2018c).

Ugyan a nyugat-balkáni országoknak még mindig az Európai Unió a legjelentősebb kereskedelmi partnerük, Kína is egyre fontosabb szerepet tölt be az esetükben (3. táblázat). Az Eurostat adatai alapján 2019-ben az EU a térség exportjának 68%-áért, míg importjának 61%-áért felelt, Kína pedig a nyugat-balkáni országok importjának a 10%-áért felelt (EUROSTAT 2020).

3. táblázat – Table 3

A nyugat-balkáni országok legjelentősebb kereskedelmi partnerei, 2019 (%)
The major trade partners of the Western Balkan countries, 2019 (%)

ország	export	import
EU27	68	61
Többi Nyugat-balkáni ország	20	10
Oroszország	4	6
Kína	2	10
Törökország	2	7
Egyéb	3	6

Forrás/Source: Eurostat, 2019

Kína térségbeli aktivitása hosszú távon a gazdasági befolyást követően politikai befolyást is eredményezhet, melynek első jelei már látszanak. Az EU és az EU-ba igyekvő államok számára egyik „járulékos” hatás sem kellemes, Kína nézőpontjából viszont természetes stratégia az egyik versenytárs által magára hagyott térségben befolyást építeni, különösen, ha az a térség az említett versenytárs félperifériája.

Törökország

Törökország és a Balkán kapcsolata a fél évezredes „közös történelem” fényében vizsgálódó. Az egykori hódító birodalommal szemben a 19. és 20. században sikeres nemzeti felszabadító mozgalmak bontakoztak ki és a térség nemzetállamait eredményezték. Az ataturki reformok az egykori birodalmi területekkel pragmatikus viszonyokat alakítottak ki, a balkáni országok irányába a kapcsolatok lazák voltak. A délszláv háborúkkal párhuzamosan nőtt a török érdeklődés a térség irányában, az igazi változást azonban a 2000-es évek hozták, amikor megjelent a mai vezető kormánypárt (AKP), hatalomra került a meghatározó politikus (Erdogan) és megszületett A. Davutoğlunak (2001, magyarul 2016) az állam külpolitikájának alapjait újradefiniáló munkája (EGERESI Z. 2013; FEKETE J. 2014).

Davutoğlu doktrínája értelmében Törökország külpolitikájában a földrajzi közelségnek, a történelmi örökségnek és a muszlim közösségeknek egyaránt szerepe van a gazdasági érdekek mellett (FEKETE J. 2014; DAVUTOĞLU, A. 2016; LECHNER Z. 2019). Így nem véletlen, hogy a Balkánra az új török külpolitika aktívan tért vissza, hiszen a térségben a doktrína minden eleme teljesül. Törökország azonban nem versenyezhet az EU-val vagy Kínával pénzügyi-gazdasági téren, sem Oroszországgal energetikai vagy világpolitikai súlyát illetően. Ez is nyilvánvalóan hozzájárul ahhoz, hogy a térségbeli török jelenlét jól körülhatárolható szektorokban figyelhető meg. A szolgáltató szektor egyes területei mellett ilyenek az oktatás, a kultúra, az örökségvédelem, vagy a vallási szféra, melyek közös vonása, hogy szimbolikus jelentőségük lényegesen nagyobb, mint reálgazdasági vagy reálpolitikai súlyuk.

A közlekedési infrastruktúra tekintetében a szimbolikus olvasattal is rendelkező projektek támogatása szintén jellemzője a török politikának. A Pristina–Tirana autópályának (LIKMETA, B. et al. 2014), melyet *Patriotic highway*-nek is neveznek, mert összeköti az albániai és a koszovói albán központokat az egyik legnagyobb kivitelezője a török ENKA holding volt (az amerikai Bechtel vállalattal konzorciumban), csakúgy, mint a Pristina és az észak-macedón határ (Hani i Elezit) és azon túl Skopje közti autópályáé (BEGISHOLLI, B. 2019), mely országban a harmadik legnépesebb balkáni albán közösség él (1. ábra). A projektek illeszkednek a térség gerinchálózatához, de mindkettőt komoly korrupciós vádakkal is illették.

Szintén Törökország a legnagyobb nemzetközi politikai támogatója a Belgrád és Szarajevó közti kettős autópályának, melynek a nyomvonalairól csak a török elnök közbenjárása után, 2019-ben született megegyezés. A találkozáson Erdoğan által a Béke autópályájának nevezett útvonal a tervek szerint észak és kelet felől is eléri Szarajevót Belgrád irányából (DAILY SABAH 2019). Az északi ágon a szerbiai szakaszok már építés alatt állnak, a finanszírozó a török Exim Bank, a fő kivitelező a török Tasyapi vállalat (RALEV, R. 2020; LAKIC, M.–ZIVANOVIC, M. 2019), a keleti irány viszont egybeesik az uniós TEN-T hálózat nyugat-balkáni prioritásaival.

A fenti beruházások gazdasági és szimbolikus jelentőségükön túl beleillenek a Davutoğlu-féle stratégiába is, mely a térségbeli török érdekek legfontosabb hordozóiként a (muszlim) bosnyákokat és albánokat nevezi meg (DAVUTOĞLU, A. 2016). A Balkán Törökország számára így egyszerre lesz a külpolitika célterülete (az EU-hoz hasonlóan) és kapcsolati terület (Oroszországhoz hasonlóan), ahol a közlekedési infrastruktúra-fejlesztések török támogatása érdekalapú, a „baráti” nemzetek területeire koncentráll.

Egyesült Államok

Az Egyesült Államok balkáni stratégiájában számos hangsúlyeltolódás figyelhető meg az elmúlt évtizedekben. Sosem tartozott az amerikai érdekek érvényesítésének kiemelt fontosságú területei közé, de az 1990-es évekre a Clinton adminisztráció alatt az amerikai béketeremtés egyik fontos színterévé vált. A 2000-es évektől máshová terelődött az amerikai figyelem, Trump elnöksége alatt azonban ismét előtérbe került a Balkán, nem függetlenül az amerikai „versenyársak” térségbeli aktivitásától.

A közlekedési infrastruktúra kérdése az USA esetében is megjelenik: a de facto függetlenségét Amerikának köszönhető Koszovó legfontosabb közlekedési beruházása, a Pristinát Tiranával és a tengerrel összekötő autópálya török–amerikai támogatással valósult meg, mely civil jelentősége mellett a térség legnagyobb amerikai katonai támaszpontja (Camp Bondsteel, Koszovó) számára is fontos.

Az újra növekvő amerikai figyelmet az energetikai infrastruktúra orosz fejlesztési elképzelései váltották ki és kezdetben ennek ellensúlyozására irányult (lásd Déli áramlat). 2020-ban aztán a szerb–koszovói tárgyalások során amerikai kezdeményezésre számos közlekedési projekt is újra előtérbe került. Ezek általában a Belgrád, Pristina és az Adria közti kapcsolatokat igyekeznek fejleszteni. 2020 februárban a Belgrád és Pristina közti vasúti kapcsolatok újraindításáról, valamint a Pristina–Merdare–Niš autópálya (Peace Highway) megépítéséről is szándéknyilatkozat született (RADIO FREE EUROPE 2020). Az autópálya, mely része az EU terveinek is és egyes részei már építés alatt is állnak, Pristinától a korábban említett autópályában folytatódik Tirana és az Adria irányába, míg Nišnél a X. Páneurópai korridorhoz csatlakozik, tulajdonképpen az egykori Lissus-út nyomvonalára ez (HÉZSER A. 1916).

A szeptemberi washingtoni egyezmény megerősíti a fenti megállapodásokat, valamint kiegészíti egy új elemmel, az autópálya relációjában felújítandó (Niš–Pristina) és kiépítendő (Pristina–Adria) vasútvonallal. Az előbbi szintén szerepel az EU dokumentumaiban, igaz csak kiegészítő irány, az Adriáig való meghosszabbítása viszont új infrastrukturális elem. (THE PRESIDENT... 2020) A civil jelentőség mellett ismét ki kell emelnünk a stratégiai/katonai szempontot, mely amellett, hogy a koszovói amerikai pozíciók elérhetőségét növeli, a kínai beruházások számára teremt versenytársat, valamint a tervezett észak-déli irányú via Carpathia felé is kapcsolatot teremt. Mindezekhez a tervezett beruházásokhoz az Egyesült Államok hajlandó forrásokat is rendelni az egyezmény értelmében.

Összefoglalás

A Balkán-félsziget Eurázsia viszonylatában közlekedési szempontból stratégiai helyzetű, emiatt a világgazdaság jelentős szállítási igénye geopolitikai értelemben is növeli a térség súlyát a nemzetközi kapcsolatokban. Nagy- és középhatalmi központokhoz viszonyított elhelyezkedése és kapcsolati jellege miatt történelmi léptékben is színtere a hatalmi versengéseknek.

Napjainkban a Nyugat-Balkán Európa egyik utolsó instabil térsége, etnikai, politikai, territoriális konfliktusok terhelik a kisállamok egymás közti kapcsolatait. A „nem térség-idegen” helyzet az átalakuló világrenddel párban kiváló terepet biztosít a külső befolyások megjelenésének. Ennek egyik földrajzilag is vizsgálható eleme a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének kérdése, mely területen a jelenlévő szereplők érdekei sok esetben metszik egymást. Az Európai Unió, Kína, Törökország, az Egyesült Államok és Oroszország egyaránt rendelkezik különböző státuszú, különböző részletességű tervekkel a térségbeli fejlesztései vonatkozásában, mely fejlesztések geopolitikai érdekeiket is szolgálják.

Az orosz–európai/amerikai energetikai infrastruktúra vetélkedésből jelenleg az utóbbi látszik győztesként kijönni, amennyiben az orosz érdekeket szolgáló vezetékek nem tudnak megvalósulni, míg az EU Déli Gázfolyosója megkezdte működését. Ezt tükrözi a Balkán kikerülése a legújabb orosz külpolitikai stratégiából is. A vizsgált térség számára ennek a geopolitikai vetélkedésnek azonban kedvezőtlen mellékhatása is van, hiszen Albániát leszámítva a jelentős tranzitvezetékek egyelőre elkerülik a Nyugat-Balkánt.

Az európai–kínai „versenyben” jelenleg az EU igyekszik a növekvő kínai beruházásokkal lépést tartani, az EU új Nyugat-Balkán stratégiájának egyik kiemelt szegmense a (közlekedési) infrastruktúra kérdése, ugyanakkor pusztán az infrastruktúra felől tekintve a két entitás fejlesztési elképzelései nem összeegyeztethetetlenek. A Kína és az EU közti szállítás gyorsítása utóbbi érdeke is, ráadásul ez megvalósítható az EU számára is prioritást jelentő pályákon. A problémát Kína kapcsán mindenekelőtt a járulékos következmények jelentik (korrupció, kínai sztenderdek, eladósodás...).

Törökország számára, a külpolitikája egyik megalapozó munkájának tekinthető Stratégiai mélységgel összhangban, elsősorban a barátság tekintett területek közlekedésének fejlesztése látszik prioritásnak lenni: a legjelentősebb török vonatkozású projektek vagy albán területeket kapcsolnak össze, vagy albán és bosnyák városok nemzetközi, bennük Törökország irányú relációit erősítik, ezzel segítve a balkáni–török kapcsolatok fejlődését és az érintett államok/közösségek stabilitásának növelését.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése így leginkább a járulékos mellékhatások (korrupció, adósság, nem kívánt befolyás) miatt jelent problémát mind a térség országainak, mind a politikai közösségnek, ahova igyekeznek. Az új pályák, a feltárt területek, a hálózat sűrűsödése valójában mindenki érdeke.

Köszönetnyilvánítás

Reményi Péter munkáját az MTA Bolyai János Kutatási Ösztöndíja és az Innovációs és Technológiai Minisztérium ÚNKP-20-5 számú Új Nemzeti Kiválóság Programja támogatta.

REMÉNYI PÉTER

PTE TTK Földrajz és Földtudományi Intézet, Pécs
remko@gamma.ttk.pte.hu

CSAPÓ DÁNIEL GÁBOR

PTE Földtudományok Doktori Iskola, Pécs
dnyeszter@gmail.com

IRODALOM

- BECEV, D. 2017: Rival power. Russia in Southeast Europe. Yale University Press, New Haven and London.
- BEGISHOLLI, B. 2019: Kosovo-North Macedonia Highway Opened With Fanfare. Balkan Insight
<https://balkaninsight.com/2019/05/29/north-macedonia-kosovo-highway-opened-with-fanfare/>
- Center for the Study of Democracy (CSD) 2018: Russian Economic Footprint in the Western Balkans. Corruption and State Capture Risks. CSD, Sofia. <https://csd.bg/publications/publication/russian-economic-footprint-in-the-western-balkans-corruption-and-state-capture-risks/>
- CIA World Factbook <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/270.html>
- COHEN, G. 2019: Natural gas import and export routes in South-East Europe and Turkey. IENE Working Paper no. 26. IENE, Athens. 63 p. <https://www.iene.eu/articlefiles/working%20paper%20no%2026.pdf>
- Concept of the Foreign Policy of the Russian Federation 2013
https://www.mid.ru/en/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptlCk6B6Z29/content/id/122186
- Concept of the Foreign Policy of the Russian Federation 2016
https://www.mid.ru/en/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptlCk6B6Z29/content/id/2542248
- CSIKI VARGA T. 2018: A Trump-stratégia nyomában – A 2017-es amerikai Nemzeti Biztonsági Stratégia értékelése. Nemzet és Biztonság 2.
- Daily Sabah 2019: Construction of Sarajevo-Belgrade 'peace highway' to begin soon
<https://www.dailysabah.com/business/2019/07/10/construction-of-sarajevo-belgrade-peace-highway-to-begin-soon>
- DAVUTOĞLU, A. 2016: Stratégiai mélység: Törökország nemzetközi helyzete. Antal József Tudásközpont, Budapest.
- EGERESI Z. 2013: Törökország és a Balkán. Külügyi Szemle 1. pp. 39–58.
- ERDŐSI F. 2005: A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. Balkán Füzetek 3., PTE TTK FIKMBTK, Pécs
- ERDŐSI F. 2015: Transzeurázsiai közlekedési kapcsolatok nagy- és középhatalmi erőterekben. Tér és Társadalom 29. 2. pp. 106–126.
- ERDŐSI F.–KOMLÓS A. 2001: Közlekedési kapcsolatok Dél-Európa félszigetei és a kontinens törzse között. Földrajzi Közlemények 125. 3–4. pp. 181–203.
- ERLANGER, S. 2018: In a New Cold War With Russia, Balkans Become a Testing Ground. The New York Times
<https://www.nytimes.com/2018/04/10/world/europe/european-union-balkans.html>
- European Commission (EC) 2003: Regional Balkans infrastructure study – Transport. Final report. 200 p.
- European Commission (EC) 2017: Connectivity agenda. Co-financing of investment projects in the Western Balkans.
https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/connectivity_agenda_2017_triESTE_summit.pdf
- European Commission (EC) 2018a: A credible enlargement perspective for and enhanced EU engagement with the Western Balkans. https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-credible-enlargement-perspective-western-balkans_en.pdf last
- European Commission (EC) 2018b: Connectivity agenda. Co-financing of investment projects in the Western Balkans.
https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/connectivity_agenda-2018-sofia-summit.pdf

- European Commission (EC) 2018c: EU-China – A strategic outlook.
<https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>
- European Commission (EC) 2019: Connectivity Agenda for the Western Balkans.
https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/connectivity_agenda_brochure.pdf
- European Parliament (EP) 2016: One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative (Briefing)
- Európai Bizottság (EB) 2016: A Bizottság (EU) 2016/758 felhatalmazáson alapuló rendelete.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0758&from=EN>
- Eurostat 2020: Western Balkan countries-EU - international trade in goods statistics.
https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Western_Balkans-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#The_Western_Balkans_trade_with_the_EU_and_other_main_partners
- FEKETE J. 2014: Törökország külpolitikája és kulturális jelenléte a Balkánon. In: REMÉNYI P. (szerk.): Állam- és nemzetépítés a Nyugat-Balkánon. pp. 165–184.
- FLEISCHER T. 2007: Transzeurópai folyosók. A meglévők hosszabítgatása vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? In: GLATZ F. (szerk.): A Balkán és Magyarország. Váltás a külpolitikai gondolkodásban? MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. pp. 365–380.
- Gazprom in Figures 2013-2017
<https://www.gazprom.com/f/posts/12/255042/gazprom-in-figures-2013-2017-en.pdf>
- HÉZSER A. 1916: A Balkán félsziget közlekedő útjai. Földrajzi Közlemények 44. 9. pp. 504–515.
- HOPKINS, V.–KYNGE, J. 2019: Montenegro fears China-backed highway will put it on road to ruin. Financial Times, <https://www.ft.com/content/d3d56d20-5a8d-11e9-9dde-7aedca0a081a> Letöltve: 2019. 07. 07.
- International Monetary Fund (IMF) 2019: Country Report No. 19/293, Montenegro.
<https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/09/09/Montenegro-2019-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-Statement-by-the-48667>
- JACIMOVIC, D.–DRAGUTINOVIC MITROVIC, R.–BJELIC, P.–TIANPING, K.–RAJKOVIC, M. 2018: The role of Chinese investments in the bilateral exports of new E.U. member states and Western Balkan countries. Economic Research-Ekonomska Istraživanja 31. 1.
- JELAVICH, B. 1996: A Balkán története II. Osiris, Budapest
- JINPING, X. 2019: The Belt and Road Initiative, Foreign Languages Press
- KAPLAN, R. D. 2019: A New Cold War Has Begun. Foreign Policy, január 7, 2019
<https://foreignpolicy.com/2019/01/07/a-new-cold-war-has-begun/>
- KEMP, J. 2020: United States and China enter a new cold war. Reuters, július 22, 2020
<https://www.reuters.com/article/us-global-politics-kemp-column/united-states-and-china-enter-a-new-cold-war-kemp-idUSKCN24N1MT>,
- KOCSIS K.–TINER T. 2009: Geopolitics of pipelines and Eastern Europe with especial regard to Hungary. Hungarian Geographical Bulletin 58. 1. pp. 49–67.
- LECHNER Z. 2019: Törökország szerepvállalása a Nyugat-Balkánon. Mediterrán és Balkán Fórum 12. 2. pp. 28–53.
- LIKMETA, B.–RUSI, E.–MARZOUK, L.–ÇOLLAKU, P. 2014: Albania-Kosovo Highway Costs Soar To 2 Billion Euros. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2014/04/23/albania-kosovo-highway-costs-soar-to-2-billion-euro/>
- LAKIC, M.–ZIVANOVIC, M. 2019: Belgrade-Sarajevo Highway 'to Bring Serbia and Bosnia Closer'. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2019/10/08/belgrade-sarajevo-highway-to-bring-serbia-and-bosnia-closer/>,
- LOUIS BERGER SA 2002: Transport infrastructure regional study (TIRS) in the Balkans. Final report. 77 p.
- LUDVIG Zs. 2014: Oroszország és a Balkán: érdekek és politikák. In: REMÉNYI P. (szerk.): Állam- és nemzetépítés a Nyugat-Balkánon. pp. 201–234.
- MACKINDER, H. J. 1904, 1999: A földrajz, mint a történelem kulcsa. In: CSIZMADIA S.–MOLNÁR G.–PATAKI G. Zs. (szerk.): Geopolitikai szöveggyűjtemény. Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet, Budapest. pp. 16–27.
- MAHAN, A. T. 1890: The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783. Little, Brown and Company, Boston.
- MAKOCCI, M.–NECHEV, Z. 2017: Balkan corruption: the China connection. 2017/22
<https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf> Letöltve: 2019. 07. 07.
- Morgan Stanley 2018: Inside China's plan to create a modern Silk and Road
<https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road>
- Munich Security Conference 2019: Munich Security Report 2019, The Great Puzzle: Who Will Pick Up the Pieces?
https://securityconference.org/assets/02_Dokumente/01_Publikationen/MunichSecurityReport2019.pdf
- PAP T. 2019: A 'Nyugat-Balkán' kritikai geopolitikájának térszemantikai olvasata. Közép-Európai Közlemények 12. 2. pp. 251–266
- Radio Free Europe 2020: Serbia, Kosovo Ink 'Milestone' Railway, Highway Deal.
<https://www.rferl.org/a/serbia-kosovo-ink-milestone-railway-highway-deal/30434249.html> Letöltve: 2021. 01. 10.
- RALEV, R. 2020: Serbia to start building second section of motorway to Bosnia in 2021. SeeNews,
<https://seenews.com/news/serbia-to-start-building-second-section-of-motorway-to-bosnia-in-2021-688374>

- REMÉNYI P. 2019: A nyugat-balkáni területi rendezés és a térség új geopolitikája. *Mediterrán és Balkán Fórum* 13. 3. pp. 23–38.
- REMÉNYI P.–VÉGH A.–PAP N. 2016: The influence of ethnic policies on regional development and transport issues in Bosnia and Herzegovina. *BELGEO – Revue Belge de Géographie* 1. pp. 1–20.
- SALÁT G. 2019: Hogyan értékelhető a Pekingben rendezett második Övezet és Út Fórum? *Kültügyi és Külgazdasági Intézet, KKI* 4:1 2019/11.
<https://kki.hu/2019-11-hogyan-ertekelhető-a-pekingsben-rendezett-masodik-ovezet-es-ut-forum/>
- SIMMONDS, L. 2021: Rijeka Port Chinese Investment Stopped Owing to EU, US Pressure. *Total Croatia News*,
<https://www.total-croatia-news.com/business/49331-rijeka-port-chinese-investment>
- SZILÁGYI I. 2018: Geopolitika. PAIGEO, Budapest.
- SZILÁGYI I. 2019: Az orosz geopolitikai gondolkodás. *Áttekintés. Geopolitikai Szemle* 1. 1. pp. 9–39.
- The President of the Republic of Serbia 2020: Agreement on normalisation of economic relations signed in Washington.
<https://www.predsednik.rs/en/press-center/news/agreement-on-normalisation-of-economic-relations-signed-in-washington> Letöltve: 2021.01.10.
- WALKER, R.–PERZ, S.–ARIMA, E.–SIMMONS, C. 2011: The Transamazon Highway: Past, Present, Future. In BRUNN, S. D. (ed.): *Engineering Earth: the Impacts of Megaengineering Projects*. Springer.
- White House 2020: United States Strategic Approach to the People's Republic of China.
<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2020/05/U.S.-Strategic-Approach-to-The-Peoples-Republic-of-China-Report-5.24v1.pdf>
- WHITTLESEY, D. 1939, 1999: A föld és az állam. In: CSIZMADIA S.–MOLNÁR G.–PATAKI G. Zs. (szerk.): *Geopolitikai szöveggyűjtemény. Stratégiai és Védelmi Kutatóintézet*, Budapest. pp. 36–48.