



RETESZ VAGY ÁTJÁRÓ? A NYUGAT-BALKÁN KÖZLEKEDÉSE

Erdősi Ferenc
MTA Regionális Kutatások Központja





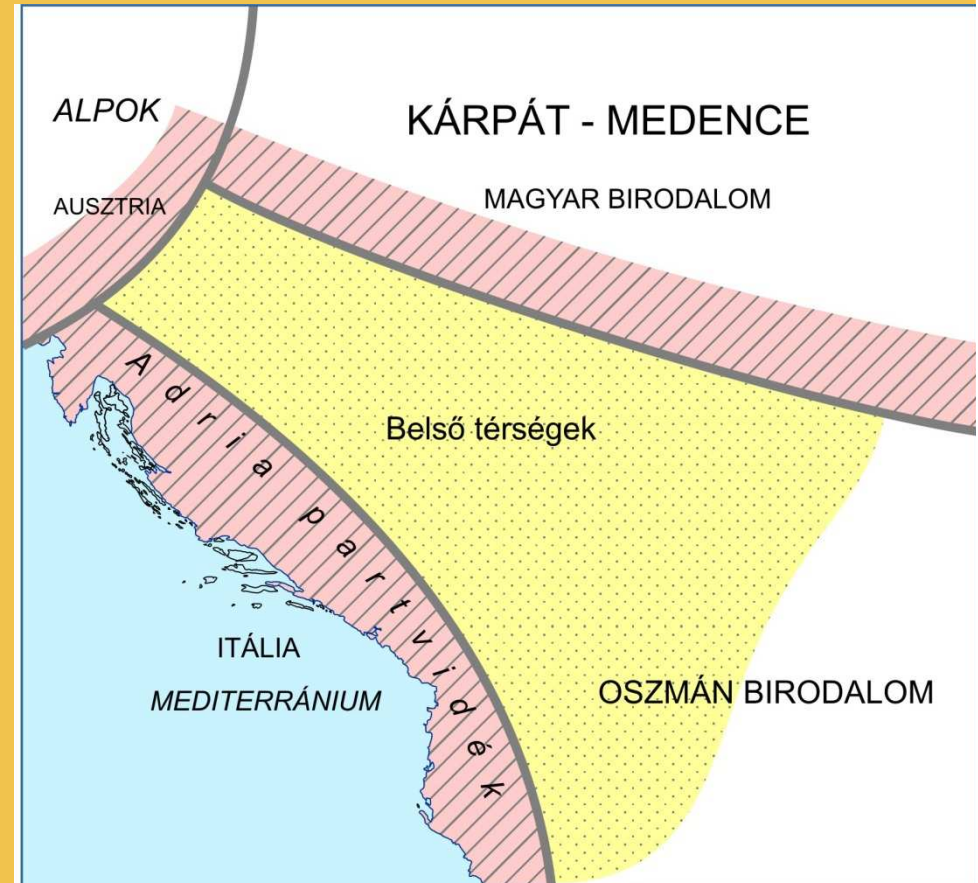
A NYUGAT-BALKÁN SZEREPE AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI TÉRBEN

- *csomópont* (hub) jelentéktelen
- kapu (gateway) harmadlagos
 - szűk hinterland
 - politikától függő
- *tranzitterület* (ÉNy–DK, ÉK–DNy, É–D)
 - politikai/katonai
 - gazdasági jelentősége



A TERMÉSZETI VISZONYOK ÉS A KÖZLEKEDÉSI ADOTTSÁGOK

- A külső kultúrkörök által befolyásolt dinamikus peremterületek centrifugális hatása
 - Alpok térség → osztrák érdekek
 - Duna–Száva peremfolyosó → magyar és nemzetközi érdekek/versus oszmán felvonulási vonal
 - Adria partvidék → itáliai érdekek / a Mediterráneumba betagoaltság
- A közrezárt, izolálódott *Balkán*, ahol a peremterületek szívó, centripetális hatása érvényesül





A KÜLSŐ BIRODALMI ÉS EURÓPAI ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉS A VASÚTKORSZAKBAN

Osztrák birodalmi érdek a Krajnán átvezetett Bécs–Trieszt vasút (1857) és a dalmáciai vasutak a 19/20. sz. fordulóján

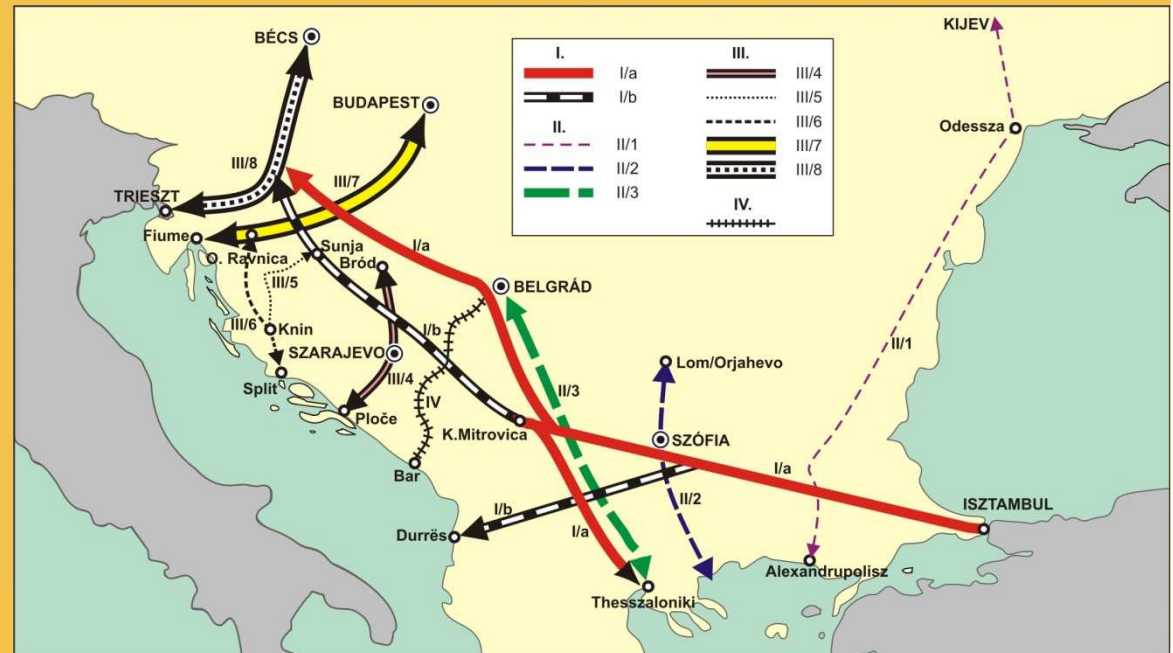
Magyarország érdeke a Budapest–Zágráb–Fiume vasút

Oszmán birodalmi érdek a Szaloniki–Szarajevó vasút (torzó: K.Mitrovicaig, 1874)

Monarchia érdeke az okkupáció (1878) után Bosznia-Hercegovina kisvasúti hálózatának megépítése

Nemzetközi érdek a „transzbalkáni villa”:

- Belgrád–Niš–Iosztambul („Bagdad-vasút”)
- Niš–Szkopje–Szaloniki („szuezi útvonal”, 1888)





- *Második világháború:* mellékfront, a gépesített hadműveletek és a nehéz terepviszonyok

„A harci tevékenységek méretéhez képest egyetlen fronton sem volt nagyobb veszteségünk páncélosokban és járművekben, mint az alig járható Balkánon.” (Guderian)

„Ha Hannibál elefántjaival át tudott kelni az Alpokon, shermanjeink előtt sem lehet akadály a Balkán.” (Churchill)

- 1940/1950-es évek: erős politikai megosztottság, a tranzitfunkció eljelentéktelenedése



HÁLÓZATFEJLESZTÉS A SZINTETIKUS ÁLLAMON BELÜLI KOHÉZIÓ ÉS A TENGERI KÖZLEKEDÉS ÉRDEKÉBEN

(szövetségi) állami érdekek a 8 entitásból kialakított Jugoszlávián belüli és nemzetközi összeköttetések létrehozásában

- a tartományok közötti, anakronisztikus méretű (1600 km) vasútépítések a gazdasági kapcsolatok (nehézipari termelési területi klaszterek stb.) szolgálatában;
- Szerbia kitörése a közelebbi tengerek felé: a domborzatot megerősző Belgrád–Bar vasút;
- a kikötők közötti verseny több szereplőssé válása (Bar, Ploče, Koper)





A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA ERŐS DIFFERENCIÁLÓDÁSA A POSZTJUGOSZLÁV TÉRSÉGBEN

Hatótényezők:

- polgárháború
- a hagyományos gazdaság összeomlása
- a Nyugat- és Közép-Balkán közötti bilaterális kapcsolatok eljelentéktelenedése

Következmények:

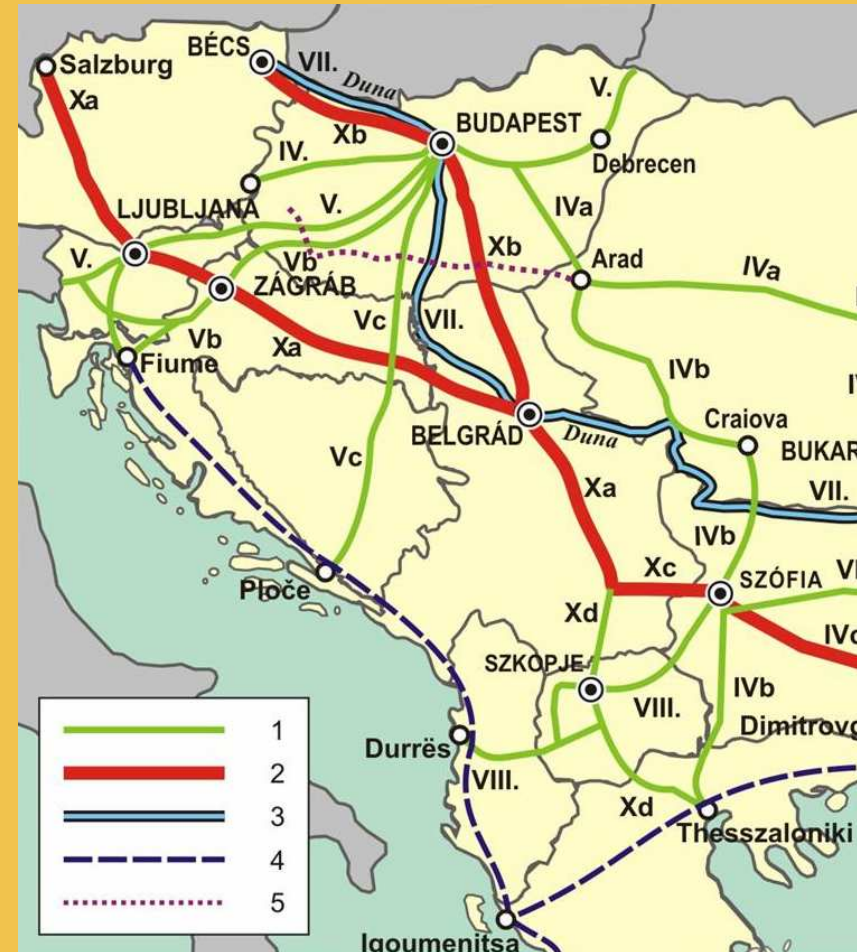
- a Közép-Balkán tenger nélküli országaiban leamortizálódott a nemzeti és helyi közlekedés
- a Nyugat-Balkán országai versenyképesebbek a világpiacon megjelenésben és az európai turizmusban
 - tengerpartjuk, kikötőik
 - és új autópálya-hálózatuk révén





AZ ÁTJÁRHATÓSÁGOT BIZTOSÍTÓ TEN/PEN TRANZIT KORRIDOR

- **Egyenlő státus – eltérő érdekek**
 - Összeurópai (intercentrális) érdekek
 - Németország/Törökország különleges érdeke?
- **Egyenlőtlen fejlesztések**
 - a X. és IV. korridorok kivételes geopolitikai jelentősége
 - problematikus korridorok (IX., Vc. stb.)
 - drasztikus különbségek az EU-támogatásban
- **Egyenlőtlen területi fejlődés („alagúthatás”)**





MAGYARORSZÁG ÉS A KORRIDOR VÉGPONT KIKÖTŐK VISZONYA

- „Tengerre magyar” – de hol?
- „Nekünk Konstanca kell!(?) – M9 (?)
- **Ploče vagy Bar?**
- A **Boszporusz** átjárhatósága
- **Globalizáció** – kínai árudömping, a tengeri kereskedelem új logisztikai rendszere
- A földrajzi és a gazdasági távolságot *felülíró logisztikai távolság: a Range vonzereje*



a kiegyensúlyozottabb területi fejlődés érdekében

- belföldi főutak
- korszerű mellékvonalak [Menenius Agrippa...]
- a helyi gazdaság és társadalom, a terciér és a kvaterner szektor erősítése (local sourcing)