

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉRTÉKELÉSE A NYUGAT-BALKÁNON, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ EU SZEREPÉRE

¹Nagy Dávid – ²Lados Gábor✉

¹Tudományos munkatárs, ELTE KRTK Regionális Kutatások Intézete; nagy.david@krtk.elte.hu; ORCID: 0000-0002-4702-5614

²Tudományos munkatárs, ELTE KRTK Regionális Kutatások Intézete; lados.gabor@krtk.elte.hu; ORCID: 0000-0002-7530-6667

DOI: 10.15170/terinno.2025.18.02-03.04

Absztrakt: A Nyugat-Balkán közlekedési infrastruktúrája általánosságban rossz állapotban van, amelyet évtizedek óta tartó alacsony beruházási hajlandóság, elégtelen karbantartás és elavult irányítási gyakorlatok jellemeznek. Az alacsony út- és vasútsűrűség, a rossz pályaállapot és az elöregedő gördülőállomány akadályozza a gazdasági fejlődést és a regionális együttműködést. Az Európai Unió kulcsszerepet játszik, mivel a régiót Európa szerves részének és geostratégiai prioritásának tekinti. Az EU részvételének célja a gazdasági fejlődés felgyorsítása, a regionális gazdasági integráció előmozdítása és az infrastruktúra európai normákkal való összehangolása. Az olyan kulcsfontosságú kezdeményezések, mint a Berlini folyamat, az Összeköttetési menetrend (Connectivity Agenda - CA) és a Gazdasági és Beruházási Terv (Economic and Investment Plan - EIP) prioritásként kezelik a közlekedési infrastruktúra fejlesztését. A finanszírozás olyan mechanizmusokon keresztül történik, mint az Előcsatlakozási Támogatási Eszköz (Instrument for Pre-Accession Assistance - IPA) és a Nyugat-balkáni Beruházási Keret (Western Balkans Investment Framework - WBIF), ahol a közlekedési projektek dominálnak a WBIF-támogatások között. Ezek az erőfeszítések a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózatának bővítésére és az uniós jogszabályokon alapuló, teljes mértékben integrált regionális közlekedési piac létrehozására összpontosítanak (European Commission, 2017). Bár az EU bővítése (a határok elválasztó szerepének csökkentése) (Nagy et al., 2023) mélyebb hatást gyakorol az elérhetőségre és az integrációra, ezek a beruházások elengedhetetlenek az egyenlőtlenségek csökkentéséhez és az uniós csatlakozás megkönnyítéséhez.

Kulcsszavak: Európai Unió, közlekedésfejlesztés, közlekedéspolitika, közlekedési infrastruktúra, Nyugat-Balkán

ASSESSMENT OF TRANSPORT POLICY IN THE WESTERN BALKANS, WITH PARTICULAR REGARD TO THE ROLE OF THE EU

Abstract: Transport infrastructure in the Western Balkans is generally in poor overall condition, marked by decades of underinvestment, insufficient maintenance, and outdated management practices. Low road and railway densities, poor track conditions, and aging rolling stock hinder economic development and regional integration. The European Union plays a pivotal and multi-faceted role, viewing the region as an integral part of Europe and a geostrategic priority. The EU's involvement aims to accelerate economic development, foster regional economic integration, and align infrastructure with European standards. Key initiatives like The Berlin Process, Connectivity Agenda (CA), and the Economic and Investment Plan (EIP) prioritize transport infrastructure development. Funding is channelled via mechanisms such as the Instrument for the Pre-accession Assistance (IPA) and the Western Balkans Investment Framework (WBIF), with transport projects dominating WBIF grants. These efforts focus on extending the Trans-European Transport Network (TEN-T) core network and creating a fully integrated regional transport market based on EU legislation (European Commission, 2017). While EU enlargement reducing border barriers (Nagy et al., 2023) has a more profound impact on accessibility and integration, these investments are crucial for reducing disparities and facilitating EU accession.

Keywords: *European Union, transport development, transport policy, transport infrastructure, Western Balkans*

1. Bevezetés

A Nyugat-Balkán régió, amely Albániát, Bosznia-Hercegovinát, Koszovót, Észak-Macedóniát, Montenegrót és Szerbiát foglalja magában, kulcsfontosságú geostratégiai tényező Délkelet-Európában, de továbbra is az európai gazdasági mag gazdaságilag leggyengébb láncszeme. A történelmi sebezhetőség, a politikai összetettség és a strukturális elmaradottság jellemzi a régiót, amely jelentős gazdasági felzárkózási potenciállal rendelkezik (Kadriu, 2017). A gazdasági és társadalmi felzárkózást azonban alapvetően akadályozza az infrastrukturális feltételrendszer.

A közlekedési infrastruktúra általános állapota ebben a régióban kedvezőtlen, ami a következtelen közlekedésfejlesztési politika, a több évtizedes alacsony beruházási hajlandóság és az elégtelen karbantartási tevékenység eredménye. A fizikai hálózatsűrűség tekintetében a Nyugat-Balkán messze elmarad uniós nagytérségektől, különösen az autópályák és a vasutak tekintetében. Bosznia-Hercegovinában, Albániában és Montenegróban a vasúthálózat sűrűsége jelentősen elmarad az uniós átlagtól (49 m/km^2) (1. ábra). Lučić jelentései (2021a, 2021b) azt mutatják, hogy Montenegró közlekedési infrastruktúrája a nem elég hatékony beruházások miatt továbbra is kedvezőtlen, szükséges az áru- és személyszállítási ágazatok uniós harmonizációjának előmozdítása.

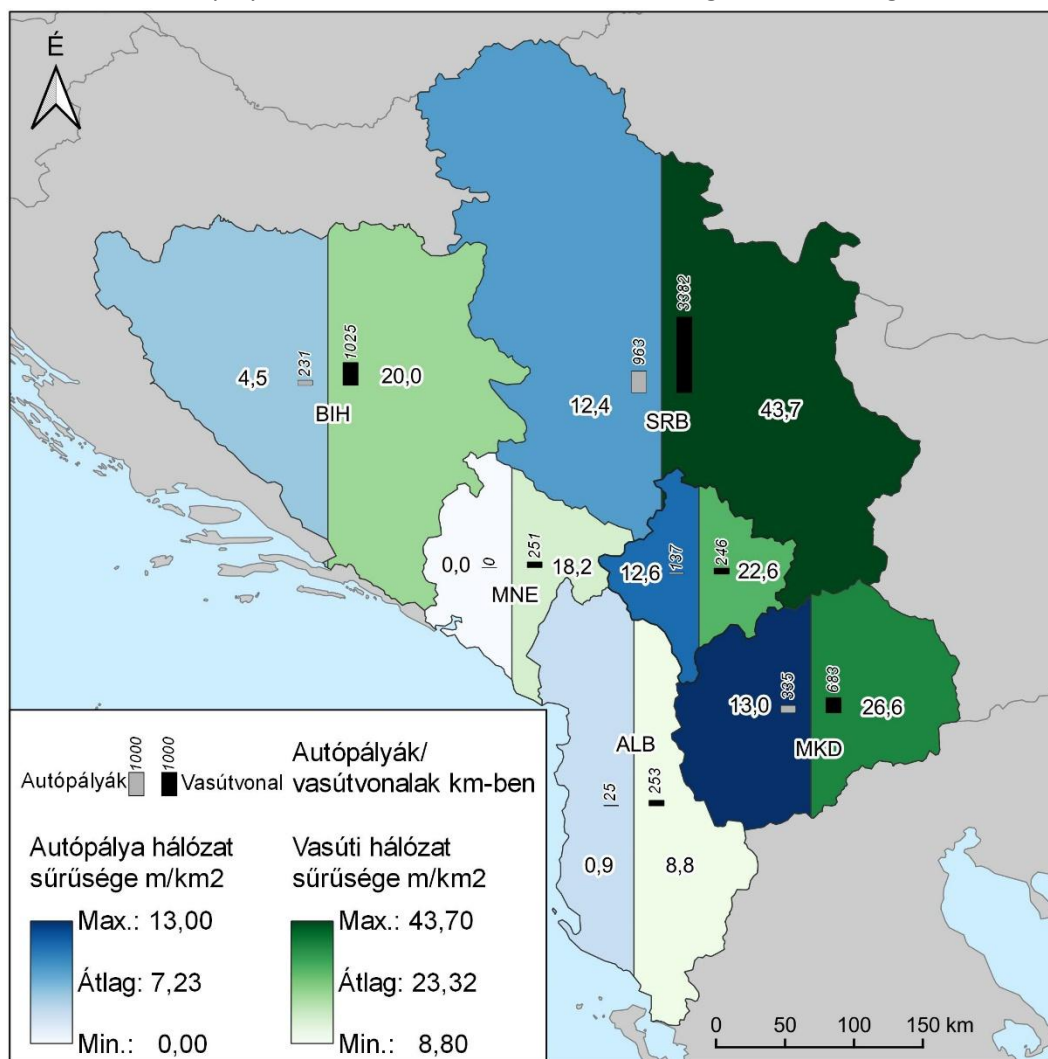
A térségben a meglévő vasúti infrastruktúra gyakran egyvágányú, és a vasúti személyszállítás lassú, átlagosan 50 km/h körüli sebesség a jellemző, ami hátrányos helyzetbe hozza a közúti közlekedéshez képest. A karbantartási hiányosságok és alulfinanszírozottság kedvezőtlenül befolyásolták a vasút versenyképességét és a szolgáltatás minőségét. Az egykori egységes jugoszláv vasút szétválása kisméretű és nem hatékony rendszereket eredményezett, pont a versenyképes hosszú távú vasúti szállításokat nehezítette meg.

Az infrastrukturális hiányosságok ellenére a közúti közlekedés uralja a régiót, amely a közlekedési tevékenység túlnyomó részét lefedi. Ez az egyoldalúság az előregedő gépjárműállomány hatásaival párosulva súlyosbítja a környezeti és egészségügyi problémákat. A forgalomban lévő járművek túlnyomó többsége 10-20 éves, az elmaradt úthálózati fejlesztések hiánya miatt a városokban tapasztalható forgalmi nehézségeknek komoly egészségügyi kockázata is van (Transport Community 2024b).

Ennek fényében az Európai Unió (EU) központi irányító szerepet játszik a Nyugat-Balkán közlekedéspolitikájának alakításában. Az EU úgy véli, hogy a Nyugat-Balkán integrációja szükséges és elkerülhetetlen Európa jövője szempontjából (Bucsky, 2020). Ezt a kötelezettségvállalást a Közlekedési Közösségről szóló szerződés (Transport Community Treaty - TCT) és a Fenntartható és Intelligens Mobilitási Stratégia (Sustainable and Smart Mobility Strategy - SSMS) (European Commission, 2020) teszi hivatalosan. Az SSMS igazodik az EU zöld megállapodásához, amelynek célja a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90%-os csökkentése 2050-ig (Transport Community, 2024b). Döntő fontosságú, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló rendelet legutóbbi felülvizsgálata hivatalosan is beépíti a hat nyugat-balkáni partnert az európai folyosók keretébe, különösen a Nyugat-Balkán–Kelet-Földközi-tenger törzsfolyosó létrehozása révén (Molnár & Lévai, 2022). Ez a stratégiai fókusz nemcsak a fizikai kapcsolatok korszerűsítését célozza, hanem a

jogszabályok harmonizálását és a regionális kohézió előmozdítását is, jelentős beruházásokat mozgósítva a teljes mértékben integrált, fenntartható és digitalizált közlekedési piac elérése érdekében (Transport Community, 2024a). A regionális szintű közlekedéspolitika és beruházások koordinációját a Délkelet-európai Közlekedési Megfigyelőközpont (South-East Europe Transport Observatory - SEETO) végzi, ami egységes megoldásokat kínálhat néhány közös problémára (Gjorgjievski, 2019) a közlekedés területén.

1. ábra: Az autópálya- és vasúthálózatok hossza és sűrűsége a WB6 országokban, 2023



Forrás: Saját szerkesztés, adatok: Eurostat.

A nyugat-balkáni közlekedésről szóló szakirodalom nagy hangsúlyt fektet a gazdasági integráció, az infrastrukturális hiányosságok és a szakpolitikák összehangolásának kérdéseire az uniós csatlakozással összefüggésben.

Számos tanulmány hangsúlyozza az infrastrukturális hiányosságok közvetlen gazdasági következményeit. Fejzić & Čovrk (2016) gravitációs modell megközelítést alkalmazva bebizonyította, hogy a közlekedési infrastruktúra és a logisztika minősége fontos meghatározó tényező a kereskedelem teljesítményében. Ehhez kapcsolódóan kiemeli a földrajzi helyzet stratégiai jelentőségét, különösen a tengerparttal nem rendelkező területek esetében,

megjegyezve, hogy az infrastrukturális projektek (mint például a koszovói főutak) elengedhetetlenek ahhoz, hogy kihasználják a régió adottságát, mint az Adriai-tenger és a Fekete-tenger közötti legrövidebb kereskedelem útvonal (Mazrekaj, 2016).

Az integrációs kihívás központi szerepet játszik a szakpolitikai elemzésben. Sotiroski & Tushevska (2013) hangsúlyozzák, hogy a balkáni országoknak közlekedéspolitikájukat az európai dimenzióhoz kell igazítaniuk, a régió TEN-T hálózatba való teljes integrációjára összpontosítva. A szükséges integráció nélkül egyes területek (pl. Montenegró, Észak-Albánia, Koszovó) a gazdasági hátrányok mellett társadalmi hátrányokkal is szembe kell, hogy nézzenek. Az elérhetőség hiánya, a mobilitási nehézségek vagy a közlekedési szegénység mind a közlekedéssel kapcsolatos társadalmi kirekesztésre vezethetők vissza (Nagy, 2024).

A tudományos szféra szereplőinek többsége óva int attól, hogy az infrastruktúrát önmagában a régió mélyen gyökerező problémái megoldásának tekintsék. A közlekedési infrastruktúra nem "csodaszer" a fejlesztési problémák megoldására; ehelyett koherens nemzeti fejlesztési programokkal, beruházási stratégiákkal, valamint átgondolt adminisztratív és jogi reformokkal kell, hogy együttjárjon a fejlesztése. Ez rávilágít arra, hogy a siker nagymértékben függ a strukturális változások végrehajtásától és a gazdasági, politikai és technikai elemek összehangolásától (Temjanovski & Arsova, 2019). A korábbi évek nyugat-balkáni tapasztalatai azt is mutatják, hogy az infrastruktúra finanszírozása és a támogatás egyéb formái nem feltétlenül vezetnek közös gondolkodáshoz és politikai együttműködéshez (Holzner & Schwarzhappel, 2018).

2. Módszerek

A Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) dokumentumaiban, különösen a nyugat-balkáni országokra vonatkozó versenyképességi kilátások (Competitiveness Outlook, CO) értékeléseiben használt pontozási rendszert a nemzeti közlekedéspolitikák és azok végrehajtásának három meghatározott aldimenzióban történő értékelése határozza meg (OECD 2024a-f). A WBHUB értékeli és összehasonlítja a versenyképesség szempontjából kulcsfontosságú gazdasági reformok és szakpolitikák helyzetét.

A módszertan azt méri, hogy az egyes gazdaságok milyen mértékben rendelkeznek szilárd közlekedéspolitikával, amely elősegíti a regionális együttműködést, a versenyképességet és az integrációt.

A pontozáshoz használt három aldimenzió a következő:

- Tervezés és irányítás (11.1. aldimenzió): Ez az intézkedés a közlekedéspolitika kidolgozására és az infrastrukturális projektek végrehajtására vonatkozó rendezett, koherens, következetes és átlátható folyamat meglétét értékeli. Az e dimenzió keretében vizsgált legfontosabb szempontok közé tartozik a stratégiai dokumentumok egyértelműsége és aktualizálása, a projekt kiválasztási eljárások hatékonysága és a közbeszerzési előírásoknak való megfelelés.

- Szabályozás és konnektivitás (11.2. aldimenzió): Ez határozza meg, hogy a közlekedési módokat és hálózatokat mennyire szabályozzák, működtetik és használják ki a regionális összeköttetések előmozdítása érdekében. Az értékelés megvizsgálja a nemzeti jogszabályok

uniós előírásokkal (közlekedésjog) való összehangolása és a regionális intézkedések végrehajtása terén elért eredményeket.

- Fenntarthatóság (11.3. aldimenzió): Az erőforrás-hatékonyság, a környezetvédelem, az egészségügyi hatások csökkentése, valamint a biztonság és a társadalmi befogadás növelése terén elért előrehaladást méri. Az e területen végzett pontozás a közúti biztonságot, a fenntartható közlekedési intézkedések végrehajtását, valamint a méltányos közlekedési rendszer biztosítását értékeli.

Az értékelés eredményeit numerikus pontszámok formájában mutatják be. Az értékelés összesen 15 olyan szakpolitikai dimenzióra terjed ki, amelyek kulcsfontosságúak a gazdasági versenyképesség szempontjából. A közlekedéspolitika három aldimenzióból és tíz minőségi mutatóból áll (1. táblázat). Minden mutatóhoz tíz pontozási kritérium tartozik, amelyek mindegyike 0,5 pontot ér. A maximális pontszám 5 pont. Az egyes mutatók pontozási kritériumai és pontszámai a Nyugat-Balkáni Versenyképességi Adatközpont (Western Balkans Competitiveness Data Hub - WBHUB) honlapján érhetők el. Bosznia-Hercegovina esetében a decentralizáció miatt a közlekedéspolitikát mind állami, mind entitási szinten pontozzák, részleteket az OECD dokumentum tartalmaz (OECD 2024-b).

1. táblázat: A közlekedéspolitika mutatói a CO-dokumentumokban

Közlekedéspolitika	
Aldimenziók	Mutatók
Tervezés és irányítás	Közlekedési jövőkép
	Közlekedési projektek kiválasztása
	Végrehajtás és beszerzés
	Vagyonkezelés
	A közlekedési módok szabályozása
Szabályozás és konnektivitás	Regionális közlekedési összeköttetések
	Kombinált szállítás
	Intelligens közlekedés
Fenntarthatóság	Környezeti fenntarthatóság
	Tisztességes és biztonságos közlekedési rendszer

Forrás: OECD (2024a-f).

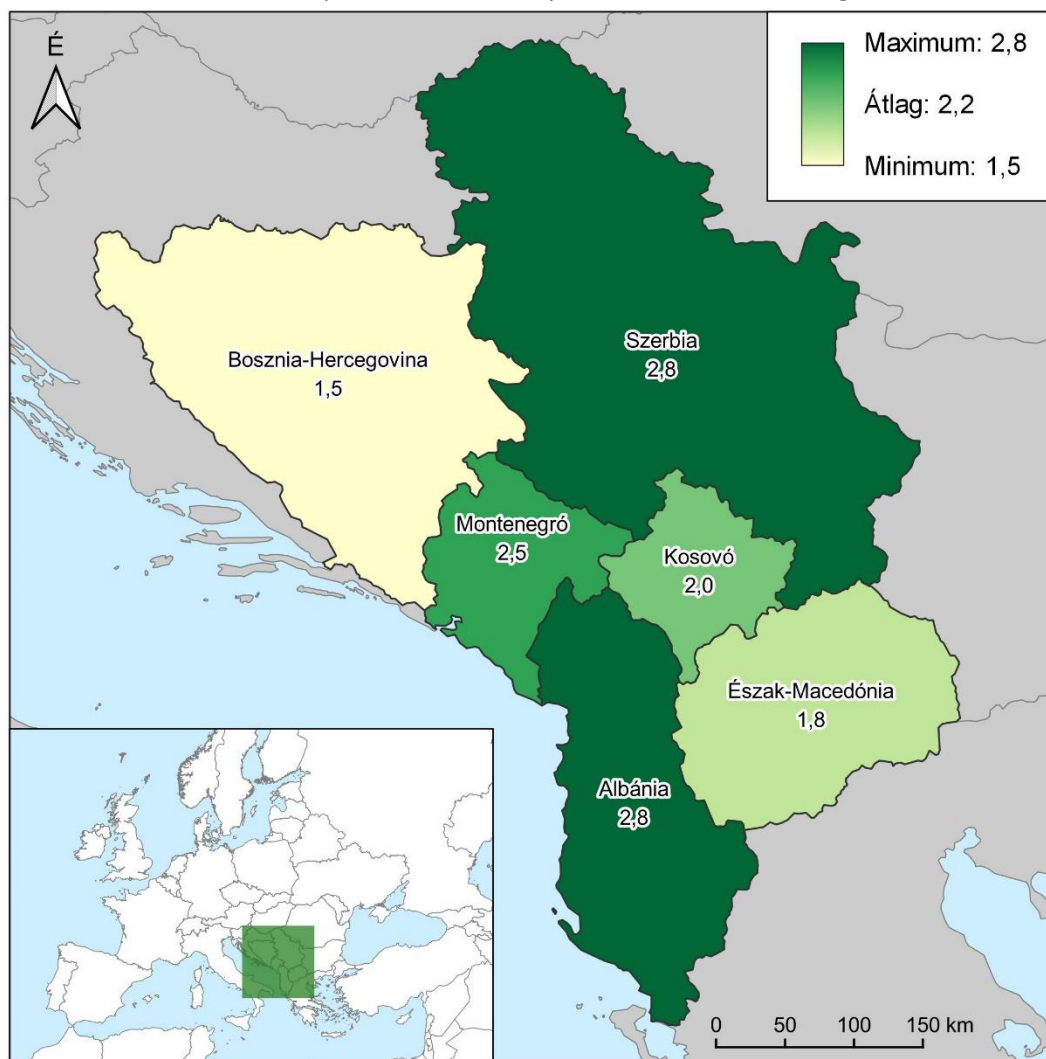
3. Eredmények

A hat nyugat-balkáni ország (WB6) közlekedéspolitikáinak összehasonlítása a reformok érettségének és intézményi kapacitásának eltérő szintjét tárja fel, amelyet nagyrészt az OECD versenyképességi kilátások (CO) keretrendszere által mért európai uniós normákhoz való igazodásra irányuló törekvés vezérel. Az elemzés az OECD három alapvető aldimenziója köré épül: Tervezés és irányítás (11.1), Szabályozás és konnektivitás (11.2) és Fenntarthatóság (11.3).

3.1. Általános szakpolitikai teljesítmény és stratégiai pozicionálás

Az OECD értékelése jelentős távolságot mutat a WB6 tagjai között, hangsúlyozva, hogy a teljesítmény nagymértékben függ az intézményi felkészültségtől és a következetes politikák végrehajtásától.

1. ábra: A közlekedéspolitika összesített pontszámai a WB6 országokban, 2024



Forrás: saját szerkesztés, adatok: OECD (2024a-f).

Az indikátorok alapján Albánia és Szerbia általában a legjobban teljesítő WB6-gazdaságok között található (2. ábra), magas pontszámot (2,8) értek el a tervezéssel és a környezeti fenntarthatósággal kapcsolatos politikák végrehajtásában. Szerbia minden értékelt területen a regionális átlag felett teljesített.

Azok az országok, ahol reformok szükségesek, Bosznia-Hercegovina, Észak-Macedónia és Koszovó. Bosznia-Hercegovinában a regionális átlaghoz képest következetesen alulteljesít a közlekedéspolitika, annak ellenére, hogy egyes alterületeken kisebb előrelépések történtek. A fejlesztéseket tovább nehezíti az országon belüli megosztottság; a Boszniai Szerb Köztársaság és a Bosznia-hercegovinai Föderáció közti feszültségek a közlekedéspolitikában is

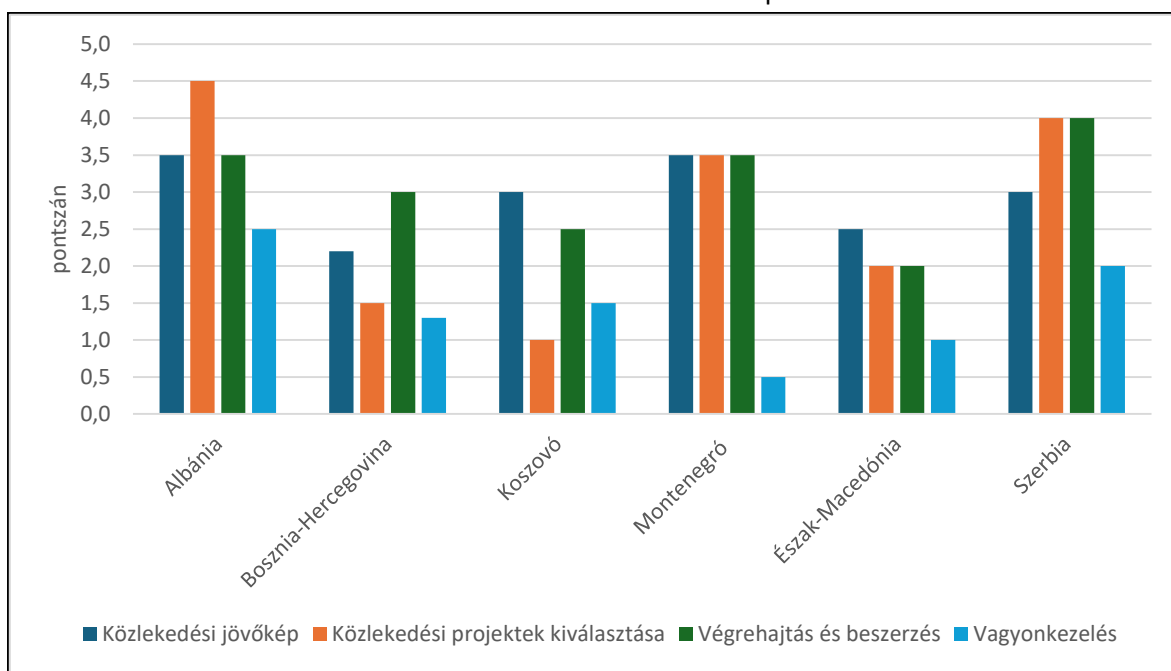
megnyilvánulnak (pl. vasúti és autópálya-fejlesztések). Észak-Macedónia (1,8) és Koszovó (2,0) összpontszámai is elmaradnak a WB6 átlagától (2,2). A következőkben a három különböző aldimenziót értékeljük ki.

3.2. A 11.1. aldimenzió: Tervezés és irányítás

Ez a dimenzió értékeli a szakpolitikai és beruházási döntések alapjául szolgáló koherenciát, átláthatóságot, különösen stratégiai dokumentumok, költség-haszon elemzés (CBA) és projektportfóliók (SPP) révén.

Az összevetésben olyan szempontokat vettek figyelembe, mint a közlekedési projektek kiválasztása, végrehajtás és beszerzés, közlekedési jövőkép, és vagyonkezelés. Mindegyik mutatóban Albánia és Szerbia végzett az első helyeken, őket követte Montenegró, majd a térségi átlagtól jócskán lemaradva Bosznia-Hercegovina, Koszovó és Észak-Macedónia következett (3. ábra). Vannak mutatók, amelyekben nagy a különbség a vizsgált országok között (pl. fejlesztési projektek), de egyes mutatókban általánosan alacsony pontszámokat kaptak az országok (pl. vagyonkezelés). Ezek az okok részben a projektek finanszírozási hiányára (pl. kevés külföldi befektető, kevés állami megrendelés), részben a magas korrupcióra vezethető vissza (lásd vagyonkezelési mutatószámok).

3. ábra: A tervezés és menedzsment részdimenziók pontszámai a WB6-ban



Forrás: WBHUB

A nyugat-balkáni országok számára elsősorban az a legfontosabb cél, hogy az országok közlekedéspolitikai dokumentumai ki legyenek dolgozva, illetve azokat bizonyos mértékben összehangolják egymással. További kihívás, hogy e dokumentumok nyomon követése és értékelése megtörténjen, valamint hatékony végrehajtásuk biztosítva legyen. A tervezés és

irányítás területén szintén látható egy sorrend, amely ezen folyamatok előrehaladására utal (2. táblázat).

2. táblázat: Közlekedéstervezési dokumentumok értékelése az OECD CO alapján

Ország	Stratégiai keret (stratégia/aktualizálások)	Projektek kiválasztása, finanszírozása (SPP/CBA)	Szakpolitikai hiányosságok, kihívások
Albánia	Kidolgozta a közlekedési ágazati stratégiát (SST) és a 2021–2025-ös cselekvési tervet (2030-ig meghosszabbítva), de ezeket hivatalosan még nem fogadták el.	Megerősítették a projektek kiválasztását, megerősítve az egységes projektportfólió és a stratégiai dokumentumok közötti kapcsolatot. A költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatások az egyedi projektértékelési folyamat (Single Project Pipeline - SPP) keretein belül léteznek, uniós iránymutatások alapján.	Az előző stratégiára támaszkodik; a költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatásokat kifejezetten Albánia kontextusához kell igazítani.
Bosznia-Hercegovina	A 2016–2030-as időszakra szóló közlekedési keretstratégiát 2022-ben frissítették, hogy fenntarthatósági intézkedéseket tartalmazzon, de elfogadása még folyamatban van.	A projektkiválasztási eljárások nem fejlődtek. Az állami szintű SPP-t 2019 óta nem frissítették. Nincsenek hazai CBA-iránymutatások; Bosznia-Hercegovina nemzetközi iránymutatásokra támaszkodik.	Alulteljesít a regionális átlaghoz képest. Hiányzik az egyértelműség a pénzügyi átláthatósági rendszer (Financial Transparency System - FTS) nyomkövetési és értékelési mechanizmusairól.
Koszovó	2023-ban elfogadta a 2023–2030-as multimodális közlekedési stratégiát (MMTS).	Koszovó jelentős lemaradásban van a projektkiválasztási eljárások javítása terén. Egységes nemzeti SPP nélkül működik, ehelyett három ágazati projektértékelési rendszerre támaszkodik, amelyeket nemzetközi	Következetes és egységes eszközt kell kifejlesztenie a projektek azonosítására (SPP), kiválasztására és rangsorolására. Szükséges a költség-haszon elemzésre vonatkozó hazai

		pénzügyi intézmények finanszíroznak. Nem történt előrelépés a költség-haszon elemzésre vonatkozó hazai iránymutatások kidolgozásában.	iránymutatások kidolgozása.
Észak-Macedónia	A 2018–2030-as nemzeti közlekedési stratégia elkészült, de nyomon követési jelentéseket nem tettek közzé, és a stratégiát a kezdetek óta nem frissítették.	Az SPP-t 2018 óta nem frissítették. Nemzeti költség-haszon elemzési iránymutatásokat nem dolgoztak ki.	Javítani kell a szakpolitikák nyomon követését és értékelését. A vagyonkezelési rendszerek, a közúti közlekedésen kívül, fejletlenek.
Montenegró	A 2019–2035-ös Közlekedésfejlesztési Stratégia (TDS) továbbra is a legfontosabb irányadó dokumentum, amely integrálja az SPP-t. A TDS 2024-ben frissítésen esik át, hogy beépítse a fenntarthatósági elemeket.	Az SPP 2015 óta létezik. A költség-haszon elemzés 5 millió EUR > tőkeprojektek esetében kötelező, de nem következetesen alkalmazzák (főleg nemzetközileg finanszírozott projektek esetében).	Kifejezetten Montenegróra szabott hazai költség-haszon elemzési iránymutatásokat kell kidolgoznia.
Szerbia	Jelenleg a 2023–2030-as Nemzeti Közlekedési Stratégia és az Intelligens Közlekedési Rendszer (ITS) stratégia kidolgozása, de még egyiket sem fogadták el.	Elfogadta a tőkeprojektekéről szóló rendeletet (2023), amely részletesebb iránymutatást nyújt a projektek értékeléséhez és kiválasztásához. A belföldi költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatások csak a közúti szállításra vonatkoznak, és 2010 óta nem aktualizálták őket.	A stratégiai keret elfogadása késik. Meg kell újítani a költség-haszon elemzésre vonatkozó iránymutatásokat minden közlekedési mód esetében.

Forrás: OECD (2024a-f).

A 2. ábrán kirajzolt minta köszön vissza a közlekedéstervezési dokumentumok vizsgálatánál is. A 2025-ös helyzetelemzés alapján az látszik, hogy Albánia, Szerbia és Montenegró jobban teljesít a térség többi országánál, mivel ezekben az országokban előrébb járnak a fejlesztési dokumentumok kidolgozásával, míg a többi országban számos helyen elmaradások láthatók (pl. projektértékelési rendszer kidolgozása elmaradt, nyomon követési rendszer hiánya vagy hiányzó keretstratégia).

3.3. A 11.2. aldimenzió: Szabályozás és konnektivitás

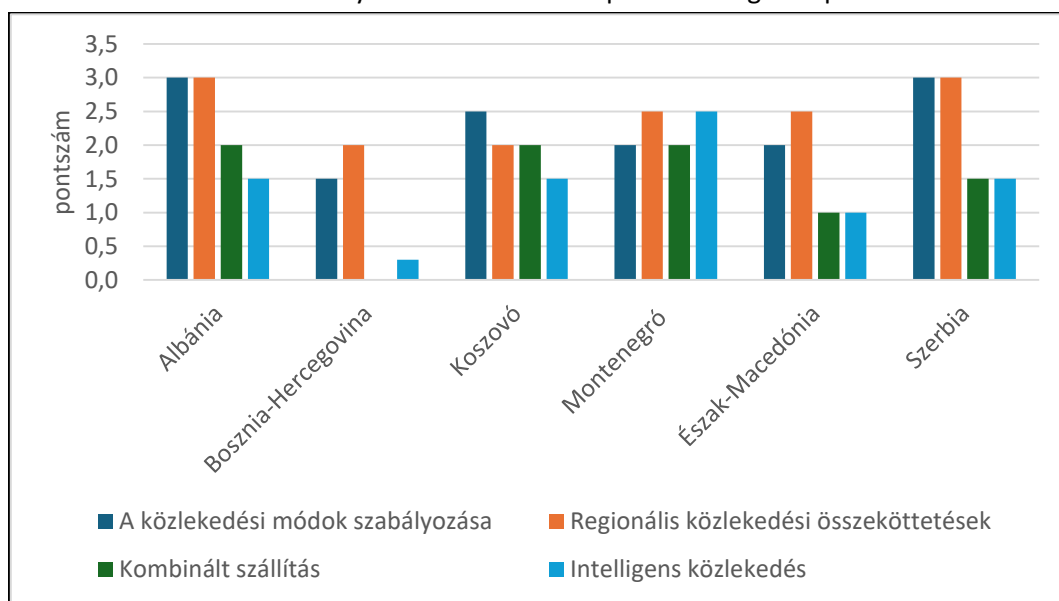
Ez a dimenzió a jogi harmonizáció (uniós vívmányok átültetése) és a regionális integráció (digitalizáció és határigazgatás) felé tett gyakorlati lépések terén elért előrehaladást értékeli. Az elemzési szempontok a közlekedési módok szabályozása, a regionális közlekedési összeköttetések, a kombinált szállítás és az intelligens közlekedés voltak (4. ábra). Figyelembe kell venni, hogy a COVID-világjárvány számos átmeneti intézkedést eredményezett, és hatással volt az államhatárok átjárhatóságára (Hajdú & Rác, 2020).

Ebben a dimenzióban más kép rajzolódik ki a nyugat-balkáni országokról. Jelentős regionális együttműködés valósult meg 2023 júliusában, amikor Szerbia és Észak-Macedónia összehangolta az elektronikus útdíjszedési rendszerét. Ez később Montenegró felé is megvalósult, 2024 júniusa óta a szerb és a montenegrói útdíjszedési rendszer kompatibilissé vált.

A kombinált szállítás hasonlóan elmaradottnak tekinthető a térségben, de Bosznia-Hercegovinában külön nehézségekbe ütközik az egységes közlekedéspolitika kialakítása az országon belül kialakult sajátos geopolitikai helyzet miatt.

Az intelligens közlekedés azonban igen fejletlennek mondható a Nyugat-Balkánon, egyedül Montenegró emelkedik ki (2,5), míg a vizsgálat többi országa jóval alacsonyabb értékeket kapott (0,3 és 1,5 között).

4. ábra: A részdimenziók szabályozásának és összekapcsolhatóságának pontszámai a WB6-ban



Forrás: WBHUB.

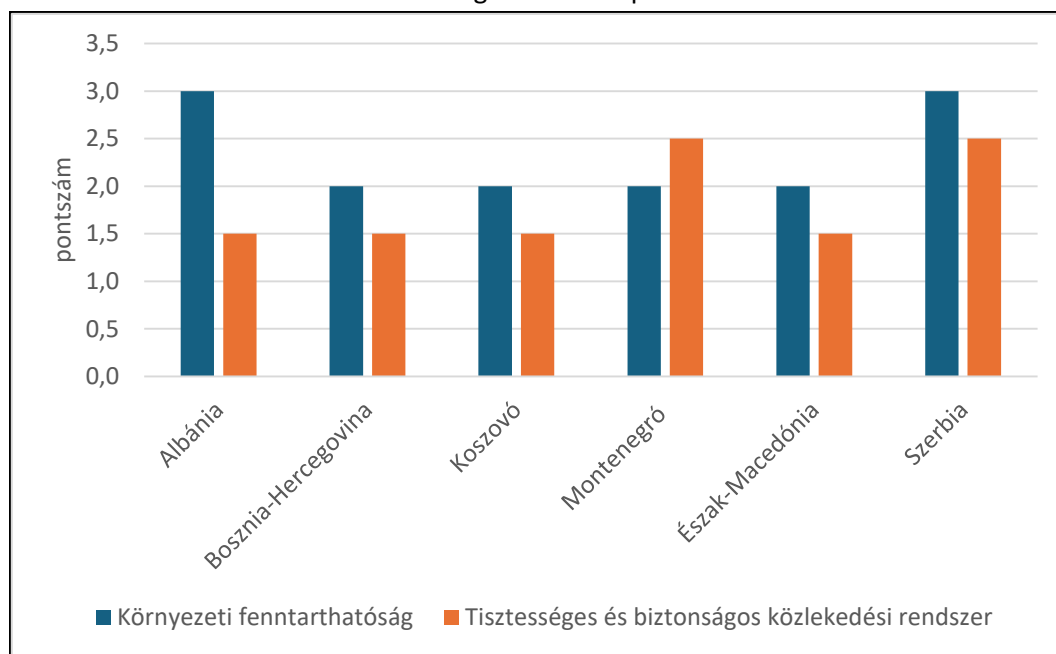
A multimodális közlekedés használatát elősegítő politikai keretek fejletlenek a WB6-országokban, bár előrelépés történt a szükséges infrastruktúra fejlesztésében (4. ábra). Ez a terület továbbra is jelentős gyengeség az egész régióban, annak ellenére, hogy Koszovóban létezik az erre vonatkozó stratégia (Multimodal Transport Strategy – MMTS), és Szerbiában egy intermodális terminált építettek ki (OECD, 2024c, 2024f).

Bosznia-Hercegovina jelentős előrelépést tett a vasúti szabályozás és a TCT vasúti cselekvési tervének összehangolásában. Albánia, Bosznia-Hercegovina és Koszovó előrelépést tett az elektronikus járműnyilvántartás létrehozása felé (Temjanovski & Arsova, 2019).

3.4. A 11.3. aldimenzió: Fenntarthatóság

Ez a dimenzió a környezeti fenntarthatóságra, és a tisztességes és biztonságos közlekedési rendszerre összpontosít (Gonda & Raffay, 2021; Csapó & Gonda, 2019), szorosan összhangban az EU zöld menetrendjének célkitűzéseivel (5. ábra). Szerbia mindkét szempontban kiemelkedik, Albánia a környezeti fenntarthatóság, Montenegró a közlekedési rendszer alapján van jobb helyzetben.

5. ábra: A fenntarthatóság aldimenzió pontszámai a WB6-ban



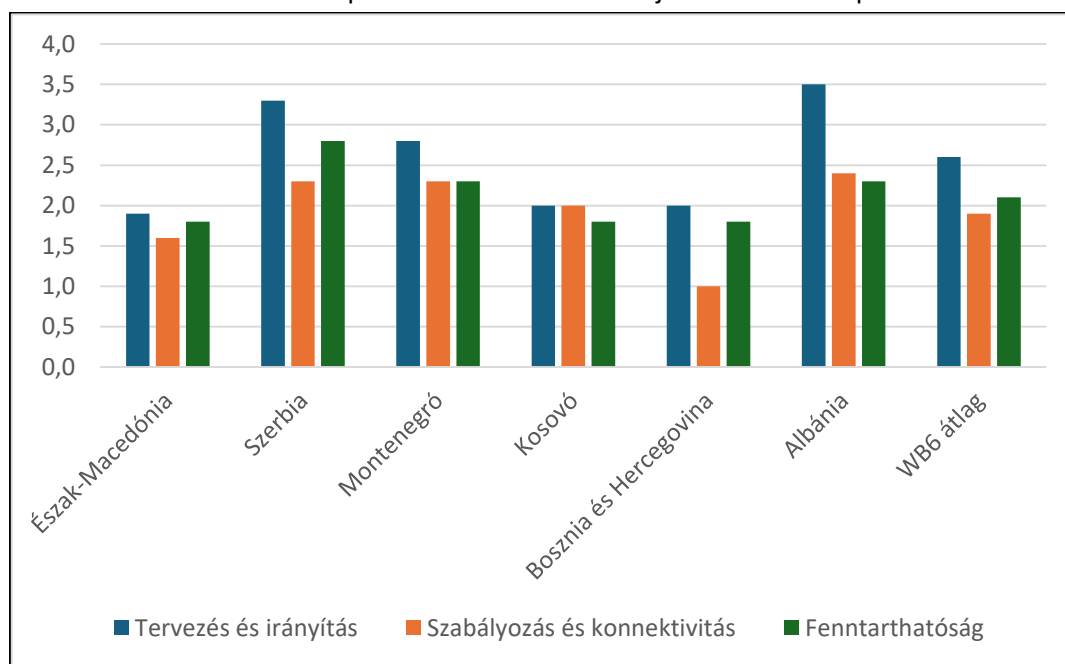
Forrás: WBHUB.

Észak-Macedónia volt az első nyugat-balkáni ország, amely CO₂-kibocsátáshoz kapcsolódó adót vezetett be a személygépkocsik üzemanyag-fogyasztásának csökkentése érdekében, amely érintette a használtautó-importot is (Muñoz-Raskin et al., 2024). Nagy kihívást jelent, hogy az elektromos és hibrid járművek elterjedése továbbra is minimális az egész régióban, és a járműállomány kevesebb, mint 1%-át teszi ki. A regionális partnerek egyike sem építette be az új járművekre vonatkozó szabályozásukba az EU kibocsátási normáit (Euro 6/VI és magasabb), és nem vezette be a szén-dioxid-kibocsátási szabványokat. A fenntartható városi mobilitási

tervek kidolgozása lassan halad. Ennek ellenére vannak már elfogadott tervek öt városban, Szerbiában, valamint Szarajevó és Bijeljina is eredményeket ért el (Transport Community, 2024b).

A halálos kimenetelű közúti balesetek száma a régióban továbbra is jelentősen meghaladja az uniós átlagot, további erőfeszítésekre van szükség. Szerbia gyorsan haladt előre, elfogadta a 2023–2030-as közúti közlekedésbiztonsági stratégiáját, és az első regionális partnerré vált, amelyet meghívtak az európai közúti balesetek közösségi adatbázisához (CARE) (OECD, 2024f).

6. ábra: A közlekedéspolitika három aldimenziójának számszerű pontszámai



Forrás: OECD (2024 a-f).

4. Összefoglalás

A nyugat-balkáni országok komoly erőfeszítéseket tettek közlekedéspolitikájuk összehangolására. Az európai közlekedési hálózathoz való csatlakozásuk nemcsak szabályozási, hanem infrastrukturális korlátokkal is szembesül. A fejlődés lassú, és számos mélyen gyökerező probléma terheli. A decentralizált Bosznia-Hercegovina esetében az egyik ilyen nehézség a kombinált szállítási és regionális közlekedési kapcsolatok kialakítása. Sürgősen szükség van néhány infrastrukturális fejlesztésre, de nehéz meggyőzni azokat az országokat, ahol nincs hagyománya az alapos előkészítésnek, a költség-haszon elemzésnek és a közbeszerzésnek, ezen intézkedések szükségességéről. Az OECD értékelése szerint Szerbia és Albánia a legjobban felkészült (6. ábra), amelyet szorosan követ Montenegró. Nem véletlen, hogy a számos társadalmi és gazdasági problémával küzdő kis országok eredményei szerényebbek, de előrehaladásuk érzékelhető. Az is érthető, hogy a szerény anyagi forrásokkal rendelkező államok és lakosság csak lassan képesek korszerűsíteni a járműállományt és megfelelni a fenntarthatósági kritériumoknak. Mivel a jelentős infrastrukturális beruházások meghaladják ezen országok finanszírozási képességeit, külső forrásoktól függenek. Az EU-források feltétele,

hogy részt vegyenek az integrációs és harmonizációs folyamatban, különös tekintettel a közlekedéspolitikai irányelvek átvételében. A jövőre nézve nagy kérdés, hogy ez a nehéz, problémákkal és konfliktusokkal teli folyamat megvalósul-e, vagy a térségben jelenlévő egyéb hatalmak is komolyan befolyásolni tudják a közlekedéspolitikát.

Köszönetnyilvánítás

A kutatás a K-146585 (Magyarország és a Nyugat-Balkán) számú projekt keretében a Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alap támogatásával valósult meg.

Irodalomjegyzék

- Bucsky, P. (2020). Közúton a Selyemúton: Kína nyitottsága még várat magára. *Területfejlesztés és Innováció*, 13 (1-2): 12–30.
- Csapó, J. & Gonda, T. (2019). A hazai lakosság utazási motivációinak és szokásainak elemzése az aktív turizmus és a fizikai aktivitás tekintetében. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 4 (4): 57–70.
DOI: 10.15170/TVT.2019.04.04.06
- Fejzić, A. & Čovrk, E. (2016). Infrastructure, transport costs, and Bosnia and Herzegovina's trade: a gravity model approach. *Ekonomski Vjesnik Econviews - Review of Contemporary Business, Entrepreneurship and Economic Issues*, 29 (2): 77–90.
- Gjorgjevski, M. (2019). Transport Cooperation across Borders: Towards Common Transport Policy in the Western Balkans. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 7 (4): 171–180.
- Gonda, T. & Raffay, Z. (2021). A fogyatékossgal élők utazási szokásai. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 6 (1): 20–38. DOI: 10.15170/TVT.2021.06.01.02
- Hajdú, Z. & Rácz, S. (2020). Államhatár-politikák az Európai Unióban és Magyarországon a globális koronavírus-válság kezdeti időszakában. *Tér és Társadalom*, 34 (2): 202–210. DOI: 10.17649/TET.34.2.3260
- Holzner, M. & Schwarzhappel, M. (2018). *Infrastructure investment in the Western Balkans: A First Analysis*. Wien: The Vienna Institute for International Economic Studies.
- Kadriu, B. (2017). West Balkan countries and the challenges of integration progress. Case of Macedonia. *European Journal of Research in Social Sciences*, 5 (3): 1–7.
- Lučić, M. (2021a). Status and characteristics of freight traffic with special reference to road traffic in Montenegro and comparison with the EU. *Trans Motauto World*, 6 (3): 92–95.
- Lučić, M. (2021b). Status and characteristics of passenger transport in Montenegro. *Trans Motauto World*, 6 (4): 142–145.
- Mazrekaj, R. (2016). The importance of geographical position of Kosovo in increased trade, transit and international transport in the Balkans. *IFAC-PapersOnLine*, 49 (29): 315–319.
DOI: 10.1016/j.ifacol.2016.11.086
- Molnár, B. & Lévai Zs. (2022). Dolce vita – Olaszország biztonságos vasúti elérésének kérdései. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok*, 7 (4): 74–93. DOI: 10.15170/TVT.2022.07.04.06
- Muñoz-Raskin, R., Gauthier, G., Espitia, E., & Cazzola, P. (2024). *Policies to improve the environmental performance of road vehicles in the Western Balkans: Managing road vehicle emissions and embracing e-mobility*. Washington: The World Bank.
- Nagy, Zs. (2024). Hogyan definiálhatjuk a kirekesztést a közlekedési szektorban? A közlekedéssel kapcsolatos társadalmi és nem társadalmi kirekesztés elméleti áttekintése. *Területfejlesztés és Innováció*, 17 (3): 58–71.
DOI: 10.15170/terinno.2024.17.03.04
- Nagy, D., Horeczki, R., & Lados, G. (2023). Turizmusra alapozott területfejlesztési modell kialakítása a határmenti térségekre vonatkozóan. *Területfejlesztés és Innováció*, 16 (2): 58–73. DOI:10.15170/terinno.2023.16.02.04
- Sotiroski, L. & Tushevskaja, B. (2013). *European dimension of Balkan transport policy*. International Scientific Conference in Blagoevgrad, Bulgaria.
- Temjanovski, R. & Arsova, M. (2019). Transport policy to create a Western Balkans market: How to mirror the EU's experience. *ATINER'S Conference Paper Series*, TRA2019-2694.

Szakpolitikai jelentések és felhasznált adatbázisok

- European Commission (2017). *Study on Mediterranean TEN-T Core Network Corridor 2nd Phase. Final Report on the related Core Network in the Western Balkan countries*. Brussels: European Commission.
<https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/30b9b46d-a456-11e9-9d01-01aa75ed71a1/>
- European Commission (2020). *Sustainable and Smart Mobility Strategy. Putting European Transport on Track for the future*. Brussels: European Commission.
https://transport.ec.europa.eu/document/download/be22d311-4a07-4c29-8b72-d6d255846069_en/

- OECD (2024a). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Albania*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-albania_a783c88e/541ec4e7-en.pdf/
- OECD (2024b). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Bosnia and Herzegovina*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-bosnia-and-herzegovina_bcc1529d/82e0432e-en.pdf/
- OECD (2024c). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Kosovo*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-kosovo_8d0f23ec/ff74ae0e-en.pdf/
- OECD (2024d). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Montenegro*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-montenegro_b66c07e0/ead1588e-en.pdf/
- OECD (2024e). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: North Macedonia*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-north-macedonia_4dc5c34c/8207326d-en.pdf/
- OECD (2024f). *Western Balkans Competitiveness Outlook 2024: Serbia*. Paris: Competitiveness and Private Sector Development, OECD Publishing.
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-serbia_1df89dd8/3699c0d5-en.pdf/
- Transport Community (2024a). *Developement of Indicative TEN-T Extension of Comprehensive and Core Network in Western Balkans*. Belgrade: Transport Community.
<https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2025/05/TEN-T-Report-Western-Balkans-digital.pdf/>
- Transport Community (2024b). *Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans. Progress report*. Belgrade: Transport Community.
<https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/12/2024-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-monitoring-report.pdf/>
- Western Balkans Competitiveness Data Hub (WBHUB):
https://westernbalkans-competitiveness.oecd.org/dimensions/TRANSPORT/#TRANSPORT_S1/