

A BOSZNIA-HERCEGOVINAI TERÜLETFEJLESZTÉS ETNICIZÁLTSÁGA ÉS AZ ÁLLAM STABILITÁSA⁵

BEVEZETÉS, PROBLÉMAFELVETÉS

Napjaink Bosznia-Hercegovinája (BiH) egyszerre az etnikai alapú konfliktusok, a szeparatív nacionalizmusok és a sikertelen nyugati típusú államépítések példája. Húsz évvel a daytoni békeszerződés után is a legfontosabb feladat az állam fejlődésének, működőképességének, hatékonyságának a megteremtése, a társadalom integrációjának előmozdítása, az ország élhetőségének javítása⁶. Az elmúlt két évtizedben számos próbálkozás⁷ történt az alkotmányos, illetve államreformra, de valamilyen partikuláris érdeken mindig zátonyra futottak a törekvések.

Az igazi hatalmat az erős területi jogkörökkel rendelkező entitások etnikai alapon szerveződő politikai és gazdasági elitjei birtokolják, melyek ragaszkodnak hatalmukhoz és ennek érdekében komoly erőfeszítéseket is tesznek⁸. Véleményünk szerint az egyik ilyen terület, a mindezig kevesek által elemzett bosznia-hercegovinai területfejlesztés. A terület, a tér birtoklása, ellenőrzése mind a nyílt konfliktus idején, mind napjainkban, a fegyverek nélküli küzdelem során döntő fontosságú. Akkor mindezt fegyverrel, katonasággal és az aktuális hatalomhoz lojális lakosság többségi helyzetbe hozásával igyekeztek elérni, ma pedig számos eszköz mellett (oktatáspolitikai, szociális politika, visszatérés-politika)⁹ a területfejlesztés változatos eszköztára is felhasználásra kerül. Egy állam stabilitása szempontjából a kiegyensúlyozott területi kapcsolatokat biztosító közlekedési infrastruktúra kiépítése és fenntartása nagy jelentőségű.¹⁰

1 Dr. habil. Reményi Péter, PhD, egyetemi docens

2 Dr. habil. Végh Andor, PhD, adjunktus

3 Dr. habil. Pap Norbert, DSc, egyetemi tanár

4 Sümeghy Dávid, MSc, doktorandusz: PTE TTK FFI Politikai Földrajzi, Fejlődési és Regionális Tanulmányok Tsz.

5 A kutatást támogatta a MTA Bolyai programja és az Emberi Erőforrások Minisztériuma ÚNKP-18-4 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programja



6 General Framework Agreement for Peace in Bosnia and Herzegovina.

http://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/BA_951121_DaytonAgreement.pdf, ICG: Bosnia's Gordian Knot: Constitutional Reform. Europe Briefing no. 68. 2012, Sarajevo-Istanbul-Brussels. www.crisisgroup.org, Ó TUATHAIL, Gearoid: Geopolitical Discourses: Paddy Ashdown and the Tenth Anniversary of the Dayton Peace Accords. IN: Geopolitics, 2006, 11:141-158, BILD, Carl: Dayton revisited: Bosnia's peace deal 20 years on. European Council on Foreign Relations. ECFR/149, 2015. ecfr.eu, MCMAHON, Patrice C. – WESTERN, Jon: The Death of Dayton. How to stop Bosnia from falling apart. IN: Foreign Affairs, 2009, 88, 5: 69-83.

7 BIEBER, Florian: Constitutional reform in Bosnia and Herzegovina: preparing for EU accession. European Policy Centre 2010, www.epc.eu

8 ICG 2012 i.m.

9 HAIDER, Huma: The Politicisation of Humanitarian Assistance: Refugee and IDP Policy in Bosnia and Herzegovina. IN: The Journal of Humanitarian Assistance, 2010 <https://sites.tufts.edu/jha/archives/700> last accessed: 2015-09-06, Ó TUATHAIL, Gearoid – O'LOUGHLIN, John: After Ethnic Cleansing: The Returns Process in Bosnia-Herzegovina a Decade beyond War. IN: Annals. Association of American Geographers 2009, 99, no. 5. pp. 1045-1053.

10 ROTBERG, Robert I.: Failed States, Collapsed States, Weak States. IN: ROTBERG, Robert I. (ed.): State failure and state weakness in a time of terror, Cambridge, 2003 pp. 1-25.

Munkánkban amelltt érvelünk, hogy Bosznia-Hercegovina entitásai (Boszniai Szerb Köztársaság – RS és Bosznia-Hercegovina Föderáció – FBiH) a területfejlesztési stratégiáikban dokumentált módon és a valóságban tényleges fejlesztések révén is igyekeznek saját entitásuk (ezáltal saját etnikumuk) számára kedvező politikát folytatni. A területfejlesztés sajátosságaiából (növelik a területi entitás centripetális erejét, területi kohézióját, összekapcsoltságát – ezáltal mind a gazdaság fejlődéséhez, mind a társadalmi, politikai stabilitáshoz hozzájárulnak) azonban az következik, hogy ezen entitási (és nem állami) szintű törekvések antagonisztikusak, de minimum egymással a korlátozott erőforrásokért versengők. Továbbá az esetek nagy részében nem szolgálják az egységes Bosznia-Hercegovina érdekeit, hiszen nem annak a területi kohézióját és stabilitását növelik (a területfejlesztésnek nem is létezik állami szintű fóruma, intézménye¹¹), hanem az egyes entitásokét, ami egyben jelenti az entitások közti, azaz az állami kohézió csökkenését.

ELŐZMÉNYEK

Munkánkban elsősorban a kevés, témával foglalkozó szakirodalomra, Bosznia-Hercegovina és entitásai területfejlesztési dokumentumaira, valamint a napi sajtó híradásaira támaszkodtunk. A terepi vizsgálataink során több, a dokumentumokban érintett helyszínt bejártunk, meggyőződünk a fejlesztések zajlásáról, szakmai beszélgetéseket folytattunk helyi szereplőkkel.

A Balkánt – köztük Bosznia-Hercegovinát – érintő közlekedési pályák geopolitikai, stratégiai jelentőségéről korábban már mi is közöltünk írásokat, melyben rámutattunk, hogy a balkáni közlekedés ugyan jelenleg nem európai jelentőségű, de makroregionális szinten fontos szerepe van, főként a közép-európai landlocked államok számára.¹² Viszonylag új jelenség, hogy növekvő érdeklődés figyelhető meg Kína részéről a Kelet-Mediterrán kikötők (Pireusz, Bar, Split, Rijeka, Constanta, stb.) és az azokat Közép- és Nyugat-Európával összekötő korridorok iránt.¹³ Ezek közül a split-i hordoz Boszniát is érintő tranzit-igényeket.

A Boszniát a nagy európai közlekedési rendszerekkel összekapcsoló V/C korridorról számos írás készült, többek között Pirisi–Reményi¹⁴ vagy Marić¹⁵ tollából. Mindannyian kiemelik az ország gazdasági tengelyét követő pálya fejlesztésének fontosságát, de rámutatnak a nehézségekre és az eltérő szereplők eltérő érdekeire is.

11 KORJENIĆ, Aida 2015: Prostorno planiranje u Bosni i Hercegovini IN: Legislativni okvir. Acta Geographica Bosniae et Hercegovinae, 2015, Nr: 3. Pp: 63–74.

12 PAP, Norbert – REMÉNYI, Péter–VÉGH, Andor: Corridors in the Western Balkans and the Hungarian exit to the sea, IN: Revista Romana de Geografie Politica, 2012, 14 (2), 176–188.

13 FARKAS, Z. Andrew – PAP, Norbert – REMÉNYI, Péter: Hungary's place on Eurasian rail land bridges and the eastern opening, IN: Hungarian Geographical Bulletin, 2016, 65:(1) pp. 3–14.

14 PIRISL, Gábor – REMÉNYI, Péter: Corridor V/C – Infrastructural development = regional development? A possible Hungarian perception. IN: NURKOVIC, Rahman (ed.): Utjecaj prometa na regionalni razvoj: Traffic influence of the regional development. Univerza na Primorskem, Koper, 2008. pp. 69–74.

15 MARIĆ, Djuro: Corridor Vc as a factor of integration of Bosnia and Herzegovina into the European Union. IN: Journal of the Geographical Institute "Jovan Cvijić" Sasa, 2012, vol. 62. no. 1. pp. 89–101

Az ország háború utáni belső feszültségeiről is írtunk több tanulmányt¹⁶, rámutatva, hogy a boszniai politikai helyzet kimeríti a Yiftachel és Ghanem¹⁷ által bevezetett etnokrácia fogalmát. A boszniai alkotmányos válságról, a daytoni rendszerről Bieber¹⁸ értekezett számos munkájában, míg az alkotmányos nemzetek egymáshoz való viszonyát többek között Ó Tuathail és O'Loughlin¹⁹ vizsgálta részletesen.

Fontos forrásként szolgáltak elemzésünkhöz a nemzetközi szervezetek jelentései (ICG), valamint a terület- és közlekedésfejlesztési jogszabályok a fejlesztéspolitikai dokumentumok, és a napilapok tudósításai elengedhetetlen részét képezték a naprakész információforrásainknak.

BOSZNIA-HERCEGOVINA DAYTON UTÁN

Daytonban a fegyveres konfliktus beszüntetése érdekében egy maximálisan decentralizált Boszniát hoztak létre a nagyhatalmak. Ebben a struktúrában számos állami funkció mellett a területfejlesztés és a közlekedésfejlesztés és -irányítás is entitási hatáskör lett. A politikailag, állam- és közigazgatásilag is decentralizált Boszniában ráadásul a fő törésvonalak a háborús etnikai szembenállások mentén alakultak ki, mind földrajzi, mind politikai, mind társadalmi értelemben.

Ez a három tényező természetesen szorosan összekapcsolódik, hiszen az etnikumok háború végi elhelyezkedése fontos viszonyítási pont volt a belső határok kialakításánál (ezáltal a békeszerződés az etnikai tisztogatás közvetlen legitimálója lett), a szubnacionális szinten homogén etnikai terek kialakítása cél volt Daytonban. Ezen homogénhez közelítő területi egységekben rendelkeznek hatalommal az etnikai alapon szerveződő politikai pártok és képviselők, akik hatalmuk megtartása érdekében érdekelték fenntartani az etnikai feszültséget, gyanakvást, hiszen ennek hiányában nem lenne létjogosultsága az etnikai alapú pártoknak. A fentiek következtében az etnikai alapon szerveződő politikai elitek az etnikai alapon szerveződő választóik számára a saját etnikumuk (ami az etnikumok földrajzi elhelyezkedése miatt a saját etnikai területi egységeiket is jelentik) előnyös fejlesztéspolitikát folytatnak.

Az etnikai elv érvényesülése és „mindenekfelettsége” a boszniai hétköznapiak szerves kísérője, az elitek által működtetett rendszereket nyugodtan tekinthetjük etnokratikusnak.²⁰ Ezek lényege abban áll, hogy a közjavakhoz való hozzáférésnél, a különböző döntések többségénél, az intézményi struktúrák működtetésénél az etnikai elv lesz a döntő és meghatározó úgy egyéni, mint közösségi szinten, szemben az állampolgársági/jogi elvvel. Kiterjed ez az oktatásra, a szociális rendszerekre, a különböző juttatásokra, az állami munkahelyek betöltésére és a fejlesztéspolitikára egyaránt. Ez utóbbinál ez mindenek előtt abban nyilvánul meg, hogy a

16 REMÉNYI, Péter: Some aspects of demographic consequences of the breakup of former Yugoslavia. IN: TARRÓSY, Isván – MILFORD, Susan (eds.): *The Western Balkans: Lessons from the Past and Future Prospects - A View from the Danube Region*. 2010, Pécs: Publikon Kiadó, pp. 41-54., REMÉNYI, Péter: An Emerging Border of an Emerging State? The Case of the IEBL and the Republika Srpska of Bosnia-Herzegovina, IN: EUROLIMES 2011, 11: pp. 129-141.

17 YIFTACHEL, Oren – GHANEM As'ad: Understanding 'ethnocratic' regimes: the politics of seizing contested territories, IN: *Political Geography*, 2004, no. 23, 647-676.

18 BIEBER i.m.

19 Ó TUATHAIL – O'LOUGHLIN i.m.

20 YIFTACHEL – GHANEM i.m.

területfejlesztési célok esetében a „végső kedvezményezett” az etnikai nemzet (annak területe) és nem pedig az állam (állampolgári nemzet).

Az etnokráciák jellemzői közé tartozik továbbá, mely Boszniában is megfigyelhető, hogy mindezt demokratikus, vagy ahhoz nagyon közel álló intézményi keretek között valósítja meg. A bosznia-hercegovinai alkotmányos rendszer ráadásul kimondottan előnyös az etnokratikus megoldások számára, hiszen az etnikai elv számos helyen *expressis verbis* szerepel a DPA részét képező alkotmányban. Ilyenek többek között a legfőbb állami intézmények etnikai struktúrákat tükröző összetétele, az etnikai alapú vétó lehetősége, de közvetett módon az etnikai térszerkezetet alapul vevő belső területi elkülönülés is, valamint az etnikai alapon szerveződő pártok jelenléte.²¹ Ehhez jön még az entitásonként (azaz etnikumonként) külön zajló területpolitika, területfejlesztés is.

Ebben a napjainkban is működő rendszerben tehát az etnikai hovatartozás fontos tényező, az egyes etnikai alapon szerveződő alkotmányos nemzeteknek pedig az alkotmány területiséget nyújt, mely területiséget meg kell védeni, integrálni és fejleszteni kell. Ennek nagyon fontos eszköze a terület- és közlekedésfejlesztés, mely érvelésünk szerint azáltal, hogy entitási keretek között működik, az eredeti célokkal ellentétes hatást vált ki. Míg általában a regionális fejlesztéspolitikai egy állam területi integritását és kohézióját erősítő folyamat, addig ez Boszniában az entitások integritását erősíti, hiszen ezek területi céljait tartja szem előtt. Mivel pedig az entitási éliteket etnonacionalista célrendszert alkalmaznak, a területi politikák is ezeket követve inkább Bosznia centrifugális erőit növelik, semmint integratívok lennének.

TERÜLETFEJLESZTÉS BOSZNIÁBAN

Bosznia-Hercegovinában a területfejlesztés és a területpolitika entitási ügy, a Föderáció területén sok esetben kantonális jogkör. Ez jelenti a szakpolitika etnicizáltságának és nemzetépítési célokra felhasználhatóságának gyökerét. Onnantól kezdve ugyanis, hogy az ország két fele egymástól függetlenül, a saját területi céljai érdekében alkot stratégiát, tervez és fejleszt, az állami célok háttérbe szorúlnak. Ez bármely területfejlesztési koncepció elemzése kapcsán azonnal szembetűnik.

A RS legfrissebb tervdokumentuma alapvetően nem foglalkozik a Föderáció területével, esetenként megjegyzi, hogy a határon átnyúló fejlesztések miatt egyeztetni szükséges a másik féllel. A fejlesztés szükségességéről szóló részben kiemelik a szerzők, hogy a tervezés célja a RS területi gyengeségének és sebezhetőségének csökkentése, a RS területi kohéziójának, versenyképességének növelése, a lakosság identitásának erősítése. Azaz elsősorban nem az állam, hanem az entitás területi folyamataiba történő beavatkozással az entitás fejlődését kívánja elősegíteni. Ez a szemlélet az egész dokumentumra jellemző, utalások szintjén az egész íráson végigvonul.

Az alábbiakban kiemeltünk néhány általunk emblematikusnak tartott közlekedésfejlesztési tervet, illetve projektet, melyekről úgy gondoljuk, hogy jól példázzák a fenti állításainkat.

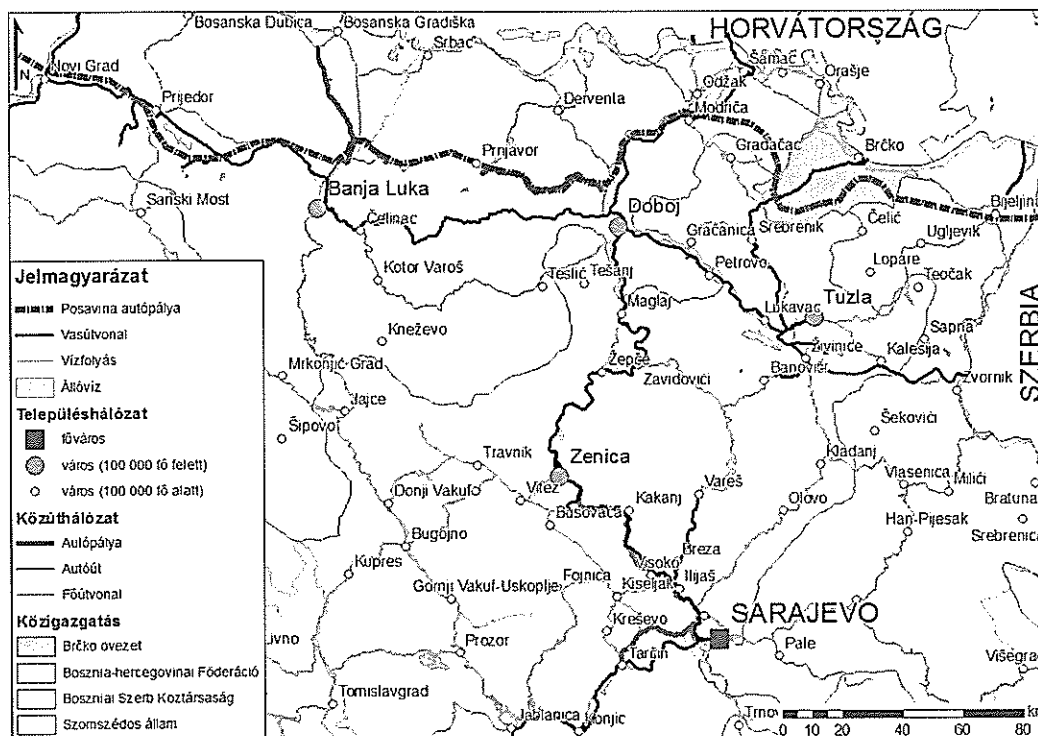
²¹ REMÉNYI, 2011 i.m.

A BOSZNIAI SZERB KÖZTÁRSASÁG KELET-NYUGATI TENGELYE

A RS legsűrűbben lakott és legfejlettebb részének fő közlekedési útvonala jelenleg tervezés és építés alatt áll. A Banja Luka-Doboj közti szakasza 2018-ban átadásra került, ezzel a RS autópálya-hálózata meghaladja a FBiH-ét. Az entitás székhelyét a Száva mentén Szerbiával összekötő autópálya nyomvonala az eddigi összes területfejlesztési dokumentumban szerepelt és jelentősége az egységes Bosznia-Hercegovinában is lenne, hiszen az V/C korridor mellett ez a második legfontosabb közlekedési irány az országban.

1. ábra:

A „poszavina-i korridor”



Forrás: Prostorni Plan Republike Srpske do 2015 alapján Simon Bertalan kartográfija

Ugyanakkor nemzetközi jelentőségét csökkenti, hogy gyakorlatilag egy meglévő autópályaival párhuzamos futású, attól 30-50 km-re délre található. A Száva túloldalán futó egykor szimbolikus jelentőségű „Testvériség-Egység” autópálya ugyanúgy Zágrábot és Belgrádot köti össze, mint ami a Posavina autópálya nemzetközi relációja lenne. Ez az egyik oka annak, hogy jelen autópálya nem része az európai E-utak rendszerének sem. Délre tőle halad továbbá a hasonló relációt kiszolgáló Banja Luka-Doboj-Tuzla-Bijeljina-Szerbia útvonal, amit azonban az entitásközi határ többször is keresztez.

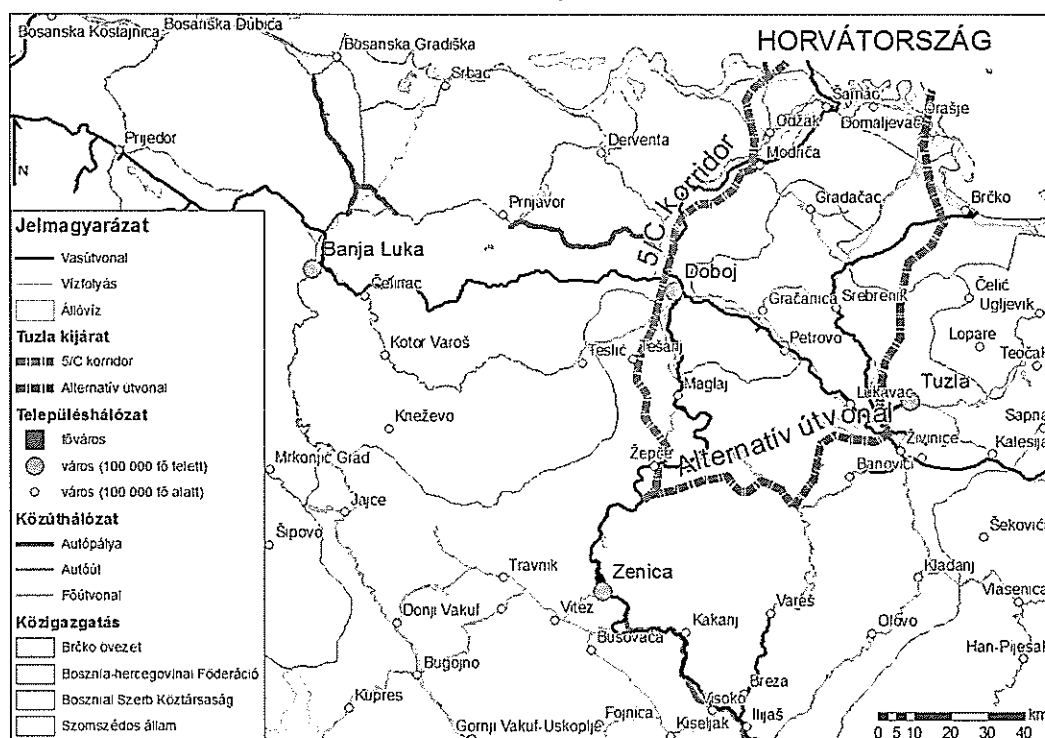
Hazai jelentőségét leginkább a nyomvonal csökkenti, mely teljes egészében a RS területén halad (Brčko-i megszakítással), akkor is, ha ezzel néhány nagyobb városi körzetet el is kerül. Ilyenek Tuzla, melyet északról kerül el, illetve Bihács, amerre logikusan folytatódhatna, de

ehelyett még a RS területén átlépi a határt Horvátország felé. A Banja Lukától nyugatra lévő szakasza finanszírozására 2017-ben kötött szerződést a RS a China Shandong kínai vállalattal.²² Jellemző, hogy a RS Autópályakezelő vállalat (Autoputevi Republike Srpske) a saját honlapján is azt állítja, hogy az autópálya a RS (és nem BiH) területi integrálásának fontos sarokköve.

BOSNYÁK “KIJÁRAT” HORVÁTORSZÁG FELÉ TUZLÁN KERESZTÜL

Bosznia-Hercegovina legfontosabb közlekedési, társadalmi, gazdasági verőere az észak-déli irányú V/C folyosó (az állam lakosságának 50%-a, a megtermelt GDP 60%-a a korridor 30 km-es körzetéből származik²³), mely a TEN hálózat Boszniát érintő egyetlen eleme is. Az ehhez kapcsolódó autópálya nyomvonala dél felől a FBiH területéről Dobojnál lép a RS területére, majd mintegy 50 km megtétele után ismét a FBiH területén haladva éri el Horvátországot.

2. ábra:
A „Tuzlai-kijárat”



Forrás: Prostorni Plan Federacije Bosne i Hercegovine za period 2008.-2028. alapján Simon Bertalan kartográfiája

Általában a FBiH elitje előnyben részesíti az össz-boszniai megoldásokat, aminek legfőbb oka, hogy a demográfiai folyamatok hosszú távon nekik kedveznek, ami egy esetleges alkotmányreformot követő centralizáció után gyakorlatilag bebetonozná a bosnyák elit hatalmát az

²² Potpisan sporazum: Za gradnju autoputa Banjaluka - Novi Grad 320 miliona evra. Blic, 26.11.2017. <https://www.blic.rs/vesti/republika-srpska/potpisan-sporazum-za-gradnju-autoputa-banjaluka-novi-grad-320-miliona-evra/98ch4td>

²³ MARIĆ i.m.

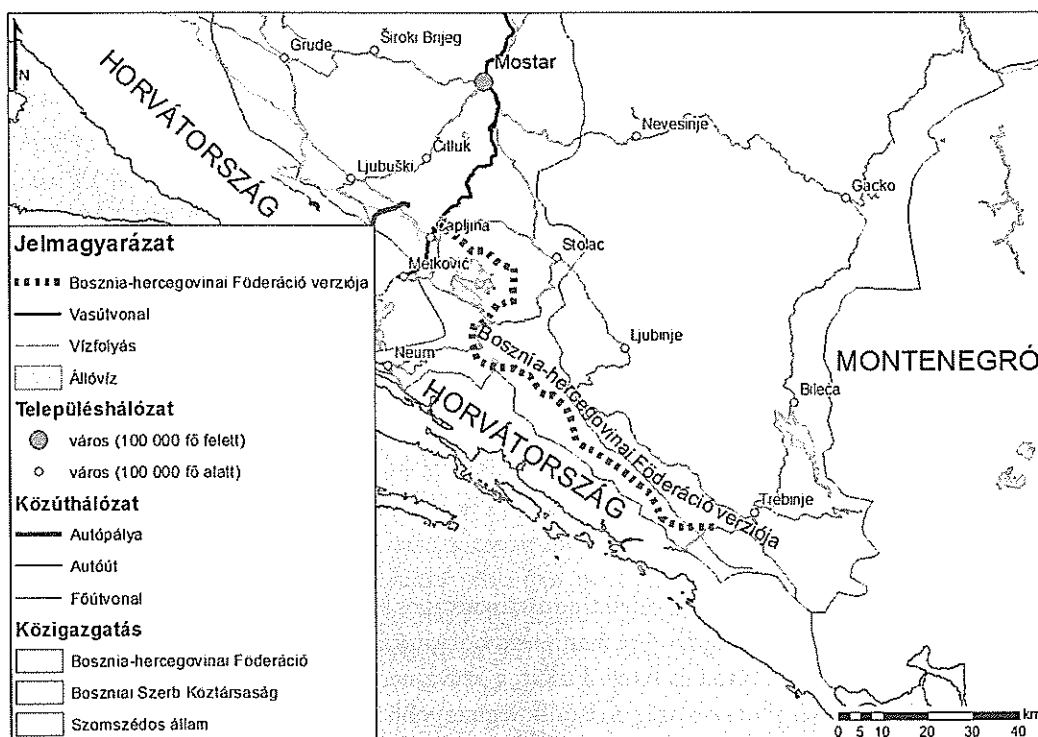
egész országban, utat nyitva az etnoterritoriális struktúrák bosnyák érdekek mentén történő lebontása előtt. Ebben az esetben azonban tervezésre került az V/C korridorral párhuzamos nyomvonal is, mely Zepčénél leágazva az V/C déli szakaszát végig FBiH területen maradv (Brcko kivételével) köti össze Horvátországgal (2. ábra). Amellett, hogy ez a nyomvonal Tuzlát közvetlenül köti össze a korridorral, kiiktatja a félszáz kilométeres szerb szakaszt is. Az eredeti nyomvonalától csak pár kilométerre – de az entitásközi határ másik oldalán – futó alternatív autópályának leginkább politikai jelentősége van.

A KELET-HERCEGOVINAI AUTÓÚT

Jugoszlávia felbomlása sajátos helyzetet teremtett a térségben, ugyanis a valódi központja, Dubrovnik, egy keskeny tengerpart kíséretében a független Horvátország része lett, a vonzókörzetének városias települése Trebinje pedig a RS-é. A horvát-boszniai határ és az IEHL közélkelődik azonban egy városiányos sáv, mely a FBiH része. Mind a RS-hoz, mind a FBiH-hoz került hercegovinai területek fejlődése számára fontos lenne egy autóút, mely összeköti a területet észak felé Mostarral és az V/C korridorral, dél felé pedig Trebinjével és Montenegróval. Ezek a tervek mindkét entitás dokumentumaiban meg is jelennek, de „természetesen” teljesen eltérő nyomvonallal. A FBiH terveiben a pálya az IEHL bosnyák-horvát oldalán fut, míg a szerb tervekben pár kilométerrel keletebbre a határvonal szerb oldalán (3-4. ábrák).

3. ábra:

Kelet-Hercegovinai autóút szerb verzió

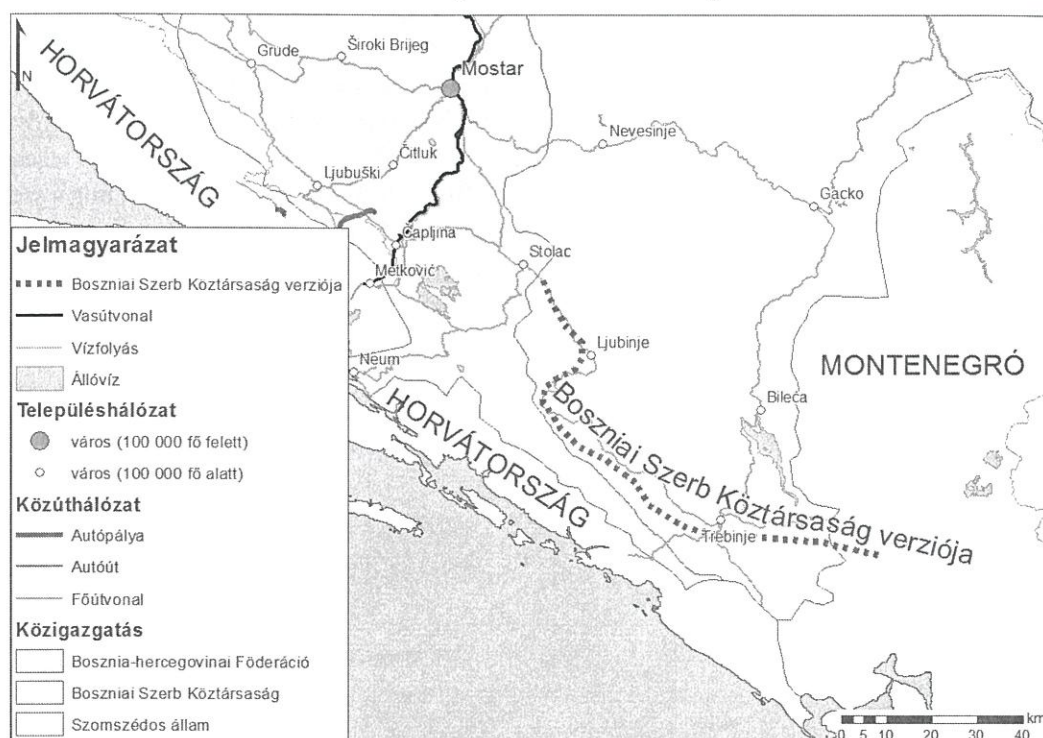


Forrás: Prostorni Plan Federacije Bosne i Hercegovine za period 2008.-2028. alapján Simon Bertalan kartográfija

Az utóbbi nyomvonalnak annyiból van talán nagyobb „létezősége”, hogy a Popovo polje peremén, viszonylag kedvező lejtési viszonyok mellett, már létező utak fejlesztéseként került be a tervekbe. Ezzel szemben a FBiH terveiben szereplő autótút egy teljesen új, „zöldmezős” beruházás lenne, komoly hegyvidéki területen. Ez utóbbi, nagyon nehezen elérhető falusias térségeket és új központokat (Ravno, mintegy 3000 fő) kapcsolna be a modern közlekedési hálózatokba és a RS területére csak a Trebinje-Dubrovnik út elérése után kanyarodna. A RS verziója ezzel szemben teljesen elkerülné a Dubrovnik és Trebinje közé szorult FBiH területsávot és csak Stolac településnél lépne FBiH területre, Ravno helyett a szomszédos Ljubinjét kapcsolva be a hálózatba.

4. ábra:

A Kelet-Hercegovinai autótút horvát verziója



Forrás: Prostorni Plan Republike Srpske do 2015. alapján Simon Bertalan kartográfijája

BANJA LUKA-SPLIT AUTÓPÁLYA

A megvalósíthatósági tervekkel, jövőbeli finanszírozóval és kivitelezővel (Sinohydro) is már rendelkező Banja Luka–Split autópálya²⁴ a már létező horvátországi Adria autópálya (Zágráb–Split) és az V/C korridor között futna és Banja Lukát, a Szávamentét, azon túl pedig Közép-Európát kötné össze az Adriával Horvátország második legnagyobb városánál, a fontos turisztikai központ Splitnél a horvát többségű Hercegovinán keresztül. Ez egyaránt érdekében állna a Boszniai

24 Kinezi izradili studiju za autoput Banjaluka – Mliništa (2015) – Nezavisne Novine 04.11.2015. See more at: <http://www.nezavisne.com/ekonomija/privreda/Kinezi-izradili-studiju-za-autoput-Banjaluka-Mlinista/334391> (accessed: 09.09.2016)

Szerb Köztársaságnak, hiszen egy fontos észak-déli összeköttetés jöhetne létre az entitáson belül és a horvát többségű Hercegovinának is, amennyiben összekapcsolja Split nagyvárosát a horvát többségű hercegovinai hinterlandjával. Természetesen érdeke ez a közép-európai tranzitturistáknak és az őket fogadó horvát tengerpartnak is (a terv már a jugoszláv időkben is létezett), hiszen egyszerűbbé és gyorsabbá válik a desztináció elérése. Talán az egyetlen érintett, aki számára kisebb jelentőséggel bír, az a bosnyák közösség, hiszen a nyomvonal elkerüli jelenlegi többségi településterületüket, ráadásul a tranzitforgalmat és az ebből adódó bevételeket is a RS és a horvát kantonok felé tereli az V/C-ről.

Másrészről viszont említést érdemel, hogy a sajtóban, a kínai vállalatok által finanszírozott projektet mind a RS, mind a FBiH Autópályakezelő vállalatai fontosnak tartották.²⁵

ÖSSZEGRÖZÍTÉS

Mivel a közlekedési rendszerek és azok fejlesztése fundamentális alapja egy térség gazdasági fejlődésének, ezen keresztül integráltságának, kohéziójának, stabilitásának és élhetőségének, nem meglepő, hogy egy Boszniához hasonlóan etnikai törésvonalak mentén megosztott államban és társadalomban a témához kapcsolódó kérdések is etnikai jelentőséget kapnak. Boszniában a mindennapok etnicizáltságának következtében a helyi szereplők gazdasági előnyökért folytatott küzdelmei rögtön etnikáivá is válnak. Ennek a küzdelemnek teremt meg a keretét a Daytoni rendszer, ami területi különállást és az ahhoz tartozó széles jogköröket – köztük a területfejlesztést – biztosítja az egyes etnikai közösségek számára, melyek élnek is e jogaikkal, hiszen a Daytonban meghúzott belső határok közti területek integrálása, működtetése igényli az ezekhez a területekhez adekvát infrastruktúra meglétét. Amennyiben egy etnikai térképre visszük a fent tárgyalt közlekedésfejlesztési terveket plasztikusan kirajzolódna a fejlesztéspolitika etnoterritoriális meghatározottságai.

Az így fejlesztésre kerülő infrastrukturális nagyrendszerek mindkét államrészben az önálló életképesség alapjainak számítanak, az erre költött források az állam integritása ellenében hatnak. A mögöttes logika az etnonacionalista elitiek konfliktusában keresendő, az ezt lehetővé tevő intézményrendszert viszont Dayton hozta létre. Ennek megváltoztatása kívánatos lenne, egy állami szintű integrált regionális területpolitika a stabil Bosznia-Hercegovina fontos pillére lehetne.

A bosznia-hercegovinai fejlesztéspolitika fenti szelete is azt támasztja alá, hogy a 25 évvel ezelőtti nyugat-balkáni rendezés a fegyveres konfliktusok lezárását elérte, de nem minden esetben tudott stabil és fenntartható növekedésre képes államokat létrehozni a térségben. Ennek nyilvánvaló példája Bosznia-Hercegovina, ahol a jelenlegi patthelyzetből sokak szerint ismét csak külső hatásra lesz képes az állam kimozdulni. Az alkotmányos közösségek vétőjoga, az ellentétes érdekeik a bel- és külpolitikát érintően nem teszik lehetővé jelen keretek között a konszenzusos változást. Egy esetleges nagyobb átalakulás esetén pedig megint csak fontos, hogy kinek az ellenőrzése alatt állnak egyes stratégiai infrastrukturális rendszerek.

25 Autoput Banja Luka – Split je u interesu RS-a i FBiH (2014) – Dnevni Avaz 29.10.2014. See more at: <http://www.avaz.ba/clanak/143295/autoput-banja-luka-split-je-u-interesu-rs-a-i-fbih?url=clanak/143295/autoput-banja-luka-split-je-u-interesu-rs-a-i-fbih#sthash.03sp9GPK.dpuf> (accessed: 09.09.2016)

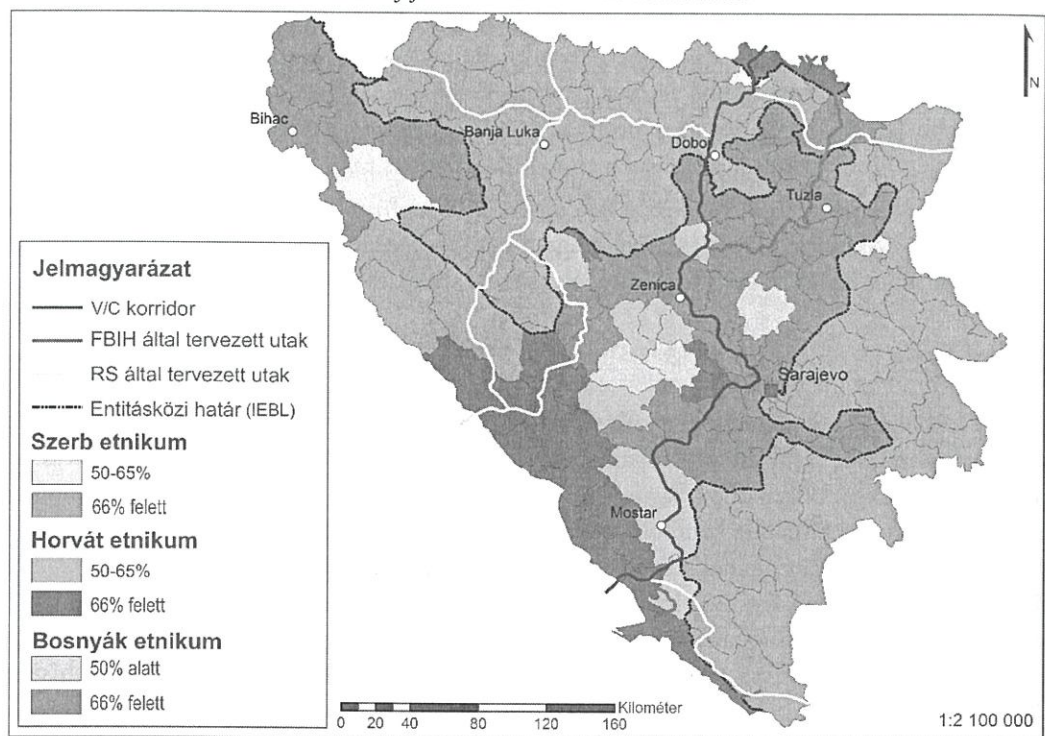
povo polje
került be a
s” beruhá-
társégeket
álózatokba
ziója ezzel
ot és csak
csolva be a



is már ren-
gráb-Split)
p-Európát
ztikai köz-
a Boszniai

: <http://www.>
09.09.2016)

5. ábra:
Közlekedésfejlesztés és becsült etnikai szállásterület



Forrás: Prostorni Plan Federacije Bosne i Hercegovine za period 2008.-2028.; Prostorni Plan Republike Srpske do 2015
alapján Simon Bertalan kartográfija