

# Közlekedéspolitikai kihívások a Nyugat-Balkánon, különös tekintettel a fenntartható közlekedésre / Transport policy challenges in the Western Balkans, with a focus on sustainable transport

Nagy Dávid PhD<sup>1</sup> – Lados Gábor PhD<sup>2</sup>

<sup>1-2</sup>ELTE KRTK Regionális Kutatások Intézete

<sup>1</sup>nagy.david@krtk.elte.hu

<sup>2</sup>lados.gabor@krtk.elte.hu

**Kivonat:** A Nyugat-Balkán (WB) gazdaságainak integrációja az Európai Unióba (EU) gyors és mélyreható átalakulást igényel a közlekedési szektorban, hogy képessé váljanak az EU Zöld Megállapodás és a Fenntartható és Okos Mobilitási Stratégia (SSMS) ambiciózus céljainak eléréséhez. Ez a kutatás az OECD Versenyképességi Kilátások (CO) keretrendszerét alkalmazza, és három kulcsfontosságú aldimenzióban elemzi a politikai kihívásokat és a kormányzati hiányosságokat: tervezés és irányítás, szabályozás és összeköttetés, valamint fenntarthatóság. A Nyugat-Balkán Versenyképességi Adatközpont értékeli és méri a versenyképességhez kulcsfontosságú gazdasági reformok és politikák állapotát. Az értékelés eredményeit numerikus pontszámokban mutatják be. A pontozási eredmények egységes értékelést nyújtanak a hat ország közlekedési politikájáról. Ez a tanulmány a fenntarthatósági aldimenzió értékelésére fókuszál. A fenntartható mobilitás fő akadályja a régió mély fosszilis tüzelőanyag-függősége, különösen a közúti közlekedésben, amely az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának túlnyomó többségét adja. Ezt a problémát tovább súlyosbítja az öregedő járműflotta, valamint az elektromos járművek alacsony száma. Végül a súlyos közlekedésbiztonsági problémák kezelése – mivel a halálozási arányok jelentősen meghaladják az EU átlagát –, valamint a jogharmonizáció és erős politikai akarat előmozdítása kiemelten fontos, megerősítve azt a nézetet, hogy az új infrastruktúra önmagában nem szolgálhat „csodálatos eszközként” az alapvető fejlesztési és fenntarthatósági kihívások megoldására.

**Abstract:** The integration of the economies of the Western Balkans (WB) into the European Union (EU) requires a rapid and profound transformation of the transport sector to enable them to achieve the ambitious goals of the EU Green Deal and the Sustainable and Smart Mobility Strategy (SSMS). This research applies the OECD's Competitiveness Outlook (CO) framework and analyses policy challenges and governance gaps in three key sub-dimensions: planning and governance, regulation and connectivity, and sustainability. The Western Balkans Competitiveness Data Center assesses and measures the status of economic reforms and policies that are key to competitiveness. The results of the assessment are presented as numerical scores. The scoring results provide a standardized evaluation of the transportation policies of the six countries. This study focuses on the assessment of the sustainability dimension. The main obstacle to sustainable mobility is the region's deep dependence on fossil fuels, especially in road transport, which accounts for the vast majority of greenhouse gas (GHG) emissions. This problem is exacerbated by an ageing vehicle fleet, and the low number of electric vehicles. Finally, addressing serious road safety problems, as mortality rates are significantly higher than the EU average, and promoting harmonisation and strong political will are of paramount importance, reinforcing the view that new infrastructure alone cannot be a miraculous tool for solving fundamental development and sustainability challenges.

*Kulcsszavak: közlekedéspolitikai, fenntartható közlekedés, közlekedésfejlesztés, Európai Unió, Nyugat-Balkán*

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

## Bevezetés

A Nyugat-Balkán, amely magában foglalja Albániát, Bosznia-Hercegovinát, Koszovót, Észak-Macedóniát, Montenegrót és Szerbiát, kulcsfontosságú geostratégiai helyet foglal el Délkelet-Európában, de továbbra is az európai gazdaság leggyengébb láncszeme. Történelmi sebezhetőség, politikai összetettség és strukturális lemaradottság jellemzi a régiót, amely jelentős gazdasági

felzárkózási potenciállal bír [1]. Azonban ezt a törekvést alapvetően akadályozza a jelentős infrastrukturális elmaradottság [2]. Ez a tanulmány a nyugat-balkáni országok (WB6) közlekedéspolitikai kihívásainak összehasonlítását célozza, kiemelve a fenntarthatósági pillér szerepét. Az OECD meglévő elemzései és a WBHUB adatai alapján ez a kutatás átfogó áttekintést nyújt a WB6 országok közlekedéspolitikájáról.

A régió közlekedési infrastruktúrájának általános állapotát széles körben kedvezőtlennek tartják [1,2], ami a fejlesztések irányításának kudarcát, beruházások elmaradását és a fenntartási kiadások hiányát tükrözi. Fizikai hálózati sűrűség tekintetében a Nyugat-Balkán messze lemarad az EU-s tagországoktól, különösen az autópályák és vasutak terén. Bosznia-Hercegovina, Albánia és Montenegró vasúthálózatának sűrűsége jelentősen alacsonyabb az EU átlagához (49 m/km<sup>2</sup>) képest (1. ábra). Továbbá a meglévő vasúti infrastruktúra gyakran egyvágányú, és a vasúti személyszállítás átlagsebessége körülbelül 50 km/h, ami hátrányos helyzetbe hozza a közúti közlekedéshez képest. A karbantartási hiányosságok súlyosan befolyásolják a vasúti versenyképességet és a szolgáltatás minőségét. Természetesen az infrastrukturális fejlesztések esetén akadályozó tényező, hogy számos kis államterületre oszlik meg a térség, így a nemzetközi szállítási útvonalak államközi koordinációt is igényelnek. Ez a körülmény szintén problémaként jelenik meg a teherszállításra és személyforgalomra vonatkozó adminisztratív szabályozás esetében. Figyelembe kell venni, hogy a COVID világiárvány számos átmeneti intézkedést eredményezett és hatással volt az államhatárok átjárhatóságára [3].

## 1. A közlekedés politika helyzete a Nyugat-Balkánon az európai integráció tükrében

A térség 2024-től az európai közlekedési folyosók részét képező „Nyugat-Balkán – Kelet-mediterrán” folyosót foglalja magába. A nemzetközi személy és teherforgalom legnagyobb része Ausztria és Magyarország felől érkezik és Szófia és Thesszaloniki felé hagyja el a nyugat-balkáni országokat. Ezen közlekedési folyosó Szerbián, Koszovón és Észak-Macedónián halad keresztül. A megújult EU közlekedési hálózat feltárja ugyanakkor a nemzetközi forgalom szempontjából kevésbé frekvenciált országokat (Bosznia-Hercegovina, Montenegró, Albánia) is feltárja, összeköttetést teremtve a tengeri kikötők és a fő közlekedési folyosó között. A régióban a közlekedési módok között a közúti közlekedés uralkodik, amely a közlekedési tevékenység túlnyomó többségét adja. A közúti közlekedési mód magas részaránya és az öregedő járműpark, tovább súlyosbítja a környezeti és egészségügyi problémákat.

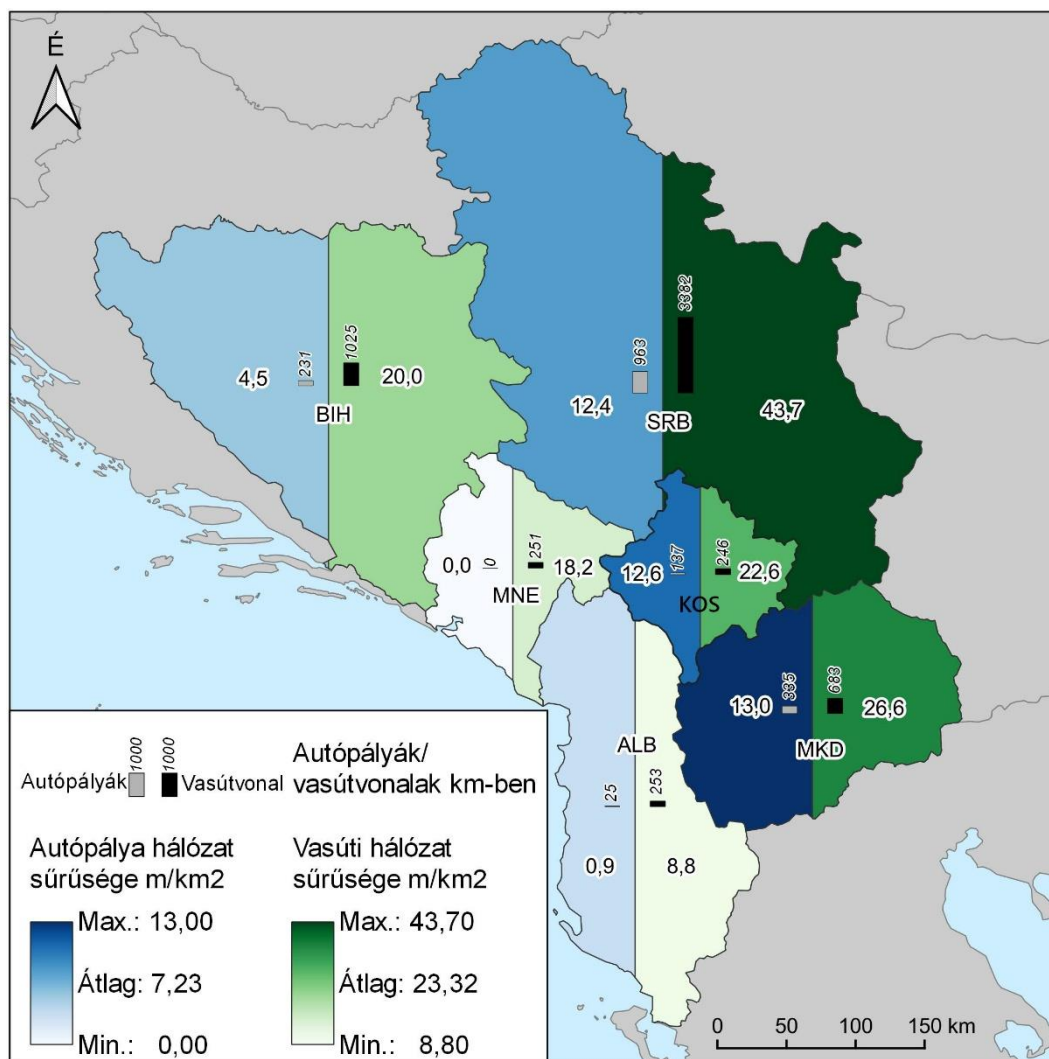
E háttérben az Európai Unió (EU) központi irányító szerepet tölt be. Az EU a Nyugat-Balkán integrációját szükségesnek és elkerülhetetlennek tartja az európai jövő szempontjából [4]. Mind a hat ország benyújtotta csatlakozási kérelmét, Koszovó még nem rendelkezik hivatalos tagjelölti státusszal, mivel több EU tagállam nem ismeri el függetlenségét. A csatlakozási folyamat elején tart még Bosznia-Hercegovina is, ahol komoly nehézséget okoz az ország megosztottsága. Szerbia és Észak-Macedónia esetében megindultak a tárgyalások, de lassan haladnak a tárgyalási fejezetek lezárásával. A legközelebb a tagság eléréséhez Albánia és mindenekelőtt Montenegró áll, utóbbi akár már 2028-tól az EU teljes jogú tagja lehet. A közlekedéssel kapcsolatos kérdések egyik ország esetében sem jelentenek a csatlakozási folyamatot hátráltató lényeges tényezőket.

A Nyugat-Balkán-szigetek közlekedéspolitikai környezetét egyre inkább a Fenntartható és Okos Mobilitási Stratégia (SSMS) határozza meg, amely célja, hogy a régiót az Európai Unió Zöld Megállapodás célkitűzésével összehangolja, amely 2050-re 90%-os csökkentést ér el a közlekedéssel kapcsolatos üvegházhatású gázkibocsátásokban. Ugyanakkor a régió kibocsátása várhatóan növekedni fog a gyorsan növekvő motorizációs ráták és a kőolaj alapú üzemanyagokra való erős támaszkodás miatt. Jelenleg a közlekedési ágazat a régió olajfogyasztásának mintegy 70%-áért felelős.

Kritikus fenntarthatósági kihívás az öregedő járműpark elterjedése, mivel sok személyautó 10-20 éves, és a flotta kevesebb mint 1%-a elektromos vagy hibrid járművekből áll [5]. Ennek a technológiai hiánynak a kezelésére a kutatások azt javasolják, hogy az országoknak be kell vezetniük a környezeti teljesítmény alapján differenciált járműadózást. Észak-Macedónia hasonló intézkedést vezetett be 2020-ban a járműregisztrációs adó révén, amely közvetlenül kapcsolódik a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentéséhez.

A városi területeken a fenntarthatósági erőfeszítések a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek (SUMP) kidolgozására összpontosítanak, amelyek célja a tömegközlekedés integrálása a gyalogos és kerékpáros infrastruktúrával, a légszennyezés csökkentése érdekében, amely gyakran meghaladja az egészségügyi küszöbértékeket. Továbbá a teherszállítás fenntarthatóbbá tétele szükséges, amely megköveteli az áruk

egy részének az útról a vasútra és a vízi utakra való átterelését, a szektor általános környezeti lábnyomának csökkentése érdekében.



1. ábra: Az autópályá- és vasúthálózatok hossza és sűrűsége a WB6 országokban [6]

A nyugat-balkáni közlekedésről szóló tudományos irodalom erősen a gazdasági integráció, az infrastruktúra hiányosságai és az EU-csatlakozás kontextusában összefonódó politikai kérdésekre fókuszál. Az integrációs kihívás központi a szakpolitikai elemzésben. Sotiroski és Tushevska [7] hangsúlyozzák, hogy a balkáni országoknak közlekedéspolitikájukat az európai dimenzióhoz kell igazítaniuk, fókuszálva a régió teljes integrációjára a TEN-T hálózatba.

Ugyanakkor más kutatók figyelmeztetnek arra, hogy ne tekintsük az infrastruktúrát a régió mélyen gyökerező problémáinak megoldásának. A közlekedési infrastruktúra nem egy „csodálatos eszköz” a fejlesztési problémák megoldására. Ehelyett együtt kell működnie a koherens nemzeti fejlesztési programokkal, befektetési stratégiákkal, valamint kritikus adminisztratív és jogi reformokkal. Ez rámutat arra, hogy a siker nagyban függ a strukturális változások végrehajtásától és a gazdasági, politikai és technikai elemek összehangolásától [8].

A korábbi évek tapasztalatai a nyugat-balkáni térségben azt is mutatják, hogy az infrastruktúra finanszírozása és más támogatási formák nem feltétlenül vezetnek közös gondolkodáshoz és politikai együttműködéshez [9].

## 2. Módszerek

A vizsgálatban a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) dokumentumaiban használt pontozási rendszert vettük át. A Nyugat-Balkáni országokra vonatkozó versenyképességi kilátásokat, a nemzeti közlekedési politikák és azok végrehajtása három meghatározott aldimenzióban

történő értékelésével határozzák meg [10-15]. A Nyugat-Balkán Versenyképességi Adatközpont értékeli és méri a versenyképességhez kulcsfontosságú gazdasági reformok és politikák állapotát.

Az alkalmazott módszertan azt értékeli, hogy minden gazdaságnak milyen mértékben van megalapozott közlekedési politikája, amely elősegíti a regionális együttműködést, a versenyképességet és az integrációt. A pontozáshoz használt három aldimenzió a következő:

- Tervezés és menedzsment (11.1 aldimenzió),
- Szabályozás és kapcsolódás (11.2-es aldimenzió),
- Fenntarthatóság (11.3 aldimenzió).

Az értékelés eredményeit numerikus pontszámokban mutatják be. Az értékelés összesen 15 olyan politikai dimenziót fed le, amelyek kulcsfontosságúak a gazdasági versenyképesség szempontjából. A közlekedéspolitikai három aldimenzióból és tíz minőségi mutatóból áll. Minden mutatóhoz tíz pontozási kritérium tartozik, mindegyik 0,5 pontot ér. A maximális pontszám 5 pont. A pontozási kritériumok és az egyes mutatók pontszámai elérhetők a Nyugat-Balkáni Versenyképességi Adathub (WBHUB) honlapján [16]. Bosznia-Hercegovina esetében a decentralizáció miatt a közlekedéspolitikát mind állami, mind az entitás szintjén értékelik, ezt az OECD dokumentumban [11] részletezik. A kutatás e szakaszában az OECD adataira támaszkodunk, amelyeket a következő lépésként az egyes országok közlekedéspolitikai dokumentumainak részletes elemzésével bővítünk ki. A pontozási eredmények egységes értékelést nyújtanak a hat ország közlekedési politikájáról. Tudományos szempontból azonban az eredményeket csak korlátozott mértékben lehet figyelembe venni, és nem lehet belőlük tényszerű következtetéseket levonni. Ez a tanulmány a fenntarthatósági aldimenzió értékelésére fókuszál.

1. táblázat: A közlekedéspolitikára vonatkozó index mutatói [16]

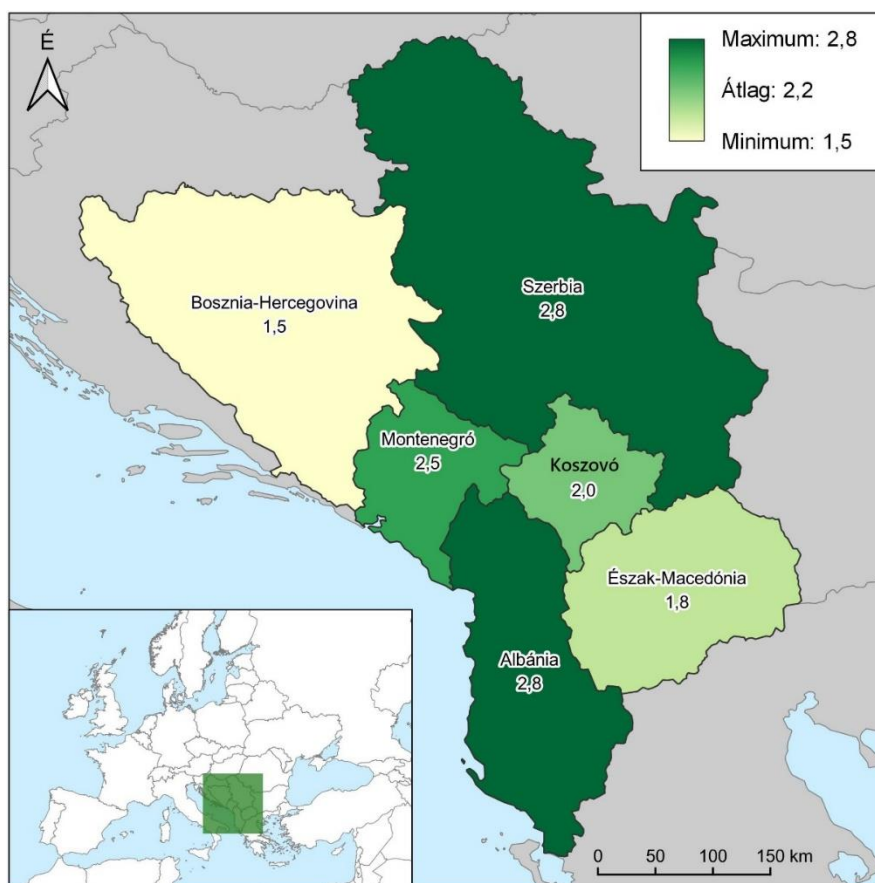
Közlekedéspolitikai	
Aldimenziók	Mutatók
Tervezés és irányítás	Közlekedési jövőkép
	Közlekedési projektek kiválasztása
	Végrehajtás és beszerzés
	Vagyonkezelés
	A közlekedési módok szabályozása
Szabályozás és konnektivitás	Regionális közlekedési összeköttetések
	Kombinált szállítás
	Intelligens közlekedés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

### 3. Eredmények

A hat nyugat-balkáni (WB6) ország közlekedéspolitikáinak összehasonlítása eltérő reformérettségi és intézményi kapacitási szinteket mutat, amelyet nagyrészt az Európai Unió (EU) szabványaihoz való igazítás iránti törekvés hajt, amelyet az OECD Versenyképességi Kilátása (CO) keretrendszere mér. Az elemzés az OECD három alapvető aldimenziójára épül.

#### 3.1 Általános politikai teljesítmény és stratégiai pozicionálás

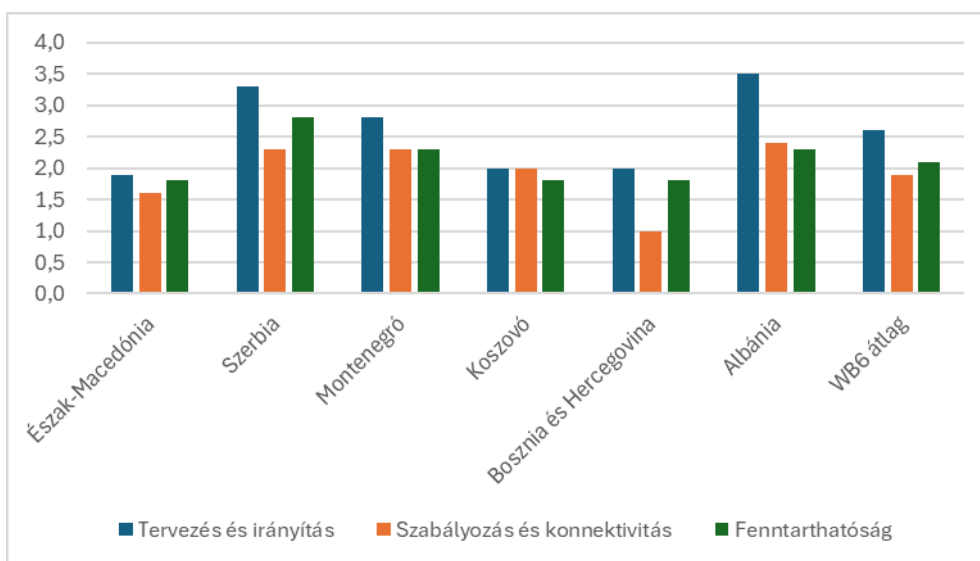
Az OECD benchmarking jelentős távolságot mutat a WB6 tagok között, hangsúlyozva, hogy a teljesítmény nagymértékben függ az intézményi felkészültségtől és a következetes politika végrehajtásától.



2. ábra: A közlekedéspolitika összesített pontszámai a WB6 országokban [10-15]

A megvizsgált dokumentumok alapján a legjobban teljesítő országok Albánia és Szerbia voltak (2. ábra), melyek magas pontszámokat ért el a tervezéssel és környezeti fenntarthatósággal kapcsolatos politikák végrehajtásában. Szerbia minden értékelt területen a regionális átlag feletti teljesít.

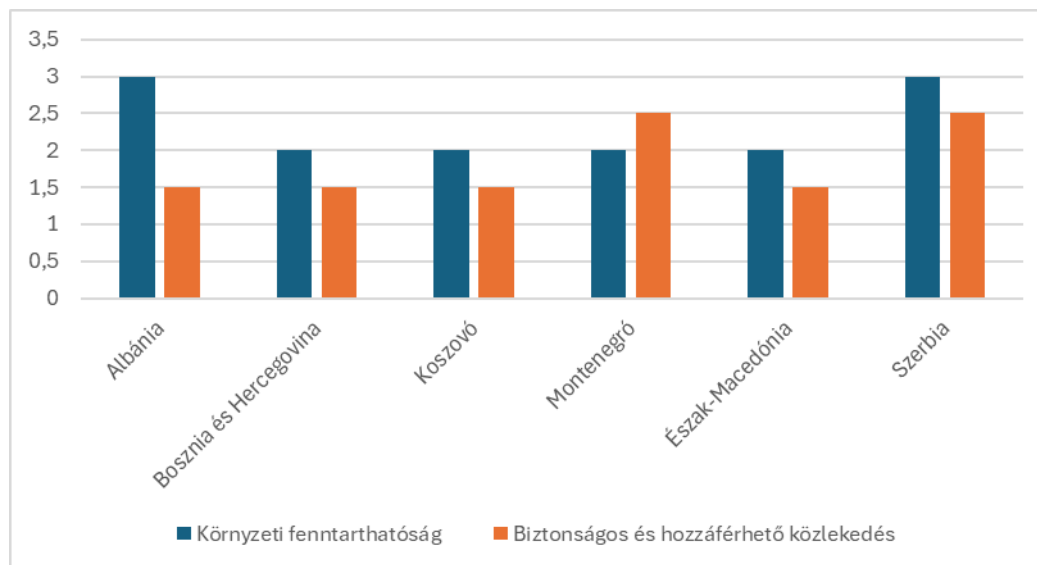
Az országok egy másik csoportjában reformra van szükség a közlekedéspolitikában, ide sorolható Bosznia-Hercegovina, amely ország következetesen alulteljesített a regionális átlaghoz képest, annak ellenére, hogy bizonyos alterületeken kisebb előrelépés történt. Koszovót is itt találjuk, az ország összpontszáma (2,0 2024-ben) még mindig elmarad a WB6 átlagtól (2,2).



3. ábra: A közlekedéspolitika három aldimenziójának számszerű pontszámai [10-15]

### 3.2 Fenntarthatósági szempontok a közlekedéspolitikában

Ez a dimenzió a környezetvédelemre, a közlekedésbiztonságra és a társadalmi befogadásra fókuszál, szorosan összhangban az EU Zöld Napirendjének célkitűzéseivel. Ez az erőforrás-hatékonyság, a környezetvédelem, az egészségügyi hatások csökkentése, valamint a biztonság és társadalmi befogadás növelése felé mutató előrehaladást méri. A pontozás ezen a területen értékeli a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai intézkedéseket, a tiszta közlekedési intézkedések bevezetését, valamint a tisztességes és befogadó közlekedési rendszer biztosítását.



4. ábra: A WB6-os Fenntarthatóság aldimenzió pontszámai [9-14]

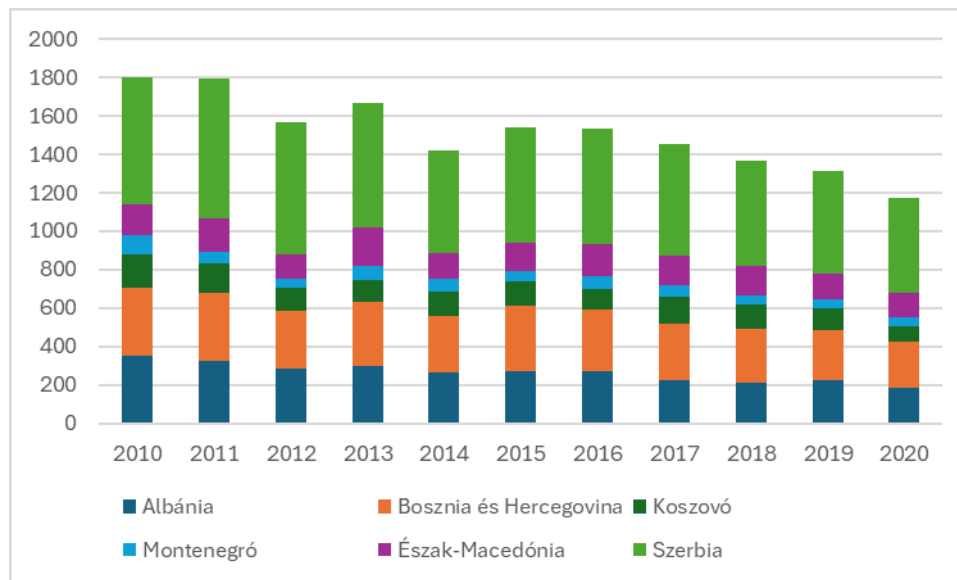
Az OECD versenyképességi elemzése a fenntarthatóságot kritikus, mégis kihívást jelentő pilléreként azonosítja a Nyugat-Balkán regionális fejlődéséhez, értékelve az erőforrás-hatékonyság, a környezetvédelem és a biztonságos közlekedési rendszerek létrehozásának előrehaladását. A 2024-es felmérés eredményei jelentős felkészültséget mutatnak több ország esetében, Szerbia „vezet” 2,8-as ponttal, míg Albánia és Montenegró kedvező értéket mutat 2,3-mal. Ezzel szemben Bosznia-Hercegovina, Koszovó és Észak-Macedónia jelenleg kevésbé jó eredményt ért el 1,8-as pontszámmal, ami a regionális átlag (2,2) alatt van elsősorban a jogharmonizáció és környezeti monitoring hiányosságai miatt (4. ábra).

A nyugat-balkáni országok járműállománya előregedett, a használtautó-import jelentős szerepet kap a térségben. A használt járművek a régióban az összes importált személyautó több mint 80%-át teszik ki. Ezek a gépkocsik általában olcsók és régiek, igen engedékeny a forgalomba helyezésre vonatkozó szabályozás. Ennek következtében a régió járműállományában magas a dízelüzemű és idős autók aránya, ami hozzájárul a városi levegő minőségének romlásához.

A közúti közlekedést tekintve jelenleg ez a szektor a régió leggyorsabban növekvő üvegházhatású gáz kibocsátási forrása, és a teljes kibocsátásának 15%-át adja. A közlekedési szektorban a közúti közlekedés felelős az összes hazai kibocsátás 99%-áért. Ezek az értékek mind abszolút, mind relatív értékben jelentősen nőttek, több mint megduplázódtak 2000 és 2019 között. Emellett a közúti közlekedés a régió teljes olajfelhasználásának 70%-át adja, ami magas függőséget teremt a fosszilis tüzelőanyagok importjától. Ahogy a motorizációs szint tovább emelkedik – az autótulajdonosok száma 2012 és 2022 között átlagosan 55%-kal nőtt –, a CO<sub>2</sub> és a helyi szennyezőanyagok kibocsátása várhatóan tovább nő, amit a gazdasági növekedés tovább erősít [17].

A regionális járműpark előregedett, az elektromos járművek elterjedése minimális, kevesebb mint 1%, szemben az Európai Unió 18%-os értékével. Bár továbbra is vannak szabályozási hiányosságok az Euro 6 kibocsátási szabványok teljes beépítésével kapcsolatban, innovatív intézkedések is megjelentek, mint például Észak-Macedónia szén-dioxidhoz kötött járműadója. Szerbia 2021-től több alkalommal zöld államkötvényt bocsájtott ki, amely klímabarát intézkedéseket, többek között vasúti és belvízi projekteket támogat.

A fenntarthatósági politika egyre inkább a városi közlekedésre fókuszál, mivel olyan nagyvárosok, mint Belgrád (2020), Szarajevó (2020), Priština (2019) és Podgorica (2020) elfogadták a Fenntartható Városi Mobilitási Terveket (SUMP), hogy integrálják a tömegközlekedést és leküzdjék a magas légszennyezettséget [5]. Bár a vasúti villamosítás 2023-ra elérte a 65,09%-ot, a személyszállítás nagyrészt versenyképtelen maradt a közúti közlekedéssel elsősorban az alacsony, mindössze 50 km/h-os átlagsebesség miatt. A tengeri hajózásban jó gyakorlat a montenegrói Bar kikötőjében bevezetett zöldítési kezdeményezés, mint például a hibrid buszok és LED világítás alkalmazása.



5. ábra: A Nyugat-Balkán országainak éves halálozási száma a közúti balesetekben (2010–2020) [17]

A fenntarthatóság magában foglalja a biztonságot és a társadalmi méltányosságot is, ami arra ösztönözte a regionális partnereket, hogy csatlakozzanak a Vision Zero kezdeményezéshez, bár a közúti halálesetek száma továbbra is jelentősen magasabb az európai átlagnál. A közúti halálesetek száma 100 000 lakosra jutva a Nyugat-Balkánon 7,6, az EU átlaga 4,5 [18]. A közúti balesetek száma 2010 és 2020 között 34%-kal csökkent a régióban (5. ábra). A balesetek számának legnagyobb csökkenése Koszovóban (-54%), Montenegróban (-49%) és Albániában (-49%) történt.

A fenntartható közlekedésben elért vitathatatlan eredmények ellenére jelentős kihívások továbbra is fennállnak, beleértve a stratégiai dokumentumok megvalósításának késedelmeit, valamint a külső támogatásoktól és hitelektől való erős függőséget, illetve a szemléletformálás szükségességét.

## Konklúzió

A Nyugat-Balkán országai komoly erőfeszítéseket tettek közlekedési politikájuk harmonizálására. Kapcsolatukat az európai közlekedési hálózathoz nemcsak szabályozási, hanem infrastrukturális korlátok is jellemzik. A haladás lassú, és számos mélyen gyökerező problémával terhelt. Az OECD értékelése szerint Szerbia és Albánia a legjobban felkészültek, őket szorosan követi Montenegró. Nem véletlen, hogy a kis országok számos társadalmi és gazdasági problémával küzdő eredményei szerényebbek, de előrehaladásuk egyértelmű. Az is érthető, hogy az államok és a szerény pénzügyi forrásokkal rendelkező lakosság csak lassan tudják korszerűsíteni a járműállományt és megfelelni a fenntarthatósági kritériumoknak.

A fenntarthatóság már nem opcionális lehetőség, hanem stratégiai szükségletet jelent a régió jövője szempontjából, mivel jelenleg a Nyugat-Balkán belföldi közlekedési üvegházhatású gáz kibocsátásának 99%-át a közúti közlekedés teszi ki, amelyet elsősorban az öregedő járműpark és az alternatív szállítási módok alacsony részaránya okoz. A közúti közlekedésben az elektrifikáció lassan halad, az elektromos és hibrid gépkocsik aránya kevesebb mint 1%-ot tesz ki. A nyugat-balkáni országok számára a legfontosabb kihívás a lakosság és a vállalkozások számára a járműpark modernizációja. Az elektromos járművek esetében az a probléma is jelentkezik, hogy jelenleg kevésbé elérhetők az európai használtautó piacon, amely a járműbeszerzés fő forrása.

A szabályozás fejlődése nyilvánvaló, mint például Észak-Macedónia úttörő CO<sub>2</sub>-alapú járműadója, valamint Szerbiában zöld államkötvények bevezetése a vasúti és belvízi úti projektek finanszírozásában. Továbbá olyan nagyvárosok, mint Belgrád, Szarajevó, Priština és Podgorica előtérbe helyezik a Fenntartható Városi Mobilitási Terveket (SUMP), hogy a légszennyezés csökkentése érdekében integrálják a tömegközlekedést a kerékpáros és gyalogos infrastruktúrával. Ezek ellenére az EU Zöld Megállapodásában szereplő célok eléréhez további intézkedésekre van szükség. Végül soron a régió sikeres kapcsolódása az európai közlekedési hálózathoz elválaszthatatlanul összefügg azzal, hogy képes egy biztonságosabb és erőforrás-hatékonyabb mobilitási rendszer felé átállni, amely csökkenti a környezeti terhelést és javítja a közlekedésbiztonságot a nemzetközi szabványoknak megfelelően.

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

## Irodalomjegyzék

- [1] Kadriu, B.: West balkan countries and the challenges of integration progress-case of Macedonia. *European Journal of Research in Social Sciences* 2017/3 84-90
- [2] Reményi, P. – Csapó, D. G.: Közlekedési infrastruktúra fejlesztés és geopolitika a Nyugat-Balkánon, *Földrajzi Közlemények* 2021/1 17-31
- [3] Hajdú, Z. – Rácz, Sz.: Államhatár-politikák az Európai Unióban és Magyarországon a globális koronavírus-válság kezdeti időszakában. *Tér és Társadalom* 2020/2 202-210
- [4] Nagy, D. – Lados, G.: A Nyugat-Balkánon a közlekedési politika értékelése, különös tekintettel az EU szerepére. *Regionális Fejlődés és Innováció* 2025/2-3 71-86
- [5] Transport Community (2024-b). Sustainable and Smart Mobility Strategy in the Western Balkans. Progress report. Transport Community, Belgrade. <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/12/2024-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-monitoring-report.pdf> (Letöltés dátuma: 2025.10.20)
- [6] [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_r\\_net/default/table?lang=en&category=tran\\_r](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_r_net/default/table?lang=en&category=tran_r) (2025.10.20)
- [7] Sotiroski, L. – Tusevska, B.: European dimension of Balkan transport policy. *International Scientific Conference in Blagoevgrad* 2013. szeptember 17.
- [8] Temjanovski, R. – Arsova, M.: Transport Policy to Create a Western Balkans Market: How to Mirror the EU's Experience, ATINER'S Conference Paper Series, Athén, 2019.
- [9] Holzner, M. – Schwarzhappel, M.: Infrastructure Investment in the Western Balkans: A First Analysis, The Vienna Institute for International Economic Studies, Bécs, 2018.
- [10] [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-albania\\_a783c88e/541ec4e7-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-albania_a783c88e/541ec4e7-en.pdf) (2025.10.20)
- [11] [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-bosnia-and-herzegovina\\_bcc1529d/82e0432e-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-bosnia-and-herzegovina_bcc1529d/82e0432e-en.pdf) (2025.10.20)
- [12] [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-kosovo\\_8d0f23ec/ff74ae0e-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-kosovo_8d0f23ec/ff74ae0e-en.pdf) (2025.10.20)
- [13] [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-montenegro\\_b66c07e0/ead1588e-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-montenegro_b66c07e0/ead1588e-en.pdf) (2025.10.20)
- [14] [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-north-macedonia\\_4dc5c34c/8207326d-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-north-macedonia_4dc5c34c/8207326d-en.pdf) (2025.10.20)
- [15] [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-serbia\\_1df89dd8/3699c0d5-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/06/western-balkans-competitiveness-outlook-2024-serbia_1df89dd8/3699c0d5-en.pdf) (2025.10.20)
- [16] Western Balkans Competitiveness Data Hub (WBHUB): [https://westernbalkans-competitiveness.oecd.org/dimensions/TRANSPORT/#TRANSPORT\\_S1](https://westernbalkans-competitiveness.oecd.org/dimensions/TRANSPORT/#TRANSPORT_S1) (2025.10.20)
- [17] Muñoz-Raskin, R. – Gauthier, G. – Espitia, E. – Cazzola, P.: Policies to Improve the Environmental Performance of Road Vehicles in the Western Balkans: Managing Road Vehicle Emissions and Embracing E-mobility, The World Bank, Washington, 2024.
- [18] <https://wbrso.transport-community.org/>, (2025.10.20)