

A PELJEŠAC HÍD KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZI, ÁLLAMKÖZI ÉS GEOPOLITIKAI SZEMPONTRENDSZEREI

PÉTER TAMÁS LÁSZLÓ

TRANSPORT GEOGRAPHICAL, INTERSTATE AND GEOPOLICAL
ASPECTS OF THE PELJEŠAC BRIDGE

Abstract

The Pelješac Bridge, which opened in July 2022, is the new gem of Croatia. The construction was a nationwide Croatian project to unite the southern regions and Dubrovnik with the „motherland” after hundred of years. As the official Croatian narrative shows the Pelješac Bridge is more than a simple object with a transportation geographical function. The case of Pelješac Bridge represents a crucial and a spectacular geopolitical analogy and it demonstrates several unsolved issues between Republic of Croatia and Bosna and Herzegovina. Beyond the direct economic impacts the underlying political and geopolitical processes are much more significant in this particular situation.

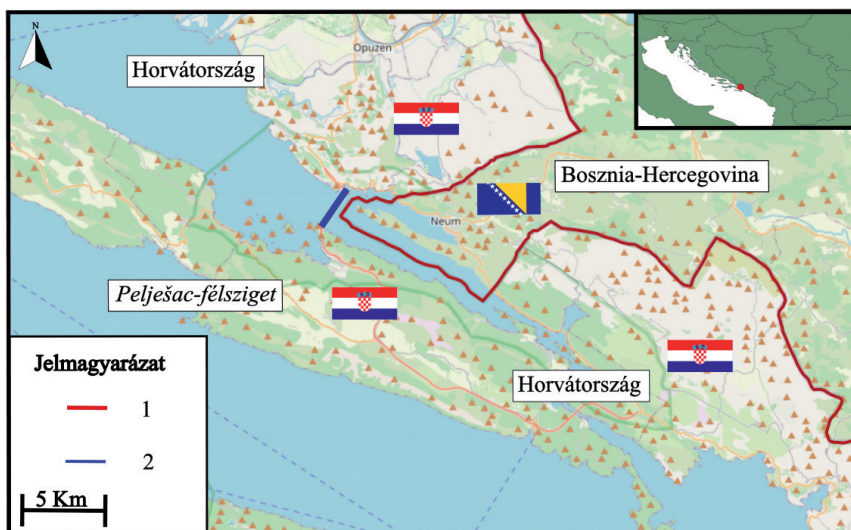
First of all there is a geopolitical conflict of interest related to the bridge. There is a need for territorial integrity from Croatia and on the other hand there is a claim for a clear sea corridor from Bosnia and Herzegovina. These demands were mutually restrictive. Most of the complaints arrived from the Bosniaks and the pro-Bosnian sides of BiH's governments. Sarajevo was completely excluded from the planning and preparation and for that reason they opposed the project from the beginning

This article tries to present the case of the Pelješac Bridge from various aspects: history of BiH's sea corridor, border disputes, the role of ethnopolitics in Bosnia and Herzegovina, interstate relations between the involved states. However, above all else, the main question is which is more important: continuity and integrity of a state or the question of a sea corridor?

Keywords: transport infrastructure, sea corridor, Pelješac Bridge, Croatia, Bosnia Herzegovina

Bevezetés

A Pelješac híd Horvátország egyik szimbolikus építménye lett a 2022 júliusi átadását követően, hiszen a híd közel 300 év után állította vissza a horvát állam területi kontinuitását. Horvátország számára, a jelentős részben a politikai elit által erőltetett szimbolizmuson túl, közlekedésföldrajzi jelentősége is volt a beruházásnak az ország területi megosztottsága miatt. A híd megépülte előtt Dél-Dalmácia és a dubrovnikai exklávé a keskeny bosznia-hercegovinai tengerparti sáv miatt csak kettős határátlépéssel volt elérhető, amely jelentős idővesztést okozott az itt lakó állampolgároknak, illetve az ide utazó turistáknak. A társadalmi és a turisztikai igényeken felül, Horvátország schengeni övezetbe való csatlakozása kapcsán támasztott európai uniós kritériumoknak való megfelelés is kiemelten fontos szempont volt a beruházásnál. A Horvát Köztársaság 2023. január 1-én csatlakozott az övezetbe, amelyet követően a boszniai-horvát határ a schengeni zóna egyik külső határává vált. A horvát állam területi megosztottsága miatt a Pelješac híd lett az a közlekedésföldrajzi megoldás, amellyel Horvátország teljesítette a schengeni övezet kapcsán támasztott európai uniós követelményeket. A 2.404 méter hosszú és mintegy 420 millió euróból, és jelentős részben európai uniós forrásból, épült híd a Mali Stoni- és a Neumi-öböl közös bejáratánál teremtetett közvetlen közúti kapcsolatot az exklávéban rekedt horvát területekkel (1. ábra).



1. ábra A Neumi-öböl és a Pelješac híd földrajzi elhelyezkedése. 1 – A két ország közötti „de facto” határvonal; 2 – A Pelješac híd.

Forrás: A <https://www.openstreetmap.org/> alapján szerkesztette MORÓ DÁVID RÓBERT és PÉTER TAMÁS LÁSZLÓ.

Figure 1 The location of Neum and Pelješac Bridge. 1 – The „de facto” border between the countries; 2 – The Pelješac Bridge.

Source: Edited by DÁVID RÓBERT MORÓ and TAMÁS LÁSZLÓ PÉTER based on <https://www.openstreetmap.org/>

A Pelješac híd a projekt kivitelezési oldalát tekintve is egyedi volt, hiszen egy ritka projekt összefonódás jött létre az Európai Unió (EU) és a Kínai Népköztársaság együttműködésével. A híd építési költségeinek körülbelül 85%-át, 357 millió eurót, az EU az Európai Fejlesztési Bankon (EIB) keresztül finanszírozta, kölcsön formájában, míg a kivitelező egy kínai állami vállalat volt, a China Road and Bridge Corporation (CRBC). Az ajánlatadási folyamatban a távol-keleti cég ajánlotta a legalacsonyabb árat és a leggyorsabb építési időt a kivitelezési munkálatokra. A tenderezési eljárásban vesztes felek vizsgálatot kértek a híd árazása és építés vállalt ideje miatt, tekintettel arra, hogy véleményük szerint a beadott ajánlatadási áron nem lehetséges egy ilyen műtárgyat megépíteni (BICKL, T. 2019). A fenti kétségek miatt a Pelješac híd esetében is felmerült, hogy a kínai állam tiltott állami szubvenció révén kiegészítette a versenytársak által „hiányolt” részt. Ez az eljárás mód, azaz a Peking általi szabálytalan pénzügyi pártfogás, az infrastruktúra-fejlesztések esetében is általános kritikai észrevétel a kínai projektek tekintetében, amely jelentősen torzítja vagy torzíthatja a versenypiaci feltételeket. Ezen felül azért is hangsúlyos a távol-keleti ország Pelješac hídbeli szerepvállalása, mert Kína szerepe megkerülhetetlen volt az elmúlt másfél évtizedben a nyugat-balkáni infrastruktúra-fejlesztéseket tekintve. A különböző fejlesztési projektek kínai interpretációja szerint, a Nyugat-Balkánon ők igyekeznek betölteni azt a gazdasági űrt, amelyet a nyugati államok hagytak (ANDROMIDAS, D. 2013). A jórészt közlekedési-infrastruktúra fejlesztésekhez köthető támogatások, kölcsönök a kommunista népköztársaság egyik legfontosabb és egyben az egyik leglátványosabb példái Kína befolyásolási stratégiájának (CSAPÓ REMÉNYI P. 2019, REMÉNYI P. – CSAPÓ D. 2021). A Pelješac híd tekintetében fontos, hogy a projektet nem kínai pénzügyi forrásból finanszírozták, azonban a kínai szerep hangsúlyozásának narratívája itt is kiemelt volt (CARRAGHER, A. 2022). Eddigi információk alapján a Pelješac híd építése egy sikeres együttműködés volt, még akkor

is, ha a bizonyos kérdések kapcsán (pl.: munkajogi, környezetvédelmi) voltak vizsgálatok az építkezés során. Egyes kutatók kiemelik, hogy a kínai érdekeltségű vállalatok képesek az európai normák szerinti eljárásra, amennyiben rá vannak arra kényszerítve a döntéshozók által (WOLFF, LIECHTENSTEIN 2021).

A Pelješac híd problematikája elsősorban Bosznia-Hercegovina szemszögéből jelentkezett, jelentős részben amiatt, hogy az építmény a boszniai, részben szimbolikus, geostratégiai érdekeket tekintve is kulcspozícióban helyezkedik el. A problémák alapja, hogy az építmény akadályt képez a Neumi-öböl kijáratán és részben blokkolja a boszniai tengeri kijáratot (Hoş, B. Y. 2012). Ez a neumi kikötő jövőbeli, ténylegesen egyelőre terv szinten sem létező fejlesztéseit is korlátozza, mivel a híd magassága „gátolja” az alatta áthaladni tudó hajók méretét (European Commission 2022). A boszniai politikai elit által megfogalmazott másik fő kritika a Pelješac híd ellenében a turisztikai és a gazdasági érdekek kapcsán fogalmazódott meg. A híd átadását megelőzően a rövid boszniai tengerparti szakaszon haladt át a dél-dalmát tranzit forgalom jelentős része, amelynek köszönhetően idegenforgalmi bevételekhez jutott Neum. A bosznia-hercegovinai szakértői és újságírói körökben komoly veszélyforrásként merült fel, hogy az objektum megépültével a város bevételei drasztikusan csökkenni fognak és az érintett helyi gazdasági szereplők ellehetetlenülnek (KLIX 2022). A város idegenforgalmi volumene 2022-ben, a híd átadását követően ténylegesen csökkent, azonban sajtóbeszámolók szerint mind 2023-ban, mind pedig 2024-ben Neumban turisztikai rekordok dőltek meg és 2025-ben is hasonló csúcshatárokat várnak (Večernji list 2023, Sarajevo Times 2025).

A fentiekben felsorolt kritikák jelentős részben Bosznia-Hercegovina bosnyák és, a bosznia-hercegovinai területi és állami egysége mellett kiálló, pro-boszniai politikai oldalai felől érkeztek. Jelentős részben politikai okok miatt a bosznia-hercegovinai központi kormány bosnyák és pro-boszniai része a Pelješac hidat a projekt legelejétől kezdve ellenezte. A beruházással kapcsolatban hivatalosan a szarajevói kormány ezen oldalának a legnagyobb problémája az volt, hogy Bosznia-Hercegovinát a tervezési és az előkészítési folyamatokból is teljesen kihagyták, az idevonatkozó nemzetközi jogi kritériumok és elvárások ellenére (Egyesült Nemzetek Szervezete 1995). Emiatt az állam központi kormánya a hamburgi Nemzetközi Tengerjogi Törvényszék (ITLOS – International Tribunal for the Law of the Sea) elé akarta citálni az ügyet, azonban ez a boszniai szerb politikai vezetés vétója miatt meghiúsult.

Jelen tanulmány célja, hogy a Pelješac híd tekintetében felmerülő politikai, geopolitikai, esetenként közlekedésföldrajzi, és szimbolikus érdekütközéseket bemutassa. Horvátország és Bosznia-Hercegovina szempontjából a híd kapcsán hasonló geostratégiai érdekek merültek fel, azonban ezek ellentétes előjellel jelentkeztek. A tanulmány a Pelješac híd kapcsán felmerült problémákat közlekedésföldrajzi (tengeri és szárazföldi közlekedési érdekek), geopolitikai (tengeri korridor elérése kapcsán felmerülő és területi kontinuitás iránti igény), szimbolikus (tengerpart megléte és az ország egyesítése), valamint aktuálpolitikai (különböző politikai narratívák ütközése) szempontból is megkísérlő átfogó jelleggel bemutatni. Ezen felül fontos célkitűzés volt a vizsgálat során, hogy a Pelješac híd „balkáni” vagy „ex-jugoszláv” mivolta is bemutatásra kerüljön. A híd kapcsán az államok között kialakult politikai vita egyszerre mutat analógiát a régióban érdekelt felek és (regionális) hatalmak viszonyaival, valamint a térség államainak és nemzeteinek feszültségekkel terhelt kapcsolatrendszerével. Jelen írásban, a szakirodalmi és szűkeirodalmi források áttekintésén felül, a politikai narratívák érzékeltetése miatt, fontos szerepet tölthetnek be a releváns sajtóinformációk és politikai megszólalások bemutatása. Utóbbi kapcsán a legolvasottabb bosznia-hercegovinai (pl.: klix.ba) és horvátországi (pl.: Večernji list, N1info), valamint a térséggel gyakrabban foglalkozó nemzetközi (pl.:

Deutsche Welle, Balkan Insight) internetes portálokat vettem viszonyítási alapként a társadalmi elérésük és elfogadottságuk, illetve részben a feltételezett „objektivitásuk” miatt. Ezekén túl 2024 nyarán és őszén félig strukturált interjúkat hajtottam végre Bosznia-Hercegovinában és Horvátországban. Az interjúalanyok elsősorban az érintett országok politikai és akadémiai elitjéből kerültek ki, azonban a téma széles spektruma miatt más területeken dolgozó szakértőket (pl.: újságírók, diplomáták) is megkérdeztem. A kérdések középpontjában a híddal kapcsolatos etnopolitikai attitűdök vizsgálata volt, illetve arra kerestem a választ, hogy a politikai és a társadalmi narratívák milyen különbségeket mutattak az alanyok véleménye alapján.

A közlekedésföldrajz és a geopolitika összefüggései

A közlekedésföldrajz a 2010-es évek közepe óta változásokon ment keresztül, amennyiben a diszciplína és a geopolitika viszonyrendszerét vizsgáljuk. Bár korábban is szoros volt a kapcsolat a két tudományág között, azonban a megjelölt időszak óta az ismételtlen egyre hangsúlyosabbá váló nagyhatalmi versengés kézzelfogható, bizonyos tekintetben a „puha hatalom” (angol kifejezéssel: „soft power”) területévé váltak a közlekedés-infrastruktúrák. A közlekedés-infrastruktúra fejlesztések fontosságát és kritikusságát jelentős részben a kínai Egy Övezet Egy Út (BRI – Belt and Road Initiative) világította meg és helyezte a közbeszéd egyik tematikus elemévé ismételtlen, annak ellenére, hogy nem a BRI volt a legelső érték- és érdekevezérelt projektkeretrendszer (LIN, W. 2019). A 2019-es koronavírus során tapasztalható ellátási lánc problémák kiemelten megmutatták a közúti közlekedés fontosságát is egyben, azonban egyéb közlekedési ágakhoz tartozó kiesések is szemléltették a globális és az „éppen-időben-elv” („just in time”) alapján működő termelési és gazdasági rendszerekből fakadó törékenységeket (pl.: Ever Given konténerhajó 2021-es balesete a Szezei-csatornán). A közlekedés fejlődésével párhuzamosan a földrajzi távolságok leküzdésének ideje is csökkent, amelynek számos gazdasági és társadalmi hatása lett. A közlekedési rendszerek evolúciója azok felértékelődését és a társadalmak magasabb fokú összefonódását vonta maga után, viszont növelte az egymástól való gazdasági és társadalmi függőséget is egyaránt (KNOWLES, R. D. 2006). Ezek miatt a geopolitikai kockázatok egyben jelentős hatást gyakorolnak a gazdasági javak elosztására is. A globalizáció hatására az erőforrások felhasználása és az üzleti vagy gazdasági tevékenységek átlépték a nemzetállami határokat. A nemzetközi közlekedési útvonalak, folyosók emiatt sokkal érzékenyebbé váltak az érintett országok közötti társadalmi és politikai feszültségekre (LIU, K., –FU, Q. 2024).

A közlekedésföldrajzon belül a közlekedési folyosók kiemelt, stratégiai szerepben vannak, azonban ezek tudományos meghatározása sokszor nehézségekbe ütközik. Nehéz egzakt definíciót találni, illetve az adott vizsgáló diszciplínától is függ, hogy annak mely aspektusára (gazdasági, műszaki, politika vagy társadalmi) helyezi a hangsúlyt. Ugyanakkor mindegyik meghatározás hangsúlyozza a közlekedési korridorok nemzeti és nemzetközi fontosságát, valamint azok összetett viszonyrendszerét az érintett régiók gazdasági és társadalmi struktúrájára (LUTFULLAYEVNA, F. M. 2022). A fentiek felül a közlekedési rendszerek geopolitikai jelentőségére számos kutató – köztük Alfred Thayer Mahan és Halford John Mackinder – felhívta a figyelmet. Történelmileg is megállja a helyét az a kijelentés, hogy a közlekedési hálózatok képzik egy gazdaság és sok esetben egy modern társadalom egyik alappillérét is.

A „konnektivitás” a globalizált világ egyik fontos hívó szavává vált, amelynek szintén vannak geopolitikai összefüggései. A közlekedési folyosók konvergens szerepben vannak,

hiszen ezek teremtenek direkt kapcsolatot a civilizációs terek között (LUTFULLAYEVNA, F. M. 2022). Ezek minősége, fejlettsége és kapacitása a civilizáció mértékét is befolyásolhatják. A közlekedési rendszerek az adott földrajzi tereket összekötve és azoknak irányt adva a terület ellenőrzésnek egy fontos eszközévé váltak. A közlekedés projekciós eszköz is lett, amellyel egy adott politikai vagy gazdasági szereplő az erejét és a hatalmát mutatja meg. A magasabb szintű hozzáférés biztosítása komparatív előnyökkel is járhat. Ezeken túlmenően és ezek mellett azonban a geopolitika részben a közlekedés térbeliségén, illetve a közlekedés-infrastruktúra beruházások szimbolikus hátterén keresztül hatja át a projekteket, hiszen ezek a nemzeti identitásnak is egy fontos elemévé váltak (LIN, W. 2019).

A Pelješac híd és az Adria-Jón Korridor

Az Európai Unió gazdasági és társadalmi felzárkóztatási programjának egyik kiemelt szempontja lett a közös, európai közlekedési integráció. Emiatt 1996-ban megalkották a TEN-T, másnéven a páneurópai korridor hálózatot, mely a fenti integrációs célokat szolgálja. A folyósók megalkotása óta eltelt időben ezt az integrációs célt kiterjesztették több régióra és unión kívüli országra is, köztük az azóta uniós taggá váló Horvátországra (POLETAN JUGOVIĆ, T. 2006). A Balkán-félsziget a térség földrajzi kulcspozíciója miatt természetes tranzitövezet az európai és a közel-keleti térség között, történelmileg is fontos közlekedési terület. A természetföldrajzi korlátok miatt a Balkánon csak a kiemelt fontosságú közlekedési korridorok rendelkeznek megfelelő kapacitással. Erdősi Ferenc szavai szerint „a Balkán legtöbb téja tehát finom megfogalmazással nem közlekedésbarát, ezért az elmaradottságában a rossz közlekedésnek is nem csekély része van” (ERDŐSI F. 2005).

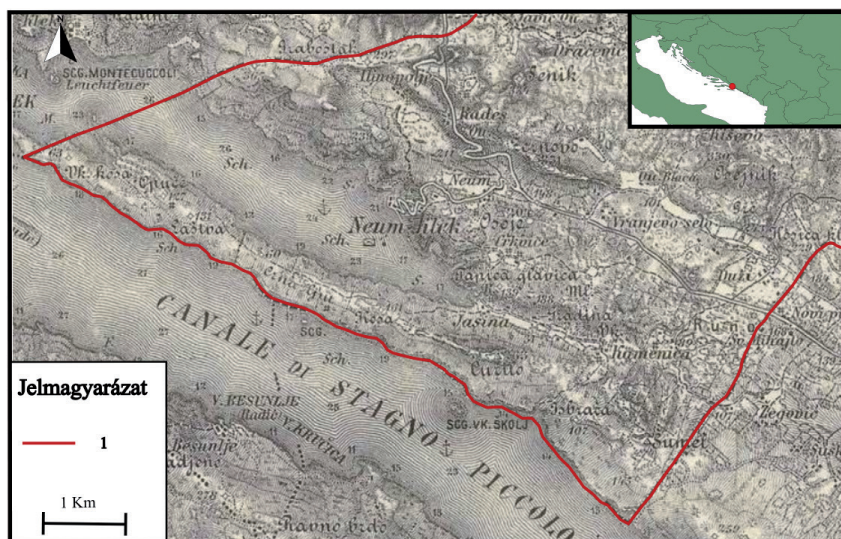
A Balkán-félsziget főbb közlekedési korridorjait tekintve a Pelješac híd részben periférikus szerepben van, mivel a híd nem a Nyugat-Európát a Közel-Kelettel összekötő tengelyen helyezkedik el (X. korridor). Azonban az objektum társadalmi, gazdasági és politikai fontosságát fokozza, hogy az építmény és az útvonal az európai a Mediterrán Korridor – Adria-Jón autópálya – közlekedési rendszer szerves (al)része lett. Az autópálya egyelőre nem része az egységes páneurópai közlekedési hálózatnak, azonban az út szerepel a TEN-T törzshálózat indikatív kiterjesztésében (ŽEPIČ, F. 2018). A folyósó az olaszországi Trieszt városából indul és Szlovénián, Horvátországon, Bosznia-Hercegovinán, Montenegrón, valamint Albánián keresztül éri el a görögországi Kalamata városát, az Adriai-Jón térséget összekötve. A régió jelentős turisztikai szerepet tölt be Európában és tekintettel arra, hogy a Kelet-Mediterrán turizmus az elmúlt időszakban jelentősen dél fele tolódott, a korridor funkciója központibb pozícióba került a nemzetközi közlekedési viszonyrendszerben is. A közlekedési folyósó Horvátország belső forgalmát tekintve is fontos, hiszen az északi Isztriát köti össze, a Pelješac hídnak köszönhetően, direkt módon a dalmát Dubrovnikkal. A TEN-T korridorok 1997-es módosításakor és kiegészítésekor a horvát kormány szerette volna elérni, hogy vegyék be a folyósót a páneurópai hálózatba, azonban nem jártak sikerrel. Az Adria-Jón térségben érintett országok 2004-ben miniszteri nyilatkozatot írtak alá hasonló céllal (POLETAN JUGOVIĆ, T. 2006). Szintén kiemelendő az Adria-Jón autópálya kapcsán, hogy a korridor a fontosabb adriai kikötők hátszági kapcsolatrendszerét is javítani hivatott (ČOKORILO, O. et al. 2015).

Bosznia-Hercegovina számára a Pelješac híd megépülése és átadása az Adria-Jón korridor szempontjából is negatív, hiszen a híd megépültével a közlekedési folyósó szempontjából is racionálisabb vált a boszniai elkerülés. Bosznia számára a korridor neumi és trebinjei leágazása jelenthetné a megoldást, de a horvát fejlesztési tervek és elképzelések szerint az út a Pelješac-félszigeten keresztül vezetne (PUZ, G. – RADIC, J. 2015).

A bosznia-hercegovinai tengeri korridor történelmi háttere

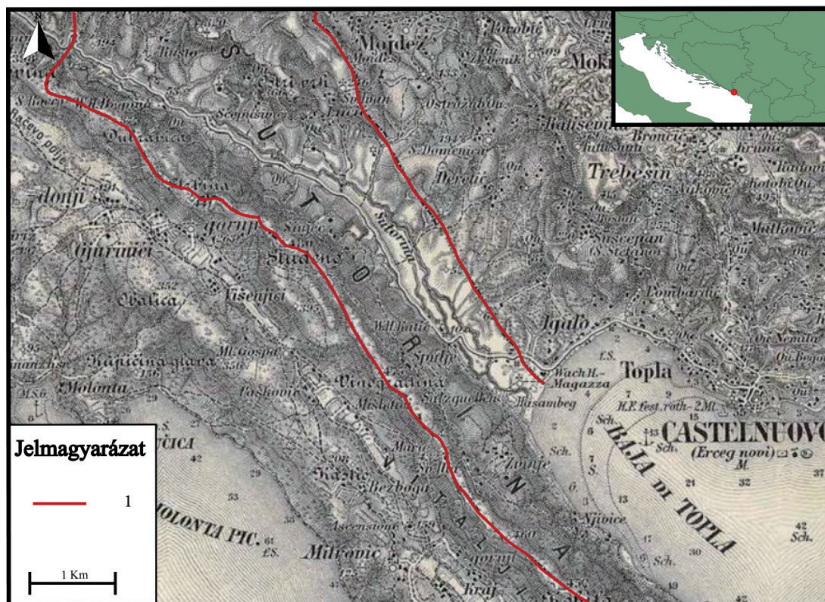
Bosznia-Hercegovina jelenlegi neumi, alig 20 kilométeres tengerparti sávja elsődlegesen az Oszmán Birodalom balkáni uralmához és az azt kísérő hatalmi harcokhoz kapcsolódó politikai földrajzi változásokhoz köthető. A boszniai tengeri kijárat az 1699-es karlócai békét követően került az oszmánokhoz, amikor a Ragusai Köztársaság önkéntesen lemondott a területéről. A lemondás célja az volt, hogy Ragusa és a Velencei Köztársaság között létrejöjjön egy ütközőzóna, így a két városállam elkerülje a területen a közvetlen konfliktust (HOŠ, B. Y. 2012). A békeszerződés során az Oszmán Birodalom annak ellenére kapott a térségben területeket, hogy jelentős vereséget szenvedtek a Szent Liga csapataitól. Azonban a törökök katonai és politikai erejére szükség volt a balkáni térségben. A békeszerződés értelmében az Oszmán Birodalom két tengerparti sávot is kapott a régióban. Az oszmánokhoz került a jelenleg is Bosznia-Hercegovinához tartozó neumi területeken (2. ábra) túl, egy keskeny tengerparti szakasz Sutorina-polje környékén (3. ábra), amely ma Montenegróban található.

A sutorinai tengeri kijárat már 1377-től a középkori Boszniához tartozott, amikor a dračevicai kerület, elszakadva a szerb fennhatóság alól, beolvadt a boszniai királyságba (KOMAR, G. 1997; FORETIĆ, V. 1980). A korabeli Bosznia térségben betöltött szerepére példa, hogy a mai Herceg Novit is I. Kotromanić Tvrtko bosnyák király alapította (HRABAK, B. 1978). Herceg Novit és a sutorina környéki területet 1482-ben foglalták el végül az oszmánok (ŠABANOVIĆ, H. 1982). A karlócai békét megelőzően a velenceiek 1687-ben elfoglalták ugyan a sutorinai tengeri kijáratot, viszont a békekötés értelmében a terület visszakerült az Oszmán Birodalom fennhatósága alá (TUNO, N. et al. 2011). A neumi és a sutorinai tengerpartok így az Oszmán Birodalom adminisztratív rendszerébe, a hercegovinai szandzsákba kerültek. A pufferstátuszon kívül Neum és Sutorina szerepe stratégiai és katonai szempontból azonban marginális volt, a dalmát tengerpart



2. ábra A neumi korridor a III. Katonai Felmérés térképén. 1 – A neumi korridor határvonala a III. Katonai Felmérésen.
Forrás: A <https://maps.arcanum.com/> alapján szerkesztette MORÓ DÁVID RÓBERT
Figure 2 The locations of Neum on the Third Military Survey. 1 – The border line of the Neum corridor in the Third Military Survey Source: Edited by DÁVID RÓBERT MORÓ based on <https://maps.arcanum.com>

szabdalt földrajzi kondíciói miatt. A szorosokat és az öbölkijáratokat ugyanis a legtöbb esetben a velenceiek ellenőrizték, amely lehetetlenné tette, hogy Neumot és Sutorinát az oszmánok hadi célokra hasznosítsák. A boszniai tengerpartok „elfeledettségére” és perifériás helyzetére utal, hogy amikor a törökök leaktarták verni az 1850-es években a hercegovinai és a montenegrói lázadásokat az oszmán csapatok „elfeledkeztek” a két, a lázadások leverése szempontjából stratégiaailag jó helyen fekvő kikötőről (Hoş, B. Y. 2012).



3. ábra A sutorinai korridor a III. Katonai Felmérés térképén.
 1 – A sutorinai korridor határvonala a III. Katonai Felmérésen
 Forrás: A <https://maps.arcanum.com/> alapján szerkesztette MORÓ DÁVID RÓBERT
 Figure 3 The locations of Sutorina on the Third Military Survey.
 1 – The border line of the Sutorina corridor in the Third Military Survey
 Source: Edited by DÁVID RÓBERT MORÓ based on <https://maps.arcanum.com>

Ragusa önállósága 1815-ben megszűnt, amelyet követően a Köztársaság a Dalmát Királyság része lett és így Habsburg fennhatóság alá került. A kialakított ütközőzóna ennek köszönhetően a Habsburg Császárság és az Oszmán Birodalom határvidéke lett, amely jelentős geopolitikai változás volt a térségben. A Monarchia az 1878-as berlini kongresszust követően, a Porta, az Osztrák-Magyar Monarchia és Montenegró közötti szerződés értelmében Bosznia-Hercegovinát okkupálta, így Sutorina és Neum Bécs fennhatósága alá került (Hoş B. Y. 2012). Az első világháborút követően a két terület, Bosznia-Hercegovinával együtt, a felbomló Osztrák-Magyar Monarchiától az újonnan létrejövő Szerb-Horvát-Szlovén Királysághoz, majd annak átalakulása után a Jugoszláv Királysághoz került. Az újonnan létrejött államalakulat az alkotmány alapján nem föderatív, hanem központosított berendezkedésű volt, így a két tengerparti kijárat státusza és adminisztratív besorolása is változott (MILOSAVLJEVIĆ, B. 2019). A Szerb-Horvát-Szlovén Királyság Jugoszláv Királysággá való átalakulása után Neum a Tengermelléki-Bánsághoz, míg Sutorina a Zetai-Bánsághoz tartozott. A második világháború alatt, 1941-1945 között, a neumi terület a Független Horvát Államhoz tartozott, míg a sutorinai rész, Kotor és Herceg Novi közelségének köszönhető geostratégiai jelentősége miatt, olasz megszállás alatt volt (Pusić, E. 1997).

A II. világháborút követően a Jugoszlávia Népfelszabadító Antifasiszta Tanácsának (AVNOJ – *Antifašističko Vijeće Narodnog Oslobođenja Jugoslavije*) 1945 februári ülésén napirendre kerültek Bosznia-Hercegovina határkérdései is (TUNO, N. et al. 2011). Az ülésen az 1878-ban megállapított demarkációkhoz tértek vissza, amely alapján Sutorina és Neum is bosznia-hercegovinai terület lett volna, hiszen Josip Broz Tito a berlini kongresszuson meghúzott határokat tekintette „de facto” államhatároknak (SPAHIĆ, M. et al. 2014). Azonban előbbi, feltehetően egy titkos, a kommunista párt vezetői között megkötött paktumnak köszönhetően, Montenegróhoz került (BANAC, I. 1988; ŠEHIĆ, Z. – TEPIĆ, I. 2002). A terület népszavazás vagy földcsere nélkül cserélt gazdát – az érintett határbizottságban Avdo Humo és Đuro Pucar vett részt Bosznia-Hercegovina oldaláról, míg Montenegrót Blažo Jovanović képviselte – emiatt az ügy a későbbiekben is vetett fel nemzetközi jogi kérdéseket (HOŞ, B. Y. 2012).

A sutorinai tengerpart ügyének Szerbia és Montenegró 2006-os szétválása után lett jelentősége. A bosznia-hercegovinai parlamentben és egyes akadémiai körökben felmerült annak a lehetősége, hogy a hágai nemzetközi bíróság elé citálják a tengerpart ügyét és visszakérjék a tengerparti területet (Balkan Insight 2015). Ismerve a balkáni intenzív geopolitikai viszonyokat, ez az igény könnyen eszkalációhoz vezethetett volna, különös tekintettel arra, hogy számos, a Balkán-félszigeten található országnak van határvitája egymással (REMÉNYI P. 2020; PAP N. 2020). Részben ez és részben a nemzetközi támogatás elmaradása miatt a boszniai parlament még 2015 tavaszán leszavazta a boszniai-montenegrói határmegállapodás blokkolását, majd ezen év augusztusában Bécsben aláírásra került a dokumentum a két érintett ország között (Government of Montenegro 2015).

A Pelješac híd és Bosznia-Hercegovina etnopolitikai kérdései

Bosznia-Hercegovina állami működését és az ország mindennapjait gyakorlati szinten definiálja és alakítja az állam etnikai alapú fel- és megosztottsága. Az etnikai alapú berendezkedésnek közvetlen politikai, társadalmi és gazdasági következményei is vannak, amelyek közvetlenül a bosznia-hercegovinai polgárokra is kihatnak (HADŽIĆ F. 2020). Bosznia-Hercegovina jelenlegi etnopolitikai megosztottsága jelentős részben a boszniai háborúhoz, valamint az azt lezáró 1995-ös daytoni békeszerződéshez és az abban meghatározott etnikai „kvótarendszerhez” köthető. Az Alkotmány, amely a daytoni békeszerződés IV. melléklete, a bosnyákokat, a horvátokat és a szerbeket határozza meg alkotmányos etnikumként. Ezen dokumentumban rögzített nemzetiségi „kvóták” alapján van felosztva az ország parlamentje és az államelnöksége, de az entitások – és a Bosznia-hercegovinai Föderáció esetében a kantonok -törvényhozási rendszere is igazodik az államihoz (Egyesült Nemzetek Szervezete 1995). Az etnikai kvótarendszernek köszönhetően az ország etnoterritoriális szempontból is decentralizált, amelyre az elsődleges példák az 1995-ös békeszerződésben létrehozott entitások. Részben az etnikai elvek mentén meghúzott belső határoknak köszönhetően a társadalom jelentős része etnicizált, amelyet az ország politikai elitje is kihasznál, sőt táplál (REMÉNYI P. et al 2016). Az etnopolitikai alapú közbeszédnek és politikának egyik központi eleme a háborúk emlékének instrumentalizációja, amely régóta ismert és bevett politikai stratégia. Ez az eljárás azt a célt szolgálja, hogy az adott oldal erkölcsileg „jobb” és „magasabb” pozícióba kerüljön (GELPI, C. – FEAVER P. D. 2002; SMITH A. K., – BARKHOF S. 2018). Ezt a boszniai politikai elit is rendszeresen kihasználja, felhasználva a számukra kedvező narratívákat, amelyekre többek között olyan történelmi szempontból szimbolikus példákat lehet hozni, mint „Srebrenica”, „Jasenovac”, a „csetnikek” vagy az „usztasák”. A fent leírtak, Mochtak

és Muharemović tanulmánya szerint, „örökös megemlékezési gyakorlatokhoz vezetnek, amely a múltbéli áldozatok emlékét szentté teszi”. A folyamatnak súlyos következményei lehetnek, különös tekintettel a társadalom fejlődésére és a kohéziójára nézve (MOCHTAK M., – MUHAREMOVIĆ E. 2024).

A háborús emlékezet egy közvetett társadalmi leképeződése a boszniai politikai rendszer, amelynek problémái és működésképtelensége a Pelješac híd esetében is megmutatkozott. A témakörön belül hangsúlyos, hogy Horvátország és Bosznia-Hercegovina viszonyát a boszniai etnopolitikai viszonyrendszer szempontjából is vizsgálni kell. Horvátország aláírója a daytoni békeszerződésnek, ezáltal a boszniai állam területi integritásáért és az ország szuverenitásáért is felelős (Egyesült Nemzetek Szervezete 1995). A bosznia-hercegovinai-horvát viszonyt jelentősen terheli, hogy a multietnikus Bosznia-Hercegovinában a daytoni egyezmény értelmében a horvátok államalkotó, alkotmányos nemzetként élnek, saját területi entitás nélkül. Az, hogy a boszniai horvát etnikum nem rendelkezik saját területi egységgel a Bosznia-hercegovinai Föderáció belpolitikájába okoz politikai viszályt a bosnyák és a horvát etnikum között, amely miatta két ország kapcsolatrendszerének van egy jelentős etnopolitikai színezete is. Ezt a viszonyt tovább nehezíti, hogy az alkotmányos etnikumok közötti, sok esetben a politikai elit által mesterségesen a fentiek szerint túlfűtött társadalmi viszályok rendszeresek Bosznia-Hercegovinában (REMÉNYI, P. 2012). A bosnyák-horvát problémakörnek a föderációs belpolitikai viszonyrendszeren túl, a boszniai állami politikában is kiemelt vetületei vannak, amelyet az elmúlt időszak a Milorad Dodik fémjelezte boszniai szerb szecesszionizmus és szeparatizmus tekintetében is előtérbe helyezett.

A boszniai etnopolitikai érdekütközések a Pelješac híd építésének 2019-es potenciális blokkolásának tekintetében kapnak téma specifikus színezetet. A nemzetközi jogi problémák, amelyek később részletezésre kerülnek, miatt Bosznia-Hercegovina államelnökségének akkori bosnyák, Šefik Džaferović (SDA – Stranka demokratske akcije), és horvát, Zeljko Komšić (DF – Demokratska fronta), tagjai a Nemzetközi Tengerjogi Törvénszék (ITLOS) elé akarták cítani az ügyet. Azonban ezt a boszniai államelnökség szerb tagja, Milorad Dodik (SNSD – Savez nezavisnih socijaldemokrata) megvétőzte, a szerb etnikai érdekek védelmére hivatkozva (Deutsche Welle 2017). Dodik érvelése szerint egyrészt ezt Bosznia-Hercegovina nemzetközi reputációjának megőrzése érdekében tette, hiszen egy folyamatban lévő, Horvátország számára nemzetstratégia fontosságú infrastruktúra projektet akart Bosznia-Hercegovina blokkolni. Másrészt a boszniai szerb politikus nem csak a tengeri határ problémáját szerette volna megoldani, hanem az egyéb bosznia-hercegovinai-horvát határkérdéseket is. Ezek közül kiemelendő Bosznia-Hercegovina északi részén, a boszniai Szerb Köztársaság entitási területén lévő Una folyó menti vita, amely miatt Dodik már 2012-ben blokkolta a Franjo Tuđman és Alija Izetbegović által kötött, 1999-es határmegállapodás parlamenti ratifikációját is.

Politikai spekulációk és sajtóhírek szerint a szerb etnikai vétó mögött egy boszniai szerb-horvát megállapodás állhatott, amelyet a boszniai sajtócikkek „Híd a hídért” („Most za most”) paktumnak neveztek el (Deutsche Welle 2022). A megállapodás lényege az volt, hogy Horvátország a szerbek etnikai vétójáért cserébe támogatta a szintén Észak-Boszniában található gradiškai Száva-híd megépítését, amely híd szintén uniós forrásból valósult meg. A gradiškai híd gazdasági racionalitása abban rejlik, hogy a későbbiekben az észak-boszniai területeknek, beleértve a boszniai szerbek „de facto” fővárosát Banja Lukát, horvát oldalon keresztül közvetlen autópálya kapcsolatot teremthet a Zágráb–Lipovac autópályával (Testvériség és Egység – Bratstvo i jedinstvo autópálya).

A gradiškai híd kapcsán a fenti okokon felül a boszniai Szerb Köztársaság területrendezési és közlekedésfejlesztési stratégiája miatt merültek fel etnopolitikai kérdések.

A boszniai szerb-bosnyák etnopolitikai csatározások egyik jelentős területe az egységes állam és a szeparatizmus közötti konfliktus. A szerb entitás, „képviselve” a szeparatizmust, a belső entitásszintű infrastruktúrafejlesztésénél is a saját területi integritását tartja szem előtt elsősorban (REMÉNYI, P. et al. 2016). Bosznia-Hercegovinán belül a Gradiškaiig vezető autópálya a Poszavina-korridor része, amely a fentiekben leírt etnopolitikai célok egyik eklatáns példája (REMÉNYI, P. et al. 2016). Ennek az északi fejlesztési iránynak a közlekedés-fejlesztési stratégiában leírt célja, hogy a szomszédos Szerbiával és annak fővárosával közvetlen autópálya kapcsolat teremtsen, így a Banja Luka-Belgrád nyomvonalon létrejöhetne a Szerb Egység autópálya (Vlada Republica Srpska 2013).

A Pelješac híd bosznia-hercegovinai etnopolitikai jelentőségét mutatja, hogy a híd és a szerbek híddal kapcsolatos attitűdje, mint politikai instrumentalizációs eszköz a közelmúltban is megjelent. Az elmúlt időszakban, körülbelül 2023 második felétől datálva, a boszniai politikai diskurzusban központi szerepet töltött be Milorad Dodik és az általa vezetett SNSD szecessziós politikája. A folyamat során a boszniai Szerb Köztársaság törvényhozása és parlamentje több olyan törvényt és intézkedést is elfogadott, melyek az entitás teljességgel vagy jobb esetben csak szélesebben értelmezett önállóságát vetítették előre. A boszniai szerbek tényleges tevékenységére jelen tanulmány nem tér ki, azonban Milorad Dodik szecessziós politikájának egy fontos narratívája, hogy a meghozott döntései nem csak a szerb alkotmányos etnikum védelmét szolgálják, hanem azok a boszniai horvátokat is segítik.

Ezt jelentős részben azért hangoztathatja, mert a bosznia-hercegovinai választási rendszer sajátosságai miatt, amely gyakorlatilag etnikai kvótarendszer alapon működik, a boszniai háromtagú államelnökség horvát tagját, Željko Komšić-ot a boszniai horvátok nem tartják legitim vezetőnek. Álláspontjuk szerint Komšić a bosnyák átszavazókkal lett megválasztva. A híd tekintetében ez annyiban hangsúlyos, hogy a boszniai horvát államelnöki álláspont valóban Komšić 2019-es újraválasztása után változott. Dodik a horvátsággal és Horvátországgal való pozitív kapcsolatára hozta fel példának a Pelješac hidat, amelyet neki köszönhetnek a horvátországi „partnerek” (24sata.hr 2025).

Bosznia-Hercegovina tengerpartjának kérdése

A bosnyák és a pro-boszniai oldal tekintetében a Pelješac híd ellen a legtöbbször felhozott kritika – a korábban leírt gazdasági és turisztikai érveken túl – a neumi kikötő fejlesztési lehetőségeinek blokkolása és a korridor biztosításának hiánya volt. Ezek azonban más, a Pelješac híddal közvetett módon kapcsolatban álló, államközi problémákat hordoznak magukban. Ahogy korábban kifejtésre került, Bosznia-Hercegovina és Horvátország közötti határ tekintetében számos helyen vita áll fenn, ennek az egyik része a Mali Ston-öbölben húzódó tengeri határ kérdése. Ennek infrastruktúra-fejlesztési vetületei is vannak, hiszen az esetleges bosnyák nemzetközi tengeri kikötő építésére a Klek-félsziget déli, délnyugati fele lenne alkalmas. A Neumi-öböl egy zárt, szűk és sekély öböl, melyben a nagyobb óceánjárók egyrészt nehezen tudnának közlekedni és manőverezni, illetve az öböl ökoszisztémáját is rombolná a hajók megjelenése. Mindezekon túl a neumi lakosság is tiltakozott és ellenezte a hajók öbölbeli megjelentését (N1info 2022). Ez utóbbi érv a bosznia-hercegovinai viszonyokat ismerve szokásosnak tekinthető paradox helyzetet feltételez, hiszen a híd építését megelőzően pontosan az ilyen hajók áthaladása miatt lobbiztak az ország politikai vezetői. A korábbi orosz-ukrán háború kitörése előtti tervek alapján Neumba egy LNG terminál építését is tervezték, aminek következtében a város a délkelet-európai régió egyik fontos földgáz ellátópontja lehetett volna, ahonnan

Szarajevón és Slavonski Brodon keresztül az ausztriai Baumgartenben szállították volna vezetéken keresztül az energiahordozót (AFGAN, N. H. et al. 2007).

A természetföldrajzi korlátokon felül a jelenlegi neumi és a városhoz vezető infrastruktúra sem alkalmas egy nagyobb méretű kikötő kiszolgálására. Nurković és Rewucki 2018-as becslései szerint a kikötőfejlesztés nem haladná meg a 200 millió Eurót (NURKOVIĆ, R. – REWUCKI, J. 2018). Ez, beleszámolva a 2018 óta növekedő boszniai inflációt is és ismerve a térség közlekedésföldrajzi paramétereit egy meglehetősen alulbecsült összegnek tűnik. A bosznia-hercegovinai kikötő-fejlesztési tervek inkább tűnnek politikai és nemzeti büszkeség-alapú álmoknak, mint valós gazdasági célnak, ami nem térségidegen jelenség a Balkánon.

A neumi korridor és a Pelješac híd közötti konfliktusnak jelentősek a szimbolikus aspektusai is. A híd megépültével csökkent a terület és így Bosznia-Hercegovina közlekedésföldrajzi fontossága. A főbb közlekedési folyosók északnyugat-délkelet irányúak, így Neum stratégiai fontossága gyakorlatilag eliminálódott, túlzóan fogalmazva a város ismét periférikus szerepbe került. Egy nemzetközi kikötő megléte szintén a nemzeti büszkeség egyik fontos reprezentációs eszköze, a tengerparti státusz objektív bizonyítéka lenne. Ezen felül a korridor megléte és egy esetleges kikötő hangsúlyozta volna a terület Bosznia-Hercegovinához való tartozását, amely így jobban magáéhoz „láncolhatná” a területet (Hoş, B. Y. 2012).

Határkérdések a híd kapcsán

A Pelješac híd politikai szimbolikája a Bosznia-Hercegovina és Horvátország közötti államközi problémák tekintetében is megmutatkozott. Ismételve a korábbiakat, a híd tekintetében középpontba kerültek a két ország közötti megoldatlan határkonfliktusok, beleértve a boszniai-horvát tengeri határt, illetve a tényleges, koordináta szinten meghatározott boszniai tengeri korridort. Jelen tanulmány a boszniai-horvát határkonfliktusok közül kettőt – a tengeri határral és folyosóval, valamint az Una folyó menti határral kapcsolatos vitát – tárgyal, azonban említés szintjén a többi vita is bemutatandó.

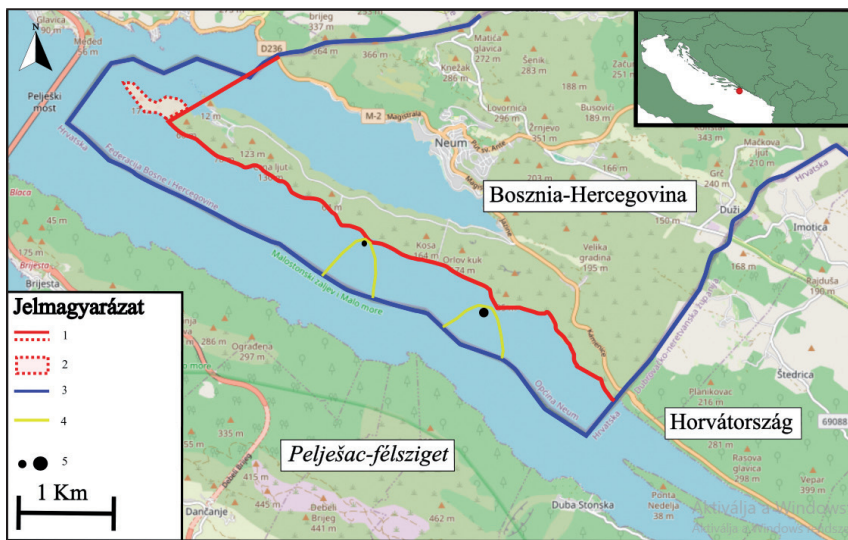
A 10-es kantonban található Buško-tó egy mesterséges tó Bosznia-Hercegovinában, amely a horvátországi Sinj melletti orlovaci vízerőműnek (HPP Orlovac) a víztározója. Itt a problémát az okozza, hogy Bosznia-Hercegovina és Horvátország között nincsen a vízvisszatérítés kapcsán megállapodás. A bosznia-hercegovinai narratíva szerint a Horvát Villamos Művek (Hrvatska elektroprivreda) évtizedek alatt jelentős nyereséget termelt, részben az orlovaci erőműnek köszönhetően, azonban az érintett településeknek (pl.: Livno, Tomislavgrad) nem fizettek kártérítést (SPAHIĆ, M. 2017). Másik a boszniai-horvát közös határral kapcsolatos probléma a Bosansko Grahovohoz tartozó Uništa falu közlekedésföldrajzi helyzete. A szintén a 10-es kantonban található települést csak Horvátország irányából lehet elérni közúton, annak ellenére, hogy Uništa Bosznia-Hercegovina része. A természetföldrajzi viszonyok miatt a falu Bosznia-Hercegovina felől megközelíthetetlen (SPAHIĆ, M. 2017).

A Pelješac híddal kapcsolatban a bilaterális kérdések és viták elsősorban a határral és a tengeri korridorral kapcsolatban merültek fel. Ezek a viták Bosznia-Hercegovina és Horvátország közötti határegyezmény hiányára hívták fel a figyelmet. A korábban már említett, határegyezményről szóló megállapodás – Szerződés a Horvát Köztársaság és Bosznia-Hercegovina közötti államhatárról (Treaty on the State Border between the Republic of Croatia and Bosnia and Hercegovina) – 1999-ben került aláírásra Franjo Tuđman és Alija Izetbegović által. Azonban a szerződés parlamenti ratifikációja azóta is

folyamatban van, az aláírás óta ideiglenesen alkalmazzák, illetve a határdokumentációkat 2005-ben frissítették és „megerősítették” (ŠABIĆ, S. – BORIC, S. 2016). A két ország közötti határkérdések problémaköre jelentős részben az „uti possidetis” jogelv alkalmazásából fakadnak. Egyes vélemények szerint az ex-jugoszláv határokkal foglalkozó Badinter-bizottság a tényleges határokat nem jelölte ki, hanem csak azt az elvet, amely alapján azokat meg kellett határozni (ŠABIĆ, S. – BORIC, S. 2016). A határpaktumban a korábbi jugoszláv szocialista köztársasági határokat vették figyelembe, azokat amiket az 1991-es népszámláláson is alkalmaztak. Problémás, hogy a megállapodás keretein belül csak 1 : 25 000 méretarányú térképeket vettek alapul. Ezenfelül két darab, az egyezmény szerves részét képező dokumentumot sem állítottak össze a felek. A „Technikai háttér listája” („List of Technical Background”) és a „Az államhatáron kijelölt és megjelölt fordulópontok koordinátáinak jegyzéke” (List of coordinates of marked and designated turning points on the State Border) is kulcsfontosságú irat, számos felmerülő határkérdésre választ tudna adni, azonban ezek összeállítása, bár államközi feladat, nem történt meg (KLEMENČIĆ, M. 2000).

A határvitákon belül hangsúlyos a Pelješac híd tekintetében, hogy az építmény keresztezi a bosznia-hercegovinai tengeri kijáratot, akadályt képezve azon. A szarajevói központi kormány bosnyák és később a Željko Komšić (DF – Demokratska fronta) vezette „de jure” horvát, „de facto” pro-boszniai oldala egyértelműen hiányolta a konzultációkat és az egyeztetéseket az építkezést megelőzően és a kivitelezés során egyaránt (Deutsche Welle 2017). A bilaterális diskurzus annak ellenére maradt el, hogy ténylegesen az ilyen és ehhez hasonló eseteket az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) idevonatkozó Tengerjogi Egyezménye (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea) is szabályozza, melyet mind a két ország elfogadott és ratifikált, illetve az egyezmény is hangsúlyozza a konzultációk fontosságát és jogi szükségességét (PETRAK, M. 2006, Egyesült Nemzetek Szervezete 1982). A felmerült problémákat Bosznia-Hercegovina az Európai Unió illetékes szakbizottságának is jelezte, azonban a projekt nem került leállításra az Unió részéről (Balkan Insight 2017). A boszniai központi kormány, az uniós döntéshozási mechanizmuson felül, az ITLOS elé akarta cítani az ügyet, amely a híd építésének ideiglenes leállításával járt volna. Ez azonban a bosznia-hercegovinai alkotmányos rendszer korábban leírt „sajátosságai” és a boszniai szerbek etnikai vétője miatt, nem történt meg.

A híd kapcsán a másik fő határvita a tényleges boszniai-horvát tengeri határral függ össze. A Klek-félsziget tekintetében vannak a főbb határkérdések, mivel a tengeri határ pontos vonala nem tisztázott – kérdéses, hogy a határ a Klek-félsziget szárazföldi vonalán vagy a két félsziget közötti csatorna középvonalán halad-e (4. ábra). Továbbá az is felmerült, hogy a félsziget csúcsa (Ponta Kleka) és két kis sziget (Mali Školj és Veliki Školj) is Horvátországhoz tartozik jogilag. A horvátok az 1699-es karlócai és az 1718-as pozsareváci békére hivatkoznak, mely szerint a csúcs a Ragusai Köztársasághoz tartozott, melynek jogszerinti örököse a Horvát Köztársaság (ČOSIĆ, S. et al., 2012). A nyitott kérdés miatt Dubrovnik-Neretva megye közgyűlése már közvetlenül az 1999-es Tudman- Izetbegović határszerződés megkötése után is tiltakozott a paktumban foglalt határok ellen. Az AVNOJ-határok Bosznia-Hercegovina tekintetében, a Sutorina-poljét leszámítva, az 1878-as berlini kongresszuson megállapított határokat vették figyelembe. Egyes horvát értékelések szerint az „uti possidetis” elvet követve a jugoszláv felbomlás előtti, 1991-es határokat kell figyelembe venni, amelyek szerint a két sziget és a félsziget csúcsa Horvátország része. Bosznia-hercegovinai ellenvélemények azonban arra hivatkoznak, hogy az 1974-es kataszteri lehatárolás alapján a területek Neumhoz és így Bosznia-Hercegovinához tartoznak (ŠABIĆ, S. – BORIC, S. 2016; SPAHIĆ, M. 2017). A fenti határvitákon felül a tényleges bosnyák tengeri korridor és a szabadvizek („high seas”) elérése sem biztosított, hiszen a folyosó koordinátái a horvát tengeri belvizeken nem lettek kijelölve.



4. ábra A Klek-félsziget körüli határváltozatok.

1 – AVNOJ határ; 2 – A Klek-félszigeti vitatott hovatartozású csúcsa; 3 – A két ország közötti „de facto” határ;
4 – Mali és Veliki Školj szigetek és a hozzájuk tartozó tengeri területek; 5 – Mali és Veliki Školj szigetek.

Forrás: www.openstreetmap.org/ és <https://www.vecernji.ba/gdje-je-granica-povijesna-bitka-za-klek-skolje-i-more-452125> alapján szerkesztette MORÓ DÁVID RÓBERT és PÉTER TAMÁS LÁSZLÓ

Figure 4 Border variations around the Klek peninsula.

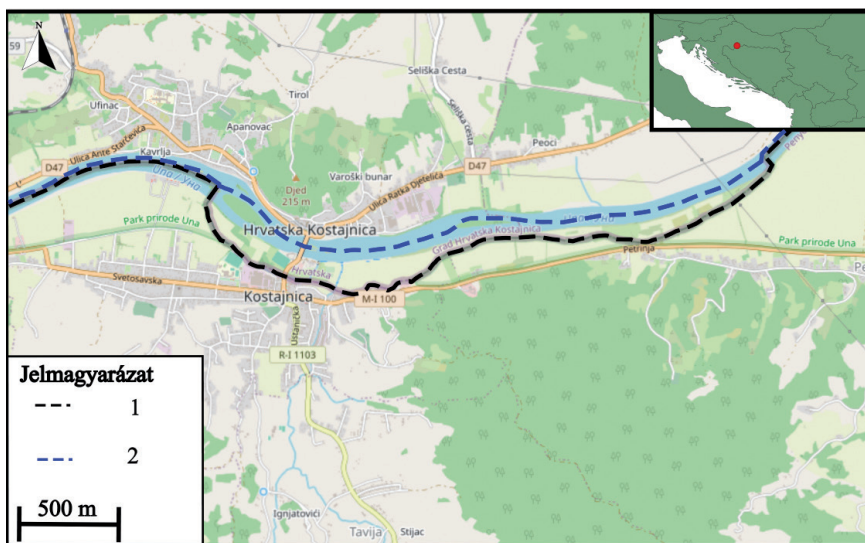
1 – The AVNOJ border; 2 – The disputed peak of the Klek Peninsula; 3 – The „de facto” border between the countries;
4 – The islands of Mali and Veliki Školj and the maritime areas belonging to them; 5 – The islands of Mali and Veliki Školj

Source: Edited by DÁVID RÓBERT MORÓ and TAMÁS LÁSZLÓ PÉTER based on www.openstreetmap.org/ and <https://www.vecernji.ba/gdje-je-granica-povijesna-bitka-za-klek-skolje-i-more-452125>

A Pelješac híd tekintetében felmerült határkérdések közül Bosznia-Hercegovina északi, a boszniai Szerb Köztársaság entitás területén található határvita földrajzi szempontból indirekt módon kapcsolódik a hídhoz, azonban a politikai kapcsolat közvetlen. Az Una folyón, Hrvatska Kostajnica és Bosanska Kostajnica között található folyami határral kapcsolatos kérdés a boszniai-horvát határmegállapodás ratifikálásának egyik legnagyobb gátja, a neumi határszakaszon felül, így fontos a bemutatása a Pelješac híd tekintetében is. Az Una folyón két kis folyami sziget, valamint a Bosanska Kostajnica oldalán lévő partoldal hovatartozása is vitatott. A partoldali terület rész szimbolikus erővel is bír Horvátország számára, hiszen a kostajnicai Zrínyi-vár itt található. A területre vonatkozó határkérdés volt a boszniai szerbek hivatkozási alapja a határmegállapodás ratifikálásának elutasítása kapcsán (ŠABIĆ, S. – BORIĆ, S. 2016). A jelenlegi határ a bosanska kostajnica-i lakosok számára is problémás, hiszen a folyótól gyakorlatilag a boszniai város el van zárva (5. ábra).

A Pelješac híd horvát politikai jelentősége

A Pelješac híd szimbolikus értéke, Horvátország területi egyesítésén felül, abban is megmutatkozik, hogy értékes analógiát mutat a balkáni politikai és államközi folyamatok kihívásait tekintve. Az államok közötti kooperáció és a konszenzusok hiánya általánosan elterjedt percepció a térség kapcsán. Az országok külső és belső politikai viszonyrendszere konfliktusokkal terhelt, amelyet fokoz, hogy a függetlenedési és államépítési



5. ábra Hrvatska Kostajnica és Bosanska Kostajnica közötti folyami határ változatok.
1 – A határvonal „A” verziója; 2 – A határvonal „B” verziója.

Forrás: www.openstreetmap.org/ alapján szerkesztette MORÓ DÁVID RÓBERT
Figure 5 The variations of the river border between Hrvatska Kostajnica and Bosanska Kostajnica.
1 – Border line version „A”; 2 – Border line version „B”.

Source: Edited by DÁVID RÓBERT MORÓ based on www.openstreetmap.org/

folyamatok sok esetben véres harcokkal zajlottak le és ezek a történelmi sérelmek ma is élénken, nemzetalkotó erővel bírnak (REMÉNYI P. 2019).

A Pelješac híd közvetett és közvetlen szimbolikáján felül az építmény tekintetében egy jelentős geopolitikai érdekkonfliktus is fennáll Horvátország és Bosznia-Hercegovina között, amelyet a két ország antagonisztikus és sok tekintetben speciális viszonya is tovább nehezített. A geopolitikai konfliktus tekintetében hangsúlyosan felmerült az államok területi kontinuitásának és integritásának, valamint a nemzetközi vizekhez való hozzáféréseinek, jelen esetben egymást korlátozó igénye.

Horvátország számára a Pelješac híd egy jelentős politikai projekt volt, hiszen az építmény volt az, amely több száz év után fizikailag is egyesítette az ország szárazföldi területeit. Az állam területi integritásának kérdése gyakorlatilag az ország függetlenségével együtt merült fel és, köszönhetően annak, hogy Horvátország etnikailag közel homogén és nem multietnikus állam, mint Bosznia-Hercegovina, kiemelt jelentőséggel bírt a politikai oldalaktól függetlenül.

A fentieknek köszönhetően a híd toponímiája kapcsán is jelentős várakozások voltak a horvát közvéleményen belül. Sajtóbeszámolók alapján az alábbi névváltozatok merültek fel: Oliver Dragojević (2018-ban elhunyt horvát énekes), Most Libertas (Szabadság hídja), Marko Polo, Most Domovine (A haza hídja), Most Europe (Európa híd), Most hrvatske cjelovitosti i slično (A horvát egység és testvériség hídja) (KLIX 2022). A híd megnyitó ünnepségén részt vettek a horvát politikai élet prominens szereplői, valamint számos nemzeti szimbólum megjelent az esemény alatt. Az első autó, amely áthaladt a hídon az „anyaországi” oldalról egy Rimac Nevera, egy horvát fejlesztésű elektromos sportautó, volt. Ezt követően katonák és motorosok hajtottak át a hídon, miközben a dubrovniki egyházmegye templomjainak a harangjai szóltak. Zoran Milanović államelnök és Andrej Plenković miniszterelnök a belpolitikai nézeteltérések és csatározások ellenére kezelt

fogtak, valamint ünnepi beszédjeikben a híd fontosságát hangsúlyozták a horvát egység tekintetében („svehrvatskim projektom”).

A hivatalos politikai narratívákat részben árnyalták azok az interjúk, amelyeket a témában 2024 szeptemberében hajtottam végre. A megkérdezettek a híd társadalmi fontosságát elsősorban a régió szempontjából emelték ki, hogy az építménynek köszönhetően a Pelješac-félsziget közlekedési kapcsolatai jelentősen javultak. A félszigeti lakosok azt hangsúlyozták, hogy korábban Dubrovnikba kellett utazniuk, azonban a híd átadását követően Ploče is elérhetővé vált számukra. Itt az egészségügyi és oktatási lehetőségeket emelték ki, különös tekintettel az utóbbi fontosságára fókuszálva, mivel korábban a megfelelő edukáció miatt többen elköltöztek Dubrovnik-Neretva megye székhelyére.

Összefoglalás

A Pelješac híd egy attraktív szimbóluma Horvátország területi egységének, de egyaránt szimbolizálja Horvátország és Bosznia-Hercegovina partneri viszony nélküli államközi kapcsolatait. Egy értékevezérelt és geopolitikai fontosságú beruházás volt, amelyet a horvát politikai erők a saját narratívájuk erősítésére tudtak felhasználni. Egyes vélemények szerint a Pelješac híd és annak az értékrendszere Horvátország nacionalizmusának szimbóluma, amelyhez bizonyos mértékben az Európai Unió is asszisztált (EMERSON, M. 2013). Államközi megoldások helyett Zágráb példát statuálva és az erejét demonstrálva keresztül vitte a híd megépítését.

Azonban a Pelješac híd pontos analógiát mutat Bosznia-Hercegovina politikai működéseire is. Bosznia-Hercegovina a belső etnikai ellentétek miatt nem egy egységes ország, hanem egy etnicizált, etnopolitikai érdekek mentén vezérelt állam (REMÉNYI P. 2011). Ez a tény pedig az államközi diskurzusokat és a kooperációt is ellehetetleníti. A boszniai Szerb Köztársaság szeparatista törekvései és a Bosznia-Hercegovina Föderációban entitás szinten is tapasztalható széthúzás és társadalmi problémák (pl.: drasztikusan csökkenő fertilitási ráta) (GEKIĆ, H. et al. 2020, 2022) mélyítik az ellentéteket és veszélyes radikalizációhoz vezetnek.

Annak ellenére, hogy a Pelješac híd, politikai narratíva szerint, Horvátország területi integritását és szuverenitását példázza, Bosznia-Hercegovina államiságának is egy értékes analógiája. Bosznia-Hercegovina a függetlenségét egy véres és tragikus háborúval tudta kivívni. Azok a kérdések és kritikák, amelyeket a bosnyák és a pro-boszniai oldal állított a Pelješac híd kapcsán jelentős részben a bosnyák állam területi integritását és szuverenitását testesítik meg.

Köszönetnyilvánítás

A tanulmány az OTKA K 146585 számú, „Magyarország és a Nyugat-Balkán” című projekt támogatásával készült el.

PÉTER TAMÁS LÁSZLÓ
PTE TTK – Földrajzi és Földtudományi Intézet
peter.tamas.laszlo@outlook.hu

- 24sata 2025: Milorad Dodik luduje: „Ja sam vam sredio Pelješki most...” <https://www.24sata.hr/news/milorad-dodik-luduje-ja-sam-vam-sredio-peljeski-most-1048085>
- AFGAN, N. H. – CARVALHO, – M. G., – PILAVACHI, P. A., – MARTINS, N. 2007: Evaluation of natural gas supply options for south east and central Europe. Part 1: Indicator definitions and single indicator analysis. *Energy conversion and management*. 48. 9. pp. 2517–2524.
- Balkan Insight 2015: Bosnians Argue Over Claim to Slice of Montenegro <https://balkaninsight.com/2015/02/24/bosnia-mulls-international-lawsuit-over-montenegro-territory-dispute/>
- Balkan Insight 2017: Croatia Rejects Bosnian ‘Threats’ Over Peljesac Bridge <https://balkaninsight.com/2017/08/07/croatia-rejects-bosnian-threats-over-peljesac-bridge-08-07-2017/>
- BANAC, I. 1988: With Stalin against Tito: Cominformist splits in Yugoslav Communism. Cornell University Press, Ithaca, NY.
- BICKL, T. 2019: Bridge over troubled waters: The Pelješac Project, China, and the implications for good-neighbourly relations and the EU. *Politička Misao*. 56. 03–04. pp. 50–78.
- BLAKE, G. H., – TOPALOVIĆ, D. 1996: The maritime boundaries of the Adriatic Sea. *Geoadria*. 14. 2. pp. 311–324.
- BLANCHARD, J. M. F., – FLINT, C. 2017: The geopolitics of China’s maritime silk road initiative. *Geopolitics*. 22. 2. pp. 223–245.
- CARRAGHER, A. 2022: Hard Cash and Soft Power: When Chinese Firms Win EU Contracts <https://carnegieendowment.org/research/2022/11/hard-cash-and-soft-power-when-chinese-firms-win-eu-contracts?lang=en¢er=europe>
- ČOKRILO, O., – IVKOVIĆ, I., – ČAVKA, I., – TWRDY, E., – ZANNE, M., – FERIZOVIĆ, A. 2015: Hinterland Connections of Adriatic-Ionian Region. In: *Proceedings of International Scientific Conference-Cooperation Model of the Scientific and Educational Institutions and the Economy*. pp. 61–67.
- ČOŠIĆ S. – KAPETANIĆ N. – VEKARIĆ N. 2012: „Prijevara ili zabluda? Problem granice na području poluotoka Kleka”, vlastita naklada N. Vekarića, tiskanje knjige podržali: Društvo prijatelja dubrovačke starine, Dubrovačko-neretvanska županija, Grad Dubrovnik, Općina Dubrovačko primorje i Općina Ston, Dubrovnik, 2012., 158 str. <https://hrcak.srce.hr/94504>
- COWEN, D. 2014: The deadly life of logistics: Mapping violence in global trade. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- CRESSWELL, T. 2006: On the Move: Mobility in the Modern Western World. Taylor & Francis.
- CSAPÓ, D., – REMÉNYI, P. 2019: Kína térnyerése a nyugat-balkáni országokban. *Mediterrán és Balkán Fórum*. 12. 1. pp. 2–19.
- Deutsche Welle 2017: Sarajevo više ne može zaustaviti izgradnju Pelješkog mosta <https://www.dw.com/bs/sarajevo-vi%C5%A1e-ne-mo%C5%BEE-zaustaviti-izgradnju-pelje%C5%A1kog-mosta/a-39660759>
- Deutsche Welle 2022: Brzi veto, Gradiška – Pelješac <https://www.dw.com/bs/brzi-veto-gradi%C5%A1ka-pelje%C5%A1ac/a-62656996>
- Egyesült Nemzetek Szervezete 1982: United Nations Convention on the Law of the Sea https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- Egyesült Nemzetek Szervezete 1995: The General Framework Agreement for Peace in Bosnia and Herzegovina. <https://www.osce.org/files/f/documents/e/0/126173.pdf>
- Egyesült Nemzetek Szervezete 1999: Treaty on the State Border between the Republic of Croatia and Bosnia and Herzegovina <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/HRV-BIH1999SB.PDF>
- Egyesült Nemzetek Szervezete. https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en#4
- EMERSON, M. 2013: Down the road to Dubrovnik – Doing without an Ottoman Empire bypass bridge. CEPS Commentary, 29 July 2013.
- ERDŐSI, F. 2005: A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. PTE TTK FI Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs.
- European Commission 2022: Bridging gaps with EU-funds: The Inauguration of the Pelješac Bridge in Croatia https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/panorama/2022/07/27-07-2022-bridging-gaps-with-eu-funds-the-inauguration-of-the-peljesac-bridge-in-croatia
- Foreign Policy News 2017: Bridge over troubled waters – Growing maritime dispute between Croatia and Bosnia, neglected by the EU <https://foreignpolicynews.org/2017/09/02/bridge-troubled-waters-growing-maritime-dispute-croatia-bosnia-neglected-eu/>
- FORETIĆ, V. 1980: Povijest Dubrovnika do 1808 (prvi i drugi dio), Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb. Tisak Delo, Ljubljana.

- GEKIĆ, H. – GEKIĆ, A. B. – MIRIĆ, R. – REMÉNYI, P. 2020: Hidden geographies of population implosion in Bosnia and Herzegovina. *European Journal of Geography*. 11. 2. pp. 47–64.
- GEKIĆ, H. – GEKIĆ, A. B. – NUSRET, D. – MIRIĆ, R. – REMÉNYI, P. 2022: The Geography of Bosnia and Herzegovina Between East and West. Cham: Springer.
- GELPI, C. – FEAVER, P. D. 2002: Speak softly and carry a big stick? Veterans in the political elite and the American use of force. *American Political Science Review*. 96. 4. pp. 779–793.
- Government of Montenegro 2015: <https://www.gov.me/en/article/151859--montenegro-signs-border-agreements-with-bosnia-and-herzegovina-and-kosovo>
- HADŽIĆ, F. 2020: Economic crime, abuse of ethnopolitical power, and systemic corruption in Bosnia and Herzegovina; analysis of causes and risks of phenomena. *International journal of arts and social science*. 3. 3. pp. 1–10.
- HOŞ, BEKİR Y. 2012: Coastal Border Changes and The Issue of Access to the Sea In Political Geography of Bosnia And Herzegovina From Past to Present https://jasstudies.com/?mod=tammetin&makaleadi=&makaleurl=1297229555_ho%C5%9Fbekiry%C3%BCKsel_T.docx.pdf&key=26397
- HRABAK, B. 1978: Herceg-Novi u doba bosanskohercegovačke vlasti (1382–1482), Boka 10, Herceg-Novi, 7–31. *International Affairs Forum: Bridge over Troubled Waters* https://www.ia-forum.org/Content/ViewInternal_Document.cfm?contenttype_id=0&ContentID=8758 kartama, Sejtarija, Sarajevo.
- KEELING, D. J. 2007: Transportation geography: new directions on well-worn trails. *Progress in Human Geography*. 31. 2. pp. 217–225.
- KLEMENČIĆ, M. 2000: The Border Agreement between Croatia and Bosnia-Herzegovina: The first but not the last. *Boundary and Security Bulletin*. 7. 4. 96–101.
- Klix.ba 2022: Poznato je i službeno ime Pelješkog mosta dužine 2.404 metra <https://www.klix.ba/vijesti/regija/poznato-je-i-službeno-ime-pelješkog-mosta-duzine-2-404-metra/220617172>
- Klix.ba 2022: U Neumu zabrinuti nakon otvaranja Pelješkog mosta: Od danas ništa više neće biti isto <https://www.klix.ba/vijesti/bih/u-neumu-zabrinuti-nakon-otvaranja-pelješkog-mosta-od-danas-nista-vise-nece-biti-isto/220726128>
- KNOWLES, R. D. 2006: Transport shaping space: differential collapse in time–space. *Journal of transport geography*. 14. 6. pp. 407–425.
- KOMAR, G. 1997: Planinska sela Dračevice pod vlašću Venecije 1687–1797, Kosmos, Beograd
- LIN, W. 2019: Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond. *Journal of Transport Geography*. 81. 102436.
- LIU, K. – FU, Q. 2024: How does geopolitical risk affect international freight? *Journal of Air Transport Management*. 118. 102614.
- LUTFULLAYEVNA, F. M. 2022: Geopolitics of Transport Corridors. *International Journal on Orange Technologies*. 4. 5. pp. 1–10.
- MAGGI, E. – MAGGI, G. 1998: The Adriatic Corridor: a strategic part of the european transport network. *Promet-Traffic&Transportation*. 10. 5–6. pp. 257–264.
- MILOSAVLJEVIĆ, B. 2019: Drafting the Constitution of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes (1920). *Balkanica*. 50. pp. 225–244.
- MITCHELL, T. 2002: Rule of experts: Egypt, techno-politics, modernity. University of California Press, Berkeley, CA.
- MOCHTAK, M. – MUHAREMOVIĆ, E. 2024: The abyss of ethnic division: Two decades of discussing war in the parliament of Bosnia and Herzegovina. *Ethnopolitics*. 23. 2. pp. 127–151.
- N1info.ba 2022: Bosnian coastal town Neum sees largest ever cruise ship to sail into its bay <https://n1info.ba/english/news/bosnian-coastal-town-neum-sees-largest-ever-cruise-ship-to-sail-into-its-bay/>
- NG, A. K. – DUCRUET, C. – JACOBS, W. – MONIOS, J. – NOTTEBOOM, T. – RODRIGUE, J. P. – SLACK, B. – TAM, K.C. – WILMSMEIER, G. 2014: Port geography at the crossroads with human geography: between flows and spaces. *Journal of Transport Geography*. 41. pp. 84–96.
- NURKOVIĆ, R. – REWUCKI J. 2018: Economic relations of Bosnia and Herzegovina and Islamic countries. *Folia Geographica*. 60. 2. 49 p.
- PAP N. 2020: Kapcsolati terek és helyek: Magyarország és a Balkán. PTE Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs. 232 p.
- PETRAK, M. 2006: Should Croatia Declare an Exclusive Economic Zone? *Pravnik: časopis za pravna i društvena pitanja*. 40. 83. pp. 123–136.
- POLETAN JUGOVIĆ, T. 2006: The integration of the Republic of Croatia into the Paneuropean transport corridor network. *Pomorstvo*. 20. 1. pp. 49–65.
- PUSIĆ, E. 1997: Hrvatska središnja državna uprava i uspredni upravni sustavi. Školska knjiga.
- PUZ, G. – RADIĆ, J. 2015: The Adriatic-Ionian Transport Corridor. In *IRF Europe & Central Asia Regional Congress 2015*.

- REMÉNYI P. 2011: An Emerging Border of an Emerging State? The Case of the IEBL and the Republika Srpska of Bosnia-Herzegovina. *EuroTimes*. 11.
- REMÉNYI P. 2012: The statehood of Bosnia-Herzegovina according to the Hartshorne model. *Historia Actual Online*. 27.
- REMÉNYI P. 2019: A nyugat-balkáni területi rendezés és a térség új geopolitikája. *Mediterrán és Balkán Fórum*, 13. 3.
- REMÉNYI P. 2020: Border disputes and water conflicts in the Western Balkans. In: KACZIBA P.–GLIED V. (szerk.): *Water Stress: Emerging Challenges of Global Water Scarcity*. PTE BTK, Pécs. pp 107–121.
- REMÉNYI P.–CSAPÓ D. G. 2021: A szállítási infrastruktúra fejlesztése és a geopolitika összefüggései a Nyugat-Balkánon. *Földrajzi Közlemények*. 145. 1. pp. 17–31.
- 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.
- ŠABANOVIĆ, H. 1982: *Bosanski pašaluk*. Svjetlost, Sarajevo.
- ŠABIĆ, S.–BORIĆ, S. 2016: Crossing Over: A Perspective on Croatian Open Border Issues. <https://irmo.hr/publications/22968/>
- Sarajevo Times 2025: Tourists From Around the World Expected as Promising Season Begins in Neum <https://sarajevotimes.com/tourists-from-around-the-world-expected-as-promising-season-begins-in-neum/>
- ŠEHIĆ, Z.–TEPIĆ, I. 2002: *Povijesni atlas Bosne i Hercegovine: Bosna i Hercegovina na geografskim i historijskim*
- SHAW, J.–SIDAWAY, J. D. 2011: Making links: On (re) engaging with transport and transport geography. *Progress in Human Geography*. 35. 4. pp. 502–520.
- SMITH, A. K.,–BARKHOF, S. (Eds.). 2018: *War, Experience and Memory in Global Cultures Since 1914*. Abingdon/New York: Routledge.
- SPAHIĆ, M.–BUŠATLIJA–JEKAUC, A.–TEMIMOVIĆ, E.–JAHIC, H.–MEZETOVIĆ, A. 2014: Sutorina – usurped geographical territory of Bosnia and Herzegovina. *Acta Geographica Bosniae et Herzegovinae*. 2. pp. 5–19.
- SPAHIĆ, M. 2017: Some problems of borders of Bosnia and Herzegovina. *Acta Geographica Bosniae et herzegovinae*. 8. pp. 5–23.
- SPAHIĆ, M.–BUŠATLIJA–JEKAUC, A.–TEMIMOVIĆ, E.–JAHIC, H.–MEZETOVIĆ, A. 2014: Sutorina – usurped geographical territory of Bosnia and Herzegovina. *Acta Geographica Bosniae et Herzegovinae*. 2. pp. 5–19.
- TUNO, N.–MULAHUSIĆ, A.–KOZLIČIĆ, M.–OREŠKOVIĆ, Z. 2011: Border Reconstruction of Bosnia and Herzegovina's Access to the Adriatic Sea at Sutorina by Consulting Old Maps. *Kartografija i geoinformacije (Cartography and Geoinformation)*. 10. 16. pp. 26–55.
- Večernji list 2023: Neum doživio turistički procvat, očekuje se rekordna sezona: „Svi kapaciteti su popunjeni” <https://www.vecernji.hr/vijesti/neum-doživio-turisticki-procvat-očekuje-se-rekordna-sezona-svi-kapaciteti-su-popunjeni-1694683>
- Vlada Republika Srpska 2013: *Prostornog Plana Republike Srpske do 2025. Godine* <https://www.vladars.net/sr-SP-Cyrl/Vlada/Ministarstva/mgr/Documents/Nacrt%20draft%2025%2011%202013.pdf>
- WOLFF, S.–LIECHTENSTEIN, S. 2021: Engagement with China: Why and How? In *OSCE Insights 2021*. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG. pp. 27–38.
- ŽEPIĆ, F. 2018: S2: Towards Improved Mobility and Connectivity Adriatic-Ionian Corridor: a corridor linking two macro-regions https://transport.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/2/2019/09/S2-6_Alcorridor_DRTD2018_FZepic.pdf