

SZÁNTÓ Ákos

PhD-hallgató

Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola, Pécs

PhD student

University of Pécs, Doctoral School of Earth Sciences, Pécs, Hungary

email: akosszanto92@gmail.com

A CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO MEGAPROJEKT FŐBB GEOPOLITIKAI HATÁSAI A DÉL-AMERIKAI RÉGIÓBAN

THE MAIN EFFECTS OF THE CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO MEGAPROJECT IN THE SOUTH-AMERICAN REGION

ABSTRACT

The *Corredor Ferroviario Bioceánico* project is a high-speed rail investment that connects three Latin American countries – Brazil, Bolivia, and Peru – and establishes a rail link between Santos on the Atlantic coast and Puerto Ilo on the Pacific coast. This transport project could significantly increase the economic cohesion not only between these three countries but also could have a positive impact on the other countries in this region. The project is also capable of changing the geopolitical situation of Bolivia and Brazil. The planned investment could change Bolivia's relationship with Chile and Bolivia's access to the Pacific Ocean, while Brazil's regional position could be stronger and could modify its relationship with China.

Kulcsszavak: Dél-Amerika, Corredor Ferroviario Bioceánico projekt, Kína, világkereskedelem

Keynotes: South-America, project of Corredor Ferroviario Bioceánico, China, world trade

Bevezetés

A hidegháborút követően Latin-Amerika szerepe a világgazdaságban egyre fontosabbá vált. A demokratikus átmenetek, és a piaci liberalizáció következtében a térség országainak gazdasága növekedésnek indult. A 2008-as gazdasági válság is enyhébben érintette a régiót, a globális kihívások azonban itt is jelentkeztek. A térségben is megfigyelhetjük regio-

nális hatalmak felemelkedését, melyek közül Mexikó és Brazília a legjelentősebbek. Utóbbi globális tényezővé is vált. A feltörekvő ázsiai hatalom, Kína is igyekszik kapcsolatait elmélyíteni a régióban, főként gazdasági téren. A 2000-es években tapasztalható növekedés hatására jelentős kereskedelmi partnerévé vált Kína a latin-amerikai országoknak, főként Brazíliának és Chilének.¹ A kereskedelem növeléséhez elengedhetetlen az új, alternatív közlekedési útvonalak kialakítása. Jelen tanulmány egy ehhez hasonló közlekedési korridor, a *Corredor Ferroviario Bioceánico* kialakításának főbb hatásait igyekszik bemutatni. A projekt mélyebb vizsgálatát megelőzően szükséges röviden áttekinteni a megaprojektek általános jellemzőit.

1. A megaprojekt, mint jelenség

A megaprojekt napjainkban egyre elterjedtebb jelenség. Azokat a beruházásokat illelhetjük ezzel a névvel, amelyek komplexitása, mérete, és anyagi értéke alapján túlmutatnak a korábbi időszakban végrehajtott beruházásokon. Ezek a projektek általában több éves időtartamú beruházások, amelyek több milliárdos befektetéseket igényelnek, és grandiózus terveket kívánnak megvalósítani. Napjainkban egyre több helyen találkozzunk megaprojektekkel, nem pusztán a fejlett országokban, hanem megtalálhatóak a fejlődő országokban is. E projektekre jellemző, hogy a kezdeti költségvetést a nem várt nehézségek nagymértékben megnövelik, akár az eredeti tervek többszörösére is. A plusz költségek nagy megterhelést róhatnak az egyes államokra, és akár költségvetési egyensúlytalanságok is kialakulhatnak, még az olyan nagymértékben fejlődő országokban is, mint amilyen Kína.²

A beruházások gyakorta nem fordítanak kellő figyelmet a környezeti, és a szociális hatások előzetes vizsgálatára, illetve előfordul, hogy nem megfelelően végezték el az elemzéseket. A kivitelezők igyekeznek olyan érvekkel meggyőzni a lakosságot, amelyek kiemelik a projekt pozitív hatását az adott régió fejlődésében, míg a negatív hatásokat igyekeznek elhallgatni. Az építkezések folyamán felmerülő problémák, amennyiben nem kezelik őket kellő odafigyeléssel, megoszthatják a közösséget, és a projektet is veszélybe sodorhatják. Az ilyen nagyszabású beruházásoknál sokkal élesebb kritikát fogalmaznak meg az előzetes környezeti és társadalmi hatástanulmányokkal, valamint a költségelemzésekkel kapcsolatban, mint egyéb projektekkel szemben tennék.³

A civil szféra megerősödésével, és jelentőségének növekedésével, sokkal nagyobb hangsúlyt kaptak olyan faktorok, mint az átláthatóság, a jó kormányzásra törekvés, és a civilek részvétele az adminisztratív dön-

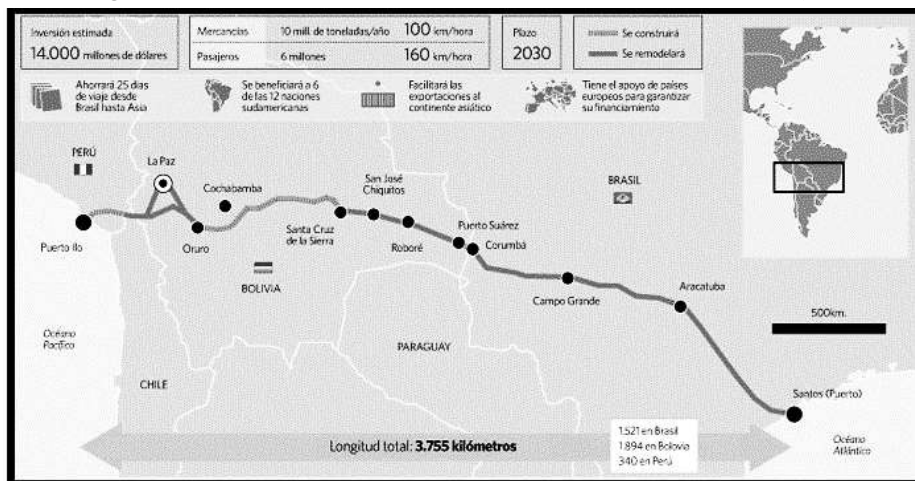
téshozatalokban. Ezeket a kívánalmakat a megaprojektek kivitelezői gyakran megsértik, mivel kontraproduktívnak tartják a beruházás elindításának folyamatában. A társadalom gyakran tekint ellenségesen a nagyméretű projektekre, mivel félnek attól, hogy a döntéshozatalban háttérbe szorúlnak, aminek köszönhetően egyenlőtlenül részesülnek a projekt kockázataiból és nyereségeiből.⁴

2. A Corredor Ferroviario Bioceánico projekt

A *Corredor Ferroviario Bioceánico* egy dél-amerikai megaprojekt, amely egy vasúti korridort alakítana ki a szubkontinens keleti és nyugati széle között, összekötve Peru és Brazília óceáni kikötőit, az Atlanti-óceán partján található Santost és a Csendes-óceánnál lévő Puerto Ilot. E két ország mellett még Bolívia érintett a beruházásban.⁵ A projekt ötlete Evo Morales bolíviai elnök és Xi Jinping kínai pártfőtitkár 2013-as találkozásán merült fel. A közlekedés fejlesztését mindkét vezető fontosnak tartotta a két ország kapcsolatainak elmélyítésében.⁶

Dél-Amerika csendes-óceáni és atlanti-óceáni partjának szárazföldi összekötése jelentős hatást gyakorolna a térség gazdaságára, kereskedelmére, valamint gazdasági integrációk egységesítését is elősegítené.⁷ A projekt jelentősen növelheti a gazdasági kohéziót nem pusztán e három ország között, hanem kedvező hatással lehet Argentína, Uruguay, és Paraguay gazdaságára is. A projekt mögött azonban mély történelmi ellentétek is fellelhetők Chile és Bolívia között, amely még a 19. század végi csendes-óceáni háborúig nyúlik vissza.⁸ A projekt az interregionális kapcsolatokat is erősítené a régió, és Kína között. Emellett, több spanyol cég is – köztük a Sacyr, Ferrovial, Acciona – igyekszik részt venni a vállalkozás kivitelezésében, amely a spanyol gazdasági pozíciók erősödésével járhat. Maga a projekt jelenlegi becslések szerint 12 milliárd dollárba kerülne. A 3700 km vasút nagy részét felújítanák, egy kisebb részét pedig megépítenék. A vonalon 100 és 160 km/h közötti sebességgel közlekedhetnek a szerelvények, amelyek évente 10 millió tonna árut, és 6 millió utast szállítana. A projekt tervezett befejezése 2030-ra várható.⁹ A beruházás segítségével áthidalható a kontinens egyik legnagyobb természeti akadálya az Andok hegység, amely megnehezíti a szubkontinens keleti-nyugati irányú összekötését.¹⁰

1. ábra: A Corredor Ferroviario Bioceánico projekt tervezett útvonala
 Figure 1.: Planned path of Corredor Ferroviario Bioceánico project



Forrás: Semprún, África – Mesones, Javier (2018)

A projektek hatásainak nem pusztán gazdasági oldalát érdemes megvizsgálni, hanem annak geopolitikai dimenziót is. A beruházások képesek módosítani térség kereskedelmi útvonalait, amely hatást gyakorol az adott államok gazdaságára és politikai kapcsolataira egyaránt. A projekt esetében két olyan aspektusra érdemes kitérni, amelyek a régió gazdasági helyzete mellett, a politikai dimenzióra is hatást gyakorol.¹¹ Ez egyik ilyen tényező a Brazília és Kína közötti kereskedelmi útvonal lerövidülése, míg a másik Bolívia csendes-óceáni kereskedelmi útvonalának módosulása, amely kihathat szomszédjával, Chilével való viszonyára is. A továbbiakban e két szempont részletesebb elemzését végezzük el.

3. A projekt főbb hatásai

3.1. Brazília és Kína kereskedelmi útvonalának lerövidítése

Brazília Dél-Amerika legnagyobb területű, és lakosságú állama, a latin-amerikai térség vezető hatalma mind gazdasági, mind politikai értelemben. Az ország gazdasági fejlődésében egyre fontosabb szerepe van az ázsiai országokkal – különösen Kínával – folytatott kereskedelemnek. A kereskedelemben mind az import, min az export tekintetében növekedett Ázsia szerepe, és ezzel párhuzamosan csökkent az olyan térségek szerepe, mint az Európai Unió és az Amerikai Egyesült Államok. 2010-ben az Ázsiába irányuló import és az export is közelített a teljes import-export harmadához.¹²

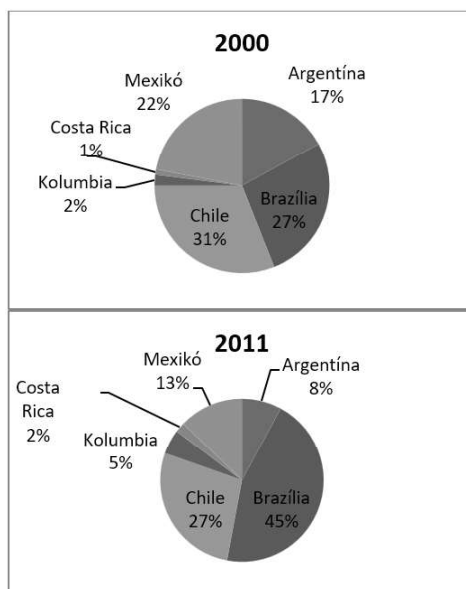
1. táblázat: Brazília külkereskedelmének alakulása 2008 és 2010 között (%-ban)
Table 1.: Foreign trade of Brasilia 2008–2010

	2008		2009		2010	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export
Ázsia	27,2	18,9	28,3	26,3	30,9	27,9
Európai Unió	20,9	25,9	22,9	22,2	21,5	21,4
Latin-Amerika	16,4	23,4	17,8	23,3	17,0	23,4
USA	14,9	14,0	15,8	10,3	15,0	9,6
Afrika	9,1	5,1	6,6	5,7	6,2	4,6
Közél-Kelet	3,6	4,1	2,5	4,9	2,6	5,2
Kelet-Európa	3,1	2,8	1,6	2,2	1,7	2,4
Egyéb	4,8	5,8	4,5	5,0	5,1	5,2

Forrás: Pólyi Csaba (2011b)

A Kínával folytatott kereskedelemben a régió belül Brazília szerepe folyamatosan erősödött. Az alábbi grafikonon jól látható a növekedés tendenciája. A jelenlegi évtizedben már Brazília nevezhető Kína legjelentősebb régióbeli kereskedelmi partnerének, Chile kedvezőbb földrajzi elhelyezkedése ellenére is. A kapcsolat ilyen irányú elmélyülése stratégiai fontossá teszi a két ország közötti kereskedelmi útvonalat, amelynek egyik legfőbb hátránya a földrajzi távolság.¹³

2. ábra: Kína és egyes latin-amerikai országok kereskedelmi volumene 2000-ben és 2011-ben
Figure 2.: Commerce volume of China and some countries of South-America



Forrás: OECD/WTO (2015)

A két ország között jelenleg a Panama-csatornán keresztül vezető, majdnem 26 ezer kilométernyi távolságot 67 nap alatt képesek a kereskedelmi szállítóeszközök megtenni. Ezzel szemben Chile és Kína közötti kereskedelmi utat 38 nap alatt lehet megtenni. A távolság lerövidítésének egyik lehetséges alternatívája lehet egy Dél-Amerikát átszelő szárazföldi közlekedési korridor.¹⁴ A vasúti mellett a közúton is lehetséges az áruk eljuttatása az Atlanti- és a Csendes-óceán partjai között. A vasúti szállítás során azonban nagyobb árutömeg mozgatható, így a vasúti beruházás még gazdaságosabbá teheti a kereskedelmet.¹⁵

3. ábra: A Brazília és Kína közötti kereskedelmi útvonalak
Figure 3.: Trade paths of between China and Brasilia



Forrás: FC Central Andino S.A.

A Corredor Ferroviario Bioceánico projekt elkészülte esetén a Santos–Puerto Ilo távolságot 4 nap alatt lehetne megtenni. Így az út Kínáig 42 napot venne igénybe, amely fél hónappal lenne rövidebb a jelenlegi, Panama-csatornán keresztül vezető útnál.¹⁶ Bár a Panama-csatorna kiterjesztése következtében az ott áteresztendő áru mennyisége jelentősen megnövekedett a 2016-os nyitást követően,¹⁷ időben így is sokkal kedvezőbb feltételek mellett történhet a kereskedelem vasúton Brazília és Kína között. Az így lerövidült kereskedelmi útvonal tovább erősítheti a brazil-kínai kereskedelmi kapcsolatokat, főként a brazil szénhidrogének exportját az erre éhes kínai gazdaság számára. Ezáltal Brazília regionális jelentősége tovább növekedhet, és a globális pozícióját is erősítheti, feltéve, ha az ország vezetői képesek a belső gazdasági-társadalmi problémák megoldására.¹⁸

3.2. Bolíviai csendes-óceáni kereskedelmi útvonalának módosulása

Bolívia – Paraguay mellett – Latin-Amerika azon állama, amely napjainkban nem rendelkezik tengerparttal. A *landlocked* államok számára jelentős hátrány a tengerpart hiánya, az ugyanis megnehezíti az óceánon túli kereskedelmet. Bolívia lehetőségeit az is nehezíti, hogy a szomszédos, tengerparttal rendelkező Chilével történelmi ellentétek terhelik a kapcsolatot. A Bolívia és Chile közötti ellentétek a 19. század második felére, az úgynevezett Salétromháborúra vezethető vissza.¹⁹

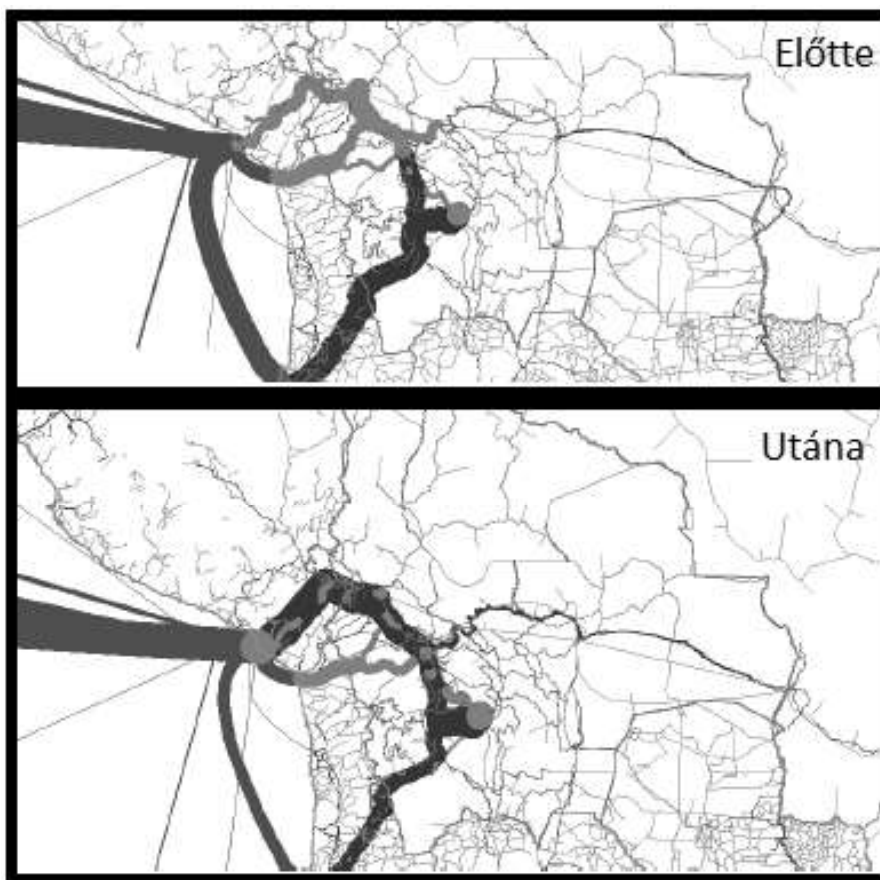
Az 1879 és 1884 közötti konfliktus során Bolívia és Peru szövetsége vereségét szenvedett Chilétől, mind tengeren mind szárazföldön. 1884. április 4-én írták alá a Valparaisoi egyezményt, amely véget vetett az ellenségeskedésnek és normalizálta a kereskedelmi kapcsolatokat a két Bolívia és Chile között. Bolívia tengerparti részét át kellett adnia Chilenek. Arica kikötőjét azonban használhatta Bolívia, de a kikötői vámoknak a 25%-a Chilét illette, 40%-a egy korábbi chilei kölcsönt törlesztett, és csak a fennmaradó 35% illette Bolíviát. A Valparaisoi megállapodás csak fegyverszünet volt. A végleges békeszerződést csak körülbelül 20 évvel később kötötték meg. 1904. október 20-án Bolívia és Chile megkötötte a békeszerződést, valamint egy kereskedelmi egyezményt is. Ebben megerősítették az Atacama-sivatag feletti, valamint Mejillones, Cobija, Tocopilla, és Antofagasta kikötők feletti chilei befolyást. Chile kompenzálta a bolíviai veszteségeket, vámmentességet engedélyezett Bolíviának Arica és Antofagasta kikötőjében, valamint ígéretet tett egy vasútvonal építésére Arica, és Bolívia fővárosa, La Paz között. A vasút 1911-ben készült el, és később bolíviai tulajdonba került. Bolívia az elvesztett tengerpart visszaszerzéséről a későbbiekben sem tett le, ezért a két ország kapcsolata mind a mai napig ingatag maradt.²⁰

A legutóbbi tárgyalások a két ország között 2012-ig tartottak. Ezt követően Bolívia a hágai nemzetközi bírósághoz fordult a kérdés rendezése érdekében. A Bolíviának kedvező ítéletre azonban nem sok esély volt tekintve, hogy az Amerikai Államok Szervezete 2012-ben egy olyan határozatot hozott, hogy a vitát a két államnak kell rendeznie, harmadik fél döntőbíráskodása nem vehető igénybe. Az eljárás 2013 és 2015 között zajlott, a jogerős ítéletet pedig 2018 októberében hirdették ki, amely alapján Chile nem kötelezhető arra, hogy területet adjon át Bolíviának, illetve – az AÁSZ korábbi döntése alapján – a vitát kétoldalú tárgyalásokkal kell rendezni.²¹

Bolívia nemzeti identitásában a mai napig fontos helyet foglal el az elvesztett tengerpart. Mind a mai napig létezik bolíviai flotta, a tengernek március 23-án hivatalos ünnepnapja van, illetve 2011 óta a nemzeti ün-

nepeken eléneklik a Tengerpart Himnuszát. A tengerpart visszaszerzésének vágya, és az ehhez kapcsolódó Chile ellenes érzelmek képesek kohéziót kovácsolni a bolíviaiak között. Ennek is köszönhető, hogy az ország kormányai politikai nézetektől függetlenül igyekeztek a tengeri kijárat visszaszerzését elérni. A geopolitikai, és gazdasági szempontok mellett tehát társadalmi vonatkozásai is vannak a kérdésnek.²²

4. ábra: A bolíviai kereskedelmi útvonal módosulása a projekt hatására
Figure 4.: Changing of Bolivian trade path



Forrás: Crespo-Pereira et al.

A Corredor Ferroviario Bioceánico projekt Bolívia gazdasági érdekei mellett ebben a kérdésben is fontos szerephez juthat. Nem véletlen, hogy a bolíviai kormány nagy erővel igyekszik a projektet promótálni. Az alábbi ábra az elkészült projekt hatásait kívánja ábrázolni. Jól látható, hogy jelenleg a bolíviából érkező szállítások döntő része közúton érkezik a perui Puerto Ilo, és a chilei Arica kikötőjébe. Vasúton Antofagasta ki-

kötőjébe irányul kereskedelem jelentős rész. Jelenleg tehát Bolívia kereskedelmében fontos közvetítő szerepe van Chilének, amely tény a kétoldalú tárgyalások során Bolíviának kedvezőtlen pozíciót biztosít. A projekt megvalósulása esetén azonban a vasúti szállítás válik fontossá, és földrajzilag is áthelyeződnek a súlypontok. Puerto Ilo szerepe jelentősen felértékelődik, ezzel párhuzamosan Antofagasta irányába kisebb kereskedelem irányulna. A közúti szállításban az Arica irányába vezető kereskedelem csak minimálisan csökken, összességében viszont a vasút válik döntővé a kereskedelemben. Az így Peruba áthelyeződő súlypontok lehetővé teszik Bolíviának, hogy a tengerpart kérdésében folytatott kétoldalú tárgyalásokban a Chilén átmenő tranzit szerepe minimálissá váljon, amely összességében javítja a bolíviai tárgyalási pozíciót.²³

A szárazföldi szállítási lehetőségek mellett, a vízi úton történő kereskedelem is lehetséges opció, ugyanis a Paraguay-Parana folyókon az Atlanti-óceánra is kijuthatnak Bolíviából az áruk. Ez az útvonal segítségével nem pusztán az Atlanti-óceánra juthatnak el a bolíviai áruk, hanem tranzitként is működhetne a Csendes-óceán felől, amely Bolívia számára nagyobb haszonnal is járhat. Ahhoz azonban, hogy ez a tranzit-szállítás gazdaságosan működhessen, szükséges a vasúti korridor is.²⁴

A stratégiai pozíciók átrendeződése mellett Bolívia gazdaságának növekedése szempontjából is fontos a vasúti korridor. A nyersanyagok (lítium, szénhidrogének) exportja fontos hajtóereje az ország gazdaságának. A Corredor Ferroviario Bioceánico projekthez kapcsolódó hatástanulmány elemzése szerint a bolíviai kivitel nagymértékben fog növekedni a következő félévszázad során. A 2021-es évre nagyságrendileg 10 millió tonnás éves kivitellel számolnak, amely a 2055-ös esztendőre majdnem 25 millió tonnára emelkedne.²⁵

4. Összegzés

A Corredor Ferroviario Bioceánico projekt jelentős hatásokat gyakorolhat a dél-amerikai régió gazdaságára. Elemzésünkben a beruházás két aspektusát vizsgáltuk meg: a Brazília–Kína relációjában bekövetkező változásokat, illetve Bolívia csendes-óceáni kereskedelmi útvonalának módosulási lehetőségét. Az első esetben látható, hogy Brazília az utóbbi időben egyre növekvő, Kínába irányuló kereskedelmi kapcsolatai dinamikusan növekedtek. A két ország közötti kereskedelmi kapcsolat további elmélyülését azonban a földrajzi távolság hátráltathatja. A projekt segítségével ezt a távolságot le tudnák rövidíteni, amely a brazil szénhidrogén-kivitel szempontjából is lényeges elem. A második esetben Bolívia Csendes-óceán felé irányuló kereskedelmi útvonalát módosítaná a

beruházás, így az ország kevésbé függne a chilei tranzitkereskedelemtől. A bolíviai nyersanyag-kivitel szempontjából is előnyös a projekt, mivel nagyobb mennyiség szállítását is lehetővé tenné a jövőben.

JEGYZETEK/NOTES

1. Pólyi Csaba (2011a): Latin-Amerika helyzete a nemzetközi pénzügyi válság után. In: Majoros Pál (szerk.): Régiók a világgazdaságban. Perfekt, Budapest. pp. 322–351.
2. Flyvbjerg, Bent–Bruzelius, Nils–Rothengatter, Werner (2003): *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press. Cambridge. 218. p.
3. I. m. 218. p.
4. I. m. 218. p.
5. Grey, Eva (2018). The Bi-Oceanic Corridor: a new railroad to rival maritime freight? In: *Railway Technology*, 2018. 04. 30. (<https://www.railway-technology.com/features/the-bi-oceanic-corridor-a-new-railroad-to-rival-maritime-freight/>) (Megtekintés dátuma: 2019. 01. 10.)
6. Semprún, África–Mesones, Javier (2018): España peleará por la „conquista” del tren bioceánico que unirá Brasil y Perú. *El Economista*. (<https://www.eleconomista.es/transportes/noticias/9352074/08/18/Espana-peleara-por-la-conquista-del-tren-bioceanico-que-unira-Brasil-y-Peru.html>) (Megtekintés időpontja: 2018. 09. 04.)
7. Fischer Ferenc (2015). Ibero-Amerika országai a 21. század eleji globális geopolitikai sakkjátlán. In: Ferwagner Péter–Garaczi Imre–Kalmár Zoltán (szerk.): *Mediterrán perspektívák*. Stratégiakutató Intézet, Budapest. pp. 165–188.
8. Grey, Eva (2018) i. m.
9. Semprún, África–Mesones, Javier (2018) i. m.
10. Crespo-Pereira, Diego–Rios-Prado, Rosa–Gregorio-Vicente, Oscar de (2014): Mode Choice Modelling for the Assessment of an International Railway Corridor. In: BRUZZONE, A. G. et al. (szerk.): *Proceedings of the Int. Conf. on Harbor Maritime and Multimodal Logistics M & S*. pp. 188–193.
11. Grey, Eva (2018) i. m.
12. Pólyi Csaba (2011b): Brazília geopolitikai felértékelődése az ezredfordulón. In: Majoros Pál (szerk.): Régiók a világgazdaságban. Perfekt, Budapest. pp. 266–282.
13. (2015): *Latin-American economic outlook 2016. Towards a new partnership with China*. OECD Publishing, Paris. 219. p.
14. Corredor Ferroviario Bioceánico. Central. Estudio complementario de trazo, trazado y alineamiento definitivo. Estudio de diseño básico preliminar del CFBC y costos de construcción y operación. (https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade_proposals/CORREDOR%20FERROVIARIO.pdf) (Megtekintés időpontja: 2019. 01. 03.) 19. p.

15. Fischer Ferenc (2015) i. m. pp. 165–188.
16. Corredor Ferroviario Bioceánico i. m. 19. p.
17. Ryszard, Daniel (2016): Panama Canal opens its gates to more and larger vessels. *Inzynieria Morska I Geotechnika*, 2016(4). pp. 242–253.
18. Pólyi Csaba (2011b) i. m. pp. 266–282.
19. Deák Máté (2019): Chile és Bolívia államközi konfliktusainak áttekintése a XIX–XXI. században. In: Pap Norbert–Lilón, Domingo–Szántó Ákos (szerk.): *A tér hatalma – a hatalom terei*. PTE TTK, Pécs. pp. 51–57.
20. Mccray, Daniel (2005): *Eternal Ramifications of the War of the Pacific*. University of Florida. 99. p.
21. Deák Máté (2019) i. m. pp. 51–57.
22. Szente-Varga Mónika (2016): Társadalmi és politikai tendenciák Bolíviában a 21. században. In: *Nemzet és Biztonság*, 2016/2 pp. 3–16.
23. Crespo-Pereira, Diego–Rios-Prado, Rosa–Gregorio-Vicente, Oscar de (2014) i. m. pp. 188–193.
24. Crespo-Pereira, Diego–Rios-Prado, Rosa–Gregorio-Vicente, Oscar de (2014) i. m. pp. 188–193.
25. Corredor Ferroviario Bioceánico i. m. 19. p.

FELHASZNÁLT IRODALOM/REFERENCES

- Corredor Ferroviario Bioceánico. Central. Estudio complementario de trazo, trazado y alineamiento definitivo. Estudio de diseño básico preliminar del CFBC y costos de construcción y operación. (https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade_proposals/CORREDOR%20FERROVIARIO.pdf) (Megtekintés időpontja: 2019. 01. 03.) 19. p.
- Crespo-Pereira, Diego–Rios-Prado, Rosa–Gregorio-Vicente, Oscar de (2014): Mode Choice Modelling for the Assessment of an International Railway Corridor. In: BRUZZONE, A. G. et al. (szerk.): *Proceedings of the Int. Conf. on Harbor Maritime and Multimodal Logistics M & S*. pp. 188–193.
- Deák Máté (2019): Chile és Bolívia államközi konfliktusainak áttekintése a XIX–XXI. században. In: Pap Norbert–Lilón, Domingo–Szántó Ákos (szerk.): *A tér hatalma – a hatalom terei*. PTE TTK, Pécs. pp. 51–57.
- Fischer Ferenc (2015): Ibero-Amerika országai a 21. század eleji globális geopolitikai sakkjáblán. In: Ferwagner Péter–Garaczi Imre–Kalmár Zoltán (szerk.): *Mediterrán perspektívák*. Stratégiakutató Intézet, Budapest. pp. 165–188.
- Flyvbjerg, Bent–Bruzelius, Nils–Rothengatter, Werner (2003): *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge University Press. Cambridge. 218. p.
- Grey, Eva (2018): The Bi-Oceanic Corridor: a new railroad to rival maritime freight? In: *Railway Technology*, 2018. 04. 30. (<https://www.railway-technology.com/features/the-bi-oceanic-corridor-a-new-railroad-to-rival-maritime-freight/>) (Megtekintés dátuma: 2019. 01. 10.)

- Mccray, Daniel (2005): *Eternal Ramifications of the War of the Pacific*. University of Florida. 99. p.
- Pólyi Csaba (2011a): Latin-Amerika helyzete a nemzetközi pénzügyi válság után. In: Majoros Pál (szerk.): *Régiók a világgazdaságban*. Perfekt, Budapest. pp. 322–351.
- Pólyi Csaba (2011b): Brazília geopolitikai felértékelődése az ezredfordulón. In: Majoros Pál (szerk.): *Régiók a világgazdaságban*. Perfekt, Budapest. pp. 266–282.
- Ryszard, Daniel (2016): Panama Canal opens its gates to more and larger vessels. *Inzynieria Morska I Geotechnika*, 2016(4). pp. 242–253.
- Semprún, África–Mesones, Javier (2018): España peleará por la „conquista” del tren bioceánico que unirá Brasil y Perú. *El Economista*. (<https://www.eleconomista.es/transportes/noticias/9352074/08/18/Espana-peleara-por-la-conquista-del-tren-bioceanico-que-unira-Brasil-y-Peru.html>) (Megtekintés időpontja: 2018. 09. 04.)
- Szente-Varga Mónika (2016): Társadalmi és politikai tendenciák Bolíviában a 21. században. In: *Nemzet és Biztonság*, 2016/2. pp. 3–16.