

KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEWS

Erdősi F. (2017): A Közel-Kelet közlekedése (Publikon Kiadó, Pécs, 670 o.)

FLEISCHER TAMÁS

FLEISCHER Tamás: kutató, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Világgazdasági Intézet; 1097 Budapest, Tóth Kálmán u. 4.; fleischer.tamas@krtk.mta.hu; <https://orcid.org/0000-0002-8049-1561>

Tamás FLEISCHER: researcher, Institute of World Economics, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences; Tóth Kálmán u. 4., H-1097 Budapest, Hungary; fleischer.tamas@krtk.mta.hu; <https://orcid.org/0000-0002-8049-1561>

Erdősi Ferenc professzor karosszékben járja a világot. Legutóbbi nagyobb kötetei, így a Kelet-Európa közlekedése (Erdősi 2009), az Afrika közlekedése (Erdősi 2011), A közeledő Távolság: A transeurázsiai közlekedési kapcsolatok jelene és jövője (Erdősi 2013) és a Törökország közlekedése (Erdősi 2015) után azt mondhatjuk, *menetrendszerűen* érkezett a 2017-es kötet a Közel-Kelet közlekedéséről.

Erdősi monográfiái páratlanul gazdag és alapos gyűjteményei egy-egy térség közlekedési összefüggéseinek, alapadatainak és problémáinak, beágyazva mindezt az adott országcsoport társadalmi és gazdasági összefüggéseibe.

Közel-Keletet illetően a *Bevezetés* kitér arra, hogy míg az infrastruktúra mennyiségi adatai általában begyűjthetők, összevethetők, addig az azon lebonyolódó forgalomra (utasszámra vagy árutonnára) vonatkozóan az adatforrások nagyon hiányosak, még leginkább a légiforgalomban érhetőek el – és az egyes országok között is nagy eltérések mutatkoznak. Márpedig Erdősi elsősorban alapadatokból, elemi adatbázisokból szeret építkezni, és előnyben részesíti, ha maga építheti össze az adatokat nagyobb egységekké, amelyekből azután következtetéseket lehet levonni.

A vaskos és négy részre tagolt kötetben két rövidebb, 25-30 oldalas rész foglalkozik általános kérdésekkel: az első a *térség társadalmi és gazdasági körülményeivel*, a második a közlekedés átfogó kérdéseivel.

Az előbbi megállapítja, hogy két nagy termelési struktúraváltás jellemezte a Közel-Kelet gazdaságának utóbbi évtizedeit. A huszadik század közepéig a csapadékszegény vidékeken hagyományos mezőgazdaságon és halászaton ala-



puló termelés folyt, kisszámú népességet látva el, és csak a folyók mentén adva lehetőséget a népesség koncentrációjára. Ezt a gazdálkodást váltotta föl először a szénhidrogénmezők kitermelésén alapuló ipari tevékenység. Az érintett országokban az ebből származó jövedelem lehetővé tette, hogy lényegében mindent, ami a fejlődéshez szükséges, importból biztosítson az ország a maga számára. Ezt a „nyersanyagért árucikkeket” cserélő gazdálkodást változtatta meg a következő lépés: egyrészt az exportálandó energiahordozók feldolgozottsági szintjének emelése irányába, másrészt az importált termékek hazai gyártásának a kiépítésével, majd a szolgáltatások és a tudásipar, oktatás fejlesztésével. (Ugyanakkor kétségtelen, hogy ahol ez bekövetkezett, ott a bőven rendelkezésre álló pénz és energia következtében igen pazarló fejlesztési mintázatot követtek, a városokat tulajdonképpen a huszadik századi autós dominancia bővületében építve ki – egy olyan időszakban, amikor a fejlett országok városaiban már a visszautat keresik a közterületeknek a városi élethez és funkciókhoz jobban alkalmazkodó újraosztása felé.)

A közlekedés átfogó kérdéseivel foglalkozó második rész Közél-Keletnek a nemzetközi, majd az interkontinentális és globális közlekedésben játszott szerepét tárgyalja, történeti felvezetéssel, rámutatva a hajózás, a csővezetékes szállítás, illetve a légi személyszállítás térhódítására. A Távol-Keletet Európával összekötő útvonalon lévő Közél-Kelet mind a hajózásban, mind pedig a légi forgalomban tranzitárúk potenciális logisztikai és disztribúciós kezelésében kapott szerepet. A kötet ennek kapcsán kiterjedten tárgyalja a Kína és Európa, továbbá a Közép-Ázsia és a déli tengerpartok közötti útvonalakon felmerült szárazföldi korridorokat. (Amíg azonban ezek a térséget átmetsző *tranzitkapcsolatok* maradnak, addig a kiválasztásukban a végső szót a kiinduló, illetve a célállomásokon érdekelt felek fogják kimondani – így a Közél-Kelet számára meghatározó, de külső adottságot fognak jelenteni.)

A kötet harmadik része harmadfélszáz oldalon az *egyres közlekedési alágazatok* veszi sorra és mutatja be, történeti kialakulásuktól a jelenlegi helyzetükig.

A térség *vasútépítésének* története tükrözi azt a jelentőséget, amit a 19. században a fogatokkal és a gyalogkaravánokkal szemben a vasút a szárazföldi kapcsolatokban megjelenített. Tulajdonképpen az első tényleges szárazföldi összeköttetést adta meg kiterjedtebb országok távoli részei között. Az első világháborúig az oszmán birodalom, bár európai részeit jórészt elvesztette, Ázsiában uralta mind a Földközi-tenger és a Vörös-tenger keleti, mind pedig a Perzsa-öböl nyugati partsávját. A századfordulón mindkét sávban megindultak a vasútépítések, de már az elkészültük előtt felbomlott a térség birodalmi egysége, és a vasutak egymással ellenséges kisebb országok belső, esetenként periferikus elhelyezkedésű szakaszaiként elvesztették várt jelentőségüket, nevezetesen összefüggő szállítási alternatívát nyújtani a Szuzei-csatorna monopolhelyzetével szemben. Szaúd-Arábia pedig e vonalaktól függetlenül építette ki a saját vasúti hálózatát az 1950-es évektől kezdve. Irán területén is külső érdekek vezérelték a 20. század első felének vasútépítését: a kelet–nyugati vonal a brit

birodalom gyarmatai között ígért új belső szárazföldi kapcsolatot, míg az észak-déli tengely a Kaszpi-tenger és a Perzsa-öböl összekötésével a Szovjetunióknak jelentett fontos óceáni kijáratot. Utóbbi folyosó a második világháborúban fontos kapocsná vált a szövetséges haderők között, északról a szovjetek, délről a britek és az amerikaiak által biztosítva a szállítási útvonalat – egyben magyarozatát adva annak is, hogy miért éppen Teheránban tárgyaltak az államfők 1943 végén Európának a háború utáni felosztásáról. A jövőre vonatkozóan Szaúd-Arábia és az Öböl-államok terveznek mai technológiának megfelelő vasútépítéseket a térségben.

A közutakat illetően az ezer főre jutó gépkocsik száma nagyjából 50 és 500 közötti tartományban szór; utóbbit értelemszerűen a kisebb államok adják, míg az előbbit az olajjal nem rendelkező szegény államok. A szerző komoly erőfeszítéseket tett hálózati adatok összegyűjtésére, a kötet ezeket be is mutatja, de maga Erdősi sem bízik mindenkor az adatok hitelességében.

A tengerhajózás tekintetében éppen ellenkező a helyzet, itt egyáltalán nem lehet adathiányra panaszkodni. Flottaméret, flottaösszetétel, kikötői adatok, teherforgalom, áruajták, a kikötők hátszágai, tervezett fejlesztések – lényegében mindenről számos táblázatot és részletes leírást olvashatunk.

Itt azonban Erdősi feladja az alágazatok elkülönített tárgyalását, és e fejezetben el is marad a hajózás történeti felvezetése, holott a térség hagyományos tengeri kereskedelmi és tranzitszerepe legalább olyan (csak régebbre visszanyúló) történelmi bemutatást igényelt volna, mint amely a vasutak kapcsán megjelent. Nem véletlenül foglalta el a brit birodalom a térség valamennyi kulcsponti helyzetben lévő tengeri szorosát, ki- és bejáratát Sueztól Ádenig és Ománig: ezek a támaszpontok a korabeli világkereskedelem biztosítékait jelentették. A kötetben a tengerszorosok földrajzi leírása és múltbeli, valamint jelenlegi stratégiai szerepének ismertetése a *csővezetékeket* ismertető rövid fejezetet követő, *tengerszorosokról és elkerülésükről* szóló fejezetrészbe került, abból a logikából kiindulva, hogy a csővezetékek a tengerszorosoknál kialakult hatalmas monopóliumok és forgalmi torlódások feloldását szolgálják. Ez igaz, de ilyen alapon a vasútépítések történetét is hasonló összefüggésben lehetett volna tárgyalni, és talán az egész problémakör kifejtésének a Közel-Kelet közlekedése általános ismertetésében lett volna a helye, kicsit meg is kérdőjelezve az alágazatokra épülő fejezetek logikáját.

A *légi forgalommal* foglalkozó fejezet az alágazatban bőven rendelkezésre álló nemzetközi statisztikákra támaszkodik, és így a repülőterek berendezéseiről, az utasforgalomról, a légitársaságokról, a gépállományról mind világrészek szerinti összehasonlításban, mind a térség országaira vonatkozóan részletes képet kapunk. Emellett a szigorúan vett alágazati ismertetésen túl ez a fejezet tér ki a térség turisztikai vonzerejére és szerepére. A kérdéskör összefügg az Egyesült Arab Emírátságok és Katar nagy forgalmú repülőtereinek és flottájának a fejlesztésével és jövőjével, továbbá a köztük kialakuló stratégiai szövetség jövőbeli kezelésével; de más szomszédokra is jellemző, hogy a határ két oldalán, lé-

nyegében egymástól függetlenül üzemeltetnek repülőtereket. Szélesebb összefüggésben a térség nemzetközi és országon belüli légi forgalmának alakulása az országméreteken és a jövedelmi viszonyokon túl a térség országok közötti és országokon belüli konfliktusainak is a függvénye.

Negyedik részként a kötet fele több mint háromszáz oldalon 14 *országmonográfiát* tartalmaz. Terjedelmük eltérő, de a szerkezetük többnyire egységes, nevezetesen fél-egy oldalas általános (területre, népességre, gazdaságra vonatkozó) országismertető bevezető után négy, öt vagy hat alpontban közlekedési alágazatok szerinti ismertetést kapunk az adott ország közlekedési hálózatairól, létesítményeiről, forgalmáról, társaságairól, háttérintézményeiről, terveiről. A témát és a terjedelmet meghazudtoló módon ez az rész is izgalmas olvasmány, a statisztikák és számok mögött megmutató összefüggések miatt. Ha valamit hiányolhatunk, az az országismertető bevezetők kiegészítése egy-egy térképpel, amelyen fel vannak tüntetve a szövegben előforduló városok, földrajzi helyszínek.

Kétségtől mentesen a különbség a nagy országok – Törökország, Irán, Szaúd-Arábia, Irak; valamennyire Szíria és Jordánia is – és a kisebbek között. Az előbbieken a közlekedés alaproblémája az országon belüli közlekedés megteremtése, feljavítása, korszerűsítése – és e mellett fontos kérdés a külső kapcsolatok megteremtése. Kis országok esetében a kötet léptékében viszont döntővé válik az a kérdés, hogy hogyan képes az ország részésévé válni a térségi és a világforgalomnak. Általában jellemző, hogy az Európában és Amerikában a 19. század második felében és a 20. század első két harmadában végbement közlekedéshálózati fejlesztés elmaradt vagy csak nagyon töredékes volt, és az utóbbi ötven évben kellett kialakítani az alapvető közlekedési szerkezetet. Ehhez azonban már a modern közlekedés kínálata állt rendelkezésre, így a teljes térségben előtérbe került az autópályák és a repülőterek, illetve nagyobb országokban a nagy sebességű vasutak építése. Ezek a struktúrák azonban a koncentrált csomópontokat, a nagyobb városokat szolgálják ki, és ott működnek jól, ahol átlapolják a térséget behálózó közlekedési pályák rendszerét. Ha ez utóbbi hálózat hiányzik, akkor az országon belül növekszik a koncentráció, megerősítést kapnak a városok, leszakadnak a falusi és kisvárosi térségek. A kötetben tárgyalt északi országok esetében ez komoly polarizálódáshoz vezethet, míg a sivatagos területeken, ahol a népesség eleve városokba koncentrálódik, illetve az Öböl térség kis államai esetében sokkal jobban működik.

Lényegében ezt az Öböl térségi működő helyzetet mutatja be e fejezetnek az országtanulmányokat követő, attól eltérő felépítésű 15. blokkja, a „*Dubaj-szindróma*”. Az Arab-félsziget és a Perzsa-öböl vidékének eleve a legértékesebb területei voltak a tengerparti sávok, kikötőhelyek. Az olaj- és gázlelőhelyek felfedezése után is kulcs helyzetbe kerültek a kikötők, sőt, ez igaz maradt a csővezetékek és az olaj utáni korszakra történő fejlesztés időszakában is. Erdősi bemutatja a térség kikötőit és azt az összefüggést, hogy a kikötő jelentőségét csak részben biztosítja a víz oldali korszerű kiépítés, legalább ennyire fontos, hogy mekkora és mennyire jelentős hátország terül el a kikötő mögött, az

mennyire van szárazföldi közlekedési oldalról hozzákapszolva a kikötőhöz. Vannak ebben különbségek – így az öböl kapuzatát jelentő szoroson kívül elhelyezkedő kikötők számára elegendő lehet, hogy közvetlen szerephez jutnak a távolsági hajóforgalomban mint víz- és üzemanyag felvételi helyek és ehhez kapcsolható logisztikai szolgáltatást nyújtó bázisok.

A „Dubaj-szindróma” lényege annak a felismerése, hogy a transzkontinentális repülésben a nagy utasszállító (és teherszállító) gépek Európa és Távol-Kelet közötti, Afrika és Dél-Ázsia közötti stb. növekvő forgalmában rendre érintik a Közel-Kelet térségét, esetleg ott alakíthatják ki a közbenső leszállási állomásukat. Ez idáig csak vágyakozás, remény, sóvárgás a tranzitszerep után. Akkor válik aktív cselekvéssé, amikor várakozás helyett pl. Dubaj flottát szerel fel (Emirates) és indít keleti és nyugati irányokban, olyan repülőtérei és utazási minőséget, árakat – majd helyi látnivalókat is – kapszolva hozzá, amivel magához csábítja a korábban más gépekkel utazókat. Nemcsak a repülőtér és a géppark képviseli a 21. századi élvonalat, de társul hozzá egy hasonlóan korszerű, magmutogatóan egyedi és csúcsteljesítményeket felmutató városépítés, desztinációépítés is. A térség másoknak kiszolgáltató tranzitállomás helyett (mellett) vonzó célponttá válik, és aktív szereplőként képes befolyásolni saját utas- és látogatóforgalmát.

Erdősi foglalkozik azzal is, hogy Dubaj szerepe mennyire egyedi, vajon mekkora a verseny Abu-Dzabival vagy Dohával; esetleg Isztambullal mint célpontokkal, illetve a repülőterekhez kapcsolódó légitársaságok között. Megállapítja, hogy mivel már ma is évi százmilliós reptéri forgalomról van szó, nyilván nem a verseny a lényeg, hanem a térség egésze értékelődött föl, és jó esetben stratégiai szövetségben több légikikötő és légitársaság együtt képes csak ellátni az önmaga számára kiküzdött szerepet. Ki fog köztük alakulni munkamegosztás is, árviszonyok, látnivalók, kínálat stb. szerint. A térség jövőjét taglalva Erdősi hajlik arra, hogy a „Dubaj-fejlődést” magasabb szintűnek tekintse, mint a nyersanyagtermelőből feljebb lépő, annak feldolgozására, logisztikájára, kereskedelmére, oktatására alapozódó tevékenységeket. Érdemes rámutatni arra, hogy a Dubaj-jelenség is nagyon mélyen az olajra épülő ipari társadalom paradigmáján nyugszik, és a repüléssel vagy a városban megépülő autópályákkal egyaránt az olcsó energián alapuló amerikai típusú modernizációs fejlődést másolja. Ebben az értelemben tehát itt is az olajnak mint nyersanyagnak a kifinomult – tercier, kvaterner – feldolgozottságán alapuló fejlesztésekről van szó. A Közel-Kelet közlekedése jövőjéről szóló kötetzáró gondolatok nem véletlenül említik bizonytalansági tényezőként a klímaváltozás, a szénhidrogénkészletek kimerülése vagy a politikai stabilitás elvesztése esetén várható fejleményeket.

Összefoglalva, Erdősi új kötete a tőle megszokott alaposággal és részletességgel mutatja be a Közel-Kelet közlekedését. Az összegyűjtött adatok és leírások maguk is nélkülözhetlenné teszik a kötetet a térség vagy az egyes országok közlekedésével foglalkozók számára. Az olvasó számára ennél is fontosabbnak éppen azok a fejezetek tűnnek, amelyek lerázták magukról a közle-

kedési alágazati tagolást, és térségben és közlekedési megközelítésben integráltan foglalkoznak egyes országcsoportokkal. A Földközi-tenger és melléktengerei közötti szorosok tengerhajózási, szárazföldi és csővezetékes szállítása köré építve e térség történelmi és mai viszonyai képezik az egyik ilyen csomópontot, a Perzsa-öböl és az Arab-félsziget a Dubaj-jelenséggel a másikat, Irán és a közép-ázsiai kapcsolat marad harmadiknak.

Az olvasó becsukja a könyvet, és odalép a földgömbhöz. Örömmel látja, hogy van még rajta egy-két fehér folt. Érdeklődéssel várjuk Erdősi professzor következő kötetét!

Irodalom

Erdősi F. (2009): *Kelet-Európa közlekedése*. Dialóg Campus Kiadó, Pécs

Erdősi F. (2011): *Afrika közlekedése*. Publikon Kiadó, Pécs

Erdősi F. (2013): *A közeledő Távol-Kelet: A transzeurázsiai közlekedési kapcsolatok jelene és jövője*. Publikon Kiadó, Pécs

Erdősi F. (2015): *Törökország közlekedése*. MTA KRTK RKI, Pécs