

# A KELETI NYITÁS LOGISZTIKAI ADOTTSÁGAI

Erdősi Ferenc

DSc, kutató professor emeritus,  
MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont  
Regionális Kutatások Intézete, Pécs  
erdosi@rkk.hu

## Bevezetés

Szerteágazó következményei alapján század-  
előnk globális gazdaságának földrajzi átren-  
deződésében a legnagyobb horderejű válto-  
zásnak Ázsia élre törését tekinthetjük. Az első  
számú erőközponttá előlépő, tágabb értelemben  
vett Távol-Kelet (esetenként drámai)  
*push–pull* hatásai nemcsak a második és  
harmadik helyre átsorolódott Észak-Ameri-  
kát és Európát, hanem a *Rest of World*-öt is  
érintik. Az atlanti-Európa vezető gazdaságai,  
félretelve az ideológiai, politikai különbsége-  
ket, józan kereskedelmi megfontolások alap-  
ján az utóbbi évtizedekben igen rangos part-  
nerré pozicionálták a Keletet. (Hamburg ki-  
kötői forgalmából a kínai viszonylatúak az  
1986. évi 0,6%-ról 2013-ra 47,4%-ra növeked-  
tek – *Shipping Statistics Yearbook*, 1986, 2013).  
Sem Amerika, sem Európa számára nem  
kérdéses, hogy a globális gazdaság előnyeiből  
való részesedéshez Kelet-Ázsia éppúgy meg-  
kerülhetetlen, mint ugyanakkor a dőmping  
elleni védekezés szükségessége. (Így például  
a német–kínai „napelemháború” nyomán  
hozott restriktív intézkedések.)

A keleti kapcsolatok súlya külgazdasá-  
gunkban természetesen a mindenkori

meghatározó kormányzóerő pragmatikus  
orientációs szándékától függően alakulhat.  
E törekvés eredményessége nem elhanyagol-  
ható mértékben azon múlik, hogy milyen  
közlekedési/logisztikai ráfordítások árán le-  
het a távoli értékesítési és beszerzési piacain-  
kat elérni.

A világtengereken a közlekedés szabadsá-  
gát a nemzetközi jog valamennyi országnak  
biztosítja, de a szárazföldi közlekedés lehetősé-  
gét az adott közlekedési infrastruktúrákkal  
rendelkező országok magatartása határozza  
meg. *Az egymással versengő transzeurázsiai  
vasúti korridorok egyes szakaszai közötti mű-  
szaki különbségeken* (az interoperabilitás hiá-  
nyán) *és a természeti-gazdasági környezetben  
túlmenően a forgalom alakulására, folyamatos-  
ságára nagyobb hatást gyakorolnak a nagy- és  
középhatalmak* (illetve etnikai csoportok)  
*érdekei* (Erdősi, 2013). E felismeréstől vezé-  
relve arra összpontosítunk, hogy a korridorok  
milyen motivációk, érdekek „termékei”, és  
hogy az új útvonal valódi alternatívát képez-  
het-e. Nem utolsósorban azzal, hogy a haté-  
konyság érdekében az érdekelték hajlandók  
módosítani (a beltengeri kompszakaszok  
kiiktatásával) a korridorok Európához köze-  
li szakaszán.

*1. A globális gazdaság erőközpontjai közötti szállítási adottságok, az Európa és Ázsia közötti forgalom aszimmetriája*

A nyersanyag- és készáruszállítások közegét, módját, valamint útvonalait nagy vonalakban a földrajzi adottságok határozzák meg. Az egyes szállítási módok részaránya (*modalsplit*) tekintetében erős a különbség a kelet-ázsiai és a másik két erőközpont között. A Távol-Kelet és Amerika között a csendes-óceáni viszonylag alacsony kockázatú tengerhajózási, valamint légi útvonalak működnek. Ezzel szemben a Kelet-Ázsia és (Nyugat-) Európa közötti hajóút költségét a Szuezi-csatorna használati díján kívül a politikai, valamint az (előbbi) a legtöbb esetben nem független) élet- és vagyonbiztonsági kockázat is növelheti. (Kalózveszély a Szunda-szorosban és a Vörös-tenger bejárata körüli vizeken stb.) A polgári légi közlekedés a 20. század dereka óta többször is kénytelen volt módosítani transzeurázsiai vonalain. A Szovjetunió megtiltotta légtere használatát a nemzetközi légitársaságoknak, ezért a Távol-Kelet és Nyugat-Európa közötti járatok hatalmas kerülővel, az Északi-sarkon keresztül közlekedtek egészen az 1960/70-es évekig (Erdősi, 1998). A helyi háborúk, konfliktusok (Afganisztánban, Irakban, újabban Kelet-Ukrajnában) ugyancsak a kritikus területek elkerülésére kényszerítik a légitársaságokat. Viszont az eurázsiai bkontinensen fizikailag nincs akadálya az egymástól távoli partnerek közötti szárazföldi áruáramlásnak, melynek (a sok ezer kilométeres távolságok miatt) gyakorlatilag a vasúti korridorok a hordozói. (A közúti áru fuvarozás általában szomszédsági, illetve a nagyobb nemzetközi régióon belüli viszonylatokra szorítkozik.) Bár a korridorokra az áruszállításnak mindössze a 3,0–3,5%-a jut, ehhez képest

jóval nagyobb a jelentőségük, miután a tengeri úttal szemben fizikailag érzékeny és rövidebb eljutási időt igénylő nagy értékű (jobbára konténeres) szállítmányok adekvát hordozója a vasút (Erdősi, 2008).

A három globális erőközpont közül a legnagyobb kontinentközi forgalmat Ázsia keleti fele kelti. Sajátos termelési struktúrája, valamint energiahordozó-, illetve nyersanyagforrásainak korlátozottsága okán Kína, Japán és Korea *beszerzési és értékesítési piaca földrajzilag meglehetősen elkülönül*. Ugyan a távol-keleti feldolgozóipar korszerűsödésével a fajlagos anyagigényesség mérsékelten csökkenő irányzatú, azonban a megtermelt áruk fizikai tömege tovább növekszik, az energiahordozók (kiváltképpen a kőolaj) iránti igény pedig drámai méreteket ölt. Ezért az import és export tömegének mennyiségi viszonyában (a gyakori kisebb amplitúdók mellett) összességében alig mutatkozik változás; *a Távol-Keletre továbbra is az Ausztráliából, Afrikából és Latin-Amerikából származó erős importtöbblet lesz jellemző* (Erdősi, 2013). Szállításszervezési szempontból nem elhanyagolható a fuvarozás indulási és célterületeinek chorologikus viszonya. Az áruáramlás irányok szerinti jelentős különbsége miatt csak ritkán van mód arra, hogy az exportáruval töltött konténerek, illetve az import (jobbára ömlesztett) áruval teli hajótérek visszáruval feltölthetők legyenek. Ezért az üres konténerek visszaszállítása, illetve az üres hajótér a külkereskedelem költségeit nem elhanyagolható módon növeli. Miután *Kelet-Ázsia számára Európa elsősorban (készáru-) értékesítési piac*, az áruforgalom közel kétharmada K–Ny, és csupán bő egyharmada Ny–K irányú. E drasztikus tömegbeli aszimmetria költségnövelő tényezőként terheli a transz- és periazsiai szállítási rendszereket (Erdősi, 2006).

2. *A bikontinenst átszelő (transz eurázsiai) vasúti korridorok nagy- és középhatalmi erőterekben*

Az Ázsiát délről nagy ívben megkerülő perikontinentális (a Szuzei-csatorna kivételével), gyakorlatilag feltételek nélkül használható nemzetközi tengeri útvonalakkal szemben a 20. század elejétől működő Transzszibériai vasút egyetlen birodalom területén, az 1990-es évektől tervezett Új Selyemút pedig (közel tucatnyi országot érintve) nagy- és középhatalmi érdekek által befolyásoltan alakul ki.

*Az első land-bridge, az Orosz Birodalom transzszibériai vasútja* • A Moszkvától Szibérián keresztül a Csendes-óceánig tartó megavasút létesítésének legfőbb célja a birodalmon belüli kohézió és a nagy hatalmi pozíció erősítése volt. A cári udvar felismerte a feltörekvő Japán részéről az Orosz-Távol-Keletet fenyegető veszélyt, és egyben Szibéria betelepítésének szükségességét is, hogy a lényegében inkább csak a térképen és a joganyagban létező (virtuális) *hatalmi tér* a tényleges birtokba vétele után *nagy teljesítményű gazdasági térré konvertálódjon*. A mintegy 8000 km hosszú vasútvonal képletesen a bikontinentális birodalom „nadrágszíjának” szerepét kellett, hogy betöltse.

A „gőzkorszak” legnagyobb és kiemelkedő katonastratégiai fontosságú közlekedési infrastruktúrájának *gazdasági haszna megkérdőjelezhetetlen* (Westwood, 1964). Egyrészt azzal, hogy a befektetett tőke már az első világháborúig megtérült, másrészt az amerikaihoz hasonlítható *rendkívül gyors regionális fejlődést eredményezett Szibériában* (Die Vermehrung... , 2001; Metzger, 1977). A szovjet korszakban a *Transzszib mentén nehézipar* telepítésével, óriás erőművek létesítésével és az alaposan megnövelt szállítási kapacitás adta lehetősé-

gekkel megalapozottan hatalmas *urbanizált gazdasági tengely* jött létre.

A Transzszib forgalmát és ezzel a gazdasági tengely súlyát hathatósan növelték az 1930-as évektől kezdődően megépített, *észak és dél felől becsatlakozó vonalak* (1. ábra), különösen a Mongóliába tartó kiágazás, amely elősegítette a vazallus Mongol Népköztársaságnak a szovjet politikai-gazdasági térbe való integrálását (Radnaabasaryn... 2000).

A Transzszib infrastrukturális *monopolhelyzetet élvezett* a legutóbbi időig a transz eurázsiai nemzetközi tranzitszállításban. A szovjet vezetés paranoiája olyan súlyos volt, hogy közel fél évszázadig nem engedélyezte a területén átmenő nemzetközi közlekedést. A Transzszib is csupán a belföldi közlekedést és a szovjet külkereskedelmet szolgálta. *Megnyitását a nemzetközi tranzit számára az 1960-as évektől gazdasági* (pl. konvertibilis valuta-bevétel) *és politikai tényezők kényszerítették ki*.

A transz eurázsiai szállítás lehetősége egy ideig elsősorban a két távol-keleti ipari hatalom, Japán és Dél-Korea számára volt nagy fontosságú, miután termékeik piaca egyre inkább kiterjedt Európára. Logisztikai megfontolásból a széles nyomtávú vagonokba rakott keleti áruk legnagyobb nyugati disztribúciós desztinációja Dél-Finnországban alakult ki. Kétségtelen, hogy a (főként a Helsink-i konferencia után érzékelhető) politikai enyhülés is hozzájárult ahhoz, hogy a transzszibériai *tranzitforgalom mérete az 1980-as évek végén érte el a tetőpontját* (Lebendiger Verkehr... , 1989). A Szovjetunió szétesése után a tranzitforgalom is drasztikusan visszaesett, majd az 1990-es évek végétől ismét lassan emelkedő irányzatúvá vált, de most már a *kínai áruk* megjelenésének köszönhetően (Kulke-Fiedler, 2004). Az új helyzet a nagy (40 lábas) konténerek mozgatását is lehetővé tevő műszaki

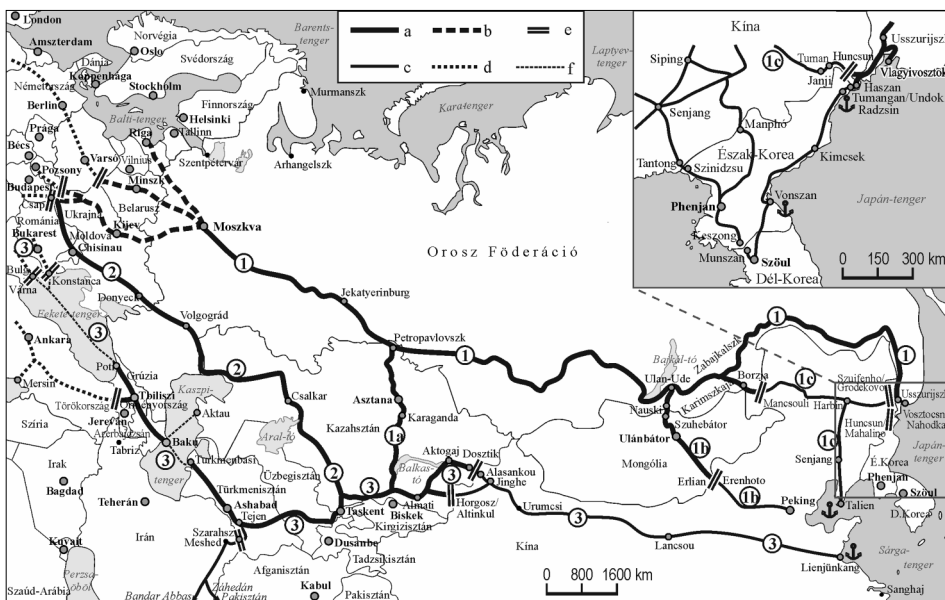
fejlesztésekre, a forgalomszervezés javítására ösztönözte az Orosz Vasutakat.

Oroszország ma is mindent megtesz (és a jövőben is várhatóan további hathatós intézkedéseket hoz) a forgalom növeléséért. (Már nem kizárólag az ebből származó pénzbevételek érdekében, mint inkább a nagyhatalmi tekintély megtartása okán.) Hogy ez maradéktalanul sikerülhet-e, az alapvetően attól függ, hogy létrejön-e és milyen hatékonysággal működtethető a Transzszib egyelőre csak nascens állapotban levő versenytársa.

Az „Új Selyemút” mint a Transzszib (egyelőre kisesélyes) versenytársa • *A Transzszibbel ellentétben tervezett új transzeurázsiai korridor vonala számos (gazdasági struktúrá-*

ban, színvonalban, társadalmi viszonyokban, kultúrában és – ami témánk szempontjából leglényegesebb – a nemzeti vasútrendszere infrastruktúra-szabványaiban, vontatási módjában, szolgáltatási rendszereiben is különböző) országot fűz fel.

A Közép-Ázsiát és a Kaukázus országait Ny–K irányban keresztüljelző vasúti korridor egymáshoz kapcsolódó nemzeti szakaszai ugyan túlnyomóan már léteznek, csak éppen néhány körülmény miatt egyelőre nem működnek egy nagyon várt, teljes hosszában folyamatosan üzemelő interoperábilis korridor aktív szegmenseként. A Kína csendes-óceáni partjától Európáig tartó korridor leg-hosszabb (több száz kilométeres) hézaga



1. ábra • A transzeurázsiai vasúti korridorok • *Jelmagyarázat:* a – széles nyomtávú pályák; b – széles nyomtávú csatlakozó vasutak Európában; c – normál nyomtávú pályák Kínában és Iránban; d – normál nyomtávú csatlakozó vasutak Európában és Törökországban; e – nyomtáv váltás határállomáson; f – tengeri vasúti komponensek; 1 – Transzszib törzsvonal; 1a – Transzszib–Kazahsztán; 1b – Transzszib–Mongólia; 1c – Transzszib–Mandzsúria mellékvonala; 2 – Középső korridor; 3 – TRACECA. Kivágat: Észak-Korea–Kína/Oroszország vasúti összeköttetések. (Forrás: Jane’s World Railways, 2011–2012 és több tanulmány adataiból szerkesztette a szerző.)

Nyugat-Kínában közvetlenül a Szovjetunió felbomlása előtt, csak 1990-ben szűnt meg, amikor a normál nyomtávú kínai pálya elérte a széles nyomtávú kazah hálózatot (Hall, 1997). E mozzanat felkelte a hipotetikus közép-ázsiai korridor valamennyi érintettjének sokféle érdektől vezérelt érdeklődését. Közös nevezőjük *Oroszország elkerülésének* (ezzel monopolszerepe megtörésének) *szándéka* volt. Kezdeményezői között már kezdetben ott voltak a tenger nélküli közép-ázsiai országok, amelyek a kikötők elérésének megkönnyítésére törekedtek. Ugyancsak erős érdeklődést mutatott e korridor iránt az Európai Unió (Fehér könyv... , 2001) – a távoli posztszovjet potenciális piacterületekre való eljutásnak különleges fontosságot tulajdonítva. E megfontolások alapján dolgozták ki a nyugati szakértők a TRACECA-projektben (URL) testet öltött *Új Selyemút* koncepciót, melynek programját az érdekelt országok az 1993. évi bakui értekezleten írták alá (Erdősi, 2005).

A TRACECA útvonalát eredetileg megteendő távolság minimalizálására törekedve a hosszú szárazföldi szakaszokat megszakító két beltengeren, a Kaszpi- és a Fekete-tengeren keresztül tervezték meg. Azonban a hagyományos vasúti komphajók közbeiktatása megtöri a szállítás folyamatosságát, növeli időigényét (Black Sea Region..., 2012). Eltérően e korridor keleti szakaszával, melynek (Kínán és Közép-Ázsián átvezető) vonala kezdettől rögzített volt, *a nyugati szakaszok megszerzésére több nemzet is igényt tart. A tengerek által megszakított útvonalra aspirálva* Bulgária (Várna), Románia (Konstanca), sőt Ukrajna (Odessa/Iljicsevszk) versengett a Fekete-tenger parti (délkelet-európai) *gateway*-ért (Ukraine und die..., 2007). Egyfajta „kompromisszumos” változat csak a Fekete-tenger kiiktatásával számolt, és a Kaszpi-ten-

ger nyugati partjától (Bakuból) Törökország felé tartotta szükségesnek az útvonal déli irányban való áthelyezését. Az utóbbi elképzelés azonban Erisz almájának bizonyult Eurázsia geopolitikailag talán legérzékenyebb multietnikai térségében, a Kaukázusban.

*Pántüirk politikai erők érvényesülése a Kaukázus-térség nemzetközi közlekedési kapcsolataiban* • A Szovjetunió szétesése után önállóvá lett kaukázusi országok közötti kölcsönös sérelmek a különféle felek közötti fegyveres konfliktusokhoz vezettek (*bellum omnium contra omnes*). Még ha megalapozottnak tűnik is a történelem során számtalanszor bevált *divide et impera* trükk alkalmazásának gyanúja a mögöttes nagyhatalom, Oroszország részéről (orosz–grúz háború 1992-ben, melynek következtében megszűnt a közvetlen vasúti összeköttetés Abházián keresztül a két ellenséges ország között), valójában a vallási mezt öltött, régi keletű etnikai ellentétek tragikus következményekkel járó felizzásáról volt szó. Közlekedésről *a türök* nyelvcsaládba tartozó síita azeriek és szunnita törökök fogtak össze a térségben senkivel sem rokon öröme ny katolikusok országa ellen. *A muzulmán felekezeti különbséget felülírta a pántüirk politikai összefogás* az olaj- és gázexportőr Azerbajdzsán és az arra ráutalt Törökország között. Ennek egyenes következménye lett, hogy az EU és az USA nehezítése ellenére Grúzián keresztül épült meg az Azerbajdzsánt a törökországi hálózathoz kapcsoló új (BTK) vasút (The Baku-Tbilisi-Kars Railroad...). *Ezzel megvalósult Örményország teljes kiiktatása a TRACECA-ból.* Örményország az elszigeteléséből, külkereskedelmének akadályozásából keletkezett súlyos anyagi veszteségek csökkentése érdekében a síita iszlám Iránon keresztül vezető (dubai és iráni tőkéből épülő) vasúttal szeretné elérni a Perzsa-öbölben a

világtengert (Almasion 2014, Iran Ready to Finance..., 2013).

A BTK vasúttal tehát műszakilag létrejött a TRACECA türk érdekeket szolgáló déli (a Fekete-tengert már kiiktató) változata Törökországban keresztül (2. ábra).

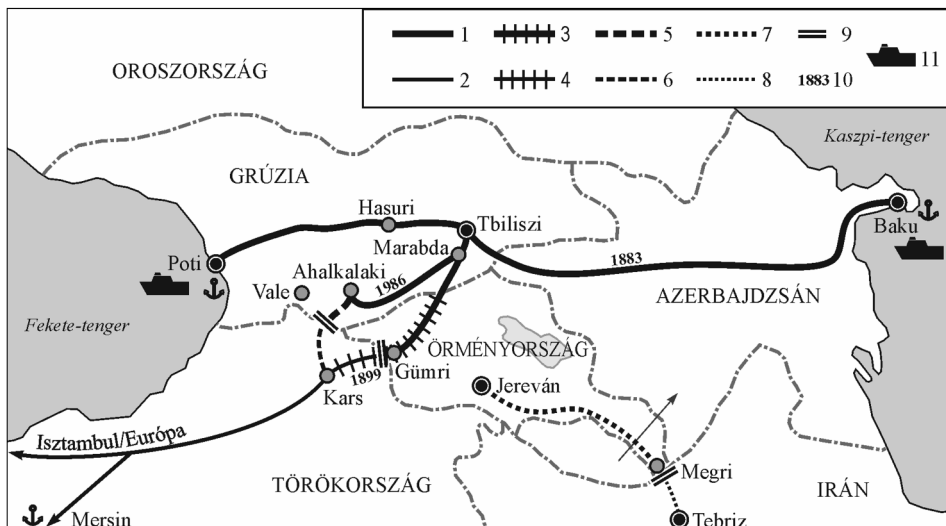
*A kialakulóban levő kínai gazdasági szupremácia érvényesülése az ázsiai kontinentális közlekedésben. Versenylegyütműködés a két nagyhatalom között*

Kína gazdasági befolyása (főként a Selyemúton folytatott kereskedelemmel) évezredek óta érvényesült a cári Oroszországhoz tartozó Közép-Ázsiában is. Kína „kisugárzásának” a Szovjetunió létrejötte vetett véget, amely az izolacionalista (a határok lezárásához vezető) politikát kombinálta centripetális hatalmi erejének a birodalom (gyepüként is funk-

cionáló) perifériáira gyakorolt nyomásával.

Az 1990-es évektől az egykori szovjet–kínai határ átjárhatóvá válását Kína haladéktalanul ki is használta gazdasági expanziójához. A FÁK keretei közötti közép-ázsiai országok a hirtelen elnyert politikai függetlenségük ellenére egy ideig nem voltak képesek felszámolni a gazdasági/műszaki függőségüket Oroszországtól, miközben évről évre erősödött a kínai gazdasági szereplők jelenléte (Peyrouse, 2009). Az így kialakult köztes helyzetben választani kellett a „két út szolgája” (avagy megkülönböztetés nélküli partnere) és az aszimmetrikus (valamelyik nagy szomszédot előnyben részesítő) opció között.

Mára egyértelművé vált Kína felénye Oroszországgal szemben Közép-Ázsiában. A korábban már Afrikában bevált „olajért infrastruktúrát” bartelmodellt sikeresen alkalmazva



2. ábra • A TRACECA Kaukázus térségi szakaszának vasútjai • Jelmagyarázat: 1 – működő széles nyomtávú; 2 – működő normál nyomtávú; 3 – nem működő széles nyomtávú; 4 – nem működő normál nyomtávú; 5 – épülő széles nyomtávú; 6 – épülő normál nyomtávú; 7 – tervezett széles nyomtávú; 8 – tervezett normál nyomtávú; 9 – nyomtávúváltás határállomáson; 10 – a vasút elkészültének éve; 11 – kikötő. (Forrás: Jane’s World Railways, 2011–2012, és több tanulmány adataiból szerkesztette a szerző)

kínai vállalatok a kegyetlenül nehéz magashegységi tereppel dacolva nagyszabású vasút- és főútépítésekkel, továbbá korszerű vasúti járművekkel, illetve kedvezményes hitelekkel „fizetnek” az olajért, gypotért és más nyersanyagokért – fokozatosan kiszorítva a korábban monopolhelyzetet élvező orosz infrastruktúra-építő és járműgyártó cégeket. *Kína vasútjai* ugyanakkor *létfonosságú tranzitszolgáltatásokat is nyújtanak* a Közép-Ázsiában létesült japán és dél-koreai autógyárak, elektrotechnikai üzemek alkatrészekkel való ellátásához, illetve a kész gépkocsiknak, készülékeknek a világpiacon való eljuttatásához.

Kína ma még ugyan főként Kazahsztánon és Oroszországon keresztül közlekedő konténer-irányvonatokkal juttatja el Európába magas árfekvésű műszaki cikkeit, azonban ennél jóval hatékonyabb alternatív útvonal tervével állt elő – a TRACECA-n belüli töréspontok megszüntetésének, az Európába vezető interoperábilis és folyamatos infrastruktúra megteremtésének szándékával. Konkrétan *Kína a beltengeri kompokat kiiktatva normál nyomtávú vasutat tervez Európába* (China Promotes... , 2010), mely lehetővé tenné a szállítási idő lényeges csökkentését. Bár nyilvánvalóan saját érdekű vasútvonatról van szó, az új szállítási útvonal előnyeit a bekapcsolódó partnerországok is élvezhetnék. E nagyszabású terv megvalósításához csak Közép-Ázsiában kellene új, önálló normál nyomtávú pályát építeni, míg a nyugati folytatásához igénybe vehetők lennének a már létező iráni és törökországi pályák – megfelelő műszaki rekonstrukció után. A 2013-tól működő *Boszporusz-alagút* ezzel a két kontinenst összekötő kapocsként a TRACECA részévé válna (Marmaray Railway... 2013). A nagypolitikában tapasztaltak (a kaukázusi, ukrainai helyzet kiszámíthatatlansága) tükrében logisztikai

szempontból mindenképpen ésszerű a TRACECA erősen módosított déli útvonala.

Kérdés, hogy Kínának az Oroszországgal elmélyülő gazdasági együttműködése milyen hatással lehet a Transzszibbel szemben versenytársként megjelenő „kínai TRACECA” megvalósítására, illetve leendő forgalmára? A válaszhoz mindenekelőtt mérlegelendő, hogy *a kínai külgazdaság* továbbra is erősen exportorientált marad-e, vagy pedig a belső fogyasztás válik jelentősebbé. Ha nagyjából csupán a mai szállítási kapacitásra lesz szükség, akkor luxus-/presztízsbetűzésnek látszik a csillagászati összegbe kerülő új interkontinentális infrastruktúra, mivel a kazah és orosz vasutak képesek kielégíteni a kínai igényeket is.

Oroszország és Kína *egymásrautaltsága* a két birodalom eltérő szerkezetű transzeurázsiai átmenő forgalmából, illetve a megaméretű kétoldalú kereskedelemnek a szárazföldi és tengeri közlekedéssel szembeni sajátos kihívásaiból adódik: Oroszország a túlnyomóan Szibériából származó, óriási tömegű energia-hordozó- és nyersanyag-exportjához jobban ráutalt a Transzszibból kiágazó, a nagy kapacitású kínai kikötőkbe tartó (az *1. ábrán* az 1b és 1c számokkal jelzett) tranzitvonalakra, mint Kína, amely a tömegében kisebb export készáruinak túlnyomó részét tengeren juttatja el az európai piacokra.

Ezen a helyzeten érdemileg aligha változtathat a Kínából Közép-Ázsián keresztül Európába tartó, Kína érdekű normál nyomtávú pályalánc létrehozása a távolabbi jövőben, mivel arra meglehetősen kevés terelődhet az Oroszország által keltett forgalomból. Ezzel szemben a világ vezető gazdasági hatalmává előlépő Kína egyre eredményesebben törekszik arra, hogy a világpiacon elérése érdekében jó néhány irányban a külföldre tartó új vonalakkal diverzifikálja nemzetközi vasúti

infrastruktúráját. Ezek közé tartozik a közel-keleti olaj biztosítása érdekében tervezett grandiózus (ám csak rendkívüli összegből kivitelezhető) transzpanír vasút, valamint a Pakisztánon keresztül az Indiai-óceánig tartó megvasút. Az utóbbi megvalósulásával Kína India „hátába” kerül és közelebb az afrikai „neokolóniákhoz” (Erdősi, 2013).

*A transzeurázsiai korridorokhoz fűződő középhatalmi érdekek* • A tágabb értelemben vett Közép-Ázsia országai közül világviszonylatban is tekintélyes kitermelőipari teljesítménye, továbbá (a tengerparttal nem rendelkező országok világszövetségének vezetőjeként) szerteágazó nemzetközi kapcsolatrendszere alapján *Kazahsztán* középhatalomnak tekinthető, s a TRACECA valamennyi változatához érdeke fűződik. Az Oroszországgal összekötő nagy teljesítményű vasutak sokféle szerepet töltenek be. (Nélkülözhetetlenek a bajkonuri világűrkutató állomásra történő rakétaszállításokhoz.) Kazahsztán a posztsovjét (Oroszországot, Ukrajnát, Belaruszt is magában foglaló) Eurázsiai Szövetség tagja, és kétségtelenül sok (gazdasági) szál fűzi *Oroszországhoz*, az utóbbi időben kapcsolata *Kínával* is igen nagy mértékben erősödött (Kazakhstan and China Develop. . . , 2012). Ennek fő oka, hogy egyrészt Kína lett a kazah nyersanyagexport legnagyobb piaca, másrészt a világpiacra való kijutáshoz a kínai kikötők biztosítják a legkedvezőbb opciót. Kazahsztán számára az Iránon átvezető TRACECA-szakasz jelentőségét pedig az húzza alá, hogy az abból dél felé kiágazó pályán elérhető a *Perzsa-öböl* partvidéke és a világtenger. Kazahsztán gabonaexportjának egy része *Európa felé irányul* (Kazakh Wheat to Be Exported. . . , 2012), ezért minden eszközzel támogatja a TRACECA tervezett törökországi szakaszának létrehozását is (Potential for Eurasia Land Bridge. . . , 2012).

A másik középhatalom *Irán*, mely a TRACECA és az orosz kezdeményezésre kialakulóban levő, Szentpétervárt Azerbajdzsánon keresztül a Perzsa-öböl iráni kikötőivel összekötő „Észak–Dél-korridor” *kereszteződéséből adódó szállítási potenciál kedvezményezettje*. Ma még az iráni tranzit legjelentősebb generálója Közép-Ázsia, de várhatóan felzárkóznak hozzá a TRACECA más szakaszai is.

A harmadik középhatalom *Törökország*, melynek kemény érdeke, hogy kiváló földrajzi fekvését kamatoztatva, közlekedési összekötő *kapocs* szerepre tegyen szert *Ázsia és Európa között*. Nagysebességű vasút- és autópálya-hálózatának kiépítése már folyamatban van, ami megkönnyíti a TRACECA korridor nyugati szakaszának idevonzását. A Boszporuszon és Dardanellákon súlyos forgalmi nehézségekkel és környezetkárosítással járó É–D irányú tengeri áruáramlás és a kibontakozó K–Ny irányú szárazföldi korridor Törökországot a jövőben tekintélyes nagyregionális közlekedési *fordítóköronggá* avathatja (Erdősi, 2014).

### 3. Az ázsiai piacok

#### *Magyarországról való elérésének opciói*

Külgazdaságunk számára kardinális kérdés az ázsiai piacok eléréséhez a legracionálisabb módok megtalálása. A maradék Magyarország számára Kossuth felszólítása („Tengerhez magyar!”) nem vettett időszerűségéből, azonban Fiume elvesztése (majd Duna-tengerjáró flottánk felszámolása) óta nagyon lényeges a „hol?” kérdés. Tengeri külkereskedelmünk nagyobb része már évtizedek óta a belga, holland és német megakikötőkön keresztül áramlik. Logisztikai szolgáltatásaik minősége felülírja a távolság tényezőt, ezért a jóval közelebbi adriai kikötők másodlagos jelentőségűek a magyar külkereskedelemben.



*Magyarország adriai-tengeri kikötőhasználati stratégiája* a 20. században többször is változott. Az 1970/80-as években az új montenegrói kikötőt, Bart favorizálta a magyar kormány – eredmény nélkül. Az 1997-ben az EU által kijelölt (Budapestről induló) Vc. PEN folyosó a közelebbi horvát Pločeig tart, de Magyarország ezt a kikötőt is alig használja (Erdősi, 2005). A szlovéniai Koper konténer- és gépkocsi-rakodásra szakosodott, ezért a tömegárukat Fiumének kellene fogadnia, de a Kárpát-medencébe tartó vasútja oly mértékben elhasználódott, hogy a magyarországi viszonylatú áruszállítás a kívánatosnál jóval kisebb mértékben veszi igénybe. Az adriai opciókkal szemben a periferikus fekvésű, ráadásul jóval távolabbi Konstanca a távolkeleti partnerekkel kialakított igen eredményes együttműködéssel képes volt lényegesen növelni a Magyarország által keltett forgalmát.

Új helyzetet teremthet a Szezezi-csatornához közelebb működő mediterrán kikötők eléréséhez a Közép-Európa felé irányuló kínai gazdasági expanzió. *A magyar és szerb kormánnyal Kína egyezményt írt alá a Budapest–Belgrád vasút 160 km/h sebességűre kiépítéséről*, mely a kínai cégek által erősen prioritizált görög kikötőkből Belgrádba vezető pálya magyarországi folytatása lenne (Budapest–Belgrád vasútvonal... 2014). E „kínai vasút” egyben a Kelet-Balkánon megoldható becsatlakozással a leendő TRACECA európai szakaszt is magába foglalhatja.

Magyarország az ukrán határán Záhony-nál csatlakozik a *Transzszib* európai folytatásához. Az utóbbi években azonban az Orosz Vasutak az érdekelt országokkal együttműködve tervet dolgozott ki a széles nyomtávú pálya Pozsonyig (egyes változatok szerint Linzig) történő meghosszabbítására Budapesten vagy Szlovákián keresztül. Megvalósítása esetén a

záhonyi átrakóközvetben történt korábbi hatalmas beruházások teljesen elvesztik értéküket, le kellene mondanunk a Záhony-nal kapcsolatos területfejlesztési célú tervekről (Bajor – Erdősi, 2013). (Egyelőre prognosztizálhatatlan az ukrán–orosz konfliktus hatása a projektekre, illetőleg az ukrainai tranzitútvonal használatára.) Az előbbi ambiciózus tervek alapján akár egyfajta orosz–kínai versengésre is gondolhatunk!?

#### 4. *Összefoglaló következtetések*

A nemzetközi tranzit számára az 1960-as évektől fokozatosan megnyitott transzszibériai korridor monopolhelyzetet élvezett. Ugyan 1990-ben a kínai és kazah vasúthálózat összekötésével formálisan megteremtődtek az alternatívát képező új vasúti korridor létrehozásának feltételei, azonban az EU által támogatott (a TRACECA-programban manifeszta-lódott), Közép-Ázsián, a Kaukázuson keresztül Európába tartó „Új Selyemút” nem volt képes (az időközben végig villamosított, sőt kétvágányúsított, kifejezetten nehéz szerelvények gyors közlekedtetésére alkalmas) interoperábilis Transzszib versenytársává válni a fél tucatnál több ország határán és a kikötőkben kialakult számos műszaki és adminisztratív töréspont miatt.

Egyre kisebb az esélye a TRACECA nyugati szakaszán az eredeti vonalvezetés tarthatóságának a Kaukázus tágabb térségében érvényesülő pánttürk politika, illetve a belten-gerek kiiktatásának szándéka okán. A számos bizonytalansági tényező által terhelt „Új Selyemút” életképesebb lehet, ha műszakilag egységes pálya vezet a kínai kikötőktől Közép-Ázsián, Iránon és Törökországon keresztül Európába. E feladat megoldására csak Kína képes és hajlandó, melynek jelenléte és befolyása az érintett ázsiai országokban Oroszor-

szág rovására növekszik. E terv mögé három érdekelt középhatalom (Kazahsztán, Irán, Törökország) is felzárkózott. Kína szerepét a bikontinensen áramló tranzitban még hangsúlyosabbá teheti kikötői vonzerejének rendkívüli erősödése. Bár Kína a normál nyomtávú vasútépítéssel a Távol-Kelet és Európa közötti szárazföldi tranzitban felzárkózhat Oroszországhoz, feltételezésem szerint ez nem változtat a mai korrekt viszonyukon, mivel annak alapját a gazdasági szerkezetbeli sajá-

tosságokra visszavezethető egymásrautaltság jellemzi. Magyarország ázsiai külgazdasági kapcsolata szempontjából kardinális kérdés a transz- és perieurázsiai logisztikai rendszerekhez kapcsolódás módja és iránya. E szempontból értékelhetők a hazánkban orosz, sőt kínai érdekből tervezett, ám számunkra egyáltalán nem közömbös irányú vasútépítések.

**Kulcsszavak:** *keleti nyitás, logisztika, Eurázsia, közlekedés, vasúti korridorok*

## IRODALOM

Almasion, Mher (2014): *The Southern Armenia Railway – Transportation Infrastructure in Armenia*, Part III. *The Armenite*. • <http://thearmenite.com/newsdesk/southern-armenia-railway-transportation-infrastructure-armenia-part-iii/>

Bajor Tibor – Erdősi Ferenc (2013): *Alternative Routes Between the Far East and Europe (With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary)*. Discussion Papers, 92. Pécs, Institute for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences

*Black Sea Region Needs Ferryboat Services*. (2012) • <http://www.railwaypro.com/wp/?p=9888>

*Budapest–Belgrád vasútvonal: hónap végére kész a terv*. 2014. június 6. • <http://mno.hu/kulfold/budapest-belgrad-vasutvonal-honap-vegere-kesz-a-terv-1230841>

*China Promotes Its Transcontinental Ambitions with Massive Rail Plan*. 2010. • <http://www.thetransportpolitic.com/2010/03/09/china-promotes-its-transcontinental-ambitions-with-massive-rail-plan/>

*Die Vermehrung der Leistung. – DVZ*. 2001. április 6.

Erdősi Ferenc (1998): *A légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika*. I. köt. Malév Rt., Budapest

Erdősi Ferenc (2005): Hungary in the European Transport Space. In: Barta Györgyi – Fekete É. G. – Szörényiné Kukorelli I. – Timár J. (eds.): *Hungarian Spaces and Places: Patterns of Transition*. Centre for Regional Studies, Pécs, 220–235. • <https://books.google.hu/books?id=OAJ8wnwIL9MC&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>

Erdősi Ferenc (2006): A kínai árudömping tengeri szállítási infrastruktúrái. *Navigátor*, 9, 26–32. • <http://www.magyarkozlekedes.hu/sites/default/files/ujsag-pdf/nav2006-09.pdf>

Erdősi Ferenc (2008): *Global and Regional Roles of the Russian Transport Infrastructures. Discussion Papers No. 69*. (Series editor: Z. Gál) Hungarian Academy Sciences Centre for Regional Studies, Pécs • <http://discussionpapers.rkk.hu/index.php/DP/article/view/2408/4510>

Erdősi Ferenc (2013): *A közeledő Távol-Kelet: A transz- eurázsiai közlekedési kapcsolatok jelene és jövője*. IDRResearch Kft.–Publikon, Pécs

Erdősi Ferenc (2014): Törökország kulcszereplővé válik-e az eurázsiai tranzitban? *Közlekedéstudományi Szemle*. 1, 31–43. • [http://www.regscience.hu:8080/jspui/bitstream/11155/600/1/erdosi\\_torokorszag\\_2014.pdf](http://www.regscience.hu:8080/jspui/bitstream/11155/600/1/erdosi_torokorszag_2014.pdf)

*Fehér Könyv. Európai közlekedéspolitiká 2010-ig*. (2002) Az Európai Közösség Bizottsága [The Transport Policy of Europe Until 2010. The Commission of the European Union]. – Brüsszel, 2001. szeptember 12. [COM 2001/370.] – Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, Budapest • [http://www.uvt.bme.hu/targyak/eu/eu\\_la/eu\\_la\\_2\\_4.pdf](http://www.uvt.bme.hu/targyak/eu/eu_la/eu_la_2_4.pdf)

Hall, Peter (1997): *Motoren des globalen wirtschaftlichen Wettbewerbs*. Előadás németre fordított szövege, *Auf dem Weg zu einer gesamt-europäischen Politikstrategie* című EU Bizottság konferencián. Berlin, 1998. április 27. Haupttrichtungen sowie betriebliche und technische Parameter der Schnell- und Hochgeschwindigkeits-strecken der Länder Osteuropas im Europa-Asien Verkehr. *Zeitschrift für OSShD*. 6, 9–17.

Iran Ready to Finance Construction of Its Part of Railway to Armenia. 2013. • <http://www.raillynews.com/2013/iran-ready-finance-construction-part-railway-armenia-minister/>

*Jane's World Railways* (2011–2012) [ed. Ken Harris] Jane's Information Group • [www.jwr.janes.com](http://www.jwr.janes.com)

*Kazakhstan and China Develop Cooperation in the Railway Transportation Sector* (2012). • <http://www.rzd-partner.com/news/2012/06/16/377831.html>

Kazakh Wheat to Be Exported through Baku-Tbilisi-Karsi Railway. 16 August 2012. • <http://www.georgianjournal.ge/business/10575-kazakh-wheat-to-be-exported-through-baku-tbilisi-karsi-railway-.html>

Kulke-Fiedler, Christine (2004): Totgesagte leben länger Transsibirische Eisenbahnmagistrale. *DVZ*. 2004. március 17.

*Lebendiger Verkehr am Transsib.* (1989) *DVZ*. 1989. június 9.

*Marmaray Railway Engineering Project, Turkey – Railway Technology.* (2013) • <http://www.railway-technology.com/projects/marmaray/>

Metzer, Jacob (1977): *Some Economic Aspects of Railroad Development in Tsarist Russia.* Arno Press, New York

Peyrouse, Sébastien (2009): *Economic Aspects of the Chinese-Central Asia Rapprochement. Silk Road Paper.* Central Asia-Caucasus Institute Silk Road Studies

Program chrome • <http://www.silkroadstudies.org/resources/pdf/SilkRoadPapers/0709China-Central-Asia.pdf>

Potential for Eurasia land bridge corridors and Logistics Developments along the Corridors • [https://www.tno.nl/media/2825/report\\_potential\\_eurasia\\_land\\_bridge\\_rail-corridors\\_final\\_25042012.pdf](https://www.tno.nl/media/2825/report_potential_eurasia_land_bridge_rail-corridors_final_25042012.pdf)

Radnaabasaryn, R. (2000): Die Mongolische Eisenbahn steht vor einem Jubiläum. *Zeitschrift der OSShD*. 1–3, *Shipping Statistics Yearbook*. ISL Bremen, 1986. és 2013. évfolyamai.

*The Baku-Tbilisi-Kars Railroad and Its Geopolitical Implications for the South Caucasus* (2008) • [http://www.cria-online.org/5\\_5.html](http://www.cria-online.org/5_5.html)

*Ukraine und die neue türkische Eisenbahnlinie.* *DVZ*. 2007. február 20.

Westwood, John Norton (1964): *A History of Russian Railways.* Allen and Unwin, London

URL: TRACECA-projekt • <http://www.traceca-org.org>

