

## KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEWS

### Erdősi Ferenc: A közeledő Távol-Kelet A transzeurázsiai közlekedési kapcsolatok jelene és jövője (Publikum Kiadó, Pécs, 2013. 282 o.)

BARANYI BÉLA

BARANYI Béla: egyetemi tanár, Debreceni Egyetem Mezőgazdaság-, Élelmiszertudományi és Környezetgazdálkodási Kar; baranyib@rkk.hu; baranyi@agr.unideb.hu

Béla BARANYI: professor, University of Debrecen, Faculty of Agricultural and Food Sciences and Environmental Management; baranyib@rkk.hu; baranyi@agr.unideb.hu

Erdősi Ferenc a magyar geográfia és regionális tudomány méltán kiemelkedő alakja, 80 évesen is alkotóereje teljében dolgozik az MTA KRTK Regionális Kutatások Intézetében. E kivételes tudományos aktivitás terméke a legújabb könyv, amely a közlekedésföldrajz területi hatásainak kutatási eredményeit prezentálja.

A monográfia rendkívül fontos és aktuális témát érint interkontinentális dimenziókban. A szerző egy nem mindennapi térség témaspecifikus vizsgálatára vállalkozott. Kelet- és Délkelet-Ázsia – a továbbiakban Távol-Kelet – ugyanis nem egyszerűen egy távoli, nehezen megközelíthető, hatalmas és egzotikus világrész, hanem kivételes fontosságú gazdasági erőközpont Európa és Észak-Amerika között, súlya pedig a jelenleg hárompólusú világ gazdaságban megállíthatatlanul növekszik. A globális gazdaság első számú centrumává előlépő Távol-Keletnek Észak-Amerika után a második legnagyobb kereskedelmi partnere Európa, miközben sajátos termelési struktúrája, valamint az energiahordozók és nyersanyagforrások korlátozottsága miatt a távoli térség beszerzési és értékesítési piaca földrajzilag (világrészenként is) jelentős mértékben különbözik más térségektől. Szállításszervezési és logisztikai szempontokból ezért sem elhanyagolható a világ gazdaságban egyre fontosabb szerepet játszó távoli földrész makrorégióival és országaival (Kína, Japán, Dél-Korea, Tajvan) folytatott tekintélyes áruforgalma, a fizikai tömegükben is évről évre növekvő export- és importszállítmányok célba juttatása. Mindezt szem előtt tartva Erdősi Ferenc főként arra keresi a választ, hogy milyen természeti, gazdasági, politikai és logisztikai feltételei vannak manapság a Távol-Kelet és Európa közötti árukeres-



kedelemnek a különféle hagyományos és a korunkban kiépülő, jelentőségükben változó útvonalakon. Ezért a szerző a Nyugat-Európa (EU) és a Távol-Kelet közötti infrastruktúrák és áruforgalom értékelő elemzése mellett felvázolja a transzeurázsiai szárazföldi és kombinált (szárazföldi-tengeri) útvonalakhoz való csatlakozás lehetséges irányait és módjait.

A könyv címével (A közeledő Távol-Kelet) megidézett globális világgazdaság létrejöttének előzményei a régmúltba nyúlnak vissza. Az interkontinentális kapcsolatok Európa számára egykor a Távol- és Közel-Keletre irányuló, extrém körülmények között folyó szárazföldi távolsági kereskedelmet jelentették („selyemút”, „fűszerút”). Gyökeres változást ebben a 15. és 16. század fordulóján zajló nagy földrajzi felfedezések hoztak, amelyek elsőként teremtették meg a világgazdaság globalizálódásának feltételeit Európa és Amerika között. A kora újkorban zajló folyamat sajátosságait és mélyebb lényegét feltáró amerikai történetész, Immanuel Wallerstein néhány évtizede ismertté és divatossá vált elmélete szerint az új, formálódó „világgazdaság”, amely kezdetben csaknem kizárólag Európára korlátozódott, elsősorban már gazdasági, nem pedig politikai entitást képviselt. Ám a modern világgazdasági rendszer kiindulópontjaként létrejött „európai világgazdaság” nemcsak az európai területi munkamegosztás korábban kialakult rendjében teremtett merőben új helyzetet, hanem át is helyezte a távolsági árukereskedelem súlypontját a transzatlanti irányokba, később pedig a gazdasági, áruforgalmi és közlekedési kapcsolatokat kiterjesztette az egész világra. A fél évezredes folyamat egyik jelentős eredménye a Távol-Kelet irányába kiépült, ma már nélkülözhetetlen transzeurópai szárazföldi és kombinált összeköttetések, útvonalak és korridorok bonyolult rendszere, amelyet történetiségében, gazdaságföldrajzában, közlekedési és szállításszervezési összefüggéseiben mutat be könyvében Erdősi Ferenc.

A tartalmilag rendkívül gazdag, szerkezetileg talán éppen ezért „túltagolt”, meglehetősen bonyolult struktúrájú, sok címmel és alcímmel, a hozzájuk tartozó kisebb-nagyobb terjedelmű szövegrészekkel tördelt kötet négy nagy egységre oszlik. Tematikailag az összerjedelem kétharmadát kitevő első rész a könyv legfontosabb tartalmi egysége, amelyet különösen fontossá, szakmailag érdekessé tesznek a „transzszibériai megavasutat”, illetőleg annak elágazásait, köztük a modern kori „új selyemút” vasútfejlesztési elképzeléseit tárgyaló elemzések. Szorosan kapcsolódik az elsőhöz a második rész, amely a vasúti és a vasútra alapozott kombinált szállítás, a forgalom- és szállításszervezés közlekedési korridorok szerinti, döntően közgazdasági szempontú bemutatása. A könyv vállalt céljait tekintve talán érthető is, hogy a két valóban fontos rész a terjedelem négyötödét teszi ki. Némi hiányérzetet kelt azonban a Magyarországnak a Távol-Kelethez, azaz a transzeurázsiai, valamint az Eurázsia-peremi útvonalakhoz, korridorokhoz való csatlakozási alternatíváit tárgyaló harmadik rész, amely mindössze tizenegy oldallal képviselteti magát a mellékletek nélküli könyv több mint kétszázötven oldalnyi terjedelméből, miközben még A Jeges-tengeri hajóút felértékelődése? című, a lehetséges fejlesztési alternatívákat hipotetikusán elemző negyedik rész is közel háromszor ekkora terjedelmet kapott.

Meglehet, Magyarország nem tekinthető jelentős globális tényezőnek, mégsem lehet eltekinteni attól, hogy az ország külgazdasági stratégiájában export- és importpiacként újabban megkülönböztetett figyelmet kap a Távol-Kelet és a Közel-Kelet, valamint Peri-Ázsia. A tengerpart nélküli Magyarország számára nem közömbös ugyanis, hogy a jövőben milyen irányokban és útvonalakon biztosítható a költség és megbízhatóság szempontjából legkedvezőbb szállítás. Helytálló viszont a rövid, de lényegre törő elemzés végkövetkeztetése, amely szerint a Közép-Ázsiával és a Távol-Kelettel folytatott szárazföldi kereskedelemben nélkülözhetetlen a transzszibériai vasútvonalak és elágazásaiak igénybevétele, így pedig a tranzitot lehetővé tevő Oroszországra és Ukrajnára való rászorultság révén Magyarországnak a jövőben is egyértelmű érdeke a közlekedésben és áruszállításban a korrekt üzleti és külkapcsolatok fenntartása a keleti szláv térséggel, akárcsak Közép-Ázsia jórészt ma is az orosz érdekszférához tartozó országaival. De hasonló Magyarország kitettségére a transzeurázsiai szárazföldi és kombinált (tengeri és szárazföldi) útvonalakhoz való csatlakozás során is, többek között a déli Eurázsia-peremi útvonalon, azaz a Szezei-csatorna igénybevételével zajló távolsági kereskedelemben. Mindez az arab térség országaihoz fűződő viszony kezelésében követel fokozott figyelmet Magyarországtól.

Geopolitikai összefüggésrendszerben érdekes a különböző transzeurázsiai útvonalakon a Távol-Keletre, és onnan Európába irányuló közlekedési kapcsolatokban közvetlenebbül érdekelt országok helyzete. Az elmúlt évtizedekben nemzetközi és világszervezetek égisze alatt számos sikeres kezdeményezés történt a Távol-Kelet és Európa közötti szállítások integrált rendszerekké fejlesztésére. Az erőfeszítések átvitt és technikai értelemben közelebb hozták Európához a Távol-Keletet, s valóban lerövidítették a korábban nehezen áthidalható távolságokat. Ám a transzeurázsiai közlekedési kapcsolatok szervezésében még hosszú ideig nem hagyhatók figyelmen kívül azok a geopolitikai érdekek és az abból fakadó kockázati tényezők, amelyek főként a kontinenseket átívelő vasúti korridorokhoz, valamint a vasútra alapozott kombinált szállításokhoz, az áru- és személyforgalomhoz fűződnek, mindenképp a nemzetközi közlekedési folyosókat övező, fokozottan érzékeny, konfliktusoktól terhelt Eurázsia-peremi (szezei) térségben, a transzeurázsiai útvonalak mentén Délkelet-Ázsiában vagy éppen a közép- és belső-ázsiai térségekben. Elemzései során ezekre a körülményekre és más kockázati tényezőkre többször és hangsúlyosan is felhívta a figyelmet Erdősi professzor.

Összegzőként kijelenthető, hogy szakmailag újfent színvonalas munka került ki Erdősi Ferenc kezei közül, ráadásul egy olyan témában, amelynek rajta kívül nincs számottevő szaktekintélye Magyarországon. Könyve a szakmai értékeken túl a tudományos ismeretterjesztés legszebb hagyományait idézi fel, érdekes és olvasmányos munka, amelyet tudós szakemberek, egyetemi hallgatók és a téma iránt érdeklődők egyaránt haszonnal forgathatnak.