

Valóban két út közül választhatunk?

© **BAJOR Tibor**

Általános Vállalkozási Főiskola, Budapest

bajor.tibor@avf.hu

Az Európai Unió keleti országainak vezetése lázasan keresi az új – Oroszországot kikerülő – vasúti és egyéb szállítási összeköttetéseket Ázsiával. Alapvető kérdés: ki lehet-e kerülni Oroszországot, van-e erre reális lehetőség? A tények elemzése azt bizonyítja, hogy jelenleg a terv nem megvalósítható, sem politikailag, sem gazdaságilag. A közép-ázsiai országok fejlesztik a vasúti szolgáltatásaikat, egymás közötti vasúti összeköttetéseiket, de ez elsősorban észak – déli irányú. Céljuk a legrövidebb úton elérni a tengeri kikötőt. A kelet – nyugati szállítási irány iránti igény a térség országaiban nem egyenlő erővel jelentkezik, inkább nyugat-európai érdekként fogalmazódik meg.

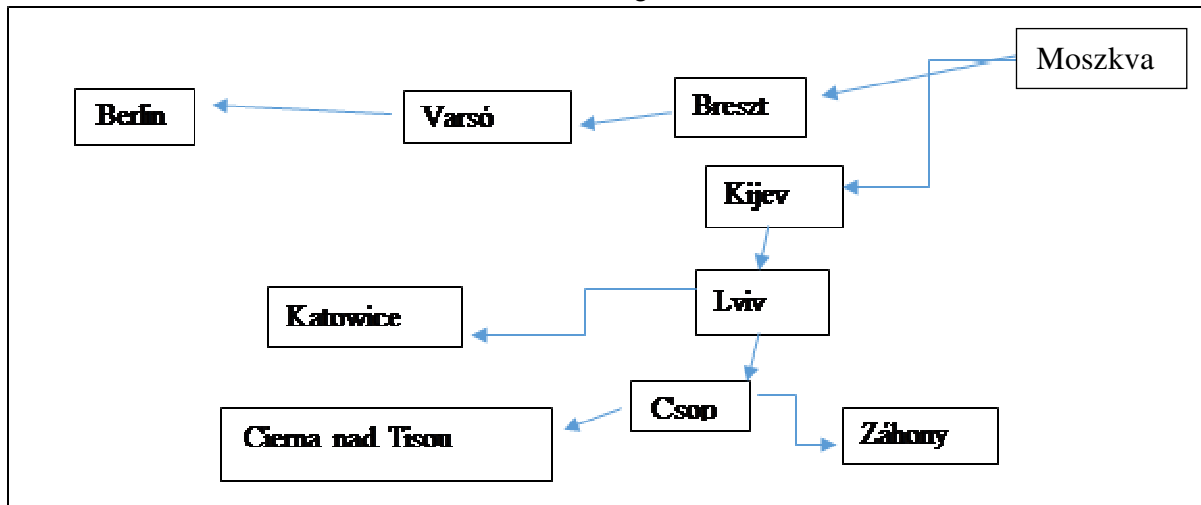
Az Ázsiából Európába történő tranzitszállítások jelenleg hajón, illetve vasúton keresztül történnek. A légi szállítás meglehetősen költséges, közúton történő szállítás pedig, a nagy távolság miatt nem gazdaságos.

Az oroszországi és ukrajnai útvonalak

Amennyiben Kína fővárosát, Pekinget tekintem kiinduló/feladó állomásnak – a vasúti szállítások esetében – akkor a jelenlegi elsőszámú útvonal Közép-Európa felé a: Peking – Dostyk/Alashankou (Kazahsztán/Kína) –Petukhovo (Oroszország) – Ekaterinburg – Moszkva. Moszkvától két irányban halad tovább az útvonal (1. ábra):

1. Breszt – Varsó – Berlin (TEN 2)
2. Kijev – Lvov(TEN 5)
 - a) Lvov – Katowicze (Lengyelország) (TEN 3)
 - b) Lvov – Csop(TEN 5)
 - I. Csop – Cierna nad Tisou (Szlovákia)(TEN 5)
 - II. Csop – Záhony (Magyarország)(TEN 5)

1. ábra: Vasúti szállítási útvonalak elosztó/csomópontjai Kelet- és Közép-Európa határtérségében



Forrás: Bajor & Erdösi, 2013.

Észak-Európa felé a tervezett útvonal (2. ábra) elkerülve Közép-Európát Norvégiának tart.

2. ábra: Ázsia – Európa – Észak-Amerika szállítási útvonal



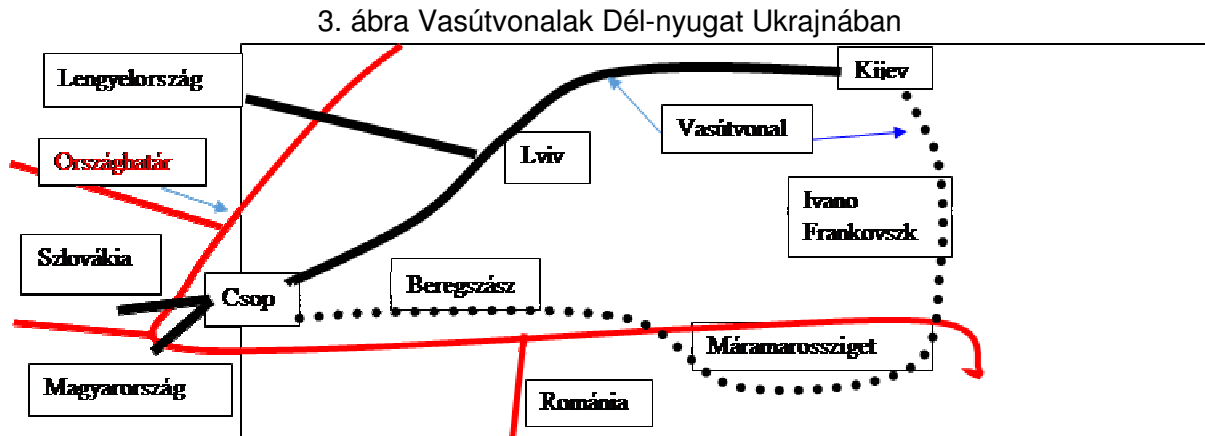
Forrás: Bajor & Erdösi, 2013.

Oroszország megkezdte a Balti tenger és az Arab öböl közötti vasúti összeköttetés kiépítését.¹ Az orosz-azerbajdzsáni-iráni vasúti szövetség létrehozásával. A vonal Szentpétervárt köti össze az Indiai óceáni kikötőkkel. A terv megvalósulása jelentősen befolyásolja a tranzitszállítási viszonyokat és fokozza Oroszország befolyását az ázsiai európai vasúti szállításokra.

A volt Szovjetunióban megépített vasúti hálózatot csak Ukrajnán keresztül új útvonal kialakítását szeretnék többen megvalósítani. Erre elvileg lehetőség van, ha Oroszország – saját érdekei ellenére – beleegyezik. Ezen terv szerint a tranzit útvonal Dél-Oroszországon keresztül haladva – Moszkvát elkerülve – a Volgograd – Likhaya – Harkov – Kijev – Lviv vonalon haladna. Közép-Európára nézve ez a

¹ <http://www.oroszvilag.hu/?t1=tortenelem&hid=1688>

megoldás semmilyen új helyzetet nem teremt. Továbbra is Lviv az elosztó központ, ahol már jelenleg is igen erős a lengyel érdekvédelem.² Ukrajnán belül a jelenlegi vasúti viszonyok mellett Lviv vasúti csomópontot elkerülni nem lehet. Romániának, Szlovákiának és Magyarországnak az volna az érdeke, hogy a Csop – Beregszász – Máramarossziget – Ivano Frankovszk – a Párizsi Békeszerződés alapján a határokkal elvágott – vasútvonalat újra aktivizálják és rávegyék Ukrajnát arra, hogy ezt a vonalat nemzetközi forgalomba helyezze. Ez nyilvánvalóan sérti Lviv monopolhelyzetét, így erre igen kicsi az esély. (3. ábra) A vasútvonal Ukrajnán belül menetrendszerinti szállításokat bonyolít, de a Romániához csatolt szakasz miatt a vonal teljes hosszában nem működik. Nincs ukrán – román vasúti határforgalom.



Forrás: Bajor, 2011 és Bajor & Prikhodko, 2014.

A „selyemút” keresése

Ázsiából jelenleg Oroszországot elkerülő útvonal Európa felé nincs. Politikai és gazdasági okok miatt ennek az útvonalnak a tervezése megkezdődött. A továbbiakban azt kívánom elemezni, hogy milyen feltételek szükségesek és milyen lehetőségek adóttak a terv megvalósításához.

A terv kiindulópontja Kazahsztántól:

- a) Azerbajdzsánon és/vagy
- b) Közép-Ázsián keresztül

Törökország európai határáig a vasúti szállítás megvalósítása.

²<http://www.fakprojekt.hu/docs/Wisniewski%20-%20Lengyelország.pdf>

Kazahsztán

Kazahsztánnak és Azerbajdzsánnak van ugyan közös határa, de az a Kaszpi-tengeren húzódik. Vasúti szállítás csak a tenger déli, vagy északi megkerülésével lehetséges. Északon azon az Oroszországon keresztül halad át a vasútvonal, amelynek éppen a szállítási monopolhelyzetét kívánják az új szállítási útvonallal megtörni. A tenger déli megkerülésével azonban értelmetlen kerülő Azerbajdzsán bekapcsolása az útvonalba. (4. ábra) Kazahsztán Közép-Ázsia meghatározó közlekedéslogisztika országa. Kazahsztántól, a tényleges ázsiai szállításlogisztikai és kereskedelmi központból, az „északi” közlekedési, szállítási csatorna Oroszországon keresztül halad. Ez ma is használatos útvonal. A földrajzi adottságok alapján egyértelmű, hogy Kazahsztánból kiindulva északi irányból Oroszországot kikerülni nem lehet.

4. ábra: A Kaszpi tenger országai



Forrás: <https://www.google.hu/search?q=a+kaszpi+tenger+országai+térkép&biw>

Kazahsztán lakosságának döntő hányada muszlim, mint a tőle délre fekvő országok lakossága³. Így a tőle délre fekvő államokkal – a térségben meghatározó - vallási ellentét ebben az esetben nem okoz feszültséget. Az ország vasúton Üzbegisztán és Türkmenisztán felé hagyható el.

³<http://kazahsztan.lap.hu/>

5. ábra: Kazahsztán vasúti térképe



Forrás: http://Ж_транспорт_Казakhstan_%282%29.svg

Türkmenisztán

Kazahsztánból közvetlenül Türkmenisztánon keresztül vezet az út Európa felé vasúton. (5. 6. és 8. ábra) Türkmenisztán-Kazahsztán esetében probléma az eltérő vasúti nyomtáv, 1520 mm - 1435 mm.⁴ Üzbegisztán esetében ilyen probléma nincs, csak sajnos Európa felé Üzbegisztánból is csak Türkmenisztánon keresztül vezet a vasútvonal. (6. ábra)

Üzbegisztán

Üzbegisztánból tovább lehetne haladni Afganisztán és India felé, (6. ábra) de a jelenlegi politikai helyzet ezt nem teszi lehetővé. Ha egyszer Afganisztánban béke lesz, akkor érdemes arra felfigyelni, hogy vasúton rövidebb az útvonal Afganisztánon keresztül Európa felé, mint hajón a Szuezi csatornán keresztül. Afganisztán népességi összetétele alapján (pastu 44%; tádzsik 27%; hazara 9%, üzbég 9%, türkmén 3%, beludzs 2%, egyéb - főleg nomád népcsoportok - 6%)⁵ a határ térségében nem lenne probléma az együttműködéssel. A vasúti nyomtáv megegyezik Kazahsztánban, Üzbegisztánban és Afganisztánban, 1520 mm.

Pakisztán felé van ugyan vasúti összeköttetése Üzbegisztánnak, de jelenleg üzemen kívül van a hálózat, és a nyomtáv is eltérő. Pakisztánban a vasúti nyomtáv: 1676 mm⁶ (7. ábra)

A vasúti nyomtáv eltérés következtében Kazahsztánból az Arab-öböl irányába csak vasúti átrakó pályaudvarok létesítésével oldható meg a folyamatos szállítás. Azonban ha meg is indul majd a forgalom, Európa ebből az irányból csak hajón közelíthető meg.

⁴<http://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/presidents-open-kazakhstan-to-turkmenistan-rail-link.html>

⁵http://www.honvedelem.hu/files/9/5960/afganisztan_cimic_kezikonyve__3._kiadas_.pdf

⁶<http://www.pakrail.com/>

6. ábra Üzbegisztán közlekedési térképe



Forrás: *Uzbekistan_map.jpg*

7. ábra Pakisztán vasúti térképe



Forrás: http://Pakistan_Railways_Network.png

8. ábra Türkmenisztán vasúti térképe



Forrás: http://www.bueker.net/trainspotting/maps_turkmenistan.php

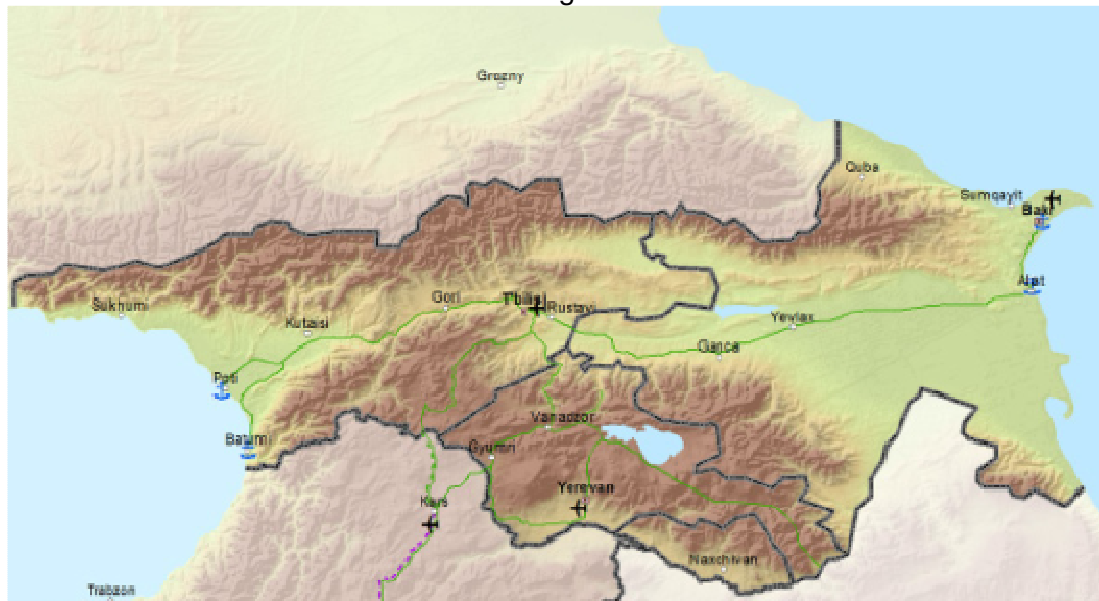
Irán

Irán jelenleg nem tartozik – az európai szempontból – együttműködő országok közé. A vasúti nyomtáv Iránban is 1435 mm. A fő vasúti vonal a Kaszpi-tengertől Teheránon át a Perzsa- öbölig húzódik. A türkmén határtól közvetlen vasútvonal van a török határig. Közvetlen vasúti kapcsolata van Azerbajdzsánnal. A vasúti nyomtáv azonban eltérő. Azerbajdzsánban a vasúti hálózatot nem az angolok építették, mint Iránban, így itt a nyomtáv 1520 mm. Átrakó állomás létesítése nélkül itt sem oldható meg a szállítás. Iránon át Törökország felé nem zavarja a folyamatos szállítást nyomtáv eltérés (10. ábra).

Azerbajdzsán

Azerbajdzsán főként az olajbányászat miatt kiemelt fontosságot kap az európai kapcsolatok építésében. A vasúti nyomtáv megegyezik az orosz vasútéval. (mint a Szovjetunió volt tagköztársasága) Zavartalan lehetne Európa felé a szállítás Irán kihagyásával Grúzián, vagy/és Örményországon keresztül. A vasúti nyomtáv megegyezik a három országban. Azonban ezen az útvonalon is merülnek fel problémák. Örményországgal van ugyan – nyomtáv azonos – vasúti összeköttetés, de az politikai okokból (Sztepanakert hova tartozása) valószínűleg még hosszú ideig zárva van. Grúziával nincs ilyen politikai ellentét, csak Grúziának nincs vasúti összeköttetése Törökországgal. A vasúti összeköttetés megvalósítása folyamatban van. Ez azt jelenti, hogy Azerbajdzsánból jelen pillanatban – és várhatóan még sok ideig – csak Iránon keresztül haladhat a vasúti összeköttetés Európa felé.

9. ábra a kaukázusi országok vasúti összeköttetése



Forrás:

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=HU&t=PDF&f=ST%205528%202014%20ADD%201>

10. ábra Irán vasúti térképe



Forrás: http://www.bueker.net/trainspotting/maps_iran.php

Törökország

Az utolsó akadály Törökország. A török–iráni határ térsége „Kurdisztán” a Közel-Kelet egyik legforróbb tűzfészke. Amennyiben sikerül ezt a problémát kezelni – jelenleg ez a legfőbb akadálya Törökország EU-s csatlakozásának – akkor a következő akadály; a Van-tó. A vasúti szállítások a Van-tavon komp szolgáltatással valósulnak meg, a tavat kikerülő vasútvonal nincs. A vasúti kompszállítás kapacitása véges.

Összegzés

Kazahsztán és Azerbajdzsán felől Európa északi irányból csak és kizárólag Oroszországon keresztül közelíthető meg. Amennyiben sikerülne Oroszországot meggyőzni, hogy saját érdekeit feladva – országán belül – járuljon hozzá, hogy Ukrajnát rövidebb útvonalon lehessen megközelíteni, ez Közép-Európának akkor sem jelentene nagyobb lehetőséget az ázsiai szállítási útvonal pozíciójában. A döntő elosztó és gyűjtő vasúti csomópont Lviv (Lemberg). Ez az egyetlen város Nyugat-Ukrajnában, amelynek európai kontinentális közlekedési szempontból jelentősége lehet. Ukrán belpolitikai szempontból pedig az egyetlen Nyugat-ukrajnai város, amelynek gazdasági jelentősége van. Ezen az útvonalon orosz befolyás nélkül csak akkor emelkedhet Közép-Európa jelentősége, ha a szállítási vonalak Lviv érintése nélkül – Románián keresztül – érnék el határait. Ennek az útvonalnak kiépítése azonban ukrán belpolitikai ügy.

11. ábra: Azerbajdzsán vasúti térképe



Forrás: <http://www.bueker.net/trainspotting/map.php?file=maps/azerbaijan--artsakh/azerbaijan--artsakh.gif>

12. ábra: Törökország vasúti térképe



Forrás: http://www.bueker.net/trainspotting/maps_turkey.php

A Közép-Ázsián keresztül vezető egykori karavánút felélesztése új útvonal kialakítását tenné lehetővé Ázsia és Európa között. Ezzel a vonallal kívánja kiváltani az Oroszországon átvezető útvonalat az új elképzelés, – hivatkozva a „Selyem út” hagyományaira. A probléma az, hogy ez az útvonal olyan országokon haladna keresztül, amelyekkel a gazdasági és politikai együttműködés nem nevezhető harmonikusnak, sem egymás, sem az Európai Unió országai között. Ez az útvonal olyan térségeken halad keresztül, amelyek területén – várhatóan még nagyon sok évtizedig – a szállítás biztonsága nem garantálható. (terrorizmus, szakadár törekvések, hadiállapot, stb.) A „déli” közlekedési, szállítási csatorna Iránt és Törökországot juttatja kulcspozícióba. Irán vallási indíttatású világhatalmi törekvései és Törökország Európai Uniós csatlakozási törekvései hasonlóan „kiszolgáltatott” helyzetbe hozhatja az Európai Unió országait, mint az „északi” csatorna jelenlegi problémái. A szállítási útvonal kialakítása szinte megfizethetetlen összegekbe kerülne:

1. A Türkmenisztán és Irán közötti eltérő vasúti nyomtáv miatt; vagy Kazahsztántól Türkmenisztánon át Iránig új vasútvonalat kell kiépíteni azonos nyomtávval, vagy Irán és Türkmenisztán határán vasúti átrakót kell építeni.
2. Kazahsztánból Azerbajdzsánba csak Oroszországon keresztül lehet eljutni. Ez az útvonal csak a Kaszpi-tengeren keresztülvezető vasúti kompjárattal kiváltható. Ez nem teszi olcsóbbá és biztonságosabbá a szállítást.
3. Azerbajdzsánból jelenleg csak Iránon keresztül lehet Európa felé eljutni vasúton, de ebben az esetben is probléma a vasúti nyomtáv eltérése.
4. Amennyiben megépül a Grúzián át Törökorszáig vezető vasútvonal, a vasúti nyomtáv eltérés problémája akkor is fenn áll. A Grúziát és Törökországot összekötő vasútvonal kiépítése tervezés alatt áll.
5. Irántól Európa felé vezető vasútvonal a Van-tavon keresztül vezet, a megbízható vasúti szállítás érdekében mindenképpen ki kell építeni a tavat kikerülő vasútvonalat.
6. Az szállítási útvonal kiépítését befolyásoló földfelszíni terepviszonyok még tovább nehezítik a tranzitútvonal megvalósítását

A fentiek alapján kijelenthető, hogy az Oroszországot elkerülő, Ázsiát Európával összekötő vasúti szállítási útvonalnak jelenleg – és várhatóan hosszú ideig – nincs realitása.

Irodalomjegyzék

- BAJOR Tibor (2011). Lehet-e Magyarország Európa logisztikai központja? *Magyar Logisztikai Évkönyv, 2012*. Budapest: Magyar Logisztikai Egyesület.
- BAJOR Tibor, & ERDŐSI Ferenc (2013). Alternative Routes Between the Far East and Europe. With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary. *Discussion Papers*, No. 92. Pécs: Institute for Regional Studies Centre for Economic and Regional Studies Hungarian Academy of Sciences.
- BAJOR Tibor, & PRYKHODKO, Volodymyr (2014). Kárpátalja közlekedéslogisztikai helyzete. *Közép-Európai Közlemények*, [megjelenés alatt].

Internetes források

- <http://www.magyarkozlekedes.hu/hir/5418-az-europa-azsia-kozotti-vasuti>
<http://iho.hu/hir/letrejott-az-első-kazah-turkmen-vasuti-kapcsolat-130528>
http://mle.hu/images/upload/MLE%20XIX_%20Konf_%20besz%C3%A1mol%C3%B3.pdf
http://www.zahony-port.hu/prospektus/zp_2011_hu.pdf
<http://iho.hu/hir/uj-vasutvonalat-epitene-uzbegisztan-130217>
<http://mapyourinfo.com/wiki/hu.wikipedia.org/T%C3%BCrkmeniszt%C3%A1n%20vas%C3%BAti%20k%C3%B6zleked%C3%A9se/>
<http://www.turkmenistan.it/ferroviagb.html>
<http://iho.hu/hir/kozep-keleti-egyuttmukodes-120326>
<http://www.biztonsagpolitika.hu/?id=16&aid=1164&title=az-irani-islam-koztarsasag-es-a-f%EF%BF%BDk-orszagok-kapcsolata>
<http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/infrastrukturaert-elelos-allamtitkarsag/hirek/budapesten-ulesezik-a-transzsziberiai-szallitasok-koordinacios-tanacsa>
<http://www.mav.hu/hirek/hir.php?mid=15286236fcc0ad>
http://binx.ktenet.hu/rendezvenyek/tagozati/2014-02-07_VT_transzkont-aruszallitas/SomodiKalman.pdf
<http://edok.lib.uni-corvinus.hu/109/1/Gelei-Hal%C3%A1szn%C3%A971.pdf>
http://m.napi.hu/nemzetkozi_gazdasag/igy_jarhatjak_meg_az_oroszok_mutatjuk_kik_lehetnek_a_nyertesek.578326.html
<http://posztinfo.hu/kulvilag/kezdodik-a-deli-vasuti-folyoso-gruz-torok-szakaszanak-epitese/>
http://www.orszvilag.hu/?t1=elemzesek_interjuk&hid=2515