

KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEW

Erdősi Ferenc: Törökország közlekedése (MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, Pécs, 2015. 431 o.)

SZABÓ TAMÁS

SZABÓ Tamás: informatikus, térinformatikus, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete; 7621 Pécs, Papnövelde utca 22.; szabot@rkk.hu

Tamás SZABÓ: informatician, GIS expert, Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences; Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary; szabot@rkk.hu

Törökország mint a migránsválság „lokalizálásának” egyik lehetséges kulcs-tényezője az utóbbi években gyakran szerepel a médiában. E kis-ázsiai országról, különösen a közlekedéséről Magyarországon csak keveseknek van érdemi ismeretük. E könyv a gazdasági/társadalmi alapokkal, az aktuális politikai viszonyokkal való szoros kölcsönhatásban elemzi, értékeli a hatalmas ország közlekedési infrastruktúráit (hálózatuk méretét és minőségét), valamint a forgalom idő- és térbeli alakulását. A közel félezer oldalas mű első részében a szerző az ország gazdaságának (és gazdaságpolitikájának) átfogó jellemzőit taglalja, beleértve az ágazati szerkezetet, az országnak a globális gazdaságban elfoglalt pozícióját, a területi fejlettségbeli különbségeket. Ezt követi a közlekedés általános jellemzőinek megfogalmazása.

Miután a modern kori közlekedés első módja a vasút volt, a szerző a második rész elején az Oszmán Birodalom idején épült emblemikus (Bagdad és Hedzsász) vasutakkal indítja az egyes közlekedési ágazatokat önálló fejezetekben megjelenítő második részt, mely a légi közlekedési szektor SWOT-elemzéseivel zárul. Ez a 300 oldalnál is bővebb második rész tekinthető a könyv törzsanyagának, melyből az olvasó részletekbe menően informálódhat az ország vasúti, közúti, tengeri és légi közlekedésének állapotáról, teljesítményéről, regionális jellemzőiről és a már folyamatban levő, valamint a tervezett fejlesztésekről. Az ágazati fejezetek közül feltűnően rövid a közúti közlekedésről szóló rész (a szerző a Bevezetésben ezt azzal indokolja, hogy



rendkívül kevés használható forrást tudott elérni e témáról). Ezzel szemben az ország külkereskedelmében meghatározó szerepet játszó tengerhajózásról (társaságokról, kikötőkről, a forgalom tengerpartok menti szerkezetéről) jól strukturált ismeretek olvashatók, mint ahogyan nem csupán a nemzetközi, hanem a belföldi (távolsági) közlekedésben is kitüntetett szerepet játszó légi közlekedésről is.

Az olvasó számára az alágazati fejezetekből kiderül, hogy a „fejlődő” országok közé sorolt Törökországban mára kiugró színvonalú infrastruktúrák is jelen vannak. Így például:

- A TGV-hez hasonló nagysebességű vasutak (2013-ban 980 km) Ankarát és Konyát kötik össze Isztambullal, és a hálózatot folyamatosan fejlesztik.
- A Boszporusz alatti, közel 15 km hosszú Marmaray-alagút lehetővé teszi a folyamatos, nagy teljesítményű interkontinentális vasúti közlekedést.
- Az isztambuli (több repülőtérből álló) globális jelentőségű légi közlekedési fordítókorong (középtávon már évi 160 millió utassal).
- A Márvány-tenger parti ipari deglomeráció igényeit kielégítő teherkötői kapacitás a legnagyobbak közé tartozik a Közel-Keleten.

Törökországnak a nemzetközi közlekedési térben elfoglalt helye a könyv harmadik részének témája, melynek első fejezete a szomszédos országokkal való vasúti és közúti közlekedési kapcsolatokról, második fejezete az egyelőre gyenge tranzitközlekedésről (és kilátásairól) szól, a harmadik pedig a török tengerszorosok mint kiemelkedő jelentőségű vízi utak forgalmával kapcsolatos környezeti és egyéb konfliktusok kezelését elemzi.

Az összefoglaló következtetéseket tételszerűen tárgyaló zárófejezetben a szerző az ambíciózus kínai részvétellel megvalósuló nagyszabású fejlesztések hatását elemzi a török gazdaság versenyképességére.

A Törökország közlekedéséről magyar nyelven megjelent első érdemi publikációban nagyobb terjedelmet igényelt volna az ország nemzetközi olaj- és gázvezeték-hálózatokban betöltött jelentős csomóponti szerepének értékelő bemutatása. A könyv szerkezete túlzottan tagolt (számos alfejezet alfejezete), ami feltehetően abból adódik, hogy a szerző jól áttekinthető struktúrában akarta megjeleníteni a terjedelmes tartalmat.

Mind a hazai regionális tudomány, mind a földrajz képviselői részéről többször megfogalmazódott, hogy hiányoznak a távoli földrészekkel, országokkal foglalkozó elemző szakági, területfejlesztési szemléletet tágító, új aspektusokkal gyarapító munkák. Úgy tűnik, hogy azoknak, akiknek nincs módjuk megfelelő időt eltölteni a vizsgált területen (ahol a primer információk begyűjthetők), nehezen áthidalható problémákkal kell szembesülniük. Miután a magyar könyvtárakban és adatbázisokban csupán az Oszmán Birodalom vasútépítéseiről lelhetők fel írások, a szerző túlnyomóan az internetről elérhető forrásokra hagyatkozott. A bevezetőben a szerző felhívja a figyelmet arra a képtelen helyzetre, hogy pénzhiány miatt nincs lehetősége a témába vágó külföldi könyvek megvásárlására, folyóiratcikkekről másolatok megrendelésére.

Mindezek ellenére a szerző tollából már több monográfia jelent meg (Afrika, Távol-Kelet stb.), melyek a most ismertetettel együtt más témák hazai művelőit is remélhetően arra serkentik, hogy globalizálódó világunk kevésbé ismert régióiról szóló kutatásokkal gazdagítsák a magyar olvasók repertoárját.

E könyv a geográfusokon, közlekedési és vasúti szakembereken kívül a regionális gazdaságtan művelőinek, valamint politológusok, orientalisták figyelmébe ajánlható.