

OROSZORSZÁG NEMZETKÖZI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁINAK KÉNYSZEREI, GLOBÁLIS ÉS REGIONÁLIS SZEREPEI

(Russia's International Transport Infrastructure Constraints,
Global and Regional Roles)

ERDŐSI FERENC

Kulcsszavak:

globalizáció regionalitás interkontinentális közlekedés gateway tranzit korridorok

A rendszerváltás Európa keleti felében a szintetikus államok szétesésével, jó néhány ország önállóvá válásával új térségi kereteket hozott létre a nemzeti és nemzetközi közlekedés működtetéséhez. A cikk bemutatja, hogy az egykori Szovjetunió – továbbra is két földrészre kiterjedő – törzsét, az Orosz Föderációt az új helyzet milyen nagyszabású közlekedési infrastruktúra-építésekre készíti egyfelől annak érdekében, hogy külkereskedelmét ne akadályozza és drágítsa az idegen kikötőkre, illetve a tranzitutakra való ráutaltság, másfelől, hogy a térségi kohéziót és a globális gazdaságba való bekapcsolódást egyaránt szolgáló transz- és interkontinentális folyosók létrejöjjenek.

A kelet-európai szláv térség több millió négyzetkilométernyi összefüggő fél kontinensén a korán polgárosodott és iparosodott, élénk kereskedelmet folytató Nyugat-Európa-hoz képest elmaradott, kényszerszerűen túlnyomóan önellátásra berendezkedő államalakulatok számára a nemzetközi kereskedelembe való bekapcsolódást lehetővé tevő meleg tengerpartok elérése félezer évre visszanyúló határozott törekvés. *Attól függően, hogy az észak-európai és délkelet-európai/kisázsiai szomszédos (gyakran évszázadokig regionális középhatalmi pozíciót élvező országokhoz (Svédország, Litvánia, illetve Törökország) milyen volt a keleti szláv államok (térbeli) viszonya, változott a különböző tengerek, illetve az ottani kikötőhelyek tényleges használata.*

A litván és svéd impérium sokáig elzárta az orosz állam elől a Balti-tengert. Ezért Oroszország kénytelen volt a – hosszú téli jeges időszak miatt csak korlátozottan használható és csupán az Észak-Drina folyón megközelíthető – Fehér-tenger partján 1584-ben létrehozni Arhangelszk kikötőjét, mely a kiegyensúlyozott orosz–angol kapcsolatok hozadékaként számos kereskedőház telephelyévé vált (Johnson 1984).

Oroszország történelmi tengeri kapui

Oroszország történelmében az igazi „ablaknyitást” a nagyvilág felé Nagy Péter tette meg *Szentpétervár* alapításával. Oroszország első számú kikötőjének allokálása kényszerhelyzetet következménye. Építésekor számolni kellett azzal, hogy a Finn-öböl a törekeny fahajók számára a téli 3–4 jeges hónapban járhatatlan.

Az Orosz Birodalom az egykor regionális hatalom Törökországgal évszázadokon keresztül hadban állt, hogy a Fekete-tenger északi partvidékét és a Kaszpi-tengerpart nagy részét uralja, és e tengereken szabadon közlekedhessen (beleértve a Földközi-tengerre való kijutást is a Boszporuszon és a Dardanellákon át). Annak ellenére, hogy Odesszát 1794-ben alapították, csak a megfelelő vasúti kapcsolatai létrejötte és az amerikaival vetélkedő ukrainai árugabona termelés tömegessé válása után, a 19. sz. utolsó harmadától vette át fokozatosan az elsőszámú kereskedelmi kikötő szerepét. A Távols-Keleten Vlagyivosztko alapítása ugyan már 1860-ban megtörtént, azonban hadikikötő szerepköréhez csak meglehetősen szerény kereskedelmi kikötő társult. (A nyugat-szibériai gabonafelesleg piacot részben Közép-Ázsiában, részben Európában talált, ezért a távoli Vlagyivosztkon keresztül kevés hagyta el Oroszországot [Antal 1983].)

A cári Orosz Birodalom kapcsolattartását Európával, a távolabbi tengerentúli területekkel a három balti ország (Észtország, Lettország, Litvánia) megszerzése (a 18. sz. végén/19. sz. elején), nagyban könnyítette. A vasút megépülése után Riga lett az egyik legfontosabb gabonaexport kikötő. A Barents-tenger parti Murmanszk jégmentessége csak 1916-tól, a hozzá vezető vasút megnyitásától tudott értékesülni, de periférikus földrajzi helyzete miatt akkor is főként hadiflottabázisként. 1918-ban a balti államok önállóvá válását a szovjet kormányzat inkább csak politikai veszteségként élte meg, mivel a kikötők gazdasági jelentősége a szovjet birodalom teljes bezárkózottsága miatt meglehetősen alárendelt volt. 1940-tól – érdemileg 1944-től – a *Szovjetunió számára a visszahódított Baltikum a Nyugat- és Észak-Európához való közelsége miatt eleinte elsősorban stratégiai szempontból volt értékes*, később viszont már *a külkereskedelem szempontjából is*.

A második világháború utáni extenzív gazdaságfejlesztés során a politikai/társadalmi vonatkozásban rendkívül izolálódott Szovjetunió *a beruházásokhoz szükséges eszközök*, majd a népelelmezéshez szükséges *gabona és más élelmiszerek behozatalára és ellentételezéseiként világméretben is igen nagy mennyiségű ásványi nyersanyag, energiahordozó kivételére kényszerült*. Az alapvető szállítási mód – éppen az áruösszetétel jellegzetessége okán – *a tengerhajózás lett*. Azok a kikötők váltak a legfelkapottabbá, ahová a legnagyobb kapacitású vasutak és csővezetékek vezettek.

A német és az orosz érdekszféra metszéspontjában fekvő balti országok Nyugat-Európa „kihelyezett tagozataként” a kelet-európai környezetben képesek voltak megőrizni hagyományosan magasabb színvonalukat – nem kis részben éppen a mindenkor Orosz/Szovjet Birodalom számára betöltött kapufunkciójuk eredményeként. A Baltikum az önállóság és a Birodalomhoz tartozás idején egyaránt profitálni tudott a „küszöb-”, illetve „kapuhelyzetéből” azzal, hogy – a saját fagymentes és Nyugat-Európához viszonylag közeli kikötőkben szűkölködő – *Oroszország nem tudta nélkülözni külkereskedelméhez a jégmentes litván, a ritkán jeges lett és a jégtörőkkel télen is könnyen nyitva tartható észti kikötők használatát*.

A Szovjetunió fennállásának utolsó évtizedében az összövetségi államhatárt több oldalon alkotó tengerpart ugyan számos változatban tette lehetővé a külkereskedést, azonban az oroszországi illetékességű tengeri szállítások 80%-a a három balti tagállamon keresztül történt, mert a nyugati piacok elérése szempontjából ezek földrajzi helyzete a legkedvezőbb. Az *olajkivitel* a nyugat-szibériai mezőkön fejlődő olajbányászat kiteljesedése után olyan méretűvé vált, hogy a kelet-közép-európai szocialista országok felé és azokból részben Nyugat-Európa felé közvetlenül vezető csövezetéseken kívül már néhány balti kikötőbe, Ventspilsbe, Klaipeda-ba is megépítették a vezetéseket, de vasúton is millió tonna nagyságrendben érkezett olaj több baltikumi kikötőbe (*Buchofer* 1995).

Az idegen kikötőkre való rászorultság gondjai a Szovjetunió megszűnése után

Geopolitikai és külgazdasági szempontból paradox módon éppen az egykori birodalmi politikát meghatározó Oroszország lett a Szovjetunió felbomlásának egyik (ha nem a legnagyobb) vesztese. Éppen akkor kellett szembenéznie földrajzi helyzetének a világgazdasági erőközpontokhoz képest periférikusabbá, északabbi fekvésűvé válásával, amikor a piaczgazdaság melletti döntésekor a glóbuson való elhelyezkedés minősége eléggé nem értékelhető tényezőnek bizonyult. *1991-ben Oroszország államterülete világra való nyitottságának mértéke, az azt meghatározó, a hajózás számára használható tengerpartok hossza és elhelyezkedése tekintetében máról-holnapra a Nagy Péter idejét idéző nehéz helyzetbe került.*

Három szempontból is nagy veszteség érte Oroszországot:

- a kikötők száma és a rakodási kapacitás, továbbá
- a legfontosabb külkereskedelmi piacokhoz való térbeli viszony és a
- befolyásoló klimatikus viszonyok tekintetében.

A klimatikusan legkedvezőbb, a külpiacon eléréséhez is a legjobb fekvésű és legnagyobb kapacitású keleti- és fekete-tengeri kikötők maradtak kívül az Orosz Föderáció határain. A Keleti- (Balti-) tengeren orosz tulajdonban csak a Finn-öböl végi, hónapokig jeges, télen jégtörőkkel költségesen úgy-ahogy üzemeltethető Szentpétervár, valamint a Litvánia és Lengyelország által közrefogott, izolált helyzetben levő exklávé, a Kalinyingrádi különleges terület partja maradt meg (*I. ábra*).

Miközben lényegében megszűntek a világgazdaságba való integráció politikai akadályai, a kapcsolattartás, az árucseré közlekedési feltételei katasztrofális mértékben romlottak azáltal, hogy Oroszország kevés és rossz fekvésű saját tengeri kikötővel rendelkezett, és az önállóvá lett *szomszédos országoknak kiszolgáltatottá vált a tranzitszállítások tekintetében*, ami jobb esetben csak a magas szállítási költségekben és kikötőhasználati, átrakási díjakban manifesztálódott, azonban nem ritka a politikai „gonoszkodásig” elmenő akadékoskodás sem az oroszországi illetékességű tranzittal kapcsolatban.

1. ÁBRA

Az Orosz Föderáció, valamint az önállóvá vált egykori szovjet tagállamok jelentősebb kikötői

(The Most Important Harbours of the Russian Federation and the Independent, Sometime Soviet Member States)



Jelmagyarázat:

1) az orosz területen maradt régebbi kikötők; 2) Oroszországban 1993 óta épült/épülő új kikötők; 3) hadiból részlegesen kereskedelmire átalakított orosz kikötők; 4) Oroszország külgazdasága számára a legutóbbi időkig fontos baltikumi, ukrainai és finn tranzitkikötők; 5) egyéb baltikumi, ukrainai és grúz kikötők; 6) a tengerek (Keleti- és Fekete-tenger, Keleti-tenger és Csendes-óceán) közötti vasúti konténerszállítás irányvonatokkal.

Szerkesztette: Erdősi.

Az utóbbiak közé tartozott többek között a Kalinyingrádi terület és az anyaország közötti szabad közlekedés elvitatása az EU-ba belépni készülő Litvánia mint tranzitország részéről. Ezért az 1990-es évek elején felmerült Litvánia Lengyelországon át történő megkerülésének terve (2. ábra), de az EU és NATO-tag Lengyelország diplomatikusan (természetvédelmi területének veszélyeztetettségére hivatkozva) elzárkózott a megvalósítástól (Buchofer 1998). Szerencsére e probléma a Litvániával folytatott tárgyalások után rendeződött, bár Litvánia ma is ellenőrzi az orosz szállítmányokat. Ukrajna pedig azzal hozta nehéz helyzetbe az Azovi beltenger orosz kikötőinek nemzetközi forgalmát, hogy az amúgy is keskeny kijáratban, a Keresi-szorosban levő Tusla szigetet a saját területének nyilvánítva (amelynek 2004-ben katonai egységek állomásoztatásával is hangsúlyt adott) a sziget melletti tengeri útvonalakat is felségterületének tekintette, ezért Oroszország kénytelen lett volna a saját területén (a Tamanyi-félsziget nyugati földnyúlványát átvágva) hajózáscsatornát ásni hajói szabad közlekedése érdekében (3. ábra). Időről-időre Oroszország szárazföldi kapcsolattartását Közép- és Nyugat-Európával, illetve a tengerentúllal nehezíti Ukrajna, ritkábban Beloruszia azzal, hogy különleges feltételek mellett és magas tranzitdíj fejében teszik lehetővé a tranzit olaj- és földgázvezeték üzemeltetését, vagy különféle legális és illegális módszerekkel sarcolják meg az orosz közúti és vasúti szállítmányokat.

Oroszország korszerűtlen ipara reménytelenül összeomlott, elvesztette egykori piacait a szatellita országokban. A gazdaság, az államháztartás stabilizálásának egyetlen reális módja a világpiacon keresett energiahordozók, ásványi és más nyersanyagok, nehézszerkeleti termékek exportjának lényeges növelése lehetett. Kiemelkedő szerepet szántak az olajkivitelenek. A prognózisok már az 1990-es évek elején azzal számoltak, hogy az Egyesült Államok olajimportjában a Közép-Keletet Oroszország váltja fel. Az olaj piacokra szállításához a Közép- és Nyugat-Európa felé kiépített csővezetékek kapacitása messze nem elegendő, más földrészekre, sőt a közeli Svédországba szállításhoz pedig kizárólag a tengerhajózás jöhet számításba. Azonban az Orosz Föderáció már az 1990-es évek elején szembesült azzal a súlyos logisztikai helyzettel, hogy tengeri külkereskedelmi forgalmának több mint a felét idegen – mindenekelött baltikumi, finnországi és kisebb részben ukrainai – kikötőkön, illetve az odavezető tranzitútvonalakon kénytelen bonyolítani, ami évente 130–150 Mrd USD kiadással járt (Deeg 2001).

2. ÁBRA

*A kalinyingrádi orosz exklávé közlekedési kapcsolata
Oroszország összefüggő területével*

*(The Communication Linkages between the Russian Enclave Kaliningrad and
Russia's Main Territory)*



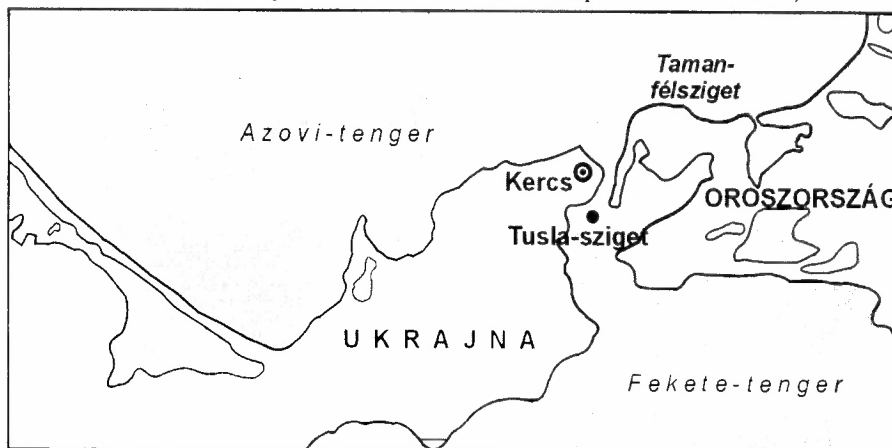
Jelmagyarázat:

1) a Kalinyingrád–Szmolenszk–Moszkva vasúti fővonal; 2) az oroszok által kért, Lengyelországon átvezető (Kalinyingrád–Suwalki–Grodno–Minszk–Szmolenszk–Moszkva) és a lengyel kormány által elutasított főút változat; K.-k.: Kalinyingrádi körzet.

Forrás: Buchofer 1998.

3. ÁBRA

*A Kercsi-tengerszoros és a vitatott Tusla-sziget elhelyezkedése
(The Location of the Kerch Strait and the Disputed Tusla Islands)*



Szerkesztette: Erdősi.

Saját kikötőfejlesztések és tranzit korridorok mint a nemzeti és a globális gazdaság kihívásaira adott infrastrukturális válaszok

Oroszországot a politikai változások az 1990-es években kettős feladat elé állították a közlekedési infrastruktúra-fejlesztések súlypontjainak meghatározásakor:

- saját területén hozza létre a megfelelő tengeri kikötői kapacitást, számolja fel a szomszédos tranzitországokra való ráutaltságot, szüntesse meg az ebből adódó nemzetbiztonsági, külgazdasági kockázatot (nemzeti szempont);
- két kontinensre való kiterjedésének előnyét kihasználva transzkontinentális korridorok létesítésének felvállalásával tranzit összekötő kapocs (Land-bridge) szerepet játsszon a világ gazdaság meghatározó központjai, illetve más régiók között, amelyek a globális gazdaságba való betagozódását is szolgálják (a globalizációs kihívásoknak megfelelés szempontja).

E két feladat egy közös rendszerben valósítható meg, mivel a tranzitkorridorok ideális végpontjainak egy részét az új tengeri kikötők alkotják.

Az új kikötői kapacitások allokálása

Az orosz kormány már 1993-ban nagyszabású kikötőfejlesztési programot indított be, amelynek elsősorban a stratégiai fontosságú olajkivitel akadálytalanra és olcsóbbá tétele volt a célja. A megvalósítás azonban a 21. századig csak igen vontatottan haladt előre, részben a magánbefektetésekhez fűződött, de nem megalapozott remények (a magánvállalkozási formában kezdődött építkezések csődje utáni visszaállamosítások), részben a balti országok csővezeték szakaszainak és olajkikötőinek üzemeltetésében részt vevő orosz vállalkozók ellenérdekeltsége – valamint helyenként a környezetvédők tiltakozása – miatt (Radloff 2004).

A kormányzat azt a célt tűzte ki, hogy tíz éven belül az Oroszország által keltett évi 280–300 millió tonna kikötői forgalomból csupán 5 millió tonna maradjon a külföldi kikötőkben. A hatékonyság érdekében a fejlesztési program az exportpiacokhoz legközelebb levő Keleti-tenger orosz kézen maradt partszakaszaira összpontosított. (A legnagyobb közvetlen destináció Rotterdam. E hubra a Keleti-tenger sekélyvizű kikötőiből max. 45–70 ezer tdw nagyságú hajókkal jut el az olaj – évente ma már több mint 40 millió tonna –, de onnét a gazdaságosság érdekében már 250–350 ezer tdw raksúlyú szupertankerek viszik tovább az Egyesült Államokba, sőt a Távol-Keletre Japánba, Kínába, Tajvanba, Dél-Koreába stb.) *Új kikötők kizárólag Szentpétervár tágabb térségében, a Finn-öböl (észti és finn határ közötti) partján, továbbá a Kalinyingrádi exklávéban épültek/nek. A Barents-, Fehér-, Azovi- és Fekete-tenger, továbbá a Csendes-óceán partján inkább csak a meglevő kikötők továbbfejlesztésére, bővítésére törekednek.*

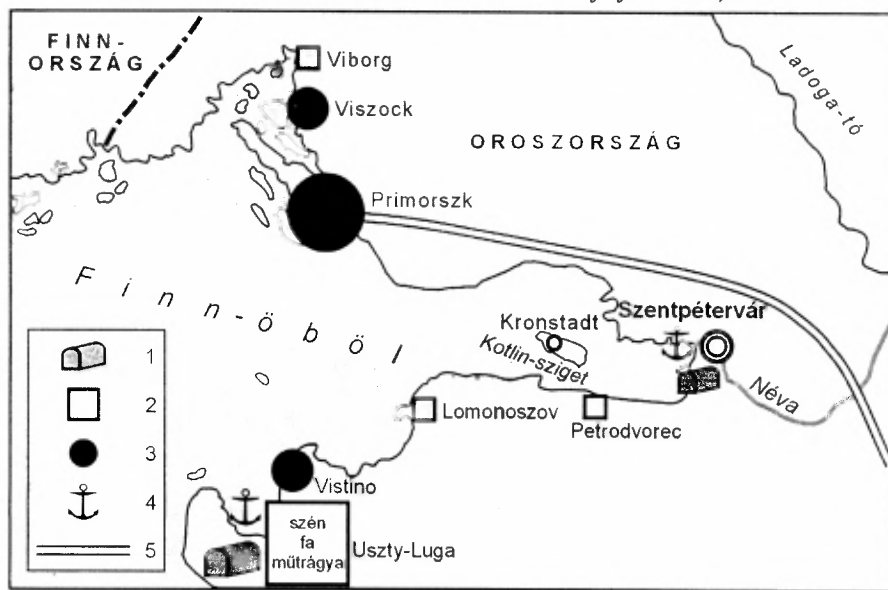
A Finn-öböl keleti végén (a szigetektől eltekintve) mintegy 370 km part tartozik Oroszországhoz, amelyből kb. 40 km-t tesz ki a több mint 4 milliós lakosságú szentpétervári agglomeráció, de számos kisebb város is sok helyet foglal el a partból. A szabad területeket a városi lakosság – meglehetősen extenzív módon – rekreációs/szabadidős célokra is használja. A Néva-torkolati *Szentpétervár* kikötője a sekély, eliszaposodott öbölben csak a bevezető tengeri csatorna folytonos kotrásával üzemeltethető; bővítését helyhiány nehezíti.

E kultúrmetropoliszban környezeti és forgalmi szempontból a korszerűbb kikötői funkcionális struktúra kialakítása az elsőrendű cél. Ezt szolgálja az olajkikötő kitelepítése, a fakikötő részleges kitelepítése és a konténerkikötő bővítése. 2004-ben Szentpétervár forgalma már közel fél millió TEU¹. A folyamatos fejlesztések középtávon 1,35 millió TEU, tíz év múlva 3,5 millió TEU kapacitást teremthetnek (Radloff 2004). Ma még azonban Szentpétervárt a Keleti-tengeren megelőzi Stockholm, Helsinki pedig hasonló forgalmú.

Az új kikötők közül a *Finn-öböl déli partján* levő *Uszty Luga*-t 1993-ban évi 35 millió tonna ömlesztett és darabáru, valamint konténer forgalomra tervezték. A többször megszakított és időközben kisebb kapacitás teremtéséhez igazodó építkezés első lépcsője fejeződött be (évente 4 millió tonna szibériai szenet átrakó, továbbá egy vegyes áru terminállal), 2006-ra készül el a Németországba közlekedő vasúti/közúti járműveket szállító komp terminálja. A konténerterminál távlatilag 500 ezer TEU kapacitásúra tervezése egyelőre túlzottnak tűnik, de nem lehetetlen, hogy valóban lesz rá igény, ha Oroszország feldolgozóipara strukturális váltás után talpra áll, illetve, ha a kikötő a Távols-Kelet–Nyugat-Európa Landbridge egyik rangos tengeri átrakóhelyévé válik. Uszty Luga tehát erősen diverzifikált struktúrájú kikötőkomplexum. Ezzel szemben a közeli *Vistina* mellett (4. ábra) csupán egy évi 16 millió tonna kapacitású olajterminál létesül (Mehr Öl... 2003).

Az északi parton, *Primorszkban*, ugyan szintén 1993-ban kezdődtek meg a munkálatok, de csak a századfordulón gyorsultak fel. Putyin személyes felügyelete mellett mindössze 18 hónap alatt 2001-ben készült el az évi 12–14 millió tonna kapacitású (de 2004-ben még csak alig 5 millió tonna forgalmú), az országos hálózatból kiágazó 366 km hosszú csővezetékekkel táplált olajterminál. Az alig 30 km-rel távolabbi *Vüszocknál* 2005-re elkészülő új, évi 13 millió tonna (2012-re 25 millió tonnára bővítendő) kapacitású olajterminálon kívül a szentpétervári agglomeráció hagyományos kikötőinek (Lomonoszov, Kronstadt, Petrodvorec stb.) fejlesztése nyomán *izgalmas jövőjű kikötőrégió van kibontakozóban*. Gazdaságosságuk javulásához nagyban hozzájárul a szinte mindegyikhez vezető bejárati csatornák mélyítése, amely lehetővé teszi majd a nagy (80–250 ezer tdw) hajók rakodását, ezáltal azt is, hogy az olaj közvetlen járatokkal jusson el a távoli földrészek felhasználóihoz. Oroszország első számú kikötőkomplexumának éppen a télen csak költségesen elérhető tengerpartra felépítése *a természeti viszonyok és a külkereskedelmet optimálisan szolgálni képes tengeri útvonalak közötti kompromisszum által létrejött szükségmegoldás*, mert az orosz gazdaság „megtértségéhez” (a Volgograd–Moszkva–Szentpétervár–Nyizsnij-Novgorod háromszöghöz) képest északkeletre fekszik.

4. ÁBRA
Az új orosz kikötők a Finn-öbölben
(The New Russian Harbours in the Gulf of Finland)



Jelmagyarázat:

1) új és továbbfejlesztett konténer terminálok; 2) vegyes ömlesztett áruk kikötője; 3) olajterminál; 4) nemzetközi komphajók kikötője; 5) olajvezeték.

Szerkesztette: Erdösi.

E szempontból (az európai és azon keresztül a nyugati hemiszféra elérése szempontjából) a kalinyingrádi exklávé jóval kedvezőbb fekvésű, azonban az idegen környezet miatt kiépítése nagyobb politikai kockázattal jár. Ennek ellenére Oroszország igyekszik a benne rejlő lehetőségeket kihasználni, mégpedig a hadászati célokat szolgáló kikötői területek – a csak 30 km hosszú tengeri csatornán elérhető Kalinyingrád, de főként a tenger felől könnyebben elérhető Baltijszk – infrastruktúrájának konverziójával (polgárosításával). Azonban a Szentpétervár térségiekhez képest az itteni kapacitások igen szerények. Kalinyingrádban pl. 2003-ban mindössze 3,3 millió tonna vasúton érkezett olajat töltöttek hajókba (Zuwächse... 2004). A kalinyingrádi kikötőháromas egyéb forgalmának 85%-át teszik ki az orosz, kis részben belorusz és ukrán exportárúk, amelyek közül a legnagyobb hányadot a nyersvas, vasáru, műtrágya és élelmiszeripari termékek képviselik. (A célországok közül kiemelkedő Németország, a Benelux országok, Spanyolország súlya [Kaliningrad moniert... 2004]).

Az orosz kikötők gazdálkodásukat azzal is eredményesebbé kívánják tenni, hogy Beloruszia, Ukrajna, sőt Kazahsztán, Közép-Ázsia számára is akarnak szolgáltatásokat nyújtani, illetve szállítmányaikat a balti országok és Finnország kikötőiből áttelni. E célt az *Orosz Vasutak (RZD) által 2003-ban bevezetett kettős tarifa-*

rendszer is szolgálja, mely az orosz kikötőkhöz képest az idegen kikötők felé (ill. visszafelé) tartó árukat két-háromszor drágábban szállítja, mint a saját kikötők felé (*Gegenwind...* 2003). E pozitív diszkrimináció mellett egyes balti országok negatív diszkriminációja (az orosz áruk tranzitjának és tengeri átrakásának drágítása) is hozzájárult az orosz külkereskedelem tengeri kikötők szerinti megoszlásában bekövetkezett eddigi változásokhoz (1. táblázat), amelyek a következő években várhatóan felgyorsulnak.

1. TÁBLÁZAT

Az orosz áruk keleti-tengeri kikötőkben való rakodásának alakulása országoként
1999 és 2003 között

(*The Development of Goods Loading in the East Russian Harbours by Countries, 1999–2003*)

Ország kikötői	Részarány	
	1999-ben %	2003-ban %
Oroszország	26	36
Lettország	34	24
Litvánia	15	15
Észtország	25	25

Forrás: Radloff 2004.

Oroszország európai tengeri kapui közül az Északi-jegestenger részét alkotó Barents- és Fehér-tengeri kikötők fejlesztése már jóval kevesebb figyelmet kapott

- főként a világkereskedelem meghatározó piacaitól félreeső fekvésük, így a Nyugat-Európától való nagy távolság,
- az ország gazdasági központjától való távolságuk, megközelítésük kedvezőtlen feltételei, és
- részben (a Fehér-tenger esetében) üzemeltetésüknek a több mint fél évig tartó jég általi szezonális miatt.

Alapvetően két nagyobb kikötő jöhetett számításba az ország kikötőfejlesztési koncepciójának megvalósításakor, Murmanszk és Arhangelszk. Azonban a jelenlegi, egyenként csupán évi néhány millió tonnát elérő (főként szén-, apatit- és fakiviteltől álló) forgalmuk lényeges növelésére csak akkor lenne mód, ha a nyugat-sibériai olajmezőktől idevezető 1500 km hosszú nagyteljesítményű (80 millió t/év) olajvezeték megépülne (*Bau des Murmansker...* 2004).

Az orosz kézen maradt fekete-tengeri kikötők forgalma sem közelíti meg a Szentpétervár környékiekét, mert távol fekszenek a világkereskedelem nagy (legközelebb a Földközi-tengeren Ny–K irányban átvonuló) tengeri útjaitól. A viszonylag legéletképesebb *Novorosszjszk* forgalmát visszafogja hátországában, a Csecsenföldön előállt instabil politikai/gazdasági helyzet, amely a környező térségeket is kedvezőtlenül befolyásolja. Konténerforgalma 2003-ban így is elérte a 88,5 ezer TEU-t, de a 300 ezer TEU kapacitás eléréséhez lényegesen javulnia kell a hátországi viszo-

nyoknak. *Rosztov* és az előkikötőjének tekinthető *Taganrog* (1. ábra) évi forgalma meghaladja a 20 millió tonnát (www.cfto.css-mps.ru).

A Csendes-óceán mellett *Vlagyivosztok* mintegy 60 évig zárt katonai területként nem válhatott igazán kereskedelmi kikötővé (www.vmtpru.ru). A hegyek közötti mélyvizű *Nahodka* elsősorban az olajexportot szolgálja, a szűk tengerparton alig bővíthető. Ezért tőle néhány kilométerre 1974-ben létrehozták a mindenféle áru rakodására alkalmas *Vosztocsni* kikötőt. Oroszország távol-keleti kapujaként forgalma gyorsan növekszik (2004-ben 30%-kal), de így is csak 19,8 millió tonna (ebből 14 millió tonna szén, 4,5 millió tonna olaj, továbbá műtrágya export). Konténerforgalma (260 ezer TEU 2004-ben) alapján viszont már ez a második az orosz kikötők közül (www.vics.ru).

Az orosz kikötőfejlesztések kárvallottjai

Az 1980-as években a Szovjetunió keretein belül a három balti ország a mögöttes szláv térség számára nagy előnyökkel járó gateway szerepet töltött be. A rajtuk keresztül tranzitált áruk értéke elérte a térség nemzeti jövedelmének 60%-át, és a lakosság 8–10%-a valamilyen módon az orosz tranzitból élt. Itt építették ki a Szovjetunió legnagyobb kapacitású, saját kikötőkben véget érő olajvezetékeit, és az Oroszország felől a balti kikötőig tartó vasúti fővonalak, főutak a legjobban kiépítettek közé tartoztak (Erdősi 2000). *A baltikumi kikötők tehát olyan szerepet töltöttek be a keleti szláv térség számára, mint az északi tengeri ARA kikötők (különösen Rotterdam Nyugat-Európa/Németország, sőt Közép-Európa számára.*

Bár az 1990-es években a súlyos gazdasági krízis nyomán a szovjet utódállamok külkereskedelme erősen visszaesett, azonban a balti kikötőknek sikerült megőrizniük viszonylagos jelentőségüket azzal, hogy Oroszország nyugati viszonylatú áruforgalmának a 76%-a, Belorusszia, Ukrajna hasonló forgalmának 5–12%-a (összesen közel 70 millió tonna) rajtuk keresztül áramlott 1997-ben. Ugyan a balti országok attól való félelmükben, hogy a tranzit forgalom orosz kikötők felé átterelődése nagy bevételektől fosztja meg őket, már az 1990-es évek vége felé meghúzták a vészharangot, egészen 2003-ig nem volt érezhető az egyértelmű forgalomcsökkenés. Igazán érzékeny visszaesés csak *Ventspils* kikötőjét sújtotta, ahová a megdrágult tranzitszállítás és kikötői díjak miatt 2000-tól egyre kevesebb olaj érkezett, 2003-ban pedig elzárta a csapot az orosz Transzneft csövezetékessel szállító társaság (Kulke–Friedler 2003). Tallinban és más kikötőkben viszont a legutóbbi időkben is stagnált, sőt valamelyest nőtt a forgalom.

Fordulat igazán 2003/2004-től következett be, amikor már beüzemeltek az új orosz kikötők, és képesek voltak felvenni az egyre dinamikusabbá váló áruexport növekményének nagyobb hányadát. 2004 nyarától egyértelművé és általánossá vált a balti országokban és Finnországban az orosz tranzit volumenének visszaesése.

A kárvallott országok azonban többféle módon is igyekeznek e folyamatot lassítani. Több kikötő mérsékelte a szolgáltatási díjakat, hogy megtartsák orosz ügyfeleiket. Klajpeda a közeli Kalinyingráddal egyezményt kötött az üzleti együttműködésre, közös transzeurázsiai irányvonalak indítására, a nyugati piacokon való közös

fellépésre (*Zuwächse...* 2004). Nagy a valószínűsége annak, hogy a Finn-öböl déli partján épült orosz kikötők és a közeli észti (kiváltképpen Tallin térségi) kikötőcsalád – Muuga, Paljassaare, Tallin – között a kölcsönös érdekek alapján sikerül kialakítani megfelelő kooperációt. Realitása igazán a funkcionális struktúraváltásnak van. Azaz, a tömegáru forgalom várhatóan erős csökkenéséből származó bevételkiesést a jobban fizető, nagyobb fajlagos értékű darabárú és konténeres áruk forgalmának növelésével, új logisztikai szolgáltatások bevezetésével lehet nagy mértékben ellensúlyozni, amelyekre az oroszok továbbra is vevők.

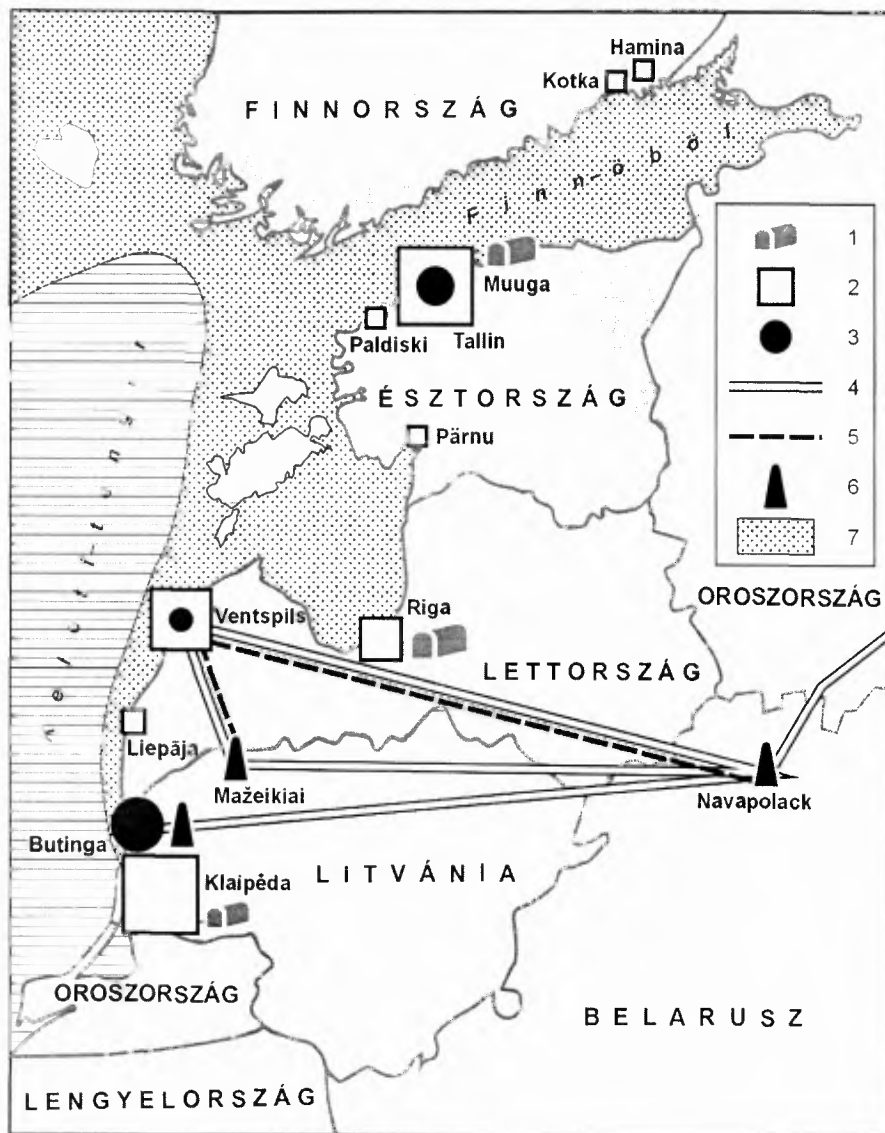
A 2004-ben körvonalazódó kikötő fejlesztési tervek arra vallanak, hogy a *balti országok* a verseny kiéleződése miatt *nem estek letargiába*, a minőségi és hatékonyabb szolgáltatások érdekében *műszakilag tovább fejlesztik meglévő kikötőiket*, korszerűbb terminálokkal, logisztikai központokkal kiegészítve javítják pozíciójukat. Sőt, Litvánia új kikötőt is építeni akar a parti üdülőhelytől, Palengától északra, 13 km-re. Áruátrakás mellett az olajátrakással kapcsolatos környezetvédelmi technológiák K+F központja is lesz (*DVZ* 23.11.2004).

Ventspils a kieső olajtételeket a szárazáru forgalom növelésével (máris a világ egyik legnagyobb nitrogén műtrágya exportőre, és kiemelkedik a brazil gyümölcsle koncentrátumok Oroszország felé továbbításában), a Baltikumban letelepedő nyugat-európai, főként német termelő vállalatok és hipermarketek szállítási igényeinek újabb kompjاراتok nyitásával (hetente 5 RoRo járat a svédországi Nynashamnba, 2 járat Lübeckbe) való kielégítésével igyekszik ellensúlyozni. Sokat remélnek az országban EU segítségével megvalósuló 4 különleges gazdasági övezettől. A kikötői szektorbeli struktúraátalakulás folyamatába illeszkedik a kikötőlogisztikai/kikötő üzemgazdasági képzést nyújtó új főiskola, tengertani kutatóintézet, azaz az alaptevékenységet támogató szellemi infrastruktúra létrehozása is (*Kulke–Friedler* 2003). Sokat várnak a kazahsztáni gabonát, üzbegisztáni gyapotot hozó multimodális szállítási rendszerbe való bekapcsolódástól. A városgazdálkodás időben felismerte az új helyzethez való alkalmazkodás, a terciér/kvaterner szektor felé fordulás szükségességét.

A három balti ország eddig még nem volt képes egységes platformot teremteni az orosz közlekedéspolitikával szemben. A kedvezőtlen következmények kivédése, vagy legalább mérséklése érdekében a saját érdekeik és lehetőségeik által motivált szinguláris reagálásokkal válaszolnak. Az alapvetően a versenyre alapozott piacgazdasággal természetesen ez a magatartás az adekvát.

A Keleti-tenger „fordulója” közelében levő *Klajpeda* (5. ábra) esélyei a legjobbak egy olyan nemzetközi áruforgalmi fordítókorong szerep betöltéséhez, amelynek a legrégebb múltú tengeri komp összeköttetése van német kikötőkkel, de ahonnan könnyen elérhető Dél-Svédországtól Szentpétervárig a legtöbb keleti-tengeri kikötő is, amely felé áramlik a szárazföldön (a jövőbeni „Via Baltica”-n) észak és délnyugat felől az áru, és amely kiindulópontja a Keleti- és Fekete-tenger közötti szárazföldi „hídnak”, az egész Európa nyugatról való megkerülését feleslegessé tevő, Iljicsovszk és Odessza kikötőibe tartó konténer és más szállítmányú irányvonatoknak. Klajpeda képes volt maga felé terelni a Beloruszlia és a lett kikötők közötti forgalom nagy részét, olyannyira, hogy ma már a világra nyíló kapu szerepét képes játszani a fehéroroszkok számára (*Hafen Klaipeda ...* 2003).

5. ÁBRA
Az önálló balti országok kikötői
(The Harbours of the Independent Baltic Countries)



Jelmagyarázat:

1) továbbfejlesztett és új konténer terminál; 2) vegyes áru (túlnyomóan ömlesztett szárazáru) kikötő; 3) kőolaj és olajtermék terminál; 4) kőolaj tranzitvezeték; 5) olajtermék vezeték; 6) olajfinomító; 7) télen jeges tengeröblök.

Szerkesztette: Erdősi.

A balti országokon kívül *Oroszország külkereskedelmi áruforgalmának nem elhanyagolható hányada dél-finnországi kikötőkön át áramlott*. Amióta Oroszország igyekszik a saját kikötőire alapozni, Finnország tranzitszerepe az orosz külgazdaság számára csökken (különösen 1999 óta). Így pl. a szentpétervári műtrágya átrakó terminál üzembe helyezése óta elmaradtak Finnországból ezek a tételek. Mindezek ellenére még 2002-ben is 5,6 millió tonna orosz export és import áru fordult meg a finn kikötőkben, és mintegy 70%-uk Kotka, valamint Hamina termináljain összpontosult (*Gegenwind...* 2003). A balti országok belépésével Finnország elvesztette azt az unikális szerepét, hogy Oroszország egyetlen EU-tagország szomszédja, de helyzetének átalakulásában ennél jobban közrejátszott az orosz gazdaság által keltett tranzit forgalom szerkezetének a kevésbé tömeges szállítmányok felé való átalakulása. Még így is a Finn Vasutak teljes árutonna volumenének 40%-át teszik ki az Oroszországból érkező, vagy oda küldött áruk (*Kulke–Friedler* 2003). Ezzel szemben a finn kikötők forgalmából meglehetősen szerény, csupán 6,5%-os hányaddal részesül a (kevés kivétellel) orosz tranzit (*Radloff* 2004).

Annak ellenére, hogy a saját gazdasági érdekek okán nem felhőtlen a viszony Oroszország és Ukrajna között, a Fekete-tenger térségében még nem tapasztalható erős törekvés arra, hogy az ukrainai kikötők felé áramló, évente 38–40 millió tonnát elérő tranzit jelentős részét orosz kikötők felé tereljék. Az orosz kormányzat újabban már inkább hajlik arra, hogy a kapacitásfelesleggel rendelkező ukrán kikötők használata a két ország közötti közlekedési integrációra alapozva gazdaságosabb, mint a – Novorosszijk (*I. ábra*) kivételével – rossz adottságú saját fekete- és azovitengeri kikötők fejlesztésének erőtetése (*Sjögren* 2004).

Ukrajna éppen az orosz, belorusz, sőt finn és skandináv tranzitárakra számítva az eddigiekhez képest rendkívül nagy kapacitású konténerterminálok létesítését tervezi. Iljicsovszkban a 2004. évi 190 ezer TEU forgalommal szemben 2010-re 2 millió TEU-ra növelik a kikötő kapacitását, de egy teljesen új óriás konténer kikötőt is terveznek Skadovszk közelében 9 millió TEU forgalomra méretezve. (Hamburg 2004. évi forgalma is csak 6,3 millió TEU volt.) Annak közelében egy ömlesztett és folyékony áru (szén, koks, cement, olaj) kikötőt is terveznek 103,5 millió tonna forgalomra, melyet egy RoRo kikötő is kiegészítene (*Sjögren* 2004a). Részben a tranzitot is szolgálná az alapvetően a bilaterális áru- és személymozgás könnyítése érdekében hamarosan megépülő vasúti alagút a Kercsi-tengerszoros alatt, amely összeköti a Kubánvidéket a Krim-félszigettel. A benne elhelyezett csővezetéken jutna el a grozniji olaj Odesszába és olcsóbbá tenné a dél-ukrajnai finomítók olajellátását (*Sjögren* 2004c).

A transzeurázsiai korridorok mint Oroszország globális és nagyregionális szerepét javító infrastruktúrák

Kedvezőtlen klimatikus adottságai miatt a formálisan rendkívül hosszú tengerparttal rendelkező Oroszország nem válhat igazi (maritim) tengeri hatalommá. E helyzetet ellensúlyozandó inkább szárazföldi elhelyezkedését kihasználva igyekszik

globális pozícióra szert tenni Ny–K és észak–dél irányú transzeurázsiai korridorok kiépítésével, forgalmi szerepük növelésével és metszéspontjaikban globális logisztikai központ/fordítókorong kialakításával. E megakorridorok a globálison és nagyregionálison kívül többféle nemzeti szintű szerepet is betölthetnek:

- az óriási kiterjedésű, sok esetben a helyi, területi érdekek szerint működő régiók közötti együttműködést, végső soron a birodalmon belüli kohéziót szolgálják,
- a belföldi, valamint export/import forgalom intenzitása több szakaszon együttesen sem éri el azt a szintet, amely elegendő bevételt biztosítana a költségekkel szemben, ezért a kapacitás kihasználását lényegesen javító, a bevételeket, a gazdaságosságot növelő tranzitra mindenképpen szükség van, különösen a Transsib fenntartásához; ezen felül
- a korridorok nem annyira a bérfuvarozásból származó közvetlen többletbevételekkel, mint inkább az általuk vonzott tőkével nélkülözhetetlen területfejlesztő, térszerkezet formáló erőnek bizonyulnak.

A Transsib és lehetséges versenytársai az óceánok közötti szállításban

Oroszországnak eddig leghatékonyabban a nyugat–kelet irányú, a finn/baltikumi/ belorusz/ukrán határtól a távol-keleti kikötőig tartó korridort sikerült helyzetbe hozni, amely (a nyugati folytatásait is figyelembe véve) Nyugat-/Észak-Európa és Kelet-Ázsia között jól kiépített kétvágányú, villamosított nagyteljesítményű vasútvonalat, és legújabban (a Csita–Habarovszk szakasz megépültével) már gépkocsikkal járható utat is tartalmaz (*Transsib–Straße „Amur”... 2004*). A *tehergépkocsi* azonban *nem versenytársa* az orosz állam területén legalább 10 ezer km hosszú, a nyugati FÁK-államok ugyancsak széles nyomtávú pályáin további ezer km utat nyomtáv váltás nélkül 10–13 nap alatt megtenni képes *irányvonatoknak*. A Transsib vonalon 1964 óta folyik tranzitszállítás, újabban szinte már teljesen konténeres áru formájában. A forgalom az 1980-as években érte el az első csúcspontját, akkor első-sorban Japán mutatta a legnagyobb érdeklődést iránta. A Szovjetunió felbomlása utáni zavaros viszonyok és a recesszió együttes hatására a korridor nagyban veszített jelentőségéből, a japán szállítatók nagy része elpártolt a Transsibtől. Az *áruk biztonságának garantálása, a szállítási idő csökkentése és az időközben ipari dömpingárukat exportáló Dél-Korea, majd Kína nagy volumenű szállítási igényei újból dinamizálták a forgalmat* (Pechterew–Scharapow 2001).

Miután Finnország a keleti irányú közlekedésben Nyugat-Európa, kisebb részben Észak-Amerika számára egészen különleges súlyú nemzetközi logisztikai központtá nötte ki magát, a *Transsib konténerforgalmának újabban a 80%-át a Finnország és Dél-Korea/Kína között áramló áruk teszik ki*, és csak a kisebb hányadát a közvetlen nyugat- és közép-európai, vagy a – Fekete-tenger felé kiágazó ágával – mediterrán illetékességű áruk (www.dvtg.ru).

Annak ellenére, hogy mind a szállítási idő, mind a fuvardíj tekintetében a tengeri úthoz képest a Transsib kedvezőbb alternatíva, erre az orosz közlekedési miniszter

(Fadejev) nyilatkozata szerint a Kelet-Ázsia–Európa közötti (össztonnasúly) forgalomnak mindössze alig az 1%-a jut, 99%-a az Ázsiát délről megkerülő (szuezi) tengeri úton éri el desztinációját (illetve mintegy 0,1%-a jut a légi útra).

Elvileg az *északi-jégestengeri hajóút* (a globális hajózás „Északkeleti Átjárója”) is versenytársa lehetne a Transzsibnek a tranzitforgalomban. A Szovjetunió az Egyesült Államoknak az Arktiszról való kiszorítására törekedve létre akarta hozni az Északi-sarkon át vezető, a part mentinél 1300 km-rel rövidebb hajóutat. (Az USA-val szemben a Szovjetunió nem csak katonai nukleáris tengeralattjárókkal, hanem 1977-ben az „Arktika” jégtörőhajóval is elérte az Északi-sarkot [Armstrong 1987]). Azonban a politikai viszony javulásával e terv elvesztette aktualitását, és ma az orosz politika csak a part menti vízi út fejlesztésére szorítkozik. Ennek a nagyon költséges vízi útnak a fő rendeltetése, hogy a szibériai olaj-, szén- és ércbányászatot kiszolgálja, főként Murmanszk, ritkábban a Távols-Kelet felől műszaki berendezések, közszükségleti cikkek folyótorkolati kikötőkbe juttatásával, részben a kitermelt olaj, ásványi nyersanyagok elszállításával. Mivel a Jenyiszej-, méginkább a Léna-torkolattól keletre a legnehezebb a hajózás, az *Északi-hajóút teljes hosszában rendszeres hajózás, folyamatos tranzitszállítás nem folyik, csak időnként az átmenetileg kedvezőbb jégviszonyok idején jutnak el a Bering-szorosig hajókaravánok*. Végző soron az *Északi-hajóút igazából orosz belföldi szállítási vonal*, melynek azonban áttételesen a külkereskedelemben is van szerepe. (Ma még főként oly módon, hogy az Észak-Szibériából induló kisebb tankerekből Murmanszkon töltik nagyobb hajókba az olajat, melyek főként Rotterdamba, illetve az USA és Kelet-Ázsia kikötőibe tartanak.)

Az Északi-hajóút globális/interkontinentális jelentősége növekedhet, ha a globális felmelegedés következtében az Arktisz jégtakarója tovább zsugorodik, és így kisebb ráfordítással a nyári hónapokban jégtörők nélkül végig hajózható lesz.

A Transzsib alternatívái igazából a tőle délre, Közép-Ázsián és a Közel-/Közép-Keleten át Kína partjaitól Nyugat-Európába vezető pályák lehetnek. Alapvetően *Kínától függ, hogy lesz-e reális versenytársa az oroszországi transzeurázsiai pályának*.

Kína óriási áruexportjának az atlanti partokig vasúton való eljuttatása kardinális igény, amit minden valószínűség szerint csak több útvonalváltozat használatával tud optimálisan kielégíteni.

- A hagyományos Transzsib és
- az azt kiegészítő északnyugati bimodális (vasúti/tengeri) interkontinentális – szemiglobális, Narvikon át Észak-Amerika keleti partvidékéig (Boston és Halifax kikötőikig tartó) korridor (6. ábra) használatának feltétele az Oroszországgal fenntartott korrekt politikai viszony.
- *Az Oroszországot megkerülő bármilyen vonallánc* viszont versenypályaként arra készítheti az orosz vasutakat, hogy tovább korszerűsítsék a tranzitpályákat és olcsóbbá tegyék a szolgáltatásaikat.

Kazahsztán és Kína gazdasági előnyöket remél a Sárga-tenger parti Lienjüangkang kikötőből induló, Kazahsztánon, Türkmenisztánon, Iránon, Törökországon (a Boszporusz alatt már épülő 14 km hosszú alagutat is felhasználva) átmenő, Európában

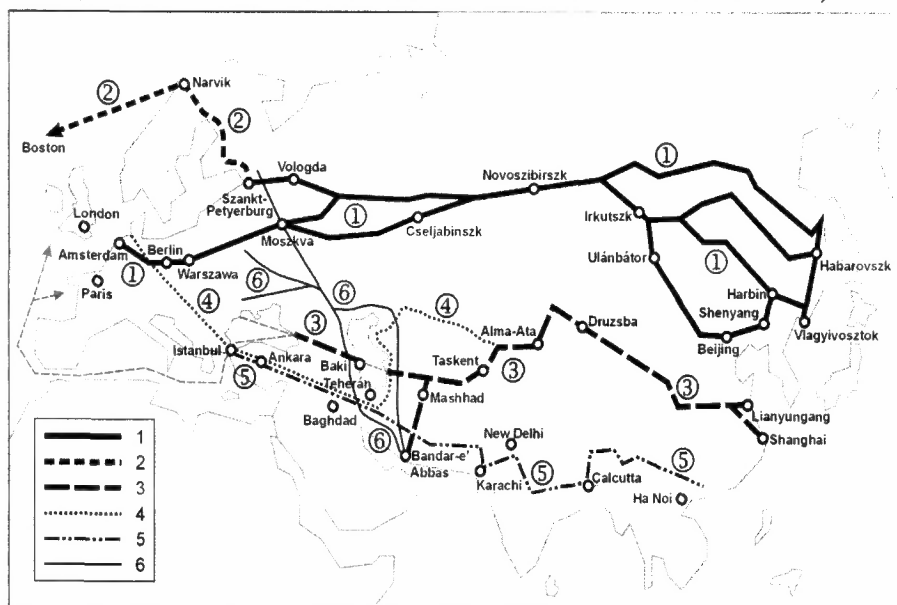
folytatódó és egészen Hamburgig tartó transzeurázsiai vasúttól. Teljesen új pályát csak keveset kellene építeni, viszont normal nyomtávúvá kellene átépíteni a Kazahsztánon és Türkmenisztánon átvonuló több ezer km-es részeit. E pályalánc néhány nappal rövidítené Peking–Moszkva viszonylatban is a menetidőt, és a Transsib kiiktatásával olcsóbbá tenné Európa elérését is (Zholy 2004).

E pályaláncban nyilvánvalóan benne van az orosz vasutakra való rászorultság csökkentésének, sőt megszüntetésének lehetősége. Elvitathatatlan előnye, hogy a Csendes- és Atlanti-óceán közötti szállításokat nem terhelnék a nyomtávkülönbségből adódó költségek.

Végso soron a monopolhelyzet megtörése alternatívákkal javíthatja a kínai/közép-ázsiai áruk Európába, illetve Amerika atlanti partvidékére való exportjának logisztikai feltételeit. Az új vasútvonal lánc kiépítésének költsége csupán Kazahsztánban 5–7 milliárd USD. Kérdés, hogy belátható időn belül finanszírozható-e ez az újabb projekt. Erre csak akkor van reális esély, ha az ENSz Gazdasági Bizottsága és számos érintett, sőt más ország által támogatott Traseca (Új Selyemút) program modifikációjának és nem az eredeti projekt versenytárgyának tekintik. A Traseca Európát a bolgár/román tengerparton hagyja el, és a Fekete-tengeren, Grúzián/Azerbajdzsánon, a Kaszpi-tengeren, Türkmenisztánon, Üzbegisztánon át éri el Nyugat-Kínát. Kazahsztánon áthaladó változattól sem zárkoztak el tervezői (Erdösi 1999).

6. ÁBRA

A Transsib és a többi transzeurázsiai korridor, valamint az Észak–Dél korridor
(The Transsib, the Other Transeurasian and the North-South Corridor)



Szerkesztette: Erdösi.

Az Észak–Dél korridor

Oroszország külpolitikai aspirációiban mindig is előkelő helyen szerepelt a Perzsa-öbölbe való kijutás, a hagyományosan brit érdekszférához tartozó Közép-Keleten való jelenlét. E törekvés az orosz kormánynak a Finnországot Oroszországon és Iránon át az Öböllel, valamint az indiai szubkontinenssel összekötő transzeurázsiai *Észak–Dél korridor* koncepciójában és megvalósításában játszott meghatározó szerepében manifesztálódik. Az orosz előterjesztést a II. Nemzetközi Eurázsiai Közlekedési Konferencia 2000-ben elfogadta, és a létrejött (Irán és India által is támogatott) nemzetközi egyezményhez a III. Konferencián, 2001-ben már számos érintett, vagy csak közvetett hasznot remélő ország (Bulgáriától, Belorusziától Tadzsikisztánig, illetve Azerbajdzsántól, Szíriától Ománig) csatlakozott, vagy tett hozzájárulási nyilatkozatot, míg egészen távoliak (Lettország, Malaysia, Thaiföld, Dél-Korea) a részvételük lehetőségét mérlegelik (Slobodyanyuk 2004).

Az Észak–Dél Korridor oroszországi szakaszán folyami/vasúti kombinált szállítás, Iránban vasút, Bandar Abbaz (Hormuzi-tengerszoros) és India között a tengeri út jöhet számításba. A Kaszpi tágabb térségében több alternatívában gondolkodnak a tervezők. Az egyik nyugaton Azerbajdzsánon (illetve Örményországon) keresztül, a másik a Kaszpi vízi utat felhasználva (Mahacskala és főként Olja orosz kikötők, valamint az iráni Enseli kikötő között). Ezen felül Kazahsztán és Közép-Ázsia bekapcsolása érdekében a Kaszpit keletről megkerülő alkorridoroknak is lehet létjogosultsága – a Türkmenisztán és Irán között 1998-ban teremtett vasúti összeköttetést (Tedzsén és Mashad között) is kihasználva. Oroszország céltudatosan fejleszti a korridorhoz tartozó vasúti fővonalait, és Olja konténerkikötőhöz vasúti szárnyvonalat épített (*Containerterminal...* 2003).

Az Észak–Dél Korridor az Európa (főként Északnyugat-Európa gazdasági „mag-térség”) és Ázsia közötti viszonylatban a nyugat felől (Beloruszián, Ukrajnán át) hozzácsatlakozó korridorról együtt a *Szuezi-csatorna versenytársa* lehet az értékeesebb áruk konténeres szállításában. (A németországi Frankfurtból Iránba egy 40' [láb] konténer fuvar költsége tengeri hajóval 5670 USD-be kerül, viszont a létrehozandó korridoron csak 3600 USD lenne [Kooperation... 2000].)

Összefoglaló következtetések

A Szovjetunió messze legnagyobb utódállama, Oroszország, miután elvesztette szuperhatalmi pozícióját, gazdasági helyzetéhez képest erőn felüli, területileg és irányok szerint összpontosított infrastruktúra-építésekkel igyekszik a globális gazdaságba bekapcsolódni. E törekvés két, egymástól nem független mozzanatban nyilvánul meg. Az egyik a megfelelő saját kikötői kapacitás megteremtése a szomszédos országokbeli fizetett tranzittól való függőség felszámolása érdekében. A másik a világgazdaság nagy erőközpontjait összekötő nyugat–kelet irányú Keleti-tenger–Távol-Kelet (Transsib) korridor tranzitforgalmának, sőt a kontinenst meghaladó jelentőségének növelése, valamint a közép-keleti muzulmán nagyrégió érde-

keit is szolgáló, de egyben az orosz külgazdaság számára rendkívül előnyös piacok elérését megkönnyítő (Északnyugat-Európa számára pedig Ázsiával költségtakarékosabb logisztikai vonalat teremtő) Észak–Dél Korridor kiépítése Finnország és a Perzsa-öböl között. E transz- és interkontinentális korridorok, valamint az eurázsiai fordítókörong működése azonban nagymértékben attól függ, hogy *sikerül-e majd biztosítani egyfelől a korridorok szovjet utódállamokbeli/finnországi, másfelől a csatlakozó közép-európai/skandináviai/közép-keleti/kelet-ázsiai szakaszainak műszaki interoperabilitását*. Ezen felül e szemiglobális léptékű infrastruktúrák az általuk felfűzött, összekapcsolt területek közötti *politikai viszonyokra erősen érzékeny rendszerek*. Oroszország nyilvánvaló érdeke, hogy e nagy gazdasági hasznot ígérő infrastruktúrák működtetése ne nélkülözze a korrekt együttműködésre alapozott békés „jó szomszédsági” kapcsolatokat. Kína külgazdasága számára ma nélkülözhetetlen az Oroszországon átvonuló tranzitpálya. Nem lehetetlen, hogy a délebbi, Közép-Ázsián át megépülő (végig interoperábilis) kelet–nyugati vasúti pályalánccal Kína megtöri az Orosz Vasutak monopolhelyzetét, központi szerepét az Atlanti- és Csendes-óceán közötti transzeurázsiai szállításban.

Jegyzet

¹ A TEU a konténerek egysége: 1 TEU = 20 angol láb (foot) széles konténer 1 tdw = 1010 kg hordképesség.

Irodalom

- Antal Z. (1983) *A Szovjetunió gazdaságföldrajza*. Gondolat kiadó, Budapest.
- Armstrong, T. (1987) Soviet ideas for pioneering shipping in the Central Arctic Basin. – Tismer, F.–Amblar, J.–Symons, L. (eds.) *Transport and economic development – Soviet Union and Eastern Europe*. Osteuropa-Institut an der Freien Universität Berlin. Wirtschaftswissenschaftliche Veröffentlichungen. Duncker und Humblot, Berlin. 175–184. o.
- Bau des Murmansk-Ölterminal – weiter ungewiss. (2004) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 15. April.
- Buchofer, E. (1995) Transport infrastructure in the Baltic States during the transformation to market economies. – *Journal of Transport Geography*. 1. 69–75. o.
- Buchofer, E. (1998) Die Königsberger Insellage: Heikle Transitaufgaben für Polen und Litauen. – *Geographische Rundschau*. 1. 49–51. o.
- Containerterminal am Kaspischen Meer eröffnet. (2003) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 16. Oktober.
- Deeg, L. (2004) Neue Häfen braucht das Land. – *Deutsche Verkehrszeitung*. 20. März.
- Erdösi F. (1999) Az új transzeurázsiai vasúti összeköttetések I–II. – *Közlekedéstudományi Szemle*. 7. 241–248. o.; 8. 281–285. o.
- Erdösi F. (2000) *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg Campus, Pécs–Budapest.
- Gegenwind für das Russlandsgeschäft. (2003) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 04. Dezember.
- Hafen Klaipėda sieht sich als Weißrusslands „Tor zum Welt“. (2003) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 21. Oktober.
- Johnson, C. (ed.) (1984) *Russland*. Centaur Press, London.
- Kaliningrad moniert Transitsituation. (2004) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 18. Mai.
- Kooperation mit Iran beim Eisenbahnbau. (2004) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 04. Mai.
- Kulke–Friedler, Ch. (2003) Scharfer Wettbewerb. – *Deutsche Verkehrszeitung*. 22. November.
- Mehr Öl via Primorszk. (2003) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 22. Juli.
- Pechterew, F.–Scharapow, S. (2001) Die Rolle Transsibirischen Eisenbahnmagistrale bei der Schaffung der internationalen Transportkorridore. – *Zeitschrift der OSSHd*. 4–5. 19–24. o.
- Radloff, M. (2004) Markt mit großem Potential. – *Deutsche Verkehrszeitung*. 04. Dezember.
- Sjögren, M. (2004a) Container-Megaport gewinnt Kontur. – *Deutsche Verkehrszeitung*. 31. August. 11. o.

- Sjögren, M. (2004b) Verkehrsintegration mit Russland angestrebt. – *Deutsche Verkehrszeitung*. 02. Oktober.
- Sjögren, M. (2004c) Krim und Kuban soll ein Eisenbahntunnel verbinden. – *Deutsche Verkehrszeitung*. 02. November.
- Slobodyanyuk, L. (2004) Internationaler Transportkorridor „Nord–Süd“. – *Zeitschrift der OSSH D*. 5–6. 1–5. o. Szerző és cím nélküli rövid hír. (2004) *Deutsche Verkehrszeitung*. 23. November.
- Transsib – Straße „Amur“ dem Verkehr übergeben. (2004) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 02. März.
- Zholy, T. (2004) Kazachstan konkretisiert eurasisches Bahnprojekt. – *Deutsche Verkehrszeitung*. 02. September. 7.o.
- Zuwäsche für Kaliningrad. (2004) – *Deutsche Verkehrszeitung*. 15. Januar.
- www.cfto.css-mps.ru
- www.dvtg.ru
- www.vics.ru
- www.vmtpru.ru

RUSSIA'S INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONSTRAINTS, GLOBAL AND REGIONAL ROLES

FERENC ERDŐSI

Russia, far the largest successor state of the Soviet Union, having lost its super power position is trying to integrate into the global economy by infrastructure developments beyond its means, concentrated geographically in a few directions. This effort is manifested in two, related measures. One of them is the construction of the country's own port capacities in order to eliminate the dependence on the transit paid to the neighbouring countries, the other is the increase of the transit traffic and even the global importance of the West–East (Transsib) corridor linking the great power poles of the world economy from the East Sea to the Far East, and the construction of the North–South Corridor between Finland and the Persian Gulf, serving the interests of the Muslim large region of the Middle East but also alleviating the access to the markets important for the Russian foreign trade (and establishing a more cost effective logistic line to Asia for Northwest-Europe). However, the operation of these trans- and intercontinental corridors and the Eurasian turntable depends to a large extent on *whether the technical inter-operability of the sections in the Soviet successor states and Finland, and in the adjoining Central European/Scandinavian/Middle Eastern/East Asian parts of the corridor is provided*. In addition, these infrastructures of semi-global scale are *very sensitive to the political relations* among the regions that they connect. It is a vested interest of Russia that the operation of these infrastructures, promising a high yield, should be built on “good neighbourhood” relations on the basis of correct co-operation. For the foreign trade of China, the transit tracks running through Russia are irreplaceable today. It is possible that the more southern railway chain of East–West direction to be built in Middle Asia (inter-operational in its whole length) will break the monopoly situation of the Russian Railways and their central role in the trans-Eurasian transport between the Atlantic and the Pacific Ocean.