

Törökországkulcsszereplővé válása az eurázsiai tranzitban?

A közlekedési földrajzi kutatások egyik legtekintélyesebb hazai szakembere hosszú ideje behatóan foglalkozik az Európa és Ázsia közötti közlekedési kapcsolatok alakításában érvényesülő, nagy jelentőségű közút- és vasúthálózat-fejlesztések eredményeivel és távlati terveivel. Jelen tanulmány a közlekedési stratégiai helyzetét illetően kulcspoziíciót betöltő Törökország fokozatos fölértékelődését veszi górcső alá, részletesen elemezve a folyamat előzményeit, okait és az eddig megvalósult fejlesztések eredményeit és hiányosságait.

Erdősi Ferenc

?????

e-mail: ?????

1. BEVEZETÉS

Kedvező földrajzi fekvése Törökországot eleve a szomszédos világrészek, nagyrégiók közötti kapcsolatszerepre predesztinálja:

- az európai és az ázsiai országrészt elválasztó tengerszorosok a mindenkori Orosz Birodalom (valamint az időnként vazallus státusú országai) által uralt zárt beltenger, a Fekete-tenger és a Mediterráneum (illetve végső soron a világóceán) között teremtenek É–D irányú természetes hajóutat, továbbá
- a három oldalról tenger által határolt kicsiny Iztranzsza és a hatalmas Anatóliai-félsziget az Európa és Ázsia közötti Ny–K irányú kereskedelmi forgalomhoz kínálkozik *szárazföldi tranzitterületként*.
- Az utóbbi időben esély mutatkozik arra, hogy Anatólia (a későbbiekben ismertített tényezők hatására) az É–D irányú nemzetközi szárazföldi, illetve *kombinált* szállítás számára is tranzitterületté váljon.

A török nemzeti közlekedésfejlesztési stratégia egyik fő célja, hogy a határon átvélő – a zökkenőmentes, megbízható tranzitot is lehetővé tevő –, megfelelő infrastruktúra-kapcsolatok megteremtése után a különböző irányú foga-

lomáramlások keresztveződéséből adódó előnyöket kihasználva az ország távlatilag nemzetközi fordítóköronggá váljon [27].

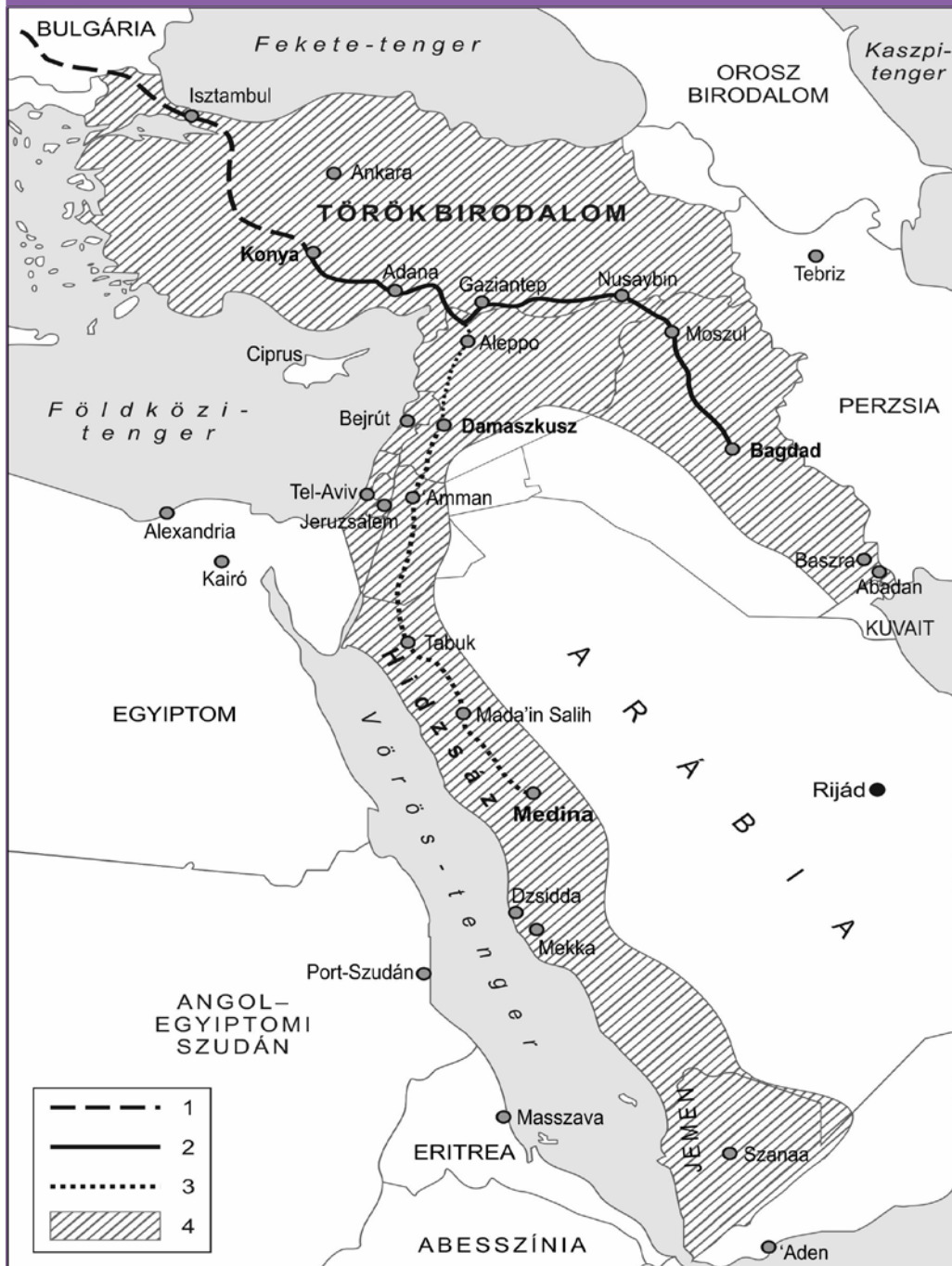
E cikkben arra keresünk választ, hogy a korunkban és a belátható jövőben Törökország miként képes gazdálkodni az interkontinentális viszonylatokban kivételesen kedvező tranzitszállítási potenciáljával, hogyan alkalmazkodik a szomszédos országokban gyakorta előálló krízishelyzetek teremtette kihívásokhoz, valamint hogy találja meg a saját nemzeti érdekei és külföldi partnerei számára egyaránt elfogadható modus vivendit?

2. TÖRTÉNELMI ELŐZMÉNYEK

A mai Törökországon és a Kelet-Balkánon kívül Nyugat-Ázsia nagy részére (Levantére, az Arab-félsziget partvidékeire, Mezopotámiára stb.) kiterjedő Oszmán Birodalmon belüli közhíziót (a gyakorlatilag az Isztambulból történő központi irányítást, a hadsereg mozgását, illetve az államvallás gyakorlását) szolgáló nagy távolságú vasutak közül stratégiai jelentőségét tekintve kiemelkedett a birodalom déli és délkeleti perifériái felé tartó Hedzsász vasút és a Bagdad vasút.

A Damaszkuszról (a mai Izraelen és Jordánián keresztül) az arabiai Medináig tartó keskeny nyomtávú Hedzsász vasút hivatalosan a Mekkába tartó zarándoklatot volt hivatva elősegíteni.

1. ábra: A Hedzsász és a Bagdad vasút fővonalai az Oszmán Birodalomban
 Jelmagyarázat: 1 – Orient és Anatóliai vasút; 2 – Bagdad vasút; 3 – Hedzsász vasút; 4 – az Oszmán Birodalom területe a 20. század elején
 Forrás: [29]



Ezen túlmenően a török hadsereg is használta a Vörös-tenger mellékén lázongó arab törzsek elleni harcok során, majd az első világháború alatt a Szezi-csatorna térségében állomásozó brit haderő elleni felvonuláshoz (1. ábra).

Az előzőeknél még nagyobb stratégiai jelentőséget tulajdonítottak a Bagdad vasútnak a finanszírozásában és az építésében egymást váltó nyugati nagyhatalmak, Nagy-Britannia, majd Németország. Az Isztambulból Törökország délkeleti régióiba vezető (Konya-ig tartó, a német Anatóliai Vasúttársaság által már az 1890-es évekig megépített) Anatóliai vasút folytatásában a (mai) Szírián keresztül Mezőpotámiába vezető, Bagdadig tartó vasutat valamennyi szereplője az olajbeszerzés lehetséges eszközének tekintette. A gazdaságánál azonban jóval jelentősebb lett volna a stratégiai szerepe. Németország irányítói részben a Szezi-csatorna forgalmát csökkenteni képes eszközként preferálták, de a hadvezetés Perzsa-öbölbeli támaszpont építését, ezzel az Indiához való közelebbi jutás igényét is megfogalmazták.

Végző soron az egykori Oszmán Birodalom a tartományai közötti híres vasútjaival és néhány távolsági útjával már megteremtette az Európa és a Közel-Kelet közötti szárazföldi közlekedési alap-infrastruktúrát. Az első világháború egyik veszteseként a birodalom szétesett, a közel-keleti térsége számos (egy ideig angol és francia ellenőrzés alatt álló) entitásra szegmentálódtak [1]. A törzsterületén 1923-ban kikiáltott Török Köztársaság és az önállósodott korábbi tartozékterületek között gyakran barátságatlan viszony alakult ki, ami nem kedvezett az Anatóliai-félszigeten keresztül vezető, nemzetközi tranzitközlekedésnek. A német és török politikusok által megálmodott Berlin–Bagdad vasút nem tölthette be az eredeti interkontinentális stratégiai tengely, illetve a gazdasági folyosó szerepét, mint ahogyan a Hedzsász vasút sem, amelyen ugyancsak több ország osztozkodott. Az egyes vonalszakaszokat a nemzeti vasúttársaságok nagyon különböző módon kezelték; rossz esetben korlátozták, helyivé degradálták, esetleg teljesen megszüntették rajta a forgalmat [25].

A második világháború után a külpolitikájában erősen az Egyesült Államok felé orientálódott

Törökország importhelyettesítő, azaz az önelátásra törekvő gazdaságpolitikája következtében meglehetősen elhanyagolta a szárazföldi közlekedési infrastruktúra fejlesztését, és mint a NATO legkeletibb országa a szomszédos (potenciális ellenfél) országokkal összekötő infrastruktúrákat többnyire csupán korlátozott szinten működtette. A politikai enyhülés, a külpolitikában a többirányú kapcsolatokra törekvés és az exportorientált gazdaságpolitikára áttérés egyaránt felértékelte a közlekedést. Századunk elején a tempós fejlesztések már nem csupán a légi és közúti, hanem a vasúti közlekedési infrastruktúrában is megkezdődtek, így javultak a tranzitközlekedés feltételei is [5].

Valamennyi szempont (nemzetközi jelentősége, a forgalom fizikai tömege és értéke) alapján a tranzitútvonalak közül korunkban a tengerszorosok messze megelőzik a szárazföldi (vasúti és közúti) pályákat.

3. A TENGERSZOROSOK MINT SZUBGLOBÁLIS JELENTŐSÉGŰ HAJÓZÁSI TRANZITVONALAK

3.1. A tengerszorosok átmenő forgalmának sokszorozódása és összetétele

A Fekete- és az Égei-tenger közötti vízi út északon a 31 km hosszú, a bejáratánál még 3,5 km széles, viszont Isztambulban helyenként 700 méterre elkeskenyedő, a középvonalon 36 és 124 méter között váltakozó mélységű Boszporusszal kezdődik, majd a közbeiktató Márvány-tengertől délre a 70 km hosszú, 1200–3200 méter széles Dardanellákban folytatódik. A szorosok irányvonala gyakran megtörik, a számos kiugró fok, víz alatti sziklazátony és apró sziget nemcsak nehezíti, hanem veszélyessé is teszi a hajózást – kiváltképpen a Dardanellákban [3]. A kedvezőtlen természeti (vízrajzi és morfológiai) nautikai tényezők jelentőségét hatványozta a forgalom sokszorozódásával előállt gyakori torlódás.

A Boszporuszon 1936-ban 4400 (a maiaknál átlagosan jóval kisebb) hajó haladt át, amelyek száma 2011-ben elérte a 48 ezret. A közel tizenkétezerszeres forgalomnövekedés következtében ma már naponta átlagosan 123 hajó tranzitál – a Malakka-szoros után – a világ második legfor-

galmasabb tengerszorosán [15]. Északi vonzás-körzetének gazdasági szerkezetéből következően az átkelő hajóknak csupán mintegy 15%-a az olajat, olajterméket, gázt és vegyi anyagot szállító tartályhajó. Azonban így is csaknem annyi olaj áramlik át a török tengerszorosokon (2009-ben 125 millió tonna olaj és 20 millió tonna olajtermék), mint a Szezi-csatornán és négyszer annyit, mint a Panama-csatornán [26]!

A török szorosok már évtizedek óta a globális tengeri utak legfontosabb „chokepoint”-ja közé tartoznak, amelyek a globális energiaellátás biztonsága szempontjából különleges jelentőségűek, illetve érzékenységtűek.

Az alapvetően É–D irányú olajtranzit az 1990-es években ugrásszerűen nőtt, amikor Oroszország új, távoli exportpiacokra tett szert, és ezek eléréséhez kénytelen volt a saját fekete-tengeri kikötőit (Novorosszjszk, Tuapsze, Azov stb.) igénybe venni az önállóvá vált balti országok helyett. Az orosz kikötőkből induló tranzit a szorosokon keresztül 2004-ben érte el a tetőpontját 155 millió tonnával. Azóta a Szentpétervár környéki új orosz kikötőig megépült szénhidrogén-vezetékeknek köszönhetően a Boszporuszon átáramló olaj mennyisége lassan csökkenő irányzatú. Gazdaságossági megfontolásból a hajók átlagos nagysága növekedik, ennek következtében a hajók száma gyorsabban csökken, mint a rakományuk együttes tömege. Ez a körülmény azonban alig változtat azon a tapasztalaton, hogy a szorosokon nehezen kezelhetővé vált a forgalom a hosszában közlekedő (tranzitáló, valamint a parti, főként az isztambuli agglomeráció kikötőibe tartó, illetve azokból kiinduló) és az ezek útját gyakran keresztező komphajók, továbbá vitorlás hajók, jachtok százainak mozgása miatt.

3.2. „Áldásból átok” (Törökország viszonyának változása az „elidegenedett” tengerszorosokhoz)

Az Oszmán Birodalom számára a Boszporusz és a Dardanellák mindaddig nagyra értékelt természet adta stratégiai potenciált jelentett, ameddig felségvizeiként forgalmukat ellenőrizhette, amíg anyagi hasznot is húzott az áthaladó hajóktól különféle címen szerzett díjakból.

A krími háború következményeként a győztes Anglia és Franciaország ellenőrzése alá vonta a tengerszorosokat. Bár a cári Oroszország ebbe nem nyugodott bele, de képtelen volt a helyzetet a saját javára megváltoztatni, mint ahogy ez nem sikerült az 1920-as évek derekán Szovjet-Oroszországnak sem, a Törökországgal kötött semlegességi és meg nem támadási szerződés ellenére. Népszövetségi kezdeményezésre az 1936. évi Montreaux-i egyezmény aláírásától a szorosok nemzetközi státusú vízi úttá váltak. Még be sem fejeződött a második világháború, amikor a Szovjetunió semmisnek nyilvánította a Törökországgal alig két évtizeddel korábban kötött megállapodást, és követelte a nemzetközi egyezmény felmondását, hogy beleszólása legyen a szorosokon az áthaladó forgalom engedélyezésébe, azaz hogy távol tartsa a számára nemkívánatos lobogóval közlekedő hajókat az általa kisajátítani óhajtott Fekete-tengertől [8].

Az 1960-as években a Szovjetunió és Törökország közötti ellenséges viszony enyhülésének akár egyik fokmérője is lehet, hogy a szovjet kormány elismerte Törökország szuverenitását a szorosok felett (vagy inkább a Montreaux-i egyezményt?).

1936 óta a szorosokon valamennyi külföldi hajó szabadon közlekedhet. Azonban nagyságtól függően ma is ajánlott vagy éppen kötelező (költségtérítés ellenében) a révkalauzok, illetve a vezeték nélküli elektronikus forgalomirányító rendszerek szolgáltatásainak igénybevétele.

Törökország számára a tengeri tranzitból származó bevételek korunkban már eltörpülnek az elszenvedett különféle károkhoz és a vállalhatatlan környezeti kockázatokhoz képest, amelyek a rendkívül intenzív hajóforgalom számájára írhatók. Csupán az 1953–2002. években 461 tengeri baleset történt az „isztambuliszorosban” (a Boszporuszon) és a déli, márvány-tengeri bejáratánál. Főként tartályhajók ütköztek más hajókkal, tranzitáló teher- és utasszállító hajók a komppal, de néhány, a sziklazátonyokon is megfeneklett, vagy a parti szikláknak ütközött. A balesetekben összesen több száz tengerész vesztette életét a legkülönbözőbb módon (nem egy esetben a kitért tűzvészben).

Számszerűen a balesetek 95%-át ugyan a felelőtlenül navigált kis hajók, valamint az erősen elhasznált, előregedett kisebb és közepes méretű kereskedelmi hajók okozzák, azonban a környezeti és az emberi közösségi (életvédelmi) szempontból bekövetkezett katasztrófák többsége a tartályhajókból kiömlő és/vagy tüzet fogó veszélyes folyékony anyagok (főként olaj) miatt keletkezik [15].

Mindezeket a jövőre kivetítve feltételezhető, hogy a közel 20 milliós isztambuli agglomeráció partközeli negyedeinek lakosságát és (részben a világörökség részének nyilvánított) felbecsülhetetlen értékű műemlék-együtteseket teheti tönkre a veszélyes szállítmányokat hordozó hajók haváriája (különösen kigyulladás).

3.3. Törökország restriktív Boszporusz-politikája

A megnövekedett forgalmat lényegében változatlan mederszempontok mellett kell kezelnie a török hatóságoknak, ezért több korlátozó intézkedést vezettek be. Bár a nemzetközi konvenció ma is érvényben van, ennek ellenére Törökország 1982-ben kinyilvánította azt a jogát, hogy szükség esetén még békeidőben is lezárhatja a szorosokat, illetve időben korlátozhatja forgalmukat, sőt az áthaladó hajók nagyságát is.

Azt a régi általános szabályt, hogy a mederszempontokra és a hidak víz feletti magasságára figyelemmel a Boszporuszon csak a 300 méternél nem hosszabb és 58 méternél nem magasabb hajók közlekedhetnek, ma is be kell tartani. Ez viszont azt jelenti, hogy a legnagyobb VLCC kategóriájú óceánjáró tankerek még akkor sem vehetik igénybe e tengerszorosot, ha a Fekete-tenger partján levő egyes kikötők mélységük és tágasságuk révén alkalmasak lennének a fogadásukra, illetve feltöltésükre.

Azonban a korábban előírt maximális méret adta lehetőségeket sem lehet az utóbbi évtizedekben minden esetben kimeríteni. A baleseti kockázat csökkentésére hivatkozva 2008-ig még csupán a 250 méternél hosszabb hajók számára volt tilos az éjszakai közlekedés. A 2008. évi kormányzati forgalomszabályozási intézkedések értelmében már a 200 méternél

hosszabb veszélyes árut szállító hajók is csak a nappali órákban közlekedhetnek a szorosokon (a veszélyes rakományú hajók kategóriájába sorolták a tartályhajókon kívül a konténerszállító és a RoRo hajókat is), továbbá a 150 méternél hosszabb vízi járművek – rakományuktól függetlenül – (még világosban is) kizárólag révkalauz irányításával mozoghatnak.

A forgalom nappalra összpontosulása, valamint a veszélyes rakományú kategóriába sorolt hajók 75–90 perces kötelező követési idejének betartása főként télen (a rövid nappalok idején) vezetett torlódásokhoz, az átkelési idő növekedéséhez, várakozási időveszteségekhez. Részben a közlekedésirányítás javulásának (radarhálózat kiépítésének), részben a tranzitvolumen csökkenésének betudhatóan a késések/torlódások miatti „extra” napok száma az októbertől márciusig tartó téli időszakban a tranzitforgalomban a 2006/2007. évi 10,1-ről 2010/2011-ben 6,4 napra csökkent. További lehetőség adódna a tranzit gyorsítására, ha az üres tartályhajók közötti követési időt 30–40 percre csökkentenék olyan megfontolásból, hogy az olajrakomány nélküli tartályhajók haváriája jóval kisebb környezeti, anyagi és életvédelmi kockázatot rejt magában [19].

Az elért eredmények nem feleltetik, hogy időnként továbbra is előállnak súlyos forgalomtorlódások, amelyek költségeit a hajótársaságok kénytelenek viselni. Így pl. az extra átmeneti restriktív intézkedések oda vezettek, hogy az olajtartályhajók átlagos tranzitideje 2011 szeptemberében (az intézkedést követő 2 héten belül) az eredeti 1-2 napról 7 napra növekedett. A helyzet azonban igazán 2011. szeptember 27–28-án vált drámaivá, amikor a török tengerszorosok történetében példátlan módon 2 napra valamennyi tranzitáló hajó számára megtiltották az éjszakai közlekedést. Rendkívüli időjárás helyzetekben a szorosokat következetesen zárva tartják, ami naponta átlagosan 50–100 ezer USD-vel terheli az egyes tankerek üzemelési költségét.

A hajótársaságok tiltakozásának eredményeként a török hatóságok 2011. október közepén enyhítették a tranzitfeltételek szabályozását azzal, hogy a nem kifejezetten veszélyes rako-

mányt szállító hajóknak (egyedi elbírálás alapján) lehetővé tették az éjszakai átkelést. Ezzel az intézkedéssel sikerült elérni, hogy a (várakozó) hajók késése 4-5 napra, az átkelési idő pedig magán a Boszporuszon max. 48 órára csökkenjen. Vitatott kérdés maradt, hogy a különféle szállítmányokat milyen veszélyességi fokú kategóriába sorolják, és hogy meg lehet-e tagadni az átkelést a rendkívül veszélyes anyagokat (pl. orosz nukleáris hulladékot) fuvarozóktól [3]?

3.4. A tranzitforgalom jövőbeni alakulása a tengerszorosokban (A tranzitszállítás forrásainak, illetve irányainak lehetséges változásai)

A szorosok átmenő forgalmának alakulása a jövőben alapvetően kétféle döntéstől függ:

- Mindenekelőtt az *olajtermelő országok* (Oroszország, Azerbajdzsán, Kazahsztán, Türkmenisztán stb.) gazdaságpolitikájától (hogy az adott gazdaság szerkezet és a belső fogyasztás figyelembevételével mennyi szénhidrogént exportálnak), valamint az exportútvonalaik irányát meghatározó külpolitikájától függ. Gyakorlatilag tehát a szállítatók arra irányuló döntéseiről van szó, hogy milyen mennyiséget kívánnak vagy tudnak eljuttatni a fekete-tengeri kikötőkhöz, és azokból az exportszállítmányok a szorosokon keresztül vagy esetleg a beltenger egy másik (szemközti) kikötőjéből szárazföldön folytatják-e útjukat.
- Ezenkívül a tranzit hajóforgalmat az is befolyásolja, hogy Törökországnak *mennyire sikerül a szorosok szénhidrogén-forgalmát a főként általa kezdeményezett elkerülő csővezetékekbe áterelni.*

A Fekete-tenger (és ezzel a szorosok) felé tartó forgalmat csökkentő tényezők között meghatározó szerepe lehet az orosz export irányok szerinti radikális átalakulásának, ami egyes előrejelzések szerint oda vezethet, hogy a szorosokon átáramló olaj mennyisége egy-másfél évtizeden belül akár a mai érték 5%-ára is csökkenhet. Ugyanakkor más szénhidrogén-termelők a jelenleginél nagyobb jelenlétet terveznek exporttevékenységük során a Fekete-tenger kikötőiben. Így pl. Kazahsztán a Tengiz-Novorosszjszk (CPC) vezeték kapacitását lé-

nyegesen (2015-re 67 millió tonnára) akarja növelni, Azerbajdzsán a földgáz-, illetve az LNG-kiviteléhez alternatívaként a Fekete-tenger keleti partján keres termináltelephelyet. (Az onnan tengeren továbbinduló szállítmányoknak azonban csak a kisebb része irányulna a szorosok felé, nagyobb részét román, bolgár és ukrán kikötőkben szivattyúznák ki a hajókból.)

A hagyományos É–D irányúval ellentétes D–É irányú forgalmat kelthetnek a szorosokban a más kontinensekről érkező szénhidrogének. (Bulgária Katarból szándékozik LNG-t importálni, de a Márvány-tenger melletti török kikötőbe, Izmitbe is a Dardanellákon keresztül érkehetnek meg a Katarban LNG-vel töltött tartályhajók; Ukrajna – az Oroszországtól való függés lazítása érdekében – többek között Venezuelából importál olajat [13].)

Bár a szorosok jövőbeni teljes forgalmáról számszerű mérleget nem lehet vonni, minden bizonnyal lassú csökkenésre kell számítani. Ennek ellenére Törökország minden erővel azon van, hogy a szorosok forgalmát, különösen pedig a tartályhajók tranzitját a lehető legkisebbre csökkentse. Ennek érdekében a szorosokat elkerülő csővezetéseket épít és tervez a saját területén. Így már 2006 óta működik az azeri olajat Grúzián és Törökország keleti régióin keresztül a földközi-tengeri Ceyhanba szállító (évi 46 millió tonna kapacitású) megavezeték [20]. Kivitelezésre vár az északi Samsun kikötőből induló és a déli Ceyhan kikötőig tartó Trans-Anatolia Pipeline is, amely a Fekete-tengeren áthozott orosz olajat juttatná el a Földközi-tenger partjára, ahonnan tankerekben folytatná útját a távoli piacok felé. Az európai oldalon részben török területen (Trans Thrace), részben bolgár és görög (illetve albán, sőt horvát) kikötők közötti külföldi vezetéseket (Trans-Balkan, AMBO, PEOR) terveznek a szorosok kiváltására [9]. Mi több, Törökország Isztambultól nyugatra tengeri hajózácsatornát szándékozik 2023-ra megépíteni, hogy e „mesterséges Boszporusz”-ba terelődjön át a teljes tranzitforgalom [26].

A tervezett előbbi csővezetékek építése azonban (2013-ban) még meg sem kezdődött a szorosok térségében. Kérdés, hogy a mind műszaki,

mind finanszírozási szempontból különleges méretű, monstre beruházás, a hajózácsatorna megvalósítása sikerül-e, és ehhez milyen nemzetközi támogatásra számíthat Törökország? Megítélésünk szerint öt éven belül a legjobb esetben is inkább csak 1-2 trákiai csővezeték építésére lehet számítani, ezért ezekkel a szorosok forgalma radikálisan aligha csökkenthető. (A csővezetékek kizárólag a folyékony/légnemű rakományok szállítását segíthetik, viszont a tranzitáló vízi járművek oroszánrésze nem tartályhajó.)

4. A JELENTŐS TERMÉSZETES NY-K IRÁNYÚ SZÁRAZFÖLDI TRANZITPOTENCIÁL KIHASZNÁLATLANSÁGÁNAK OKAI

Az Európa és Közel-Kelet, illetve Közép-Ázsia közötti szárazföldi teherszállításhoz Törökország a közties fekvése révén, a legrövidebb útvonalával földrajzi szempontból ideális tranzitterület, ennek ellenére e szerepet egyelőre csak meglehetősen szerény teljesítménnyel gyakorolja. (Az évente mintegy 4 millió tonna tömegű vasúti nemzetközi forgalomból csupán néhány százezer tonnát tesz ki a tranzit [23].) Az interkontinentális forgalom gyengesége az

alábbi okoknak és körülményeknek tulajdonítható:

– A K–Ny irányban a közel másfélezer km hosszúságú országban még nem áll rendelkezésre a bolgár/görög határtól az iráni/szír/kaukázusi határokig folyamatosan kiépített, megfelelő (a nagy távolságokra tekintettel a gyors közlekedést lehetővé tevő) infrastruktúra. E feltörekvő országban ugyan az utóbbi 10-15 évben elismerésre méltó infrastruktúra-fejlesztések történtek, azonban még ma is csak a bolgár határtól Isztambultól Ankaráig lehet számítani folyamatosan 2x2 sávú (túlnyomóan autópálya-minőségű) gyorsforgalmi útra, de a kizárólag személyszállításra tervezett (később talán éjszakai gyorsított teherforgalmat is hordozó) nagysebességű vasút is csupán a fővárosig tart (a konyai kiágazása is csak az Antalya térségi üdülőövezet megközelítését teszi könnyebbé – 2. és 3. ábra). A Kelet-Anatólián át a szomszédos országok felé vezető fő- és egyéb utak változó minőségűek, és a hosszú hegyvidéki szakaszokon az erősen kanyargós vonalvezetésük, meredekségük miatt csak nagyon lassan járhatóak. A jövőben a nagysebességű hálózat kelet felé terjeszkedésével a tranzitközlekedés infrastruktúra-feltételei javulhatnak. (A

2. ábra: A törökországi autópálya-hálózat

Jelmagyarázat: 1 – a 2013-ban működő, 2 – a távlati tervekben szereplő, 2023-ig megépítendő pályák

Forrás: [17] ábrája a szerző által kiegészítve



3. ábra: A törökországi nagysebességű hálózat

Jelmagyarázat: 1 – 2012-ben üzemelő; 2 – épülőben lévő; 3 – középtávon megvalósuló; 4 – hosszú távon tervezett n.s. vonalak; 5 – üzemelő hagyományos vasutak.

Forrás: „Törökország nagysebességű vasúti közlekedése” ... wikipedia [12] alapján a szerző szerkesztése.



nagysebességű vasúthálózat kiterjesztése azon a merész feltételezésen alapszik, hogy Bulgáriában és Szíriában is fejlesztik a kapcsolódó vonalakat.)

- A transeurázsiai szárazföldi tranzitforgalom [12] gyengeségének fő oka azonban a szomszédos országokkal való gazdasági, közlekedési kapcsolatokat is erősen terhelő (időnként fegyveres konfliktusokban is megnyilatkozó), barátságtalan vagy éppen ellenséges politikai viszony, ami valamilyen mértékben a határátkelőhelyek számában, és főként működésében is megjelienik (1. táblázat).

A vasúti határátmenetek túlnyomó része még az Oszmán Birodalom idején létrejött vasútvonalak tartozéka. Iránnal épült ki legkésőbb, 1971-ben a vasúti kapcsolat (azonos nyomtávval). A közúti határátjárók számát a közös határ hossza is érzékelhetően befolyásolja (legegyértelműbben a török–szír határ esetében), de a határ két oldalán levő térségek népsűrűsége, gazdasági vonzereje, városiasodása és a lakosság vallása szintén nem közömbös az átjárók száma szempontjából. Az európai oldalon a nemzetközi közlekedési kapcsolatok a régi keletű etnikai ellentétek ellenére korrektek. A délkeleti szomszédos arab

országokkal ugyan főként a vallási szekták (siita, szunnita) közötti feszültségek ellenére békeidőben működnek az átkelőhelyek. Az utóbbi évtizedekben *lezárásukra* átmenetileg az Irakban, majd Szíriában előállt háborús helyzet miatt többször is sor került. (Jelenleg nem működik a Törökországot Szírián át Irakkal összekötő Bagdad vasút, de a kamionforgalom is időről időre leáll e viszonylatban.)

Legbonyolultabb a Kaukázus térségével való közlekedési kapcsolat alakulása, melyben azonban az utóbbi időben kedvező fordulat állt be.

5. A KAUKÁZUSI VASÚTI KAPCSOLAT HELYREÁLLÍTÁSÁNAK POLITIKAI HÁTTERE

A vasúti tranzitszerep gyakorlását a kaukázusi országok felé (valamint a vasúti kompokkal kivitelezetten Ukrajna és Oroszország felé) körülményessé és költségesebbé teszi a nyomtávkülönbség, ami forgószámlacserére, de főként átrakásra készíti az illetékes vasúttársaságot.

Törökországnak 1899-től volt Örményországon keresztül Grúzia felé vasúti kapcsolata (Karstól

1. táblázat: Törökország határátkelőhelyeinek megoszlása

Szomszédos ország	Vasúti határátkelések		Közúti határátkelőhelyek	
	száma	határátkelőhely-párok	száma	határátkelőhely-párok a határ két oldalán
Görögország	1	Uzunköprü/Pythio	2	Pazarkule/Kastanies Ipsala/Kipoi
Bulgária	1	Kapikule/Szvilengrad	3	Kapikule/K. Andreevo, Hamzabeyli/ Lesovo, Dereköy/Malko Tarnovo
Grúzia	1	Kars–Ahalkalaki	3	Posof-Türkgürü/Vole, Çildir Aktaş/ Kartsakhi*, Sarp/Sarpi
Örményország	1	Dogukapi–Gjumri	1	Akyaka–Gyumri
Szíria	3	Islahije/Ekbez Çobanbey/ Akhtarın, Nusajbin/ Qamishli	10	Karkamiş/Jarabolus, Jajladağı/Kesab, Cilvegözü/Babal-Hawa, Öncüpinar/ Azaz, Çobanbey/Akhtarain, Nusajbin/ Qamishli, Şenyart/Al-Darbasijah, Akçakale/Tell Abjad, Ceylangınar/Ras al-Ajn, Mürsitpinar/Ajnal-Arab
Irán	1	Kapıköy/Razi		Gürbulak/Bazargan, Razi/?
Irak	–	–	4	Semdinli–Derecik/? * Cukurca-Üzümlü/? * Habur/Zakho, Gülyazi/? *

Gümri/Gjumri érintésével Tbiliszig). A török államhatár némi módosulása után a Szovjetunió is fenntartotta (meglehetősen gyenge forgalom mellett) a vasúti kapcsolatot.

Az Örményország és Azerbajdzsán közötti háború idején Törökország (etnikai motivációból adódóan) Azerbajdzsán mellé állva és Örményország elszigetelésére törekedve 1993 nyarán megszüntette a forgalmat Kars és Dogukapi határátkelő között. E helyzet nem csupán a háború befejezése okán vált tarthatatlanná, hanem azért is, mert Törökország felismerte az Európa–Közép-Ázsia–Távol-Kelet viszonylatú transzeurázsiai TRACECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia) közlekedési korridorhoz való csatlakozásban rejlő lehetőségeket. A török diplomácia eredményesen lobbizott azért, hogy e korridor déli szakciója a Transzkaukázusból országa felé irányuljon. Az ehhez (gyakorlatilag a nemzetközi tranzit magához vonzásához) fűződő masszív nemzeti érdekektől vezérelve két feladatot kellett mielőbb megoldani:

- a Baku–Tbiliszi–Poti transzkaukázusi fővonal elérését, továbbá
- a Boszporusz alatti nagy áteresztőképességű alagúttal az európai infrastrukturális kapcsolat

magas szintre emelését. (Ez a Marmar projekt keretében – a 2013. októberi megnyitásával – megtörtént.)

A kaukázusi kapcsolat megteremtéséhez kényszerítően kényszerítette az említett územen kívül helyezett vasút rekonstrukciója. Törökország azonban nem élt ezzel a lehetőséggel; mindenáron el akarta kerülni Örményországot, ezért inkább a közvetlenül Grúziába átmenő új (105 km hosszú Kars–Ahalkalaki) vasútvonal költséges megépítése mellett döntött. Ehhez ambiciózus partnerre talált Azerbajdzsánban, amely vállalta a saját területén már meglévő vasút korszerűsítését. Az új háromoldali BTK (Baku–Tbiliszi–Kars) vasúti egyezmény alapján 2013 elejére elkészült a Törökországot a Kaszpi-parti Bakuval összekötő vonallanc, mely a Baku–Türkmenbasi vasúti komp közbeiktatásával a TRACECA részeként lehetőséget teremt Közép-Ázsia, sőt Kína elérésére. Bár a török–grúz határon a nyomtávkülönbségből adódó szállítási költségtöbblettel is számolni kell, Azerbajdzsánon kívül Közép-Ázsia számára is hasznot hajthat (Kazahsztán pl. a Mediterrán térségbe irányuló gabonaexportjához kívánja igénybe venni – [7]).

Örményország a BTK projekt aláírásától a történelem áldozatának tartotta magát és diplomáciai offenzívát kezdett a TRACECA-hoz csatlakozás érdekében – eredménnyel. Ugyanis az USA és az EU nyomására Törökország 2012 októberében „kibékülési” szerződést kötött Örményországgal, amelynek értelmében megkezdődött a kereskedelmet, az áruszállítást hordozó közlekedési infrastruktúra újjászervezése [16]. Bár a korábbi vasúti kapcsolat rekonstrukciójához is megtörténtek az első lépések, az új keletű áru- és személyszállítás a felek szerint a jövőben is szinte kizárólag a határon átmenő utakat veszi igénybe, a vasút mellőzéseivel [21]. Nagyon valószínű tehát, hogy Örményország irányában nem alakul ki Törökország által keltett jelentős vasúti tranzitforgalom.

Törökország és a kaukázusi, a levantei, sőt az európai szomszédjai között is a közhasználatú személyközlekedésben a vasút szerepe drasztikusan marginalizálódott. Vasúti tranzit személyforgalomról nem beszélhetünk. Az Irán és Isztambul között ritkán, az Isztambultól Európába gyakrabban közlekedő személyszállító vonatok ugyan rendelkezésre állnak, de a többnapos menetidőt és az autóbusz-járatokhoz képest a nagyobb menetjegyárakat csak kevesek vállalják. A nemzetközi távolsági (esetenként Törökországot átszelő) személyszállítás feladatát általában autóbusz-társaságok látják el, amelyek nem csak a jóval rövidebb menetidővel versenyképesek, hanem azzal is, hogy olyan fontos relációkban teremtenek átszállás nélküli utazási lehetőséget, ahol nincs vasúti kapcsolat. Így pl. Grúzia partvidéke és a fekete-tengeri török kikötővárosok (Samsun, Trabzon), továbbá a metropoliszok (Ankara, Isztambul) között közvetlen járatok közlekednek, sőt Törökországon keresztül Athént és Szalonikit is eléri néhány Tbilisziből indított járat [4]. Hasonló a helyzet Törökország európai régiói és Görögország között [10]. A nemzetközi távolsági személyforgalomban mind nagyobb szerepet játszik a légi közlekedés.

6. A TRANZITFELADATOT IS ELLÁTÓ KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁS

Konténer-irányvonatok Isztambultól a Balkánon keresztül Németországig, ellenkező irány-

ban pedig Iránon keresztül Pakisztánig, továbbá Türkmenisztánig és Kazahsztánig végeznek szolgáltatásokat, de egyelőre az ország teljes hosszában tranzitáló nemzetközi tehervonatok nem közlekednek. Isztambuli átrakással viszont (elvileg, részben ténylegesen) lehetőség van az Európa–Törökország–Közép-Kelet viszonylatú (további átrakással a Kaukázus, illetve Közép-Ázsia felé tartó) konténerszállításra.

Ugyancsak „kvázi tranzitterületnek” minősíthető Törökország az észak–dél irányú nemzetközi kombinált teherforgalomban. A Fekete-tenger ukrainai és oroszországi kikötőiből (Odessza, Kavkaz, Iljicsevszk) a törökországi Samsunba, Zonguldakba rendszeresen közlekednek vasúti kompok, amelyek főként a török külkereskedelmet szolgálják túlnyomóan konténerizált áruakománnyukkal [28]. A TCDD (Török Államvasutak) azonban arra törekszik, hogy lehetőség nyíljon a Kelet-Európából érkező rakományoknak Anatólián keresztül a török földközi-tengeri kikötőkbe való továbbszállítására, majd tengeren Észak-Afrika eljuttatására. Ezt a célt szolgálja a Mersin és Port Szaid között 2012-től üzemelő vasúti komp [18]. Mivel az egyiptomi és török vasutak egyaránt normálnyomtávúak, csupán a fekete-tengeri kikötőben van szükség a szállítmányok átrakására. Mindamellett nem hagyható figyelmen kívül, hogy a vasúti kompokkal történő szállítás költségét növeli a konténereket hordozó vasúti kocsik tömege.

Az ÉNy–DK irányú nemzetközi kombinált tranzitközlekedés elvi alapjait az érintett vasutak közötti szerződés biztosítja. E szerint a balti-tengeri (litvániai) Klaipéda kikötőből induló „Viking” irányvonat Fehéroroszországon és Ukrajnán keresztül Odesszába szállítja a konténereket, amik onnan a vasúti kompokon Samsunba jutnak el, majd a TCDD irányvonatai viszik tovább Iránba, békés időben Szíriába, illetve azon keresztül Irakba [11].

7. ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK

Földrajzi fekvése révén Törökország összekötő kapocs Európa és Ázsia, valamint a Fekete-tenger térsége és a Mediterráneum között. Az

É–D irányú forgalomban kiemelkedő tengerszorosok ellenőrzése sokáig nem csupán stratégiai szempontból volt különleges fontosságú, hanem gazdasági hasznot is hozott az Oszmán Birodalomnak. Az utóbbi időkben azonban az Isztambult kettéválasztó Boszporuszon átkelő veszélyes árut szállító hajók és a szinte kezelhetetlen sűrűségűvé vált többirányú forgalom ökológiai, műemlékvédelmi és főként életvédelmi szempontból akkora környezeti kockázat, hogy a szorosokon átkelés szabadságáról szóló nemzetközi egyezményt is sértve a török kormány restriktív intézkedésekkel korlátozza a forgalmat, illetve elkerülő csővezetékekkel, sőt mesterséges hajózácsatornával szándékozik kiváltani a szorosok forgalmát.

A tengerszorosokhoz képest tömegében egyelőre eltörpül az ÉNy–DK és Ny–K irányú szárazföldi (a Kaukázus felé még nyomtávkülönbséggel is küszködő vasúti) tranzit. Ugyan a határtól határig terjedő korszerű infrastruktúrák kiépítése is várat magára, de elsősorban a szomszédos országok többségével kialakult barátságatlan viszony miatt, illetve a polgárháborúk is felelősek a forgalom akadozásáért, illetve gyengeségéért. (Ahol pedig még közúton átjárható a határ, ott a hivatalos szervek packázásainak a következménye, hogy időnként a 15 km hosszúságot is eléri az átkelőhely előtt várakozó kocsisor.)

Törökország az Ázsia és Európa közötti csővezetékes szénhidrogén-szállítás terén sem tekinthető még igazi tranzitterületnek, mert a Kaszpi-tenger környékéről, továbbá az Észak-Irakkól és Iránból induló vezetékeket csak a Szíriához közeli exportkikötőig építették meg.

A gyors közlekedést lehetővé tevő közlekedési infrastruktúra kiépítése Törökországban önmagában nem elég a transz-eurázsiai tranzit-hoz, ha a szomszédos országok nem lesznek elkötelezett partnerek a TRACECA folyosó területükre jutó szakaszainak létesítéséhez és békés viszonyok mellett az átmenő forgalom különösebb kockázatok nélküli biztosításához. Törökország, mint középhatalom pozíciója töretlenül növekszik a tágabb régiójában (Irán hasonló törekvései ellenére), és 2023-ra a világ 10. legnagyobb gazdasága lesz, amely befolyá-

sát egyre erősebben érvényesítheti a Közel-Kéleten, a Kaukázus térségében és Közép-Ázsiában. A gazdasági expanzió azonban nagy teljesítményű nemzetközi közlekedési kapcsolatok nélkül elképzelhetetlen. Ugyan a kínai–török együttműködés eredményeként bő évtized múlva megvalósulhat a (35 milliárd USD-ba kerülő) Kars–Isztambul–Edirne [–Bulgária] nagysebességű vonal, de ez csak a személyszállítást szolgálná. Kérdés, hogy lenne-e végigutazó utasa, miután a légi közlekedés versenyképebbnek ígérkezik. Még inkább elgondolkodtató a Kína–Közép-Ázsia–Törökország–Európa nagysebességű vasút Kína által kezdeményezett terve [6]. Ezért feltételezhető, hogy az Európát Ázsiával összekötő „Új Selyemút” vezető infrastruktúrája a határokon át a 2020-as évek elejére több irányban is kiépülő autópálya/autóúthálózat lesz. Az interoperábilis (azonos nyomtávú) transz-eurázsiai vasutak létrehozására (a kemény anyagi feltételeket figyelembe véve) csak később lehet számítani. A Boszporusz alatti alagút 2013. évi megnyitásának a transz-kontinentális (törökországi tranzit) közlekedés szempontjából egyelőre csak szimbolikus jelentősége van (igazán a belföldi összeköttetést javítja).

Felhasznált irodalom

- [1] A Short History of Turkish Railways. Train of Turkey – History/History overview browse 2012. – <http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/History/History>
- [2] ATPRD s-120 Hochgeschwindigkeitsszug in der Türkei, 2011. – <http://www.hochgeschwindigkeitsszuege.com/tuerkei/tuerkei.php.hochgeschwindigkeitsszuege.com>
- [3] Bosphorus Strait Turkey, 2006. – <http://www.britannica.com>
- [4] Crossing from Georgia into Turkey (public transport – Crossing from Georgia into Turkey – Travel Stack 2013. – <http://travel.stackexchange.com/questions/6948/crossing-from-geor...>)
- [5] Development in Turkish State Railways and the new Horizons. – TCDD. Ankara, 2012
- [6] Engdahl, E. W. 2012: Eurasischer Wirtschaftsboom und Geopolitik:

- Chinas Landbrücke nach Europa – Der China-Türkei-Hochgeschwindigkeitszug. – Global Research 27. April. – http://abundanthope.net/pages/German_49/Eurasischer-Wirtschafts...
- [7] Erdősi F. 2013: A közeledő Távolság-Kelet. Publikon, Pécs
- [8] Gökay, B. 2006: Soviet Eastern Policy and Turkey, 1920–1991. Soviet Foreign Policy, Turkey and Communication. – Routledge, New York, 56–62. p.
- [9] Harvey, B. – Nghtingle, A. 2011: Turkey's \$ 12 Billion Bosphorus Bypass Speeds Oil Tankers: Freight Markets. – <http://www.bloomberg.com/news/2011-05-12/erdogan-to-free-tank...>
- [10] Interrail border crossing: Greece - Turkey (Interrail border crossing: Greece – Turkey – Interrail – Eurail 2013. – <http://www.raildude.com/train/interrail-border-crossing-greece-tur...>)
- [11] Işık, İ. 2012: Intermodal Transport in Turkey. 29 March 2012, Ankara. – Republic of Turkey Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications.
- [12] Kaygisiz, N. 2010: Rail Freight Traffic in Euro-Asian Links. – UNECE Group of Experts on Unified Railway Law, Geneva, 16 September. Freight Department of TCDD.
- [13] Krauer-Pacheco, K. 2011: Turkey as a Transit country and Energy Hub. – www.forschungsstelle.uni-bremen.de
- [14] Land border crossings of Turkey, 2013. – http://en.wikipedia.org/wiki/Land_border_crossings_of_Turkey
- [15] List of maritime incidents in the Turkish Straits, 2013 – en.wikipedia.org
- [16] Luică, P. 2012: Armenia's new projects aim at integration into international transport corridors. – Policies & Strategies. – <http://www.railwaypro.com/wp/?p=10952>
- [17] Motorway Development Program of Turkey. Heep Area V Annual Meeting, Suceava, Romania, 13/18-06-2011. [Republic of Turkey Ministry of Transport General Directorate of Turkish Highway]
- [18] New ferry lines between Mersin and Port Said launched, 2012 – ferrylines.com
- [19] New Realities in Oil Transit Through the Turkish Straits. – Special Study, Eurasian Transportation Forum. CERA 2011
- [20] Operations of the BTC pipeline, 2012. – <http://www.bp.com/genericarticle.do?categoryId=9006669&contentId=7014361>
- [21] Patsuria, N. 2013: Georgia: Armenian-Turkish rapprochement could have significant impact on Tbilisi. – European Dialogue. – <http://www.eurodialogue.org/eastern-partnership/Georgia-Armenia...>
- [22] Railway border crossings of Turkey 2013. – http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_border_crossings_of_Turkey
- [23] Railway Sector Fact – Finding Mission To Turkey. – UK Trade & Investment, May 2011
- [24] Szigetvári T. 2013: Törökország, új regionális hatalom a Közel-Keleten. In: Grünhut Z. – Vörös Z. (szerk.): Az átalakuló világrend küszöbén. 131–152. p.
- [25] TCDD History – Trains of Turkey – History/TCDD browse 2011. – <http://www.trainsofturkey.com/w/pmwiki.php/History/TCDD>
- [26] Turkey-Analysis O.S. Energy Information Administration (E/A) February 1. 2013.
- [27] Turkish Railways. In: Railway Reform in South East Europe and Turkey: On the Right Track? 2011. – web.worldbank.org
- [28] Turkish State Railway 2013. – http://en.wikipedia.org/wiki/Turkish_State_Railways
- [29] Türkische Eisenbahngeschichte in aller Kürze. RAILHOO Report 2000. – http://www.railhoo.de/reports/main.html?E7-/tuerkei_history.html
- Forrás: [17] ábrája a szerző által kiegészítve



Is Turkey becoming a key player in the Euro-Asian transit?

Turkey, a country that strives to become a member of the EU, has a position of great importance thanks to its straits like the Bosphorus or the Dardanelles, which serve as shipping transit lines of sub-global importance. The first part of this paper offers a necessary overview of the history of transport in the area, and subsequently establishes that the significant expansion of the international cargo ship traffic of the Bosphorus strait is primarily the result of the rapid growth in the traffic of the Russian harbours of the Black Sea. The spectacular expansion of the shipping traffic passing through the Bosphorus strait offers economic benefits, however, it also poses a greater risk of accidents as well as a more and more threatening environmental danger for Istanbul, the biggest city of Turkey. It is also established that the expansion of shipping traffic has led to stricter and stricter regulations of the passing of large vessels, and to the introduction of an increasing number of traffic controlling measures.



Wird die Türkei eine Schlüsselposition im eurasiatischen Transitverkehr haben?

Das EU-Kandidatenland aus Kleinasien verdankt seine aufgewertete Position vor allem seinen Meerengen (dem Bosphorus und den Dardanellen), die den Schwarzen Meer mit dem Mittelmeer verbinden und als „subglobale Schiffstransitrouten“ dienen. Im ersten Teil der Studie wird es nach einem verkehrshistorischen Überblick erläutert, daß das der mächtige Anstieg des internationalen Schiffsverkehrs durch den Bosphorus vor allem eine Folge von dem sprunghaftigen Zuwachs des Verkehrs in den russischen Schwarzmeerhäfen ist. Das spektakuläre Wachstum des Schiffsverkehrs durch den Bosphorus bedeutet aber neben dem wirtschaftlichen Nutzen auch ein erhöhtes Unfallrisiko und dadurch eine immer höhere Bedrohung der Umwelt für Istanbul, die größte Stadt der Türkei. Weiterhin es wird beschrieben, wie der zunehmende Schiffsverkehr die immer strengere regulatorische Kontrolle des Transits von großen Wasserfahrzeugen ausgelöst, und zur Einleitung von stets häufigeren Verkehrsbegrenzungen geführt hat.