

## Erdősi Ferenc: Afrika közlekedése

### TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ

Erdősi Ferenc *Afrika közlekedése* c. könyve 2011 végén jelent meg az IDResearch Kft./Publikon Kiadó gondozásában, Pécsen. A 764 oldalas mű 4 fő fejezetre tagolva, logikus struktúrába rendezett keretbe szerkesztve, integrált szemléletben, geopolitikai, gazdasági és társadalmi környezetbe ágyazva mutatja be és értékeli az afrikai kontinens közlekedését. A mintegy 130 oldal terjedelmű *A fejezet* a közlekedés általános kérdéseit tekinti át, ezt követi a 200 oldalas *B fejezet*, amely a kontinens szempontjából mértékadó alágazatok (vasúti, közúti, belvízi, tengeri és légi közlekedés) jellemzőinek bemutatásával foglalkozik. A legnagyobb terjedelmű, közel 350 oldalas *C fejezet* az egyes afrikai szubkontinensek és országaik közlekedésének főbb összefüggéseit ismerteti, rámutatva a szállítás, mobilitás adott térségben betöltött szerepéből adódó fontos sajátosságokra, végül az alig 20 oldalas *D fejezet* mintegy kitekintésként vázolja a lehetséges/kívánatos jövőképeket. A tartalmi részeket hasznosan egészíti ki a közel 700 tételre és mintegy 100 weboldalra támaszkodó szakirodalom, a 169 táblázat és 109 ábra, az egyes résztémák tárgyalásáról könnyű tájékozódást és jó áttekintést nyújtó, részletesen tagolt tartalomjegyzék, a gazdag névmutató, továbbá a 4 melléklet táblázataiban közölt logisztikai, közúti (úthálózat- és jármű-) valamint légi közlekedési (repülőgép- és repülőtéri) adathalmaz.

A könyv *első része* bemutatja a közlekedés fejlődésének afrikai sajátosságait, az alkalmazott közlekedéspolitikai következményeit, ismerteti a különböző nemzetközi/regionális szervezetek tevékenységének eredményeit, és mindezek figyelembevételével értékeli Afrika globális közlekedési térben elfoglalt helyét, szerepét.

Afrika közlekedésének általános jellemzői bemutatásából igazolást nyer, hogy mind a természeti viszonyok (pl. az éghajlat, a vízállás-ingadozás vagy a sivatagi homokviharok), mind a gyarmatosítás különböző korszakaiban érvényesülő gazdasági és társadalmi feltételek meghatározó szerepet játszottak a kontinens közlekedésének alakulásában.

A gépek közlekedésben való megjelenését megelőző időszakban, a kontinens klimatikus övezeteihez alkalmazkodva, a hegyvidéki, a sivatagi, az őserdei, a szavannás vagy a déli területeken a természeti környezet szabta feltételeknek megfelelően kiválasztott állatok segítségével történt az emberek helyváltoztatása és a terhek szállítása, hajózható folyók híján főként földutakon bonyolította le a forgalmat.



A gőzvonatás elterjedésével (a gyarmatosítók érdekeinek megfelelően) a vasúti áruszállítás vált meghatározóvá, s ennek a közlekedési módnak az első világháború előtti, tonnákban (tkm) mért 85–88%-os jelentős részaránya a kontinens egészén – a közúti és a légi közlekedés térhódítása ellenére – napjainkra is csupán 60–65%-ra mérséklődött.

Az afrikai vasúthálózat kialakítására rányomta bélyegét, hogy a politikai cél elsődlegesen nem a térség fejlődésének, a lakosság közlekedési igényeinek kielégítése, hanem szinte kizárólagosan az ásványkincsek és a termékek tömeges kivitelének fokozása, ezáltal a gyarmatosítók uralmának megszilárdítása volt. A kontinensen érvényesülő, tudatosnak és koncepcionálisnak egyáltalán nem minősíthető mindenkori „közlekedéspolitika” egészségtelen közlekedési szerkezet kialakulásához vezetett, amelyben a szárazföldi alágazatok infrastrukturális megoszlása térségenként igen nagy különbségeket mutat, s az infrastruktúra-hálózat nem segíti a szomszédosági kapcsolatok kialakulását és fejlődését.

A szárazföldi közlekedési eszközök versenye (leginkább a korábban vasúttal sokkal jobban ellátott Dél-Afrikában) – a közúti közlekedés múlt század második felében bekövetkezett gyors ütemű fejlődésének eredményeként – mára némiképp már kiegyenlítődött. A gyarmatosítás politikai és gazdasági sajátosságainak érvényesülésére és a helyi lakosság érdekeinek figyelmen kívül hagyására, az ebből fakadt ellentmondásra azonban még ma is bizonyítékként szolgál az a körülmény, hogy – bár a kontinens külkereskedelmével kapcsolatos áruszállítás tömegét tekintve 90%-ban a tengerhajózás jut szerephez – a tengerparttal nem rendelkező országok közlekedési helyzete igen kedvezőtlen. Ez a súlyos ellentmondás a jövőben csak az afrikai kormányok közös akaratával, együttműködésével, a megfelelően kialakítandó tranzitkorridorok tényleges megvalósításával, a rájuk vonatkozó akcióprogramok ütemezett végrehajtásával lenne fokozatosan oldható, és ezáltal a kontinens belső térségeinek közlekedési kapcsolatrendszere javulhatna.

Afrika közlekedésében a szándékok megfogalmazása szintjén mindenkor látványos szerepet játszottak a kontinens elmaradottságának mérséklését zászlajukra tűző különböző nemzetközi szervezetek. A megvalósítást tekintve azonban ezekből az erőfeszítésekből eddig csak a helyi lakosság érdekeit kevésbé szem előtt tartó, viszonylag szerény eredmények születtek.

Az elemzések és előrejelzések azt mutatják, hogy Afrika, bár az átlagjövedelmek alapján ma még a Föld legszegényebb kontinense, megfelelő politikai akarat esetén a következő évtizedekben szállítási rendszereinek céltudatos fejlesztésével – nemcsak ásványkincsei, gazdag olaj- és földgázkészletei révén, de az egyes (főképp az északi) országokban felsőfokú képzettséggel rendelkező, így külföldi munkavállalásra alkalmas helyi munkaerő növekvő mobilitása és a térség világkereskedelemből való részesedésének gyorsuló bővülése miatt is – növelhetné gazdasági potenciálját.

A Világbank nemzetközi kereskedelmet jellemző indikátorai (importigény és fajlagos költség) alapján azonban a könyv szerzője jól érzékelteti, hogy Afrika gazdasági helyzetének jelentős javításához közlekedési, szállítási lehetőségeinek

integrált szemléletű, térségenként differenciált, koncepcionális fejlesztésére lenne szükség. Afrika gazdasági növekedésének lehetőségeit ugyanis – egyebek mellett – jelentős mértékben befolyásolják az egész kontinensre kiterjedő közlekedési rendszerfejlesztési feltételek. Ahhoz, hogy a közlekedési infrastruktúra területgazdálkodási és fejlesztési szempontból is hatékony legyen, olyan regionálisan koordinált beavatkozásra van szükség, amely a hálózati, a méretgazdaságossági és az interoperabilitási feltételeket egyaránt figyelembe veszi. Ezen összehangolt, a közlekedésfejlesztést a kontinens egészén érvényesíteni képes, átfogó, valódi közlekedéspolitikára alapozó cselekvési terv szereplő, s főképp finanszírozói azonban ma még nem ismertek.

A könyvben számos példa szolgál annak illusztrálására, hogy az afrikai közlekedési infrastruktúra különböző (pl. a köz- és a magánszféra együttműködésére épülő PPP) típusú finanszírozási konstrukcióban megvalósított beruházásait – a más kontinenseken elkövetett hibákhoz hasonlóan – milyen társadalmi, gazdasági problémák kísérték. Afrika közlekedésfejlesztésében azonban – különösen a vasútépítésben – már mai is figyelemre méltó Kína szerepvállalása, ugyanis kínai kezdeményezésre már eddig is a kontinens 35 országában valósítottak meg infrastruktúra-projekteket. Ez a tevékenység a jövőben valószínűleg tovább erősödik és bővül.

A fentiekben elemzett jellemzők alapján a globális közlekedési térben jelenleg Afrika a legelmaradottabb kontinens. Ez a kedvezőtlen besorolás főképp a nemzetközi összehasonlításban igen magas szállítási (és biztosítási) ráfordításoknak tudható be, amelyek esetenként elérik az export teljes értékének 30%-át, jelentősen rontva ezáltal a kontinens versenyképességét. E kedvezőtlen helyzet megváltoztatására a közlekedésfejlesztésben átfogó szemléletű és igen jelentős strukturális átalakításokra lenne szükség.

A könyv *második része* az egyes közlekedési alágazatok (vasúti, közúti, belvízi, tengeri és légi) jellemzőit, a közlekedési hálózatok összehangolásának hiányosságait és az ezekből fakadó problémákat tárgyalja, különös figyelmet szentelve a közlekedés egyes térségekben domináns lokális funkcióinak.

Az Afrika közlekedésének alágazati bemutatásával foglalkozó fejezetekből kitűnik, hogy a közlekedési munkamegosztásban még ma is a vasúté a meghatározó szerep. A vasúti közlekedés legfőbb jellemzője azonban az inhomogenitás, amely a nyomtávok sokféleségében, a kétvágányú pályák alacsony részarányában, a villamosítás alacsony fokában és az említett vasúti jellemzők országonkénti jelentős különbségében testesül meg. A vasúti járművek magas átlagos életkora és alacsony üzemképességi mutatója mellett – nemzetközi összehasonlításban – különösen alacsonyak a fajlagos személy- (utaskm/lakos) és áruszállítási (tkm/GDP) teljesítményadatok. Egyiptom (és kisebb mértékben még néhány más északi állam) kivételével a kontinens országainak 80%-ában a vasúti szállításokon belül a teherszállítás részaránya a meghatározó. A bemutatott adatokból kitűnik, hogy a kedvezőtlen kereskedelmi sebesség is hozzájárult a vasúti szállítási mód folyamatos térvésztéséhez, s ezt a folyamatot az 1980-as években

a vasút érdekében kezdeményezett pánafrikai erőfeszítések sem tudták megállítani, sőt ebben az alágazatban még az ezredfordulót követően a Világbank által ösztönzött (Európából jól ismert) vasúti revitalizációs kísérletek sem vezettek látványos eredményekhez.

Ennek fő oka, hogy a vasúti infrastruktúra és a szolgáltatási tevékenységek intézményrendszerének jórészt európai mintára történő átalakítását követően a politikai és gazdasági érdekkülönbségek miatt (s velük szoros összefüggésben a szeparált részhálózatokra jutó forgalomintenzitásnak a gazdaságos méretnagyságnál alacsonyabb szintje miatt) eddig még nem volt megvalósítható a határon átívelő, csakis a kontinens országainak együttműködésével kialakítható, rendszerszemléletű, költséges beruházásokat igénylő vasúthálózati összekötés. A kombinált szállítások – részben az olcsó munkaerő és ezzel szoros összefüggésben a gépesítés hiánya miatt – szintén nagyon alacsony hatékonyságúak.

A közúti közlekedés afrikai szerepének megítéléséhez érdemes kiemelni a szerzőnek nemzetközi elemzésen alapuló azon megállapítását, hogy valamennyi világrész közül Afrika úthálózata a legritkább, a közúti járműszám/1000 lakos adattal jellemzett motorizáltsági foka pedig a legalacsonyabb. Az út- és gépjármű-ellátottság tekintetében nemcsak a mennyiségi, hanem a minőségi mutatók is igen kedvezőtlenek. Ez alól a minősítés alól csak a kontinens viszonylag jobb helyzetű szubregiója, a Déli-Afrika emelkedik ki. A nemzetközi forgalmat szolgáló transzafrikai és szubregionális folyosók kiépítése késik. Az országok közötti közúti forgalmat sok bürokratikus akadály korlátozza. A közúti szolgáltatások színvonala nem igazodik a kor követelményeihez, a működés feltételei a hatékonysági követelményeknek egyáltalán nem felelnek meg. Bár a közúti szektor fejlesztésére sokféle nemzetközi szervezet biztosít forrásokat, azok felhasználása koordinálatlan, mennyisége – főként az elmaradott vidéki térségek fejlesztési igényeire tekintettel – nem elegendő.

Bár az afrikai kontinens mintegy felén bővizű folyók és nagy tavak találhatók, a rendszeres vízi személy- és áru fuvarozás mennyisége – a folyók többségének kedvezőtlen hajózhatósági adottságai miatt – igen alacsony, s a tavi forgalom is csak Közép-Afrikában, a múlt század második feléig volt jelentős. Napjainkban, bár már egyre több szomszédos afrikai állam ismeri fel a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket és gazdasági előnyöket, az egyeztetett fejlesztési programok hiánya miatt ezek kihasználása és a hasznok realizálása még ezen a területen is várat magára.

A tengeri hajózás az európai gyarmatosítók megjelenése előtt főleg a kelet-afrikai térségben volt jelentős. Az interkontinentális hajózás meghatározó szereplőivé elsősorban az európai hajós nemzetek (portugál, spanyol, holland, brit, francia, olasz) váltak, és a távolsági tengeri kereskedelem az ő közreműködésükkel bonyolódott le. A koncentráltan kiépített tengeri kikötők rendszerének kialakítására és azok logisztikai kiszolgálóeszközökkel történő felszerelésére szinte kizárólagosan a gyarmatosító országok politikai és gazdasági érdekeinek megfelelően került sor. A gyarmati rendszer megszűnése után néhány évvel

azonban az is nyilvánvalóvá vált, hogy a helyi munkaerő képzetlensége és a helyi vállalkozók hiánya miatt a külföldi multinacionális cégek közreműködése az afrikai tengeri kikötőkben továbbra is nélkülözhetetlen, így jelenlétük és tevékenységük súlya ma is meghatározó jelentőségű a kontinensen.

A hajóállomány mennyisége, összetétele és minősége mindenkor a változó piaci kereslet függvényében alakult. Mára, a szállított áruk összetételéhez igazodva, az afrikai tartályhajók és az utasszállító hajók részaránya a világtárlagnál kissé magasabb.

A szerző által feltárt és a könyvben bemutatott történelmi, politikai és a részletesen illusztrált földrajzi összefüggésekből jól látható, hogy bár a tengeri közlekedés szerepe a globális kereskedelemben meghatározó jelentőségű (2006-ban a kontinens egyes országai külkereskedelmének 92–99%-a érintette a tengeri kikötőket), Afrika kikötőire a világméretű kikötői forgalomnak csupán 6%-a jutott. A tengeri szállításban előforduló áruk összetétele következtében a kikötők elsősorban a parti országok közlekedési rendszerének fontos csomópontjává váltak csupán, de ezeknek a szárazföldi közlekedéssel történő integrációja nem történt meg, így a napjainkban korszerű kereskedelemben nélkülözhetetlen „ellátási láncok” kialakítására nem került sor.

Az afrikai olcsó munkaerő a tengeri szállítmányok összegyűjtésében és elosztásában a „hub-and-spoke” (kerékagy és küllő) típusú megoldás érvényesülésének kedvezett: a különböző szállítási módok kapcsolódásakor (a konténerforgalom kivételével) az eszközt váltó áruk rakodásgépesítés helyett jórészt emberi erőforrás igénybevételével kerülnek át a szárazföldi járművekre és haladnak tovább a célig vezető szállítási útvonalon. Természetesen a tengeri szállítások hatékonyabbá és gazdaságosabbá tétele érdekében a gépesítéssel elérhető termelékenységnövelés mellett számos további feltétel megváltoztatására is szükség lenne, például a kikötők működésével kapcsolatos szervezeti reformokra, az elektronikus fuvarlevelek széles körű alkalmazására, azonban a gyarmati örökség következményei ma még e tekintetben is jelentős korlátokat jelentenek.

A légi közlekedés marginális jelentőségét mutatja, hogy a világ utaskilométerben mért légi forgalmának csupán 1,5%-a jelenik meg Afrikában, az utasszámban mért teljesítményből pedig a kontinens csak 3%-ban részesedik. Igen kedvezőtlen a légi közlekedés biztonsága, ugyanis az utasszámra vetített halálos balesetek száma a világtárlagnak ötszöröse.

Afrika repülőgép-állománya – mivel az önálló államok létrejöttét követő folyamatokat követően a légi flotta fejlesztésében időnként a volt gyarmattartók, esetenként a Szovjetunió befolyása volt az uralkodó – az elmúlt 20 évben a világtárlaghoz képest ugyan késve, de fokozatosan korszerűsödött. A jövőben nagy szükség lenne a belföldi és a regionális légi közlekedés számára kis- és közepes hatósugarú és befogadóképességű, megbízható repülőgépek alkalmazására. A kontinens repülőtér-fejlesztéseit döntően a jelenleg is nagy és a jövőben egyre bővülő turistaforgalmat lebonyolító repülőterek kapacitásbővítési igényei határozzák meg. A földrész egészének repülőtérral való ellátottsága – kü-

lönösen Dél-Afrikában – a lakossághoz és a forgalomhoz képest átlagon felüli, így repülőtér-fejlesztésre csak az interkontinentális légi forgalmat keltő tengerparti üdülőhelyeket kiszolgáló, zsúfolt repülőtereken van szükség.

A könyv *harmadik* része az egyes szubkontinenseknek az egykori gyarmatbirodalmakhoz tartozásából és más tényezőkből levezethető közlekedési sajátosságait mutatja be az adott államra jellemző szállítási alágazatok szerinti tagolásban, és országonként készített részletes elemzésekkel illusztrálja a térség közlekedésének, valamint gazdasági és területi fejlődésének összefüggéseit.

A közel félszáz területegységet a fenti szempontok szerint áttekintő és értékelő, rendkívül informatív és sok érdekes részletet ismertető, sajátos összefüggéseket is megvilágító, olvasmányos leírásból nehezen emelhető ki egy-egy megállapítás, hiszen az önmagában korlátozott érvényű lenne, viszont a recenzió terjedelmi korlátai között nem lehet a gazdag tartalomról átfogó és teljes képet adni. Ez az ellentmondás azonban áthidalható azáltal, hogy az e fejezetben tárgyalt kérdések közötti eligazodást jól segíti a könyv e részére utaló, kitűnően szerkesztett, részletesen strukturált tartalomjegyzék-rész, amely a szokásosnál hosszabb szövevezetésű címeivel és alcímeivel kelti fel az olvasó érdeklődését az egyes sajátos részletek megismerése iránt.