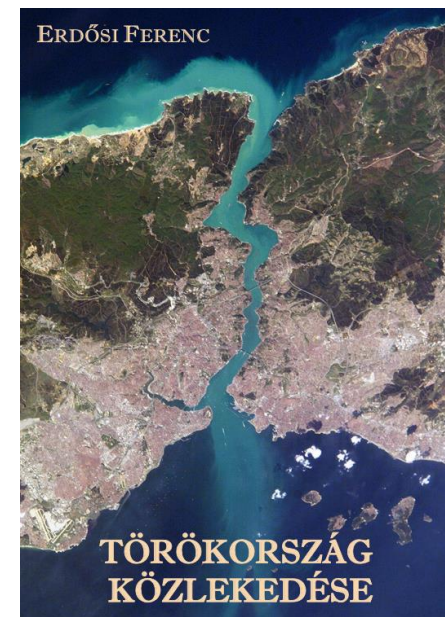
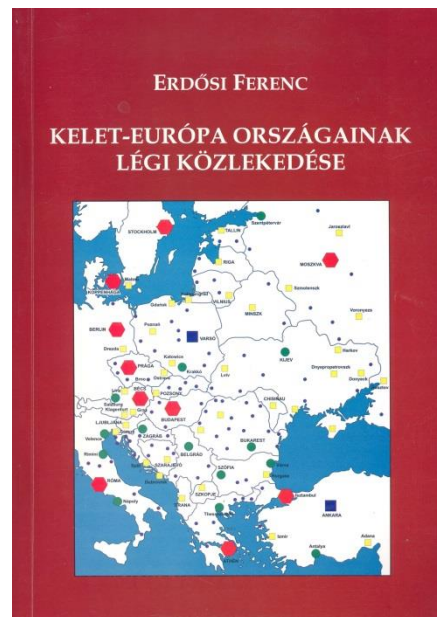
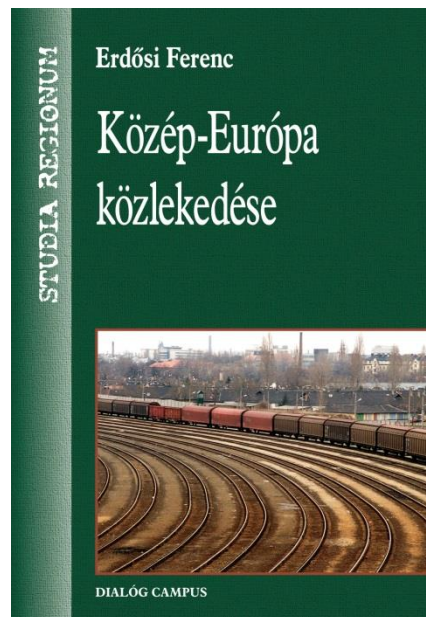
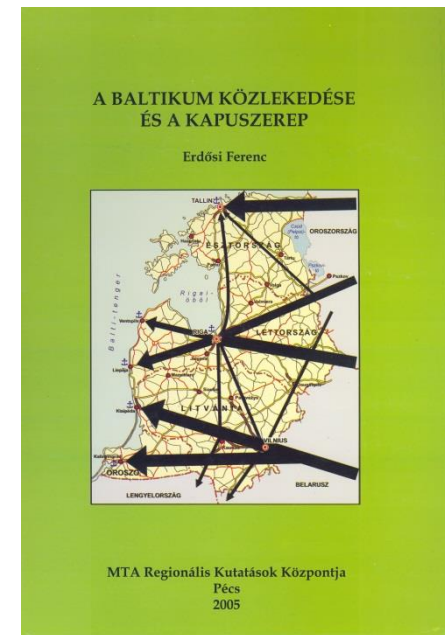
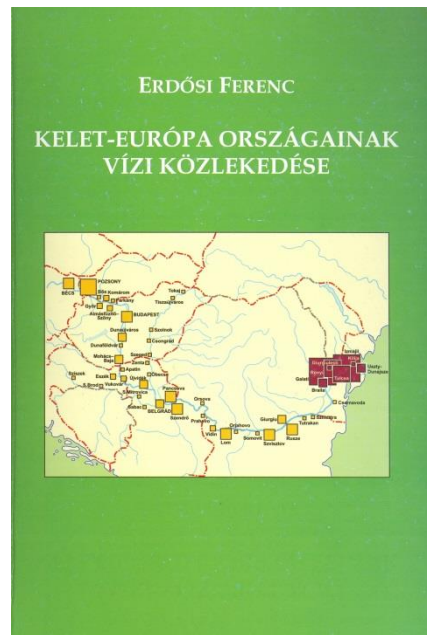
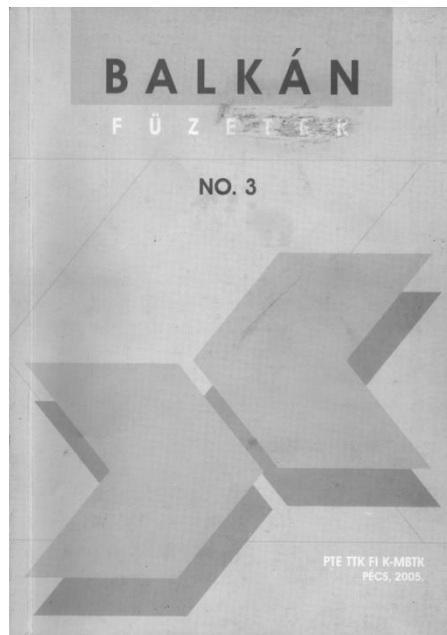


# **ÚJ FOLYAMATOK A KELET-EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI TÉRBEN**

**Erdősi Ferenc**

**Eger, 2015. november 19–20.**



# 1. A szegényes (szovjetizált) örökség és a technológiaváltás részlegessége

- leszakadás/elmaradás főként minőségben (gépkocsik, repülőgépek, útminőség, vasúti technológia)
- követő jellegű fejlesztések („levetett” technológiákkal)
- a felzárkózásban félsikerek (autópályák/gépkocsiállomány)
- fölény a közösségi közlekedési szolgáltatások hálózatában és a belföldi légiközlekedési szolgáltatásokban

## 2. A közlekedés fejlődését 1990 óta befolyásoló fő (külső és belső) tényezők

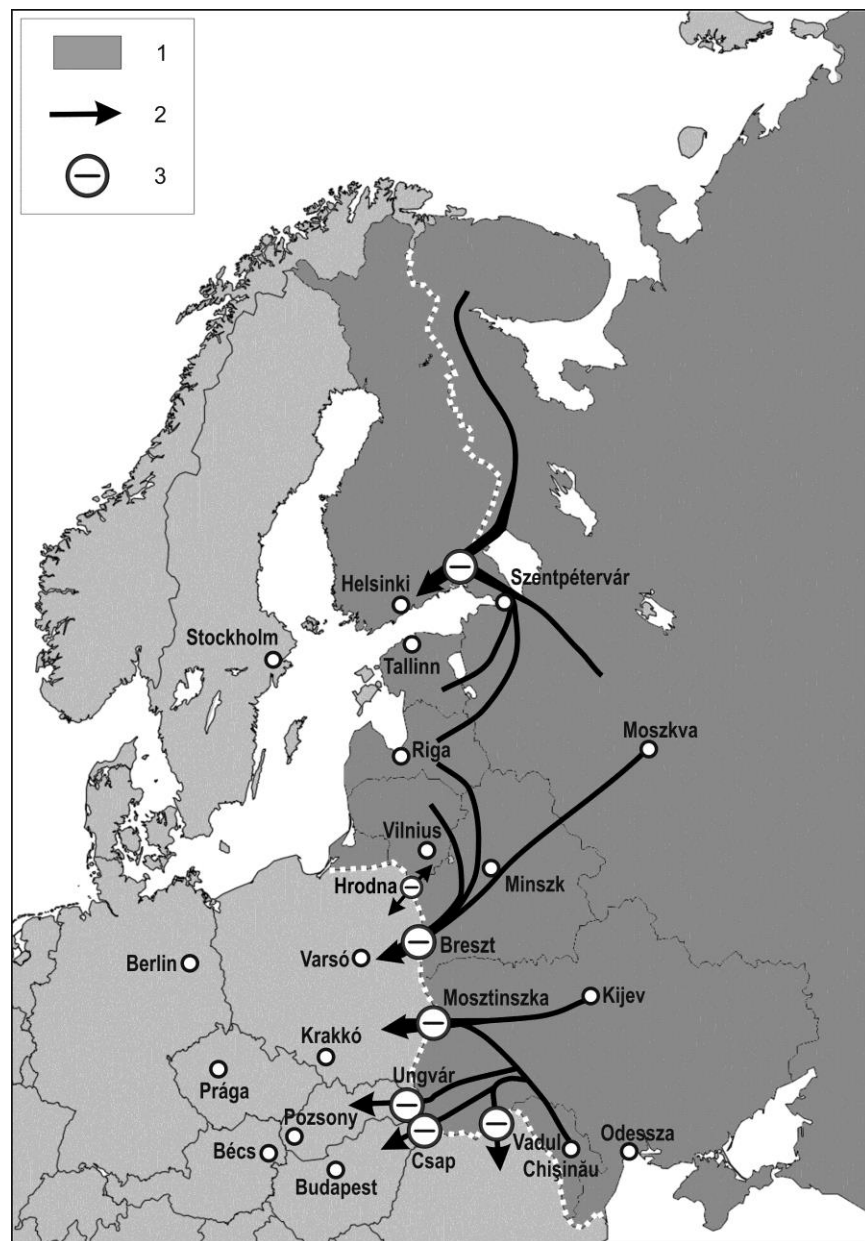
- A globalizáció elmélyülése – új erőközpont a világgazdaság térbeli átrendeződése
- Politikai rendszerváltás/piacgazdaság/gazdasági szerkezetváltás
- Az EK/EU közlekedéspolitikája

### 3. A politikai rendszerváltás következményei

- ***A határok légiesülése*** = hatalmas nemzetközi mobilitáspotenciál
  - Változások a nemzetközi közlekedési viszonylatokban
  - gyengülő kapcsolatok a régión belül
  - erős nyugati orientáció
  - Új átkelőhelyek, átrakókomplexumok problémái
  - A közlekedés kohéziós szerepe az eurorégiókban (OMKT, Baltikum)
- ***A piacgazdaság hatása*** – hatékonysági követelmények

## A Szovjetunió nyugati vasúti személy-közlekedési határátmenetei az 1980-as években

*Jelmagyarázat:* 1 – széles nyomtávú vasúthálózat (Szovjetunió, Finnország);  
2 – a vasúti forgalom iránya;  
3 – vasúti határátkelőhely  
*Forrás:* A szerző szerkesztése

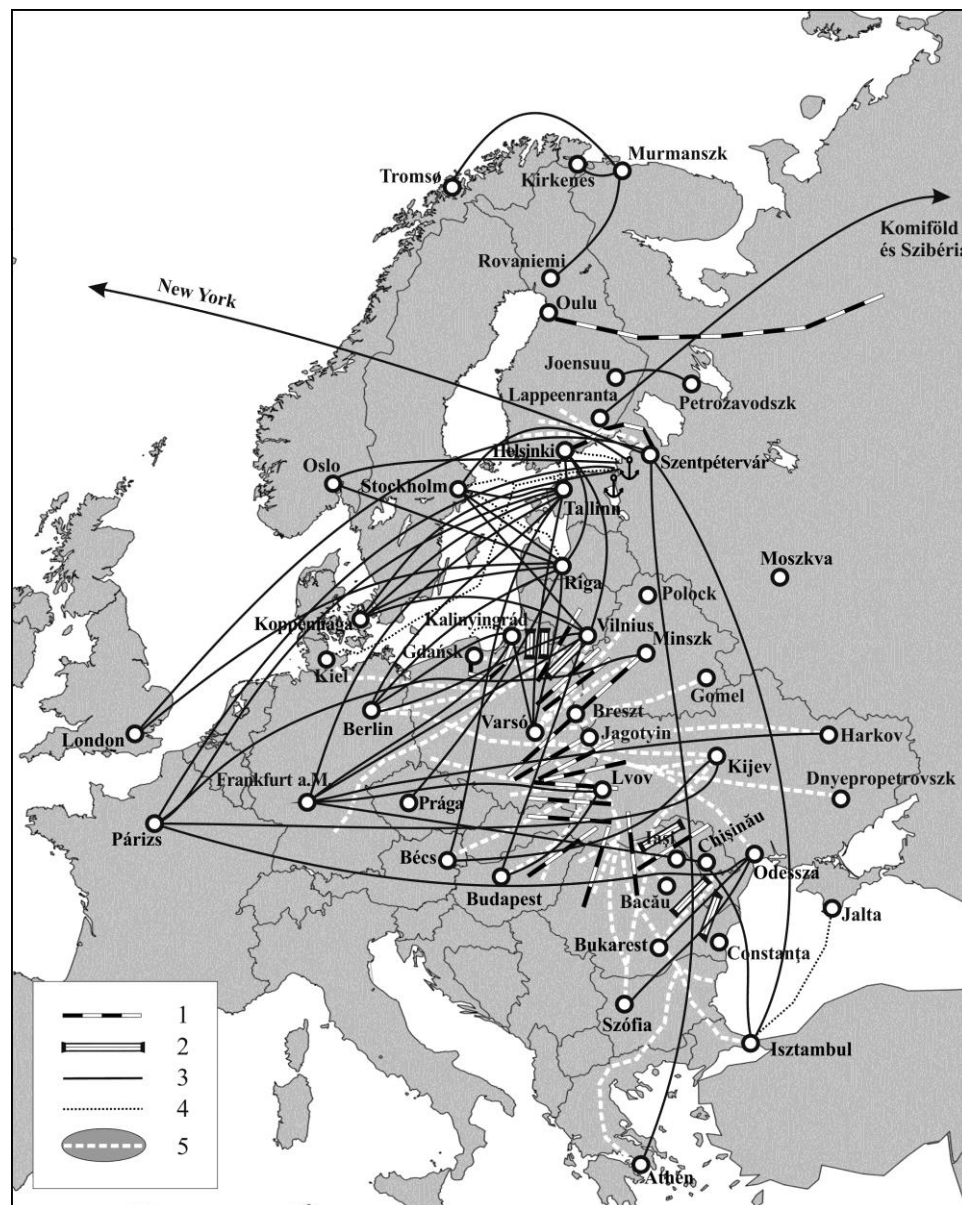




# A szovjet utódállamok főbb nyugati nemzetközi közlekedési kapcsolatai az 1990-es években

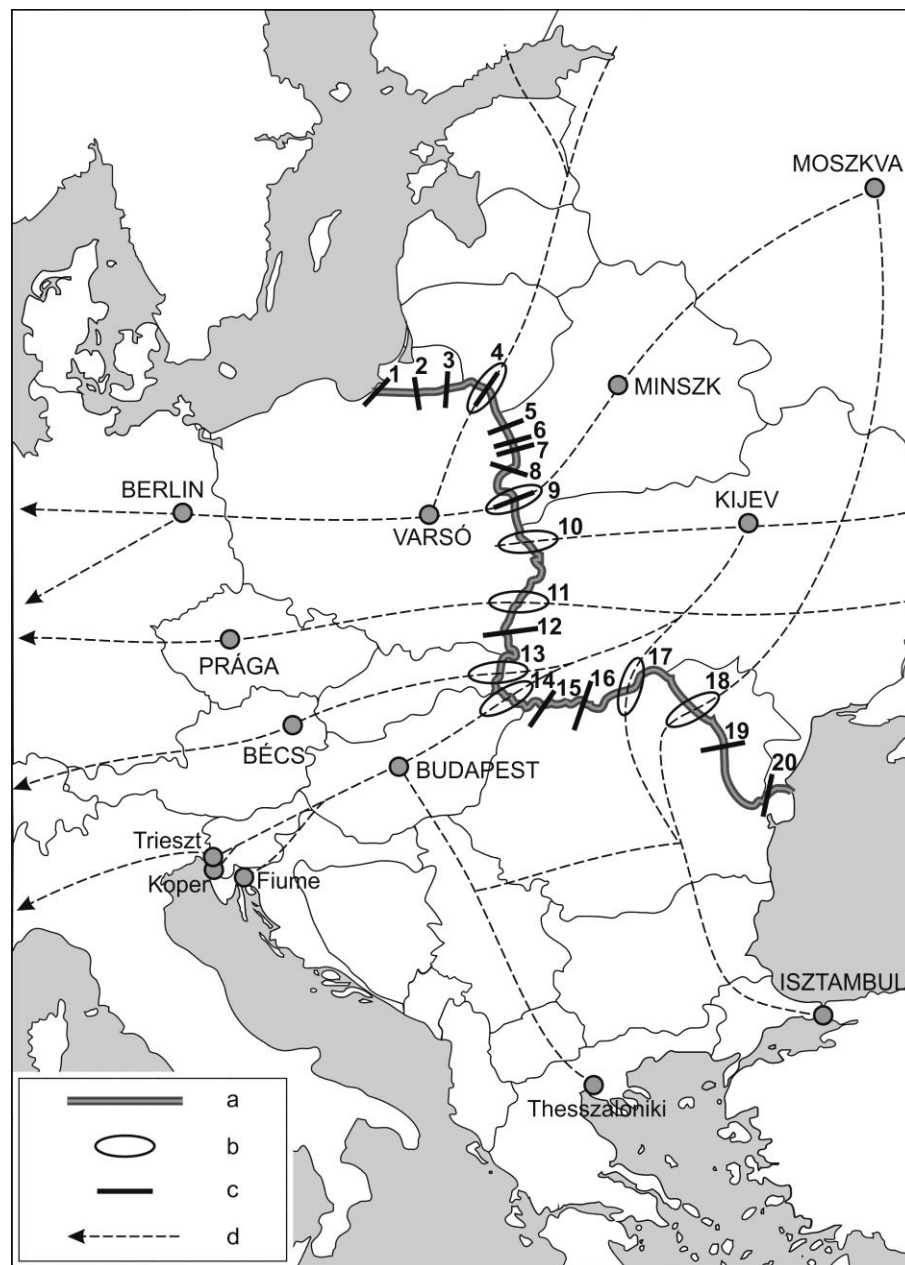
*Jelmagyarázat:* 1 – vasúti;  
2 – közúti;  
3 – légi összeköttetés;  
4 – tengeri komp;  
5 – autóbuszvonal

*Forrás:* A szerző  
szerkesztése



## A kétféle nyomtávú hálózat közötti átrakóállomások/-övezetek

*Jelmagyarázat:* a – kiemelkedő fontosságú átrakóövezetek transzeurópai folyosókon; b – egyéb nemzetközi határátmenetek; c – a legnagyobb átrakóövezeteken áramló forgalom fő irányai; 1 – Mamonovo–Braniewo; 2 – Bagrationovszk–Bartoszyce; 3 – Zseleznodorozsnyi–Skandawa; 4 – Šeštokai–Trakiszki; 5 – Lososnya–Kuznica-B.; 6 – Bol Beresztovica–Zubki Bialostockie; 7 – Svislocs–Siemianowka; 8 – Viszoko Litovszk; 9 – Breszt–Terespol/Malaszewicze; 10 – Jagodin–Dorohusk; 11 – Mosztiszka–Medyka; 12 – Chirov–Kroscienko L.; 13 – Csap–Tiszacsernyő; 14 – Csap–Záhony; 15 – Korolevo Halmeau; 16 – Jasinya–Valea Viseului; 17 – Vadul Sire–Vicșani; 18 – Iasi–Ungeni; 19 – Succeova–Pascani; 20 – Buzau–Galati–Reni–Benderi





## 4. A szintetikus államok szétesésének következményei

### – a nagytérségi átjárhatóság nehézségei

- ***A Szovjetunió, Jugoszlávia és Csehszlovákia szétesésével***
  - szegmentálódott a politikai-gazdasági tér és
  - az új határokkal fragmentálódtak a közlekedési hálózatok
  - az országalak hatása a közlekedési teljesítményekre
- **Következmények:**
  - békeidőben: költségesebb tranzit, hálózatkiegészítés
  - háborús helyzetben elkerülő vonalak
  - belső perifériákból külső perifériák

# A horvátországi vasúthálózat a délszláv háború idején, 1993 augusztusában

*Jelmagyarázat:*

- 1 – egyvágányú;
- 2 – kétvágányú;
- 3 – villamosított;
- 4 – nem üzemelő pályák;
- 5 – a szerb hadsereg által megszállt terület.

*Forrás:* Litterscheid, 1994



## 5. Az európai unió közlekedéspolitikájának vontatott (kompromisszumokat kereső) érvényesülése

- Az EU elvárása: a volt szocialista országok közlekedéspolitikája kövesse az uniós kánont. A legnehezebben teljesíthető követelmények
  - GDP/közlekedési teljesítmény
  - a környezetbarát alágazatok, kombinált közlekedés preferálása
- Közlekedéspolitikai dokumentumok sablonosak – a nemzeti sajátosságok ritkán jelennek meg azokban
- „Torz” modal split

## 6. A korridorokra összpontosító, a vidéki térségeket hátrányos helyzetbe hozó fejlesztések és következményeik

- A Helsinki-folyosók (1997) hálózatának szerkezete ma már részben anakronisztikus
- Kevés a V4-ek által követelt É-D irányú elem
- A korridorok a nemzeti – versus európai (közösségi) érdekek konfliktusforrásai
- Finanszírozásuk problémái
- A területi fejlődésre gyakorolt vitatható (alagút) hatásai

## 7. A vesztes közlekedési alágazatok:

### (a) A vasúti és belvízi közlekedés

- Jelentéktelen vasútépítések és nagyobb szabású vasútmegszüntetések
  - A vasútmegszüntetések az 1960-as években kezdődtek, mértéküket megszabta, hogy mennyire volt liberális a gazdaságpolitika
  - A vasútmegszüntetések 1990 után is folytatódtak, jobbra ott, ahol korábban is
  - A lengyelországi paradoxon
  - A megszüntetések területi hatásai
  - A belvízi teherszállítás teljes elsorvadása



# Lengyelország vasúthálózatának alakulása 1914-től a második világháború utáni időszakig

*Jelmagyarázat:* 1 – az  
1945 utáni (mai) határok;  
2 – a két világháború  
közötti határok; 3 – az  
1914-ben Lengyelországon  
osztzkodó három  
szomszédos birodalom  
(Oroszország,  
Németország, Osztrák-  
Magyar Monarchia) határai;  
4 – normál és széles  
nyomtávú vasutak 1914-  
ben; 5 – keskeny  
nyomtávú vasutak 1914-  
ben

*Forrás:* Lijewski (1977) adatai,  
továbbá korabeli térképek  
alapján szerkesztette a szerző



# Lengyelország normál és széles nyomtávú vasúthálózatának gyarapodása 1919 óta

*Jelmagyarázat:*

1 – az 1919 és 1944 között épült új normál nyomtávú vasutak;  
2 – az 1945-től épült:  
a – normál nyomtávú,  
b – széles nyomtávú vasutak

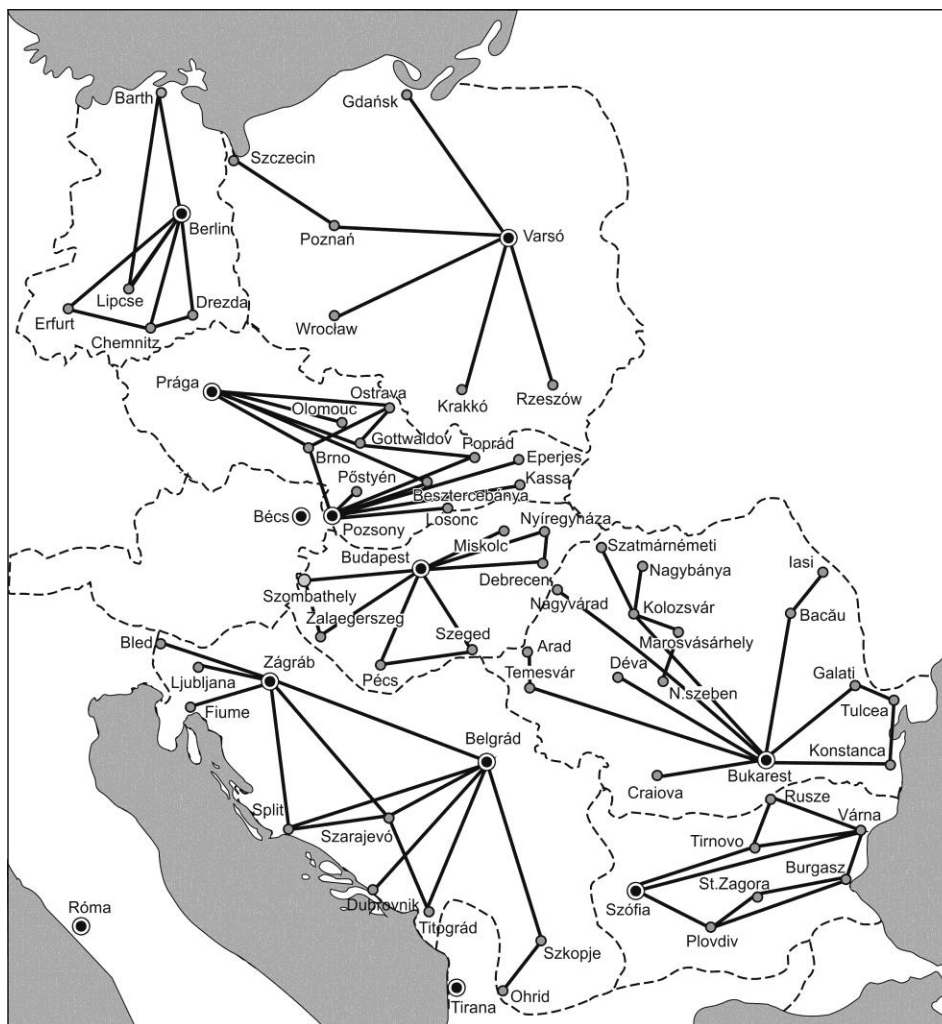
*Forrás:* Lijewski (1977)  
adataiból szerkesztette a szerző



**A vesztes közlekedési alágazatok:**  
**(b) A belföldi légiközlekedési hálózatok erős ritkulása – az oroszországi példa**

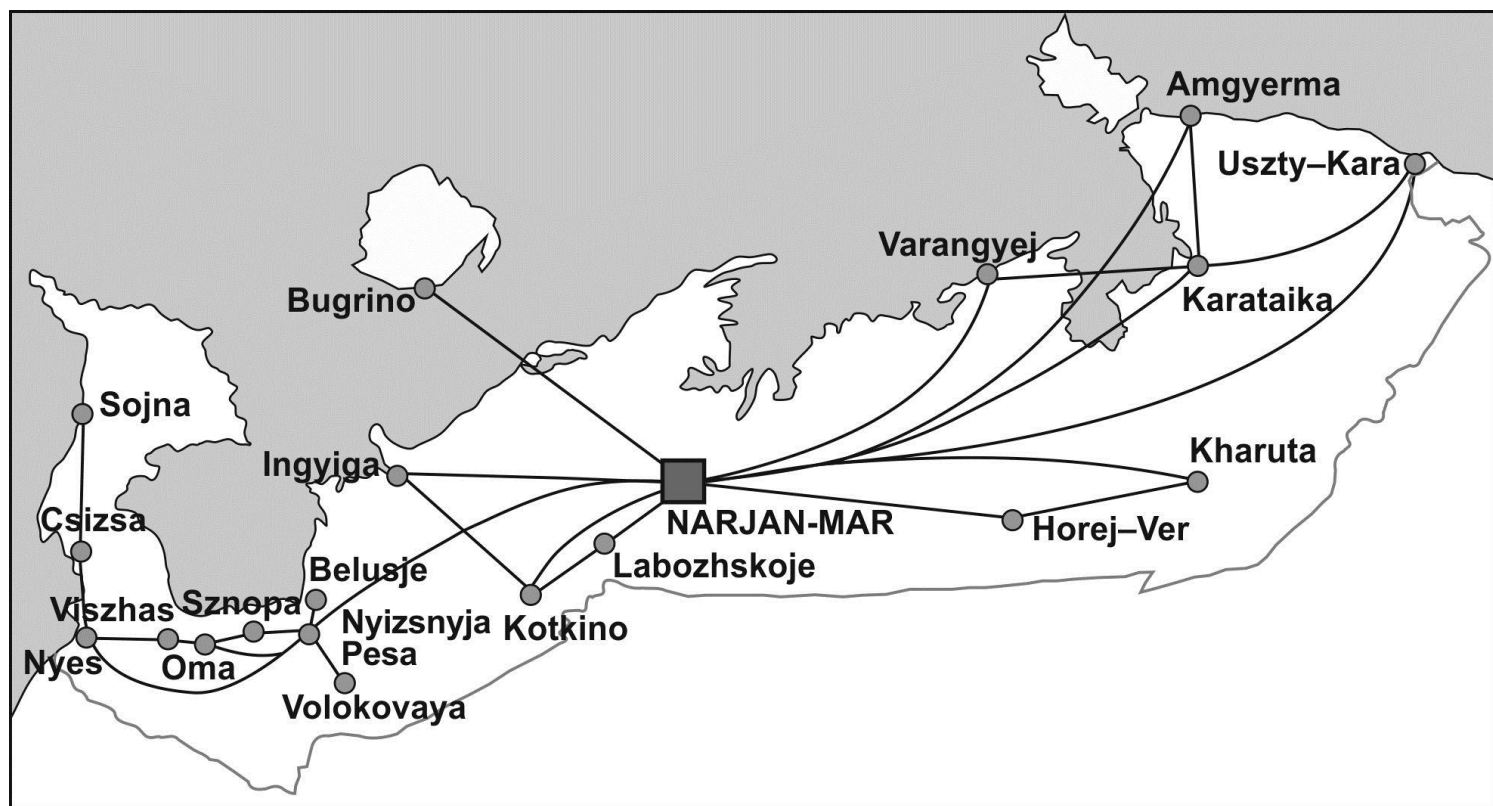
- a kis- és közepes szocialista országok belföldi hálózatai létrehozásának okai
- a hálózatritkítás/-megszüntetés okai
- a Szovjetunió hatalmas belföldi hálózata és az ultradotáció
- Oroszország differenciált hálózatritkításának következményei

# A kelet-közép-európai államok belföldi légiközlekedési hálózata 1959-ben



**Forrás:** Korabeli menetrendek adataiból szerkesztette a szerző

# A Narjan-Mar OAO helyi szolgáltatási hálózata a Nyenyec Autonóm Körzetben



Forrás: Vomhof, 2006

## 8. A győztes közlekedési hálózatok

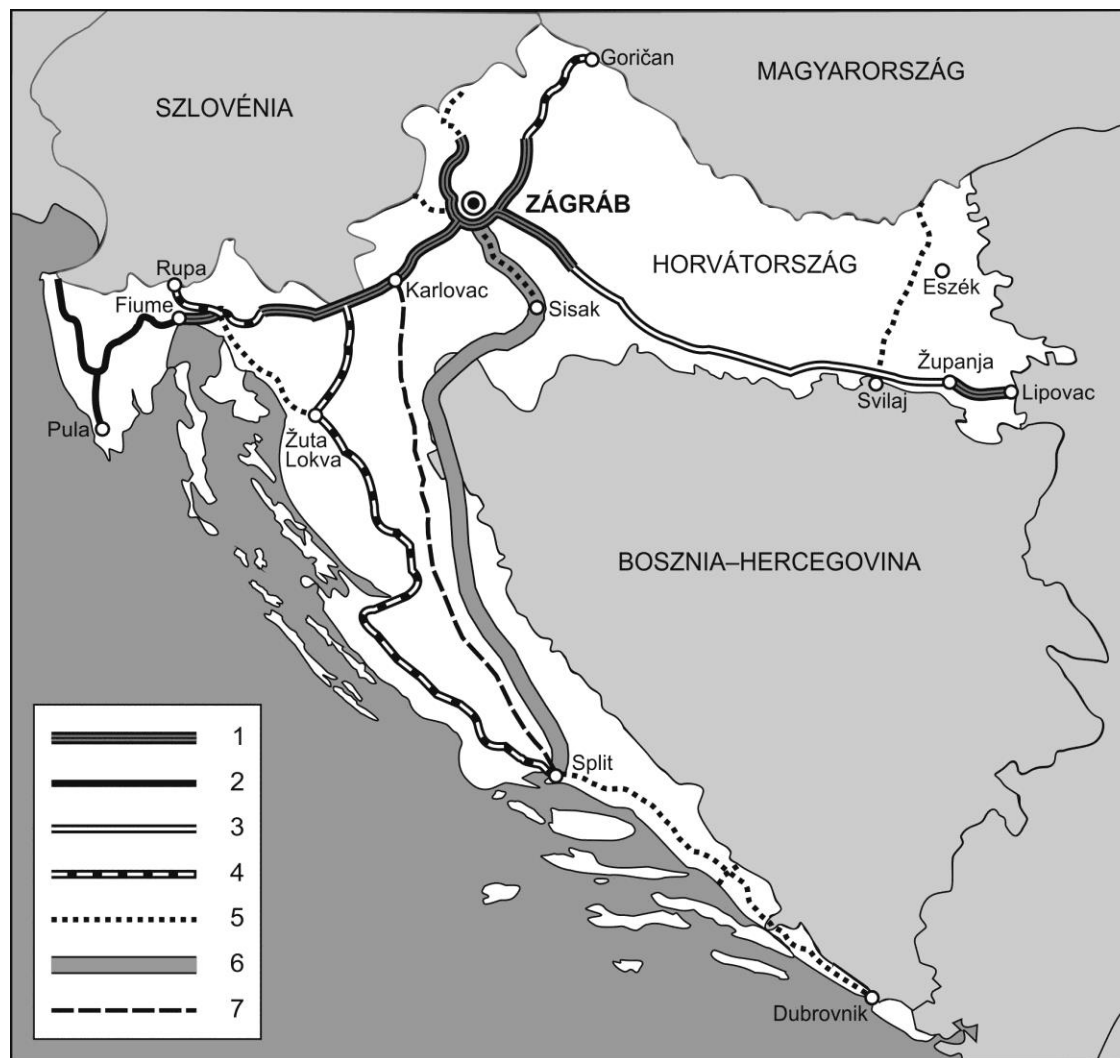
- (a) Autópálya-építési boom Kelet-Közép-Európában.  
Motivációk:
  - nemzetközi **turizmus** – Horvátország
  - **tranzitforgalom**, főváros elérhetősége – Magyarország, Szlovénia, Csehország, Szerbia, Bulgária
  - **főváros és ellenközpont** közötti kapcsolat – Szlovákia, Litvánia
  - **régiók közötti** kapcsolat, az országon belüli kohézió erősítése – Lengyelország, Románia
- (b) Embrionális hálózat a posztszovjet térségben



# Horvátország autópálya-hálózata

*Jelmagyarázat:* 1 – 2001 előtt épült autópálya;  
2 – 2001 előtt épült félautópálya;  
3 – a 2000-től autópályává átépített félautópálya;  
4 – 2001-től átadott új autópálya;  
5 – épülőben levő és tervezett autópálya;  
6 – a Zágráb–Split autópálya tervezett, de elvetett Una-völgyi vonala;  
7 – a hegyvidéken át tervezett, de elvetett vonalváltozat

*Forrás:* Szerző szerkesztése



## 9. A nemzetközi légi közlekedés

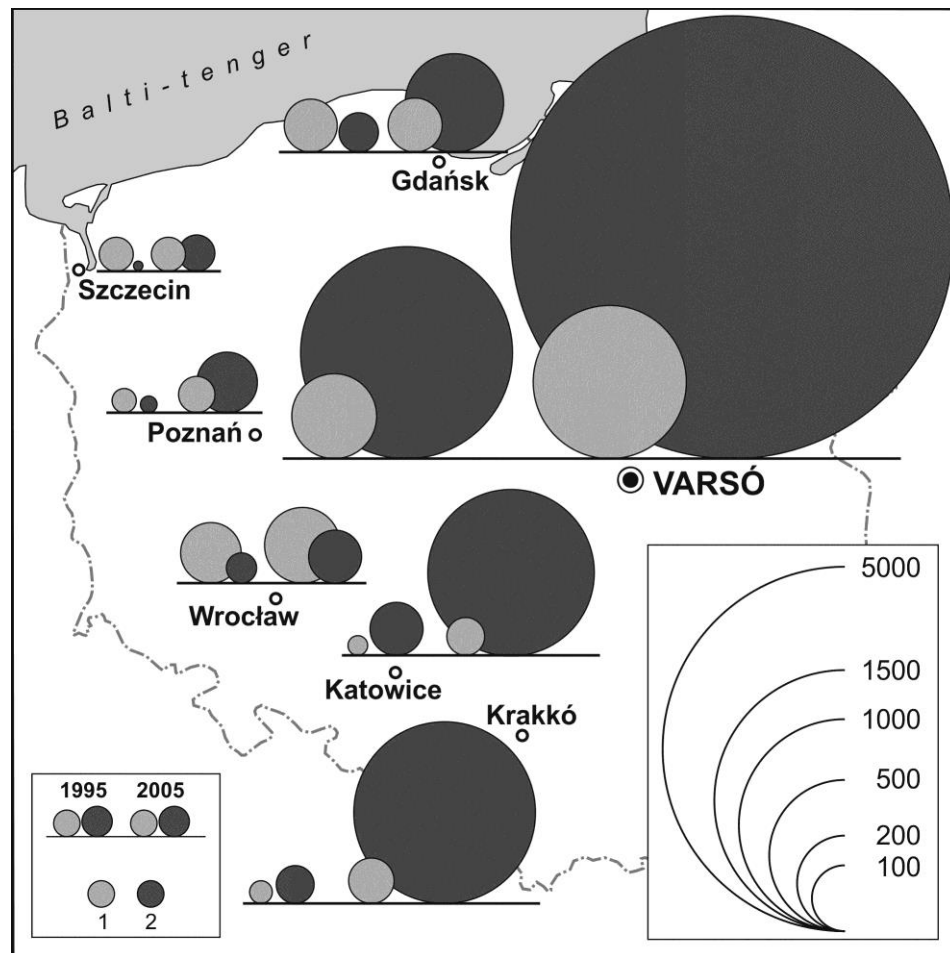
- Keresletnövekedés
  - üzleti utak
  - turizmus
  - külföldi munkavállalás
- Kínálatnövekedés
  - nyugati társaságok
  - low cost carriers
- A regionális repülőterek bekapcsolódása
- A fajlagos légi forgalom anomáliái

# A lengyelországi repülőterek utasforgalma 1995-ben és 2005-ben

*Jelmagyarázat:*

1 – belföldi,  
2 – nemzetközi  
forgalom, 1000 fő

*Forrás:* Lengyelország  
Statisztikai Évkönyve (1995.  
és 2005. évi) adataiból  
szerkesztette a szerző



# 10. A tengeri kikötői forgalom diszlokálódása

- ***Hatótényezők:***

- atlanti kikötők szívóereje
- Ázsia vonzereje
- a posztsovjet és posztjugoszláv térségen belüli érdekellentétek

- ***Regionális folyamatok***

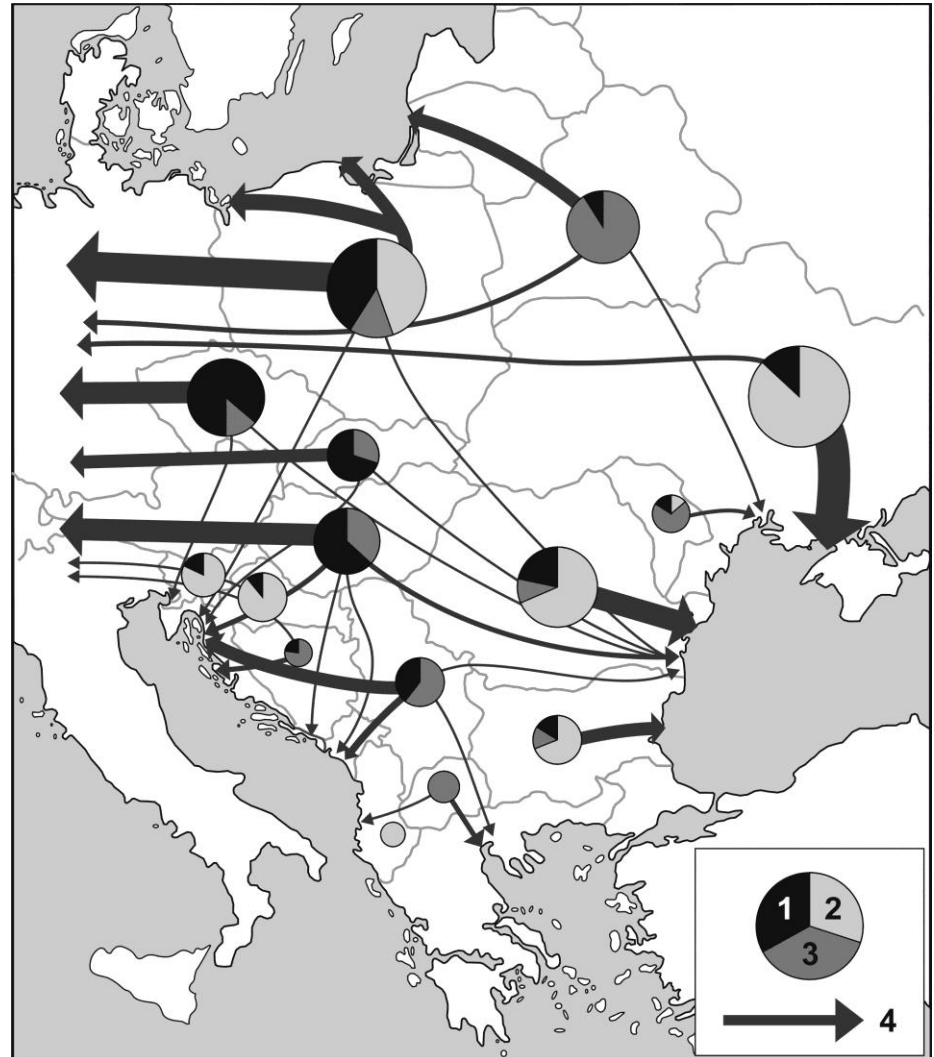
- A lengyelországi kikötőcsaládok közötti többszörös forgalomátrendeződések
- A montenegrói, horvátországi és szlovéniai kikötők versenye
- Oroszország: biztonságpolitikai cél a saját kikötői kapacitás

# A nyugat-európai és más kikötők részesedése az egyes országok tengeri kereskedelméből 2005-ben

*Jelmagyarázat:*

- 1 – a nyugat-európai kikötők;
- 2 – saját kikötők;
- 3 – más kelet-európai kikötők részaránya;
- 4 – a főbb áramlási irányok

*Forrás:* Az egyes kikötők honlapjainak adataiból, nemzeti statisztikai évkönyvek és egyéb források adataiból számította és szerkesztette a szerző

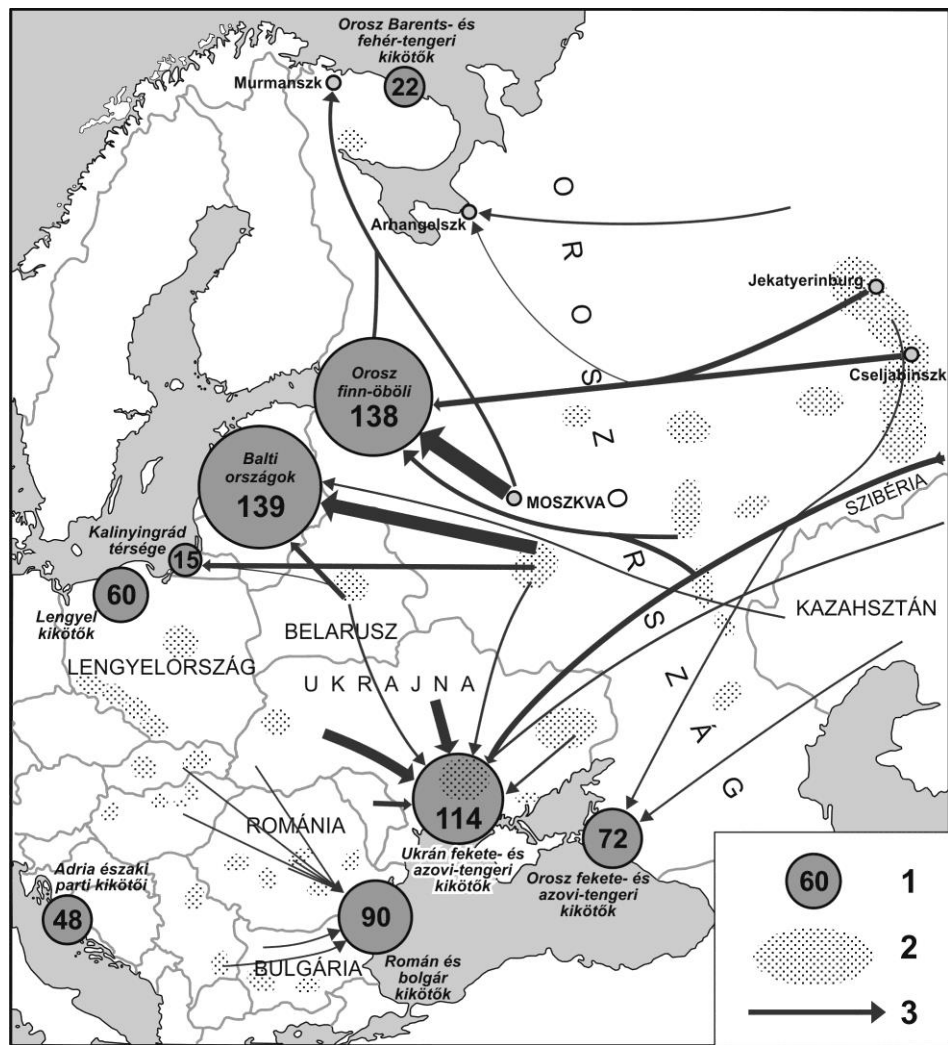


# Kelet-Európa kikötőrégióinak forgalma 2005-ben és a főbb áruáramlási irányok

*Jelmagyarázat:*

- 1 – a rakodási forgalom millió tonnában;
- 2 – a legnagyobb iparvidékek;
- 3 – a főbb áruáramlási irányok

*Forrás:* Az egyes kikötők honlapjainak adataiból, nemzeti statisztikai évkönyvek és egyéb források adataiból számította és szerkesztette a szerző



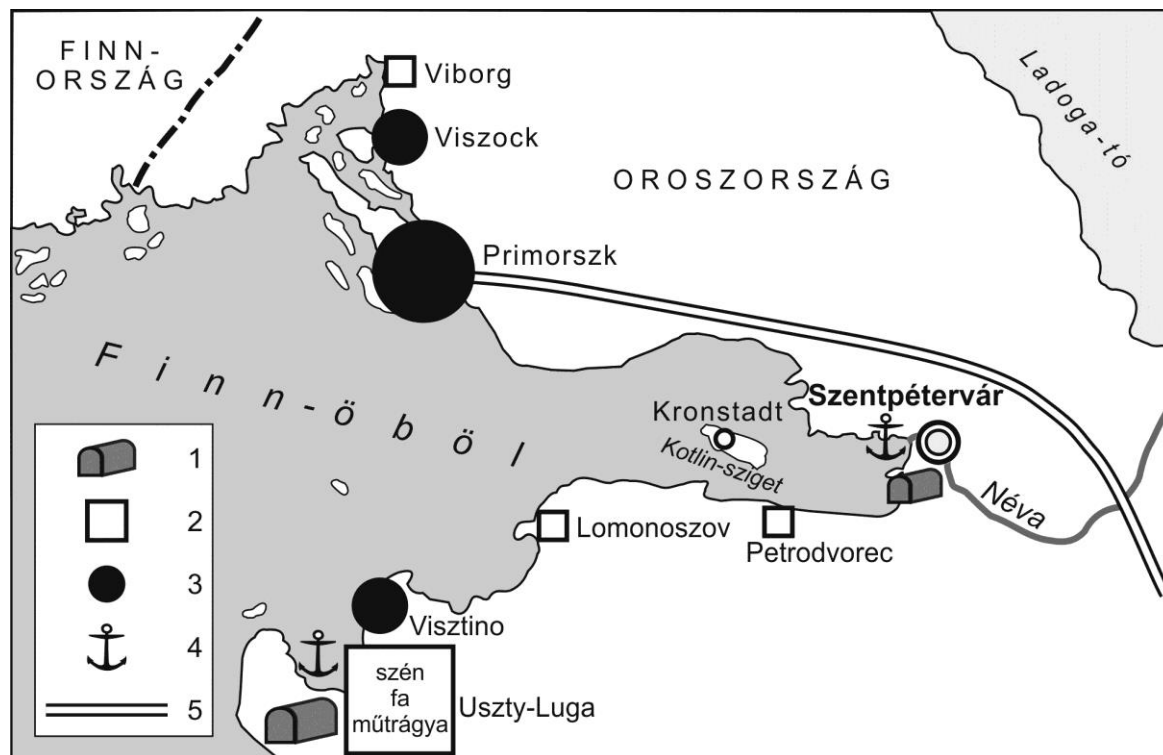


# Az új orosz kikötők a Finn-öbölben

*Jelmagyarázat:*

- 1 – új és továbbfejlesztett konténerterminálok;
- 2 – vegyes ömlesztett áruk kikötője;
- 3 – olajterminál;
- 4 – nemzetközi komphajók kikötője;
- 5 – olajvezeték

*Forrás:* Szerkesztette a szerző



# 11. Jövőkép

- Számos bizonytalansági tényező
- Valószínű hatótényezők:
  - Ázsia gazdasági push-pull hatásai
  - az uniós közlekedéspolitika és a tényleges folyamatok közötti különbség növekedése
- Vasútreneszánsz?
- Felzárkózás?

**KÖSZÖNÖM  
FIGYELMÜKET  
ÉS TÜRELMÜKET!**