

A BALKÁN KÖZLEKEDÉSÉNEK FŐBB FÖLDRAJZI JELLEMZŐI

Erdősi Ferenc

Balkán Füzetek No. 3

Pécs, 2005

**Kiadja: a PTE TTK FI Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok
Központja
7624 Pécs, Ifjúság u. 6. Tel.: (36) 72/501-531**

Sorozatszerkesztő: Dr. M. Császár Zsuzsa

Technikai szerkesztő: Reményi Péter

Az ábrákat készítette: Fonyódi Valéria és Dobiné Dombori Piroska

Borítóterv: Szász István

Lektorálta: Dr. Tiner Tibor

A kötet az OTKA T042447 számú pályázata támogatásával készült

© Erdősi Ferenc

Megjelent 500 példányban

ISBN 963 642 072 6

ISSN 1588-6557

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így a sokszorosítás, terjesztés, fordítás joga fenntartva.

TARTALOM

Tartalom.....	3
Bevezetés	5
1. A természeti viszonyok és a közlekedés	6
2. A Balkán a globális/földrészközi és az európai közlekedési térben.....	13
3. Külső hatalmak és gazdasági erópontok, valamint a nemzeti érdekek szerepe a közlekedési hálózat kialakulásában.....	17
3.1. Az Oszmán Birodalom ambivalens szerepe a kelet- és közép-balkáni vasúti fővonalhálózat alapszerkezetének kialakulásában	19
3.2. Az osztrák birodalmi és a magyar nemzeti érdekek mentén kialakult nyugat-balkáni fővonal, valamint közép-balkáni mellékvonal hálózat. Románia alaphálózatának kibontakozása	23
3.3. A Balkán első világháború előtti vasúthálózata genetikus szerkezetének összefoglaló értékelése.....	25
3.4. Fiume és Trieszt versenye a gateway szerepért az első világháborúig	27
4. A „szintetikus államok” létrejöttének közlekedéshálózati problémái és részleges megoldásuk eredményei.....	29
4.1. Jugoszlávia	29
4.1.1. Az új délszláv államalakulat vasúthálózat-fejlesztésének főbb mozzanatai a két világháború között és az államszocializmus idején...29	
4.1.2. Szerbia kitörése a közelebbi tenger felé (A „Belgrád–Bar vasút”)	35
4.1.3. Új helyzet az adriai jugoszláv kikötők gateway szerepében és vasúti elérhetőségükben. (A balkáni adriai kikötők forgalmi jelentőségének további – újkeletű – differenciálódása.).....	37
4.1.3.1. Fiume hiányának következménye a két világháború közötti Jugoszláviában	37
4.1.3.2. A kikötők közötti verseny háromszereplőssé válása a második világháború után	38
4.1.3.3. A fiumei kikötőkomplexum tranzit szerepe az államszocialista Jugoszláviában	41
4.1.4. Jugoszlávia szétesésének hatása az utódállamok, a Balkán és Európa közlekedésére (az 1990-es években).....	42
4.1.4.1. A nemzetközi közlekedést gyakrabban megszakító határátkelőhelyek forgalmat lassító hatása. Az (új) országformák szerepe a közlekedéshálózatok, valamint a közlekedési teljesítmények alakulásában. Átjárhatóság	42
4.1.4.2. Az új határok által átvágott pályák okozta közlekedési nehézségek megoldásának módjai	52
4.1.5. A polgárháború és a NATO beavatkozás következményei.....	53
4.1.5.1. A közlekedésben okozott közvetlen és közvetett károk és az alágazati szerkezet módosulása. A forgalom újraindítása a háború után	53

4.1.5.2. A polgárháború hatására tengerre terelődött transzbalkáni szárazföldi forgalom.....	57
4.2. Románia.....	59
5. A közlekedési alágazatok hálózatai és fejlesztésük irányai az „autókorszakban”.....	60
5.1. A közlekedés alágazati szerkezetének drámai gyorsaságú átalakulása a közúti közlekedés javára	60
5.2. A nemzeti közlekedési hálózatok gerincét képező és a fejlesztések térbeli megoszlását meghatározó PEN/TEN korridorok.....	66
5.3. Valóság és álom. A vasút teljes jelentőségvesztése és a nagyszabású fejlesztési tervek közötti ellentmondás. A fejletlen kombinált közlekedés.....	67
5.4. A forgalmi igényektől elmaradó úthálózat az „autókorszakban”	80
5.4.1. Az úthálózat jellemzői. A szelektív úthálózat-fejlesztési stratégia	81
5.4.2. Gyorsforgalmi úthálózat.....	86
5.4.2.1. A kezdetleges hálózatok kialakulása az 1970-es évektől	86
5.4.2.2. Az egyes országok folyamatban levő és tervezett hálózatfejlesztése	89
5.4.2.3. A horvátországi autópálya-építési „csoda”	92
5.4.2.4. A különleges fontosságú Zágráb–Split autópálya vonalazásának külpolitikai és területfejlesztési vonatkozásai.....	96
5.5. A tengerhajózás.....	97
5.5.1. A gateway szerepért folytatott verseny az Adriai- és a Fekete-tenger partjai, valamint az Isztria környéki kikötők között	98
5.5.2. A horvátországi belföldi tengeri komp közlekedés mint a szigetek elérhetőségének a turizmus által generált fő eszköze.....	103
5.5.3. A Balkán fekete-tengeri kikötőinek újjáéledése	104
5.6. Folyami közlekedés a Balkán északi peremén.....	106
5.7. Az újjászerveződő, egyenlőtlenül fejlődő légi közlekedés.....	110
5.8. Nemzetközi csővezetékes olajszállítás a Balkánon	119
Irodalom.....	122
Summary	127

BEVEZETÉS

E tanulmány a transzkontinentális infrastruktúra-nagyrendszerhez való viszony és a földrészközi kapcsolatok szempontjából Európa talán legellentmondásosabb nagyrégiója közlekedésének generális területi kérdéseiről szól. A Balkán a délkeleti irányban kialakult – Közép- és Nyugat-Európát Kis-Ázsiával, illetve a Közel-Kelettel összekötő – nemzetközi utas- és áruáramlás által kikényszerített évezredes korridor révén békés viszonyok között átjáróház szerepet tölt be. Kiterjedt, nehezen járható hegyvidékein és a rendszeresen visszatérő politikai konfliktusok nyomán a nemzetközi közlekedésben bekövetkező bénulások idején viszont reteszként viselkedik.

A fejlett, mintegy egynyolcadnyi nyugati terület kivételével a gazdaság alacsony teljesítőképessége, illetve a periféria-helyzettől sem független általános elmaradottság, valamint az 1990-es évekbeli rendszerváltással bekövetkezett visszaesés eleve kevés esélyt adott/ad a jól működő, korunkban elvárható színvonalú közlekedés megteremtésére. Legalább ugyanakkora retrográd erőnek látjuk viszont a gazdasági/társadalmi/közlekedési térnek a legújabbkori történelem során végbement, hol kevesebb, hol nagyobb számú igazgatási egységge való újraosztását.

A 20. sz. eleji Balkán-háborúkat követő határmódosulások kisebb zavart keltettek a félsziget keleti felében kibontakozó hálózat üzemeltetésében. Az első igazán nagy feladattal az új határokhoz alkalmazkodó hálózat kiegészítésével és átszerkesztésével az 1918 után létrejött szintetikus államalakulatoknak kellett szembesülniük. Alig kisebb, csak más természetű problémákat vetett fel Jugoszlávia szétesése után a hálózatok szegmentizálódása, illetve fragmentizálódása, az országok közötti konfliktusok, helyenként az izolacionista törekvések és nem utolsósorban a polgárháború – főként az átjárhatóság, de a tengeri kapuk és a légi közlekedés központjainak áthelyeződése tekintetében is.

Bármennyire csábító, népszerű – ezért a szerző számára – hálás műfaj is a monográfia, az egyes országok közlekedésének tételes ismertetése helyett inkább a közlekedés nagytérségi vagy regionális vonatkozása – és sok esetben európai jelentőségű, de legalább is a szomszédos nagytérségeket is érintő – ágazati jellemzőit, többnyire a viharos múltban gyökeredző időszakos, legégetőbb, általunk az Európai Unió bővülése szempontjából is legjelentősebbnek ítélt problémáit mutatjuk be, megkockáztatva a főbb nyitott kérdésekre adható, a jövőre utaló válaszokat is.

Munkánk során a legnagyobb nehézséget a megfelelő autentikus forrásmunkák elérésének lehetetlensége és a különféle források egyazon tárgyra, területre és időegységre vonatkozó adatai között mutatkozó durva különbségek – mi több – ellentmondások okozták, nem beszélve az adatok esetlegességéről, így a korrekt összehasonlításra alkalmas homogén idősorok hiányáról. Ezért viszonylag kevés, összehasonlításra valóban alkalmas adatot közlünk és mondanivalónk központjába az idő- és térbeni folyamatok felvázolását, a megítélésünk szerinti fő problémákat állítottuk.

1. A TERMÉSZETI VISZONYOK ÉS A KÖZLEKEDÉS

A Balkán-félsziget egészét tekintve európai viszonylatban *horizontálisan közepesen tagolt terület*, viszont a határát képező adriai, jón- és égei-tengeri partjai kifejezetten jól tagoltak, míg a fekete-tengeri partja gyengén tagolt. Macedónia kivételével valamennyi országnak van ugyan tengerpartja, de a partok tényleges hossza és az egységnyi területre vetített hossza tekintetében egyaránt szélsőségesek a különbségek Bosznia-Hercegovina és Horvátország között (1. táblázat).

1. táblázat

A balkáni országok tengerpartjainak abszolút és fajlagos hossza

Ország	Tengerpart hossza, km	A 10 000 km ² területre jutó tengerpart, km	A szigetek területe az ország területének %-ában
Szlovénia	46,6	23,0	–
Horvátország	5835,3*	1030,9	5,8
Bosznia-Hercegovina	10,0	2,0	–
Szerbia-Montenegró	102,0	10,2	0,01
Bulgária	378,0	34,1	–
Románia	193,5	81,2	–
Albánia	380,0	132,0	–

* szigetekkel együtt

Forrás: a nemzeti statisztikai évkönyvek alapadataiból számított és összeállította a szerző

A horizontális tagozódás Horvátországban a legnagyobb, ahol a parti határpontok légvonalbeli távolsága 530 km, de a számtalan öböllel és félszigettel csipkézett szárazföldi partvonal tényleges hossza 1800 km. Ehhez jön még a part menti szigetek mintegy 4000 km-es partvonala. Az adriai felségvizekkel együtt Horvátország teljes területe mintegy 88 ezer km², azaz 55%-kal kiterjedtebb az össz-szárazföldinél.

A kikötés szempontjából legideálisabbak az öblökkel és félszigetekkel intenzíven tagolt ingressziós dalmáciai partok. E természeti adottságnak főként a 19. sz. derekáig volt jelentősége, amikor a kikötők kialakítása kézi munkával történt és az apró hajókkal könnyű volt a természetes partokhoz való alkalmazkodás. A nagyméretű hajók mozgására berendezett országos, vagy éppen azt meghaladó jelentőségű tágas mesterséges, kotrással mélyített, mólókkal védett kereskedelmi kikötőkkel szemben a tagolt partvidék apró öblei továbbra is értékek a vízi turizmus, vagy éppen a kisebb személyszállító hajókra alapozott partmenti hajózás szempontjából. A *tújesztétikai vonzerő közlekedési forgalmat keltő tényezővé* konvertálódik a dalmát partokon. A *szigetek nagy száma* (és természeti, kulturális értéke) a turizmus adottságait javító tényező. Ezen felül a népesség- és vendégszámuk, valamint a

szárazföldről való távolságuk függvényében olyan hajózási teljesítményt keltenek, amely ráfordítás és bevétel szempontjából is értékelendő. A szigetek ellátása (a kisebbeké még édesvízzel is), a többszöri rakodás és a szállítás költségeit figyelembe véve megfelelő hajóparkot feltételez (egyre inkább az utasokon kívül tehergépjárműveket is szállító komphajók beszerzését, üzemeltetését), ugyanakkor az ezekkel végzett szolgáltatásokból még nemzeti szinten sem elhanyagolható bevétel származik. Végső soron *a szigetekben való gazdagság a ráfordítások és bevételek egyenlege alapján egyértelműen jövedelemnövelő adottság, de az adottságok értékesülésének nélkülözhetetlen feltétele a megfelelő közlekedés.* (Magas komfortszintű komphajók, szárnyashajók, légi járművek.)

Évezredes történelmi tapasztalat, hogy a tengeri kikötők közül azok a legjobb adottságúak, amelyek hajózható folyók torkolatában alakultak ki, mert képesek értékesíteni az olcsó és egyszerre nagy tömegű árut mozgatni képes kombinált belvízi/tengeri szállítás gazdasági előnyeit. Nyugat-Európával ellentétben azonban a Balkánon csak néhány kikötő élvez ilyen kedvező adottságot. A *Neretva* legalsó 20 km-es szakasza ugyan kisebb tengeri hajókkal járható volt Metkovićig (*Shipping Yearbook 2000*), de részben a meder feltöltődése, részben a nagyobb hajók kikötésének igénye okán az 1960-as évektől a tengerparti Ploče váltotta fel Metkovićot. *A Balkán területéről a tengert csak egyetlen igazi hajózható folyó, a Duna éri el, de deltájának folyamatos épülése folytán nem a süppedékes torkolati parton épültek meg a nagyobb kereskedelmi kikötők.* Még a kisebb tengeri hajókkal járható Duna-ágak mellett is csak másodrangú folyami/tengeri kikötők működnek, amelyek közül a romániai Tulcea (és az ukrajnai Reni) emelkedik ki. Magában a torkolatban kialakított Uszty Dunaiszk csupán a bárkahordozó (Lash rendszerű) anyahajók bárkáinak fel- és lerakását szolgáló, pontonokra épült mobil átrakóhely. Az Al-Duna nagy kapacitású, a torkolattól 120–140 km-re levő kikötői, Galați és Braila még a delta kibontakozása előtti széles és mély folyamszakaszon működnek és az év háromnegyed részében a tenger felől 5000 tonnás hajókkal elérhetők (*ERDŐSI, 1995*). Éppen a delta két szárnyán szétterülő hordalék, a sekély víz miatt Románia egyetlen jelentős, igazi tengeri kikötőjét, Konstancát a deltától viszonylag távol, Dobrudzsa mélyvizű, de kisebb öblében alakították ki, sokáig lemondva a közvetlen folyami csatlakozás nyújtotta előnyökről. Csak 1982-től, a Duna felé összeköttetést teremtő dobrudzsai hajózáscsatorna átadásától tett szert Konstanca a hátszággal való belvízi összeköttetésre. Az így létrejött új helyzetnek viszont nem kevés szerepe volt az igen nagyvonalú kikötőfejlesztésekben, amelyek Konstancától délre és a csatorna mellett végbementek. Bulgária két ismert kereskedelmi kikötőjénél sem torkollik a Fekete-tengerbe hajózható folyó. Várna annyiból sajátos, hogy a mögötte levő tóval csatorna köti össze, így kisebb tengeri hajók a tengerparton kívül a szárazföld belseje felé mintegy 10 km mélyen elterülő tó partjait is használhatják nem csak horgonyzóhelyként, hanem rakodóhelyként is (*Varna Port Authority 2005*).

A szárazföldi közlekedés szempontjából a felszín vertikális tagoltságának, azaz a domborzatnak van nagyobb szerepe. A vasútkorszak előtti primitív útrendszer vonalazásában plasztikusan igazodni volt kénytelen az orográfiai viszonyokhoz. A távolsági kereskedelmi utak igyekeztek a völgyeket követni. A közlekedésben kitüntetett meridionális folyóvölgyek (pl. Szamos, Iszker, Sztruma, Morava, Neretva, Boszna, Vardar, Una, Krka) és a „szélességi kör mentiek” (Maros, Duna, Száva stb.) szinte rácsos szerkezetet alkotnak. A völgyfők közelében az utak felkapaszkodtak a vízválasztóra a másik völgybe való eljutáshoz. Az utak által igénybevett, magas közlekedési értékű hágók közé tartozott a Balkán-hegységben a Sipka-szoros (1326 m), a Morava és Vardar közötti 469 m, viszont a Száva és az Adriai-tenger közötti vízválasztók meglehetősen magasak (600–1000 m közöttiek). A Kárpátokban – a hegység magassága és tömegessége folytán – különösen nagy szerepe volt a többnyire eléggé alacsony szorosoknak, hágóknak a Kárpát-medence és a Havasalföld, illetve Moldva közötti területek közötti gazdasági kapcsolatok realizálásában.

*A vasutak viszonya a felszínalakzathoz már bonyolultabb. Egyfelől a lejtőre jóval nagyobb érzékenységük miatt az erős vertikális tagoltság önmagában nehéz feltételeket teremtett mind a pályák építéséhez, mind a közlekedés működéséhez. Ezért ahol lehetett – főként a nemzetközi fővonalak vonalvezetésekor – előnyben részesítették a sík terepet (völgyeket, fennsíkakat). Erre azonban a balkáni tájak többségén csak nagyon korlátozott lehetőség nyílt, és roppant költséges építések árán történt meg a tagolt és meredek térszínnek legyőzése. Így a normál nyomtávú bolgár vasúti pályák 87,2%-ának a lejtése több mint 5%. Ezen belül a vontatás szempontjából nehéz szakasznak számító 15–25%-os lejtésűek részaránya 18,9%-ot tesz ki (*National Plan... 2004*). A vasutaknak a *folyóvölgyek* általi különlegesen erős vonzására utal, hogy számos esetben a pályát befogadó folyó völgyéről nevezték el a vasutat (pl. Una-, Lika-, Boszna-, Sztruma-, Ibar-, Vardar-, Marosmenti-vasút stb.). A nagyon tagolt középhegységi terepeken a szerpentin vonalvezetés kényszere esetén gyakran alkalmaztak keskeny nyomtávú (60–100 cm vágánytávolságú) pályákat nemcsak helyi/kistérségi bányatermék, fa, kő szállítására, hanem személyközlekedésre is, mert a normál (1435 mm) nyomtávú mellékvonalak min. 300–350 méteres kanyarulati sugarával szemben ezeket 130–160 méteres sugárral, azaz igen erős és folyamatos kanyargással lehetett kiépíteni. (E lehetőséggel a legkorábban Bosznia-Hercegovinában éltek, ahol az 1878. évi okkupáció után az Osztrák–Magyar Monarchia hadseregének ellátását is szolgálták.)*

Az egykori Jugoszlávia felszínének mindössze 21%-a síkság, 18%-a 400 m tszf-i magasság alatti dombvidék, 53%-a 400–1500 m közötti, 8%-a pedig már 1500 m-nél nagyobb magasságban fekszik. Az elkerülhetetlen domborzati akadályokat *műtárgy-építésekkel* (viaduktokkal, magas töltésekkel, alagutakkal) győzték le az építők.

Felszínének mozgalmassága, a hegyvidéki terep gyakorisága alapján várható lenne, hogy a Balkán az Alpok és az Ibériai-félsziget után Európa vasúti alagutakban egyik leggazdagabb tája. Ugyan az 1000 m-nél rövidebb – felté-

telezhetően 150–220 közötti számú – alagutakkal együtt a 2. táblázat számarányai némileg módosulnának, azonban a csupán a hosszabb alagutakról rendelkezésünkre álló adatokból is megtehető néhány következtetés:

- az elmaradottság, a beruházási források szűkössége miatt a Balkán vasútjainak nyomvonalazásakor *igyekeztek elkerülni a költséges, hosszú alagutak építését*. Ezért a magas hegyláncok alatt *talpalagutak csak a legritkább esetben épültek*. (Azok is az akkor még Ausztriához tartozó Krajna [Szlovénia] területén.) Ameddig csak lehetett, inkább szerpentes vezetéssel, kanyarokat folyamatosan alkalmazó extenzív vonalvezetéssel győzték le az útba eső magas térszíneket.
- A második világháború utáni bő félévszázad során az *államszocialista gazdaság* nagymértékben *költségérzéketlen* volt, így az új vasútvonalaknál az intenzív vonalvezetésre való törekvés érvényesült: a lehető legegyszerűbb vonal érdekében bőven épültek alagutak, viaduktok, hidak. E téren egészen *kivételes „bőkezűséggel”* alkalmaztak alagutakat a Belgrád–Bar stratégiai vasútvonal létrehozásakor.
- A meglévő vasúti alagutak Szlovéniában a Triglav-csoport és a Karavankák hegység, Macedóniában Jakupica, Babuna, Szerbia-Montenegróban a Sinjajevina, Jadovik, Zlatar hegység legyőzésének kiemelkedő műtárgyai.
- *Feltűnően kevés a hosszú alagút Romániában*, ahol a Kárpátok nem kimondottan magas hágóira szerpentin vonalvezetéssel felkapaszkodtak a vasutak, vagy megközelítették a hágókat, és alattuk csak rövid hágóalagutakat fúrtak. Igazi talpalagút építésére a romániai Kárpátokban nem került sor.
- *A Balkán legnagyobb alagútjai még ezután épülnek meg*, mégpedig a még tervezés stádiumán túljutott görögországi nagysebességű pálya részeként, valamint a horvátországi nagyvonalú hálózat-kiegészítések keretében.

2. táblázat
Az 1000 m-nél hosszabb vasúti alagutak és az 1000 km vasútvonalra jutó
fajlagos alagúthossz 2004-ben

Ország	A leghosszabb alagutak				Az 1000 km vasútvonalra jutó alagúthossz* (km)
	hossza m	neve/helye	épülésének éve	Vasútvonal	
Szlovénia	7.976 6.339	Karavank a Bohinj	1906 1906	Jesenice–Gorizia	11.648
Horvátország	14.300 8.500	Čičrija Krapinak	tervezett tervezett	Fiume–Isztria] Varasd–Zágráb]	•
Bosznia- Hercegovina	4.912 3.230	Križevci Ivan	• 1966	Tuzla–Zvornik •	7.889
Szerbia- Montenegró	6.171 6.169 4.949 3.828 3.243 2.258 1.942	Sozina Zlatibar Goleš Ostrovica Mojkovac Mili Sopotnica	1974/82 1974/82 1974/82 1974/82 1974/82 1974/82 1974/82	Belgrád–Bar Belgrád–Bar Belgrád–Bar Belgrád–Bar Belgrád–Bar Belgrád–Bar Belgrád–Bar	7.501
Macedónia	7.047	Bučovic	1967		4.929
Bulgária	5.081 1.007 3.000	Kosnica Sipka Galabec	1952 1913 1952	Szófia–Burgasz Trnovo–Stara Zagora Szófia–Burgasz	2.105
Románia	4.370	Teliuc	•		384

*kizárólag a táblázatban szereplő 1000 m-nél hosszabb alagutak összegére vetítve

Forrás: *The World's Longest Tunnel Page 2005. május 17*

<http://home.no.net/lotsberg/data/rail1000-10000.html>

A leghosszabb vasúti alagutak nem mindig a főként völgyekben és nagy vízválasztókon át vezetett nemzetközi fővonalak, hanem a hegyvidékek feltárására, a régiókon belüli kapcsolatok biztosítására épített másodrendű és mellékvonalak tartozékai.

Az utóbbi évtizedben Horvátországban és Szlovéniában létesült *autópályák* lejtőérzékenysége (max. 35–40%-es emelkedő engedélyezett) nagyjából olyan, mint a normál nyomtávú vasúti mellékvonalaké, míg a kanyargást e vasutaknál kevésbé tűrik. Ezért egyre-másra *alagutak* épültek az útjukban álló meredekebb kiemelkedések, hegyek legyőzésére. Legnagyobb közülük a Zágráb–Split autópálya Dinári-hegységet áttörő szakaszán az 5,8 km hosszú Malá Kapela és az 5,7 km-es Sveti Rok alagút, valamint Isztria keleti partján az 5,1 km-es Učka. A dalmáciai tengerparti útszélrendszer legrangosabb új hidjai közé tartozik a Maslenica-félszigeti. A Dubrovniktól északra a keskeny öblön át épített acélhíd pedig jó 10 km-rel rövidíti le az utat dél felé (Motorways... 2005).

A Balkán keleti/délkeleti peremén a tengerparttal nagyjából megegyező irányú szárazföldi közlekedést a történelem folyamán a Fekete- és Egei-tenger közötti szorosokon való hajózás problémái következtében bekövetkezett forgalomátterelődés értékelte fel. A 19. sz. dereka előtti időkben a Boszporuszon és a Dardanellákon való áthajózás lehetősége a keményen ellenőrző török katonai vezetéstől és a vámolás mértékétől függött. Újabb viszont a környezetfeltés vezetett a nagy tartályhajók *Boszporuszon való átjárásának* időbeli és mennyiségi korlátozására, ami a tengerszorosokat elkerülő nemzetközi olajvezetékek létesítését kényszerítette ki.

A Balkán túlnyomó részének közlekedésében a természeti adottságok közül a *vízrajzi viszonyoknak* meglehetősen alárendelt szerepe van. A korunk igényeinek is megfelelő vízi utak csak a félsziget északi peremzónájában léteznek: a Tisza alsó szakasza, az annál jóval bővizűbb Száva, a Dráva és mindenekelőtt a Duna, a már alig járható vajdasági hajózácsatornák és rövid szakaszon a Neretva, valamint a Krka-folyó. Ezzel szemben a Balkán középső részén kizárólag három mélyvizű tó (Szkutari-, Ohridi- és a Preszpa-tó) nyújt lehetőséget a helyi vízi közlekedésre, de országokat választanak el, így határvíz mivoltuk erősen korlátozza használatukat.

Kedvező hatásuk mellett a vízrajzi viszonyoknak a közlekedést nehezítő hatása is tetten érhető a Balkánon. A hegyvidéki *viszonylag keskeny, de sebes folyású folyókon való átkelés* már az ó- és középkorban számos (ma művészettörténeti szempontból nagy értékű) kőhid építésére készítette a helyi társadalmakat, vagy éppen a területet hosszabb ideig uraló külső hatalmakat. (Ezek közül a legnagyobb példány – legutolsó polgárháború után magyar segítséggel újjáépített – Mosztári híd a Neretva felett.) A *hidaknak* már évszázadokkal ezelőtt is komoly *stratégiai jelentőségük* volt (a délszláv népek és az Oszmán Birodalom közötti harcokban), ahogy azt *IVO ANDRIĆ* világhírű történelmi regénye („Híd a Drinán”) is bizonyítja. A Nobel-díjas író többek között ezt írja a hidakról: „Mindabból, amit az alkotó ember történelme során létrehozott, számomra a hidak a legtekélyesebb és legértékesebb művek. Fontosabbak, mint a házak, szentebbek minden templomnál, mert mindannyiunk közös kincsei. A hidak valamennyiünknek nélkülözhetetlenek, hisz mindig ott emeltettek, ahol az emberi szükségletek keresztezték egymást; maradandóbbak, mint az épületek és nem szolgálnak titkos, gonosz célokat.”

Igazán nagy műszaki feladatot a *széles folyóvizéken való átkelés* műszaki feltételeinek biztosítása jelentett. A vasútkorszak előtt a Száva és a Dráva középső és alsó szakaszán állandó hídépítmények (fából) csak elvétve fordultak elő (a költő és hadvezér Zrínyi Miklós égette fel az eszéki Dráva-hidat), a Dunán pedig egyáltalán nem épültek, csak révek álltak rendelkezésre, melyek viszont szélsőséges vízjárásakor és a jeges időszakban nem működtek.

A vasúthálózat kibontakozásával egyes pályák műtárgyaként jelentek meg az első acélhidak. A Száván Zágrábnál, Sziszeknél, Novskánál, Brodnál, Račánál, Szabácsnál és Belgrádnál, a Dráván Eszéknél, Donji Miholjácánál, Barcsnál, Gyékényesnél, Légrádnál, a Murán Murakeresztúrnál, a Dunán Batinánál, Bogojevónál (Gombosnál), Újvidéknél, Belgrádnál, de a román–

bolgár határszakaszon csak 1964-től a Giurgiu és Rusze közötti vasúti+közúti „Barátság” híd megépítésével (AMOS, 2000), míg a Bukarest–Konstanca fővonalon a csernavodai híd már a 19. sz. végén elkészült (DIECKMANN, 1933).

A Balkán túlnyomó részét a *kontinentális éghajlat* jellemzi. Ez a közlekedés szempontjából olyan következményekkel jár, hogy a forró, száraz nyarakon időnként az alacsony vízállás, a legkeményebb teleken a jegesedés miatt romlanak a belvízi közlekedés feltételei. A téli hóesés és a kisebb hajókat veszélyeztető heves bóra szél kisebb-nagyobb gyakorisággal még a szubmediterrán/mediterrán klímájú adriai parti tájakon is előfordul, míg a belső területek magasabban fekvő vidékein a vastag, omlásra hajlamos többhónapos hótakaró nehezíti a szárazföldi (különösen a hegyi falvakat hálózatba bekötő mellékutakon, valamint hegyvidéki vasutakon folyó) közlekedést.

Mindent egybevéve, a Balkánon a szárazföldi közlekedés természeti feltételei csak néhány – a legrangosabb korridorok által kihasznált – irányban megfelelőek, viszont a hegyvidékek csak óriási anyagi áldozatok árán adják meg magukat a pályaépítőknek. *A Balkán legtöbb tája tehát finom megfogalmazással „nem közlekedésbarát,” ezért az elmaradottságában a rossz közlekedésnek is nem csekély része van. Úthálózatának siralmas műszaki állapotával szembesülni voltak kénytelenek a gépesített hadseregek felett rendelkező második világháborús stratégák is. A véleményeltéréseket egyfelől az 1941–42. évi valós német harcászati tapasztalatok, másfelől az 1943–44-ben már nagy erőfölényben levő nyugati szövetségesek optimizmusa magyarázza:*

- *változat:* „A harci tevékenységek méretéhez képest egyetlen fronton sem volt nagyobb veszteségünk páncélosokban és járművekben, mint az alig járható Balkánon.” (H. GUDERIANNnak, a német páncélos erők parancsnokának visszaemlékezése.)
- *változat:* „Ha Hannibál elefántjaival át tudott kelni az Alpokon, Shermanjaink előtt sem lehet akadály a Balkán.” (W. CHURCHILL érvelése a második front Balkánon való megnyitása mellett.)

A hadtörténelemből kiderült, hogy a Balkán a második világháborúban a nehézfegyverzetű gépesített hadosztályok számára a katonai kudarcot elősegítő, alig átjárható hadszíntérnek bizonyult, de a polgári közlekedés is sokáig csak különleges nehézségek legyőzése árán volt képes áthatolni az idegeneket inkább távoltartó, mint vonzó belső hegyvidékeken. A Balkán értéke, tulajdonsága a szárazföldi közlekedési szempontjából ellentmondásos:

- sok helyen és irányban a történelem folyamán sokak számára *retesznek bizonyult,* míg
- néhány irányban, ahol a természeti adottságok kedvezőbbek voltak, a háborús időszakoktól eltekintve, a civil élet, a nemzetközi kereskedelem számára az *átjáróház* szerepét töltötte be (ERDŐSI, 2001).

2. A BALKÁN A GLOBÁLIS/FÖLDRÉSZKÖZI ÉS AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI TÉRBEN

A világkereskedelmet meghatározó mega forgalomáramlási csatornák közül különleges jelentőségűek a globális gazdaság erőközpontjait, Nyugat-Európát, Észak-Amerikát és Kelet-/Délkelet-Ázsiát összekötő tengeri és légi vonalak. Ezeken kívül gyorsan növekszik a Nyugat-Európát Szibérián, valamint a közép-ázsiai országokon keresztül Kelet-Ázsiával összekötő szárazföldi korridor („Új Selyemút”) szerepe az interkontinentális léptékű kapcsolatokban. Vizsgált térségünk világkereskedelemben való bekapcsolódása szempontjából nem közömbös az előbbi globális megakorridorokhoz való térbeli viszonyt meghatározó közlekedésföldrajzi helyzet.

Nem kevésbé fontos a Balkánnak az európai közlekedési térben való elhelyezkedése, kiváltképpen Nyugat-Európa elérése és a Dél-Európában elfoglalt helye alapján (*ERDŐSI-KOMLÓS, 2001*).

Földrajzi fekvéséből és félsziget jellegéből adódóan a Balkánt körülvevő beltengerek nemcsak a túlsó parti ázsiai és afrikai (kisebb részben európai) térségekkel való fizikai kapcsolatok megteremtésére kínálóznak, hanem lehetőséget adnak a tengeri közlekedés *globális hálózatába való bekapcsolódáshoz. A legközvetlenebb kapcsolódási lehetőség* – a közelsége folytán – a Nyugat-Európát a Távol-Kelettel összekötő, a Földközi- és a Vörös-tengeren, valamint a Szezi-csatornán átvezető *szezi hajózási útvonalhoz* adott. Azonban egyelőre a Balkán országai a szezi tengeri út adta lehetőséggel csak igen mérsékelten élnek (*3. táblázat*). Legproblematisabb a szárazföldi (transzszibériai és selyemúti) megakorridor elérése, mivel északi irányban még nincsenek kiépülve sem a Kárpát-medencén, sem Ukrajnán keresztül az elfogadható minőségű és vonalvezetésű infrastruktúrák. Egyelőre a legjobb lehetőséget a Fekete-tengeren át közlekedő (vasúti teherkocsikat és kamionokat szállító) komphajók nyújtják a Távol-Kelet felé történő kombinált szállításhoz.

3. táblázat

A balkáni országok külkereskedelmének főbb orientációs mutatói

Ország	A többi balkáni volt szocialista országgal %	Görög-ország %	Nyugat-Európával %	Távol-Kelettel %	Észak-Amerikával %	A világ többi részével %	Az első számú külkereskedelmi partner és aránya	
							Ország	%
Albánia	8	24	58	2	3	5	Olaszország	30
Bosznia-H.	38	1	53	1	3	4	Horvátország	24
Bulgária	4	2	56	9	7	22*	Németország	29
Horvátország	11	2	63	8	6	10	Németország	19
Macedónia	26	8	50	7	3	6	Németország	18

Románia	2	0	56	13	10	19**	Németország	20
Szerbia-M.	15	4	40	18	3	20***	Németország	17
Szlovénia	7	1	76	5	5	6	Németország	35

* ebből 18% FÁK államok

** ebből 13% FÁK államok

*** ebből 12% FÁK államok

Forrás: *The Europa World 2003* adataiból számította és összeállította a szerző

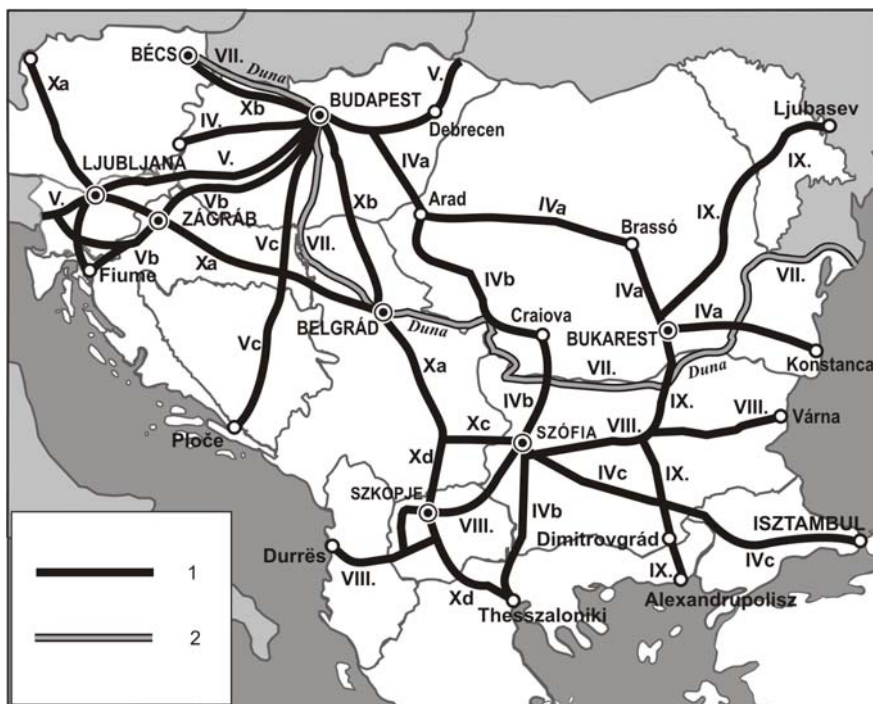
A Balkán országainak egymás közötti kereskedelme nem intenzív, a történelmi hagyományokon alapulók (pl. Bosznia-Hercegovina és Szerbia-Montenegró közötti kereskedelem) kivételével. A régió országainak részaránya átlagosan nem több mint 10–20%. Ellenben az EU a 2000-es évek elején már átlag 50–55%-kal a legnagyobb (export és import) piac. A FÁK államokkal a legnagyobb arányú külkereskedelmet (átlag 15%-nyit) Bulgária, Szerbia-Montenegró és Macedónia folytatja. Görögországgal, Törökországgal és a Közel-Kelet országaival átlag 14%-os intenzitású kapcsolata van Bulgáriának és Romániának, de ezt jóval meghaladó mértékű a kapcsolat erőssége Albániának.

Az Ázsiával való külkereskedelem ugyan növekvőben van (arányát tekintve is), azonban kivétel nélkül valamennyi balkáni ország számára a nyugat-európai gazdasági kapcsolat a meghatározó, másodlagos a szomszédos országokkal és harmadlagos a más távoli térségekkel való kereskedés és termelési/kulturális együttműködés. Az előbbiekből következően a Balkánnak az európai közlekedési térbe való beágyazódása, integrálódása és a gazdasági/kulturális kapcsolatok szempontjából kulcskérdés az atlanti Nyugat-Európa elérhetősége. A globális jelentőségű északi-tengeri megakikötők legnagyobbikától, Rotterdamtól számítva a legrövidebb tengeri út az albániai Vlorëba vezet. Ehhez képest 700–800 km-rel hosszabb az elérhetősége az Isztria-térségi Adria kikötőknek. A trákiai égei-tengeri kikötők (még a Korinthoszi-csatornán keresztül is) 5300–5400 km megtétele árán érhetők el „Europortból”. A legkedvezőtlenebb helyzetet a fekete-tengeri bolgár és román kikötők kénytelenek elviselni a 6300–6500 km-es távolságukkal.

Távolsági/nemzetközi belvízi útként a Duna (VII. PEN korridor) *elvileg 8–10 autópálya-sávval egyenlő szállítási kapacitással rendelkezik* és a hajózható mellékfolyók révén összesen öt balkáni ország (Románia, Bulgária, Szerbia-Montenegró, Horvátország, Bosznia-Hercegovina) számára biztosítja a Majna–Rajna vízi úton való folytatásával Nyugat-Európa, illetve a megakikötő-család elérését. *A valóságban e lehetőség kihasználása csak igen alacsony szinten* valósul meg a lényegében gazdasági és közlekedésszerkezeti, az 1990-es évektől viszont már politikai okok miatt is (Status of... 2000).

Nyugat-Európát a Balkánnal a 19. sz. második felétől kialakult, a PEN/TEN IV. és X. korridorjának (1. ábra) részét alkotó, a félszigetet északon és északnyugaton elérő *nemzetközi vasutak* és (helyenként már autópálya kiépítettségű) *főutak* kapcsolják össze. A hollandiai kikötőkből a Balkán belső területei szárazföldön a leggyorsabb közlekedési eszközökkel is min. 2–4 nap alatt érhetők el.

1. ábra
A Páneurópai/Transzeurópai korridorok



Forrás: Paneuropäische Korridor...2000

Jelmagyarázat: a – szárazföldi közlekedési korridorok; b – a dunai vízi út (VII. korridor)

A Balkán fővárosai valamely nyugat-európai repülőtérrel való légi elérhetőségének időigénye tekintetében csupán 30–60 perces a különbség (azonos géptípussal és hasonlóan üzemeltetett légi járatokkal). Jólal nagyobb jelentősége van a járatgyakoriság alakulásában bekövetkezett változásoknak. Bő fél évszázaddal ezelőtt a Közel-Keleten át közlekedő ázsiai járatok a nagy balkáni repülőtereken még köztes leszállásokat hajtottak végre, lehetőséget teremtve a térségbeli utasok felvételére, kiléptetésére. Korunkban a legnagyobb forgalmú, délkelet- és kelet-ázsiai járatok Oroszországon/Szibérián–Kínán át jutnak el célállomásaikra, elkerülve a Balkánt. Ezért a Balkán és Nyugat-Európa légi kapcsolatának kevés kivétellel közvetlen céljáratok a letéteményesei.

Dél-európai kontextusban a Balkán közlekedésföldrajzi helyzetének sajátos jellemzői mutatkoznak meg.

Dél-Európa három nagy félszigete közül a Balkán-félszigeten meglehetősen későn épültek ki a gépi közlekedés (vasúti és autóközlekedés)

pályái, amelyek teljesítőképessége, műszaki színvonala és főként forgalma messze elmarad az Ibériai- és főként az Appennini-félszigetétől. E helyzet alapvetően a – tranzitot is szolgáló – távolsági összeköttetéseket megteremtő, sőt kikényszerítő gazdasági, történelmi–politikai motivációk jellegében és erősségében megnyilvánult különbségekre vezethető vissza.

Az Ibériai- és az Appennini-félszigethez képest a Balkán-félsziget európai közlekedési kapcsolatai alapvetően más történelmi, politikai-hatalmi és gazdasági területi szerkezeti feltételrendszer által meghatározottan alakultak és alakulnak. A Balkán-félsziget mediterrán övezetének az európai törzsterülettel való „transzdinarida” közlekedési összeköttetését elősegítő készletések a transzalpiaknál összehasonlíthatatlanul erőteljesebbek voltak. Ennek csak egyik oka lehetett a területi munkamegosztásnak a Balkán és a mögöttes Kárpát-medence általános elmaradottságából adódó fejletlensége, ami a szállítási igények méretét eleve korlátozta. Sokkal inkább akadályozta a tranzitot a politikai széttagoltság, a Balkán-félszigetet alkotó egyes politikai/igazgatási területi egységek elszigetelődése, a lakosság legnagyobb részének az öröklött kultúrákhoz, társadalmi–gazdasági viszonyokhoz való erős ragaszkodása, továbbá a műszaki fejlődés transzformálóival, a külföldiekkel szembeni bizalmatlanság.

A dalmát tengerpart a természetes szárazföldi hinterlandja felé sokáig csak nagyon korlátozottan tudta betölteni a gateway szerepet, mert jórészt olasz nyelvű kikötővárosainak üzleti kapcsolatai inkább a Mediterráneumra orientálódtak. Az Égei-tenger északi partjának kikötői (elsősorban a jó adottságú Thesszaloniki) sem tudtak igazán kapuszerepben kibontakozni az 1912-ig tartó oszmán uralom alatt. A vasútkorszakban a külső hatalmak érdekszférái itt metszették egymást. Ezért a Mediterráneum elérése sokáig elhanyagolt szempont volt, többek között azért is, mert az ÉNy–DK irányú, London–Isztambul transzkontinentális vonal kiépítésére helyezték a hangsúlyt. Ilyen okok miatt a Pireneusokkal és az Alpokkal ellentétben a Balkán-félsziget hegységei még a 20. sz.-ban sem igazán bizonyultak igazi kapcsolóterületnek. Mindmáig a transzbalkáni közlekedési vonalak tulajdonképpen inkább a Földközi-tenger beltengereihez (illetve az azon túli idegen földrészekre) és kevésbé a hegységektől délre fekvő szárazföldekre való eljutás eszközei. A Balkán-félsziget déli része (még inkább tengerpartja) inkább kis forgalmú átjáróházként mint végpontként viselkedett és e jellege alapvetően máig nem változott. Leginkább még a háromnegyed évszázadig fennállott Jugoszlávia gazdasági területi integrációján belüli interregionális közlekedés teremtett új mintát. (Bár pl. a dalmát tengerpart élelmiszer- és nyersanyagellátásában időnként a tengerentúli importforrásoknak nagyobb volt a súlya, mint a kárpát-medencei Vajdaságnak, ahogyan a görögországi Trákia ellátásában már régóta szinte semmi szerepe sincs a mögöttes Bulgáriának.)

Az utóbbi időkben – főként a nemzetközi turizmusnak köszönhetően – az itáliai kapcsolatok oly mértékben virágzásnak indultak (mégpedig nem csupán az Adriai- és a Jón-tengerhez közeli régiókban Isztriától Epiroszig, hanem a mögöttes térségekben is), hogy a tengeren való átjutás igénye

fellendítette a transzadriai kompközlekedést. A kompforgalom túlnyomó része még a legrövidebb Split–Ancona vonalon összpontosul, de a többi horvát–olasz vonal forgalma (Zadarból, Dubrovnikból Bari, Pescara, Ravenna stb. felé) gyorsabban növekszik (4. táblázat).

4. táblázat

A Horvátország és Olaszország közötti tengeri kompforgalom alakulása

Viszonylat	Év	Utasszám 1000	Járművek száma, ezer	Ebből teherautó, ezer
Split–Ancona	1990	184	50	18
	1996	175	45	16
	2002	260	70	29
	2010*	917	180	46
A többi Horvátország– Olaszország viszonylatú komp	1990	11	2	1
	1996	44	9	4
	2002	91	27	10
	2010*	483	110	47

* előjelzés

Forrás: REBIS 2003

Délen a legforgalmasabbak az Albániát és Montenegrót Olaszországgal összekötő Durrës/Bar–Bari kompvonalak.

Az olaszországi viszonylatú közlekedési igények távlati méretével számolva (a komp- és a légi közlekedés fejlesztésén túlmenően) még egy Ancona és Split közötti – világrekordot megcélzó – hídlánc építésének a terve is felmerült (*Bridge of Adria... 2005*). E terv azonban egyáltalán nem látszik életszerűnek sem gazdaságossági, sem környezeti szempontból.

3. KÜLSŐ HATALMAK ÉS GAZDASÁGI ERŐPONTOK, VALAMINT A NEMZETI ÉRDEKEK SZEREPE A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT KIALAKULÁSÁBAN

A Balkán közlekedési értékének felkiáltójeles paradoxona a geopolitikai/közlekedésföldrajzi szempontból szuperexponált fekvés és az átjárhatóságot nehezítő természeti adottságok közötti feszültség, melynek feloldására a helyi (etnikailag is erősen szegmentált) társadalmaknál sokkal nagyobb anyagi erőket birodalmi érdekekért mozgósító külső hatalmi erők voltak képesek az ókortól kezdve létesített, híressé vált közlekedési vonalak kierőszerelésével.

Az ókortól a késői Oszmán Birodalomig a Balkán déli részén a Ny–K irányú közlekedés jelentőségben megelőzte a más irányúakat. A Római Birodalomban az itáliai Róma mint kormányzati központ vonzása a viszonylag közeli dél-balkáni provinciákra oly módon tudott fokozottan érvényesülni, hogy igénybe vette a tengeri/szárzaföldi vegyes közlekedést a kapcsolatteremtésre a Via Appia/adriai-tengeri út/Via Egnatia révén. Utóbbi a mai Durrëstől

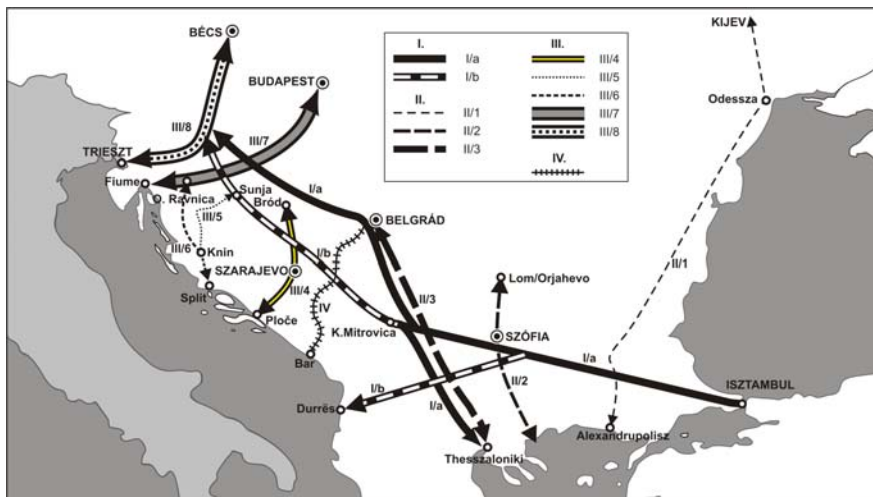
indulva az Ohridi-tavon át – majd egyik ága Szófia, a másik Szkopje érintésével – haladt Bizánc felé (JORDAN-LUKAN, 1998, MOURATIDIS, 1995).

A középkorban a *konstantinápolyi* központú Oszmán Birodalom kialakulása és a Balkán legnagyobb részére történt terjeszkedése nyomán a Via Egnatia egyes részeit a nyugatra tartó utánpótlási vonalba integrálva használták. Az Oszmán Birodalomnak a Kárpát-medence felé indított hadjáratai következtében viszont felértékelődött a Niš–Belgrád irányú *ősi hadiút*. Az oszmán szoldateszka hadjáratainak másik iránya NyÉNy lett, amikor Bosznia felé terjedt a hódítás. Ennek megfelelően a konstantinápolyi útból Nišnél kiágazott egy kevésbé jól fenntartott hadiút a mai Novi Pazaron át Szarajevó felé (MARTIN, 1937).

A Balkán nyugati részén a Magyar Királyság terjeszkedése, valamint az itáliai régiókkal folytatott kereskedelem gerjesztett délnyugati irányú közlekedést. A Kárpát-medencéből a mai Bosznia-Hercegovina területén át a középkorban nem vezettek említésre méltó tranzitútnak az Adria parti gazdag velencei kolóniákhoz – a mai Ulcinj, Bar, Dubrovnik stb. kikötővárosokhoz. (Még a „Zeta-út” vonzaskörzete is szűk volt.)

Végső soron az Oszmán Birodalom virágzása idején a Balkán-félsziget legnagyobb részén a távolsági utak és a transzbalkáni forgalom áramlásvonalainak eredője DK–ÉNy irányúvá vált (2. ábra). Ily módon az ókorral szemben a K–Ny irány már veszített jelentőségéből, viszont még nem bizonyult erősnek a Kárpát-medence és a Mediterráneum közötti É–D-i irány.

2. ábra
A Balkánon átvezető főbb közlekedési vonalak



Forrás: szerkesztette a szerző

Jelmagyarázat: I/a – az Oszmán Birodalom érdekeit szolgáló nemzetközi (multi-nacionális, ill. délkelet-európai érdekeket is szolgáló) vonalak; I/b – kifejezetten az Oszmán Birodalom érdekeit szolgáló (belső balkáni) vonalak. II – A Szezi-csatorna vonzásának hatására az Égei-tenger felé tartó vonalak. II/1 – a marginális jelentőségű pontuszi történelmi útvonal (melynek egyelőre csak potenciális jelentősége van a gépi közlekedés idején); II/2 – az Iszker–Sztruma tengely; II/3 – a Morava–Vardar-tengely; III. Az elsősorban az Osztrák–Magyar Monarchia érdekeit szolgáló vonalak; III/4 – a Boszna–Neretva tengely; III/5 – az Una vasút; III/6 – a Lika vasút; III/7 – a Budapest–Zágráb–Ogulin–Fiume vasút; III/8 – a Bécs–Ljubljana–Trieszt vasút; IV. A jugoszláv (szerb-montenegrói) érdekeket szolgáló Belgrád–Bar vasút

3.1. Az Oszmán Birodalom ambivalens szerepe a kelet- és közép-balkáni vasúti fővonalhálózat alapszerkezetének kialakulásában

A vasútkorszakba lépés a Balkánon az ott jelenlévő, uralkodó, vagy politikai/gazdasági befolyásukat érvényesíteni akaró nagyhatalmak birodalmi veté-
lkedései közepette és a balkáni népek (a lakosság) érdekei ütközésének jegyében történt.

A 19. sz. első kétharmadában a Balkán mintegy háromnegyede vagy az Oszmán Birodalom része, vagy vazallus országa volt. Ezért az „igazi” Balkánon a vasúthálózat építésének ütemét és területi szerkezetét alapvetően a Balkán népeire rátelepülő, feudáldespotá török „Porta” mint társadalmi/gazdasági tekintetben egyaránt érvényesülő retrográd erő döntései határozták meg.

Az Oszmán Birodalom viszonya a balkáni vasútépítésekhez többször és gyorsan változott. Az 1850-es és 60-as években a Birodalom még a tengeri/folyami kombinált vízi utat tekintette a nyugati kapcsolatainak fenntartásához elegendő közlekedési (kereskedelmi és katonai logisztikai) vonalnak. Ezért a törökök az 1860-as években csak arra törekedtek, hogy a Duna Dobrudzsa előtti nagy kanyarulatát és a hajózás (kikötés/átrakás) számára a – rendezetlensége miatt – messze nem ideális deltát kikerülve alaposan rövidüljön a szállítási útvonal, még átrakás árán is. (Konstanca–Csernavoda, Várna–Rusze és a – Porta engedélyével román földön épült – Giurgiu–Bukarest zsákvasút (3. ábra). Nyugat-Európának a krími háborúban győztes (és gazdaságilag erős) nagyhatalmai, kiváltképpen Anglia, minden eszközzel nyomást gyakoroltak a török kormányzatra, hogy tegye lehetővé a felségterületén a Közép-Európát Isztambullal (a Fekete-tenger déli kijáratánál a Közel-Kelet kapujának a szerepét is betöltő, és az akkor épült Szezei-csatornához közeli speciális közlekedési csomóponttal) összekötő *transzbalkáni vasút* megépítését. A Porta az 1860-as évek második felében már nem zárkózott el a nemzetközi rendeltetésű, a külfölddel való összeköttetést megvalósító vasutaktól, azonban az európai nagyhatalmakkal való viszony függvényében különböző irányokat preferált. 1868-ban még egy Isztambul–Drinápoly–Szkopje irányú, majd Bosznián át a Szávaig tartó transzbalkáni vasútról volt szó, amelyből Belgrád és Thesszaloniki felé kiágazások épültek volna. Hamarosan új vonalváltozat merült fel, mégpedig az Isztambul–Marica-völgy–Szófia–Nis–Belgrád irányú (ÚJHELYI, 1910).

3. ábra
Délkelet-Európa, valamint közvetlen nyugati és északi szomszédságának
vasúthálózata 1880-ban



Forrás: JORDAN (1986) térképe alapján szerkesztette a szerző

Jelmagyarázat: a – az 1855. évi hálózat; b – az 1856–1880 közötti megnyitott új vasutak; 1 – Osztrák–Magyar Monarchia; 1/a – a Birodalmi Tanácsban képviselt királyságok és országok; 1/b – a Magyar Szent Korona országai; 2 – Német Birodalom; 3 – Orosz Birodalom; 4 – Románia; 5 – Oszmán Birodalom; 5/a – Bulgária; 5/b – a Novi Pazar-i szandzsák; 5/c – Bosznia-Hercegovina; 6 – Szerbia; 7 – Montenegró

A Porta koncepciója Mahmud pasa trónra lépésével gyökeresen megváltozott, aki a román fejedelemségeken át az „örök ellenség” Oroszország felé tartó vasútépítést sürgette északi irányban, Moldván keresztül. E törekvés egybevágott a Burg érdekeivel. A Bécsből indított, a Kárpátokat kívülről kísérő osztrák Károly-vasútnak nemcsak az osztrák tartományok, Galícia és Bukovina elérése volt a célja, hanem a román fejedelemségek és a nagy logisztikai, stratégiai értékű Duna-torkolat közeli kikötők elérése, végső soron a Törökországgal való óvatosságot felvétel is. A Károly-vasútnak

köszönhetően a *Román Királyság első nemzetközi kapcsolata paradox módon nem a Kárpát-medencével, nem is Bulgáriával, hanem Bukovinával jött létre 1869-ben.*

Ugyancsak kiemelkedő stratégiai szerepet tulajdonított a Porta a Thesszalonikiból ÉNy-i irányban, a katonai ütközőzóna szerepre ítelt Bosznia elérését lehetővé tevő vasút létrehozásának. 1874-re azonban csak Szkopjén át Kosovska Mitrovicáig épült meg az ún. Vardar-vasút. A szerbek egy ideig attól tartottak, hogy az idegen kultúrák bejövetelét, elterjedését gyorsíthatja a vasút, de segítheti a támadó ellenséget is. Ezért Szerbia nagy részén egy ideig erősen vasútellenes hangulat alakult ki.

A törökök felett Bulgáriában aratott orosz győzelem és az azt követő 1878. évi *Berlini Kongresszus a Balkán vasúthálózatának továbbfejlesztéséhez egészen új politikai feltételeket teremtett* azzal, hogy háttérbe szorultak a török és előtérbe kerültek a közép- és nyugat-európai hatalmi érdekek (mindenekelőtt az Osztrák–Magyar Monarchiáé), de kisebb mértékben képesek voltak a függetlenné vált nemzetállamok is érvényesíteni a saját érdekeiket a nemzetközi vonalak irányának meghatározásakor. A teljesen önállóvá vált Szerbia és a „kvázi” önálló Bulgária érvényesnek tekintette magára nézve a Török Birodalom keretei között korábban kötött megállapodásokat. A Monarchia külügyminisztere, Andrassy Gyula javaslatára ezek az országok segítették a Kelet-Balkánnak az európai hálózathoz való csatlakozását Magyarországon keresztül. Ezzel Andrassy a pánszláv érzelmű délszláv országok oroszországi orientációját tehát formálisan sikeresen átfordította a magyar és német nyelvű Európa felé. Ugyan az 1880-as évek elején átmenetileg a bolgárok Szerbia helyett inkább a „Nagy Testvér”, Oroszország felé akarták terelni a nemzetközi vasútjukat, azonban az 1886-ban trónra lépő osztrák származású uralkodó országlása idején ismét a Szerbia felé tartó nyugati irány került előtérbe (MAJDÁN, 2001). Miután a Berlini Kongresszus határozata értelmében a Monarchia megszállhatta a török által feladott Bosznia-Hercegovinát, a mai Koszovó, Macedónia, Albánia, Észak-Görögország és Dél-Bulgária (Kelet-Rumélia 1885-ig) területére visszaszorult Oszmán Birodalom már nem foglalkozott a Vardar-vasút Bosznia felé való meghosszabbításával, viszont hozzájárult az Isztambul–Szófia–Niš–Belgrád irányú és ahhoz délről csatlakozó Thesszaloniki–Szkopje–Niš vonal teljes hosszban való létrehozásához. (1873-ig a törökök már megépítették az Isztambul–Edirne–Plovdiv–Belovo szakaszt.)

A Szezei-csatorna adta lehetőségeket felismerve az érdekelt európai hatalmak a csatorna megközelítésére leginkább alkalmas *Belgrád–Thesszaloniki vasút építésére* (amelynek északi szakasza szerb, a déli pedig a még mindig törökök által megszállt területeken haladt) *nagy erőket fordítottak*. Így 1888-tól lehetővé vált teljes hosszban a használata. Akkor teremtődött meg tehát a „*szezei útvonal*”, azaz a vasúti/tengerhajózási kombinált szállítás feltétele Közép-Európából (a Balkánt meridionális irányban átszelve) az Égei- és Földközi-tengeren, majd a Szezei-csatornán át Dél- és Kelet-Ázsia felé. A Keleti-(Orient) vasút transzbalkáni szerepét jelentősen növelte a

Nišnél kelet felől csatlakozó konstantinápolyi ágának (ugyancsak 1888. évi) forgalomba helyezése, amely lehetővé tette a Párizs–Isztambul közötti Orient Expressz közlekedését (LOVAS–TÓTH, 1991). Így a 19. sz. végére olyan helyzet állt elő, hogy a *Keleti Vasút isztambuli ága inkább a* (birodalmi nagyváros és közvetve Kis-Ázsia által gerjesztett) *nemzetközi személyforgalom, míg a Thesszaloniki felé vezető ág a teherforgalom szempontjából volt kitüntetett helyzetben.* Ezzel a vasúti tengelytől félreeső Kosovo Polje az egykori (a vasút előtti korban a hadi és kereskedelmi utak ottani kereszteződése általi) közlekedési csomópont szerepét elvesztette (JORDAN–LUKAN, 1998).

Az európai nagyhatalmak közül a 19. sz. végén a Kelet-Balkán geostratégiai szempontból egyre inkább Németországnak volt releváns, amely a hagyományos, de ekkor már anakronisztikus „Drang nach Osten” politika jegyében és a Brit világbirodalom ellenében törekedett közel- és közép-keleti pozíciók megszerzésére, a Balkánon átvezető pályalánc folytatásaként a *Bagdad vasút* létrehozására. A Balkán politikai átrendeződésében katonai és diplomáciai téren egyaránt meghatározó szerepet betöltő Oroszországnak nem volt ereje gazdasági jelenlétre. Ezért Oroszország és a hozzá közelebb fekvő Kelet-Balkán között még a 20. sz. első felében sem alakult ki igazi közlekedési folyosó. A törökök fokozatos kiszorítása során önállóvá vált, vagy legalább is az önállóság valamilyen formális szintjére eljutott országok igyekeztek a saját érdekeiknek megfelelő hálózatot kialakítani, jobbára nyugati befektetők pénzeiből, angol, francia, német stb. építő vállalatok közreműködésével. Az egymás területének rovására történt (balkáni háborúk utáni) határváltozások azonban oda vezettek, hogy lakosságuk az idegen érdekű vonalakon is kénytelen volt közlekedni.

3.2. Az osztrák birodalmi és a magyar nemzeti érdekek mentén kialakult nyugat-balkáni fővonal, valamint közép-balkáni mellékvonal hálózat. Románia alaphálózatának kibontakozása

A *Nyugat* („kvázi”)-Balkánon (a mai Szlovéniában és Horvátország nyugati peremterületén) az Osztrák Császárság birodalmi, majd a Monarchia idején mindinkább a *Magyar Királyság nemzeti érdekeinek jegyében alakult ki a vasúti fővonalhálózat* – sokáig az észak-adriai kikötők elérésére törekvés jegyében (ERDŐSI, 1987; 2005). Trieszt és Fiume versengése két – nemzetközi jelentőségű – független vasúti magisztrálé létrehozását kényszerítette ki. Az osztrákok Bécs–Ljubljana (Laibach)–Trieszt vasútja (1857) már igazából „Alpok vasút” volt, a Budapest–Zágráb–Fiume irányú (1873) alapvetően a történelmi Magyarország tengeri kapuját kötötte össze a Kárpát-medencével. Közép- és Kelet-Szlavónián keresztül csak évtizedes késéssel, az 1890-es évekre épültek meg azok a szegmensek, amelyek (az Isztambul/Thesszaloniki–Belgrád tengelyek folytatásaként) pályaláncot alkotva lehetővé tették a Belgrádból Zágrábba való eljutást.

A Balkán nyugati és északi peremvidékével szemben a közép-dalmáciai és bosznia-hercegovinai területeken, inkább csak a Balkánon belüli forgalmat szolgáló másod- és harmadrangú tengelyek jöttek létre.

A Zágráb–Fiume vonal és a Morava–Vardar völgy között a kedvezőtlenebb terepadottságokon kívül a Monarchián belüli gazdasági érdekellentétek és katonai megfontolások is késleltették, vontatottá tették az amúgy is kis teljesítőképességűre tervezett „kvázi transzbalkáni” pályaláncok kivitelezését. *A fiumei vasútba óriási összegeket fektető történelmi Magyarországnak nem állt érdekében, hogy Horvátországon vagy Bosznia-Hercegovinán át az Adriához további normál nyomtávú vonalak épüljenek, amelyek versenytársai lehettek volna a fiumeinek (IMRÉDY, 1943).* Ezért nem járult hozzá a magyar kormány az első világháború előtt a fiumei vasútból Ogulinnál kiágazó és Splitet megcélzó normál nyomtávú, ún. Lika vasút befejezéséhez sem.

Az 1878-ban okkupált Bosznia-Hercegovinában pedig a megszálló osztrák–magyar hadsereg logisztikai érdekeinek megfelelően, kisebb részben pedig Hercegovina északról való élelmiszer ellátása érdekében épültek (keskeny nyomtávú „tábori” sínpályaként), és hálózatosodtak a vasutak – jó ideig csak Szlavóniához kapcsolódva. Sokáig nem történtek lépések a Száva és az Adria közötti nagyobb teljesítményű tranzitpálya megépítésére (SCHLAGADERN... 1975), így *Bosznia-Hercegovinán át csak keskeny nyomtávú pályaláncok jöttek létre (VÁSÁRHELYI, 1934).* Dalmácia közvetlen osztrák fennhatóság alatt álló „Tengermelléki” tartományában a Šibenik–Knin–Split háromszögben rövid izolált helyi hálózat szolgált a kikötővárosok és a közeli mögöttes térségük szárazföldi összekötését (3. ábra). Keletebbre, ahol még szélesebb a Balkán, *Boszna Bródtól* a Boszna folyó völgyét is kihasználva Zenicán, *Szarajevón*, valamint a Neretva menti Mosztáron át a torkolati (elhomokosodó kikötőig), *Metkovićig* tartó, keskenyvágányú, rendkívül lassú pályalánc igen kevés átmenő teherforgalmat hordozott, így inkább csak személyszállításra használták.

A Kárpátokon túli romániai Regáltól teljesen függetlenül, *a történelmi Magyarország részeként alakult ki Erdély és a Partium vasúthálózata*, mégpedig – főhálózatát tekintve – kezdetben az osztrák birodalmi, majd egyre inkább a magyar nemzeti érdekek alapján. Erdélyben a fejlettebb gazdaság, az erősebb urbanizáció hatásaként sűrűbb – ugyanakkor nagyobb hányadban mellékvonalból álló – vasúthálózat jött létre, mint a Regátban (ERDŐSI, 2004/a, 2005).

A történelmi Románia fővonal-hálózatának alapszerkezete az 1870/80-as években bontakozott ki (3. ábra). Az új államban megtörtént a nagyrégiók (Munténia, Olténia, Dobrudza és Moldva) kölcsönös összekötése oly módon, hogy Bukarestben futottak össze a pályák. A Bukarest és az ország külkereskedelme szempontjából nagy fontosságú konstancai kikötő közötti kapcsolat megteremtésekor különleges műszaki teljesítménynek számított a széles Duna-medren átívelő csernavodai acélhid felépítése, amely a maga korában (1895-ben) Európa második leghosszabb (4088 m), több részből álló hídkomplexuma volt. A Románia és a Kárpát-medence közötti vasúti összeköttetés – a Magyarországgal folytatott, évekig tartó egyezkedések után – Orsova felé és a Tömösi-szoroson át Brassó felé egyaránt – csak 1879-ben következett be. A 19–20. sz. fordulóján a Román Királyság és Magyarország

között létrejött, csupán mellékvonal minőségű két transzkárpáti összeköttetés (a Gyimesi-hágón és a Vöröstoronyi-szoroson át) arra utal, hogy gyengék voltak a magas hegység által elválasztott régiók közötti gazdasági és kulturális kapcsolatok. A két ország közötti külkereskedelem és a tranzit bonyolításához sokáig bőven elég volt a dunai vízi út és a Déli-Kárpátokon át évtizedekkel korábban létrehozott két nemzetközi fővonal. A Román Királyság bukaresti központú főhálózatának csak a váza készült el az első világháborúig, amit néhány (bányatermékeket, farönköket, terményeket feldolgozó üzemekbe és piacokra szállító) kisebb magánvasút egészített ki Nehoiu, Paneiu, Valenii de Munte térségében, a Buzau-völgyben. Az első világháború nagyszabású vasútépítési programot állított le. (Többek között a Bukarestből Craiova és Iași felé vezető, a korábbiól eltérő vonalazású, újabb településeket felfűző és területeket érintő alternatív vasutak építése maradt félbe.)

3.3. A Balkán első világháború előtti vasúthálózata genetikus szerkezetének összefoglaló értékelése

A Balkán európai és interkontinentális hálózatokba való integrálódásának módját eldöntő orientációk alakulásának folyamatát összefoglalva megállapítható, hogy *a vasútkorszakban egy ideig erős érdekek fűződtek a transzkontinentális közlekedés ÉNy–DK irányban, igen nehéz terepen történő megvalósításához, de emellett határozott törekvések mutatkoztak az É–D irányú (többnyire a természet által „felkínált”) folyóvízgyi vonalak kiépítésére is. E változást lényegében a következő fő tényezők váltották ki:*

- az Oszmán Birodalom DK-i irányban végbement zsugorodása és az Osztrák-Magyar Monarchia expanziója a török által kényszerből felhagyott Bosznia-Hercegovina felé, továbbá
- a Szezei-csatorna megnyitása és ezzel a Kárpát-medence/Közép-Európa gazdasági–politikai erőinek törekvése az Égei-tenger lehető legrövidebb irányban való elérésére.

Erős leegyszerűsítéssel, de a lényegre utalva: *a Balkán hegyvidéki törzsterülete (belseje) felé a vasutak részben a Kárpát-medence (Budapest) és az Alpok (Bécs/Graz) felől É–ÉNy-i irányból, részben a legjelentősebb tengeri, Duna és Száva kikötők (Várna, Rusze, Giurgiu, Isztambul, Thessaloniki, Šibenik, Split, Fiume, Eszék, Boszna Brod stb.) felől – többnyire É–ÉNy-i irányban kezdtek el épülni. A többi irányból megkezdett tranzitvonal építések ellenére a Balkán a Kárpát-medencéhez képest 1880-ban jóval kezdetlegesebb, embrionális állapotra emlékeztető hálózati elemekkel rendelkezett (3. ábra), de még 1918-ban is feltűnően nagy volt a különbség (4. ábra).*

4. ábra
Délkelet-Európa vasúthálózata 1918-ban



Forrás: JORDAN, 1986

Jelmagyarázat: a – az 1880. évi hálózat (az 1881 és 1918 között megszüntetett pályák nélkül); b – az 1881 és 1918 között megnyitott pályák; – Országok: 1 – Osztrák–Magyar Monarchia; 1/a – a Birodalmi Tanácsban elkülönített királyságok és tartományok; 1/b – a Magyar Szent Korona Országai; 1/c – Bosznia és Hercegovina; 2 – Német Birodalom; 3 – Lengyelország; 4 – Oroszország; 5 – Románia; 6 – Bulgária; 7 – Törökország; 9 – Szerbia; 10 – Albánia; 11 – Montenegró; 12 – Olaszország

A néhány transzbalkáni vonal ellenére az egyes országok hálózata oly mértékben izolálódott egymástól, hogy még a 19/20. sz. fordulóján

- sem létezett közvetlen vasúti kapcsolat Bulgária és Románia, Bosznia-Hercegovina és Szerbia között. A dunai híd hiánya miatt csak közúti járműveket és személyeket szállító kompok segítségével közlekedtek a partok között. (A Dunán átszolgáló kapcsolatot nem

pótolhatta az 1914-ben Dél-Dobudzsában mellékvonali szinten megvalósult É–D irányú összeköttetés.)

- Bulgária és Szerbia, Szerbia és Görögország között pedig csak a közép- és nyugat-európai hatalmak, illetve Törökország által szorgalmazott transzbalkáni (Isztambul, illetve Thesszaloniki irányú) nemzetközi vonalak teremtettek összeköttetést.

A 19. sz. végén és a 20. sz. elején épült mellékvonalaknak az általános területfeltáró szerepen kívül a meginduló nagyüzemi érc, kő és szénbányászat, valamint a fakitermelés és a mezőgazdaság kiszolgálása is feladatukká vált. Az 1910-es évek elején vívott balkáni háborúk, majd az első világháború idején *stratégiai megfontolásból* is építettek – jobbra mellékvonal – pályákat az új nemzetállamok. Így pl. Bulgáriában a potenciális, majd tényleges ellenség Szerbia felé 1910-ben lett kész a Radomir–Kjusztendil–Gjuesovo vasút, míg a Románia által követelt Dobrudza Bulgáriába való integrációját volt hivatva elősegíteni 1916-tól a Szindel–Devna–Oboroste–Medgidia (Romániába átfutó) vonal. A Sztruma-völgyben 1917-re elkészült vasút dél felé a görög frontnál állt meg (*Bulgarien... 2002*).

3.4. Fiume és Trieszt versenye a gateway szerepért az első világháborúig

A Balkán-félsziget egész kikötőállományának fejlődését, tengerentúli, sőt szárazföldi kapcsolatainak alakulását mindenkor nagymértékben befolyásolta az Adriai-tenger északnyugati partján működő kikötők közötti verseny. Az Adria balkáni kikötőinek differenciálódása akkor kezdődött meg, amikor a Keleti-Alpok, a Kárpát-medence és perifériái kapitalizálódó, árutermelő gazdasága számára a tengerhez való kijutás elengedhetetlen követelménnyé vált a világkereskedelemben való bekapcsolódás érdekében. (A Fekete-tenger nyugati partja is a természetes kapu szerepét töltötte be a lassan önállósuló Románia és Bulgária számára, azonban a háttérük elmaradottsága miatt kikötőik a 20. sz.-ig egészen jelentéktelenek maradtak.)

Az adriai kikötők differenciálódása több szakaszban történt:

- először a már a középkortól izolálódott, a mögöttes hegyvidék felé vonzáskörzettel alig rendelkező, itáliai tengeri hatalmak logisztikai-kereskedelmi transzfer kolónia exklávéjaként a 19. sz. elejétől Ausztriához tartozó dalmáciai kikötők fejlődése lassult le, illetve stagnált a rossz szárazföldi közlekedési kapcsolataik miatt az Isztria közeliakkal szemben,
- majd az Isztria környéki kikötők között alakultak ki nagy különbségek berendezettségben és teljesítményben ugyancsak a – politikai konstelláció-függő – szárazföldi közlekedési összeköttetések által nagymértékben befolyásolt módon.

Noha az Isztria környéki kikötők valamennyien az Osztrák Császársághoz, majd a Monarchiához tartoztak, e körülmény nem zárta ki a versenyt közöttük, melyet alapvetően *az osztrák birodalmi és a magyar*

nemzeti érdekek ütközése, illetve az eltérő külkereskedelmi aspirációk/nemzetközi viszonylatok keltettek, kiváltképpen vasúti kapcsolataik kiépítése után a 19. sz. második felében. Közülük Trieszt csak a Habsburgok merkantilista politikájának hatására a 18. sz.-tól kezdett felértékelődni. Az osztrák politika Triesztet nemcsak Ausztria „világra nyíló ajtójává”, hanem az egész „Dunamonarchia” fő kikötőjévé igyekezett fejleszteni (STRAŽIČIĆ, 1995). Az osztrák kikötő vonzásterületét bővítette, elérhetőségét új minőségi szintre emelte a Déli-Vasút Béccsel összekötő vonalának elkészülte 1857-ben. *Fiume a 18. sz. kezdetéig sem nagyságban, sem forgalmi jelentőségben nem különbözött lényegesen a Kvarner-öböl többi apró kikötőtől*, nevezetesen Bakartól, Zenggtől (Senj), Kraljevicától. Fiumét Trieszttel egyidőben (1717-ben) nyilvánították szabad kikötővé és létrehozták a Kelettel való kereskedés fellendítése érdekében a Bécsben alapított „Császári Privilegizált Keleti Társaság” itteni részlegét és a hátországi közlekedési kapcsolat megteremtéséhez a *Karszthegység hágóin átvezetett kövezett távolsági utak* épültek. 1728-tól Fiume és Károlyváros (Karlovac) között a Károly-út, 1730-tól a Fiume és Trieszt közötti Karolina-út állt rendelkezésre a szekerekkel történő áruszállításhoz, majd 1811-ben Fiume és Károlyváros között a számos szakaszon meredeksége miatt nehezen használható Károly-út helyettesítésére elkészült a Lujza-út (ERDŐSI, 2000). Az utak Fiume keleti külvárosából, Sušak-ból indultak, hozzájárulva annak terjeszkedéséhez (faraktárak) és korai iparosodásához (papírgyár, gabonamalom).

Az utak révén megnövekedett forgalom és a hajózás műszaki fejlődése (gőzhajók megjelenése) *kikényszerítette az új és műszakilag jobban felszerelt kikötő fokozatos megépítését.* Az első igazán nagy mesterséges kikötőmedence csak az 1868. évi magyar–horvát kiegyezés után létesült. Fiume forgalma azonban a vasútépítésig nagyon elmaradt Trieszttől.

A kiterjedt vonzásterületű és forgalmas kikötővé váláshoz a feltételt az 1873-ban Karlovácon és Zágrábon át Budapesttel kialakított összeköttetés teremtette meg. Még ugyanabban az évben a közeli Fiuméből Triesztig is elkészült a vasúti pálya – lehetőséget teremtve a magyar gazdaságnak arra, hogy túlnyomóan MÁV pályákon mindkét kikötő egyaránt elérhető legyen. A vasúthálózati kapcsolattal létrejött új dimenzió felgyorsította a modern kikötővé való továbbfejlesztést, melynek első nagy szakasza a 20. sz.-ig befejeződött. Most már 7,2 km hosszú, mediterráneumi viszonylatban jól felszerelt rakpart állt rendelkezésre. Megteremtődtek tehát az infrastrukturális feltételek ahhoz, hogy Fiume a monarchia keleti felének vezető kikötőjévé váljék úgy, ahogyan a Keleti-Alpok és Bécs térsége számára Trieszt. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az első világháború előtti konjunktúra idején képes lett volna felzárkózni Trieszthez, melynek a fejlettebb vonzásterülete már erősebben integrálódott a világkereskedelemben, ezáltal fajlagosan is jóval szállításiigényesebb volt a Kárpát-medencéhez képest. A magyar kikötő azonban így is képes volt az iparosítást elősegíteni olyannyira, hogy Fiume város a népességszámához képest iparosodottabbá vált, mint a legtöbb vidéki nagyváros Magyarországon (hajógyár, fémolvasztók, torpedógyár, rizshántoló stb.). Fiumében

rendezkedett be több hajózási társaság, így pl. a part menti hajózás terén a Monarchiában legnagyobb Magyar–Horvát Gőzhajózási Társaság is. Fiume 1914-ben már 137 gőzhajó (összesen 147 906 NRT úrtartalommal) és 93 utasszállító hajó (1156 NRT úrtartalommal) anyakikötője volt. A város külterületén Sušak lett a Monarchia legnagyobb fakiviteli kikötője, amelynek forgalma közelítette Észak-Európa és Amerika nagy faexport kikötőinek forgalmát. Ezen keresztül került a viszonylag közeli osztrák tartomány, Krajna fafeleslege is a világpiacra (STRAŽIČIĆ, 1995).

4. A „SZINETIKUS ÁLLAMOK” LÉTREJÖTTÉNEK KÖZLEKEDÉSHÁLÓZATI PROBLÉMÁI ÉS RÉSZLEGES MEGOLDÁSUK EREDMÉNYEI

A Balkánon az első világháborút követő békeszerződések alapján létrejött új államalakulat, a délszlávok Szerb–Horvát–Szlovén (SHS) Királysága (1929-től Jugoszlávia) és a kétszeresére nőtt Románia kénytelen volt szembesülni a különféle érdekek által formált (sokszor éppen ellentétes orientációjú) közlekedési részhálózatok „összeférelésének” szükségességével, idő teltevel pedig műszaki/üzemeltetési egységesítésének igényével.

Az 1918 utáni Romániában és az SHS Királyságban a vasút egységesítésével kapcsolatos részfeladatokban az azonos vonásokon túlmenően bizonyos eltérések is mutatkoztak. Románia ugyan kevesebb számú idegen területtel bővült, de az Oroszországtól hozzá csatolt Besszarábia széles nyomtávú vasútjainak interoperabilissá tétele rendkívül munka- és költségigényes műveletekkel járt. Ugyanakkor a részterületek összekötése tekintetében kevesebb lépés történt, mint a több szegmensből összetevődő Jugoszláviában. Viszont eltérő volt a vasúti tranzitforgalommal kapcsolatos nemzetközi kötelezettségből adódó teendő. *A jószerevel végpont helyzetű Romániához képest az „átjáróház” Jugoszláviában sokat kellett tenni az országot átszelő tranzitvonalak megfelelő teljesítőképességűre való kiépítése érdekében oly módon, hogy ez egyúttal a délszláv tagországok közötti kohéziót is szolgálja.* A nagy kiterjedésű jugoszláv állam területi keretei között olyan – látszólag helyi, intraregionális célokat szolgáló – vasútfejlesztések is történtek, melyekre a régi igazgatási keretek között nem került volna sor.

4.1. Jugoszlávia

4.1.1. AZ ÚJ DÉLSZLÁV ÁLLAMALAKULAT VASÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSÉNEK FŐBB MOZZANATAI A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT ÉS AZ ÁLLAMSZOCIALIZMUS IDEJÉN

Az első világháború után létrehozott SHS Királyságban Szerbia érdekei, ha nem is meghatározóak, de aránytalanul erősek maradtak. Jellemző, hogy a hálózat kiteljesítését, kompletírozását célzó, 1920–1940 közötti vasútépítések nagy része Szerbiában és Macedóniában történt. Ezzel szemben Jugoszlávia

északi részét már csak kevés új vasút gazdagította, pedig a Magyarországtól öröklött vasutak sem tudtak mindig az új helyzetnek megfelelő követelményeknek megfelelni.

Szembeötlő változás történt a forgalomáramlás irányok szerinti intenzitása tekintetében. Amíg az első világháború előtt (a jugoszláv állam területét alapul véve és így visszavetítve) az ÉK–DNy irányú volt a legforgalmasabb a Bécs–Trieszt, Budapest–Fiume és Nagyvárad–Fiume vonalak révén, az 1930-as évekre a főirány mintegy 90 fokkal elfordult és ÉNy–DK-ibe váltott át. A Jugoszlávia északi részén kialakult fő áramlási folyosó táplálói az általa összekötött nagyvárosok (Maribor/Ljubljana–Zágráb–Belgrád), illetve a magasabb fejlettségű Észak-Szlovénia és Szlavónia, a Száva, a Dráva és a Duna menti területek voltak. A Belgrádig összpontosulóhoz képest a folyosónak a Morava-völgybe való átmenetele után a forgalom már csökkenő irányzatú, Niš után pedig – részben a két irányban való megosztódásnak is betudhatóan – kifejezetten gyenge volt.

A délszláv állami vasút számára a fő feladatot a nemzetközi kötelezettségek alapján az átmenő forgalom megfelelő gyorsaságának és zavartalanságának biztosítása, valamint a szomszédos országok hálózatával való csatlakozások kiépítése jelentette.

A megváltozott forgalmi viszonyokhoz való alkalmazkodásként az új államterület átjárhatóságának biztosítása érdekében elsősorban a Közép- és Délkelet-Európa közötti tranzitforgalmat hordozó nemzetközi fővonallancot kellett kialakítani. Az első világháború előtt ugyanis közvetlen Zágráb–Belgrád fővonal még nem létezett; ezt több régi pálya (köztük az Alföld–Fiume és a Keleti Vasút szakaszainak) egységes pályalánccá integrálásával lehetett kialakítani. A meglévő szakaszok „fővonalasításával” és új szakaszok építésével létrejött ÉNy–DK magisztrálé legforgalmasabb szakaszait (Novska és Belgrád, Vinkovci és Dalja között, majd később teljes hosszban) a kapacitás növelése érdekében két vágánypárral látták el. Az orientációs-szerkezeti változtatás után a régi fővonalak egy része mellékvonalakká degradálódott (pl. az Ausztriába átszolgáló Maribor–Bleiburg–Francenfeste), ugyanakkor mellékvonalak fővonalakká, sőt nemzetközi vonalakká léptek elő. Ilyen volt a Dugo Selo–Novska szakasz is, amely a Zágráb–Belgrád viszonylatban teremtett alternatívát a déli, korábbi, Sziszeken át kialakított pályával szemben, míg a nyugati folytatása a szlovéniai Zidani Most-on át szolgálta az Olaszország és Ausztria felé való közlekedést. A másik fővonal-építési tervzet színtere Szlavónia lett volna, ahol a túlterhelt Zágráb–Belgrád főtengely tehermentesítése, a nyugati kapcsolatok érdekében sürgetővé vált a Maribor–Slatina–Varasd–Kapronca–Veróce–Našice–Eszék pályalánc fővonallá való kiépítésére. Meg is épült 1937-ben a hiányzó, Varasdöt Kaproncával összekötő szakasz (5. ábra).

5. ábra
A két világháború között épült vasutak a Balkánon



Forrás: JORDAN (1986) térképéről szerkesztette a szerző

VÁSÁRHELYI (1934) szerint Jugoszlávia számára a gazdaságin kívül katonai szempontból is fontos lett volna a fekete-tengeri kikötőktől (Odesszából, Konstancából) a délszláv térségen át az adriai kikötőkig tartó, illetve Olaszországon át Bordeaux-ig folytatódó vasút létrehozása. Ez lett volna a „45. szélességi kör vasútja.” E transzkontinentális vonal részének tekintette a Belgrád közeléből keletnek tartó Mala Krasna és Požarevac között 1920/24-ben megépült pályát. Azonban Prahovánál nem épült híd a Dunán, így nem lett belőle nemzetközi vonal.

Az egykori Osztrák-Magyar Monarchiával szemben, amely mindig is ellenezte a közvetlen tranzitot a déli térségein keresztül, a délszlávok új állama számára politikai tőkét teremtett a Magyarországot elkerülő *Simplon-Orient-Expressz*, amely fővárosát és több tagországi székhelyét mind Nyugat- és Közép-Európával, mind több balkáni ország fővárosával összekötötte. Verőcéből az egyik ága Bukarest felé tartott, míg a fő ág Belgrádon, Nišen és Szófián át Isztambul, illetve Athén felé közlekedett.

Az első világháború előtti Szerbiához képest többszörös területű Jugoszlávia nemzetközi vasútföldrajzi helyzete főként a Kárpát-medence és a Keleti- Alpok (azaz a Közép- és Dél-Balkánhoz képest jóval sűrűbb

vasúthálózattal rendelkező térségek) felé történt terjeszkedéssel vált jóval kedvezőbbé. A változás a vasúti határátkelőhelyek számának alakulásával is mérhető (5. táblázat).

Északi és ÉNy-i irányban, (Közép-Európa, Magyarország, Ausztria és Olaszország felé) összesen 16 irányváltoztatásban lehetett közlekedni. (Közülük gyorsvonatok 8 határátkelőhelyen álltak rendelkezésre.) Ezzel szemben a Románia, Görögország és Bulgária felé (tehát K-re és D-re) vezető pályák száma kevés volt, ami elsősorban az ez irányú kereskedelem gyengeségének számlájára írható. Igaz, hogy a keleti és déli határátkelőhelyek annál fontosabbak, mivel a legtöbbje nemzetközi tranzitvonal, amelyeken a Közel-Kelet és Görögország a legkönnyebben volt elérhető Észak-Olaszországból és Közép-Európából, de lényegében még Nyugat-Európa egy részéből is. *Belgrád és Niš* Jugoszlávia keretei között egyre inkább a keleti irányú nemzetközi összeköttetések központjának szerepét töltötte be.

5. táblázat

Szerbia és a két világháború közötti Jugoszlávia vasúti határátkelőhelyeinek száma a szomszédos országok felé

Szomszédos ország	Határátkelőhelyek száma		
	1914-ben	1923-ban	1935-ben
Magyarország	1	17	7
Románia	-	14*	3
Bulgária	1	1	1
Görögország	2	2	2
Olaszország	-	4	4
Ausztria	3	5	5

* 14 átkelőhely még 1923-ban sem lehetett, a keskeny nyomtávú gazdasági vasutakkal együtt sem (E.F.)

Forrás: Vásárhelyi, 1934; Imrédy, 1943

A másik alapvető követelményt az államalakulat tagországai között hiányzó vasúti hálózati kapcsolatok megteremtése jelentette.

A több országból, országrészből szintetizálódott új államalakulat többféle érdek lenyomatát őrző vasúti közlekedése szervezetlen, pályahálózatának szerkezete igen erősen szegmentált volt. Az *SHS Királyságot* mind a gazdasági érdekei, mind a belpolitikai helyzete (a szeparatizmus általi fenyegetettsége) már létrejöttétől kezdve arra kényszerítette, hogy *a parciális/regionális érdekekkel szemben a föderáció általános érdekei alapján a közlekedési hálózat szervelesebb tételével erősítse az államon belüli kohéziót és tárja fel az alig megközelíthető területeket.* Egy olyan időszakban, amikor már Európa nyugati felében, de még Közép-Európában is alig épült vasút, Jugoszláviában javában folyt a részhálózatok összekötése. A két világháború közötti vasúthálózati bővítés elérte az ezer km-t, így *Európában csak a területileg sokszorta nagyobb Szovjetunió előzte meg az akkori vasútépítési teljesítményben a délszlávok új államát.* A hálózatbővítések, pályaeépítések a közlekedés- és politikai földrajzi motivációk szerinti térségi szerepük alapján *három csoportba sorolhatók.*

Az első csoportba azok tartoznak, amelyek feladata a Jugoszláviába olvadt entitások első világháború előtti egymásközi határain át hiányzó összeköttetések létrehozása volt. Az 1914. évi vasutak gyakran az országhatárok előtt végződtek, az izolacionizmust erősítő magatartás miatt. Ezért a jugoszláv vasútpolitika hálózatfejlesztéssel kapcsolatos legtartósabb feladata lett a korábbi magyarországi, ausztriai területek és Szerbia hálózatát megfelelő kiegészítésekkel, az új állam politikai, katonai és gazdasági céljainak megfelelő hálózattá alakítani (6. ábra).

A tagországok közötti új összeköttetéseket szolgáló vasutak közé tartozó legfontosabbak:

- Északnyugaton az egykori Krajnát Horvátországgal összekötő *Krapina–Rogatec* pálya (1930).
- A korábban egymástól elszigetelődött boszniai és szerbiai keskeny nyomtávú hálózat összekapcsolódására 1925-ben került sor az *Užice–Vardiste* pálya sok műtárgyat igénylő kierőszakolásával.
- A történelmi Magyarországgal szemben az egészen más politikai-gazdasági kereteket adó Jugoszláviában viszont észszerű lépés volt a Lika-vasút teljes hosszban történt kiépítése (1920–1925 között a Vrhovinc–Knin szakaszon).
- A Niš–Belgrád fővonallal párhuzamosan futó Stalač–Paraćin normál nyomtávú pályát (1924-ben) a keskeny nyomtávú hálózat kiegészítőjeként hozták létre. Így a *bolgár határ közeli Zajecartól egészen Dubrovnikig létrejött már az 1920-as években egy összefüggő* (az egy napos menetidő miatt), azonban alacsony használati értékű *keskeny nyomtávú pályalánc*.
- A Vajdaság egykor magyar érdekekre épült hálózatát a szerbiaitól elválasztó *Dunán át további kapcsolatok teremtését sürgették* a Jugoszlávián belüli munkamegosztás páratlan lehetőségeinek kihasználásából ígérkező nagy komparatív gazdasági előnyök (gabona, energiahordozók, fémek stb. cseréje). Ennek ellenére nem sikerült létrehozni sem a bázisai, sem a szendrői hidat. Megépült viszont a Belgrád–Pancsova összekötővonal a részét alkotó vegyes használatú *pancsovai Duna-híddal* (1933/36-ban), amelyet dupla vágánypárral terveztek. Forgalma azonban sokáig gyenge volt, mert a Bánát nem tartozott Belgrád intenzívebb vonzásterületéhez (IMRÉDY, 1943).

A délszláv államalakulaton belüli kohézió erősítését célzó *vasúthálózatfejlesztések főbb viszonylatainak létjogosultságát az 1930-as évek végi forgalomáramlás intenzitásának jellegzetességei is igazolják* (5. ábra).

Az új vasutak egy további csoportját az különbözteti meg az előzőktől, hogy az 1918 előtt is ugyanahhoz az államhoz tartozó régiók között épültek.

A Vajdaságon belül a jugoszláv közlekedésügy számára feladatot jelentett a *Bácska és Bánát között 1914-ben még teljesen hiányzó vasúti összeköttetés megteremtése*. Erre ugyan katonai megfontolásból már a világháború

rákényszerítette a Monarchia hadvezetését a zentai Tisza-híd (illetve az azon átvezetett Zenta–Csóka vasútvonal) megépítésével (1915-ben), azonban a jugoszláv kormány ezzel nem érthette be, szükség volt a távolsági vasúti fővonalat hordozó titel-orlovati pályaszakasz és az annak részét alkotó második Tisza-híd megépítésére is (1925-ben) (IMRÉDY, 1943).

Ó-Szerbia területén az új normál nyomtávúak közül gazdasági jelentősége és új távolsági kapcsolatok kialakításában játszott szerepe alapján több Belgrád központú vasútvonal tűnt ki. Közülük legjelentősebb az ún. Ibar-völgyi Vasút, mely a hadiipari Kragujeváctól Kraljevón keresztül Mitrovicáig épült meg 1932-re. Így tehát a törökök által egykor ÉNy–Ny (Bosznia) felé szánt vasútnak É-i irányt szabtak a szerb tervezők. E költséges beruházás – azon felül, hogy a Morava–Vardar fővonalnál rövidebb vonalat biztosított a tranzitszállításhoz – Szerbia ásványkincsekben (többek között kokszolható szénben) gazdag térségét tárta fel, amely korábban a legnagyobb fehér foltot képezte az ország vasúti térképén. Az új vasút létrehozását stratégiai megfontolások is indokolták. (A politikailag érzékeny Koszovó összekötése Kragujeváccal, az ország legnagyobb fegyvergyárával és arzenáljával.)

Földrajzi szempontból figyelemre méltó, hogy a Morava–Vardar korridor északi szakaszán alternatív irányt képező *Ibar-völgyi „versenypálya”* Szkopjeig az 1930-as évek derekán *több árut szállított* (alapvetően belföldi viszonylatban), mint a kevésbé lejtős nemzetközi *fővonal Ništól D-i irányban a vízválasztón keresztül Thesszalonikibe!* (VÁSÁRHELYI, 1934).

A Belgrádtól a Száva melletti Obranováciig 1928-ban létrehozott keskeny nyomtávú vasút azon felül, hogy a főváros vonzáskörzeti közlekedését használta, elősegítette a fővárostól Ny-ra korábban létrejött keskeny nyomtávú mellékvonalak kompaktabb hálózattá szerveződését.

A gazdasági életnek a vasutakkal szemben támasztott követelményei közé tartozott a *területileg módosult szerkezetben allokálódó gazdaság igényeit új irányokban is kielégítő* (belföldi) *vasúthálózat kialakítása* újabb vonalak és második vágánypárok építésével és általában a gazdasági élet szállítási szükségleteinek mennyiségileg és minőségileg megfelelő szinten való kielégítése, ideértve a gazdasági követelményeknek megfelelő tarifapolitika bevezetését is. A helytelen vasúti tarifa megszüntetését és megújítását indokolták olyan képtelenségek, hogy Hercegovina és Dalmácia élelmiszerellátása (különösen a gabona/liszt és zsír behozatal) Észak-Amerikából és Olaszországból tengeri hajókkal történt, miközben a Vajdaság az ugyancsak olcsó dunai vízi úton sok gabonát exportált.

Belgrád számára gondot jelentett, hogy *a szerbiai külkereskedelemhez nem állt rendelkezésre közeli hazai tengeri kikötő, de Bosznia székhelye, Szarajevó felé sem volt ésszerű irányú összeköttetés.* (Belgrádból Szarajevóba csak óriási kerülővel Szlavónián keresztül lehetett eljutni.) Azonban a *Neretva torkolati Metković horvát tengeri kikötő és Szarajevó gyorsabb eléréséhez a pénzhiány arra kényszerítette a jugoszláv kormányt, hogy beérje Nyugat-Szerbia és Bosznia keskeny nyomtávú pályái közötti összeköttetés*

megteremtésével. A Belgrádból kiindulókon kívül a távoli országrészeket egymással közvetlenül összekötő keresztirányú kapcsolatok javításában is volt elég teendő. Szerbia ÉK-i és D-i (DNY-i) térségei között hiányzott a transzverzális vasúti összeköttetés. Pótlására az első lépéseket a Knjaževac–Niš és a Doljevac–Kuršumljija, továbbá a Priština–Kosovo Polje–Peć pályák – részben külföldi tőke bevonásával – építésével Jugoszlávia az 1925–1936. évi időszakban megtette (5. ábra).

Szlovéniában a muraközi vasútnak az összjugoszláviai hálózathoz való jobb illeszkedése és kiegészítése érdekében megépült a Muraszombat–Ljutomer–Ormos irányú pálya.

Az új vasutak harmadik csoportjába azok a főként *intraregionális* jelentőségűek tartoznak, amelyeket gazdasági és stratégiai megfontolásból hoztak létre. Ezek közé tartozott a macedóniai Gradsko–Pletvar-hágó–Prilep első világháborús keskeny nyomtávú kisvasút polgári hasznosítása, mely összekapcsolódott a Szkopje–Gostivar–Kičevo–Ohrid irányú, 1923-tól működő kisvasúttal.

A Prilep és Bitola közötti normál nyomtávú szakasz a görögországi Florinából átszolgáló nemzetközi mellékvonalnak lett az északi folytatása és a Vardar-völgyi fővonalat keresztezve szárnyvonalként épült tovább a bolgár határtól mindössze 25 km-re fekvő Kočani-ig. A Kočani- és Štipi-medencét a fővonalhoz fűző normál nyomtávú vasút példa arra, hogy nem élt Jugoszlávia a Bulgáriával való összeköttetés megteremtésének lehetőségével, holott a határt a túloldalon mintegy 20 km-re közelítette meg a bolgár vasút Kočerinovonál. 1926–1930 között megkezdődött a Ništ Prištinával összekötő vasút kiépítése.

A két világháború között az önálló külkereskedelem előnyeinek élvezete érdekében *a legjelentősebb hálózatkiegészítések jó része nemcsak Jugoszláviában, hanem Bulgáriában is a felértékelődött tengeri kikötők elérhetőségének javítását célozta.* Szófia és Burgasz, valamint Várna között létrejöttek a legrövidebb összeköttetést biztosító K–Ny irányú pályalánccok (Sztolnik–Makocevo, Karlovo–Kazanlik–Tvardica–Szliven irányú). A Marica-völgyi főtengelelyből kiágaztatott szárnyvonalak szerepe a dohánytermelő, színesfém-bányászatot folytató félreeső vidéki térségek bekapcsolása volt (5. ábra).

4.1.2. SZERBIA KITÖRÉSE A KÖZELEBBI TENGER FELÉ (A „BELGRÁD–BAR VASÚT”)

A délszláv föderáción belül Szerbiát csak a távoli horvát kikötőkből lehetett elérni. A területileg arányosabb megoszlás érdekében *Szerbia és Montenegró számára* az 1960-as évektől kikötő épült a montenegrói tengerpart legdélebbi, az albán határhoz közeli részén, Bar városka mellett. A *szerb gazdaság önállósulását, fellendítését és a centralista politikát szolgáló* Belgrádtól Barig tartó, a Morava–Vardar-völgyi korridorhoz legközelebbi és legkésőbbben épült transzjugoszláv pályaláncnak még további három szerepet szántak (KOLARIČ, 1980):

- tárja fel az ország gazdag ásványi kincs (színes fémek, só, szén stb.) lelőhelyeit, valamint erdőterületeit, segítse elő az igen

nehezen megközelíthető déli hegyvidéki térségek modernizációját,

- Szerbia lakossága közvetlen vonatokkal utazhasson a klimatikus szempontból legkedvezőbb hazai tengerparti üdülőhelyekre, továbbá
- a rendkívül kedvezőtlen terepadottságok miatt a méregdrága beruházás egy részének megtérülése érdekében a Kárpát-medence országai, esetleg távolabbi térségek által keltett, jól fizető tranzitforgalmat is vonzzon magához.

Mindezekon túlmenően feltételezhető azonban, hogy *a fő ok stratégiai lehetett*, nevezetesen még a Jugoszlávián belüli viszony elmérgesedése előtt a szerb tábornoki karnak a lehetséges jövőképek közül számolnia kellett a föderáció szétesésével, Szerbia és Montenegró magára maradásának lehetőségével. Egy ilyen esetben viszont az önálló (fegyver)kereskedelemhez nélkülözhetetlen lett volna egy megfelelő kapacitású saját kikötő. Vitathatatlan ugyanakkor, hogy a közvélemény felé kommunikált indokok sem voltak alaptalanok. (A vasút mellett valóban nyíltak exportra is termelő bányák, épültek gyárak és némi tranzitot is közvetített a vasút – de korántsem a tervezett méretekben.)

A még az 1930-as években koncipiált „Adria-vasút” végleges nyomvonalváltozatát *a második világháború után* fogadták el, amikor *győzött a főváros érdekeit előtérbe állító centralista politika*: a vonal kezdő pontjának Belgrádot jelölték ki és az Adria legrövidebb irányban való elérése érdekében a Kotori-öböl helyett Bar lett a cél (6. ábra).

6. ábra

A második világháború után 1985-ig épült vasutak



Forrás: JORDAN (1986) térképe alapján szerkesztette a szerző

E „politikai vasút” arra is lehetőséget adott, hogy Montenegró belső területeinek lakosságát, gazdaságát a horvát dél-dalmát partok helyett az immár szerb befolyás alatt álló montenegrói part felé orientálja. Ennek érdekében megszüntették az egykori montenegrói fővárosból, Nikšićből és más hegyvidéki városokból a Dubrovnik felé tartó (keskeny nyomtávú) pályákat, miközben Nikšićből Titográdig, a bari fővonal állomásáig normál nyomtávú szárnyvonal épült. A belgrád–bari vasút az építési és üzemeltetési körülményeket tekintve egyike Kelet-Európa legtöbb terepnehézség legyőzésére készített vasútjainak. (Összesen 254 alagút építésére volt szükség.) Csillagászati költségei miatt finanszírozására az államkasszából nem volt biztosítható, ezért lakossági és vállalati kölcsönből fejezték be az építkezést 1976-ban (BAUMGARTNER, 1976).

4.1.3. ÚJ HELYZET AZ ADRIAI JUGOSZLÁV KIKÖTŐK GATEWAY SZEREPÉBEN ÉS VASÚTI ELÉRHETŐSÉGÜKBEN. (A BALKÁNI ADRIAI KIKÖTŐK FORGALMI JELENTŐSÉGÉNEK TOVÁBBI – ÚJKELETŰ – DIFFERENCIÁLÓDÁSA.)

4.1.3.1. Fiume hiányának következménye a két világháború közötti Jugoszláviában

Az első világháború után az Olaszországhoz csatolt Trieszt az Itálián belüli periférikus helyzete, az ausztriai tranzit elgyengülése miatt sokat veszített korábbi jelentőségéből.

Fiume kikötői pozíciója is sokat romlott azzal, hogy a korábban már összeépülőben levő Fiumét és Sušakot a határ kettévágta: a nyugati nagyobb része (Fiume) Olaszországhoz, Sušak pedig most már az újonnan megalakult délszláv királysághoz tartozott. A két világháború között az olaszoknak nem sikerült igazán Fiumét életre kelteni, viszont Jugoszláviának nagy szüksége volt a sušaki kikötőre, amelynek forgalma ezért a kiterjedtebb hinterlandja révén a gyenge infrastruktúrája ellenére megközelítette a jóval nagyobb kapacitású Fiumét. Azonban Fiume és Sušak együttesen sem volt képes évente 1,5 millió tonnánál nagyobb forgalmat kelteni, holott az első világháború előtt a kikötőkomplexum már évi 2 millió t-nál tartott. További változás az áruszállítás irányában mutatkozott: most már a kivétel meghaladta a behozatalt. Kísérlet történt arra, hogy a 20. sz. elejéhez képest csökkent forgalmat iparosítással (pl. a kőolaj-finomító kapacitásának kétszerezésével), az abból származó bevétellel gazdasági téren ellensúlyozzák, azonban új helyzetet ez sem teremtett. A többi adriai szegényes jugoszláv kikötőhöz képest a fakivitelben továbbra is vezető szerepet játszó Sušak még így is viszonylag jó pozícióban volt: némelykor Dubrovnik, máskor Split után a 2. helyet foglalta el a regisztrált hajók száma és tonnaúrtartalma tekintetében (STRAŽIČIĆ, 1995).

Fejlesztési lehetőségét azonban akadályozta a kifejezetten rossz közlekedéscsoporthelyi helyzete és fekvése, valamint a közműellátás tekintetében Olaszországra szorultsága. Az Ausztriából Jugoszláviához átszatolt Szlovéniának nem volt közvetlen összeköttetése Sušakkal. A Sušakból

egyenesen Ljubljánába vezető 140 km hosszú közvetlen vasútvonal nagyobb része Olaszországé lett. Az 1920-as évekbeli (Károlyváros–Zágráb–Steinbrück irányú) kerülő pályaláncon át viszont ez a távolság 403 km. Elsőrendű érdeke lett volna ezért Jugoszláviának, hogy a meglévő hálózat kiegészítésével Ljubljánát a saját államterületén *rövidebb úton összekösse Sušakkal. Erre azonban nem került sor. Fiume elvesztésével viszont potenciálisan felértékelődtek a többi kikötők.* A Kvarnerói-öböl kisebb kikötői fejlesztésének is feltétele volt a hátországgal való közlekedési kapcsolatok javítása. Így pl. Bakar (Buccari) kikötőjének műszaki fejlesztése összefonódott a kikötőhöz vezető 13 km-es (a zágráb–fiumei fővonalból kiágazó, 1931 óta üzemelő) bekötővasút megépítésével. Viszont a másik közeli kikötő, Zeng nem kapott vasutat, ezért be kellett érje a régi Lujza úttal.

Jugoszlávia gazdaságilag legfejlettebb északnyugati részének ugyan a legközelebbi észak-adriai kikötőkre lett volna szüksége, azonban a forgalmi szükségletnek csak egy részét voltak képesek fogadni. Ezért a kormányzat nagy hangsúlyt helyezett a dalmát kikötők fejlesztésére és a megfelelő vasúti összeköttetést is biztosította a forgalom nagy részét keltő hátországgal, mindenekelőtt az 1925-ben befejezett északnyugati irányú *Lika-vasúttal*, amely Split elérésével *lehetőséget adott Fiume helyettesítésére, illetve Sušak tehermentesítésére.* Az első világháború előtti Magyarországnak Fiume favorizálása miatt nem volt érdeke a Lika-vasút teljes hosszban megépítése, ezért hosszas huzavona után Ogulinból kiágaztatva csak a Plitvicei-tavakig építették meg 1914-ig. Az egészen más politikai–gazdasági kereteket adó Jugoszláviában viszont a legésszerűbb megoldásnak mutatkozott a Lika-vasút teljes hosszban (300 km) történt kiépítése, még területfejlesztési szempontból is, mivel azon felül, hogy kijáratot biztosított Szlovéniának és Nyugat-Horvátországnak a tengerhez, a középdalmát kikötők fejlődését is gyorsította. Elsősorban az új normál nyomtávú fővonalnak köszönhette *Split*, hogy *forgalma az 1913. évihez képest megháromszorozódott és 1934-ben Jugoszlávia teljes tengeri forgalmának már több mint az egyharmadát (36,0%-át) tudhatta magáénak.* (Ezzel felkeltette a nyugati országok tőkekihelyezőinek a figyelmét is, főként angolok érdeklődtek a kikötőbe eszközölhető beruházások iránt.) A Lika-vasút a jugoszláviai nemzetközi idegenforgalom egyik rangos vonalává vált azzal, hogy közvetlen gyorsvonati kocsik lehetővé tették Bécsből, sőt Münchenből átszállás nélkül a dalmát üdülővárosok elérését.

Az új vasúti összeköttetések létrehozásán felül a Jugoszláv Vasutak megkísérelte egy olyan tarifarendszer bevezetését, amely a dalmáciai kikötőket kedvezményezi az olasz Trieszttel és Fiumével szemben, azonban tiltakozásuk miatt és Olaszország politikai nyomásának engedve 1928-tól megszűnt az „S-kezdőbetűs kikötők” (Šibenik, Split) előnyben részesítése (MARTIN, 1937).

4.1.3.2. A kikötők közötti verseny háromszereplőssé válása a második világháború után

Az Isztria környéki kikötők közötti versengéses viszonyra és a fejlődés egyedi vonásaira a második világháború után két (egymással szorosan összefüggő) körülmény is rányomta a bélyegét. Az államhatár-változás következtében Jugoszláviáé lett nemcsak a teljes fiumei kikötőkomplexum, hanem az Isztria-félsziget is az Ankarani-öbölíig. Az új államhatár következtében Trieszt szákhelyzetbe került, azaz Olaszország földnyúlványának K-i végébe, ahol mind a keleti, mind az északi határ csak néhány km-re húzódott a várostól. Ennek következtében a kikötő belföldi vonzásterülete nagyon leszűkült, ráadásul a nyugati irányú vonzásterületén osztozkodnia kellett Velence-Mestrével és más kisebb kikötővel. A térség országai (Olaszország, Jugoszlávia, Ausztria, majd 1949-től a moszkovita szocialista országok) között meglehetősen barátságatlan viszony alakult ki, részben a megoldatlan nemzetiségi problémák, részben az eltérő társadalmi rendszerek miatt. A kikötők közötti érdemi együttműködésre az előbbi okok és az elkülönült területi érdekek okán semmi lehetőség sem volt.

Az 1960-as évekig a kétszereplős versengésnek tulajdonképpen nem volt győztese és vesztese, ellenben egyfelől felemelkedéssel, másfelől visszaeséssel meglehetősen kiegyensúlyozott helyzet állt elő. Fiumét a jugoszláv föderáció vezető kikötőjének tekintve nagy ráfordítással fejlesztették részben az erőltetett iparosításból adódó követelményeknek való megfelelés okán, részben az 1950-es évek végétől néhány KGST állammal kötött klíring-szerződésnek eleget téve. (A KGST államok a kikötői szolgáltatásokért kölcsönös elszámolás alapján áruval fizettek. Az 1960-as évek második felétől viszont a jugoszláv gazdasági rendszerben már masszívan jelen voltak a piacgazdasági elemek, ami véget vetett a szabadpiaci elvekkel ütköző klíring elszámolásnak.) Ezzel szemben az igen hátrányos közlekedésföldrajzi és geopolitikai helyzetbe került Trieszt forgalma az 1930-as évekének a töredékére esett vissza, és a pangás állandósult mindaddig, amíg a hagyományos áruszerkezetben és az ennek megfelelő kikötői szolgáltatásokban igazi változás nem következett be. E folyamatok oda vezettek, hogy az 1960-as évek végéig Trieszt és Fiume a versengésben fej-fej mellett haladt. Sőt, bekövetkezett az, ami a háború előtt elképzelhetetlennek tűnt: Fiume átmenetileg némileg még meg is előzte Triesztet.

Az 1970-es évektől az Isztria környéki kikötők versenyében új helyzet alakult ki, amely fejlődésüket erősen differenciálta. Ebben csak elhanyagolható szerepe volt (különösen az 1980-as évekig) annak, hogy Koper belépésével a versengés háromszereplőssé vált, viszont annál nagyobb szerepe lett az egyenlőtlen fejlődés kibontakozásában annak, hogy milyen mértékben tudtak bekapcsolódni a kikötők az idegen világrészekről érkező kőolaj komplex logisztikájába, fogadásába, és a szárazföld belsejébe való eljuttatásába. A csupán rövid tengerparttal rendelkező Szlovénia ugyan kiemelkedően iparosodott, legfejlettebb tagországa volt Jugoszláviának, azonban kikötője így is a tagköztársaság kétmillió lakosságához képest jóval nagyobbra épült. A Trieszttől alig 30 km-re fekvő, 1960-tól részlegesen üzemelő Koper kikötőjének már kezdettől beljugoszláv és nemzetközi tranzit

szerepet is szántak, egyrészt a beruházás mielőbbi megtérülése érdekében, másrészt azért, hogy Szlovénia nemzeti jövedelméhez hozzájáruljon.

Koper forgalmának nem elhanyagolható részét kezdettől a Fiumét darabáru forgalomban tehermentesítő tételként tették ki. Vasútvonalának 1975. évi villamosítása révén a javuló szállítási kapacitást kihasználva 1987-ben összforgalma meghaladta a 4 millió tonnát. Ebben az eredményben már benne volt a jugoszláv kikötők közötti munkamegosztás kedvező (szinergiához vezető) hatása is. Nevezetesen Koper a szlovén külkereskedelemre összpontosítva, de ezen túlmenően más entitásokat is szolgálva, darabáru (pl. fa) és romlandó áru (zöldség, gyümölcs) átrakására szakosodott, de még az Olaszországhoz való közelségéből is képes volt hasznot húzni. Olasz hajótársaságok és szállítatók egyre gyakrabban igénybe vették az olcsóbb, viszont a műszaki berendezettsége révén elfogadható minőségű szolgáltatásait. A specializációnak köszönhetően eleinte igazi versenyhelyzet nem jött létre Koper és a főként az egyre inkább az ömlesztett tömegáruk rakodására berendezkedő Fiume, valamint a szomszédos országbeli Trieszt között.

Trieszt és Fiume versenyét igazából az döntötte el, hogy még az 1970-es évekbeli olajválság előtt eltérő szerepet kaptak az Európai Közösség, valamint a KGST regionális olajválság előtti energiapolitikájának megfelelő nemzetközi kőolaj logisztikában. Az Isztria környéki kikötők közül először (1970-ben) Trieszt vált az európai léptékű kőolajlogisztika empóriumává az Ausztrián át a bajorországi ingolstadti finomítóig megépített TAL, valamint az abból a Karintiában kiágazó, és a Bécs közeli schwechati finomítóig tartó AWP csővezeték működtetésével (ERDŐSI, 2004).

A politikai értelemben vett Nyugat-Európa legkeletibb peremének energiagazdaságában tehát Trieszt kulcsszerepre tett szert. *Fiume viszont a politikai értelemben vett Kelet-Európa délnyugati részén töltött be hasonló, ellenben jóval szerényebb szerepet 1979–80-tól*, amikor üzembe helyezték a fiumei kikötőkomplexumhoz tartozó Krk-szigeti Omišalj-on az évi 15 millió t kapacitású olajterminált. Az onnét indított, a TAL/AWP-hez képest egy évtizeddel később épült, a kárpát-medencei KGST országokat is kiszolgáló Adria-csővezeték jóval kevesebb olajat szállított, és mivel a fogadó terminálja Fiumétól bő fél-száz km-re működött, Trieszttel ellentétben a város fejlődésére közvetlen hatása nem volt, de a közvetett is csak átmenetinek bizonyult. 1982 körül érte el teljesítménye a csúcspontját, amikor Fiume 20 millió tonnás kikötőforgalmának kb. a 2/3-át az olaj tette ki. Az 1980-as években az átrakott és továbbszállított olaj mennyisége már erősen csökkent, mert a Szovjetunió részben politikai nyomással, részben olcsóbb áraival Magyarországot és Csehszlovákiát teljesen a saját értékesítési piac területévé tette, de a jugoszláviai olajimport egy része is a Szovjetunióból történt vízi úton (BÜSCHENFELD, 1999).

Trieszt ugyan az olajforgalom nagysága és tartóssága tekintetében még megelőzte Fiumét, azonban a szárazáru forgalom terén még az 1970-es évek derekát is patthelyzet jellemezte. 1975-ben Fiumében 5,8 millió tonnát, Triesztben 5,9 millió tonnát regisztráltak.

A hagyományos szárazáru-forgalom stagnálásában az 1970-es években már erősen közrejátszott az északi-tengeri *holland és német megakikötők elszívó hatása* is. Az 1970/80-as években egy olyan helyzet rajzolódott ki, hogy csak azoknak az áruknak a körére lehetett alapozni az Isztria környéki kikötők fejlesztését, amelyek továbbra is ezeken keresztül juthattak el nemcsak a legrövidebb úton és legolcsóbban a felhasználókhhoz, hanem minőségüket is képesek voltak megőrizni és a logisztikai feltételek is megfelelőek voltak.

4.1.3.3. *A fiumei kikötőkomplexum tranzit szerepe az államszocialista Jugoszláviában*

Az 1980-as évek elejétől Jugoszlávia széteséséig a *fiumei kikötőkomplexum teljes átrakási teljesítménye kisebb ingadozásoktól eltekintve stagnált*. Oka részben a jugoszláv gazdaság struktúrájának változása, részben Koper erősödő versenye. *A kikötőkomplexum az 1960-as és 70-es években egyre inkább Jugoszlávia külkereskedelmét szolgálta*, míg a tranzit hányada csak az 1980-as években emelkedett kissé a túlnyomórészt tovább szállított olajtranzit következtében (6. táblázat). A két világháború közötti időszakkal szemben döntően a fűtőanyag és nyersanyag behozatal vált döntővé.

Jugoszlávia külgazdasági igényeihez képest a fiumei kikötőkomplexum kapacitása több tekintetben elegendőnek bizonyult ahhoz, hogy külföld számára is végezzen tranzitszolgáltatásokat. (Mivel a devizabevétel növelése minden más szempontot megelőzött, a tranzitot némelykor – kapacitáshiányos esetekben – a saját igények rovására priorizálták.) *A kikötőt leginkább használó Magyarország, Csehszlovákia és Ausztria számára végzett szolgáltatások növelése már az 1960-as évektől alapvető gazdasági cél volt, azonban megvalósításában egyre inkább számolni kellett Koper versenyével.*

6. táblázat
*A fiumei kikötőkomplexum forgalmának szerkezete
a forgalom irányultsága szerint, %-ban*

A forgalom irányultsága	1960	1980	1991
Kivitel	13,9	7,4	5,9
Behozatal	41,9	58,9	62,3
Tranzit	35,4	21,6	22,4

Forrás: Statistical Yearbook of Jugoslavia egyes évfolyamai alapadataiból számította és összeállította a szerző

A kiszolgált három ország közül a legkisebb forgalmat – az 1918 előtti helyzettel ellentétben – éppen Magyarország, míg a legnagyobbat a legtöbb évben Ausztria keltette, de Csehszlovákia volumene is közelebb állt Ausztriához, mint Magyarorszáéhoz. (Az 1980-as évek végén Csehszlovákia már megelőzte Ausztriát.)

A tranzitáramlás iránya alapvetően különbözött a jugoszláv külkereskedelem által keltett forgalomtól, mert mindhárom külföldi „ügyfél” ország főként az exporttevékenységhez vette igénybe Fiumét. Ausztria Fiumén keresztül

főként papírt, vasárut (és más general cargo jellegű árut) vitt ki és legnagyobb tömegben vasércet, ötvöző anyagokat, foszfátot (és más ömlesztett alapanyagot) hozott be. Csehszlovákia vasárutakat, gépeket, járműveket, papírárut (és más general cargo jellegű árut) vitt ki, déligyümölcsöt, gyarmatárut, gyapotot, dohányt, továbbá ömlesztett vaskohászati alapanyagokat (vasérc, nikkelt és krómérc), takarmányt (olajpogácsát) hozott be a kvarnerói kikötőn keresztül. Magyarország külkereskedelmi vállalatai Fiumében főként műtrágyát, élelmiszert, vasárut, gépeket, élő állatokat rakodtak be, míg a kirakott áruk közül a gyapot, a foszfát, a szója, a kakaóbab tette ki a legnagyobb mennyiséget (Stražičić, 1995). *Fiume tranzitforgalma 1990-ben már elérte a 4,5 millió tonnát, míg a kikötőnek az össz-jugoszláv tengerhajózási szektoron belüli jelentőségére utal az a tény, hogy a teljes jugoszláv tengeri kikötői forgalom fele itt összpontosult az államszövetség területén belüli periférikus fekvése, a délebbi „politikai kikötők” (azaz Ploče és Bar) üzemelése, továbbá a nagyon életképes Koper kikötő forgalomelszívó, -megosztó hatása ellenére.*

A tranzitfunkció erősödésével növekvő forgalom olyan méretű kapacitásbővítést tett szükségessé, amit csak a környéki kisebb kikötők bevonásával, az ottani terminálépítésekkel lehetett megoldani. Így a kibontakozó fiumei kikötőkomplexumot gyarapította a bakari és urinji folyékony és ömlesztett áru terminál, az omisalj olajtároló, ahonnan a Száva menti Sziszek finomítójába tartó olajvezeték indul, és ahová az INA petrokémiai üzeme is települt. Raša új kikötőmedencéjében fa- és állatrakodót hoztak létre. *Tehát a fiumei kikötőkomplexum egyes részelei speciális funkciót láttak el, de a forgalmuk mérete nagyon különbözött.*

4.1.4. JUGOSZLÁVIA SZÉTESÉSÉNEK HATÁSA AZ UTÓDÁLLAMOK, A BALKÁN ÉS EURÓPA KÖZLEKEDÉSÉRE (AZ 1990-ES ÉVEKBEN)

Az 1990-es évek elején az 1918 utánival ellenkező folyamat játszódott le a politikai tértagolódásban azzal, hogy Jugoszlávia öt önálló államra oszlott fel. (Koszovónak Szerbia-Montenegróból való kiválásával számuk hatra szaporodhat.)

4.1.4.1. A nemzetközi közlekedést gyakrabban megszakító határátkelőhelyek forgalmat lassító hatása. Az (új) országformák szerepe a közlekedéshálózatok, valamint a közlekedési teljesítmények alakulásában. Átjárhatóság

Az utódállamok létrejöttével a posztjugoszláv térségben összesen mintegy 5000 km hosszú új államhatár keletkezett, és a határátkelőhelyek száma megtöbbszöröződött. A szegmentálódási folyamat, továbbá valamennyi volt szocialista ország határának nyitottabbá válása a nemzetközi közlekedés előtt oda vezetett, hogy a balkáni országok vizsgált tömbjének 2005-ben már összesen 54 vasúti és 179 közúti átkelőhelye volt. A vasútiaknak valamivel több mint a fele, a közútiaknak pedig bő 55%-a a vizsgált országok egymás közötti forgalmát kanalizálta.

Valamennyi (vasúti+közúti) átkelőhelyet figyelembe véve *legnagyobb az átkelőhely-sűrűség nyugaton* (a hagyományosan sűrűbb, fejlettebb

hálózatnak, a jobb politikai viszonyoknak és az európai magtértséghez közelebbi fekvésnek tulajdoníthatóan), mint ahogyan hasonló okok miatt *a külső határokon* is átlagosan sűrűbben található átkelőhelyek, mint a Balkánon belül az egyes országok között. Még mindig igen kevés az átkelőhely a Balkán legelmaradottabb, déli/délkeleti országaiban. (Négy államhatáron nincs vasúti átmenet, de a bolgár–görög, bolgár–török, albán–görög határon is igen kevés helyen lehet legálisan átkelni.) A 7. táblázatból kiderül, hogy *a közúti átkelőhely-állomány összetételében nagyok a különbségek. A nemzetközi forgalom szempontjából legmagasabb értékű „E” utakra és nemzeti főutakra* hagyatkozva már árnyaltabb következtetés vonható le. (A kizárólag a szomszédos országok közötti kétoldalú forgalomra berendezett átkelőhelyek a Balkán nyugati részén, továbbá a román–magyar határon működnek.)

A még kialakítandó átkelőhelyek számát az egyes tervtanulmányok 14–58 között állapítják meg. Természetesen a határokon át történő közlekedés iránti igények nagyon különbözőek, ezért nincs is szükség valamennyi határon egyforma átkelőhely-sűrűségre, legfeljebb – a korábbiakhoz képest megváltozott forgalomáramlási textúrához igazodó – némi arányosításra.

A Balkán szegmentálódása óta a tranzit időigénye riasztóan nőtt, mert a X. PEN folyosón közlekedők Ausztria és Görögország között az egykori 2 határral szemben ma 5 határt kénytelenek átlépni. Például 1990-ben még München és Thesszaloniki között 36 óra alatt járták meg az utat (Salzburg–Ljubljana–Zágráb–Belgrád–Szkopje irányban) az irányvonatok, és ebből összesen csak 1,5 órát (4,16%-ot) vett igénybe a határokon való várakozás az adminisztrációval kapcsolatban. Ezzel szemben 1999-ben 45 órára volt szükség ugyanannak a távolságnak a megtételéhez, amelyből 10 órát (az össz eljutási idő 22%-át) tett ki a határokon való állásidő (VOIVODIC, 2003). A szárazföldi tranzitidő drasztikus hosszabbodása is hozzájárult ahhoz, hogy a forgalom egy része tengeri útra terelődött. Ezért közlekednek pl. Törökország és Olaszország között RoRo járatok.

Az egyes államhatárok közötti gépjármű forgalom tekintetében jóval nagyobb a különbségek, mint az átkelőhelyek sűrűsége tekintetében. Nagy általánosságban e tekintetben is a Balkán nyugati országainak határai a forgalmasabbak, míg a keletieké kevésbé. A 2000. évi adatokból (8. táblázat, 7. ábra) kitűnik, hogy az (Ausztria/Olaszország)–Szlovénia–Törökország/Görögország viszonylatú teherforgalom többsége még Szerbia-Montenegró elkerülésével, Magyarországon, Románián (és részben Bulgárián) keresztül áramlott, míg a klasszikus Zágráb–Belgrád–Morava–Vardar folyosón csak a kisebb hányada haladt át.

A délszláv háború miatt a Szerbiából Romániára és Bulgáriára átterelő tranzitforgalom következtében sürgetővé vált az Al-Dunán való átkelés kapacitásának növelése, nevezetesen egy második híd építése, mivel a kompok önmagukban nem voltak elegendőek (TABAKOV, 2000). A híd helyéről a parti országok kormányainak véleménye eltérő volt. *Románia a híd allokálásánál a fővárosok közötti összeköttetést tartotta a fő szempontnak,* ezért a létesítményt Turnu Măgurele és Nikopol között akarta. (A centralista

gondolkodás érzékelhető a javaslatban, de az sem mellékes körülmény, hogy a keletebbre lévő hídon át közlekedő kamionok jóval hosszabb utat tesznek meg román földön, azaz több úthasználati díjat fizetnek). Románia attól is tartott, hogy a közös határ nyugati szakaszán létesítendő híd Konstanca kikötőjének bevételesökkenést okoz. *Bulgáriának* viszont az volt a fontos, hogy *Közép- és Nyugat-Európa eléréséhez a legideálisabb irányban legyen*. Ezért a szerb határhoz közeli Vidint tartották a megfelelő helynek. Mivel a szögesen eltérő vélemények közelítésére nem volt kilátás, független *angol szaktanácsadó* céget kértek fel javaslatra, amely viszont köztes megoldásként *Szófia és Craiova legrövidebb összeköttetését* tartotta fontosnak. *Végül a kilátásba helyezett EU támogatást* figyelembe véve a PEN IV. korridorba (E79) illetve *Vidin és Calafat között határozták meg a helyét*, ahol már régóta üzemelt a vasúti szerelvényeket és közúti járműveket egyaránt szállító komp (ERDŐSI, 2000/a).

7. táblázat
Határátkelő ellátottság a határszakaszokon

Államhatár	Hossza km	Vasúti átmenetek száma	Közúti határátkelők száma				Össze- sen	A 100 km határra jutó		Össze- sen
			E-utak	Főutak	Egyéb	Bi- laterális		vasúti átmenetek	közúti át- kelők	
Szlovénia–Ausztria	330	3	3	1	9	5	18	0,91	5,55	6,46
Szlovénia–Olaszország	232	3	4	4	2	-	10	1,23	4,10	5,33
Szlovénia–Magyarország	102	1	1	-	1	5	7	0,98	6,86	7,84
Szlovénia–Horvátország	501	7	2	6	8	8	24	1,40	4,79	6,19
Horvátország–Bosznia-H	932	5	3	5	7	10	25	0,54	2,68	3,22
Horvátország–Magyaro.	329	3	3	1	1	2	7	0,91	2,13	3,04
Horvátország–Szerbia-M.	241	3***	2	1	3	-	6	1,24	2,49	3,73
Szerbia–M. Magyarország	164	2	1	1	1	2	5	1,22	3,05	4,27
Szerbia-M.–Románia	546	2	1	2	4	-	7	0,37	1,28	1,65
Szerbia-M.–Bulgária	506	1	1	-	4	-	5	0,20	0,99	1,19
Szerbia-M.–Macedónia	232	2	2	-	1	-	3	0,86	1,29	2,15
Szerbia-M.–Albánia	220	1	1	1	1	-	3	0,45	1,36	1,81
Szerbia-M.–Bosznia-H.	380	2	2	1	8	1	12	0,53	3,94	4,47
Románia–Moldova	681	2	2	1	2	-	5	0,29	0,73	1,02
Románia–Bulgária	609	3****	3	1	3	-	7*	0,49	1,15	1,64
Románia–Ukrajna	549	4	2	1	2	-	5	0,73	0,91	1,64
Románia–Magyarország	448	5	2	-	4	8	14	1,12	3,13	4,25
Bulgária–Macedónia	165	-	1	2	-	-	3	-	1,82	1,82

Államhatár	Hossza km	Vasúti átmenetek száma	Közúti határátmenetek száma				Össze- sen	A 100 km határra jutó		Össze- sen
			E-utak	Főutak	Egyéb	Bi- laterális		vasúti átmenetek	közúti át- kelők	
Bulgária–Görögország	493	2	1	1	-	-	2	0,41	0,41	0,82
Bulgária–Törökország	259	1	1	-	-	-	1	0,39	0,39	0,78
Macedónia–Albánia	191	-	1	-	1	-	2	-	1,04	1,04
Macedónia–Görögország	262	2**	2	-	1	-	3	0,76	1,15	1,91
Albánia–Görögország	294	-	1	1	-	-	2	-	0,68	0,68
<i>Összes határátmenet</i>		54	42	30	63	41	176			
<i>ebből belső</i>		26	19	19	42	19	99			

* ebből 4 dunai komp

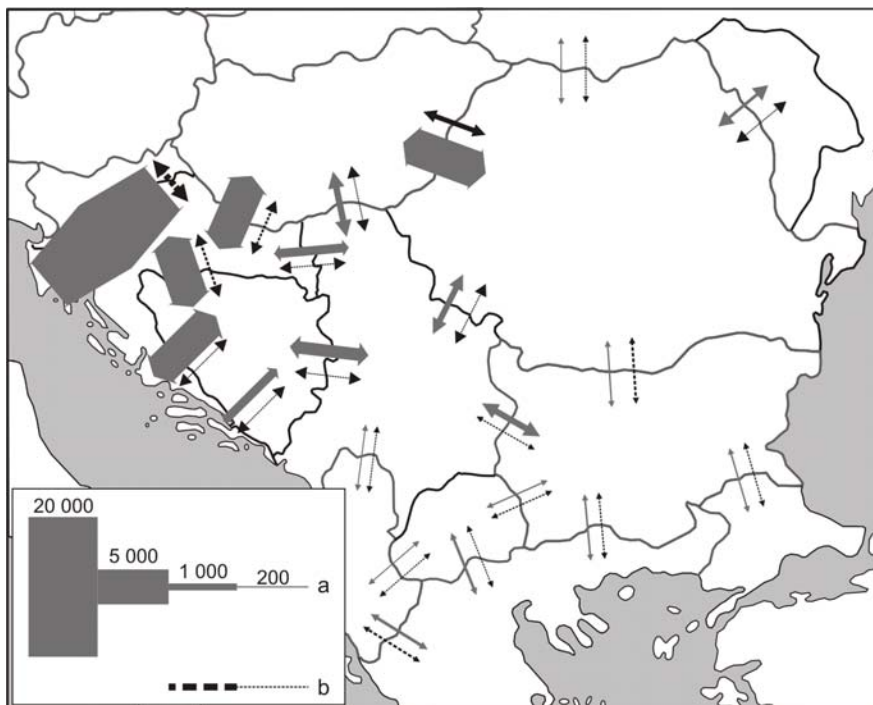
** ebből 1 csak teherszállító

*** ebből 1 nincs használatban

**** ebből 1 vasúti komp, mely az utóbbi években nem üzemel

Forrás: a nemzeti statisztikai évkönyvek, Jean's vasúti térképek, autótérképek adataiból számított és összeállította a szerző

7. ábra
 Az egyes határszakaszokon át naponta közlekedő közúti gépjárművek száma
 ezerben 2000-ben



Forrás: BERGER, 2002

Jelmagyarázat: 1 – személygépkocsi; 2 – tehergépjármű

8. táblázat
Az egyes balkáni államhatárok közötti gépjárműforgalma 2000-ben

Államhatár	Személy autó db	Teherautó db	A 100 km határra jutó		
			személy- autó	teher- autó	összesen
Horvátország– Szlovénia	21 250 000	952 000	4 241 517	190 020	4 431 537
Bosznia-H.– Horvátország	11 321 000	582 000	1 214 700	62 446	1 277 146
Horvátország– Magyarország	5 145 000	335 000	1 563 829	101 824	1 665 653
Horvátország–Szerbia- M.	1 295 000	180 000	537 344	74 689	612 033
Szerbia-M.– Magyarország	930 000	155 000	38 589	64 315	102 904
Románia– Magyarország	5 300 000	724 000	1 183 040	161 607	1 344 647
Románia–Ukrajna	43 000	28 000	7832	5100	12 932
Románia–Albánia	444 000	60 000	65 198	8811	74 009
Románia–Bulgária	232 000	331 000	38 095	54 351	92 446
Bulgária–Törökország	264 000	231 000	101 930	89 198	191 129
Bulgária–Görögország	268 000	213 000	54 361	46 856	101 217
Bulgária–Macedónia	219 000	82 500	132 727	50 000	182 727
Macedónia– Görögország	400 000	120 000	152 672	45 802	198 474
Albánia–Görögország	45 000	34 000	15 306	11 565	26 871
Macedónia–Albánia	13 000	16 000	6806	8377	15 183
Szerbia-M.–Albánia	24 000	270	10 909	123	11 032
Bulgária–Szerbia-M.	167 000	94 000	33 004	18 577	51 581
Szerbia-M.–Románia	860 000	10 000	157 509	1831	159 340
Szerbia-M.–Bosznia-H.	1 800 000	115 000	473 684	30 263	513 947
Szerbia-M.–Macedónia	107 000	100 000	46 120	43 103	89 223

Forrás: REBIS és BERGER, 2002 adataiból szerző számítása és összeállítása

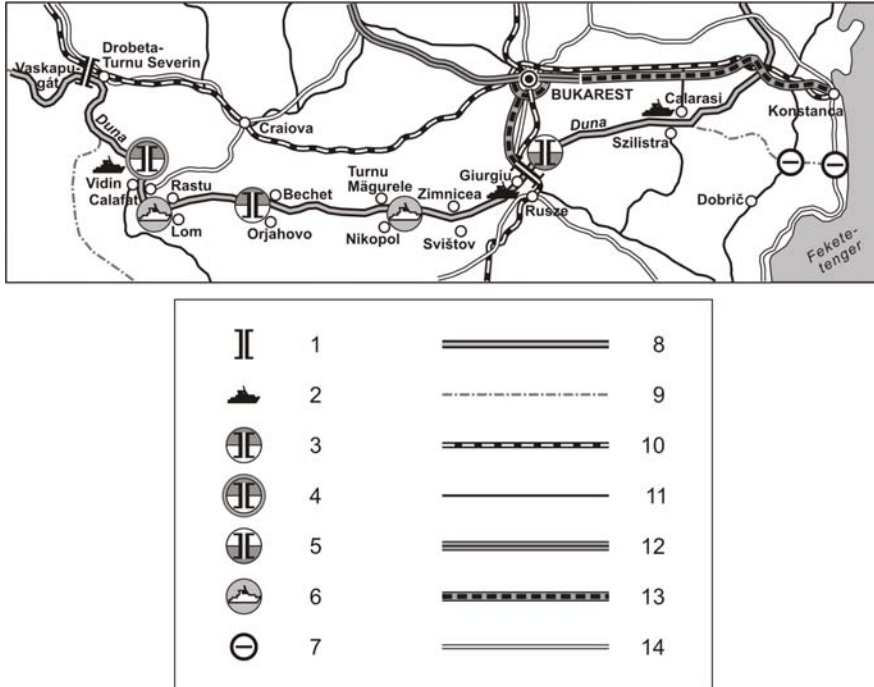
A hirtelen megnövekedett tranzitforgalom miatt a kompnál támadt kapacitásgondok enyhítésére az EU több millió Ecu támogatást nyújtott. (Calafatnál kamionparkoló, Vidinnél a kompikötőhöz új út épült.) *Románia* ennek ellenére 1992-ben *megszüntette vonatok átszállítását* (mely szolgáltatás lassította a forgalmat), és kizárólag közúti kompszolgáltatást működtetett – arra is hivatkozva, hogy a vasúti teherforgalom alaposan csökkent, miközben a kamionforgalom a többszörösére nőtt (*MÁTÉ, 2000*).

Az új, 1275 m hosszú hidat viszont vegyes forgalmúra tervezték: az autópályán kívül vasúti pályát is magába foglal. A Balkáni Stabilitási Paktumban és a PEN hálózat prioritizált elemei közé egyaránt tartozó, a hozzájáró 15 km hosszú vasúttal és úttal együtt 225,8 millió euróba kerülő híd építésének megkezdése majdnem egy évtizedet késett. Románia ugyanis az 1990-es évek végén teljesen ellenezte a hidat (érdemileg nem volt hajlandó hozzájárulni a finanszírozásához), és helyette inkább Nikopol és Turnu Măgurele között új kompátkelőt javasolt. Azonban a koszovói válság és a NATO beavatkozás újból felértékelte a Bulgárián átvezető kerülő utat. Az új, rendkívüli helyzetre tekintettel, most az EU közvetlenül bekapcsolódott az ügybe, így Románia álláspontja pozitív irányban megváltozott. 2005 tavaszán került sor a két ország finanszírozási egyezményének aláírására. A létesítési költségek túlnyomó részét EU alapok, továbbá EBRD és német-francia kereskedelmi bankok kölcsönei fedezik, míg a két érdekelt ország hozzájárulása csak a 15%-át állja. Az építési munkák megkezdésének legújabb határideje 2005 ősze (DVZ, 2005. április 7). Ugyan a Thesszaloniki felé tartó tranzitforgalom egy része visszaterelődött Szerbiába, a hídra részben a Bulgária által keltett, részben a Törökország és Közel-Kelet felé tartó forgalom érdekében szükség van.

2005-ben a közös román–bolgár Duna-szakaszon csupán egyetlen vegyes használatú híd (Giurgiu–Rusze), továbbá négy helyen (a híd közelében, Calafatnál, Szilizstra és Călărăsi között, valamint Orjahovonál) komp működött. Távolatilag Bulgária számol egy további Orjanovo és Bechet közötti, Románia pedig Giurgiu és Rusze közötti, vagy (Cioara és Belenc közötti), második híd megépítésével. Továbbá új kompszolgáltatás indulna Nikopol és Turnu Măgurele, Lom és Rastu között (WAACK, 1996); (8. ábra).

A bolgár–román határ keleti, szárazföldi szakaszán két közúti átkelőhely működik (Vama Veche-nél és Negru Vodanál).

8. ábra
A Románia és Bulgária közötti átkelőhelyek



Forrás: WAACK (1996) térképét aktualizálta a szerző

Jelmagyarázat: 1 – vegyes használatú híd; 2 – működő komp; 3 – Bulgária által tervezett híd; 4 – épülő híd; 5 – Románia által tervezett híd; 6 – tervezett komp; 7 – szárazföldi átkelőhelyek; 8 – Duna; 9 – államhatár; 10 – vasúti fővonal; 11 – vasúti mellékvonal; 12 – autópálya; 13 – tervezett autópálya; 14 – főút

A politikai „földindulás” után az 1990-es évek elején ugyan a legtöbb határon szabadabbá vált az átjárás, de a többszörösére növekedett forgalom miatti torlódások hallatlanul időigényessé tették a fizikai átjutást. Ezért az EU anyagi segítségével megkezdődött egy sereg átkelőhely bővítése, modernizálása. Bulgáriában a rájuk zúduló tranzitforgalom miatt is különösen elégtelennek bizonyult az átkelők kapacitása, kiváltképpen az 1990 előtt csak két helyen átjárható görög határon. Először a legnyugatibb (Szturma-völgyi) Kulata átkelőhely bővítése történt meg PHARE alpból (1,1 millió ECU ráfordítással) 6 forgalmi sávossra, melyen át naponta 600 teher- és 4000 személyautó közlekedhet.

Az EU sürgősségi okok miatt Bulgáriát előnyben részesítette, de Görögországnak is 160 millió ECU-t utalt át az Interreg program keretből a bolgár határon levő átkelőhelyeinek fejlesztésére. Bulgária 1996-ig Görögországgal

három újabb átmenet nyitásáról írt alá szerződést. Az egyik a Makaza-hágó felé, amelyet csak fel kell tární, ahová a IX. korridor vasútját és útját is tervezik. Eddig a pálya a török határt követve nagy kanyarulatot leírva érte el a görög Alexandrúpoli kikötőt. A hagyományos közúti átkelőhelyeken azonban a forgalmi helyzet sokáig mégsem javult. Görögország teljesítette az elvárt fejlesztéseket, viszont Bulgária rosszul sáfárkodott az uniós támogatással, nem tudott bemutatni meggyőző fejlesztési koncepciót, ezért az elnyerhető pénzeknek csak egy részét kapta meg (KOVÁČEVIČ, 2000).

A balkáni országok külső határszakaszai közül a román–moldáv határt képező Prut folyón került sor Oanceánál híd és határátkelő építésére. További két híd épül az azonos nyelvet beszélők közötti közlekedési kapcsolatok javítása érdekében.

A közlekedési hálózatok és forgalomáramlás términtáinak keretében ma az önálló országok szolgálnak. A posztjugoszláv térségben végzett nemzeti/regionális érdekű vonalkorrekciók után rendelkezésre álló hálózaton túlnyomóan az országhatárokon belül maradó forgalom áramlik. A belföldi közlekedés költségeit nagymértékben befolyásolja, hogy a különböző viszonylatokban az egyeneshez képest milyen mértékű kerülőútra kényszerül a közlekedő/szállító. Még a domborzatnál és a vízrajznál is nagyobb hatása van az országterület formájának arra, hogy a hálózat üzemeltetésének horizontális „geometria” feltételei mennyire kedvezőek, vagy éppen kedvezőtlenek. E szempontból a körhöz legjobban közelítő, a legkompaktabb (nyúlványok, szigetek nélküli) országformák a legkedvezőbbek. Ilyenek Macedónia, Románia, engedménnyel Bulgária.

A belföldi közlekedés szervezéséhez a messze legelőnytelenebb alaprajz minden következményével Horvátország kénytelen megküzdni. Természetesen az ország gazdasági szerkezete, sokféle (jól jövedelmező) tevékenységre való alkalmassága szempontjából kifejezetten előny, hogy Horvátország részben dunai régió, részben tengerre orientált ország, aminek olyan hozadéka is van, hogy különlegesen fontos köztes térség mind a kontinentális, mind a tengeri destinációk felé tartó tranzitban.

Az ÉNy-on a Pirani-öbölnél kezdődő, északkeleten a Szerémségig, délkeleten a Kap Oštroig (Osztro-fokig) és a Boka Kotorska-ig (Kotori-öböl) tartó két nyúlvánnyal kutyaszájra emlékeztető alakú ország közrefogja Bosznia-Hercegovinát. Kelet-Szlavónia és Dél-Dalmácia határai között a legnagyobb légvonalbeli távolság kb. 270 km. Horvátország külső határpontjai egy olyan félkörbe férnek bele, amelynek sugara 1100 km, belső pontjai pedig egy 650 km sugarúba illeszkednek. Dél-Dalmácia és Kelet-Szlavónia legjelentősebb városai, Dubrovnik és Eszék között a légvonalbeli távolság 330 km, a közúti távolság Bosznia-Hercegovinán keresztül 490 km, viszont a külföldi terület elkerülésével, horvát területen 1000 km-nél is hosszabb a közútlánc.

A mindössze 56 610 km² területű ország szárazföldi államhatárainak hossza 2028 km, tengeri határának hossza a szigetek nélkül 1773 km (Statistical Yearbook of Croatia 2005), azaz 1000 km² területre 67,1 km

államhatár jut. Ezért az ország területéhez képest nagyok a szállítási távolságok (hazánkéhoz képest mintegy 20–25%-kal).

Horvátország és Bosznia-Hercegovina kölcsönös egymásra utaltságának két meghatározó körülménye, hogy

- Horvátország a keleti tartományai között Bosznia-Hercegovinán keresztül tud legrövidebb utat találni,
- Bosznia-Hercegovinától Európába a legrövidebb utakon É és Ny felé, Horvátországon át kénytelen kapcsolatot létesíteni.

4.1.4.2. Az új határok által átvágott pályák okozta közlekedési nehézségek megoldásának módjai

Az önállóvá vált országokat 1992-től általában a történelmileg kialakult egykori határok választották el egymástól. Mivel a vasúthálózat túlnyomó része az ezeknél nagyobb igazgatási egységekhez tartozás idején az össz-szövetségi érdekeknek megfelelő téralakzatot vett fel, az öröklött hálózat 1992 után nem felelt meg mindenhol az új országok közlekedési igényeinek és gondokat okozott az országrészek, régiók közötti vasúti összeköttetések hiánya, vagy legalább is elégtelensége.

Az új országoknak szembesülniük kellett a vasútvonalak és főutak határok általi átmetszéséből adódó közlekedési nehézségekkel. Ezek felszámolása, enyhítése a nagyságukat, súlyosságukat befolyásoló konkrét helyzettől (a földrajzi viszonyoktól, műszaki lehetőségektől, az érintett országok közötti politikai viszonyoktól függően) nagyon különböző megoldási módokkal történt.

- A legegyszerűbb mód (az európai történelem során gyakran alkalmazott *modus vivendi* a rövid szakaszon a szomszéd ország területén futó pályák esetében a szomszédos ország engedélyének megszerzése az ottani szakasz fenntartásához és üzemeltetéséhez. Ezen meghatározott (általában igen hosszú) időre szóló engedélyért a vasúttársaság szerződésben kikötött összeget fizet. Ilyen ún. „peage” vasút a Szerbia-Montenegró híres belgrád–bari vonalának a Bosznia-Hercegovina területén átmenő rövid, 7 km-es szakasza. Az Una-völgyi vasút induló és végpontja Horvátországban van (Sunja és Knin) és alapfeladata is a nyugat-szlavóniai és dalmáciai régiói közötti összeköttetés. Ehhez képest kanyargása során hét helyen is átszolgál Bosznia-Hercegovinába, így vonalhosszának kb. az egynegyede jut külföldre. Feltételezhető, hogy a Horvát Vasutak (HŽ) rendszeresen bérletet fizet Bosznia-Hercegovinának az ottani pályaszakaszok használatáért.
- Az új országhatár által átvágott vonalak egy részén megszűnt az átmenő (értsd: teljes hosszban áramló) forgalom és mindkét oldalon csak szárnyvonalakká degradálódott pályákon kínlódik az igen gyenge belföldi forgalom. Ezekben az esetekben csak idő kérdése a szárnyvonalak felszámolása.
- Az új határokhöz való igazodás a legsúlyosabban Horvátországot érinti – formája és a határok hosszúsága miatt. Az Eszék–Ploče

viszonylatú vasúti és közúti közlekedés egyetlen ésszerű módja a köztes bosznia-hercegovinai fővonal és főút igénybe vétele a nemzetközi jog és kétoldalú szerződések által meghatározott feltételek mellett. Ez egy olyan léptékű probléma, mely dimenziójában több nagyságrenddel eltér a többi rövid szakaszos határ-átlépések esetétől: európai szintű ügy, mely csak a határok légiesülésével orvosolható.

- Azokban az esetekben, amikor valamilyen viszonylatban rendszeres és nagy a forgalom, viszont a viszonylag rövid közvetlen (saját országterületen belüli) pálya helyett a szomszédos országon átvezető hatalmas kitérő útra kényszerülnek a szállítómányok, a távlatos megfontolások alapján, a saját országon belüli összeköttetés pályaépítéssel való megteremtése lehet az ideális megoldás. Ebbe a kategóriába tartozik az új isztriai átkötő pálya is horvátországi területen. Fiume és Pula között a legutóbbi időkig Szlovénián át, erős északi kerülővel történt a vasúti közlekedés. Horvátország ezért uniós anyagi segítséget is igénybe véve Isztrián át 23 km-es átkötő vasutat épít Lupoglav Novi-ig, melyből 14,4 km-t tesz ki az Učka-hegy alatti Čičarija-alagút. A többszáz millió dolláros építkezésnek 2002-ben kellett volna befejeződnie (WEBER, 2002), azonban még 2005-ben sem működött e pálya.

4.1.5. A POLGÁRHÁBORÚ ÉS A NATO BEAVATKOZÁS KÖVETKEZMÉNYEI

4.1.5.1. A közlekedésben okozott közvetlen és közvetett károk és az alágazati szerkezet módosulása. A forgalom újraindítása a háború után

A polgárháborúban a legnagyobb károsodás Bosznia-Hercegovina vasútvonalait érte, ideértve nemcsak a vasúti pályákat, hanem a Horvátországgal összekötő nagy Száva-hidakat is. Az ország vasúti közlekedése ráadásul még a területi szétszabdaltság súlyos következményeitől is szenved.

Az 1995 decemberi Daytoni békemegállapodás 9. melléklete értelmében a vasúthálózatokat nemzetiségek szerint elkülönítették. Kezdetben két vasúttársaság jött létre: a horvát és a (muzulmán) bosnyák lakosságú Föderáció területén a sarajevói székhelyű Bosznia-Hercegovinai Vasutak (ŽBH) és a Boszniai Szerb Köztársaság vasúttársasága (ŽRS). Azonban a ŽBH-ből hamarosan kiváltak a boszniai horvátok, és létrehozták a mosztári központú ŽHB nevű társaságukat. A három kicsiny társaság tevékenységi területe igen szűk, mindegyikhez csak néhány vonal tartozik. KOMLÓS (2001) szerint „az elkülönülten működő, feldarabolt hálózat nem képes megfelelően ellátni a szállítási feladatokat” (i.m. p. 81). Hozzátehetjük: ez a helyzet nem csupán magának Bosznia-Hercegovinának, hanem a rajta keresztül végzett tranzitszállításokra erősen ráutalt Horvátországnak és más országoknak is károkat okozott. Hogy a vasút mennyire a politika eszközüvé vált, arra jellemző, hogy miközben a különböző entitások között a távolsági autóbuszok akadály nélkül közlekednek, a vasúti személyközlekedés csak

egy-egy vasúttársaság illetékességi területén belül folyik és a jelképes határokon át kell szállni, megvárni a következő vonatot (rosszabb esetben át kell gyalogni, vagy taxival átjutni a túloldali állomásra).

Miközben az EU közlekedéspolitikája a versenyhelyzet teremtése érdekében támogatja az újabb társaságok létrejöttét, a daytoni megállapodás hosszabb távon már az egységes országos vasúti rendszer megvalósítását pártolja.

Formálisan a képtelen szétforgácsoltág – amelyben a politika minden gazdasági szempontot maga alá gyűrt – csak 1998 áprilisáig állt fenn, amikor a három entitás vezetői megállapodtak a Bosznia-Hercegovinai Közforgalmú Vasúttársaság (BHZJK) létrehozásában. Egyelőre nem tudni, hogy ez csupán egy keretszervezet-e, amelynek feladata a három nemzeti társaság tevékenységének – főként a tranzitközlekedés érdekében való – koordinálása, vagy egy olyan nagyobb, hatékonyabban működő vállalatról van-e szó, amely teljesen magába olvasztja a „három törpét.”

Boszniában a vasút-helyreállítási munkálatok 1995 decemberében kezdődtek meg. A munkák jelentős hányadát az IFOR olasz vasútépítő ezrede végezte el, de más nemzetiségű alakulatok is részt vettek ebben. (Amerikai segítséggel épült újjá a Száva-híd Brčko-nál, magyar műszakiak nevéhez fűződik a doboji híd felépítése, svéd vállalatok végezték a biztosítóberendezések cseréjét.) A helyreállítási munkálatok azonban többnyire csak a legszükségesebb műveletekre, cserékre korlátozódtak, így a vasutak használati értéke nem érte el a háború előtti. (Jellemző, hogy még a fővonalon is 50 km/h-ban kellett limitálni a sebességet.) Az IFOR helyébe 1997-ben lépő SFOR-nak orosz-lánrészre volt abban, hogy Bosznia-Hercegovina ismét bekapcsolódjon a nemzetközi közlekedésbe.

Bár Bosznia-Hercegovinában is szükségszerűen bekövetkezett valamilyen mértékben a gazdasági szerkezetváltás, a bányászat, a kohászat és olajfinomítás az 1970-es és 80-as éveknél ugyan jóval kisebb méretekben, de továbbra is fontos ügyfele marad a vasútnak (zenicai kohászat, Prijedor térségi vasércbányák, Tuzla környéki szén- és sóbányászat). Ezért a helyreállításban még jó néhány ezzel kapcsolatos feladat vár megoldásra, mint pl. a srpski brodi olajfinomító vasúti kapcsolatának helyreállítása az ottani felrobbantott Száva-híd felépítésével.

Ahhoz, hogy az V/c. korridor vasútja akárcsak az 1980-as éveket is idéző szinten működhessen, elemi feltétel, hogy épüljön újjá a samaci Száva-híd (egyelőre a közelében csak új közúti híd áll rendelkezésre), hogy a Budapest–Eszék–Szarajevó viszonylatú vonatoknak ne kelljen nagy nyugati kerület tenni a brčkoi hídon át.

Az 1990-es évek első felében zajlott polgárháború második legnagyobb vesztese *Horvátország* volt. Szárazföldi hálózata főként a Bosznia-Hercegovinához közeli területeken szenvedett súlyos károkat, belvízi hajózását a Szávába szórt aknák bénították meg, dalmáciai tengeri kikötőinek egy részében ideiglenesen szünetelt, vagy csak a legszükségesebbre korlátozódott a polgári forgalom, viszont szinte valamennyi civil repülőterében kisebb-

nagyobb (esetenként akár évekig tartó helyreállítási munkát is igénylő) károkat okozott a (szerb-) jugoszláv légierő.

A polgárháború harci eseményei (rombolás és veszélyeztetés, illetve a szerb csapatok általi megszállás) *miatt 1993 augusztusáig megszűnt a vasúti közlekedés* a Bosznia-Hercegovinával határos területeken, ahová a szerb hadsereg mélyen benyomult (majdnem a Sziszek–Károlyváros–Ostarije–Zadar–Sedramnic vonalig). Ennek következtében kiiktatózott a hálózatból a teljes Lika-vasút és az abból Zadarig kiágazó szárnyvonal, továbbá a teljes Una-vasút, valamint a Knintől Sivericig tartó pályaszakasz. Zágrábtól D-re megszűnt a forgalom a Károlyváros–Sziszek vonalon, de Sziszek és Novska között is. Pakracig történt előretörésükkel a szerbek elvágták a Zágráb–Belgrád korridorvasutat is Novska és Nova Gradiska között (9. ábra), ezért a Zágráb és Eszék közötti szállításokhoz a Drávától D-re levő másodosztályú pályaláncot kellett igénybe venni. Szerbia felől a szerb csapatok a Pélmonostor–Eszék–Vinkovci–Županja előtti védővonalig jutottak el. Megszűnt a közlekedés az Eszék–Dalja–Újvidék, az Eszék–Vinkovci, a Vinkovci–Šid, a Dálya–Vukovár, a Slavonski Brod és Ploče, a Vinkovci–Vukovár, továbbá az Eszék–Pélmonostor–Magyarbóly vonalon. A polgárháború által a horvát vasutakban (1100 km pályában, másfélszáz állomásban) és több ezer vasúti járműben okozott kár elérte a 120 millió \$-t.

9. ábra

A horvátországi vasúthálózat a délszláv háború idején, 1993 augusztusában.



Forrás: LITTERSCHEID, 1994

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

A Horvátország és Olaszország közötti tengeri kompforgalomra a balkáni háborús események ugyan kedvezőtlen hatással voltak, de közel sem olyan mértékben, mint a transzbalkáni szárazföldi közlekedésre. A háborús fenyegetettség miatt csupán néhány hónapig, a legrosszabb esetekben bő egy évig szünetelt a nemzetközi forgalom, amely már az 1990-es évek derekára megközelítette az 1990. évi, 1998-ban pedig túlszárnyalta.

Szerbia-Montenegró a polgárháború alatt nem volt hadműveleti terület, viszont a NATO légiereő 1999. évi célzott bombázásai nemcsak több dunai hídromlottak le és ezzel az átkelésen kívül a hajózást is lehetetlenné tették, hanem több szerbiai vasútvonalat, nagyobb vasúti és közúti hidat, viaduktot, alagutat és csomópontot is.

Az 1990-es években a háborús károk és a veszélyeztetettség-érzés okán a kevésbé érzékeny közúti közlekedésre áttelődött személy- és áruforgalom a vasutak helyreállítása után sem terelődött vissza. A vasúti forgalom természetesen békeidőben is csökkenő irányzatú a gazdasági/társadalmi struktúraváltás következtében, de kétségtelen, hogy az 1990 és 2003 között Horvátországban, Bosznia-Hercegovinában és Szerbia-Montenegróban *a vasút kárára és a gépjármű-közlekedés javára végbement drasztikus változások részben a nem teljes értékű helyreállításának tudhatók be.*

A délszláv (boszniai központú) polgárháború befejezése után a nemzetek (a korábbi háborús felek) közötti feszültségek ugyan alig csitultak, azonban a nemzetközi vasúti és főúti forgalom mielőbbi megindítását (kiváltképpen a transzeurópai tranzit elősegítését) az összeurópai érdek sürgette. A vasúti forgalom helyreállításáról szóló döntések és egyezmények után azonban néhány esetben több mint fél évre volt szükség a műszaki/biztonsági feltételek megteremtéséhez (a szétrombolt pályák újjáépítéséhez, akna- és lőszermentesítési munkálatokhoz stb.). E tekintetben fordulatot az 1997. év hozott: Eszék és Pécs között helyreállt a közlekedés, majd Horvátország és Jugoszlávia közötti is megindult elsősorban tranzit tehervonatokkal és transzeurópai személyszállító vonatokkal (pl. a München/Zürich–Zágráb–Belgrád viszonylatú, főként a délkelet-európai származású vendégmunkások által kedvelt expresszsel) a forgalom.

A hadviselő *Horvátországon belüli* vasutak újbóli forgalomba helyezése néhány esetben időben egy-két évvel megelőzte a nemzetközi kapcsolatok helyreállítását. A Split–Knin (108 km hosszú) vasút újranyitása, valamint Split és Zágráb között a közlekedés újraindítása még 1995-ben megtörtént. (Ezt az igen erős károkat szenvedett, 232 km hosszú Ostarije–Knin vasút extenzív rehabilitációja tette lehetővé.) Az Una-völgyi vasút Knin és Bihać közötti horvátországi/bosznia-hercegovinai 129 km hosszú szakaszát az olasz hadsereg vasútépítő SFOR alakulatai állították helyre 1998 szeptemberére. 1999 elejére befejeződött valamennyi háborús kárt szenvedett horvátországi vasút újjáépítése (legalább olyan szintig, hogy a közlekedés rajtuk ismét megindulhasson. (Wiederherstellung ... 1999). Azonban az Una vasúton még 2005-ben sem volt átmenő forgalom (Horvátország és Bosznia-Hercegovina között).

4.1.5.2. A polgárháború hatására tengerre terelődött transzbalkáni szárazföldi forgalom

Az észak-adriai kikötők és Görögország között ritka időközönként ugyan, de már a délszláv háború előtt közlekedtek személyautókat és utasokat szállító lassú komphajók (pl. a horvát Jadran társaság Fiume–Split–Dubrovnik–Patrasz járata), mint ahogy a nyugati görög és dél-olasz partok között is. Az *1990-es években azonban a délszláv területeken átvezető szárazföldi tranzit utak járhatatlansága, illetve veszélyeztetettsége kikényszerítette a Görögország és az EU törzsterület közötti szállítások érdekében*

- részben a Görögország és Olaszország közötti kistávolságú,

- részben a Görögország és az észak-adriai kikötők közötti nagytávolsági viszonylatokban *további kompvonalak* létrehozását a járatok számának sokszorosára növelését, nagyobb befogadó képességű és gyorsabb (30 csomó/óra sebességű) hajók forgalomba állítását, azaz a szállítási kapacitás sokszorozását.

A tengerrel elválasztott két EU tag *Görögország és Olaszország közötti kompforgalom* a balkáni harcok legkritikusabb időszakában, az 1990-es évek derekán volt a legnagyobb méretű. Így pl. 1994-ben a Jón-tengeren át már 75 nagy komp közlekedett. (Közülük azonban csak 5 volt olasz, a többi görög, de néhány távoli – spanyol, svéd – külföldi társaság is beszállt az üzletbe.) 1996-ban a komphajók Patraszából, Igumenitszából már 400 ezer teherautót, 700 ezer személyautót és 3 millió utast szállítottak át Bariba, Brindisibe, sőt Anconába (REBIS... 2002).

Az olaszországi közúti hálózat kiiktatásának szándéka segítette elő a *Törökországból, Görögországból induló, az Adria hosszában az Isztria környéki kikötőket megcélzó hosszú kompvonalon* a szállítások intenzívebbé tételét. Bár az elsősorú destináció Trieszt lett (ahonnét részben autópályán, részben RoRo szerelvényeken folytatták útjukat a kamionok Nyugat-Európa felé), de a konjunktúrát kihasználva, a horvátok is beszálltak a jól jövedelmező üzletbe a Patrasz–Igumenitsza–Durrës–Dubrovnik–Split–Fiume vonalon nagysebességű, az utat 24 óra alatt megtevő járataikkal. (Lehetőséget adva arra, hogy a végpontok közötti célforgalmon kívül Albánia is bekapcsolódhasson az Ausztria, Szlovénia stb. felé tartó rövidebb szállítási útvonalba, mint ahogy a dél-dalmát kikötővárosok távoli térségekből való ellátásához is kedvezőbb változatot kínáltak a kompok a parti magisztrálé útnál.)

Ugyan a háborús cselekmények megszűnte, a nemzetközi korridorok járhatóvá tétele óta a Görögország által keltett európai *forgalom egy része visszaterelődött a transzbalkáni szárazföldi közlekedési pályákra, de a távolsági tengeri kompjáratok bizonyos szinten tartósan ígérkező szereplői maradnak az EU törzsterületével való közlekedési kapcsolatoknak, mégpedig*

- a személyautók és utasaik inkább a jón-tengeri rövidebb úton igyekeznek minél előbb elérni az olasz autópálya hálózatot (az utasok többsége Németországban, Svájcban, Ausztriában dolgozik, vagy üzletel, és csak kisebb részüknek célterülete Olaszország),
- a kamionok (egyre több a hűtőkamion, melyek számára az eljutási idő a romlandó rakománnyal kevésbé releváns), viszont nagyobb arányban választják az észak-adriai kikötőkbe tartó hosszabb tengeri utat.

A délszláv polgárháború következtében *Albánia elvesztette az európai vasúthálózattal még 1985-ben Montenegrón keresztül megteremtett kapcsolatát, így a nemzetközi áruszállítás a kontinens belsejébe kizárólag a rossz állapotban levő utakon történik. Uniós segítséggel már megkezdődött az elhanyagolt Shkodra–Podgorica pálya felújítása, de megnyitása esetén sem lehet számítani megfelelő forgalomra.*

4.2. Románia

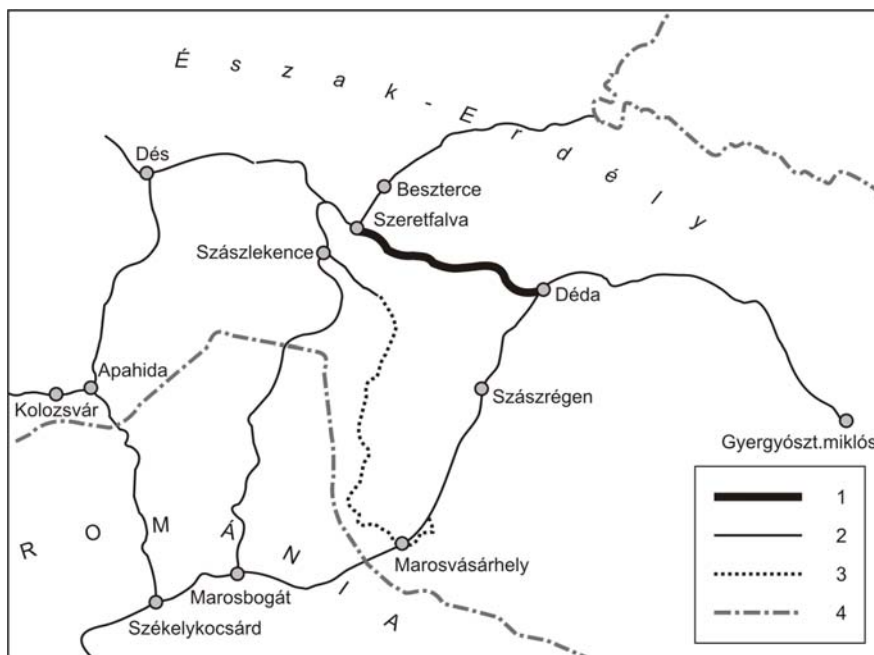
Az első világháború után a Kárpátok akadályozta a Románián belüli területi kapcsolatok szorosabbra fűzését. Ennek ellenére az ország gyenge anyagi kondíciói nem tették lehetővé nagyszabású, teljesen új vonalazású összeköttetések kiépítését. Inkább még az I. világháború előtt megkezdődött építkezések (pl. Beszterce–Vatra Dornea vasút) befejezésére, valamint a meglévő vonalak (pl. a Vöröstoronyi-szorosbeli) teljesítményének villamosítással is történő növelésére került sor.

Az államszocialista korban is meglehetősen kevés új közlekedési pálya épült a Kárpátok legyőzésére. Ezek közül az első helyre kívánkozik a Zsilvölgyi vasút (Livezeni–Bumbesti szakaszának) megépítése (1949) annak érdekében, hogy a petrozsényi feketeszen rövid úton eljusson az iparosított Havasalföldre. A második világháború utáni vasútépítések a legnagyobb mértékben egyértelműen a Havasalföldet részesítették előnyben. A legnagyobb szabású beruházás, a 209 km hosszú Bukarest–Videle–Rasióri de Vede–Căracal–Craiova fővonal fő rendeltetése a Konstanca–főváros–Bánát közlekedési tengely erősítése és lerövidítése. (A Bánát és az Al-Duna gazdasági és geopolitikai szempontból egyaránt az ország különlegesen fontos térsége.) A transzkárpáti úthálózat érdemlegesen csupán egyetlen, a Fogarasi-havasokon áthatoló (egy hosszabb alagutat is magába foglaló) méregdrága, Ceausescu parancsára épült műtittal egészült ki (POP, 1984).

A másik nagy feladat a trianoni határ által a Partiumban átvágott vonalak román területen való kiegészítése, illetve fővonallá kiépítése volt. Ennek a Halmi–Szatmárnémeti–Nagyvárad–Arad irányú É–D-i tangenciális pályaláncnak a folyamatossá tétele nemcsak a belföldi interregionális, hanem a nemzetközi „kisantant” kapcsolatokat is hivatva volt szolgálni. (Csehszlovákia és Jugoszlávia között tranzit pályaként működött a Temesváron át Belgrád felé tartó folytatásával együtt – ERDŐSI, 2000). Miután a resicai kohóművek piacterületet Trianon óta főként a Regátban talált, ezért Karánsebes felé 55 km hosszú pálya épült a korábbi északi orientáció, az ebből adódó nagy kerülő megszüntetése érdekében.

Különleges hálózati problémák vetődtek fel 1940-ben, Észak-Erdély, valamint Beszarábia Romániától történt elcsatolásakor. A székelyföldi vasutaknak Magyarország törzsterületével csak romániai vonalakon lett volna összeköttetése, ezért rohammunkával 48 km összekötő pálya épült (10. ábra) a Szamos- és Maros-völgy (Szeretfalva és Déda) között (ERDŐSI, 2000). Az 1918-ban Romániához csatolt beszarábiai vasúthálózat nemcsak nagyon ritka, hanem a vonalvezetése is kedvezőtlen volt. A szovjet–román külkereskedelem 1918 és 1935 közötti szünetelése idején a szovjet határhoz vezető két fővonal teljesen elvesztette egykori nemzetközi szerepét, eljelentéktelenedett. Új helyzet állt elő 1940-ben, amikor a szovjet–német egyezmény értelmében Bessarábiát a Szovjetunióhoz csatolták, azonban az É–D irányú fővonalon német kérésre megmaradt a normál nyomtáv, hogy Németország és Románia között a Kárpátokon túli pályaláncon akadálytalan legyen a forgalom (TURNOCK, 2001).

10. ábra
A székelyföldi vasút összeköttetésének megteremtése az 1940-ben
Magyarországhoz visszacsatolt Észak-Erdéllyel



Forrás: ERDŐSI, 2000

Jelmagyarázat: 1 – az új pálya; 2 – az általa összekötött hálózat; 3 – keskeny nyomtávú vasút; 4 – országhatár

5. A KÖZLEKEDÉSI ALÁGAZATOK HÁLÓZATAI ÉS FEJLESZTÉSÜK IRÁNYAI AZ „AUTÓKORSZAKBAN”

5.1. A közlekedés alágazati szerkezetének drámai gyorsaságú átalakulása a közúti közlekedés javára

Nincs a világnak olyan régiója, ahol a – részben a termelésben/logisztikában bekövetkezett struktúra- és technológiaváltás (*just in time, revolving stock* stb.), valamint az emberek kényelemigénye által keltett – alágazati szerkezet-átalakulás révén a közlekedés ne jutott volna el az „autókorszakba.” A Balkán legtöbb országában e folyamat később indult be és gyorsabban ment végbe, mint Nyugat-Európában. Az indulóállapotbeli különbségek számottevőek voltak. Az egyik szélsőséget Albánia képviselte, amelynek közlekedése az 1950-es évekig tartó „őszvérkorszakból” a vasútépítések

megindulásával formálisan eljutott ugyan a vasútkorszakba, azonban ténylegesen már az 1970-es években a közforgalmú közúti közlekedés a többi balkáni országhoz képest kiemelkedő szerephez jutott, miközben a személyszállításban hasonló volt a helyzet annak ellenére, hogy magántulajdonban 1990-ig alig volt személyautó. A másik szélsőség, a vasút igen magas hányada azokra az országokra volt jellemző, amelyek nagy területűek és ráadásul konzervatív közlekedéspolitikájuk fékezte a gépkocsi-közlekedés uralkodóvá válását (Románia), illetve ahol a nemzetközi tranzit keltette a vasúti forgalom nagy részét (Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Szlovénia).

A rendszerváltás óta végbement folyamatok rendre „vasútellenesek”:

- Jugoszlávia szétesésével olyan nagyságú (és részben alakú) utódállamok jöttek létre, ahol a kisebb belföldi távolságok nem kedveznek a nagy távolságokra „való” vasúti közlekedésnek.
- A délszláv utódállamok egy részében a tönkrement vasutakról a közutakra kényszerültek közül kevesen tértek vissza a helyreállított vonalakra.
- A vasút „alkonya” azonban mégiscsak elsősorban a gazdasági szerkezetváltás és társadalmi átalakulás következménye. Csökkent az ipar és mezőgazdaság termékkibocsátásának tömege és a termelési szerkezetváltás során éppen a szállításiigényesebb tevékenységek jelentéktelenedtek el.
- A félreeső falusi/szórványtelepülés térségek kiürülése felgyorsult, ezért a vasúti mellékvonalak forgalma a legtöbb helyen teljesen eljelentéktelenedett.
- Mindezen körülmények a vasúti közlekedési igények lényeges – esetenként drasztikus – csökkenéséhez vezettek. A vasúttársaságok azonban egyelőre inkább csak az állomások számának apasztásával igyekeznek igazodni a felére/harmadára visszaesett forgalomhoz (9. táblázat), viszont a pályahálózat hozzáigazítására a legutóbbi időkig a várhatónál jóval kisebb mértékben került sor.

Az államszocialista korszakban a „keményvonalas” Bulgáriában és Romániában csak kivételes esetekben (bányakincsek kimerülése, hegyvidéki vicinálisok teljes műszaki tönkremenése stb. után) szüntették meg a forgalmat néhány jelentéktelen pályán. Viszont Jugoszláviában a 11. ábrán láthatóan – már számos keskeny nyomtávú és jó néhány normál nyomtávú vasútvonalat felszámoltak. A saját autó iránti „éhség” csillapítása erősen használt, olcsó személyautók tömeges behozatalával éveken belül megtörtént, miközben a főként bányatermékek szállítására berendezkedett, meglehetősen gyenge műszaki állapotú vasutak nagy része feladat nélkül maradt. *A közúti közlekedés a belvízi közlekedés felé is „frontot nyitott”* – a csővezetékes szállítással együtt. Ezen felül természetesen a termelési szerkezet átalakulása, továbbá a harci események is nagymértékben hozzájárultak a belvízi szállítás eljelentéktelenedéséhez.

11. ábra
Az 1945 óta megszüntetett vasutak a megszüntetés évének feltüntetésével



Forrás: JORDAN (1986) térképe alapján szerkesztette a szerző

A 9. táblázat az összehasonlíthatóság érdekében kizárólag a szárazföldi közlekedést öleli fel, de nem tartalmazza a tengerhajózást, mellyel egyáltalán nem rendelkezik Macedónia és Bosznia-Hercegovina, viszont amelynek igen magas (90% feletti) az aránya Horvátország összes szállítási teljesítményéből.

Az Európai Unió közlekedéspolitikája keményen küzd a környezetbarát közlekedésfajták (vasút, hajózás, csővezeték) kiszorulása ellen, sőt, kívánatosnak tartja a vasút reneszánszát és a partmenti hajózás (a tengeri „autópályák”) hálózatának kialakítását a közúti közlekedés tehermentesítése érdekében (ERDŐSI, 2005). Ennek ellenére a Balkánon egyelőre folytatódik a közúti közlekedés diadalútja és a vasút további szerepvesztése. Ez nem kis részben annak a kényszerhelyzetnek a következménye, hogy az állam csak szerény mértékben képes részt venni a (még túlnyomóan állami tulajdonú) vasutak fejlesztésében, miközben az autópályák nagyrészt magántőkéből épülnek, a közúti járműpark fejlesztése pedig szinte teljesen privát ügy. Kevés a valószínűsége annak, hogy a balkáni országok képesek legyenek a jövőben az uniós közlekedéspolitika jegyében hathatósan változtatni a modal spliten a környezet és az élet óvása érdekében.

9a. táblázat

*A balkáni országok teheráru szállításának közlekedési alágazatok szerinti alakulása (modal split) a tkm teljesítmények alapján
(tengeri közlekedés nélkül)*

Ország	Vasúti közlekedés				Közúti közlekedés				Belvízi közlekedés				Csővezetékes szállítás				Összesen			
	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %
Albánia	20,0	30,0	34,0	6,0	80,0	70,0	62,0	94,0	-	-	-	-	-	-	4,0	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Bosznia-H.	75,0	48,0	47,0	12,0	18,0	48,0	50,0	86,0	7,0	4,0	3,0	2,0	-	-	-	-	100,0	100,0	100,0	100,0
Bulgária	61,1	51,8	46,8	48,9	31,2	38,3	45,8	41,5	7,7	7,6	5,3	5,4	0,0	2,3	2,1	4,2	100,0	100,0	100,0	100,0
Horvátország	76,0	70,0	45,0	19,0	17,0	23,0	32,0	66,0	5,0	5,0	3,0	1,0	2,0	2,0	20,0	14,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Macedónia	62,0	22,0	21,0	10,0	38,0	78,0	79,8	90,0	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	100,0	100,0	100,0
Románia	85,0	78,6	81,2	51,6	9,2	13,8	7,5	32,4	2,6	2,6	4,0	10,7	3,2	5,0	7,3	5,3	100,0	100,0	100,0	100,0
Szerbia-M.	49,2	46,7	24,3	33,3	22,2	35,3	42,0	46,8	27,8	23,0	30,0	15,9	0,8	0,6	3,7	4,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Szlovénia	61,0	50,0	46,1	40,3	39,0	50,0	53,9	59,7	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	100,0	100,0	100,0
Görögország	9,0	7,2	4,6	3,3	91,0	92,8	95,4	96,7	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0	100,0	100,0	100,0

9b. táblázat

A balkáni országok személyszállításának közlekedési alágazatok szerinti alakulása (modal split) az utaskm teljesítmények alapján
(a légi és tengeri közlekedés nélkül)

Ország	Vasúti közlekedés				Magánautós közlekedés				Autóbusz-közlekedés				Összes közúti közlekedés				Mindösszesen			
	1970 %	1980 %	1990	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %	1970 %	1980 %	1990 %	2002 %
Albánia	27,2	23,5	26,7	1,6	-	-	-	95,1	72,8	76,5	73,3	3,3	72,8	76,5	73,3	98,4	100,0	100,0	100,0	100,0
Bosznia-H.	48,6	35,0	30,0	0,8	18,2	22,2	27,9	65,0	33,2	42,8	42,1	27,0	51,4	65,0	70,0	92,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Bulgária	31,4	24,5	20,4	11,0	10,0	14,9	15,2	53,0	58,6	60,6	64,4	36,0	68,6	75,5	79,6	89,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Horvátország	41,4	31,8	26,2	17,1	19,6	26,1	38,4	50,7	39,0	42,1	35,4	32,2	58,6	68,2	73,8	82,9	100,0	100,0	100,0	100,0
Macedónia	23,0	21,7	20,9	9,0	18,4	23,2	29,1	56,0	58,6	55,1	50,0	35,0	77,0	78,3	79,1	91,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Románia	68,8	46,2	49,1	32,9	8,2	11,1	15,2	42,7	23,0	42,7	35,1	24,4	31,2	53,8	50,3	67,1	100,0	100,0	100,0	100,0
Szerbia-M.	26,1	12,6	15,0	6,5	28,8	43,4	53,0	58,3	45,1	44,0	32,0	35,2	73,9	87,4	85,0	93,5	100,0	100,0	100,0	100,0
Szlovénia	27,8	14,2	10,0	8,0	32,2	44,1	60,0	77,0	40,0	41,7	30,0	15,0	72,2	85,8	90,0	92,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Görögország	24,0	20,0	10,0	7,0	26,0	47,0	72,0	80,0	50,0	33,0	18,0	13,0	76,0	80,0	90,0	93,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Forrás: Trends in the Transport Sector. European Conference of Ministers of Transport, 2004 adataiból számított és összeállította a szerző

5.2. A nemzeti közlekedési hálózatok gerincét képező és a fejlesztések térbeli megoszlását meghatározó PEN/TEN korridorok

Az egyes közlekedési alágazatoknak az egész földrészünket behálózó nemzetközi fővonalhálózatáról az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának kezdeményezésére az 1980-as években kötött európai egyezmények (AGR-főutakról, AGC-vasúti fővonalakról, AGTC-kombinált közlekedési fővonalakról stb.) kijelölték a saját korridorrendszerüket, meghatározva az egyes út/vonalszakaszok kívánatos műszaki normáit. Az előbbiektől független – bár egyes vonalaiban átfedő – szerveződés az Európai Unió által utoljára átfogóan 1997-ben Kelet-Európára is kidolgozott Páneurópai Hálózatok korridor-rendszere, amely kiegészült a felvételükre váró országok által javasolt TINA folyosókkal. Az EU taggá vált Szlovéniában 2004-től a PEN/TINA hálózat automatikusan a Transzeurópai Hálózatok részévé vált.

A Balkán területét a 10 (mellékfolyosókkal együtt 20) helsinki folyosó közül 5 (mellékfolyosókkal együtt 13) folyosó érinti/szeli át (1. ábra).

Ezeknek a vasúti fővonalakat és főutakat egyaránt magukba foglaló folyosóknak az irányát az EU csak hozzávetőlegesen határozta meg. Részletes nyomvonalazásuk az érintett országok hatáskörébe tartozik. *Az országok igyekeznek a saját területi érdekeiknek megfelelő vonalvezetést kidolgozni és a lehető legtöbb mellékfolyosóra szert tenni* – a melléjük rendelt uniós támogatásokhoz való hozzájutás reményében. (Pl. Horvátország a közösségi dokumentumokban meghatározott 538 km hosszú vasúti és 734 km közúti folyosóval szemben 878, illetve 988 km hosszúságúra javasolta bővíteni azokat, külföldi szakértőkre hivatkozva. – Vision... 2002; Main aspects... 2000).

A korridorok irányát nemzeti indíttatású döntések módosíthatják. Ez történt a magyar–szlovén vasút létrehozása (2001) után, amióta az V. korridor vasútjának a Murakeresztúron és horvát területen át vezető helyett a Baján-senyén/Muraszombaton át vezetőt tekintik. E lépés következtében némileg csökkent a Gyékényesen és Kaproncán át Fiumébe tartó V/b. korridorvasút forgalma – ami a fiumei kikötő forgalomnövekedését is valamelyest lassítja – , viszont a Murakeresztúr/Légrad határátkelő a forgalomelterelődés miatt oly mértékben eljelentéktelenedett, hogy fennmaradása is kétséges.

Az érintett nemzeteknek a PEN korridorokhoz való viszonya meglehetősen ambivalens. Megjelent egyes országos ágazati vezetők részéről az a vélemény, hogy a korridorokat az EU politikai szempontjai és nem a tényleges gazdasági szükségletek alapján jelölték ki. (Az Útügyi Világkongresszuson 2002-ben Bledben a román közlekedésügyi miniszter ezen megállapításával a küldöttek többsége hozzászólásában egyetértett.) E körök tehát nem a korridorrendszer ellen vannak, hanem csak a vonalak iránya meghatározásának szempontjával nem értenek egyet.

Egyes országok szakembereit nyugtalanítja, hogy a nemzetközi szervezetek, közlekedési fejlesztési forrásaiknak aránytalanul nagy részét fordítják a

korridorokra és a szinten tartáshoz sem elegendő a többi út fenntartására. Kétségtelen, hogy a harmonizálatlan fejlesztések torz (a politikai törekvésekkel szembe menő) regionális fejlődési folyamatokhoz („alagúthatás”) vezethetnek.

Egyelőre csak azokban az országokban nem koncentrálódik a vasúti beruházások összege a korridorokra szélsőséges módon, amelyek polgárháborús károkat szenvedtek és ezért a mellékhálózaton is sok a megkerülhetetlen tenni-való.

Bár a korridorok jogilag/elvileg egyenrangúak, az EU törzsrészek számára kiemelkedő jelentősége van a Nyugatot Törökországgal (a NATO második legnépesebb, a legnagyobb vendégmunkás tömeget kibocsátó és nagy hadsereget fenntartó országával) összekötő, valamint az abból Szerbia területén az izolált Görögország felé kiágazó korridornak. *A Közel-Kelettel való kapcsolattartás miatt is különleges jelentőségű IV/X. folyosó mielőbbi kiépüléséhez fűződő kemény érdek a fajlagos uniós támogatások mértékében is kifejezésre jut (pl. a bulgáriai út- és részben vasútépítések nagyarányú uniós finanszírozásában).* A nemzetközi politikában bekövetkező intermezzók is befolyásolják az egyes szakaszok előnyben részesítésének mértékét. Így pl. a NATO légitámaszpályák idején, 1999-ben előtérbe került a Szerbiát K-ről elkerülő IV/b. iszker–sztruma–völgyi folyosó fejlesztése. A szerbiai helyzet normalizálódására reagálva azonban 2001 óta elsőbbséget kaptak a középtávú infrastruktúra-tervekben Bulgáriából a szomszédos ország felé tartó szakaszok. (A Szófia–Niš autópálya, a Belogradcsik–Zajecar közötti határátkelő kiépítése, a Dragoman–Dimitrovgrad nemzetközi vasúti fővonalszakasz villamosítása stb.) A Balkánon tehát a cseppfolyós – szinte folytonosan változó – politikai helyzet és az előre nehezen látható események miatt kiváltképpen a korridor-hálózatok tervezésében nagyfokú rugalmasság (a mindenkori helyzethez való erős alkalmazkodó képesség) kell, hogy érvényesüljön.

A Balkánt érintő korridorok közül *a legfontosabbak főként Németország érdekeit szolgálják* azzal, hogy kiépülésük után kiemelt fontosságú beszerzési és értékesítési piacterületekkel biztosítanak nagy teljesítményű összeköttetést. Olaszország balkáni kétoldalú külkereskedelmi kapcsolatait főként a X. korridor szolgálja, mindenekelőtt szlovéniai viszonylatban. Az e korridor által közvetített, Olaszországon átáramló tranzitforgalomból a legnagyobb mértékben Horvátország részesedik a tőle alig elmaradó Görögország előtt, míg a harmadik helyen Románia áll (*KALMETA, 2004/a*). A korridorvasutak és főutak kiépítése szakaszolva (nem folyamatosan) történik, általában *a legszűkebb keresztmetszetekben kezdődnek meg a munkálatok.* Ezért sokáig tart a megépítésük.

5.3. Valóság és álom. A vasút teljes jelentőségvesztése és a nagyszabású fejlesztési tervek közötti ellentmondás.

A fejletlen kombinált közlekedés

Európa nyugati feléhez, sőt Közép-Európához képest is a Balkán vasúthálózata jóval ritkább, sőt a legtöbb régióban a nép- és településsűrűséghez képest is kevés a vasút, azonban az igazi probléma a pályák gyenge kiépítettsége, rossz műszaki állapota, ami teljesítőképességüket is nagyon rontja. (Még jó néhány fővonalon csak 400–500 tonnás tehervonatok közlekedtethek, a mellékvonalak nagy részén pedig csak könnyű vagonokkal lehet szállítani.)

2002-ben az egyes országok vasútsűrűsége között közel négyszeres a különbség (10. táblázat). Miközben Szlovénia vasútsűrűsége még alig marad el a lengyelországitól (és kétharmada a magyarországinak), *Albánia hálózata a legritkább* Európában (Oroszországtól eltekintve). A *kettős vágányú* vasútvonalak a legnagyobb hányadot Szlovéniában érik el (a forgalmas nemzetközi tranzitpályák túltrevezik a kicsiny ország hálózatában), viszont teljesen hiányoznak a macedóniai és albániai hálózatból. A vontatásban nagyobb teljesítményt, gyorsaságot és energia-megtakarítást lehetővé tevő *pályavillamosítás* a messze legnagyobb eredményt formálisan Bosznia-Hercegovinában mutatja fel, ahol a hálózat több mint a $\frac{3}{4}$ -e villamosított, mivel a vasút főként a bányákat és nehézipari üzemeket szolgálta. Bulgária $\frac{2}{3}$ -os villamosítotttsága is messze felülmúlja Lengyelországét, Oroszországét az 1960-as és 80-as évek sajátos (szubjektív döntésen alapuló) energiapolitikája nyomán. A másik szélsőség Albánia, ahol a kis forgalom miatt nem láttak hozzá a villamosításhoz (10. táblázat). A többi balkáni országban a hányadok (32,3–42,5%) nem túlságos szóródó értékek és a magyarországihoz hasonlítanak.

Az érvényben levő (részben megvalósulóban lévő, részben a jövőnek szóló) hálózatfejlesztési tervek még a közúti hálózatihoz képest is erősebben szelektív jellegűek. *További villamosításokra, helyenként kétvágányúsításra és a sebesség észrevehető mértékű növelését lehetővé tevő pályarekonstrukcióra a nemzetközi (korridor) vonalakon és néhány belföldi fővonalon* kerül sor. A korridorvasutakon a 160 km/h (hegyvidéki szakaszokon 120/140 km/h) utazási sebesség elérése a távlati cél. Az ehhez szükséges beruházásokhoz nagyarányú uniós és más forrásokra számítanak az országok.

Új vasutak építésével csak kevés helyen lehet számolni, ezek is főként a nemzetközi kapcsolatok bővítését szolgálják

- Bulgária és Macedónia között a (Radomir–)Gjuesevo–országhatár–Koçani (Titov Veles) pálya;
- Románia és Bulgária között a Calafat–Vidin hídra fektetett pálya;
- Románia és Magyarország között az 1918 előtti Temesvár–Szeged kapcsolat helyreállítása;

Horvátországon belül a Fiume–Isztria vasút megépítése (12. ábra) a legjelentősebb korrekció.

12. ábra
A balkáni országok vasúthálózatának főbb tervezett fejlesztései 2015-ig



Forrás: REBIS 2003 (szerző által egyszerűsítve)

Jelmagyarázat: 1 – kettősvágányú, villamosított 160 km/óra sebességre; 2 – egyvágányú, villamosított 100–120 km/óra sebességre; 3 – egyéb vonalak; 4 – tervezett új összekötő pályák

10. táblázat
A balkáni országok vasúti pályahálózatának jellemzői

Ország	Pályahálózat hossza, km				A 2002. évi pályahálózat megoszlása				
	1970	1990	2000	2002/03	széles nyomtávú, km	keskeny nyomtávú, km	kétvágányú, %	villamosított, %	hálózat-sűrűség, km/100 km ²
Albánia	420	674	400	447	-	-	-	-	1,6
Bosznia-H.	-	944	1031	1032	-	-	8,9	75,5	2,4
Bulgária	4196	4299	4320	4316 ⁰³	-	245	22,4	66,0	3,9
Horvátország	-	2444	2726	2726 ⁰³	-	-	9,0	36,1	4,8
Macedónia	-	696	699	1120	-	-	-	33,3	2,7
Románia	11 012	11 148	11 015	11 077 ⁰³	57	425	20,8	35,5	4,8
Szerbia-M.	-	3959	4058	4059 ⁰¹ B.3809 ⁰²	-	-	-	-	-
Szlovénia	-	1196	1201	1229 ⁰¹	-	-	27,8	42,5	6,0

Forrás: az 1970 és 2002/03. évi adatok a nemzeti statisztikai évkönyvekből, az 1990 és 2000. évek a Trends in the Transport... 2004 kiadványból, B.= Annual Bulletin of Transport Statistics 2004/UIC évkönyv alapján részben szerző számítása és összeállítása. 01-2001., 02-2002., 03-2003. évi adatok

11. táblázat
Az egyes országokban tervezett vasúthálózat, járműállomány és forgalomcsökkentés főbb adatai

Ország	Pályahálózat			Állomások		Járművek	Vonatok
	megszüntetés, km	átadás iparvállalatoknak, km	átadás önkormányzatoknak, km	megszüntetendő állomások	megszüntetendő rendező pályaudvar	személy- és teherkocsi-kivonása a forgalomból	megszüntetendő személyvonatok
Bulgária	340	185	540	120	1	600	-
Románia	1000	212	360	231	4	2500	600
Horvátország	180	-	97	53	-	410	-
Bosznia-H.	80	-	23	19	-	240	70
Macedónia	-	-	-	8	-	60	10
Szerbia-M.	220	-	-	33	1	180	45
Szlovénia	-	-	40	10	-	-	12

** az önkormányzatok a személyszállítást kötelesek fenntartani – tisztázatlan az ehhez történő állami hozzájárulás mértéke*

Forrás: az egyes vasúttársaságok hálózatfejlesztési terveinek adataiból összeállította a szerző

A 2010–2020. évekre a távlati tervek ugyan a *nagysebességű* (200–250 km/h), vasutak önálló rendszere kiépítésének megkezdésével is számolnak (a Budapest–Belgrád–Szófia–Isztambul, Kijev–Budapest–Zágráb–Ljubljana–Trieszt–Milánó, továbbá Trieszt–Zágráb–Belgrád–Bukarest irányban – *ERDŐSI, 2005/a*), azonban megépítésük valószínűsége ellen szól, hogy addigra

kiépül az összefüggő nemzetközi autópálya hálózat, amelynek kiemelkedő fontosságú szakaszai nagyjából egybevágnak a tervezett nagysebességű vonalakkal. Ennél is nagyobb probléma lehet, hogy a szupervasutak várhatóan viszonylag alacsony forgalmából aligha térülhet meg a mozgalmas terepen történő építésük rendkívül magas költsége.

Jóval életszerűbbnek tűnik a hálózatalakítás másik oldala, a valamennyi ország tervében megjelenő, és egyelőre a jelentéktelen forgalmú, ráfizetéses mellékvonalakra irányuló hálózatamputáció. Dokumentált mértéke (a 11. táblázat alapján) azonban nem éri el a Magyarországon 1959 óta bekövetkezett és a következő 5–10 évben várható mértéket.

A hálózatcsökkentés a vasúttársaságok szempontjából valóban halaszthatatlan, a gazdálkodásukat javító ésszerű lépés. Fiskális (államháztartási) szempontból is racionális, viszont területfejlesztési, szociálpolitikai szempontból már akár kifogásolható is a leépítés. (A ritkán lakott térségek gazdasági/társadalmi fenntarthatósága rendkívül összetett kérdésének csak egyik szegmense az elvárható közhasználatú közlekedési szolgáltatás módjának és szintjének meghatározása.)

A pályák „balkáni” állapotára, lepusztultságára jellemző, hogy Szerbia-Montenegróban csupán a néhány fővonalon 122 helyen volt sebességkorlátozás 2004-ben. Összesen 87 km-t tesznek ki az egyenként rövid fővonalszakaszok, ahol max. 40 km/óra sebességgel közlekedhetnek az eredetileg 80–120 km/óra sebességre kiépített vonalakon a vonatok. A Jugoszláv Vasutak (JŽ) évente csak 20 kilométernyit képes kijavítani (JŽ honlap), így viszont nincs remény a hálózat rendbehozására, mert évente átlagosan 30–40 km további pályaszakasz romlik le. Kedvező fordulatra még a 2005 után EU taggá váló országokban sem lehet számítani, ezért elkerülhetetlennek látszik az „amputáció”.

A vasúti áruszállítás volumenében a legnagyobb visszaesés 1990 óta Bosznia-Hercegovinában történt, ahol a bányatermékeket és az érceket egykor millió tonnaszám szállították a nem túl messze (általában max. 80–100 km-re) levő hőerőművekbe, kohókba, vegyipari üzemekbe. A legkisebb mértékű volt a visszaesés Szlovéniában (részben az egészségesebb gazdaság, részben a tranzit magas aránya miatt). Figyelemre méltó, hogy az átlagos szállítási távolság nem a messze legnagyobb területű Romániában, hanem az alig fele akkora Bulgáriában a legnagyobb (250 km), majd (a Bulgáriához hasonló kiterjedésű) Szerbia-Montenegró következik. Feltűnően rövid (42 km) az átlagos áruszállítás távolsága Bosznia-Hercegovinában a hálózat katasztrofális szegmentáltsága miatt (12. táblázat).

12. táblázat

A vagontételes (kocsirakományú) teherárú-szállítás és kombinált szállítás alakulása a Balkán országaiban a rendszerváltás, illetve az önállóvá válás óta

Ország	Ezer tonna		Változás	Tonnakm, millió		Változás	Átlagos szállítási távolság, km	Intermodális szállítás	
	1990	2002	%	1990	2002	%		ezer tonna	millió tkm
Albánia	600	380	-36,7	83	21	-74,7	82	-	-
Bosznia-H.	28 312	4200	-85,2	824	297	-64,0	42	18*	3*
Bulgária	63 253	18 504	-70,7	14 132	4627	-67,3	250	3	789
Horvátország	35 800	11 982	-66,5	6535	2420	-63,0	204	480	32
Macedónia	6500	2208	-64,0	789	334	-57,8	151	89	18
Románia	218 912	71 411 ⁰³ 68 049	-69,0	57 240	14 887	-74,0	218	1918	230
Szerbia-M.	24 516	9150	-62,7	14 095	4301	-69,5	239	-	-
Szlovénia	22 420	16 309	-27,3	4209	3078	-26,9	188	970	98

*03-2003-as adat, *-kizárólag konténerszállítás*

Forrás: UIC évkönyvek adatai és azokból szerző számítása

A vasutak hármas áruszállítási rendeltetéséből eredően

- A *belföldi forgalom* Albániában az 1990-es években „egyeduralkodó” volt, mert Montenegró felé a Jugoszlávia elleni embargó miatt megszakadt vasúti kapcsolat csak 2002. év végén állt helyre. Igen magas (75% feletti) az országon belüli forgalom aránya Bulgáriában és Romániában. A bulgáriai 82% feletti arányt nehezen lehet megérteni, miután az ország valódi tranzitárság („élő” IV, X., IX. korridorok), míg Romániában a végponthelyezettel adekvát az arány. Mindkét országban az energia- és főként az alapanyagipar erős zsugorodása ellenére még mindig nagy tömegben folyik az energiahordozók, ércek, építőanyagok országrészek közötti szállítása. A másik véglet Szlovénia (3,9%, illetve 5,1%), ahol a kis távolságok miatt nem gazdaságos a belföldi áruszállítás és a belföldi bányatermék szállítás sem érdemes. Az ugyancsak kis területű Macedóniában is egészen jelentéktelen a vasút szerepe a belföldi áruszállításban, amióta a bányászat elsorvadt.
- A saját ország *külkereskedelmével* (export/import) *kapcsolatos nemzetközi szállításokból* a vasút a legnagyobb hányadot Macedóniában teszi ki, mégpedig elsősorban annak következtében, hogy a Szkopje melletti kohászati kombinátba a külföldi alapanyag Thesszaloniki felől vasúton érkezik és a készáru oroszlárn része is vasúton hagyja el az országot. Az össz-tonnaforgalomnak közel a fele az export/importtal kapcsolatos Szlovéniában. Ellenben

alacsony hányad jellemzi Romániát és Bulgáriát (külkereskedelmi áruik jelentős része tengeri úton érkezik és indul külföldre).

- *A nemzetközi tranzit* magas arányával az Olaszországot a Kárpát-medencével/Ukrajnával összekötő V. korridor által átszelt Szlovénia és Horvátország tűnik ki (13. táblázat). Bosznia-Hercegovina végtelenül gyenge össz tkm teljesítményének a felét azonban az átmenő forgalom teszi ki. Egészen jelentéktelen viszont a tranzit aránya Romániában (a közúti kamionforgalommal ellentétben), mivel a calafati Duna-komp már egy idő óta nem szállít vasúti szerelvényeket. Bulgária vasúti tranzit teljesítménye is minimális – amióta kamionokra terelődött a Törökország/Közel-Kelet–Közép-/Nyugat-Európa viszonylatú szárazföldi áruszállítás túlnyomó része.

A szállítási feladatok megoldásához a vasút igénybe vételének mértékét igazából az egységnyi lakosságszámra vetített fajlagos áru- és utasmennyiség, illetve szállítási teljesítmények fejezik ki. Átlagosan legtöbbször utaznak vasúton (sorrendben) Szlovénia, Bulgária és Románia lakói, sőt a legnagyobb utakat ugyancsak Romániában, Bulgáriában és Szlovéniában teszik meg. (Szlovéniában az elővárosi/vonzáskörzeti és a nemzetközi viszonylatok a meghatározók, a másik két országban pedig nagy hányadot tesz ki a régiók közötti belföldi távolsági is.) Igen keveset utaznak vasúton Albániában, Bosznia-Hercegovinában és Macedóniában (14. táblázat). – Az áruszállításhoz a vasút igénybe vétele nagyjából az előzőekhez hasonlóan alakul, de jóval nagyobbak az extrém fajlagos teljesítményértékek közötti különbségek – főként a tranzitarányok által befolyásoltan. (Szlovénia 216-szorosan múlja felül Albániát, de még Bosznia-Hercegovinát is 19-szeresen.) A legforgalmasabbak a román és bolgár fővárosból kiinduló fővonalak egyes szakaszai, továbbá a Zágráb–Ljubljana–Koper/Trieszt vonal (13. ábra)

13. táblázat
A vagontételes teheráru forgalom megoszlása a forgalom jellege szerint 2002-ben

Ország	Mértékegység	Belföldi		Kivitel		Behozatal		Nemzetközi tranzit		Összesen	
		mérték	%	mérték	%	mérték	%	mérték	%	mérték	%
Horvátország	ezer t	2736	25,7	1818	17,1	1742	16,4	4358	40,8	10 654	100,0
	m tkm	581	27,0	422	19,7	424	19,8	719	33,5	2146	100,0
Szlovénia	ezer t	587	3,9	1999	13,4	5083	34,0	7270	48,7	14 939	100,0
	m tkm	146	5,1	178	6,3	649	22,9	1862	65,7	2835	100,0
Bosznia-Hercegovina	ezer t	2765	65,8	370	8,8	849	20,2	216	5,2	4200	100,0
	m tkm	100	33,7	20	6,7	30	10,0	147	49,6	297	100,0
Szerbia-Montenegró	ezer t	5487	58,5	486	5,2	1873	20,0	1530	16,3	9376	100,0
	m tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	2301	100,0
Macedónia	ezer t	100	4,5	355	16,0	1403	63,5	350	16,0	2208	100,0
	m tkm	5	1,5	59	17,7	183	54,8	87	26,0	334	100,0
Albánia	ezer t	380	100,0	-	-	-	-	-	-	380	100,0
	m tkm	21	100,0	-	-	-	-	-	-	21	100,0
Bulgária	ezer t	15 322	82,4	1418	7,9	1076	5,9	684	3,8	18 500	100,0
	m tkm	3838	82,9	329	7,1	193	4,2	267	5,8	4627	100,0
Románia	ezer t	59 913	79,2	4535	6,8	8933	13,1	663	0,9	68 044	100,0
	m tkm	11 754	79,0	1619	10,9	1064	7,2	430	2,9	14 887	100,0

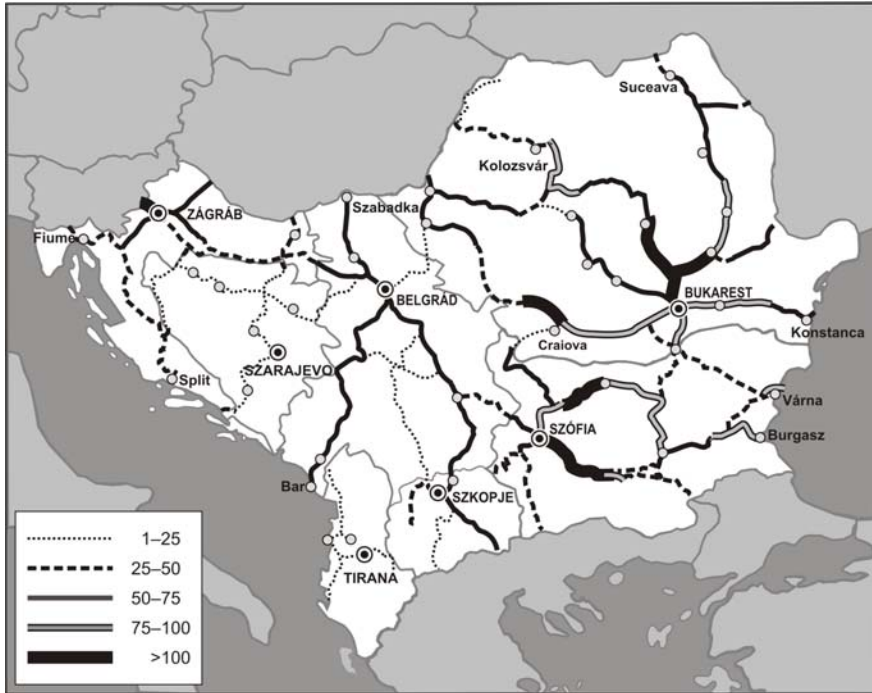
Forrás: Annual Bulletin 2003 és UIC statisztikák adataiból számított és összeállította a szerző

14. táblázat
A népességhez viszonyított fajlagos vasúti forgalom a Balkán országokban 2002-ben

Ország	Népesség- szám, millió fő	A százezer lakosra jutó			
		Utasszám, Fő	Utaskilométer, millió	Ártonna	Ártonna kilométer, millió
Görögország	10,0	140 000	17,5	28 000	3,8
Albánia	3,1	105 240	4,5	-	0,6
Bosznia-Hercegovina	4,0	35 000	1,3	107 500	6,6
Bulgária	7,9	529 113	37,8	244 303	62,1
Horvátország	4,4	395 454	21,6	151 898	47,1
Macedónia	2,0	65 000	6,7	140 000	23,1
Románia	22,4	507 589	49,0	320 089	71,0
Szerbia-Montenegró	10,6	90 566	13,0	66 037	19,3
Szlovénia	2,0	725 000	35,8	680 000	130,0

Forrás: Annual Bulletin 2003. alapadataiból számította a szerző

13. ábra
A Balkán országai vasúthálózatának forgalma 2000-ben



Forrás: BERGER, 2002

Jelmagyarázat: a naponta közlekedő vonatok száma

A vasúthálózatok valamennyi országban többé-kevésbé főváros központúak (14. ábra). A hálózat centralizáltságának mértékét alapvetően az ország területének nagysága, formája, a főváros fekvése, népességszáma és -aránya, és nem utolsósorban a hálózat történelmi kialakulásának jellemzői együttesen alakítják. A kisebb országokban alig okoz gondot az országrészek között a fővároson keresztül megvalósuló közlekedés (Macedónia, Szlovénia), viszont a közepes és nagy területű országokban már elengedhetetlenek a fővárost messze elkerülő közvetlen transzverzális/tangenciális összeköttetések a régiók között. Románia életére bármennyire is rányomta bélyegét a politikai centralizmus, mely a főváros fejlesztését kiemelten előnyben részesítette, az államszocialista korszakban is működniük kellett az Erdély és Moldva, Erdély és Olténia közötti, valamint a Partium–Bánát–Munténia közötti vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak. (Az IC és más magas szintű vonatok azonban ma is kivétel nélkül Bukarestben futnak össze.) Bulgáriában Szófia excentrikus fekvése miatt az ország keleti peremén önálló É–D irányú magisztrális vasutak működnek, amelyek

részben nemzetközi forgalmat is hordoznak. (Pl. a Rusze–Várna–Burgasz, vagy a Rusze–Gorna Orjahovica–Sztara Zagora–Dimitrovgrád–Szilengrád irányú.)

14. ábra

A balkáni országok vasúthálózatának pályafajták szerinti összetétele 2004-ben.



Forrás: Jean's World Railways 2004. országos hálózati térképeiből szerkesztette a szerző

Jelmagyarázat: 1 – egyvágányú; 2 – kétvágányú; 3 – egyvágányú villamosított; 4 – kétvágányú villamosított; 5 – második vágány épülőben; 6 – egyvágányú, csak teheráru szállításra berendezett; 7 – 1986 óta megszűnt normál nyomtávú; 8 – keskeny nyomtávú; 9 – megszűnt keskeny nyomtávú; 10 – újjáépülő normál nyomtávú pályák

A multimodális szállításhoz (formálisan) az alapfeltételek valamilyen szinten a Balkánon is adva vannak a tekintetben, hogy valamennyi szállítási alágazat (infrastruktúrája) jelen van a térségben (tengeri kikötők, folyamhajózás, nemzetközi szárazföldi korridor pályák, repülőterek), ha csak bizonyos területekre korlátozottan is. *A közlekedési alapinfrastruktúra megléte önmagában (a megfelelő sűrűségben telepített és műszakilag felszerelt kombi centrumok/logisztikai központok nélkül) nem képes kellő gerjesztő tényezője lenni a multimodális szállításoknak, ha azok iránt nem mutatkozik az üzemelés gazdaságossági küszöbét elérő nagyságú igény, nem alakult ki a konténere-*

zés/kombiszállítás „kulturája”, nem fordítottak elég figyelmet az országok a speciális infrastrukturális és eszköz feltételek megteremtésére (konténerek, csereszekrények, rakodó berendezések, alacsony építésű vasúti pórekocsik beszerzésére, kombiterminálok építésére vasútállomások, kikötők közelében). Ezért a kombinált szállítás aránya a Balkán országaiban igen alacsony, az összes szállítási teljesítménynek mindössze a 0,3–0,7%-át teszi ki a nyugat-európai átlagos 4%-kal szemben.

A multimodális közlekedés alpinfrastruktúrája ma a vasúthálózat.

Nemzetközi tapasztalatok szerint elsősorban a magas átrakási költségek miatt *csak bizonyos távolságokon túli viszonylatokban* (RoLa – vasúti kamionszállításnál min. 600–800 km-re, nagy konténerek szállításánál 400–500 km-re) *van létjogosultsága gazdaságossági szempontból is* a vasútra alapozott kombiszállításnak. Ilyen távolságú szállítási feladatok azonban még az egykori – Európában a közepesnél nagyobb területűek közé tartozó – Jugoszláviában is csak egy-két irányban adódtak a belföldi viszonylatokban. A felaprózódás óta létrejött hat önálló ország és még több entitás (pl. Koszovó, Boszniai Szerb Köztársaság) egyenként olyan kis területű, hogy *a belföldi kombi szállításhoz a vasút igénybe vétele gazdasági és menetidő hosszúság szempontjából nem ésszerű*, ezért a tengeri kikötőkben ki- és berakott konténereket a logisztikai lánc szárazföldi szakaszain főként közúton szállítják. (A kevés kivétel közé tartozott a Belgrád–Bar viszonylat.) Emiatt a vasúti konténerszállítás inkább csak a nemzetközi tranzitnál jön számításba. Ennek ellenére – részben a rossz állapotban levő utak tehermentesítésének szándékától vezetve – nemcsak a viszonylag nagy területű Romániában, hanem Szerbia-Montenegróban, sőt Horvátországban is folyik – ámbár csak kisebb – konténerek vasúton szállítása REBIS 2003).

A konténerek vasúti szállítása ellen szól némely országban (pl. Macedóniában, Albániában) a közútinál magasabb szállítási díj és a szállítás irányultságában mutatkozó aszimmetria. Ugyanis korunkban az importtal kapcsolatos konténeres szállítás egyes országokban (pl. Szerbia-Montenegróban) akár 80–85%-os részarányt is elér, ezért visszafelé a konténerek többségét üresen kell eljuttatni a kikötőkbe, ami az improduktív költséget növeli. A tengeri és vasúti szállításra egyaránt használt konténerek ma átlagosan nagyobbak, mint évtizedekkel ezelőtt. E miatt a Belgrád–Bar vasút 1960-as és 70-es években épített alagútjainak úrszervénye nem elég magas a nagy tengeri konténerek szállításához.

A nemzetközi kombinált szállítást szolgálják a nyugat-európai, kárpát-medencei viszonylatú konténer irányvonalok (Bukarest–Antwerpen, Bradu de Sus–Regensburg, Bukarest–Sopron, Fiume–Zágráb–Budapest, Zágráb–Graz, de a tranzitálók is, amelyekbe ugyancsak be lehet kapcsolódni. (A törökországi Halkaliból Bukaresten át Bécsbe, illetve egy másik Mainzba tartó, a Horvátországot Graz–Ljubljana felől elérő és Zágrábon, Vinkovcin át a szerbiai Tovarnikon keresztül Belgrádba tartó.)

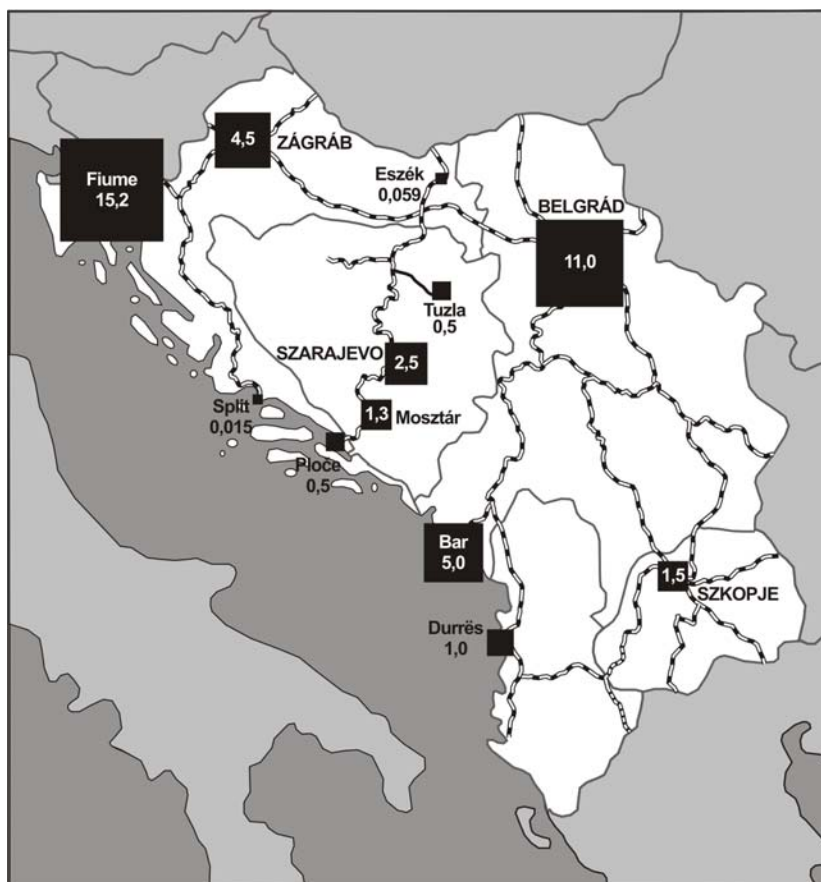
A RoLa szállítás első vonalai a Kárpát-medence és Nyugat-Európa (az ausztriai Wels, az olaszországi Trieszt) felé jöttek létre, de a FÁK államok felé a legutóbbi időkig csak konténerszállítás folyt.

A vasútra alapozott kombi központok az AGTC egyezmény vonalaihoz kötődnek:

- Romániában a regionális kombi központok Bukarest, Konstanca, Craiova és Nagyvárad, ezen felül még 30 kombi terminálon rakodnak;
- Horvátországban öt vasúthoz kötődő nagy konténerterminál működik: Zágráb, Našice, Eszék, Fiume, Split, de további 10 létrehozása szerepel a tervekben (Varasd, Vukovár, Slavonski Brod, Sziszek, Károlyváros, Vinkovci/Spacva, továbbá Pula, Zadar, Šibenik és Ploče kikötőkhöz kötődő);
- Macedónia központi intermodális terminálja Szkopjében működik (15. ábra), míg
- Bulgáriában intermodális terminál Szófiában és Dimitrovrádban létesült.

15. ábra

Néhány balkáni ország multimodális csomópontjának átrakóforgalma 2002-ben, millió tonnában



Forrás: REBIS 2003 adatokból szerkesztette a szerző

A vasút fő partnere Romániában, Bulgáriában, Horvátországban és Szlovéniában a tengerhajózás. A kikötőkön keresztülmenő földrészen belüli konténerforgalom a 20. sz. végéig nagyobb volt, mint a földrészek közötti, a tengerentúli kereskedelemmel kapcsolatos. Az utóbbi években azonban a kínai fogyasztási cikkek (főként ruhaneműk) tömeges importja következtében növekvőben van a más földrészekkel keltett forgalom. Ezt segítik elő a fekete-tengeri (részben vasúti) kompok. Konstancából Poti (Grúzia), Samsun (Törökország), Várnából Iljicsivszk (Ukrajna) és Poti érhető el ilyen módon. E kikötők az EU Traceca programja által támogatott, kiépülőben levő, Közép-Ázsián át a Távol-Keletre tartó Új Selyemút kapui. A vasútra és részben a főutakra alapozott kombinált szállítási vonalak főként a saját tengeri kikötők felé veszik irányukat az utak tehermentesítése érdekében: Belgrád–Bar, Arad–Konstanca (RoRo komp Samsun és Poti felé), Eszék–Fiume, Zágráb–Fiume/Split stb. viszonylatban. (Évi 150 ezer teherautó kerül vasútra.) A kombi vonalak további csoportja a nagy törökországi és görögországi kikötőkbe (Isztambul, Thesszaloniki) tart.

A közlekedési infrastruktúra-fejlesztések kiemelt feladata a kikötők és az azokat kiszolgáló pályák kapacitása közötti összhang megteremtése. Mivel a kikötők távlati forgalmának pontos előrejelzése szinte lehetetlen, a hozzájuk vezető vasúti pályák kiépítésének tervezete több változatban készül. Így pl. a fiumei vasút kiépítésének mértékét már 1998-ban attól függően tervezték meghatározni, hogy lassú, vagy gyors forgalomnövekedés áll-e elő a fiumei kikötőkomplexumban. Amennyiben a kikötői forgalom megkétszereződik akkor a teljes hosszban való villamosítás és kétvágányúsítás a tervezők szerint nem lesz elegendő, hanem alacsony tengerszint feletti magasságban, azaz a mainál sokkal több és hosszabb (talp-)alagutat igénylő, teljesen új pálya építésére lesz szükség Károlyváros és Fiume között, továbbá Gračac és Kaštel Stari között (KALMETA, 2004b). Közben Fiume forgalma 2004-ben meghaladta az évi 10 millió t-át, azaz azt a határértéket, amelytől kezdve már új, nagykapacitású vasút építésére van szükség. Azonban ennek ellenére a folyamatban levő vasúti rekonstrukció még mindig a sok évvel ezelőtti állapotnak (az évi max. 5 millió t kikötői forgalomnak) megfelelően szándékkal folyik.

A legmerészebb tervnek a tengerpart közeli Split–Dubrovnik–Ploče villamosított vasútvonal mutatkozik, mivel ez az épülőben levő autópályával párhuzamos lenne, versenyhelyzetet teremtve.

A folyami szállítást eddig érdemileg nem sikerült bekapcsolni a kombinált szállításba, aminek az egyik oka természetesen a szerbiai Duna hosszú ideig tartó átjárhatatlansága (átmeneti tényező), azonban az igen gyenge kereslet és a legtöbb szállítató célállomás színterének, Nyugat-Európának a nagy távolsága (állandó tényező) még erősebben érezteti a hatását.

5.4. A forgalmi igényektől elmaradó úthálózat az „autókorszakban”

A Balkán szocialista országaiban a közúti közlekedés térhódítása (a vasút rovására) eltérő mértékben és különböző időszakban ment végbe. A gépjármű ellátottság viszonylagos értelemben a bizonyos mértékig a nyugati életformával kacérkodó, az autós társadalom küszöbére az 1960-as és 70-es évek fordulóján eljutott Jugoszláviában (azon belül a szlovén tagköztársaságban, a szerbiai Vajdaságban és Horvátország központi régiójában volt a legjobb. Azóta a fajlagos gépkocsi-ellátottságban a nyugat-balkáni országok (átlagosan) a magyarországi vagy lengyelországi szintet érték el, de a kelet-balkáninak átlaga is meghaladja a FÁK államokét. A 21. sz. elején bő 6,5-szeres a különbség a legjobban ellátott Szlovénia és Albánia között (15. táblázat).

*15. táblázat
A balkáni országok személygépkocsi ellátottságának alakulása
1990–2003*

Ország	Személygépkocsik száma, 1000 db		Növekedés 1990–2003	Az 1000 lakosra jutó személygépkocsik száma 2003-ban, db
	1990	2003	%	
Albánia	5	114	22 700,0	36,7
Bosznia-Hercegovina	225	287	27,6	71,8
Bulgária	1277	2309	88,8	292,3
Horvátország	795	1460	83,7	331,8
Macedónia	231	380	64,5	190,0
Románia	1292	2950	128,3	131,7
Szerbia-Montenegró	1322	1510	11,4	142,4
Szlovénia	578	934	61,6	468,0

Forrás: a nemzeti statisztikai évkönyvek adataiból számította és összeállította a szerző

5.4.1. AZ ÚTHÁLÓZAT JELLEMZŐI. A SZELEKTÍV ÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI STRATÉGIA

A teljes úthálózat hossza az 1990-es években a legtöbb országban keveset változott. Legjelentősebb volt a növekedés Romániában és Macedóniában, miközben Szerbia-Montenegróban, Szlovéniában és főként Horvátországban zsugorodott a hálózat. Az utóbbi jelenség részben a háborús károk, az elhagyott objektumokhoz vezető mellékutak megszüntetésének, részben az adminisztrációs/regisztrációs metodika változásának a következménye. Az 1990-es években az állami tulajdonú hálózat hossza két országban (Albániában, Romániában) megyei/regionális úttá való átminősítésekkel csökkent, viszont Bulgáriában, Horvátországban, Szlovéniában és Macedóniában valamilyen alacsonyabb rangú útból való „előléptetéssel” növekedett (16. táblázat).

A Balkán úthálózatának sűrűsége nagyjából a természeti adottságokat és településsűrűségi viszonyokat tükrözi (elemi keresleti oldalról). Áttételesen

azonban kifejezésre jut benne a gazdasági–kulturális fejlettség is, a fejlesztésekhez szükséges anyagi források megteremtésének esélyét befolyásolva (kínálati oldalról) és egyúttal nagyobb mennyiségi/minőségi elvárásokat keltve (keresleti oldalról). Kizárólag az országos úthálózatokat alapul véve legsűrűbb a hálózata Szlovéniának (773 km/1000 km²), legritkább Albániának (219) és Romániának (308) (16. táblázat).

A hálózat *minősége* a szilárd (különösen a portalan) burkolatú utak részaránya tekintetében a Balkán középső és délkeleti részén még az 1930-as években is nagyjából a nyugat-európai hálózatokra az 1700–1800-as évek fordulójára jellemző (esetenként még korábbi időszaknak megfelelő) viszonyokra emlékeztetett. Albánia (és Bosznia-Hercegovina egyes régiói) mellett a szélsőségesen rossz útviszonyok riasztó példáját mutatta Bulgária, ahol 1944-ben a 22 195 km-nyi országos hálózatból mindössze 493 km-nek volt szilárd burkolata (aszfalt csak 9 km utat fedett), a többit a földutak és az erősen porló/gödrösödő, vizes makadám utak tették ki. Ugyan az 1950-es és 60-as években útépitési kampány bontakozott ki, de még 1974-ben is az országos útállomány fele legfeljebb kavicssal megszórt, javított földút és hengerelt vizes makadámút volt (ALTMANN, 1992).– Legjobb az útburkolat Horvátországban, legrosszabb Albániában. (Az utóbbiban a makadám még mindig elfogadott szint, sok helyen csak ezt célozzák meg a fejlesztések).

Románia úthálózata minőség tekintetében már átmenetet mutat Kelet-Európa felé, mert még mindig 10,8%-ot tesznek ki a burkolatlan, és 29%-ot a csupán kavicssal megszórt földutak és a vizes makadámok. Az állami úthálózat 2/3-a szorul átépítésre, és a hidak fele olyan állapotban van, hogy le kellene zárni a forgalom előtt.

A *gépjárműforgalom* Szerbia-Montenegróban igen erősen összpontosul az autópályákon, ahol átlagosan a főutak városokon kívüli szakaszaihoz (396 jármű/nap) képest az „E” utak nem autópálya szakaszain 4694 jármű/nap, míg az autópályákon 11 896 jármű/nap volt a forgalom 1999-ben. Az úthálózat forgalmi terheltsége a műszaki kiépítettséggel arányos kapacitást meghaladó, túlszűfolttságot okozó forgalom a fővárosok környéki főutakon kívül a nemzetközi kamion-közlekedés, valamint a turizmus által legerősebben igénybe vett korridor főutakon jelentkezik. A IV. korridor Szófia és a bolgár határ között, a X/b korridoron Belgrád és a magyar határ között, és kisebb mértékben Leskovac és Kumanovo között, az Adria-parti úton, valamint Zágráb–Karlovác viszonylatban, az E763-as úton Belgrád és Čačak között (16. ábra). Azonban a főutak forgalmának is átlagosan a 85–88%-át a helyi–kistérségi (vonzáskörzeti viszonylatú) adja, kivételek a határátmenetek közeli szakaszok.

Az úthálózat-fejlesztések stratégiája valamennyi balkáni országban szelektív. *Kiemelkedő támogatottságot élveznek a korridorbeli nemzetközi főutak (amelyek kiépítéséhez európai közösségi források is igénybe vehetők),* miközben a dokumentumok hangsúlyozzák a regionális és helyi úthálózatnak a területi különbségek mérséklésében betöltendő fontos szerepét. A gyakorlatban azonban az útfejlesztési tevékenység megreked a korridor-utaknál, és jobb esetben más főutaknál, miközben az állami és

önkormányzati mellékutak puszta fenntartásához is hiányoznak a források. (Szerbia-Montenegró nemcsak az új autópályák építéséhez, hanem a főutak egyes szakaszainak rehabilitációs programjához is kapott pénzügyi támogatást az EBRD-től már 1987–2002 között, amit a nemzetközi utakra költött, de kevés tapasztalható eredménnyel.)

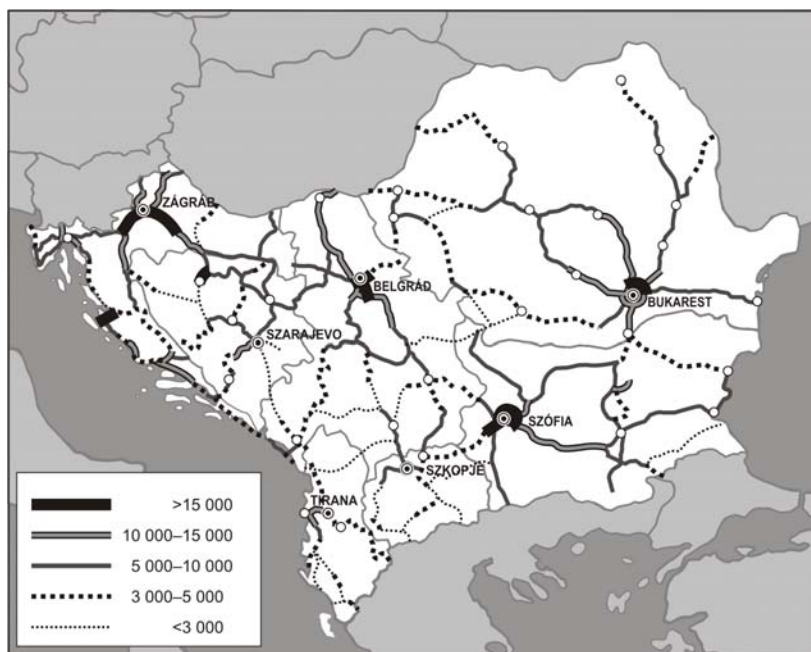
A méltányosság elvének és a területfejlesztési követelményeknek megfelelő tervezetek közé tartozó horvátországi három kategóriába sorolja a fokozottan támogatandó útfejlesztéseket. A horvátországi utügyi szervezet Világbank általi bírálata szerint az ország messze nem költött annyit a meglévő utak karbantartására, mint amennyiről (98 millió \$) a horvát kormány a Világbankkal megegyezett (Transport Development Strategy... 1999).

Bulgáriában már az 1990-es évek derekán komoly feszültséget keltett a teljesen a főutakra összpontosuló fejlesztés, ami ellen valósággal fellázdáltak a területi és helyi önkormányzatok. Az egyoldalú szelektív fejlesztés végső soron az ország logisztikai hálózatának kialakulását késleltette, a meglévők hatékonyságát rontotta, a logisztikai központok területi vonzáskörzetét torzította (DRINOV, 1999).

Különböző időtávlatokra (rövid-, közép- és hosszútávra) szóló úthálózatfejlesztési koncepciókban nincs hiány; ezeket rendszerint egy-két évenként, de legalább is kormányzati ciklusonként átdolgozzák/módosítják. Valamennyi közül a legnagyobbvonalúbb előrelépést a horvátországi közép/hosszútávú közúti beruházási program ígéri. E szerint 2010-ig a GDP 1,7–2,3%-át (átlagosan 2%-át) költik a közúti infrastruktúrára, mégpedig ennek a pénznek a 46%-át fenntartásra, 15%-át modernizációra és rekonstrukcióra, míg 39%-át gyorsforgalmi utak építésére fordítják. E költség-szerkezet arányai megfelelենek a méltányosságnak, azonban a reál-folyamatok alapján nyilvánvalóvá válik, hogy a mérleg a gyorsforgalmi utak felé billen a többi feladat rovására.

16. ábra

A balkáni országok főúthálózatának forgalma 2000-ben



Forrás: BERGER, 2002

Jelmagyarázat: jármű/nap

16. táblázat

A balkáni országok úthálózatának összetétele az utak tulajdonosai/fenntartói és kategóriái szerint

Ország	Év	A teljes úthálózat hossza, km	E b b ő l						Az 1000 km ² -re jutó országos úthálózat hossza 2000-ben, km
			autópálya, km	egyéb út, km	állami út, km	megyei út, km	helyi út	„E” út, km	
Albánia	1990	17 400	-	17 450	7450	10 000	-	-	219
	2000	18 000	-*	18 000	3250	4300	10 480	479	
Bulgária	1990	36 922	273	36 649	2933	3798	29 918	-	336
	2000	37 301	324	36 977	36 977	-	-	-	
Horvátország	1990	32 796	291	32 505	4833	10 085	17 582	2090	492
	2000	28 534	411	28 123	7427	10 499	10 197	1948	
Románia	1990	68 316	113	68 203	10 070	26 967	31 166	-	308
	2000	72 907	113	72 794	9139	35 896	27 759	5572	
Szerbia-Montenegró	1990	46 019	374	45 645	-	-	-	-	319
	2000	45 387	374	45 013	5601	11 351	28 061	2602	
Szlovénia	1990	39 552	228	39 324	4758	9572	2500	631	773
	2000	38 403	427	37 976	5845	13 905	18 226	629	
Macedónia	1990	10 591	83	10 508	862	2822	6824	565	338
	2000	12 666	144	12 522	909	3542	6071	541	

Forrás: Nemzetközi Statisztikai Évkönyv 2002

* a nemzetközi statisztika nem mutat ki autópályát Albániában, de Tirana és Durrës között 2x2 sávós autópályát létezik

5.4.2. GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT

5.4.2.1. A kezdetleges hálózatok kialakulása az 1970-es évektől

Többsávos költséges gyorsforgalmi utak (autópályák/autóutak) építését vagy a forgalmi kapacitás elégtelensége kényszeríti ki (követő jellegű reagálás), vagy az előre jelezhető jelentős forgalomnövekedéstől várható gondok megelőzése érdekében kerül sor létesítésükre (jövőre orientált stratégia). Ezen túlmenően a szűk közlekedésgazdasági, infrastruktúra-üzemeltetési megfontolások mellett megjelenhetnek extern indokok is, mint *pl. a nemzetközi kötelezettségnek való eleget tevés*, vagy a nemzeti presztizs, sőt az élet- és környezetvédelmi szempont.

A Balkánon kezdetben inkább az utóbbi motivációk érvényesültek, mivel a távolsági forgalomhoz (a nagyvárosokból kimenő agglomerációs szakaszok kivételével) a 2x1 sávos főutak még az 1970-es és 80-as években is általában elegendő kapacitásúak voltak. Bővített szélességű (2x1 sávos) autóutak és osztott pályás (2x2 sávos) autópályák építésére az 1970-es évektől alapvetően a tranzitforgalom folyamatossá és gyorsabbá tétele érdekében a transzeurópai *TEM projektbe (ERDŐSI, 2000a) való bekapcsolódással* került sor.

A Balkán szocialista országai közül a legkorábban *Jugoszlávia* ismerte fel az autópályák gazdasági jelentőségét, illetve létesítésük szükségességét mindenekelőtt a tranzitforgalom által legjobban terhelt szakaszokon. Semlegességéből és a KGST-ben csupán megfigyelő minőségéből adódó politikai előnyt Jugoszlávia már az 1970-es években kamatoztatta a nemzetközi pénzintézetek (EBRD, EIB) anyagi támogatásának megszerzéséhez. A Nyugat számára stratégiai fontossága volt a Balkán közepén a tranzit utakat magához vonzó Jugoszláviának, mivel rajta keresztül vezettek a Közél-Kelet felé is az utak.

Jugoszlávia első hosszabb gyorsforgalmi útrendszere *Szerbiában* jött létre. Kétségtelen, hogy szakmai indokok – nevezetesen a forgalomáramlás nagysága és a meglévő főút kapacitása közötti feszültség mérete – is az E70 és E75 kapacitásának radikális bővítése mellett szóltak. Belgrádnál csatlakozik a (Graz–)Maribor–Ljubljana–Zágráb–Belgrád nemzetközi tranzitút a (Budapest–)Belgrád–Niš–(Szófia–Isztambul/Thesszaloniki) főúthoz, így ezek (továbbá a Romániát a Bánság felől Szerbiával összekötő út) forgalma összegeződött a Morava–Vardar-völgyi szakaszon. Nem lehet viszont elsiklani a nem lényegtelen politikai következmények felett: *a jugoszláv föderáción belül politikai téren/katonai potenciál tekintetében túlreprezentált Szerbia „súlyát” most már az autószerádák is növelték.* – A Belgrád–Zágráb–Ljubljana autópálya/autóút a tagköztársaságok székhelyeinek az összekötését szolgálta.

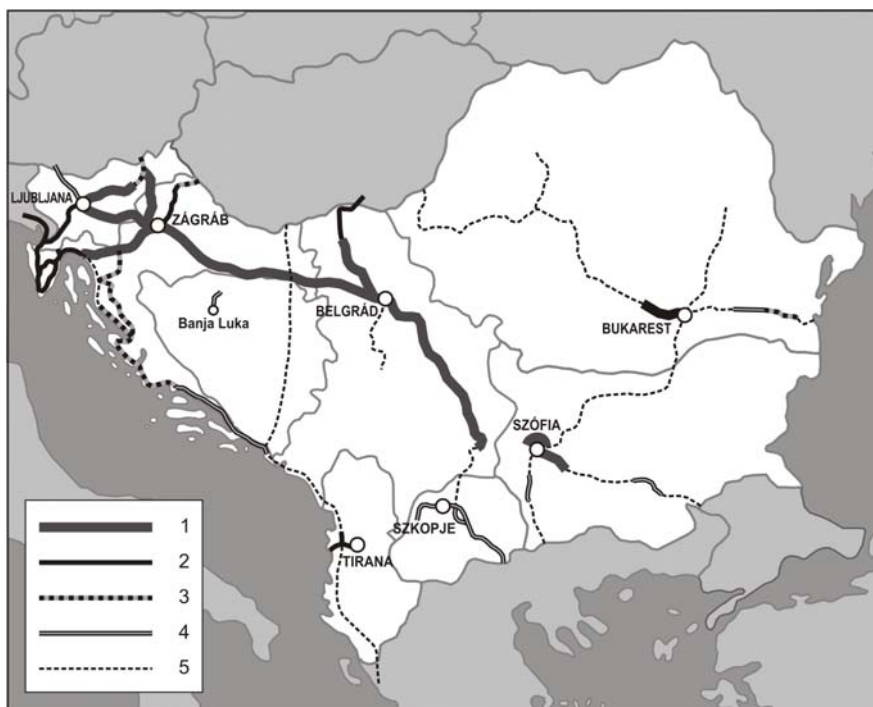
A szerbiai gyorsforgalmi úthálózat első hosszabb tagjai kétféle műszaki norma szerint épültek meg. Autópálya minőségben a horvát határtól, Sremska Mitrovicától Ruma érintésével Belgrádon és Nišen át Leskovacig 380 km hosszúságban. Félautópálya minőségben az (E75 részeként)

Belgrádból É felé Újvidéken át Szabadka, illetve Horgos felé irányulóan 170 km hosszban. Ennek az autópátnak akkor azonban csak a déli része készült el Bácsstopolyáig (BERGER, 2002), míg az É-i, Horgosig tartó szakaszát az 1990-es években – a polgárháború idején – fejezték be. E lépés is ösztönözte a magyarországi döntéshozókat arra, hogy az M5-ös épüljön meg a határig, így létrejöjjön a TEM hálózat megszakítás nélküli főtengelye Szlovákiából kiindulva Magyarországon át a Balkán belső régióit érintve Thesszaloniki és Isztambul gyorsabb elérését lehetővé téve.

Bosznia-Hercegovinában az 1980-as években két nagyváros, Szarajevó és Banja Luka közelében a főutakat (9 km-es, illetve 16 km-es) rövid szakaszokon négysávossá bővítették.

A *Bulgáriát* Ny–K irányban átszelő gyorsforgalmi út ugyancsak a TEM projekt részét képezte, ahogyan folytatása Törökországban is. Ugyan a megállapodás szerint egy időben hozta volna létre mindkét ország a kiemelkedő jelentőségű tranzit utat, de csak Bulgária fogott hozzá. Az 1970-es évek első felében azonban a mindössze félszáz km hosszú Szófia–Pazardzsisz szakasz megépítésére futotta (Shell Autóatlasz 1974), majd a következő két évtizedben az ország legkülönbözőbb régióiban, a nagyobb városokból indított rövid szakaszokkal együtt sem lett hosszabb a hálózata 1990-ig 273 km-nél (17. ábra).

17. ábra
A Balkán országainak autópálya hálózata.



Forrás: különböző autótérképek és tanulmányok adataiból szerkesztette a szerző

Jelmagyarázat: 1 – 1970-es évek; 2 – 1980/90-es évek; 3 – 2000-es évtized első fele; 4 – épülőfélben 2005-ben; 5 – tervezett (közép- és hosszú távon)

Románia 1968–1974 között építette meg a fővárost az autóiipari központ Pitesti várossal összekötő 96 km-es, meglehetősen gyenge minőségű (ma teljes rekonstrukcióra szoruló), utaskomfort létesítményeket teljesen nélkülöző módon a sokáig egyetlen autópályáját. Néhány nagyobb város környéki rövid szakaszokkal együtt a rendszerváltáskor mindössze 113 km autópályája volt az országnak (Statistical Yearbook of Romania, 1991).

A rendszerváltás után (Albánia kivételével) valamennyi balkáni ország kidolgozott gyorsforgalmi hálózatfejlesztési terveket (a nemzeti közlekedésfejlesztési, vagy gazdaságfejlesztési tervek részeként, vagy önálló alágazati közép- és hosszútávú tervként), amelyeket az eltelt közel évtized alatt többször is módosítottak. A nagyobb országok (Románia, Szerbia-Montenegró, Bulgária) távlatilag 1500–3000 km-es, a közepesek (Horvátország) 800–1500 km-es hálózatban gondolkodnak.

Románia 1991-ben kidolgozott hosszú távú, 15 éves (1991–2005. évi időszakra vonatkozó) úthálózat-fejlesztési programja (a 4000 km főút modernizálása mellett) 3020 km autópálya építését is tartalmazta. Az EBRD 275 millió \$ kölcsönére és 85 millió \$-nyi saját pénzforrásra alapozva az 1990-es években két autópálya-lánc prioritizálását hirdette meg a kormányzat:

- a IV. korridorbeli Nagylak–Déva–Nagyszeben–Pitești–Bukarest–Konstanca és
- a IX. korridorhoz kötődő Bukarest–Giurgiu (–Bulgária) irányút (The Europa World ... 2003).

Az országok a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésben *a politikai átalakulás óta elért eredmények alapján* a következő kategóriába sorolhatók:

- Gyakorlatilag *nem épült autópálya*, csupán a legnagyobb városokból kivezető utakat szélesítették ki néhány km hosszban négysávossá Bosznia-Hercegovinában és Albániában. (Boszniában az V/c korridoron Podpugovi és Josanice között – DVZ, 2003. VII. 17)
- *Jelentéktelen építés történt Szerbia-Montenegróban*, ahol Bács-topolyától Horgosig (a magyar határig) meghosszabbították az autót utat, Újvidék térségében pedig megkezdték a négysávossá való bővítését. Hozzákezdtek a Belgrádot elkerülő 38 km-es autópálya félgűrű építéséhez, de forráshiány miatt szünetelnek a munkálatok.
- A korábbi tervek szerint Szerbia-Montenegrónak 1998-ban már 420 km autópályája és 220 km félautópályája lett volna. A 2000. évi nemzetközi statisztika ezzel szemben 374 km autópályát mutatott ki. Így is – „a vakok között a félszemű is király” alapon – az *egykori szocialista országok között a legsűrűbb hálózattal rendelkezők közé tartozik* (egyes statisztikák szerint 6,2 km/1000 km², 61 km/1 millió lakos). Ugyancsak szerény mértékben gyarapodott Románia is, ahol a Konstanca és Bukarest közötti pálya néhány rövid szakasza elkészültének köszönhetően alig 200 km-t ér el 2005-ben a négysávossá

utak hossza. – Ugyan 1991-ben megkezdődtek a munkálatok a Fetesti–Csernavoda 17 km-es szakaszon, 2005-ben ezen kívül még csak egy hasonló hosszúságú szakasz (Bak–Fundulea–Lehlu) üzemel a leendő konstancai pályából (DVZ 2004. szeptember 3). A fővárosból D-felé tartó pálya építése meg sem kezdődött. Bulgária a rendszerváltás óta csupán szépített (az 1990. évi 273 km-ről 2000-re 420 km-re módosult, félautópályákat is magába foglaló) hálózatával. Az utóbbi években némileg meggyorsultak az építkezések.

- Viszonylagos értelemben figyelemre méltó *Macedónia*, ahol 1990 óta megkétszereződött a gyorsforgalmi úthálózat hossza, de a növekmény nem éri el a száz km-t (Statistical Yearbook of Macedonia).
- *Bosznia–Hercegovina* V/c korridorhoz tervezett autópályájának első 11 km-es szakasza Podpugovi és Josanice között 2003 nyarán elkészült (Teilstück... 2003).

5.4.2.2. Az egyes országok folyamatban levő és tervezett hálózatfejlesztése

A jelenleg több országban folyamatban levő autópálya-létesítési munkálatok többsége az 1990-es években többször módosított, valamint a 21. sz. elején meghirdetett új terveknek megfelelően történik. Romániában az országos úthálózat-fejlesztési tervbe (mely a 15 ezer km állami főúthálózatból 9 ezer km rekonstrukcióját és 3000 híd átépítését is tartalmazza) integrálódik a gyorsforgalmi út/autópálya építés is (*Straßenbau...* 2003).

A Magyarországot Dél-Erdélyen, a Havasalföldön és Dobrudzsán át a Fekete-tengerrel összekötő, tervezett IV. korridor autópályán 2005-ben elsősorban a Konstanca–Bukarest pálya építésének befejezésére koncentrált a kormányzat, de megkezdődött a Bukarest–Ploiești–Brassó pálya építésének előkészítése és a főváros körüli gyűrű egyes szakaszainak az építése is. 2009-re kellene megvalósulnia a tervek szerint az autópályák és négysávos főutak alaphálózatának (18. ábra).

18. ábra
Románia 2009-re tervezett gyorsforgalmi úthálózata



Forrás: Románia Nemzeti Úthálózatfejlesztési Terve 2000

Jelmagyarázat: 1 – autópálya; 2 – négysávos főút

A mindenkori román kormányzat kizárólag a PEN korridorokba sorolt pályák építését támogatja anyagilag. Ambivalens a viszonya viszont az egyéb nemzetközi autópályákhoz, így az Észak-Erdélyen át Magyarországra tartó, Brassó–Kolozsvár–Bors–Ártánd irányúhoz is. A 2000-es évek elején a kormány megengedő magatartást tanúsított az amerikai Bechtel International vállalkozásával szemben. 2004 nyarán meg is kezdődött az építés, de hamarosan felfüggesztették a további munkálatokat. Az eredeti terv szerint a 4 sávos (415 km hosszú) pálya Brassó, Fogaras, Segesvár, Marosvásárhely, Kolozsvár, Nagyvárad közelében vezetne. A főút hegyvidéken átvezető legmagasabb pontja 1000 m körüli. Több szakaszon egyidőben végzett szimultán építésre számítottak a tervezők. Először a Kolozsvár–Nyugat-Aranyosgyéres (Câmpia Turzii) szakasz épült volna meg a Berettyószéplak (Suplacu de Barcău)–Bors szakasszal együtt (World Highways 2004. p. 20). Az erdélyi magyarság anyaországgal való kapcsolattartása szempontjából is nagyfontosságú infrastruktúra megépülésének időpontja (az eredeti 2012/15 évvel szemben) egyelőre bizonytalan.

Szerbia–Montenegró az autópálya-hálózatát középtávon a IV. korridorbeli kötelezettségének megfelelően Nistól–Dimitrovgrádig (a bolgár határig) tartó 80 km-es, továbbá a Leskovac és a macedon határ közötti 25 km-es szakasszal kívánja bővíteni. Mindkét szakaszon főként a meglévő kétsávos autótút szélesítésével és nyomvonal-korrekciókkal tervezik a kiépítést megoldani, azonban a szűk völgyekben (különösen a déli Grdelicka-szakadéokban) igen magas (270 millió eurót kitevő) költségekkel kell számolni a műtárgyak (alagutak, hidak) sokasága miatt. A bolgár határig való eljutás a pályával 527 millió euróba kerül. A távlati tervekben szerepel a Belgrádot a montenegrói tengerparttal összekötő, valamint a Vajdaságot átszelő Szabadka–Pozsega autópálya építése is, melynek északkeleti folytatása átszolgálna Romániába, Temesvárt megcélozva. A kormányzat a hálózatfejlesztéshez csak nagyon korlátozott mértékben lesz képes hozzájárulni, ezért az új pályák kevés kivétellel koncesszióba adással létesülnének (Serbien... 2005).

Bulgária az 1990-es évek végén kidolgozott középtávú (2005-ig tartó) gyorsforgalmi úthálózati terve a következő fejlesztésekkel számolt:

- a PEN VIII. és IV. korridorok részét alkotó, Szófia és Burgasz közötti „Trákia” autópálya még hiányzó, 193 km hosszú, Oriszovótól Burgaszig tartó szakaszának megépítése 2003 végéig. (Létesítési költsége 475 millió \$.)
- Az előbbiből kiágazó, a IX. PEN korridorhoz tartozó, Kapitan Andrevo-n keresztül Törökország felé tartó „Marica” autópálya,
- A Szófiából Görögország felé tartó IVc. korridorhoz tartozó „Sztruma” autópályája kétharmadának megépítése. (2004 elején e korridor kiépültsége volt a legnagyobb mértékű.)

Törökországnak és Görögországnak az EU törzsterületről való elérhetősége szempontjából való kiemelkedő transzeurópai fontosságuk miatt a „Marica” és „Sztruma” sztrádák finanszírozásának oroszán részre az uniós előcsatlakozási alapból, az ISPA-ból történik. A nagy ívű tervekből azonban csak szerény hányad valósult meg. Több helyen megjelentek az autópálya „embriók”, de még nem alkotnak összefüggő hálózatot. Távlati tervekben (valamikor 2010 után) szerepel az ország második északi Ny–K irányú főtengeleként értékelt, Szófia és Várna közötti, 424 km hosszú Hemus autópálya megvalósítása. Némely tervváltozat szerint a hálózat tagja lesz a 85 km hosszú, 260 millió \$-ba kerülő Várna–Burgasz autópálya is (Megvalósulása viszont azzal jár, hogy lekerül a napirendről az azonos viszonylatú új vasút építésének terve.

A bulgáriai autópályák átlagos fajlagos létesítési költsége várhatóan kilométerenként 2,5–3,0 millió \$ között alakul. A 0,10 \$/km nagyságrendű úthasználati díj nem fedezi a beruházás költségeit (még fél évszázad alatt sem), csupán az üzemeltetést és karbantartást (KRASTANOV, 2005).

A kicsiny és szegény *Macedónia* abban a kedvező helyzetben van, hogy fővárosánál keresztezi egymást az É–D irányú X. és a K–Ny irányú VIII. korridor két főútja (E75 és E65), ezért uniós, valamint amerikai anyagi

támogatással (továbbá görög tervezőirodák műszaki segítségével) megkezdődött a gyorsforgalmi utakká való kiépítésük.

Elsőbbséget élvez az É–D-i Vardar-völgyi autópálya befejezése és csatlakoztatása a határig kész görög hálózathoz. Ezekből 2005-ben a K–Ny-i VIII. korridor gyorsforgalmi útjának ügye azért kritikus uniós szempontból, mert nem érint EU tagállamokat. (Bulgária is csak előcsatlakozási fázisban van.) A Macedónián belüli 317 km-es útvonalból csak 88 km-t terveznek autópálya minőségűre kiépíteni, a többi szakasz jó minőségű (általában 2x1 sávos) autót út lesz. Szkopjéből az Albánia felé vezető E65-ös főúton – Tetovóig – 2005-ben befejező munkák folytak (GREEMAN, 2004).

Az egyik legfontosabb új koncessziós út az ország központjában levő Velestől Prilepig tart. Ez gondoskodik egy kiágazó útról, X/c. korridor néven, az E75 főúttól kiágazva az Észak-Görögország felé jelenleg épülő határátkelő, Kremenicán át.

Szlovénia a jobb anyagi kondíciók ellenére Horvátországhoz képest lassabb ütemben építi autópálya-hálózatát. Az 1998. évi kormányprogram alapján 2004-ben a hálózatnak már 519 km hosszúnak kellett volna lennie (Project... 2003), ezzel szemben 2002-ben 427 km-t regisztráltak.

5.4.2.3. A horvátországi autópálya-építési „csoda”

A közlekedési hálózat kiépítésének Horvátországban minden más állami feladatot megelőző elsőbbsége van

- egyrészt az ország igen jelentős tranzitpotenciálja értékesülésének (és a nemzetközi kötelezettségek teljesítésének) érdekében,
- másfelől az ország régiói közötti összeköttetések jól funkcionáló nemzeti rendszerre fejlesztése, az országon belüli kohézió erősítése céljából, és ezzel az egyes régiók közötti (az elmaradott térségek népessége részéről nehezen tűrhető) különbségek mérséklése érdekében, azaz területfejlesztési szempontból (KALMETA, 2004b).

Az útépitésekre irányuló megkülönböztetett kormányzati figyelem jele, hogy az 1990-es évek derekán meghirdetett állami infrastruktúrafejlesztési program 15 projektjéből 8 tárgya a közúti közlekedés (közülük öt autópálya építés), egy a belvízi hajózásra, kettő a vasúti közlekedésre irányul.

Ha Horvátország az 1990-es évek elejére jellemző ütemben, azaz évi 15 km-es építési teljesítménnyel beérte volna, úgy háromnegyed évszázadra lett volna szükség a tervezett hálózat teljes megvalósításához. *Kormányhatározat* született ezért a fejlesztés többszörösre való gyorsítására. A horvát vezetés felismerte, hogy az ország bevételeinek két rangos forrása a különlegesen jó idegenforgalmi adottságú tengerpart idegenforgalmi értékesítése és a kikötőkön át áramló tranzitból származó bevétel lehet. A lehetőség kihasználásának azonban elengedhetetlen feltétele a tengerpart gyors elérhetősége. Ennek érdekében összpontosított a közlekedési kormányzat a magyar határtól Splitig, illetve Fiuméig tartó autópályalánc teljes hosszban való befejezésére, de folytatták a munkálatokat a Zágrábot Mariborral (és ezáltal Grazzal), valamint Fiumét Szlovénia déli részén át Trieszttel összekötő, nemzetközi hálózatot erősítő pályákon. Tovább épültek a külföldi turisták

által ugyancsak felkapott Isztriának a Pulában összefutó autópályái is (19. ábra). Mind az ország nagyságához, mind gazdasági potenciáljához képest (nem beszélve az igen nehéz terepviszonyokról) az 1990-es évek végétől 2005-ig Horvátország egész Kelet-Európában példátlan gyorsasággal fejlesztette autópálya-hálózatát (1990-ben 269 km, 2001-ben 430 km, 2005-ben már 930 km autópályája volt, a növekedés az utóbbi időben elérte az évi 25–28%-ot – Road Policy... 2005).

Az egyes autópályák 2005. évi készütségi foka jól tükrözi a közlekedés-politika által meghatározott prioritásokat, az ebből adódó sorrendet. A PEN korridorokhoz igazodás nem teljesen szoros. Következetesség csak az Vb. korridorhoz tartozó fiumei autópálya kiépítésében tapasztalható. Az igen erősen előnyben részesített Karlovác–Split–Dubrovnik autópálya már nem része a helsinki folyosóknak, viszont az Vc.-hez tartozó É–D irányú Pélmonostor–Eszék–Svilaj és a tengerpart közeli Mali Prolog–Ploče pályához (összesen 102 km) még hozzá sem kezdtek, holott 2003-ban a horvát kormány ígéretet tett a magyar kormányynak a minél előbbi megépítésére. A kifejezetten belföldi összeköttetést szolgáló, a fővárost az ország egyik legnagyobb ipari/logisztikai központjával, Sziszekkel összekötő „szárnypálya” építése még ugyancsak várat magára (19. ábra). A spliti pályát Fiumével összekötő (Kvarnerói-öböl menti) és a Fiuméből Szlovénia déli régiója felé tartó 98 km-es A6 autópályából mindössze 6 km épült meg.

19. ábra
Horvátország autópálya-hálózata



Forrás: szerző szerkesztése

Jelmagyarázat: 1 – 2001 előtt épült autópálya; 2 – 2001 előtt épült félautópálya; 3 – a 2000-től autópályává átépített félautópálya; 4 – 2001-től átadott 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 vonal változat

Az egyes autópályák fajlagos (egységnyi hosszra számított) *beruházási költségei között 2,36-szoros különbség van.* Legkevesebbe kerülnek az isztriai, legtöbbször a nehéz (magas) hegyvidéki terepen nagy műtárgyak segítségével áterőltetett, a Karszthegységen és a Velebiten átvezetett, Dalmácia tengerpartja felé tartó, a Kvarnerói-öböl menti meredek partba bevájt, valamint a Zágrábtól Macelj (Maribor) felé középhegységi terepen épülő autópályák. A létesítés költségét még más tényezők (műszaki normák, üzleti

alkuk, a finanszírozás módja, konstrukciója) is befolyásolja (Motorways... 2004).

Horvátországnak már 2005-ben olyan főváros központú autópálya hálózata volt, amely

- belföldi viszonylatban lehetővé teszi Zágráb és a többi országrész közötti, továbbá a nyugati, déli, középső és északi országrészek (Isztria, Dalmácia, Szlavónia stb.) közötti gyors közlekedést;
- „élő” kapcsolatban van a szomszédos országokkal (Szerbiával Belgrád felé, Szlovéniával Ljubljana, illetve Koper/Trieszt felé),
- potenciális kapcsolattal rendelkezik Magyarország felé Muracsánynál (Goričan-nál, a határig kiépült pálya várja az M7 csatlakozását Letenye felől), és Észak-Szlovéniával (a Krapináiig kész A2 csupán 28 km-nyi továbbépítés árán elérheti a határt).

Természetesen nincs autópálya-kapcsolat Bosznia-Hercegovinával, ahol még nem indult meg a szisztematikus autópálya építés. Viszont a Szlavónia déli peremén, a Szávával párhuzamosan haladó autópályára Bosznia felől több helyen adódik csatlakozási lehetőség.

Szakmai körökben felmerül a kérdés, hogy *Horvátország autópálya-hálózatának szinte robbanásszerű fejlődése sikertörténet-e, vagy gazdaságtalan beruházás?* Az előbbi tények alapján műszaki szempontból egyértelműen sikertörténetről van szó. A történet paradoxona, hogy ha a horvátok hallgatnak a nemzetközi szervezetek, pl. az Ütügyi Világszervezet (IRF), illetve a Világbank tanácsadóira, akkor ma több száz km-rel kevesebb autópályával kellene beérniük. Az IRF 2003 őszén aggodalmát fejezte ki az ambiciózus autópálya-beruházásoktól várható eladósodás miatt. Intelmei szerint a továbbiakban

- csak ott építsenek autópályákat, ahol a forgalom nagysága kifejezetten indokolja (a megalapozatlan hosszú távú terveknek nincsen igazi gazdasági alapja).
- Horvátország csak akkor lesz képes az autópálya-beruházások teljes hasznát learatni, ha a határátkelőhelyek képesek jól ellátni feladatukat.

Az aggodalomhoz kötött bírálat mellett az IFR ugyanakkor egyértelműen elismerte az autópálya-építés különleges gazdasági fejlesztő hatását. Véleménye szerint az autópálya építés a horvát gazdaság 2000. évi „megugrásának” legfontosabb tényezője volt (Road... 2003).

A Világbank számításai szerint a horvát sztráda-hálózat a nyugat-európaihoz képest hatszor gyorsabban épült és erre a GDP 2%-át fordította déli szomszédunk. (Kelet-Európa országai átlagosan a GDP 1,3–1,6%-át költötték közlekedési célokra, míg magára a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére csak 0,1–0,7%-át.) A szakértők úgy ítélték meg, hogy az ország gazdasági fejlettségéhez és a valós közlekedési igényekhez képest is pazarlóan nagy ez a hányad. Nem vették figyelembe, hogy a Nyugat-Európával való összehasonlítás nem éppen korrekt, hiszen ott lényegében kész a hálózat, csak kiegészítő építkezések folynak.

A világbanki támogatástól elcsúszva és a PHARE alapra, valamint más uniós segítségre, illetve szupranacionális szervezetek anyagi támogatására nem számítva, a horvát kormány mégis megépítette már 2004-re a magyar határig, 2005-re pedig Splitig a pályaláncot, mert egyrészt számított annak forgalmat gerjesztő és területfejlesztő hatására, továbbá ezzel Magyarországot is a csatlakozó M7 építésének meggyorsítására készíteti. Mindkét szempont, illetve érv távlati, de egyben pragmatista gondolkodást tükröz.

Kétségtelen, hogy Horvátország számára az autópálya-építésen kívül egyszerűen nem volt alternatívája a dalmáciai üdülőzóna felvirágoztatásához. Amióta ugrásszerűen javult Észak- és Közép-Dalmácia elérése, az ingatlanok értéke érzékelhetően nagymértékben növekedett, a vendégek száma 15–30%-kal nőtt Horvátország tengerpartján „aranybányájában.”

5.4.2.4. *A különleges fontosságú Zágráb–Split autópálya vonalazásának külpolitikai és területfejlesztési vonatkozásai*

Az ország legrangosabb útépitési tervével, a Zágráb–Split autópályával kapcsolatban az 1990-es években politikai döntés született a vonalvezetéséről. Több vonalváltozat közül kellett választani.

- Rövidsége miatt a közép-dalmát tengerpart eléréséhez a legkedvezőbbnek (és bizonyos szempontból a leggazdaságosabbnak) a Zágrábtól KDK-re Sziszekig tartó, onnét déli irányban a bosnyák határon, Bihaćon át mintegy 40 km hosszban a szomszédos ország területét igénybe vevő változat mutatkozott, amely az Una-völgyben továbbhaladva lépte volna át ismét a horvát határt (19. ábra). Ezt a variánst azonban nemzetbiztonsági megfontolásból elvetették, arra hivatkozva, hogy e stratégiai fontosságú „fő ütőeret” bármikor megszakíthatják a horvátellenes boszniai muszlimok, akiknek fő fellegvára éppen Bihać.
- Olyan döntés született, hogy az autópálya vonalát mindenképpen Horvátország területén belül maradván meghatározni. Kétféle elképzelést kellett ütköztetni.

Az egyik a bosznia-hercegovinai határhoz viszonylag közeli és a tengerparttól eléggé távoli *hegyvidéken* átvezetendő vonalvezetés mellett érvelt azzal, hogy ha a Zágráb–Fiume pályából Károlyvárosnál ágaztatják ki a Knin felé tartó pályát, ez lehet a legrövidebb út Split eléréséhez. Azonban a magas hegyvidéki terep leküzdésének riasztó költsége és ritkán lakottsága, a kevés felfűzhető jelentősebb város e nyomvonalváltozat ellen szólt (19. ábra).

A másik szakmai csoport viszont a *tengerparthoz közeli vonalvezetés* előnyeivel érvelt. Főként azzal, hogy olyan jelentős tengerparti városok számára is biztosítja a hálózathoz kapcsolódást, mint Zadar és Šibenik, nem beszélve a dalmáciai idegenforgalom érdekeiről. Végül *e változatot fogadta el a kormány* (BÜSCHENFELD, 1999; Zagreb–Split... 2003).

E változat további előnye, hogy Žuta Lokvától részét képezi a régóta tervezett Fiume–Dubrovnik „Adria” autópályának, és a legújabbban az EU

által szorgalmazott, Trieszttől a dalmát montenegrói és albániai tengerpart közelében, majd Görögország nyugati hegyvidéki peremén Igumenitszáig tartó peribalkáni „Adria–Jón autópályának” (AIH). Ebből a 6 országot érintő pályarendszerből 590 km jutna Horvátországra. A DK-Európa gazdasági újjáépítéséhez jóváhagyott Délkelet-Európai Stabilitási Paktum keretéből közösségi támogatást is kilátásba helyezett az EU (The Adriatic–Jonian... 2004).

5.5. A tengerhajózás

A tengerhajózás feltételei szempontjából nem feledhető körülmény, hogy a balkáni országok beltengerek (Adriai-tenger, Fekete-tenger), illetve mellék-tenger (Jón-tenger) mellett fekszenek. Ugyan mélyvízű kikötőik képesek óceánjáró hajókat is fogadni, ennek ellenére, a világkereskedelemben meghatározó szerepet betöltő tengerhajózásnak a hatékonyság érdekében hierarchikusan (a *hub and spoke* modell séma alapján) kialakított hálózata elsősorban a Földközi-tenger nagy csomóponti kikötőivel való (kétirányú) kapcsolattartás, ráhordó/elhordó szerep hárul. Emellett – természetesen – a hajózásban jelentősebb szerepet játszó valamennyi ország törekszik arra, hogy a világtengerek távoli kikötői felé is mennél több közvetlen hajójárata legyen. Erre azonban saját flottájának hajói közül csak kevés alkalmas, így inkább az idegen hajókkal megvalósuló interkontinentális szolgáltatásokra hagyatkozhatnak.

A rendelkezésre álló adatok alapján Szlovénia kivételével valamennyi balkáni országban a regisztrált hajók száma és hordképessége lényegesen (Albánia esetében többszörösen) meghaladja a ténylegesen az ország (hajózási társaságainak) tulajdonában levőket. Ez az arány arra utal, hogy a balkáni országok is hajlandók olcsón regisztrálni idegen hajókat, azaz besorolhatók az „olcsó lobogójú” országok közé. Még az idegen hajókkal együtt is a balkáni országok kereskedelmi flottái európai viszonylatban a kisebbek közé tartoznak, mind darabszámban és az abszolút hordképesség (hajótérben), mind a fajlagos mutató (az egymillió lakosra jutó hajótér mérete) alapján. (Nemcsak a tengerhajózásban hagyományosan jó helyzetben levő és még ma is neves Görögországtól, hanem még Finnországtól is elmaradnak.) A nemzeti flották az idegen hajókkal történt kiegészülésük ellenére az 1980/90-es évek fordulójához képest kisebbedtek a gazdasági dekonjunktúra és még inkább a fuvarpiaci versenyképtelenség következtében.

A fajlagos hajótér tekintetében az átlagos hajónagyságbeli különbségek következtében jóval nagyobb a szóródás, mint a flották fajlagos szállítási tevékenységében. Annyi mindenestre kitűnik az adatokból, hogy a tengerhajózáshoz legjobb természeti adottsággal (a messze leghosszabb tengerparttal, a legtöbb kikötővel) rendelkező Horvátország kiemelkedik a szerény flották „mezőnyéből” (17. táblázat).

A flották funkcionális összetételben ugyan lényegesen különböznek, azonban specializációról nem lehet beszélni. Nyersolaj szállító tartályhajói Bulgáriának és Horvátországnak vannak, míg a kőolajból nagyobb részt

önellátó Románia főként olajtermék-szállító hajókkal rendelkezik. Vegyi anyag szállító hajók viszont mindhárom ország flottájában található. A meghatározó hajótípus azonban természetesen a száraz ömlesztett áruk szállítására berendezett. Közúti járművek fuvarozására rendszeresített RoRo hajók, továbbá utasokat és járműveket egyaránt szállító hajók jelen vannak Bulgária, Románia és Horvátország, kifejezetten utasszállító hajók pedig (Albánia kivételével) valamennyi balkáni ország flottájában.

5.5.1. A GATEWAY SZEREPÉRT FOLYTATOTT VERSENY AZ ADRIAI- ÉS A FEKETE-TENGER PARTJAI, VALAMINT AZ ISZTRIA KÖRNYÉKI KIKÖTŐK KÖZÖTT

Az 1980-as évekig, de főként a rendszerváltásig – kiterjedt mögöttes területek számára jelentős tranzittevékenységet az Adria északnyugati kikötői folytattak. Alacsony volt a tranzitforgalom aránya a dalmáciai és montenegrói partok, valamint a Fekete-tenger bulgáriai és romániai kikötőiben. Albániában csak elvétve fordult elő a kikötőkben tranzit-szállítvány. Ugyan Konstanca forgalma az 1970/80-as években is felülmúlta az Isztria környéki jugoszláv kikötőket, és a bulgáriai kikötőkben is több árut rakodtak, mint Splitben, Pločében vagy Barban, de a forgalmat túlnyomóan Románia külkereskedelme keltette a megalomán iparosítás igényeinek kielégítésére törekedve. (E törekvést a „Kelet-Európa Rotterdamjának” szánt szerep demonstrálta az elméretezett kőolaj finomítás és petrokkémiai ipar óriási olajszükségletének Líbiából, majd más régiókból származó importtal való biztosításával.) Bulgária külkereskedelme is mind nagyobb feladatot rótt a kikötőire.

17. táblázat

A balkáni országok tengeri flottájának és kikötőállományának főbb abszolút és fajlagos adatai 2001-ben

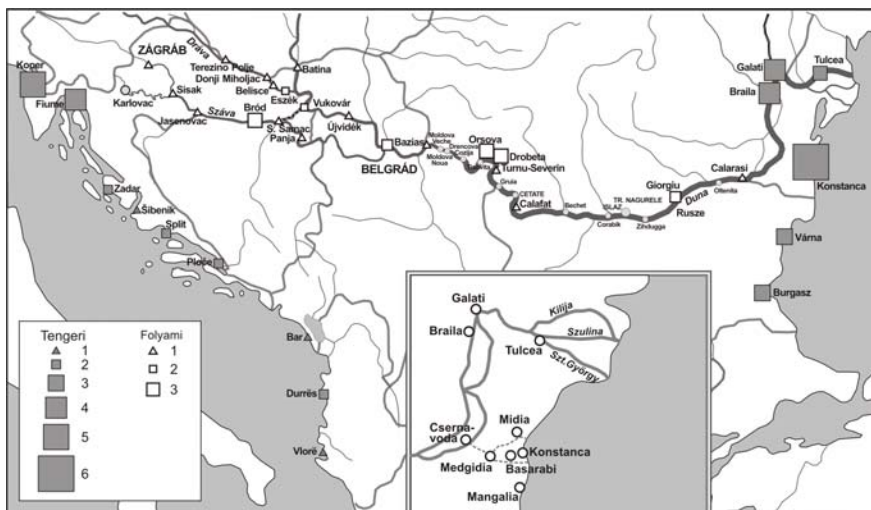
Ország	Kereskedelmi flotta		Szállítási teljesítmény				Az 1 millió lakosra jutó		Átlagos hajó-nagyság, grt
	hajó db	hord-képesség, 1000 grt	berakott, 1000 t	kirakott, 1000 t	összesen, 1000 t	kikötő hajók, millió grt	hajótér, 1000 grt	szállítási teljesítmény, t	
Albánia	33	25,2	132	2424	2556	-	8,2	83,3	764
Bulgária	172	955,3	-	-	16 227	-	127,0	2161,0	5554
Horvátország	243	775,2	5847	6815	12 662	30,6	177,4	2897,0	3190
Románia	240	637,7	12 648	12 828	25 476	-	32,1	1213,7	2807
Szerbia-M.	7	3,5	820	1320	2140	-	0,323	209,1	1168
Szlovénia	10	19,0	180	2791	2971	-	9,45	1486,0	189
Finnország*	284	1595,0	39 634	44 896	84 530	29 246	305,6	16 193,0	5616
Görögország*	1529	2678,2	21 356	38 549	59 905	87 867	233,7	5227,0	1752
Grúzia*	201	276,6	-	-	-	-	56,6	-	1378

Törökország*	1146	5896,7	25 476	77 916	103 392	-	86,4	1514,0	5146
---------------------	-------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------	-------------	---------------	-------------

** összehasonlításként*

Forrás: Shipping Yearbook 2002, Statesmans Yearbook 2004 alapadataiból számította és összeállította a szerző

20. ábra
 A Balkán jelentősebb tengeri és folyami kereskedelmi kikötői és a Duna torkolat kikötőinek elhelyezkedése.



Forrás: nemzeti és világszervezeti statisztikai évkönyvek, tanulmányok és honlapok adataiból szerkesztette a szerző

Jelmagyarázat: a kikötők forgalma millió tonnában 2004-ben.
 1 – <1; 2 – 1–2; 3 – 2–10; 4 – 10–15; 5 – >50

A rendszerváltás utáni gazdasági átalakulással mind az Adriai- és Jón-tenger, mind a Fekete-tenger partján kisebb-nagyobb mértékben csökkent a balkáni országok külkereskedelme által keltett forgalom, így a kikötőkben a gazdaságossági mutatóikat erősen rontó rakodási kapacitásfeleslegek jöttek létre, ezért minél több tranzitforgalmat igyekeztek maguk felé vonzani. A délszláv polgárháború, majd a NATO bombázások miatt a dalmáciai kikötők többségében azonban alig volt átmenő forgalom századunkig, de az Isztria környékiek tranzitjára sem maradtak teljesen hatás nélkül az 1990-es évek háborús események.

A fekete-tengeri kikötők igyekeztek kihasználni a helyzetet és a lehető legtöbb fuvar megvásárolni az adriaiaktól. E törekvés különösen akkor járt sikerrel, amikor a Kis-Jugoszlávia elleni embargó idején még a Thessaloniki felé irányított tranzitszállítmányok is kénytelenek voltak Románia és Bulgária felé fordulni. Konstancában annak ellenére lett magasabb a tranzit volumene (és egyúttal aránya is) az 1970/80-as évekhez képest, hogy a dunai vízi út legtöbbször csak a szerbiai szakaszig volt járható. A kikötő vonzáskörzetével való kapcsolat letéteményesévé a vasúti és főként a közúti szállítás vált. Bulgária tengeri kikötőinek némileg ugyancsak megemelkedett tranzit hányada természetesen kizárólag a szárazföldi közlekedésre volt utalva.

Közép-Európa – kiváltképpen a Kárpát-medence – már a 19. sz.-tól keresi a tengerentúli gazdasági–kereskedelmi kapcsolatokhoz legjobban megfelelő kapu szerepkörű partot, illetve kikötőt. Például a történelmi Magyarország gazdasági köreiben még az 1850-es és 70-es években is felmerült a „Fiume vagy Konstanca?” kérdés. A dilemma ugyan Fiume javára akkor megoldódott, de a legkülönbözőbb események okán Kossuth klasszikus mozgósító szándékú felhívása („Tengerre magyar!”) időről-időre kiegészül a további kérdéssel: „De hol?” Többször is kialakult a legutóbbi időkben olyan helyzet, hogy Magyarország kénytelen volt a közeli Isztria környéki kikötők helyett Konstancát igénybe venni külkereskedelmének bonyolításához, főként vasúti szállítási kapacitásgondok miatt. Ma még a fekete-tengeri romániai és bulgáriai kikötők inkább csak kiegészítő, vagy „tartalékkikötő” szerepet játszanak Magyarországnak, Szlovákiának és Kárpát-Ukrajnának számára. Távolatlag azonban Konstancának megvan az esélye arra, hogy a bolgár kikötőkkel együtt felzárkózzék az északnyugat-adriaiak mögé, különösen akkor, ha az Új Selyemút európai forgalmi kapu szerepét képesek lesznek a román és bolgár kikötők betölteni a Fekete-tenger keleti/északkeleti partjával összekötő – már működő és tervezett – komponnalakkal.

A rendszerváltástól megkezdődött az adriai kikötők forgalmi jelentőség szerinti differenciálódásának legújabb felvonása, amely elsősorban az Isztriai-félsziget „tövében” elhelyezkedő Koper és Fiume viszonylagos prosperitásában és a többi (közép- és dél-dalmáciai) kikötő jelentőségvesztésében mutatkozik meg. E folyamat okai közül az első helyre a kikötők és az őket éltető mögöttes tápláló háttérterületek között közlekedési kapcsolatokat teremtő infrastruktúra minősége és gazdaságossága kívánkozik. A további tényezők közé tartozik a hagyományos nagyságrend, amely a tengeri szállítási kínálatot viszonylatok, gyakoriság és járatfajták (menetrendszerinti, alkalmi stb.) szerint befolyásolja.

A versenyképességet befolyásoló szolgáltatások színvonala, megbízhatósága nem kis mértékben függ a kikötők kiépítettségétől (közelebből az infrastruktúra és szuprastruktúra színvonalától), teljesítőképességétől, de ez önmagában nem meghatározó tényező.

A délszláv polgárháború befejezése óta eltelt jó néhány év szárazföldi forgalmának irányok szerinti megoszlása, a kikötők forgalmának alakulása azt mutatja, hogy a délszláv térség kikötői forgalmának kiegyensúlyozottabbá tételével kapcsolatos „jóhiszemű” szándékkal szembemenő, szinte kizárólag a piacgazdaság által megkívánt hatékonyságra alapozott *reálfolyamatok következtében nem működik a „területi logika”*. Nevezetesen a *forgalmat keltő területek nem részesítik előnyben a legközelebbi kikötőt* (pl. Jugoszlávia idején a szerbiai területek és Montenegró számára létrehozott bari kikötőt) még akkor sem, ha azt kifejezetten az „ő kedvükért” létesítették az egykori regionális fejlesztéspolitikai megfontolásokból. Hiába szánták egykor Pločét a szomszédos Bosznia-Hercegovina tengeri kijáratának, mert a 21. sz. elején még a korábbi gyenge forgalmának is csak a töredéke megy át rajta. Ugyanakkor e szárazföld belsejében fekvő köztársaság tengeri forgalmának több

mint 90%-a olyan távoli kikötőkön át áramlik, mint Fiume és Koper (20. ábra).

A kikötők közötti versenyt kiélezte az 1990-es évek derekáig nagymértékben szűkülő fuvarpiacért folytatott küzdelem. Pozícióik mindenekelőtt attól függően alakultak, hogy milyen mértékben voltak képesek megtartani, vagy éppen növelni tranzitot fogadó szerepüket. A független országok közötti politikai viszonytól erősen befolyásoltan alakult ki az utóbbi időben az adott kikötőnek a többi volt jugoszláv tagországra kiterjedő vonzereje.

A horvátországi tengeri kikötői forgalom 1997-re a háború előtti 1990. évhez képest 2,5-ször kisebbre zsugorodott. Nyilvánvaló, hogy ebben a közvetlen és közvetett háborús károknak meghatározó szerepe volt, de nem lehet meghatározni, hogy a gazdasági szerkezetváltás számlájára mennyi írandó. Azaz, a háborútól (mint egyfajta vis maiortól) függetlenül Jugoszlávia mint jelentős piaci egység megszűnése, a politikai–gazdasági rendszer átalakulása, mindezek következményeként a tömegáru–szállítási szükségletek jelentős csökkenése is közrejátszott. A „szélarányokban” levő Koper átmeneti forgalomcsökkenésének kis (1990 és 1993 között 6%-os) mértéke annak a körülménynek tulajdonítható, hogy továbbra is tranzitfunkciója volt a meghatározó. Nemzetközi vonzástörvényének egy részén (Ausztriában, Észak-Olaszországban, Bajorországban) a gazdaságban nem következtek be olyan kedvezőtlen változások, mint a volt szocialista országokban, ezért forgalma már 1997-ben meghaladta a háború előtti 7 millió tonnát és 2005-ben elérte a 12 milliót. Koper térségi beágyazottsága és közlekedési helyzete Trieszthez hasonló, ahonnan a hinterland felé a Postojnai-kapun át Ljubljana irányában történik a közlekedés.

Fiume természeti földrajzi helyzete Triesztéhez hasonló, mert a Kvarnerói-öböl részét képező öble ugyancsak meglehetősen mélyen betüremkedik a szárazföldbe, azonban a mögötte emelkedő Dinári-hegység valóságos közlekedési reteshelyzetet teremt a Kárpát-medence felé. Ezért Fiume gravitációs térsége a természeti adottságok miatt rosszabb feltételek mellett érhető el mint a Dél-Németországig terjedő Trieszté vagy Koperé. Azonban emiatt csak a kapcsolatok intenzitása gyengébb, de a természetes vonzástér É felé ugyancsak egészen Prágáig kiterjed, miközben K felé potenciálisan egészen Belgrád térségéig tart (a Száva vízi–vasúti kombinált szállítás lehetőségét is kihasználva). A városi kikötő környéki helyhiány miatt a fiumei kikötőkomplexum ezért már évtizedek óta DK-i irányban terjeszkedik. A Bakari-öbölben a mélyre zökkent flis-zóna 18,5 m mélységű kikötőmedencét hozott létre, melyben 200 ezer tonnás hajók is közlekedhetnek (BÜSCHENFELD, 1999). A fiumei kikötőkomplexum harmadik tagja a téli félévben a hajózást nehezítő bóra szélétől védett krk-szigeti kisebb Omišalj-öböl, ahol a nagykapacitású olajterminál működik. Ez európai viszonylatban a legmélyebb vizű kikötők közé tartozik, ahol a 25 m-nél mélyebbre merülő 500 ezer tonnás szupertankerek is rakodhatnak.

Fiume Horvátország kikötői összforgalmából az önállóság elnyerésétől eltelt másfél évtizedben fokozatosan növekedett, és 2004-ben már megköze-

lítette a háromnegyedes hányadot, miközben igen erős visszaesés után 2004-ben ismét elérte az 1989. évi 10 millió tonnás forgalmat (20. ábra). Össz-forgalmának kétharmada a horvátországi külkereskedelemből, további egyharmada a magyar, osztrák, szlovák és cseh tranzitból származik. A fiumei kikötő teljesítménye szempontjából biztató, hogy az elvesztett jugoszláv korszakbeli keleti (szerbiai, boszniai) vonzásának egy része regenerálódóban van.

Az önálló Horvátország a polgárháború súlyos anyagi következményei ellenére, illetve általános anyagi kondícióihoz képest *különleges figyelmet fordított Fiume fejlesztésére, felismerve, hogy a tranzitbevételek növelésére jó lehetőségek adódnak*. Ez tetten érhető többek között a 2003-ban megkezdett „Rijeka Gateway Projekt”-ben is (DVZ, 2004. október 2.). Fiume vonzereje növekedésének egyik tényezője az országos/nemzetközi autópálya rendszerhez való kapcsolódása.

Az Isztria környéki olasz, szlovén és horvát kikötők egymáshoz való jövőbeni viszonyát, versengésük kilátásait ma még nem lehet igazán előre látni. Megkockáztatható az a feltételezés, hogy az európai uniós tagság önmagában nem teremti meg az ideális kereteket a kikötők tevékenységének összeurópai érdekeket szolgáló összehangolásához. A korábban felvázolt jellemzőkön túlmenően egyfelől a piactudományon alapuló („nemzetek fölött álló”) szabad verseny által gerjesztett verseny, másfelől a nemzeti érdekek érvényesítését célzó korlátozott állami szabályozás eredőjeként alakul a kikötők egymáshoz való viszonya, illetve fejlődése.

Amennyiben – a jugoszláv korszakbeli szintnek akár csak a felét elérve is – helyreáll a kölcsönös érdekek alapján a horvát–szerb gazdasági kapcsolat (nem beszélve Montenegró kilépésének lehetőségéről a közös szerb-montenegrói államból), úgy Fiume vonzáskörzete ismét erőteljesebben kiterjedhet K felé. A Távol-Kelettel, kiváltképpen Kínával a kereskedelem a jövőben olyan méretet érhet el, hogy Közép-Európa (ezen belül is elsősorban a Kárpát-medence) egyre nagyobb szállítási igényekkel jelenik meg a Kelet-Ázsiához a nyugat-európaiaknál jóval közelebb fekvő észak-adriai kikötőkben. Azonban erre nyilvánvalóan csak akkor kerülhet sor, ha Fiume (illetve Koper, vagy éppen Trieszt) legalább a szárazföldről való elérhetőség és a logisztikai szolgáltatások minősége, választéka terén nem marad el lényegesen az atlanti part kikötőitől.

5.5.2. A HORVÁTORSZÁGI BELFÖLDI TENGERI KOMPÖZLEKEDÉS MINT A SZIGETEK ELÉRHETŐSÉGÉNEK A TURIZMUS ÁLTAL GENERÁLT FŐ ESZKÖZE

A hagyományos személyhajózás szerepe Fiumében az utóbbi félszázadban folyamatosan csökkent. E folyamat részben az 1960-as években megépült parti „magisztráléval” kapcsolatos, amely „átcsalogatta” a menetrendszerű hajókkal utazók egy részét, részben pedig annak következménye, hogy a már közúti járműveket is szállító kompok vonalhálózata Fiumét mellőzve alakult ki. E folyamat következtében Fiume kikötői személyforgalma a töredékére (az 1960. évi 1,1 millió főről 1990-re 150 ezer főre) esett vissza.

A nagyobb városokat és az általuk ellátott (vonzáskörzeti) térségeket fel-fűző, egymással összekötő *part menti személyhajózás iránti igényeket feltehetően tovább csökkenti* a Fiume és Split között elkészült autópálya. A dalmát szárazföld és a szigetek közötti tömeges áru- és személyszállításban a közúti járműveket is szállító komphajóknak nincs alternatívájuk. Hidak építése eleve csak a keskeny tengerszorosokon jöhet számításba (pl. Pašman és Korčula felé). A szigetek közötti viszonylatokban felmerült az Ist és Molat, az Ugljan és Rivan, illetve Sestrunj szigetet összekötő híd, azonban természetvédelmi, pontosabban tájéskészítési megfontolásokból meglehetősen aggályos és kerülendő a feltűnő műtárgyak megjelenése a páratlanul szép természeti környezetben.

Horvátországban a tengerparti hajózásról szóló 1997. évi törvény tartalmazza a hajózási útvonalakat és a szigetekkel való összeköttetéseket. A dalmáciai–isztriai tengeri kompvonalak (2005-ben 30 működött) műszaki és forgalmi fejlesztési paramétereit a viszonylatok távolsága szerint határozták meg olyan követelménnyel, hogy *a távolabbi szigeteket gyorsabb járatú hajókkal kell elérni* az utasok által nehezen elviselhető, túl hosszú menetidő elkerülése érdekében (18. táblázat).

18. táblázat

A különböző hosszúságú kompjáratok tervezett közlekedési jellemzői

Kompvonalak kategóriái	Hosszúság, tengeri mérföld	Vonalak száma 2002-ben	Elérendő maximális	
			sebesség, csomó/óra	menetidő, perc
Rövid vonalak	1,5–4,0	8	16	15
Közepes távolságúak	7,5–14,0	6	20	45
Távolságiak	23–60	4	30	200–240
Nagy távolságiak	81	1*	30–35	420–440

* Pula–Mali Losinj–Zadar vonal

Forrás: REBIS 2003

Az 1980/90-es években a nagyobb horvátországi kikötőkbe közlekedő kompok személyforgalma még eléggé kiegyensúlyozott volt, de az előrejelzések szerint a jövőben Fiume élre törésére lehet számítani Splittel és Zadarral szemben – még a szállított közúti járművek számában is.

5.5.3. A BALKÁN FEKETE-TENGERI KIKÖTŐINEK ÚJJÁÉLEDESE

Bulgária és Románia tömegesebb árurakodásra, a legalább ezer tonnás hajók fogadására alkalmas kikötői nem tekintenek vissza olyan távoli múltba, mint a hagyományos adriai kikötők. Burgasz kereskedelmi kikötőjét csak 1894-ben alapították (Burgas Port Authority 2005), és a többi is a 19–20. sz. fordulóján már kapitalizálódó gazdaság terméke (Várna, Konstanca, illetve a Duna menti Galac, Braila). Mindössze néhány évtizeddel ezelőtt alapították Tulceát (1974-ben) és az 1970/80-as években fejlesztették fel többszörös kapacitásúra Konstancát (többek között a Duna–fekete-tengeri csatorna bejáratánál Agigea megépítésével – Hafen Constanta 2001). A

rendszerátalakítás után azonban kiderült, hogy az államszocializmus idején kisebb, vagy éppen igen nagy mértékben bővített kikötők az 1990-es évek jóval kisebb forgalma ellenére sem képesek megfelelni a velük szemben támasztott új, a logisztikai technológiaváltás és forgalom, szervezésbeli megújulás folytán növekvő szolgáltatás-minőségi követelményeknek. Ezért az árucsoportok szerint differenciált RoRo- és konténer terminálok, részlegek, raktárak, rakpartok építése már az 1990-es években elkezdődött, de az igazán nagyszabású tervek megvalósításához századunk elején fogtak hozzá. A legtöbb helyen meglehetősen sekély vizű és tagolatlan partokon a részben már folyamatban levő fejlesztések olyan mélységű horgonyzóhelyek kiépítésére törekcsenek, hogy 150 ezer tonnás és még nagyobb (főként olajszállító) hajók is befuthassanak.

A tengeri kikötőknek a külgazdaságban igen jelentős szerepük van annak ellenére, hogy sem Bulgária, sem Románia nem igazán „maritim” ország. (Pl. Várna és Burgasz kikötőjén át áramlik Bulgária külkereskedelmi áruforgalmának 60%-a, de Romániában is közelíti az 50%-ot Konstanca révén.) A világkereskedelemben való bekapcsolódáshoz a saját kikötő előnyét felismerve a nemzetállamok a kikötők felé építették meg a legnagyobb teljesítményű vasútjaikat, korunkban pedig ugyancsak feléjük vezetik az első autópályákat. Mindhárom kikötő délkelet-európai kapu szerepét aláhúzza, hogy a PEN IV. korridor végpontjai.

Konstanca ma is a legnagyobb kapacitású kikötője nemcsak a Balkánnak, hanem Európa keleti felének is. A 2002. évi 136,3 ezer TEU konténerforgalma 2004-re 386,3 ezerre ugrott meg (RADLOFF, 2005) és utólérte Gdyniát, sőt Szentpétervárt, Odesszát és felülmúlja Novorosszijszkot. Az összes áruátakás (tengeri és belvízi) volumene a 2002. évi 40,5 millió tonnával szemben 2004-ben már 50,4 millió volt. Ezzel Románia kikötőkomplexuma egyaránt maga mögé utasítja mind a nagy lengyel, mind az orosz kikötőket. A tömegáru-forgalomnak kedvez, hogy kifejezetten nagy (a leggazdaságosabb szállításra képes) teherhajókat és tankereket (max. 220 ezer dwt hordképességűeket) képes fogadni a 19 m mély víz mellé épített hosszú rakpartokon. A forgalom áruösszetétele azért sajátosságos, mert más kelet-európai (pl. a viszonylag legfejlettebb lengyel) kikötőkhöz képest viszonylag magas (26%-os) a darabáru részaránya, ugyanakkor a 74%-ot kitevő tömegárukból a vasérc 16%-ot, az olaj 13%-ot tesz ki. A kikötőkomplexum forgalmából a dobrudzsai hajózácsatorna torkolati kikötője 2004-ben 12,8 millió tonnával (egynegyeddel) részesedett. A dunai vízi út tehát jelentős szerepet játszik a tengeri kikötő átrakó forgalmának táplálásában.

Konstancának a távlati fejlesztések nem kisebb szerepet szánnak, mint hogy a Fekete-tenger legnagyobb hub (csomópont) kikötője legyen, amelynek távolsági járatai főként a Távol-Kelettel teremtenek közvetlen kapcsolatot. Arra számítanak, hogy Németország, Ausztria, Csehország és a Kárpát-medence országai a most már teljes hosszban akadálytalanul járható dunai hajóút, valamint a kiépülő vasút és autópálya igénybe vételével a közel-keleti, kelet-afrikai, dél- és kelet-ázsiai rendeltetésű tengeri forgalmuk egyre

nagyobb hányadát áramoltatják e tengeri kapun keresztül. A fejlesztések homlokterében a konténer terminálok hihetetlen mértékű kapacitás-növelése áll: 2014/15-ben a fejlesztések III. szakaszának befejezésével 0,8–1,0 millió TEU konténer átrakó kapacitással lényegesen felülmúlhatja az ugyancsak nem jelentéktelen mértékben fejlődő Triesztet és más nagy mediterrán kikötőt (National Corporation... 2005).

Konstanca fekvése vitathatatlanul ideális a közép- és délkelet-európai térség fekete-tengeri kapujának szerepéhez, mert a Duna–Majna–Rajna vízrendszer keleti torkolatában lévén kivételesen nagyteljesítményű és olcsó kapcsolatnak örvend nemcsak nemzeti, hanem nemzetközi hinterlandjával is. A beltengeri helyzet természetesen valamennyit eleve levon értékéből. Hogy mennyit, az alapvetően attól függ, hogy milyen viszonylatúak lesznek a csatlakozó meghatározó tengeri vonalai, és ezzel kapcsolatban milyen mértékben lesz képes regionális szintű gateway-ként a Duna menti országokat szolgáló gyűjtőszerepre.

Bulgária kikötőinek együttes forgalma (évi 12–13 millió t) még negyedét sem teszi ki a konstancainak. A két fontosabb kereskedelmi kikötő közül Várna volt a korábban kiépült és sokáig a jobban felszerelt is, viszont a szuezi útvonalhoz, valamint a forgalmának nagy részét keltő dél-bulgáriai bányavidékekhez való közelebb fekvése okán ma már Burgasz a forgalmasabb (6,5 millió t 2005-ben – (Port of Burgas 2005).

Várna évi 12 millió tonnás kapacitásának csak a fele volt kihasználva 2004-ben, de Burgaszé is még mindig jócskán elmaradt az 1988. évi 8,8 millió t teljesítménytől, főként a bolgár kohászat eljelentéktelenedése miatt. A komphajózás és bizonyos mértékig a konténerakkodási profil Várnában az erősebb (Varna Port Authority 2005), míg Burgasz tevékenysége jelentős (kaukázusi eredetű) kőolaj behozatallal egészül ki, és magas az exportált ömlesztett áru (érc, szén) aránya. A bolgár külkereskedelem főként exportra használja a kikötőket. A Burgasztól induló forgalom több mint egyharmada Nyugat-Európába, kb. egyharmada Ázsiába irányul, míg a további egyharmadán Amerika és Afrika osztozik, viszont Kelet-Európa csak egészen jelentéktelen hányaddal van jelen. Ellenben a Várnában hajókba berakott áruknak már a 15%-át a FÁK államokba, és más posztsovjjet országba szállítják (Hafen Burgas... 2005).

5.6. Folyami közlekedés a Balkán északi peremén

A Balkán területére a Kárpát-medence felől érkező és a fekete-tengeri torkolatig tartó Al-Duna összeurópai jelentőségű és a Duna–Majna–Rajna csatorna révén a nyugati folytatásával transzeurópai szerepkörű, a 19. sz. derekától nemzetközi státusúnak nyilvánított vízi út. A történelem során az Oszmán Birodalom hadserege számára éppen úgy fontos stratégiai vonalat jelentett meg, mint ahogyan egyik irány-reprezentánsa volt a németek „Drang nach Osten” törekvésének, de még az Osztrák–Magyar Monarchia sajátos eklektikus építészeti stílusát, a „bécsi” művészeti ízlést is közvetítette, ami a partján fekvő szerbiai, romániai és bulgáriai városok 19–20. sz.-i épületállományában is tetten érhető.

A folyamhajózás természetes végpontja a Duna delta, melynek három fő ága közül a középső, a *Sulinai ág a legjobban hajózható*. Ezen max. 5000 tonnás tengeri hajók is feljöhettek – a szélsőségesen alacsony vízállások kivételével – egészen Brailáig (20. ábra).

Románia annak érdekében, hogy a Duna torkolattól távoli (mintegy 130 km-re levő) tengeri kikötője közvetlenül (a Dobrudzsa tönk megkerülése nélkül) folyami hajókkal elérhető legyen, továbbá hogy megvalósuljon a leggazdaságosabb kombinált vízi szállítás, megépítette a 85 km hosszú (kisebb tengeri hajókkal is járható) Duna–Fekete-tenger hajózácsatornát (ERDŐSI, 1995), aminek a kihasználtsága az utóbbi időben javult.

Még a Ceausescu-éra alatt tervezték meg a *Duna és Bukarest között* a részben a Dimbovita völgyében kialakítandó sokszilipes, 3000 tonnás hajók által is használható *oldalcsatornát*, amely révén a román főváros szárazföld belseji tengeri kikötővé válhatna. Románia erről az akár futurisztikusnak is tűnő, de korunkban gazdasági szempontból értelmetlen, ökológiai szempontból is mindenképpen erősen kifogásolható tervről hivatalosan még mindig nem mondott le.

A Duna határfolyó a mai Horvátország és Szerbia-Montenegró között. A két szemközti parti ország barátságosnak még mindig nem mondható viszonya miatt egyelőre *nem sok esélye van a folyam, mint egyfajta erőforrás egyeztetett, közös terveken alapuló kihasználásának*. Sőt, a horvátok arra töreksznek, hogy a kifejezetten szerbiai folyamszakasz kiiktatásával *legfontosabb vízi útjukat, a Szávát közvetlen összeköttetésbe hozzák a Duna közös szakaszával* (ahol legalább az egyik part Horvátországé). Ezért hozott határozatot még az 1990-es évek végén a horvát kormány a Szerémség nyugati részét két vízlepcsővel legyőző, 1850 tonnás hajókra méretezett Száva–Duna csatorna (61,5 km) megépítéséről, amely a fő piacok, Ausztria és Németország felé 417 km-rel (időben 48 órával), keleti irányban pedig 58 km-rel rövidítené le a vízi utat (20. ábra)

Ezen felül a víziút-hálózat fejlesztési tervekben már régóta szerepel a Száva–Kulpa vízrendszernek a tengerrel való összekötése, ennek keretében a Kulpa folyó hajózhatóvá tétele (REBIS, 2003). (Ugyan az Adria felé vezető 18–19. sz.-i sokszilipes csatornaépítési tervekről még az EU sem mondott le, azonban a tengersizint felett 700 m-nél magasabban levő vízválasztón való átvezetése miatt megvalósítására nincs semmilyen valós igény.) E grandiózus terv költségigénye akkora, hogy abból megépíthető mintegy 400 km autópálya. Üzemeltetésének vesztesége a várhatóan szerény forgalom és a magas zsilipfenntartási, működtetési költségek miatt szinte kódozható.

Az Al-Dunának Csernavodától a vaskapui áttörésig tartó szakasza az ENSZ Gazdasági Bizottsága által megállapított kategóriák közül a legmagasabb VII.-be és a második legmagasabb VIa.-ba tartozik. Az Orsova közeli két közös román–szerb (vízierőművet is magába foglaló) duzzasztómű (az 1972-ben épült Djerdjap I. és az 1985-ben elkészült Djerdjap II.) duzzasztó hatása Belgrádig tart; e szakasz ugyancsak VII. kategóriájú vízi útnak minősül. Ilyen formán a Duna Belgrádig legtöbbször akár 27 000 tonna összsúlyú tolóhajós konvojok („tolatmányok”), vagy legalább 2000

tonnás önjáráshajók és uszályok közlekedésére alkalmas. Belgrádtól felfelé (Budapestig) a VIc. kategóriájú vízi úton még mindig nagy (18.000 tonnás) kötelékek, vagy az EU szabványnak megfelelő 1350–1500 tonnás „Európa hajók” közlekedhetnek (National Company ... 2005).

A balkáni (szerbiai, bolgár–román) Duna az 1980-as évekig a szállított súly tekintetében és tkm teljesítmény alapján, melynek kb. a 60%-át a nemzetközi tranzit tette ki (pl. a magyar és osztrák kohászat szovjet vasércel és koksszal való ellátása, gabona, fa, kőolaj, bauxit stb. kereskedelem) a folyam legforgalmasabb szakasza volt. Az 1950-es és 60-as években szállítás- és vízigényes ipartelemek sora épült a Duna mellett és a parti országok jelentős folyami áru- és személyszállító flottákat tartottak fenn rajta. (Nemzetközi vízi út státusát kihasználva a szovjet hajózás is magas arányban jelen volt rajta óriási tolatmányaival.) Ugyan a már az 1980-as évektől érdemileg megkezdődő termelési szerkezetváltás elsősorban a Duna felső- és középső szakaszának forgalmát mérsékelte, ez a tranzittételek révén nem maradt hatás nélkül a folyó alsó szakaszára sem. (A felesleges szállítási kapacitások drámai mértéket azonban az 1990-es években értek el, amikor a társadalmi–gazdasági átalakuláson, szerkezetváltáson túlmenően tovább rontotta a helyzetet a Szerbia-Montenegróval szembeni nemzetközi embargó és az erre történt szerb reagálás, a Duna lezárása az idegen hajók előtt, majd a szerbiai dunai hidak többségének a NATO általi lebombázása, a hídroncsok miatt az átmenő hajózás évekig tartó teljes megbénulása. (A vajdasági eliszaposodott, elhanyagolt Ferenc-csatorna, valamint az alsó tiszai kikötők fokozottabb igénybe vétele nem bizonyult reális ideiglenes „elkerülő vízi útnak.”)

E katasztrófális folyamat következtében a Duna szerbiai szakaszának forgalma az 1980. évi 25,2 millió tonnáról 1998-ra 12,6 millió, 2003-ra 6,4 millió tonnára esett vissza (The Europa World, 2004). Kétségtelen, hogy a háborús események bénították meg a vízi úton a közlekedést, azonban *a túlnyomóan közútra és kisebb részben vasútra terelődő forgalomnak legfeljebb csak egy részét lehet visszatérteni a jövőben.* A teheráru-forgalom évtizedekkel korábbi méreteinek elérésére nem sok esély lehet, pedig a nagykapacitású Duna–Majna-csatorna megépülésétől, illetve a Rotterdamtól Uszty-Dunaiszkig tartó transzeurópai vízi út létrejöttétől valamennyi parti ország a dunai hajózás fellendülését várta!

A Duna balkáni mellékfolyói közül az AGN/ECE/TTC multilaterális európai egyezmények alapján a nemzetközi jelentőségű belvízi utak közé tartozik

- a Száva Belgrádtól Sziszekig tartó, E 80–12 számmal jelzett 586 km hosszú szakasza,
- a Drávának a torkolatától Eszékig tartó 12 km-es, E 80–08 számú szakasza, és
- a leendő Duna–Száva-csatorna az E 80–10 szám alatt.

A Jugoszlávia állami keretei között még belföldinek számító szávai vízi út partján ma három ország, Szerbia-Montenegró, Horvátország és Bosznia-Hercegovina osztozkodik (a Száva felső, csak kisebb vízi járművekkel járható

szakasza pedig Szlovéniában van). Közös használatának, összehangolt fejlesztésének megvalósítása szempontjából kedvezőtlen, hogy státusa a legutóbbi időig bizonytalan volt. „Az államok közötti” (interstate) jogi keretnél jóval *nagyobb lehetőséget teremtene a nemzetközi státus* elnyerése. Az 1990-es évektől a politikai tagoltságnak megfelelően csupán *nemzeti szinten* tervezték a csak némileg egyeztetett fejlesztéseket (Framework...2000).

Mivel *a mellékfolyók vízi útjainak túlnyomó része Horvátországhoz tartozik* (illetve a határfolyó szakaszokon is arányosan érvényesítheti jogát), e vízi utak fejlesztése igen nagymértékben Horvátország szándékaitól és lehetőségeitől függ. *A horvát kormányzat stratégiai célja* (az EU közlekedéspolitikai irányelvek szellemének megfelelően) *a belvízi szállítás részarányának 3%-ról 15%-ra növelése*, más szállítási módokkal való összekapcsolása, a general cargo, konténer- és RoRo szállításból való nagyobb arányú részesedés elérése. Ennek érdekében alapvető feladat a Száva, a Dráva és a Duna reintegrációja a transzeurópai Rajna–Majna–Duna víziút rendszerbe. Horvátország a – jelenleg az EU szabványnak megfelelő nagyságú hajókkal csak Eszékig járható – Drávát a Magyarországgal való megegyezéstől függően Ferdinandovacig, a Szávát pedig a Bosznia-Hercegovinával és a Boszniai Szerb Köztársasággal való megegyezéstől függően Brčkotól Sziszekig *vízlepcsőkkel* legkésőbb 2022-ig *csatornázni szeretné* (REBIS, 2003). Ennek eredményeként a jelenlegi különböző teljesítőképességű víziút-szakaszok eggyel magasabb osztályúvá lépnének elő. (Ökológiai szempontból azonban meglehetősen aggályosnak tűnnek a technokrata mederátalakítási tervek.)

Az 1999. évi NATO bombázások után *a Száva-hajózás látványosan összeomlott és a forgalom többsége közútra terelődött*. Többek között azért, mert a hídroncsok felett csak magas vízálláskor tudnak közlekedni a hajók. A folyón a 21. sz. első éveiben Rača és Sziszek (20. ábra), valamint Brod és Sziszek között folyt említésre méltó áruszállítás (utóbbi viszonylatban 2002-ben 250 ezer t, főként olaj). Brčkoba 10 ezer t takarmány és élelmiszer alapanyag érkezett 2003 elején Belgrád felől, ahová viszont szemet vittek a hajók. Ukrajnából 450 ezer t gabona, táp és más agrártermék érkezett Zenicába. Slavonski Brodba 8 rakott hajó jött fel a Dunáról. A forgalom tehát 2002–2003 fordulóján némileg több lett, de alaposan elmarad még az 1990. évitől. *Ehhez képest teljesen illuzórikusak azok a távlati tervek*, amelyek szerint a Száván a kavicsos és a gabonán felül a forgalom 2020-ban 3–5 millió, 2030-ra pedig 4–8 millió tonnára növekszik. Középtávú tervek szerint Kelet-Szlavónia újjáépítéséhez az építőanyag szállítás nagy részét az ország más részeiből vízi úton – a Szávát is igénybe véve – kellett volna megoldani, de ebből kevés valósult meg. Az olajszállítás már túlnyomóan a helyreállított csővezetéken történik, így kevesebb olaj igényel vízi utat.

A kikötők jövőjét az dönti el, hogy a helyi és vonzáskörzeten belüli – egykor nagy tételeket kibocsátó – ipari üzemek (zenicai, banja luka-i, trebinjei, sabači, goraždei, lukaveci nehézipar, samaci bútór-, olajfinomító és élelmiszeripar, bosanski brodi olajfinomító), illetve a szén-, a vasérc- és a

kőbányák mennyire képesek megújulni és áruval ellátni a folyóvízi közlekedést.

5.7. Az újjászerveződő, egyenlőtlenül fejlődő légi közlekedés

A Balkánon a közforgalmú nemzetközi légi közlekedés a nyugat-európaihoz képest csekély késéssel (de igen szerény méretekben) már az 1930-as években megindult (ERDŐSI, 1998). Létjogosultságát aláhúzta a hegyvidékek szárazföldi közlekedéssel való kiszolgálásának nehézsége és a Nyugat-Európa–Dél-Ázsia távolsági járatok hálózatához kapcsolódás lehetősége. A második világháború után szovjet mintára és szovjet műszaki segítséggel a korábbiakhoz képest korszerűbb légi közlekedés bontakozott ki, melynek nemzetközi hálózata elsősorban a Szovjetunióval és a többi szocialista országgal való kapcsolatot szolgálta, de idővel a kiemelkedő nyugat-európai, sőt harmadik világbeli légikikötők felé is vezettek járatokat az állami légitársaságok. Jugoszlávia különutas külpolitikája légi kapcsolatainak erős nyugati orientációjában, amerikai, angol gyártmányú repülőgépparkjában is megnyilvánult.

A balkáni posztoszocialista országokban Jugoszlávia felbomlása után szegmentálódó légi közlekedés kínálata igencsak ellentmondásosan alakult, alapvetően a következő tényezők hatására:

- a jugoszláv utódállamokban a korábbiakhoz képest jóval kisebb szervezeti egységekre (apró és kis légitársaságokra) tagolódott a légi közlekedés, melyek eleve viszonylatok tekintetében jóval szűkebb körű szolgáltatásokra voltak képesek, és amelyek a globalizálódó, gyorsan koncentrálnak ágazatban a nagy légitársaságokénál is súlyosabb gazdaságossági gondokkal kénytelenek szembesülni (economies of scale – méretgazdaság!). Romániában és Bulgáriában ugyan szintén létrejött néhány kisebb (főként charter szolgáltatásra szakosodott) légitársaság, azonban még ma is a több mint fél évszázados múltra visszatekintő „nemzeti” légitársaságok (Tarom, Balkan) a piacvezetők. Magánosításuk ugyan megindult, de az állami tulajdonhányad általában messze felülmúlja a többi tulajdonosét.
- Ugyanakkor a repülőgép állomány minősége, műszaki színvonala, teljesítőképessége tekintetében jelentős előrelépés történt. Mégpedig azzal, hogy vagy teljesen, vagy túlnyomó részben lecserélték a szovjet gyártmányú gépeket korszerűbb nyugati gyártmányúakra.
- A volt katonai repülőterek részleges konverziójával, újjak építésével, egyre több horvátországi, szlovéniai vidéki térséget vontak be a légi közlekedésbe.

Mindent egybevéve, sokat javult a légi közlekedési infrastruktúra és a szolgáltatások kínálata. Kivétel Szerbia-Montenegró és Bosznia-Hercegovina, ahol a polgárháború következményei még mindig hatnak.

A politikai viszonyok változása és a piacgazdaság felé nyitás átrendezte a légi közlekedés keresletszerkezetét. Az államszocializmusban a nemzetközi utazások iránti keresletet Romániában és Bulgáriában erősen visszafogta a kiutazások engedélyezésének korlátozottsága, ezért több volt a külföldi utas, mint a saját állampolgár. Az 1990-es évektől az utazási igényeknek már nincs adminisztratív gátja, viszont a repülőjegy árak jövedelmekhez mért drágasága, továbbá a potenciális utasok jövedelmi viszonyaiban végbement erős differenciálódás együttesen érezhető hatással van a keresletszerkezetre.

Az államszocialista korszakban igen nagyarányú állami támogatással tartottak fenn kiterjedt – a rossz vasúti és közúti interregionális közlekedést bizonyos mértékig ellensúlyozó – belföldi légi hálózatot (*KNEIFEL, 1980*), amelyek ma Romániában, Bulgáriában és Horvátországban kevesebb várost kiszolgálva működnek.

Az utas- és cargo forgalom 1990–91 óta nyomon követhető alakulásából kiderül, hogy a légi közlekedés századunk elején sikerágazattá vált Horvátországban, részben még Szlovéniában is. Ígéretes eredményeket ért el Bulgária és Románia az újjászervezésben, valamint Macedónia, viszont a többi országban még igen gyenge teljesítményt nyújt a légi szektor. E téren a legnagyobb visszaesés Szerbiában történt.

A légi közlekedés hálózatosodottságát, a területek kiszolgálását, a potenciális utasok általi elérhetőségét a földi infrastruktúrával, a repülőterekkel való mennyiségi és minőségi ellátottság határozza meg. A közforgalmú repülőterek egykor a nemzeti légitársaságok tulajdonában voltak, majd az 1990-es években számos helyen önálló – állami tulajdonú – repülőtér üzemeltető és szolgáltató társaságok kezébe kerültek. Ezek részleges és teljes magánosítása felé a kezdeti lépések már megtörténtek.

Az egykori államszocialista balkáni országok *közforgalmú repülőtér állománya számszerűen Romániában a leggazdagabb.* E téren alig marad el Romániától *Horvátország*, míg a többi kisebb országnak csupán 2–6 működő közforgalmi repülőtere van, de ezek is valamennyien szilárd burkolatúak. Ez kedvező potenciál az igényesebb, korszerűbb utasszállító repülőgépekkel való közlekedéshez. A tényleges ellátottság szempontjából azonban kifejezőbbek az egységnyi népességszámra, vagy területegységre vetített *fajlagos* adatok. Ezek szerint mind az egy millió lakosra, mind a tízezer km² területre jutó (közforgalmú) repülőterek száma *Horvátországban kiemelkedően a legtöbb*, amit kifejezetten a nemzetközi turizmus érdekében épített dalmáciai és isztriai regionális repülőtereknek köszönhet, a mindössze nagyalföldnyi, de horizontálisan rendkívül tagolt ország. Szlovénia második helye összefüggésbe hozható az „Alpok kultúrköréhez” tartozással, az általános fejlettségével. Egyébként *az egyes országok gazdasági/kulturális fejlettsége és a közforgalmú repülőtér sűrűség között nem szoros az összefüggés.* Pl. a területre vetített repülőterek számában Bosznia-Hercegovina, a lakosságszámra vetítettben Macedónia áll a harmadik helyen. Albánia minden tekintetben utolsó helye (*19. táblázat*) viszont adekvát.

Romániában a repülőterek földrajzi megoszlása meglehetősen egyenletes, így az ország területének 80%-áról 100 km-en belül elérhető valamelyik. Az

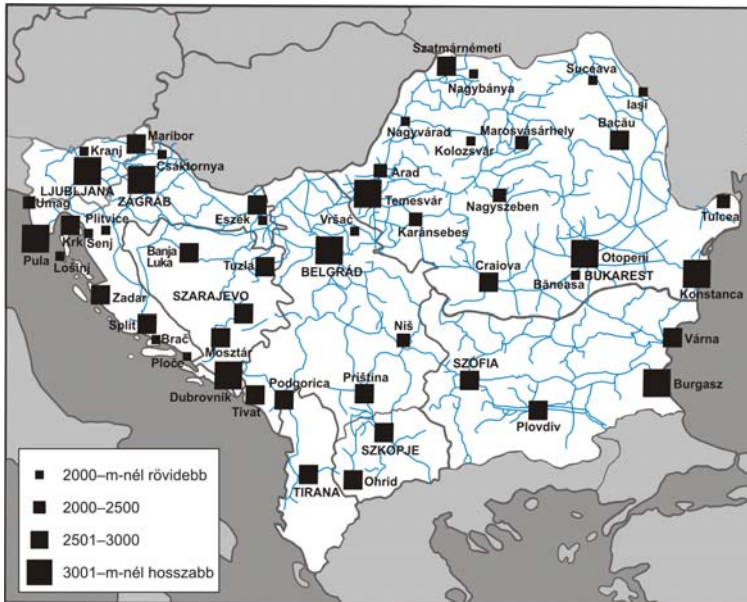
internetes nyilvántartásban szereplő 17 közforgalmú repülőtér túlnyomó része ma is nyújt rendszeres (bár kis intenzitású) belföldi szolgáltatást, sőt egy-kettő periférikus fekvésű (Temesvár, Konstanca) nemzetközi regionális járatok célállomása is. Bár jó néhány repülőtérnek van nemzetközi státusa, jelenleg még nem képesek külföldi forgalmat kelteni. A futópályák átlagos hossza közel 2500 m. Közülük kitűnnek a fővárosi, a konstancai és a temesvári repülőterek a 3,5 ezer métert közelítő, vagy meghaladó hosszúságú, az amerikai és szovjet gyártmányú óriásgépeket is fogadni képes futópályáikkal. Ám a legrövidebb futópályák hossza is közelíti a 2000 métert, így Nagybánya, Kolozsvár, Iași, Nagyvárad, Suceava is képes legalább 60–80 személyes „regionális (általában turbólégcsavaros) repülőgépeket” (kedvezőbb esetben 100–120 személyes, középkategóriás jeteket) fogadni (21. ábra).

19. táblázat
Az egyes országok közforgalmú repülőtér-ellátottsága, illetve sűrűsége

Ország	Repülőtér- száma		Népesség millió fő	Terület, ezer km ²	Az 1 millió lakosra jutó szilárd burkolatú repülő- terek száma	A 10.000 km ² -re jutó szilárd bur- kolatú repülőtér- száma
	össze- sen	ebből szilárd burkolatú				
Horvátország	16	13	4,7	57	2,77	2,28
Szlovénia	4	4	2,0	20	2,00	2,00
Albánia	1	1	4,0	2,9	0,25	0,35
Bosznia-H.	4	4	4,1	51	0,98	0,78
Szerbia-M.	6	6	10,7	102	0,56	0,59
Macedónia	2	2	2,0	26	1,00	0,69
Bulgária	5	5	8,1	111	0,62	0,45
Románia	17	17	22,4	238	0,76	0,71
Görögország	64	60	10,6	132	5,66	4,55

Forrás: www.brainyatlas.com/geos/md.htm/The World Fact Book 2004 adataiból szerző számítása és összeállítása

21. ábra
A Balkán közforgalmú repülőterei a futópályák hossza szerint



Jelmagyarázat: futópályák hossza méterben

A messze legforgalmasabb román fővárosnak két polgári repülőtere van. A nagyobbik repülőtér, *Otopeni az 1990-es évek derekáig kizárólag a nemzetközi forgalomra rendezkedett be, míg Baneasa forgalmának több mint 4/5-ét a belföldi járatok keltezték.* Bukarest repülőtereinek együttes forgalma 1995-ben 1572 ezer, 2004-ben 2410 ezer utas volt. A 2000-es évektől Baneasa forgalma rohamosan csökken, miközben a több mint tízszeres nagyságú *Otopenié folyamatosan növekszik és az összforgalmán belül a belföldi hányada magasabb lett.* Ebből azonban komolyabb logisztikai problémák keletkeznek, ugyanis általában a fővároson való keresztülutazással adódik lehetőség a vidéki repülőterek többsége közötti közlekedésre.

Otopeni összforgalma a ferihegyinek durván az egyharmadát teszi ki, és a forgalom növekedése is lassúbb (évi 5–6%-os). Románia első számú repülőtérén 2003-ban 21 légitársaság volt jelen, de *a forgalom fele még mindig a TAROM-ra jutott* (www.atwon-line.com). Más kelet-európai fővárosokhoz képest Bukarestben magasabb a (főként a Mediterráneumba tartó) charter forgalom aránya. A kormányzat azzal számol, hogy 2007-re mintegy 3 milliós utasforgalom mellett már délkelet-európai regionális hub szerepe lehet a fővárosi főrepülőtérnek (Szófia és Belgrád ugyan elég közel van Bukaresthez, de jóval kisebb forgalmúak, és nem tudnak még a viszonylatválasztékban sem versenyezni). E törekvés realitását megalapozzák az elvégzett és folyamatban levő műszaki fejlesztések, melyek egy része (pl. a *multimodális cargo platform*) a légi áruszállítást szolgálja

A vidéki repülőterek közül kiemelkedően a legfejldőképesebb és legforgalmasabb a temesvári (2004-ben 280 ezer utas), ahol az utóbbi időkben a növekmény kizárólag a nemzetközi forgalomból származott. E repülőtér, amely eredetileg a peremhelyzeti fekvése, rossz elérhetősége miatt a belföldi légi közlekedést szolgálta, az élénkülő külföldi gazdasági, kulturális és rokoni kapcsolatok által gerjesztve mindinkább *Románia második számú nemzetközi légi közlekedési központjává lép elő* (főként a Carpatair regionális légitársaságnak köszönhetően – Carpatair... 2005), amelynek vonzásterülete akár a szerbiai Bánság szomszédos részeire, akár Szeged térségére is átnyúlhat, ha a határon való átkelés viszonylag egyszerű.

A vidékiek közül a második legforgalmasabb repülőtérén, a *kolozsvárin* 2004-ben 140 ezer utas fordult meg, akik közül egyenlő arányban voltak a nemzetköziek és a belföldiek. Kolozsvár nemcsak a legnépesebb városa a Kárpátokon inneni Romániának, ami eleve egy adott nagyságrendű forgalmat gerjeszt fővárosi viszonylatban, hanem patinás – Magyarországgal, illetve Európa nyugati felével szorosan együttműködő – intézményei is egyre nagyobb igénnyel lépnek fel a nemzetközi légi közlekedés iránt.

A harmadik helyet elfoglaló vidéki repülőtér, *Konstanca* forgalma 2004-ben 90 ezer nemzetközi utas volt. A már korábban is jelentéktelen belföldi utasforgalom az 1990-es években fokozatosan megszűnt. Ez a bukaresti viszonylatú vasúti és közúti közlekedés feltételeinek javulására vezethető vissza. *Arad* 4. helye azért feltűnő, mert légvonalban csak 58 km-re fekszik a

nagyobb temesvári repülőtértől. Aradot sorrendben *Nagyvárad* és *Nagyszében* követi – a mi Sármellékünkhöz hasonlítható – néhány tízezres forgalommal.

A többi repülőtér forgalma egyenként még a 10 ezer főt sem éri el (22. ábra). Nehezen érthető, hogy az ország ma már második legnépesebb városa, *Iasi* miért nem volt képes évi 8 ezer főnél nagyobb (belföldi) forgalmat kelteni a félreeső helyzete ellenére, ahogyan az is talányos, hogy miért nem képes bekapcsolódni legalább regionális szinten a nemzetközi légi forgalomba. Igaz, hogy futópályájának rövidege egyelőre csak a kisebb (regionális) gépek közlekedtetését teszi lehetővé, de ezer méteres hosszabbításával a légi forgalom új dimenziókat nyerhetne. Románia kétségtelen előnye a sok regionális repülőtér, azonban az ország teljes (fővárosi + vidéki) légi forgalma a ferihegyi repülőtér forgalmának így is csak kb. a 40%-át éri el.

KNEIFEL (1980) szerint egykor *Bulgária* 10 közforgalmú repülőtéréből ötnek volt nemzetközi státusa. Ezzel szemben a honlapon (www.aircraft-charter-world.com/airports.bulgaria.htm) mindössze 5 reptér szerepel, amelyek futópályáinak átlagos hossza 2884 m. Szófia a 2004-re elkészült 3500 méteres futópályával az első helyre került, maga mögé utasítva a burgaszit. Ezek a repülőterek futópályájuk mérete és az általános felszereltségük alapján a *legnagyobb gépek fogadására* és nemzetközi forgalomra is *alkalmasak*. Csupán az 5 repülőtér alapján Bulgária repülőtér-sűrűsége a legalacsonyabbak közé tartozik. Azonban az 1970-es években a belföldi közlekedésbe bevont és azóta részlegesen felhagyott repülőterekkel is számolni lehet.

Bulgária repülőtereinek utasforgalma „koncentráltan decentralizált”, ugyanis a két tengerparti város, Várna és Burgasz együttes utasforgalma lényegesen felülmúlja a fővárosét! A Szófiának az egész ország légi forgalmához viszonyított ennyire alacsony (43%-os) aránya még Horvátországban sem fordul elő, pedig a nemzetközi idegenforgalomnak ott még nagyobb a súlya. Bulgária legnagyobb légiközlekedési beruházására Szófiában került sor. A 3,5 millió fő/év kapacitástól a tényleges igénybe vétel messze elmarad: 2004-ben 1,2 millió utast számláltak a szófiai repülőtéren, amely a továbbra is piacvezető, számos interkontinentális járatot is üzemeltető Balkan légitársaságnak, de a Hemus Airnek is telephelye. Ellentmondás van az 1996–97-től konszolidálódó és lassan növekvő bolgár gazdaság, valamint a főváros légi forgalmának 2001 és 2004 között 90 ezer fővel történt csökkenése között. A vidéki repülőterek forgalmának újbóli élénkülése önmagában nem ad magyarázatot erre a még Kelet-Európában is szokatlan jelenségre. Burgasz és Várna repülőtérét az üdülözóna részleges rekonstrukciójával sikerült ismét vonzóbbá tenni a külföldi vendégek számára a légi utasok 96%-a nemzetközi járatokkal közlekedik (többek között a Varna International Air gépeivel).

Szerbia területén a kispépes általános repülésre korlátozott másfél tucatszámú füves sportrepülőtéren kívül négy szilárd futópályás közforgalmú repülőtér működik (www.aircraft-charter-world.com/airports/serbia.htm), amelyek közül három (Belgrád, Niš, Priština) az országba való be- és

kilépésre is be van rendezve. A Dunától É-ra elterülő Vajdaság keleti peremén fekvő Vrsec (Versec) csak a belföldi alkalmoszerű és csupán kis gépekkel való közlekedésre alkalmas, viszont a fővárosi a létező legnagyobb gépek üzemeltetésére méretezett, míg Niš és Priština futópályái közepesen nagy gépek le- és felszállását teszik lehetővé. Az ország legnagyobb repülőtere, a *belgrádi a „békebeli” föderáció idején még valamivel forgalmasabb is volt, mint Ferihegy, majd a bojkott hatására forgalma az 1990-es évek első felében szinte elapadt, és még 2004-ben is csak alig egynegyede Budapestének. Montenegrónak két, nagy gépek fogadására alkalmas nemzetközi repülőtere van, az egyik Podgoricán (az Air Montenegro székhelye), és a másik a légvonalban alig 60 km-re, a Kotori-öböl partján fekvő Tivat kisváros mellett. A legnagyobb szerbiai légitársaság, a JAT központja a fővárosban van. Az egykori számos interkontinentális vonalat is magába foglaló, kiterjedt nemzetközi hálózata a töredékére szűkült.*

Macedóniában két nemzetközi státusú repülőtér működik, a fővárosi és az albán határ közeli ohridi, melyek kiszolgálásában vezető szerepe van az Európa fontosabb destinációira kiterjedő hálózattal rendelkező Macedonian Airlinesnak.

Albániának hivatalosan egyetlen közforgalmú (nemzetközi minősítésű) repülőtere van, a tiranai Rinas, amely bizonyos megszorításokkal a kifejezetten nagy gépek közlekedésére is alkalmas. Ez a központja az Ada Air of Albania (albán–francia vegyes tulajdonú) légitársaságnak.

Bosznia-Hercegovinában négy szilárd futópályával ellátott polgári közforgalmú repülőtér létezik, valamennyi alkalmas olyan nagy gépek közlekedésére, mint a B747, B767, A310 típusok. A szarajevói repülőtér a Bosna Air központja. A tuzlai katonai repülőtér szerepet is betölt. Határon átléptetésre, vámolásra azonban csak a fővárosi és a banja luka-i van berendezve. E repülőterek egy képzeletbeli, ÉNy-ról K felé hajló, majd dél felé görbülő ív mentén helyezkednek el, ebből következően az ország Ny-i, DNy-i területeiről érhető el légi úton a legnehezebben. Banja Luka és Tuzla csak nem menetrendszerű járatokat fogad. A horvát határhoz közeli utasok Eszék, Zágráb, Split, Dubrovnik, míg a szerb határ közelebb újabb már Belgrád repülőtérét is használják. Ha az országban megfelelő szintet ér el a gazdasági fejlődés, a reptér-hálózat bővítésére is szükség lesz. Mindenekelőtt Jajce esélyes arra, hogy az ottani füves repülőtér kiépüljön és közepes utasszállító gépeket is fogadjon.

*Horvátországnak 16 közforgalmú polgári repülőtere van, amelyek közül 13-on szilárd burkolatú a futópálya. Az utóbbiak átlagos hossza 2117 méter (www.aircraft-charter-world.dom.airports/croatia.htm). Leghosszabb (3500 m körüli) a futópályája a dubrovnikai és zágrábi repülőtérnek, amelyet a létező legnagyobb gépek is igénybe tudnak venni. Legrövidebbek (az 1000 m-t sem érik el) a futópályák Lošinj és Vrsar szigeten. Ezeket csak max. 40–60 személyes kisebb gépek vehetik igénybe. *A repülőterek alapvetően a külföldi turisták igényeinek megfelelően helyezkednek el az ország területén; zömük az**

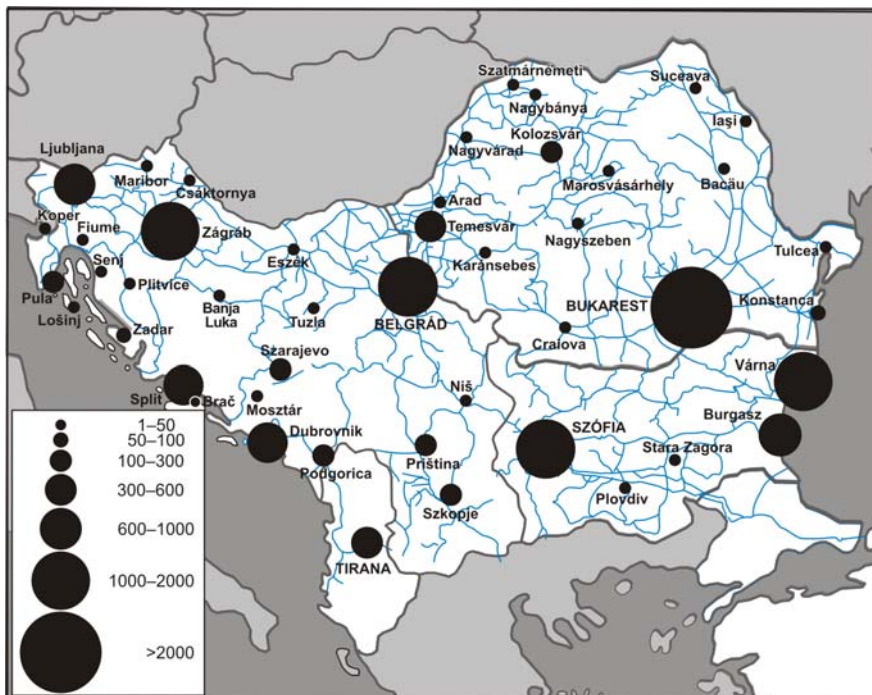
idegenforgalmilag erősen exponált Dalmáciában, a tengerparti városok közelében, illetve a szigeteken működik (22. ábra).

Horvátország repülőtéri összforgalma 1987-ben 5,45 millió utas volt, azaz jóval felülmúlta Magyarországét. A háború viszont a korábbi érték töredékére vetette vissza a forgalmat, ám 2004-ben már közel járt a békeidők 5,1 milliós forgalmához. A repülőterek többsége a növekvő forgalom miatt kapacitás gondokkal küzd. Zágráb és Dubrovnik számára ambiciózus fejlesztési tervek készültek.

A vezető nemzeti légitársaság, a Croatian Airlines (CA) központja Zágráb, amelynek légi forgalma a nagyon markáns nyugati politikai és gazdasági orientációt éppen úgy tükrözi (22. ábra), mint a posztjugoszláv országokkal kialakult differenciált viszonyt. A nemzetközi légi összeköttetési rendszerben Belgrád és Priština már teljesen elhanyagolt, míg feltűnő a délszláv térségen kívüli Isztambul viszonylagos jelentősége. A horvát főváros 2004. évi 1,4 millió fős repülőtéri forgalmának $\frac{3}{4}$ -e nemzetközi, $\frac{1}{4}$ -e belföldi volt. Ahogy egyre több közvetlen menetrendszerű és charter járat végállomásává váltak a tengerparti repülőterek, úgy csökkent a Zágrábot csupán átszállásra használó utasok száma. Ezért a horvát főváros légi forgalmát az utóbbi években a stagnálás jellemzi.

22. ábra

A közforgalmú repülőterek forgalma 2002/2004-ben évi ezer utasban



Forrás: a 19. táblázathoz is használt honlap, továbbá ICAO Yearbook nemzeti statisztikák adatai alapján szerkesztette a szerző

Horvátország második legjelentősebb repülőtere a Zágrábtól legmesszebb levő és környezete miatt más közlekedési eszközzel nehezen elérhető, ugyanakkor a kultúrurisztikai látnivalók és üdülöhelyi minősége folytán nagy vonzerejű *Dubrovnik* város mellett. A polgárháború előtt forgalma elérte az évi 1,6–1,7 millió utasszámot. Még a helyreállítás után is eleinte lassan tért vissza az élet, majd az 1990-es évek végétől egyre nagyobb számban jelentek meg újból a turisták, de még 2004-ben is csak 880 ezer utast számlált. Így is megelőzte 2002-ben a spliti repteret. A turisták (üdülők) hányada Dubrovnikban a splitinél is magasabb (90%), és a nemzetközi utasok aránya is magasabb, közel 1/4-nyi. A legtöbb utas 2004-ben Zágrábból érkezett a nemzeti légitársaság, a CA belföldi járataival (ez is jelzi a város közkedveltségét a hazai módosabb vendégek körében), ezt követték a Németországból, majd az Egyesült Királyságból érkezettek. Az európai utasok szállításába újabban bekapcsolódott a 2004-ben alapított Dubrovnik Airlines.

Az ország harmadik legforgalmasabb repülőtere a *spliti*, ahol 2004-ben már 788 ezer utas fordult meg. Forgalmának legalább a 85%-át a turizmus generálja. A nemzetközi utasok az összforgalom 2/3-át, a belföldiek az 1/3-át adják. (A belföldiek többsége is turista/üdülővendég, főként Szlavóniából és Zágráb térségéből.)

Isztria repülőtere, a *Pula* melletti 1987-ben még 670 ezer utast számlált. Ahogyan egykor, úgy ma is főként a charterjáratokon érkező külföldi turisták teszik ki az utasok többségét a nyári szezonban összpontosuló forgalomból. Azonban forgalma hihetetlen mértékben megcsappant, pedig a félszigetet nem érintette a polgárháború. 2001-ben mindössze 93 ezer (84%-ban nemzetközi) utasa volt. Azóta javul a helyzet: 2004-ben 165 ezer utast regisztráltak. Az Easyjet fapados társaság a horvátországi piacra való kiterjeszkedése során bázisrepülőtérnek szemelte ki Pulát. Ezen felül pulai bejegyzésű az Air Adriatic és a Liberia Air légitársaság is.

Zadar és Fiume kikötővárosok légi forgalma (2003-ban 70 ezer, illetve 47 ezer utas) eltörlül Dubrovnikhoz és Splithez képest. Kevés kivételtől eltekintve a nyári szezonban külföldi turisták éltetik, akiknek a városok körüli üdülőrégiókban van a szállásuk.

A *szigetekre* (Brač, Lošinj, Vrsar stb.) telepített repülőterek rendeltetésének eredetileg a szárazfölddel való kisépes gyors kapcsolat megteremtése volt, azonban ma már kisközepes utasszállító nemzetközi járatokkal is érkeznek utasok. További kisebb repülőtereket is terveznek a tengerpart, valamint a szigetvilág légi forgalmi feltárásának javítása érdekében.– *Szlavóniában* nemzetközi menetrendszerinti járatok fogadására egyelőre csak *Eszék* rendezkedett be. A polgárháborúban erősen megrongálódott repülőteret ugyan helyreállították, de forgalma még 2003-ban sem volt több 3500 főnél (Civil aviation report 2005 Croatia. www.buyusa.gov/croatia), mert vonzáskörzete szűk, Szlavónia keleti végére

és a baranyai háromszögre korlátozódik. (Szlavónia túlnyomó része számára a zágrábi repülőtér összehasonlíthatatlanul kedvezőbb kínálatot nyújt.) A polgárháború előtt többször felmerült, hogy vonzásterületébe be kellene vonni Pécsét és Baranya megye déli részét autóbusz gyorsjáratokkal. (Ez az ötlet elvesztette időszerűségét a Pécs-pogányi repülőtér megépülése óta.)

Szlovéniában a 4 közforgalmú repülőtér viszonylag magas repülőtér sűrűséget eredményez és a burkolt repterek átlagos hossza is felette van a visegrádi/nyugat-balkáni régió átlagának. *A legnagyobb repülőtér, a ljubljanoi az Adria Airways anyarepülőtere is.* Kapacitása ugyan 1,5 millió utas/év, de messze nincs kihasználva, még 2004-ben is csak 1 millió főre sikerült növelni a forgalmat. A másik „kvázi nemzetközi” repülőtér, *Maribor Slivnica* a hosszú futópályája ellenére korábban főként charterjáratokat szolgált ki. Olcsósága miatt vonzó volt az osztrák utasok számára. Forgalma az 1980-as évek végétől növekedett, de 2003-ban is csak 60 ezer utas fordult meg rajta. Regionális repülőterek működnek még *Koper/Portorožban* (Capdistria) és *Kranjban*, melyek alkalmi chartereket, de inkább üzleti magángépeket fogadnak. Szlovénia légi forgalma a Jugoszláviával támadt konfrontáció idején drámaian visszaesett: az 1990. évi 1,5 millióval szemben 1993-ban csupán 431 ezer utast regisztráltak. Ezzel szemben évezredünk elején már különösen az üdülőterületeket megcélzó nemzetközi charterjáratoknak köszönhetően a forgalom közelíti az 1,2 milliót, azaz formálisan minden lakosra 0,6 légi utas jut!

5.8. Nemzetközi csővezetékes olajszállítás a Balkánon

A Balkán államai közül csupán *Romániának* volt elég az 1970-es évekig a saját olajtermelése a belső ellátáshoz. Részben a készletek nem takarékos módon történt kitermelése (technológiai hiba), részben a gyorsan növekvő olajtermék-fogyasztás és a túlméretezett petrokkémiai ipar létrehozása miatt azonban már *a Balkán országainak olajimportja* vagy teljes egészében, vagy nagyrészt a tengeri kikötőkből induló csővezetékek segítségével történik. A nyersolaj-vezetékek hosszát a tartályhajókat fogadó kikötők és a finomítók közötti távolság határozza meg.

Horvátország legnagyobb kőolaj-fogadó kikötője a Fiume közeli *Omišalj*. Az ide érkező kőolajnak csak egy részét dolgozza fel a közeli finomító, nagy része az *Adria* nemzetközi csővezetéken keresztül a Száva melletti Sziszek finomítóját, a belőle K-re kiágazó vezeték pedig a Belgrád közeli Pancsova (Pančevo) finomítóját táplálja.

Évtizedekkel ezelőtt Románia is olajimportőrré vált. A hiányzó mennyiséget az ország főként tengeri úton, *Konstancán keresztül* hozza be Észak-Afrikából és más forrásokból.

Bulgária olajimportja a főként Burgaszban kirakodó tengeri hajókon kívül az Oroszországból Ukrajnán és Románián át vezető tranzit csővezetékekkel történik. *Az eddigi végpont helyzetből az országot kapu helyzetűvé, illetve tranzitterületté teszik a részben tervezett, részben már megépített új nemzetközi csővezetékek.*

Az egész Délkelet-Európa, sőt a Földközi-tenger keleti medencéjének kőolaj forgalmi áramlási térképét ábrázoló folyamat elindítója a Boszporusz korlátozott szállítási kapacitása, illetve a Boszporusz elkerülésére való készítés. Ez többszörös probléma.

Az egyik geopolitikai természetű. A Kaszpi-tenger menti és közép-ázsiai olajtermelők (főként Azerbajdzsán és Kazahsztán) annak érdekében, hogy az olajnak a dél- és nyugat-európai piacokra való eljuttatásakor elkerüljék Oroszországot (közelebről a Kaukázus É-i előterében levő Csecsenföldet), egy világviszonylatban is nagy kapacitású (2010-re már 40 millió t/év) csővezeték építettek amerikai segítséggel (Grúzián és Törökországon át) a Földközi-tenger északkeleti partján levő Adanához közeli Ceyhanig. Ezzel egyúttal a törökországi tengerszorosokat is elkerülik.

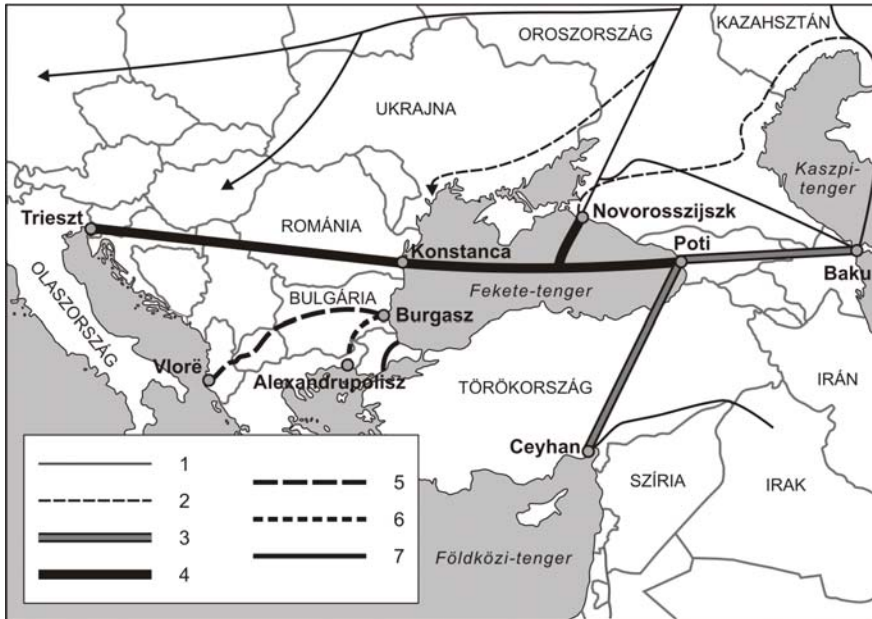
A Boszporusz két partján elterülő 8 milliós metropolisz környezetének, lakosságának biztonsága érdekében *Törökország megszigorította a folyam szélességű tengerszoroson való áthajózás feltételeit.* Csak nappal engedélyezi a limitált nagyságú tartályhajók közlekedését. (Abból a feltételezésből kiindulva, hogy a városra nézve katasztrofális havaria – olajömlés, tűz – bekövetkezésére éjszaka jóval nagyobb az esély még a legtökéletesebb navigációs technika mellett is.)

Nem lehetetlen, hogy Törökország a jövőben (szükségállapot esetén) életbe léptet a Boszporuszt és környezetét még szigorúbban védő további intézkedéseket. E helyzettel számolva a Boszporuszon áthaladó hajóút kiiktatása érdekében a Fekete-tenger északkeleti partjának kikötőiből (Novorosszjjszk, Tuapsze stb.) *hajókkal érkező orosz exportolajat Burgasz és Konstanca kikötőiből csővezetéken szállítanák tovább a Földközi-tenger melléktengereinek kikötőibe.* (Részben az ottani finomítókban, részben azokból újabb tengeri út megtétele árán Olaszországban és más országokban kerülnének felhasználásra.)

A *Burgaszból* induló, Bulgárián, Macedónián át az albániai *Vlorë* adriai kikötőig tartó (910 km, 120 ezer tonna/nap) kapacitású AMBO kőolajvezeték (23. ábra) tulajdonképpen a VIII. PEN korridor részét képezné. Megvalósíthatósági tanulmányát az USA kormánya finanszírozza. Létesítési költsége 1,2 mrd USD, melynek túlnyomó részét, 930 millió USD-t nemzetközi befektetők állnák. (Világbank, EBRD, Nemzetközi Monetáris Alap, US Export–Import Bank, US Overseas Private Investment Corporation) Építésének tervezett időtartama 2005–2008. Az AMBO Pipeline Corporation (New York) társaságnak exkluzív joga van a projekt megvalósítására.

A *Burgaszból* a görögországi *Alexandropóliba* átszolgáló, 285 km hosszú cső az AMBO Égei-tenger felé történő kiágazása lenne. Létrehozásáról már 1997 januárjában egyezményt kötött Bulgária, Görögország és Oroszország. Közben Kazahsztán is kinyilvánította erős érdeklődését iránta. Bár az előtervezések már megtörténtek a – főként a tarifával kapcsolatosan – felmerült vitás kérdések miatt újratárgyalják az eredeti tervet. – Érdekes módon Törökország az előző tervezet versenytársaként a saját európai területén Kiyiköy és Ganos között egy jóval rövidebb, a Boszporuszt elkerülő átkötő vezetékét szándékozik építeni (23. ábra).

23. ábra
A Balkán és Elő-Ázsia nemzetközi kőolajvezetékei



Jelmagyarázat: 1 – a szibériai és Káspi környéki olajat Kelet-Közép-Európába szállító vezetékek; 2 – a 2000-es évek elején a Fekete-tenger kikötői felé Oroszországban és Ukrajnában épített vezetékek; 3 – a Baku–Ceyhan vezeték; 4 – a tervezett Konstanca–Trieszt vezeték; 5 – a tervezett Burgasz–Vlorë vezeték; 6 – a tervezett Burgasz–Alexandrupoli vezeték; 7 – a Törökország európai részén átmenő, tervezett vezeték

A harmadik – és a leghosszabb (1216 km-es) – tervezett vezeték különlegessége, hogy *északról megkerülné az egész Balkán-félszigetet. Konstancából indulna* és a meglévő nagy olajipari és -logisztikai központok (Pancsevoi finomító, omišalji terminál stb.) érintésével *érné el Triesztet* (miközben kiszolgáltatná Bosznia-Hercegovinát is). E vezetékrendszer műszaki-gazdasági tervei 2004 végén már elkészültek. Tervezett kapacitása 2007-ben 76 ezer tonna/nap, de 2013-ban (amikor már teljes hosszban Triesztig elkészül) naponként 100–120 ezer tonna lesz (Southeastern Europe... 2005 – www.eia.doe.gov/emeu/cabs/securope.html).

IRODALOM

- ALTMANN 1992: Anon, 2000. Bulgarian National Economic Development Plan 2000–2006. Agency for Economic Analysis and forecastin, Sofia
- AMOS, P. 2000: Ost-West Eisenbahnverkehr. – Die Rolle der EBWE. – Schienen der Welt. Március 3. pp. 2–6.
- Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America. – United Nations 2004. New York–Geneve.
- ANDRIC, I. 1958: Híd a Drinán. – Európa Kiadó, Budapest
- BAUMGARTNER, J. P. 1976: Les grands ouvrages réalisés au projetés pour ameliorer les liaisons provisoires internationales. UIC, Paris, février
- BERGER, L. 2002: Transport infrastructure regional study (TIRS) in the Balkans. Final Report. Agence Francaise de Developpement European Conference of Ministers of Transport
- Bridge of Adria. – World Highways, 2005. március 14.
- Burgas Port Authority 2005
- BÜSCHENFELD, H. 1999: Wirtschaftliche Transformation prozesse in den Nachfolgestaaten Jugoslawiens. – Europa Regional, 7. pp. 23–38. Transport Development Strategy of the Republic of Croatia. [Republic of Croatia Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communications.] – Zagreb, November.
- Carpatair Timetable – Orar 28. 03. 2005– 19. 10. 2005.
- CHURCHILL, W. 1989: A második világháború. Budapest, Európa Kiadó
- Civil aviation report. – Croatia, 2005
- DIECKMANN, E. 1933: Eisenbahngeographie von Rumänien. – Geogr. Wissenschaft, 8.
- DRINOV, M. 1999: Fiziceszka i szocialno-ikonomisceszka geografija [Bulgarija] Akademicsno Izdatelstvo. Sofija
- DVZ (Deutsche Verkehrszeitung) szerző nélküli híradásai
- ERDŐSI F. 1987: Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat alakulásában. – Tér és Társadalom, 3. pp. 45–60.
- ERDŐSI F. 1995: A belvízi hajózás földrajza. – Egyetemi jegyzet, Pécsi Tudományegyetem, TTK
- ERDŐSI F. 1998: A légi közlekedés földrajza, légiközlekedés-politika. II. kötet – MALÉV, Budapest
- ERDŐSI F. 2000: A közlekedés fejlődésének területpolitikai vonatkozásai és hatása a területekre és településekre Magyarországon 1944-ig. (OKTK) Országosan Kiemelt Tudományos Kutatási Alap – MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.
- ERDŐSI F. 2000a: A közlekedés szerepe a terület- és településfejlődésben. – VÁTI, Budapest
- ERDŐSI F. 2001: Retesz vagy átjáró? A balkáni tranzit közlekedés. In.: Tóth J.–Pap N. (szerk.): II. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. [Az átalakuló Balkán politikai földrajzi kérdései] – PTE TTK Földrajzi

- Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp. 102–120
- ERDŐSI F. 2004: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. (Második bővített, részben átdolgozott kiadás). – Dialóg Campus, Pécs/Budapest
- ERDŐSI F. 2004a: A Székelyföld közlekedése és távközlése. In: Székelyföld. A Kárpát-medence régiói 1. Szerk.: Horváth Gy. MTA RKK – Dialóg Campus Budapest–Pécs, 2003
- ERDŐSI F. 2005: „Tengerre magyar, de hol? – Tranzit, 2005. március
- ERDŐSI F. 2005a.: Magyarország közlekedési és távközlési földrajza. – Dialóg Campus, Budapest/Pécs.
- ERDŐSI F.–KOMLÓS A. 2000: Közlekedési kapcsolatok Dél-Európa félszigetei és a kontinens között. – Földrajzi Közlemények, 3–4. pp. 181–204.
- Framework Agreement on the Sava River Basin. Action Plan 2000.
- GREEMAN, A. 2004: A matter of Survival. – World Highways, 1. p. 29.
- GUDERIAN, H. 1951: Erinnerungen eines Soldaten. – Bremen
- Hafen Burgas erweitert das Umschlagangebot. – DVZ, 2005. április 21.
- Hafen Constanta bekommt Freihafenstatus. – DVZ, 2001. szeptember 12.
- ICAO Yearbook 2000–2004. Summary of Reported Carrier Data; Airport Data
- IMRÉDY K. 1943: Hazánk és a Balkán vasúti összeköttetése. [Balkán-Füzetek 10. füzet. Szerk.: Dr. Baross Drucker György] Magyar Külügyi Társaság balkán Bizottsága, Budapest
- Jean's World Railways 1999; 2003/04
- JORDAN, P. (szerk.) 1986: Verkehr. Entwicklung des Eisenbahnnetzes. – Atlas der Donauländer. – Wien, Österreichische Ost- und Südosteuropa Institut
- JORDAN, P. 1995: Grundzüge der Raumstruktur Kroatiens. – Österreichische Osthefte, 2. pp. 273–309
- JORDAN, P.–LUKAN, W. 1998: Makedonien. – Österreichische Osthefte. 479 p.
- KALMETA, B. 2004/a: Pan-European Traffic Corridor V. in the Republic of Croatia. – Zagreb, January 2004. [Meeting of Transport Ministers of Transport of the Members of Quadrilateral.] Brdo pri Kranju, January 26.
- KALMETA, B. 2004/b: The Republic of Croatia Traffic Complex and Cross – Border Projects in the context of accession to European Union. – Meeting of Transport Ministers of the Quadrilateral Countries, Budapest, December 15–16.
- KNEIFEL, J. I. 1980: Fluggesellschaften und Luftverkehrssysteme der sozialistischen Staaten. – Steinmeier, Nördlingen
- KOLARIC, V. 1980: Neue Eisenbahnstrecke Beograd–Bar. – Sterne, Wien
- KOMLÓS A. 2001: Bosznia-Hercegovina vasúti közlekedése a balkáni háború után. – Sínek Világa, 2–3. pp. 82–86.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften 1996: Die zukünftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik, Brüssel

- KOVAČEVIČ, P.–VALENTIC, Z. 2000: Practicalities of improving border crossings to reduce delays. – In: Central and Eastern European Rail 2000, Budapest, ápr. 4–6, konferencia anyag, AIC Worldwide
- KRASTANOV, K. 2005: Bulgaria at the crossroads. – World Highways, 1. p. 32
- LITTERSCHEID, D. 1994: Kroatien Eisenbahnen im Bürgerkrieg. – Dampf und Reisen, 4. p. 39
- LOVAS GY.–TÓTH S. 1991: Az Orient Expressz. – Budapest.
Main Aspects of Croatian Transport Policy. – Bilaterale Meeting... Budapest, 29. October
- MAJDÁN J. 2001: Párizstól Isztambulig. A vasút szerepe a Balkán modernizálásában. In.: Tóth J.–Pap N. (szerk.): II. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. [Az átalakuló Balkán politikai földrajzi kérdései] – PTE TTK Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp. 121–133.
- MARTIN, F. 1937: Eisenbahngeographie Jugoslaviens. – Triltsch, Würtzburg
- MÁTÉ J. 2000: Apollodor – új híd az Al-Dunán. – Népszabadság, 2000. május 23. p. 6
- Motorways of Croatia. – Zagreb, 2005
- MOURATIDIS, A. 1995: A Via Egnatia: a múlt útvonala a jövő felé. – Közlekedéstudományi Szemle 12. pp. 455–459
- National Company of Danube Shipping of Romania
National Corporation for the Administration of the Maritime port of Constanta SA
- National Plan of Bulgaria 2004. – Sofia
- Nemzetközi Statisztikai Évkönyv 2002. – KSH, Budapest
- POP, G. P. 1984: România – Geografia circulației. – Editura Didactică și Pedagogică, București
- Port of Burgas Expansion Project 2005
- Project the Integration of Slovenia into the European Transport System. Final Report. ŽG–Prometni institut Ljubljana 2003
- RADLOFF, M. 2005: Hafen Constanza will multimodales Hub werden. – DVZ, február 8.
- REBIS (Regional Balkans Infrastructure Study). – Transport. – European Commission. 2003
- „Rijeka-Gateway-Projekt” – DVZ, 2004. október 2.
- Road policy in Croatia: advice from IRF. www.worldhighways.com.November/December 2003. p. 26
- Schlagadern der Wirtschaft. Eisenbahnen europäischer sozialistischer Länder. Berlin, 1975. Transpress.
- Serbien will Autobahnen per Konzession beschleunigen. – DVZ, 2005. márc. 12
- Shipping Statistics Yearbook 2000.
- Southeastern Europe 2005. www.eia.doe.gov/-emeu/cabs/seeurope.html
- Statesmans Yearbook 2004. [Szerk.: B. Turner] – Palgrave Macmillan Ltd, London
- Statistical Yearbook of Albania. – Tirana, 2004

- Statistical Yearbook of Bosnia and Herzegovina. – Statistical Office of Bosnia and Herzegovina, Sarajevo, 2004
- Statistical Yearbook of Bulgaria. – BULGSTAT, Sofia 2004
- Statistical Yearbook of Macedonia. – Skopje, 2004
- Statistical Yearbook of Serbia and Montenegro. – Statistical Office of Serbia and Montenegro, Beograd [www.szs. sv. gov.yu] 2004
- Statistical Yearbook of Slovenia. – Statistical Office of Slovenia, Ljubljana, 2004
- Statistical Yearbook of the Republic of Croatia. – Republic of Croatia, CROSTAT, Zagreb 2004.
- Statistical Yearbook of the Republic of Romania. – INS, Bukarest, 2004
- Statisticki Ljetopis Republika Hrvatska (Stat. Yearbook of Croatia) 2003
- Status of the PAN-European Transport Corridors and Transport Areas. – TINA office Vienna, February 2000.
- Straßenbau wird forciert. – DVZ, 08. 07. 2003. p. 6
- STRAŽIČIĆ, N. 1995: Rijeka-Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa. – Österreichische Osthefte, 2. pp. 365–373
- TABAKOV, P. 2000: Bau der zweiten Donaubrücke hat für uns Priorität. – DVZ, 70. p. 16
- Teilstück der ersten Autobahn Bosniens eröffnet. – DVZ, 2003. július 17.
- The Adriatic–Ionian Highway. – www.worldhighway.co [April 2004. p. 18]
- The Europa World Yearbook 2003/04. – Europa Publications. Taylor and Francis Group. – London/New York
- The World's Longest Tunnel Page 2005. május 17. <http://home.no.net/lotsberg/data/rail1000-10000.html>
- Transport Development Strategy of Croatia. – Zagreb, 2004
- Trends in the Transport Sector. European Conference of Ministers of Transport. 2004.
- UIC évkönyvek
- ÚJHELYI G. 1910: A vasútügy története. – Athenaeum, Budapest
- Varna Port Authority 2005
- VÁSÁRHELYI B. 1934: Jugoszlávia vasúti politikája. – Budapest. Lloyd Társulat
- Vision for future of transport in Croatia. – Zagreb, 2002
- VOIVODIC, R. 2003: Den Herausforderungen der Übergangszeit begegnen – Reformen und Markt. – Zeitschrift der OSShD, 2. p. 26–29.
- WAACK, Ch. 1996: Russe und Giurgiu. – Nachbarstädte an der Donau. – Europa Regional 3. p. 1–6
- WEBER, J. 2002: Kroatien Regionalentwicklung und Transformation prozesse. – Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg. Band 2.
- Wiederherstellung des kroatischen Eisenbahnnetzes. – Eisenbahningenieur, 1999. november 10. [Szerző nélküli rövid híradás]
- World Fact Book 2004
- www.atwonline.com légitársaság forg.

www.brainyatlas.com/geos/md.html
www.ccebd.co.uk/ccebd/varnadi.htm Port of Varna (Central and Eastern
European Directory On Line)
www.globalsecurity.org/military/facility/burgas.htm Port of Burgas
www.luka-kp.si/inside.asp Koper
[www.port-authority-ploce.hr/Lučka uprava Ploče](http://www.port-authority-ploce.hr/Lučka_uprava_Ploče)
www.port-varna.bg/engo/inf/index.html
Zagreb–Split Motorway 2003

SUMMARY

Main geographical features of the traffic in the Balkans¹

The natural endowments of traffic are contradictory in the Balkans. The surface of the large part of the region is rather fragmented vertically, which is not very “traffic-friendly”, but a few river valleys separated by low passes have been trans- and intercontinental traffic routes since the prehistoric times. The most frequently applied capital-sparing solutions allowing traffic in the difficult mountainous area were serpentine roads and narrow-gauge railways for a long time. The construction of a large number of very expensive transversal tunnels (Beograd-Bor railway) was more typical in the state socialist period, able to offer high investment rates, and after the 1990s (Croatian motorways).

The horizontally strongly indented Dalmatian seacoast, spotted with bays, peninsulas and islands, is becoming a factor generating traffic, as an aesthetic asset increasing the touristic value. The indented and deepwater coasts are favourable for the construction of ports.

The Balkans Peninsula is a territory linking the mainland of Europe and the Pontus/Levante region, from where Asia Minor is only accessible by means of land transport through a very narrow land stripe (bridges). The traffic value of the seas surrounding the peninsula is determined by their inland sea character, the distance of their ports from the large economic centres which generate traffic and the capacity of their land transport connections to the hinterland, together with the political conditions that frequently changed in the course of history. On the basis of these factors, the coast of the Adriatic Sea (around Istria), providing better access to the more developed Central European region, has been more valuable until now; however, the Romanian and Bulgarian coasts of the Black Sea can be appreciated in the future, as they offer a link to the “New Silk Road” leading to Asia. The utilisation of the advantages of the relative proximity of the other coasts of the inland seas is the most intensive by far at the Adriatic Sea for the time being (between Croatia and Italy, to a more moderate extent between Montenegro/Albania and Italy). The navigation in the Adriatic Sea (mainland to islands, among the islands) and international ferry traffic, together with the maritime navigation gradually losing its importance, mostly serve tourism-related passenger traffic and in the second place goods traffic (mostly connected to the supply of the local population).

The connection of the Black Sea ports to the global logistics system of the world ocean is getting more and more problematic by the worsening permeability of the Bosphorus Strait, partly due to the more and more intensive utilisation of the traffic capacities but mostly because of the strict

¹ The study deals with the ex-socialist countries of the Balkans and excludes Greece, following a different historical course after 1944

Turkish measures aiming at the prevention of environmental hazards (e.g. the prohibition of the night traffic of large oil tankers).

As regards river navigation, the conditions are only given in the northern edge of the peninsula (on the Danube River and its tributaries), so the advantages of the presently so desirable river/sea, or rail/road combined traffic will only be enjoyed in a relatively small area also in the future.

The direction of the main transport routes running across the peninsula, making part of the transcontinental networks were mostly defined by external powers until World War I (directly by Venice, the Ottoman Empire, the Austrian Empire and then the Austro-Hungarian Monarchy, indirectly by England, France and Russia). More significant macro-regional gateway roles were achieved by the Istria ports serving Austria and the Carpathian Basin.

The changing state borders after World War I, the birth of the synthetic states, Yugoslavia and Romania, and the efforts to utilise the natural resources of the hardly accessible mountain areas led to the construction of supplementary railway lines to an anachronistic extent. After the accession of Rijeka to Italy, Split and a few other Dalmatian ports gained more and more importance. In order to reach a more balanced spatial distribution, new ports were built (Ploče, Bar), but the railway lines running to them (from Bosnia-Herzegovina, Serbia and Montenegro) were only constructed with several decades of delay, in the state socialist Yugoslavia.

While Yugoslavia made considerable efforts to modify the structure of its network in the decades between 1920 and 1980, in order to strengthen the cohesion within the multiethnic state formation consisting of several segments, and enhance the interregional connections – by the construction of new lines creating new relations –, the performance of the other synthetic state, Romania was much less significant in this respect, despite the presence of the Carpathian Mountains that was a severe physical barrier separating the regions of the country.

Most typical of the development of the transport in the Balkans was the initial phase of motorway constructions from the 1970s, the dawn of the “car era” (in the long run a complete motorway network was envisaged) and large-scale port developments related to the intensifying foreign trade. From the 1990s on, – in addition to the socio-economic systemic change, the transformation of the economy into a less transport intensive form –, it was the Yugoslav civil war and the NATO intervention that affected the traffic of not only the post-Yugoslav region but also the neighbouring countries. The destruction of the infrastructure (a direct internal effect) in Bosnia-Herzegovina and Croatia and in some Serb regions reached an extent that made the reconstruction of a few railway lines unnecessary, as the overwhelming part of the traffic is now managed by the roads (indirect internal effect). The Europe/Asia Minor/Near East transit traffic was deterred from the trans-Yugoslav corridors to the land route to Greece and Turkey via Romania and Bulgaria, and the combined (truck) traffic lines using sea ferries from South Italy and the Istrian ports to Greece/Turkey.

Since the consolidation of the situation in Yugoslavia, only a half of the traffic has returned to the original trans-Yugoslav (mostly Morava–Vardar Valley) corridor.

The segmentation of the post-Yugoslav region – into successor states usually with rather hostile relationship to each other – has greatly exacerbated and slowed down the international transit. The permeability of the Balkans in the Northwest–Southeast direction, compatible with the Pan-European Transport Corridor X, has significantly worsened since the 1980s, both as regards the direct cargo trains and international passenger trains to Greece and Turkey and even more so truck traffic on the roads.

In addition to the administrative and waiting time at the borders, the density of border crossing stations also influences permeability. In this respect, the difference between the “quasi-Balkans” (Slovenia/Croatia) and the East Balkans (Romania/Bulgaria/Serbia-Montenegro, Bulgaria/Macedonia etc.) is manifold. The slowness of land transport also increases the demand for air traffic, the major part of which is directed to the countries in the western part of Europe. (Air traffic among the countries of the Balkans is moderate.) There are few direct lines from the capital cities to the two distant power centres of the global economy, North America and the Far East. The biggest and busiest network of public airports – compared to the territory of the country – is in Croatia, serving the demand of the Dalmatian tourism region to a large extent. Although the Romanian airport network is the most extended (in harmony with the size of the country), the traffic of the countryside airports is extremely low, with the exception of the airport of Timișoara.

All Balkans countries have produced ambitious network development plans since the political turn in the early 1990s, and if they had been implemented, these countries would have reconstructed, large capacity railway trunk line networks and well-established basic motorway networks to the neighbouring countries, as well as modern and large capacity airports in the capital cities, modernised countryside airports, intensively developed sea and river container ports and a well-established railway-based (RoLa) network serving multimodal transport. However, only 15–24% of the development plans have been realised in the respective countries so far. (Partly because they overestimated the volume of the support from the European Union.) Croatia, on the other hand, has made an achievement outstanding even in an international comparison in motorway constructions over the last 8–10 years. The satisfaction of the international tourism traffic demand towards the seaside – from national income generating considerations – enjoyed a priority over all other transport development sub-projects. (E.g. the railway connecting Fiume to the Istria in Croatian territory, already outlined in plans 12 years ago, has still not been constructed, so the Istria is only accessible via Slovenia in a problematic way.)

The competition between the two sea coasts of the Balkans and among the ports in the respective coasts can be influenced in the future by several

political and economic factors, unknown today. It is still to be considered that the Carpathian Basin and its western neighbours will still prefer the farther away but in service quality excellent North Sea mega-port in their overseas trade; however. Fiume and Koper (later maybe Split) will be able to increase their shares to some extent. The construction of the motorway of the Pan-European Transport Corridor IV to Constanța will allow, on the other hand, an increasingly large part of sea trade across the Black Sea (especially to Asia). With the boom of the river navigation and the realisation of the planned port development, Constanța may cause a surprise with its potential gateway role in the future decade.