

A POLITIKAI FÖLDRAJZI HELYZET ÁLTAL BEFOLYÁSOLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK GÖRÖGORSZÁGBAN

ERDŐSI FERENC¹⁸

POLITICAL-GEOGRAPHIC SITUATION DETERMINED TRANSPORT DEVELOPMENT IN GREECE

Abstract: The situation of Greece in the European transportation space is on the one hand unfavourable from the aspects of maintaining EU connections but on the other hand it is advantageous for its role in maritime logistic connections between Middle-East and Europe. The large motorway projects being under construction with the ongoing – anachronistic for the time being – high speed railway projects will provide an alternative for the East-West combined transport connection between the Greek seaports and Italy (for example either in case of Balkan War situations when Vardar-Morava river becomes unusable or in peace-time creating South-North terrestrial connections towards Central and Western Europe). The limitation of shipping traffic at Bosphorus with globalisation may generate a new logistic system of overseas freight transportation and this will increase the appreciation of South-Greek (Cretian) seaports.

Görögország elhelyezkedése az európai (gazdasági/közlekedési) térben el-
lentmondásos.

- Egyfelől évek óta kínlódik azzal az egyedülállóan képtelen helyzettel, hogy földrajzi izoláltsága miatt az Európai Unió törzsterülete nemcsak igen körülményesen, hanem nagy költség- és időráfordítással érhető el. E körülmény kimondottan hátrányos helyzetet teremt Görögország külgazdasága – végső soron pedig teljes nemzetgazdasága – számára. Az időnként kockázatos, vagy éppen igénybevehetetlen szárazföldi távolsági szállítási útvonalakat helyettesítő, tengerhajózásra alapozott nemzetközi kombinált szállítás meglehetősen bonyolult és nagyon időigényes, a légi közlekedés (kiváltképpen az áruszállítás) pedig költséges.
- Másfelől Görögország egyre inkább képessé válik arra, hogy közvetítő (képletesen: híd-) szerepet játsszon a Közel-Kelet–Levantikum–Fekete-tenger térsége és Európa között. Az ország stratégiai jelentőségét nem csak az adja meg, hogy a NATO támaszpontjai mindenkor szerepet kaphatnak a balkáni „tűzfészkek” elfojtásában, hanem, hogy paradox módon éppen a periférikus földrajzi helyzetét képes előnyére konvertálni mind a Szezei-csatornához (a globális jelentőségű forgalomáramlási korridorhoz), mind a közel-keleti permanens konfliktustérségekhez való viszonylagos közelsége folytán.

¹⁸ MTA Regionális Kutatások Központja, Dunántúli Tudományos Intézet, Pécs. 7621 Pécs, Papnövelde u. 22. E-mail: erdosi@rkk.hu

Az előbbi kettősségből adódnak a görög közlekedéspolitika nemzetközi vonatkozású fő célkitűzései.

Az EU 2004 májusa előtt legfejletlenebb országaként Görögország legfőbb célja a felzárkózás, aminek az egyik elengedhetetlen feltétele legfőbb külgazdasági partnereivel, a nyugati országokkal (mindenekelőtt Németországgal és az Egyesült Királysággal) való megfelelő közlekedési összeköttetés. *A Nyugat-Európával való közlekedési összeköttetések azért létfontosságúak* e periférikus elhelyezkedésű ország számára, mert külkereskedelmi kapcsolatainak irányultsága az utóbbi évtizedekben átalakult: erősen csökkent a délkelet-európai, levantei térség súlya (*Wachsende...* 2005) és alaposan megnövekedett a nyugat-európai orientáció. Bár az Unió jelentős anyagi segítséggel (pl. az ország számára köldökzsinórként szolgáló X. páneurópai korridor kiépítésének, továbbá a nemzetközi repülőterfejlesztéseknek a támogatásával) igyekszik a speciálisan hátrányos helyzetet javítani, e támogatás hatékonysága mindaddig elégtelen marad és csak tüneti kezelés értékű, ameddig nem lesz az EU tagja Szerbia-Montenegró (illetve a tranzit-országgént számba jövő Bulgária és Románia).

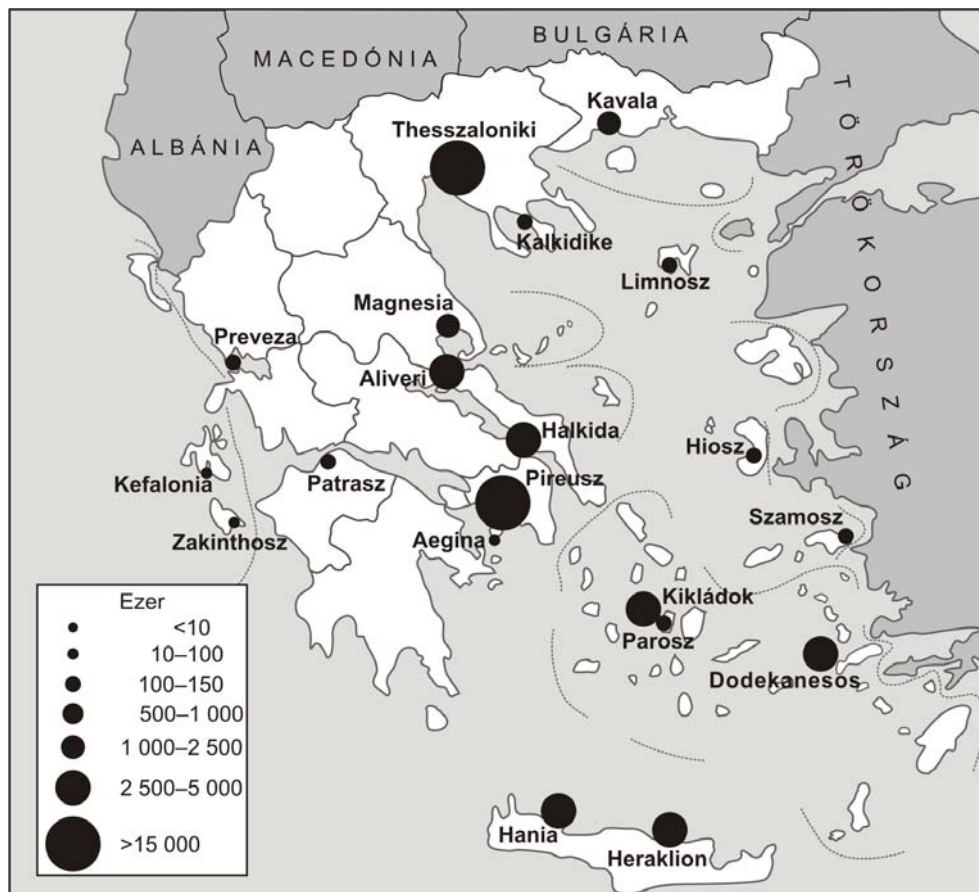
A fejlett nyugat- és nyugat-közép-európai térséggel összekötő legrövidebb és leggyorsabb út az 1990-es évekig az egységes Jugoszlávián és Magyarországon átvezetett – túlnyomóan a Vardar–Morava völgy vasútjára és gyorsforgalmi/főútjára alapozottan.

Európa számára az 1981-től EU-tag Görögország „délkeleti gateway” szerepe az 1970/80-as években volt a viszonylag legerősebb, amikor a békés körülmények között folyó jugoszláviai tranzit révén elsősorban a Közel-Keletre tartó közúti forgalom többszöröződött meg. A (főként német, skandináv és közép-európai) kamionok Thesszaloniki és Volosz kikötőiből tengeri úton tették meg az utat a levantei és egyiptomi partokig. *Az 1990-es években a délszláv térségbeli polgárháború alaposan megtépázta a görög kikötők tranzit közvetítő szerepét*, illetve új irányú kapcsolatok felerősítésével térbelileg átszerkesztette a kikötők nemzetközi logisztikai kapcsolati rendszerét.

A tengerhajózás súlya Görögország gazdasági életében az utóbbi évtizedekben lassan csökkenő irányzatú részben a gazdasági/termelési szerkezetváltás, részben a globális közlekedésbe való bekapcsolódás elégtelensége, a dél-olaszországi (főként a Giaio Tauroban összpontosuló) és máltai nagy logisztikai értékű új konténerkikötő kapacitások megjelenése következtében. A görög flotta is jó néhány hellyel hátrasorolódott az 1970-es évektől a világ országai flottáinak nagyságbeli sorrendjét tekintve, annak ellenére, hogy a hajók túlnyomó része ténylegesen idegen tulajdonban van, csak az „olcsó hellaszi lobogóból” húzott haszon miatt került sor görögországi regisztrálásukra (*Development...* 1990). Ez a folyamat oda vezetett, hogy az ország kikötőiben megforduló hajóknak ma már csak a fele (jórészt névlegesen) görög, a többi idegen (főként török és máltai). A görög hajók többet szállítanak idegen országok/földrészek között (bérfuvarozást végezve), mint a hazai kikötőkben való megjelenéssel járó célfuvarozás során (azaz a görögországi külkereskedelem bonyolításába csak mérsékelten kapcsolódnak be).

A Nyugat-Európában kevésnek számító évi mintegy 40-50 millió t-val Görögország a kikötői be- és kirakott abszolút árumennyiséget tekintve azonban a Balkán valamennyi országát megelőzi, valamelyest még a jóval népesebb Romániát is. (A forgalom fele belföldi). Az egy lakosra jutó fajlagos kikötői forgalom tekintetében Görögország Hollandia, Belgium és Norvégia után következik, de a fajlagos tengeri utasszállításban Európában páratlan – messze megelőzi Norvégiát, Írországot és Dániát is. Az utasoknak azonban a 95%-a belföldi (törzsterület és szigetek közötti, valamint a szigetek egymás közötti) utazáshoz veszi igénybe a (komp) hajókat.

A regionális tengerhajózási kapu, illetve csomópont szerepen Thesszaloniki és (az Athén melletti) Pireusz osztozkodik. Mindkettő a Földközi-tenger keleti medencéjének legforgalmasabb konténer-kikötői közé tartozik (1. ábra).



1. ábra A kikötők évi forgalma, ezer tonna
(Forrás: *Shipping Yearbook* 2004 adataiból szerkesztette a szerző)
Figure 1 Annual volume of trade in the harbours, in thousand tons
(ed. by Erdősi, F. based on the data of the *Shipping Yearbook* 2004)

Pireusz konténerforgalma 2004-ben elérte az 1,5 millió TEU egységet. (Öszszehasonlításként: a legnagyobb oroszországi konténerkikötő, Szentpétervár forgalma 500 ezer TEU, azaz a pireuszinak csupán az egyharmada). A forgalom megszakítatlanul növekvő irányzatú – 2004-ben pl. 4,1%-kal haladta meg az előző évit (*In Piræus...* 2005). Pireusz (és egyben a görög flotta) fejlesztésébe bekapcsolódott a koreai Hyundai óriásvállalat. (A külföldi befektetőkre alapozás a beruházások finanszírozásakor azért groteszk helyzet, mert a görög hajómánások 33 milliárd eurónyi összeget halmoztak fel külföldi bankokban, de a kormány nagyon nehezen tudja rávenni őket, hogy a hazai fejlesztésekhez használják fel a máshol jobban kamatozó pénzüket). Az új Thiassio Pedio terminál a vasúti/közúti és tengeri kombinált szállítás rakodási kapacitásának bővítéséhez 175 hektáron épül (*Athen...* 2005).

Thesszaloniki forgalma a 19. század végétől a hátországgal/vonzáskörzetével való politikai viszony, gazdasági kapcsolatok függvényében rendkívül egyenetlenül alakult (*Jordan, P. – Lukan, W.* 1998). Az 1980-as években forgalmának mintegy 3/4 részét a külföldről érkező, illetve külföldre tartó áruk tették ki, azaz *igazi gateway szerepet töltött be*. A legnagyobb tételek közé tartozott a macedóniai Szkopje finomítójába továbbított kőolaj, a kohókba tartó vasérc, kocsz, a műtrágya kombinátba szállított foszfát és a jugoszláv lakosság ellátásához behozott gabona. Thesszaloniki ma is alapvetően behozatali kikötő; a kivétel az összforgalomnak csupán az egynegyedét teszi ki. A teljes forgalom 60%-a jut a folyékony árukra (olaj, olajtermékek, vegyi anyagok), de már főként a belföldi és csak kisebb mértékben a délszláv térségbeli felhasználást szolgálva. A második legnagyobb görögországi kikötő konténerforgalma (2004-ben 251 ezer TEU rakott és 84 ezer TEU üres) nagyjából akkora, mint Trieszté. A konténer tranzit kis hányadából (10%) arra lehet következtetni, hogy a szerbiai NATO bombázások óta eltelt fél évtized ellenére Thesszaloniki kikötője még mindig nem képes elegendő vonzerőt gyakorolni hagyományos balkáni és kárpát-medencei hinterlandjára.

A délszláv polgárháború, majd a NATO beavatkozás, továbbá a „macedón/-makedon” kérdés ellentétes értelmezése miatt Macedóniával kialakult barátságtalan viszony oda vezetett, hogy *Görögország kénytelen volt a Macedónian, Szerbián és részben Bosznia-Hercegovinán átvezető tranzitpályákat mellőzni* és megfelelő hatékonyságú kerülőutakat igénybe venni, újjászervezve nemzetközi logisztikai hálózatát (*Erdősi F.* 2005).

A másik generális közlekedéspolitikai cél, hogy részben infrastruktúra-fejlesztéssel, részben energikus szervezési tevékenységgel, külpolitikai akciókkal az európai közlekedés szempontjából végpont helyzetű országgént a transzeurópai korridorok meghosszabbításával a Földközi-tenger keleti medencéjének országait, valamint a fekete-tengeri térséget Görögország logisztikailag maga felé vonzza. Ily módon a földrészek közti áruáramlásban egyre nagyobb tranzit szerepet kíván vállalni a mind horizontálisan, mind vertikálisan igen erősek tagolt Görögország. Hogy az ebbéli szerepvállalásban milyen erősek a görög törekvések, azt csupán két példával illusztráljuk. Még 1992-ben hozták létre a Fekete-tengeri Gazdasági

Együttműködést – angol elnevezését rövidítve a BSEC-ot. Ebben a formálisan kelet-európai szervezetben a görög kormány igyekszik vezető szerephez jutni (üléseit feltűnően gyakran tartják Thesszalonikiben). Görögország hivatásának tartja a Fekete-tenger, sőt a Kászpi parti országok európai uniós kapcsolatai erősítésének elősegítését azzal az indoklással, hogy a beltengerek térségéből az EU tengeri hajókkal csak az Égei-térségen keresztül érhető el. A BSEC fő célkitűzései között szerepel a Délkelet-Európában véget érő PEN/TEN korridorok meghosszabbítása kelet felé, illetve a „...fekete- és földközi-tengeri kikötők közötti közlekedési korridorok létrehozása, különös tekintettel a kombinált közlekedésre.” (*Stylianidis, E.* 2005). *A közvetítő szerep felvállalása azonban persze nem önzetlen*, hanem nyilvánvalóan a görög tengerhajózási társaságok, logisztikai vállalatok, szállítmányozók számára nagy hasznot hozó üzletben realizálódik. – Az előbbi általános törekvés részét alkotja az a projekt is, amely Egyiptom és Nyugat-Európa közötti tengeri/százföldi kombinált szállításokat Thesszaloniki, sőt a Krétán felépítendő nagy kikötői logisztikai központ közvetítésével kívánja megoldani. Egyiptom kormányzata annyira partner ebben, hogy memorandumot intézett 2004-ben az EU közlekedési főbiztosához azzal a kéréssel, hogy a Xc. korridort az EU soron kívül építtesse ki az Alexandrián keresztül kimenő és bejövő forgalom bonyolításának elősegítése érdekében (DVZ 2005. január 11.).

Nem kevés szerepe van Görögországban a jövőben jóval nagyobb méretűre tervezett nemzetközi tranzit forgalomnak abban, hogy rendkívül nagyvonalú szárazföldi közlekedési infrastruktúra fejlesztések folynak, melyek célja az ország K-Ny és D-É irányban való gyors átjárhatóságának elősegítése.

A jelenleg épülőben levő európai jelentőségű közlekedési infrastruktúrák közül *legnagyobb mértékben a K-Ny irányú Via Egnatia lesz hivatva szolgálni a tranzitot*, melyet elsősorban Törökország, másodsorban a még keletebbre levő közel-keleti országok keltenek.

A nagyobb hányadban uniós anyagi forrásokra alapozott autópálya-beruházás 2008-ig az ország északi részén, Trákia, Közép- és Nyugat-Macedónia, valamint Epirusz tartományokban valósul meg, összeköttetést teremtve az európai Törökország délnyugati szeglete, valamint a Korfu közeli görög tengeri kikötő, Igoumenitsa között. A görög part és a 100-200 km távolságban levő olaszországi kikötők között a szárazföldi szállítási lánc tengeri úton (kamion hordozó RoRo hajók igénybe vételével) folytatódik. Az 1650 hidat (összesen 40 km hosszúságban) és 74 alagutat (összesen 49,5 km hosszban) is magába foglaló 680 km hosszú Egnatia Odos autópálya készülségi foka 2004 decemberében már 72%-os volt (*Observatory of Egnatia Odos motorway, Greece – Paper...* Paris 17-18. March 2005). Ennek az új autópályának (és a vele hosszú szakaszon párhuzamos, Törökországtól Thesszalonikiig modernizálás alatt levő, és folytatásaként a távoli jövőben esetleg Thesszaloniki és Igoumenitsa között megépítendő vasútnak) az lesz a feladata, hogy a Balkán (belseji térségek) kikerülésével új irányú közlekedési alternatívát teremtsen az EU és (a NATO második legnagyobb hadseregével rendel-

kező) Törökország–Közél-Kelet között. Természetesen a *Via Egnatia* Görögország külkereskedelmének bonyolításában is szerepet kap, de ez másodlagos szempont.

A görög verzió szerint a *Via Egnatia* történelmi elődje a római birodalom egyik nagyjelentőségű, i.e. 146 és 120 között épült kereskedelmi útja volt, mely a Róma–Konstantinápoly közötti főút részét alkotta.

Az észak-görögországi mega infrastruktúra azonban furcsa módon nem tagja a PEN/TEN hálózatnak. (Mások szerint az 1994. évi korfui EU csúcstalálkozón vették fel a TEN-be). Ennek ellenére jelentős az uniós (anyagi) támogatottsága. Ugyanakkor megkezdődött a *PEN VIII. korridorjához tartozó*, a bulgáriai fekete-tengeri kikötőket Macedónián át az albániai Durres kikötőjével összekötő, a *görögországitól északra, attól* mindössze 120-150 km-re csaknem párhuzamosan nyomvonalazott és *ugyancsak a Via Egnatia nevet viselő* másik, K-Ny irányú *autópálya/gyorsforgalmi út-lánc* kivitelezése. Feladata hasonló, azzal a különbséggel, hogy a Közép-Ázsia–Délnyugat/Nyugat-Európa közötti „Új Selyemút” (TRACECA) projekt részének tekintik. Azonban még ez is olyan térségeket szel át, amelyek a nemzetközi politikai kapcsolatok szempontjából, ha nem is problémamentesek, azonban kockázat terén elmaradnak az északabbra levő Koszovótól, Szerbiától, Bosznia-Hercegovinától.

Ellentétben a görögországgal – mely néhány éven belül teljes hosszban elkészül –, a *Via Egnatia* három volt szocialista ország által felvállalt északi változata megépítésének határideje (az erős amerikai politikai támogatás ellenére) teljesen bizonytalan. Munkálatainak eddigi vontatottsága alapján a legkedvezőbb esetben is valamikor 2012-15 körüli időben készülhet el. Kérdés, hogy a mintegy tíz évvel korábban üzemelni kezdő görög transzverzálissal valaha is képes lesz-e versenyezni az északi alternatíva. Nem elképzelhetetlen, hogy a görögországi képes lesz magához vonzani az Új Selyemút forgalmának nagyobb részét, ezért nem sok tranzit forgalom terelődne át a Bulgária–Albánia irányúra. Az utóbbi ezért nyilvánvalóan inkább bilaterális szomszédsági kapcsolatokat és az érintett országokon belüli távolsági közlekedést szolgálná.

Görögország az uniós közlekedési kapcsolatok tartós biztosítása érdekében – az időnként bizonytalan szárazföldi útvonalak helyettesítendő – nagyteljesítményű tengeri komphálózatot létesített, illetve fejlesztett fel, egyfelől Pireusz és főként a nyugati parti kikötői (Patrasz, Igoumenitsa) közötti belföldi vonalakkal, másfelől a külföldre átszolgáló nemzetközi vonalakkal

- a közelebbi tirréni-tengeri dél-olaszországi kikötők (Bari, Brindisi) és
- a távoli észak-adriai olaszországi, szlovéniai és horvátországi kikötők (Ancona, Mestre, Trieszt, Koper, Fiume) felé.

Már a délszláv háborúk előtt közlekedtek ritka időközökben, főként személyeket és személyautókat szállító távolsági kompok (pl. a Patrasz–Dubrovnik–Split–Rijeka vonalon), azonban az 1990-es évekbeni új helyzetben előtérbe került a tömeges áruszállítás, a nagy befogadóképességű és gyorsabb (30 csomó/óra sebességű), kamionszállító RoRo hajók forgalomba állításával.

A tengerrel elválasztott két uniós tagország, Görögország és Olaszország közötti kompforgalom a balkáni krízis legkritikusabb időszakában, az 1990-es évek derekán volt a legnagyobb méretű. Így 1994-ben már 75 nagy (többségükben görög) komp közlekedett a Jón-tengeren át. 1996-ban a komphajók mintegy 400 ezer teherautót, 700 ezer személyautót és 3 millió utast szállítottak Görögország és Dél-, valamint Közép-Olaszország kikötői között. Az adriai távolsági járatok közül a legtöbb végpontja Trieszt, melynek jó vasúti és autópálya kapcsolata van Észak-Olaszország, de az Alpok államai, illetve Németország felé is (*South European Ferries...* 2005).

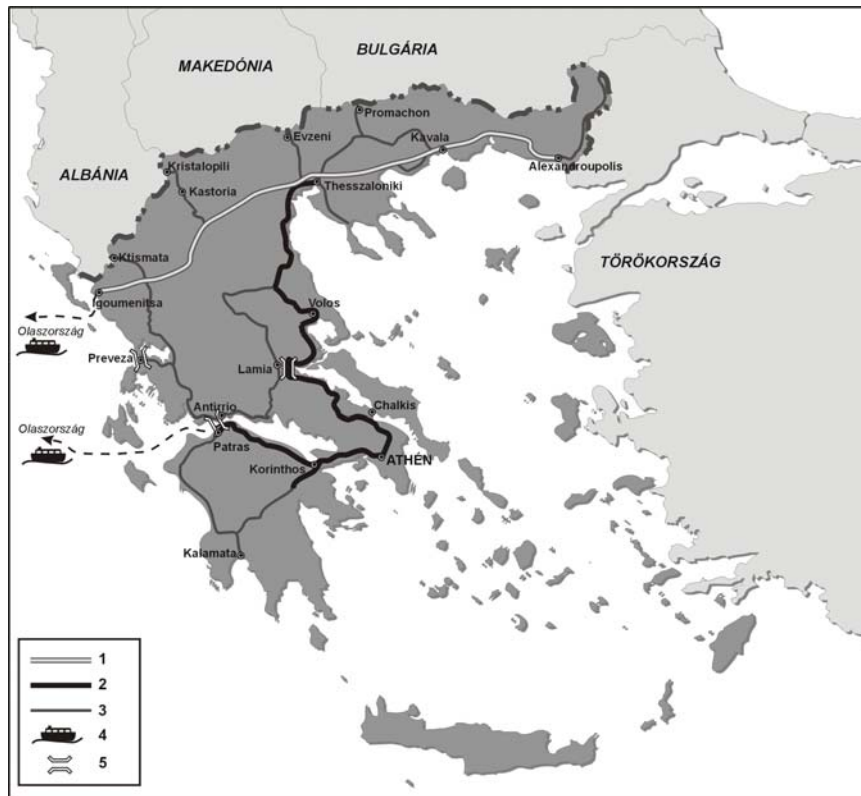
A háborús veszély megszűnése után a Közép-Balkán átjárhatóságának javulásával a Görögország–Nyugat/Közép-Európa viszonylatú áruforgalom jó része visszaterelődött a szárazföldre, de továbbra is élénk a jón-tengeri személy- és személyautó szállító kompforgalom (nagyobb részben Nyugat-Európában munkát vállalók és üzleti célból utazók veszik igénybe), míg a kevésbé „időérzékeny” hűtőkamionok előszeretettel választják továbbra is a távolsági kompokat. Az 1000 km-nél nagyobb távolságot megtevő kompok kihasználását köztes albániai és horvátországi kikötésekkel, gyakoribb be- és kirakodási lehetőségek megteremtésével biztosítják az üzemeltetők.

Az Észak-Adria elérhetőségében a távolabbi jövőben a komphajók számára versenyhelyzetet teremthet a Fiumétől Nyugat-Görögországig Dalmácián, Montenegrón és Albánia part közeli területein átvezetni tervezett „*Dalmatian-Ion*” autópálya, amelynek északi szakasza Splitig már kész van, folytatását Dubrovnikig Horvátország építi.

A görög közlekedéspolitikai alakítói azonban a főként alternatívának szánt „mentőkötél” infrastruktúrák mellett nem mondtak le a Közép-Balkánt is igénybe vevő szárazföldi nemzetközi kapcsolatok magas szintűvé történő kiépítéséről. Csak a távlatos gondolkodás teremtette keretekbe fér bele a D-É irányú nagysebességű közlekedést lehetővé tevő – a X. PEN/TEN korridorban integrálódó autópálya, valamint nagysebességű vasút építése. A rendkívül tagolt felszínen a lejtőre érzékeny autópálya és még inkább a minimális lejtőtűrésű, az egyenestől horizontális irányban csak 3-4 kilométeres sugarú íveléssel eltérni képes szupervasutak létesítése csillagászati összegekbe kerül. A Peloponnészosz északi partján levő Patraszról induló és Athénen át Thesszalonikibe tartó (ún. PATHE) autópálya (2. ábra) és a vele majdnem párhuzamosan nyomvonalazott nagysebességű vasút (3. ábra) rendeltetése a belföldi interregionális forgalom kanalizálásán túlmenően elsősorban a szezonban milliós számra érkező külföldi turisták közlekedésének könnyítése, a nagyvárosok/idegenforgalmi központok közötti nyári forgalmi torlódások elkerülése (*Erdősi F.* 2004).

A legalább 2x2 sávú PATHE autópálya létrehozása (a legtöbb helyen a meglévő autópályák kiszélesítésével, kiegyenesítésével, átépítésével) Thesszaloniki és Athén között már a befejezéséhez közeledik, de az Athén–Patrasz szakaszán a munkálatok még néhány évig eltartanak.

A nagysebességű vasúti tengely kialakítása fokozatosan történik. Vonalkorrekciók, részleges átépítések óta az Athén–Thesszaloniki 510 km-es távolságon az 1980-as évekbeli 6 órás menetidőt 2000-re már 4 óra 20 percre sikerült lerövidíteni (*Tsitouras, C.* 2000). A tervek szerint 2008 végére teljes hosszban kiépített két vágánypárú és villamosított pályán, melynek 28%-át alagutakban helyezik el, további 10-12%-át pedig völgyhidakon vezetik át (a legnagyobb alagútja 24,8 km hosszával felülmúlja a világhírű Simplont), a menetidő 3 órára leszorítható (a max. 200-250 km/ó sebességű vonatokkal). Ny-K irányú 216 km-es folytatását Patraszsig még nehezebb terepen erőltetik át, ezért a pálya 34%-át teszik ki az alagutak (a leghosszabb 7,7 km). E szakaszon viszont a vonatok „csak” max. 200 km/h sebességgel közlekedhetnek a keskeny nyomtávú hegyi vasútból közvetlenül szupervasúttá előléptetett pályán.



2. ábra A kiépülőben levő autópálya hálózat. Jelmagyarázat: 1 – Egnatio Odos autópálya; 2 – PATHE autópálya; 3 – főutak; 4 – az autópálya végpontok tengeri komp csatlakozásai; 5 – híd, vagy öböl alatti alagút (Forrás: *Observatory of Egnatia...* 2005 és a *Motorway Project of Greece* 2004 adataiból szerkesztette a szerző)

Figure 2 Developing motorway network. Legenda: 1 – Egnatio Odos motorway, 2 – PATHE motorway, 3 – highways, 4 – sea ferry connections of motorway termini, 5 – bridge or tunnel under a bay (ed. by *Erdősi, F.* based on the data of the *Observatory of Egnatia...* 2005 and the *Motorway Project of Greece* 2004)



3. ábra Az átalakuló vasúthálózat. Jelmagyarázat: 1 – épülőben levő és tervezett nagysebességű vasútvonalak; 2 – normál nyomtávú hagyományos vasutak, amelyek nagy részén rekonstrukciós munkálatok folynak és várhatók; 3 – keskeny nyomtávú (1000, 750/600 mm-es) vasutak, részben felújítás, részben normál nyomtávúra való átépítés előtt; 4 – tervezett új vasúti összeköttetés

(Forrás: **Petsos, G.** 1999 és **Jean's...** 2002 adataiból szerkesztette a szerző)

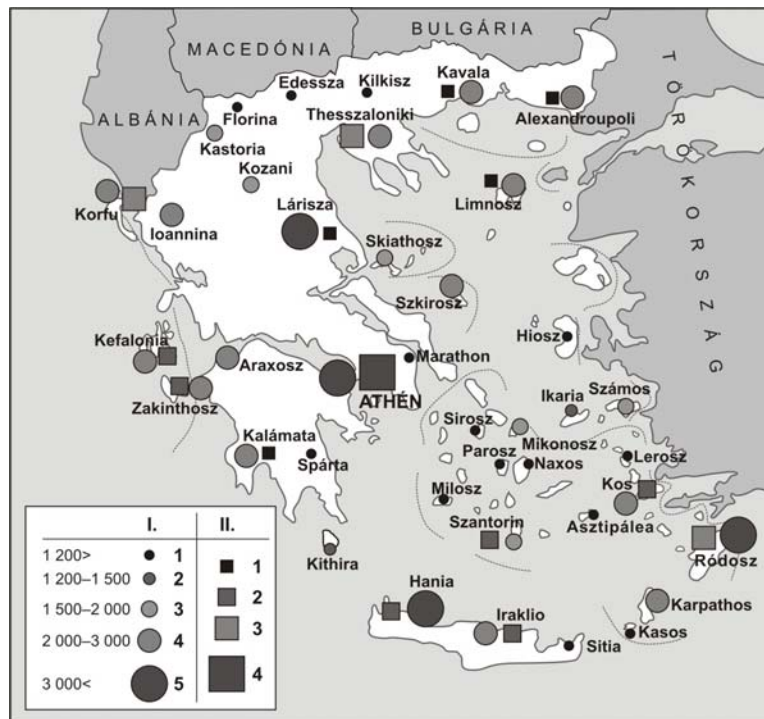
Figure 3 Railway network in change. Legenda: 1 – high-speed railway lines planned or under construction, 2 – standard gauge traditional railway lines, the majority is under reconstruction or expected to be under reconstruction, 3 – narrow gauge (1000, 750/600 mm) railways, partly before reconstruction, partly before changing into standard gauge, 4 – planned railway connections

(ed. by **Erdősi, F.** based on the data of **Petsos, G.** 1999 and **Jean's...** 2002)

E nagyszabású (túlnyomórészt az EK 1. sz., az EU 2. sz. közösségi fejlesztési alapjából, az „A” jelű Kohéziós Alapból, az EU 3. közösségi fejlesztési alapjából, valamint a „B” jelű Kohéziós Alapból finanszírozott) fejlesztésekkel *Görögország Európa keleti felének nagysebességű vasúttal legjobban ellátott országa lesz*

az uniós segítség jóvoltából. Azonban e kiváló infrastruktúra még hosszú ideig csupán a belföldi közlekedést szolgálhatja, mivel *évtizedeket is várthat magára az északi folytatása Macedónián, Szerbián és Magyarországon át Ausztria felé*. Mindenesetre e nagyszabású projekt jó értelemben vett reklámja lehet a közösségi közlekedéspolitikának, amely a perifériák előnyben részesítésére irányul. Legfeljebb a következetességet lehet számon kérni, miután a közösségi TEN-dokumentumok a perifériákon egykor az autópályákat és a regionális repülőtereket preferálták a kifejezetten nagy forgalomra tervezhető szupervasutakkal szemben (*Hellenic... 2005*).

Ellentmondásosan alakult Görögország nemzetközi légit közlekedés-földrajzi helyzete. Az athéni nemzetközi repülőtér (Európa legdélekeletibb fekvésű, „előretolt” végpontjaként) az 1950-60-as évekig csomópont (hub) szerepet töltött be a Közel-Kelettel, Egyiptommal és Dél-Ázsiával folytatott légi közlekedésben. (Forgalmának 74%-át tették ki 1960-ban a tranzit- és transzfer-utasok). A nagy ható sugarú sugárhajtóműves repülőgépek azonban szükségtelenné tették a földrészek közötti járatok út közbeni műszaki célú leszállását, így Athén sokat veszített nemzetközi légi csomópont funkciójából (Erdősi F. 1998).



4. ábra A közforgalmú repülőterek. Jelmagyarázat: I – futópályák hossza (m),

II – utasforgalom (millió fő/év): 1 – <0,5, 2 – 0,5-1,0, 3 – 1,0-3,0, 4 – >10,0.

(Forrás: www.aircraft...htm és *ICAO Yearbook 2004* adataiból szerkesztette a szerző)

Figure 4 Airports of general use. Legenda: I – length of runway (m),

II – passenger traffic (million/year): 1 – <0.5, 2 – 0.5-1.0, 3 – 1.0-3.0, 4 – >10.0.

(ed. by Erdősi, F. based on the data of www.aircraft...htm and *ICAO Yearbook 2004*)

Ellenben a magasabb jövedelem és a nemzetközi idegenforgalom megsokszorozódása, valamint az Unió, sőt Közép-Európa körülményes szárazföldi elérhetősége együttesen meghatszorozta Athén légi forgalmát, amelynek azonban újabban már a 85%-a célforgalom, azaz a közvetítő szerep ma igencsak alárendelt. Az EU felismerve a légi kapcsolat különleges szerepét a Közösségen belüli kohéziós folyamatok, interakciók elősegítésében, „szívügyének” tekintette az Athéntól 23 km-re levő új Spata nemzetközi repülőtér megépülését és ennek megfelelően a 2,9 Mrd USD összegű beruházási költségeihez 35%-kal járult hozzá. Európa egyik legnagyobbvonalúban kiépített – egyelőre két 4240 m hosszú futópályával ellátott – repülőtérének 2003-ban már 16 millió utasa volt (4. ábra), azaz több mint a három berlini repülőtérnek együtt, de az előrejelzések 2020-ra már 50 milliós forgalommal számolnak.

IRODALOM

- Athen erhielt Containerterminal.* Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) 2005. március 10.
- Development prospects of the central Mediterranean regions* (Mezzogiorno – Greece). Regional development studies. European Union. Regional policy and cohesion. European Commission 1990.
- Erdősi F.* 1998. A légi közlekedés földrajza, légi közlekedés politika. II. kötet. MALÉV, Budapest. 344 p.
- Erdősi F.* 2004. Európa közlekedése és a regionális fejlődés. Második bővített kiadás, Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- Erdősi F.* 2005. Tengerre magyar – de hol? Transit, március.
- Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs* ([www.mfa.greece today/transportation.html](http://www.mfa.greece.today/transportation.html)).
- In Piræus muss das Hafenmanagement gehen.* DVZ 2005. február 5.
- Jean's World Railways.* 2002. New York–London 2003.
- Jordan, P. – Lukan, W.* 1998. Makedonien. Österreichische Osthefte. 479. p.
- Observatory of Egnatia Odos motorway, Greece.* 1st Spatial Impacts Report. Colloque scientifique sur les observatoires autoroutiers et d'infrastructures lineaires..., Paris. 17-18 March 2005. pp. 1-12.
- Petsos, G.* 1999. Regauging part of strategie upgrade. Rail Business Report p. 45
- Shipping Yearbook* 2004. Bremen ISI 2005.
- South European Ferries* 2005. (www.evasions.com/ferries.htm).
- Stylianiðis, E.* 2005. Schwarzmeer-Region sucht Anschluss an die EU. Deutsche Verkehrszeitung, 8. Feb.
- Tsitouras, C.* 2000. Modernisierung der griechischen Eisenbahnen. Schienen der Welt 6. p. 30-42.
- Wachsende Interesse am maritim Sektor.* DVZ 2005. március 19.