

## Afrika fehér foltok nélkül

Erdősi Ferenc: *Afrika közlekedése*.  
Publikon Kiadó, Pécs. 2011. 764 old.



Erdősi Ferenc a szakma szeretetének és odaadó művelésének igaz mintaképe lehet a magyar geográfiában. Idős korát meghazudtolva fáradhatatlanul alkot, s az utóbbi két évtized során egy szál magában annyi értékes munkával gazdagította a távközlés és a közlekedés földrajzát, hogy a honi viszonyokat nem ismerő olvasó azt hihetné: egész kutatóintézet áll mögötte s dolgozik a keze alá. Legújabb műve – Afrika közlekedésének monografikus feldolgozása – 2011-ben a Publikon Kiadónál látott napvilágot, jellemző módon részben a szerző és családja anyagi támogatásának jóvoltából.

A vaskos – 764 oldal terjedelmű – kötet 109, jórészt saját szerkesztésű ábrát, valamint 175 táblázatot tartalmaz. Utóbbiak közül feltétlen kiemelendő a függelék hat nagy méretű táblája, mint az afrikai országok úthálózatára, közúti közlekedésére, repülőtereinek műszaki és forgalmi jellemzőire vonatkozó statisztikai adatok páratlanul gazdag tárháza. A könyv elkészítéséhez szükséges munkát némiképp érzékelteti, hogy a felhasznált és hivatkozott – gyakran csak a világhálón elérhető - szakirodalmi művek, cikkek, adattárak jegyzéke 30 teljes oldalt tölt meg.

Erdősi Ferenc óriási szakmai tapasztalatára, fantasztikus tudására és hihetetlen szorgalmára volt szükség ahhoz, hogy az áttanulmányozott, nagyon különböző jellegű és - Afrikáról lévén szó – eltérő hitelességű, gyakorta hézagos forrásanyagból a lehetőség határai között egységes szerkezetbe foglalt szintézis jöjjön létre.

A könyv négy fő része közül az első az afrikai közlekedés általános jellemzőit a természeti viszonyok, a koloniális és posztkoloniális társadalmi-gazdasági fejlődés, valamint a világgazdasági szerepkör összefüggéseibe ágyazva mutatja be. Külön fejezetek szólnak itt Afrika külső és belső áruforgalmának összetételéről, ágazati és irány szerinti megoszlásáról, valamint az idegenforgalom új keletű, gyorsan növekvő, ám országoként igen különböző jelentőségéről. Behatóan tárgyalja a könyv a közlekedés fejlesztésére hivatott nemzetközi szervezetek, integrációs kísérletek eleddig kevés sikert felmutató tevékenységét, továbbá a jövőre vonatkozó terveiket is. A globális gazdaságba való bekapcsolódást hátráltató tényezők sorában a szerző kiemeli a magas fajlagos szállítási költségeket, amiben nagy távolságokon s a műszaki infrastruktúra elmaradottságán, leromlott állapotán kívül a tetemes rakodási veszteség, a laza munkafegyelem, a gyatra közbiztonság, a forgalmat lassító különféle bürokratikus akadályok és a drága biztosítási díjak is közrejátszanak.

A második fő rész fejezetei Afrika jelenlegi közlekedésének ágazatait – a vasúti, a közúti, a belvízi, a tengeri és a légi forgalom jellemzőit – tárgyalják, mindenütt nagy hangsúlyt helyezve az infrastruktúra állapotára és tulajdonviszonyaira, az idegen érdekeknek való kiszolgáltatottság hátrányaira. A légi közlekedés kapcsán a szerző külön alfejezetben foglalja össze a vonatkozó statisztikai adatok hiányosságait, rámutatva a velük kapcsolatos módszertani problémák áthidalásának korlátozott lehetőségeire.

A könyv terjedelmének mintegy felét Erdősi Ferenc az afrikai közlekedés regionális földrajzának szenteli. Az egyes szubkontinensekre vonatkozó ismeretanyag rövid általános áttekintése után országról országra haladva tárja fel a közlekedés fejlődési szakaszait, jelen állapotát és az ennek háttérében meghúzódó társadalmi-gazdasági tényezőket. Az egyes államok jelentősége persze nagyon különböző, és a rendelkezésre álló forrásművek sem teszik lehetővé mindegyikük azonos mélységű, egyöntetűen naprakész feldolgozását. Legrészletesebb, már-már önmagában is monografikus terjedelmű a kontinens déli részéről szóló fejezet, viszont egyik-másik ország (pl. Zimbabwe vagy Szudán) esetében nem sikerült számot vetni a friss politikai vagy gazdasági fejlemények közlekedési kihatásaival.

A mű utolsó részében a szerző az afrikai közlekedés jövőjével kapcsolatos gondolatait fejtí ki. Várható, hogy a kontinens még hosszú ideig a világgazdaság legszegényebb, lelegelettebb periférikus térsége marad, és a jelenleg tapasztalható demográfiai és migrációs folyamatok úgyszintén tartósan ígérkeznek. Az élelmiszer-behozatal növekedésére nemcsak a népesség számának gyarapodása, hanem a klímaváltozás következményei is befolyással lehetnek. Előre láthatólag tovább erősödnek a „Dél-Dél” irányú gazdasági kapcsolatok, és a külső tényezők között meghatározóvá válik a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében már jelenleg is rendkívüli aktivitást kifejtő Kína szerepe. A szerző megkérdőjelezi a nagyszabású transzkontinentális útépitési tervek gazdasági ésszerűségét és politikai realitását. Megfontolásra érdemesek azok a kételyek és aggályok is, amelyeket az idegen mintájú közlekedéspolitikának a környezet állapotára, valamint a hagyományos afrikai kultúrára gyakorolt hatásaival kapcsolatban fogalmaz meg.

Amint azt Erdősi Ferenc a recenziójában jóval tágabb ismeretanyag birtokában megállapítja: *hasonló tematikájú és terjedelmű könyv még nem jelent meg külföldön*, egyetlen világnyelven sem. A művet haszonnal forgathatják a földrajztanárok és a világgazdaság kutatóin kívül mindazok, akik turistaként készülnek meglátogatni Afrikát, vagy a kontinenshez fűződő gazdasági, politikai és kulturális kapcsolataink bővítésén fáradoznak. A hazai földrajzi szakirodalom nyeresége miatt érzett jogos örömben azonban némi szomorúság vegyül: a nyelvi korlátok leküzdése, a nagy értékű munka angol nyelvű kiadása sajnos elérhetetlen álomnak tűnik, s így e nagyszerű könyv nem fogja öregbíteni a magyar tudomány nemzetközi hírnevét, és nem fog eljutni potenciális felhasználóinak többségéhez sem.

Dr. Probáld Ferenc, Budapest