

## KÖNYVSZEMLE/ BOOK REVIEWS

### **Erdősi Ferenc (szerk.) (2021): A globalizálódott tengerhajózás és a világkereskedelem (Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete, Pécs, 467 p.)**

**TRÓCSÁNYI ANDRÁS**

**TRÓCSÁNYI András:** tanszékvezető egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet, Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék; 7624 Pécs, Ifjúság útja 6.; troand@gamma.ttk.pte.hu; <https://orcid.org/0000-0002-3477-0455>

**András TRÓCSÁNYI:** associate professor, head of department, Department of Human Geography and Urban Studies, Institute of Geography and Earth Sciences, Faculty of Sciences, University of Pécs; Ifjúság útja 6., H-7624 Pécs, Hungary; troand@gamma.ttk.pte.hu; <https://orcid.org/0000-0002-3477-0455>

Egykori professzorom, kedves tanárom, Erdősi Ferenc lepett meg azzal, hogy intézményünk portáján hagyott számomra egy csomagot, amelyben legújabb dedikált könyvét találtam. A szerző és könyve több szempontból is rendhagyó, így talán érdemes arra, hogy megosszam gondolataimat a szerzővel és a könyvével kapcsolatban egyaránt.

Magát a szikár professzort meggyőződésem szerint nem kell bemutatni a hazai tudományos közvélemény számára. Mélységesen elkötelezett saját szakmája iránt, végtelenül alapos, mondhatni klasszikus kutató, akiből sajnos egyre kevesebb van közöttünk. Mindemellett az egyik „legtermékenyebb” geográfus a közleményei számát – és vaskosságát – tekintve: publikációi között dominálnak az átfogó, szintetizáló munkák, könyvek. Erdősi Ferenc eddigi, mintegy 55 évet átívelő tudományos pályafutása alatt az MTMT szerint 32, saját bevallása alapján „csak” 21 könyvet jegyez. A fenti publikációs adattárból kiindulva, az elmúlt 55 évben 9899 oldal monografikus jellegű anyagért felelős az idén 87. esztendejében élő mester, ami nagyvonalú számítás mentén is az elmúlt több mint fél évszázad minden egyes naptári napjára vetítve mintegy fél oldal elkészítését jelenti. Mi ez, ha nem tudományos termékenység? Ha ehhez hozzátesszük, hogy az utóbbi húsz évben megjelent, 350 oldalnál ritkán soványabb munkái ágazati és regionális alapon közelítve a közlekedés- és kommunikációföldrajz szinte minden aspektusát érintik, akkor még kerekesebbnek látszik e szisztematikus tevékenység. A könyvmentes, „üres” időkben pedig számtalan (mintegy 250) egyéb tanulmányt készített, amelyet nemcsak a geográfus közösség, hanem a szélesebb értelemben vett társadalom- és műszaki tudományi olvasóközönség is ismer és elismer. Mind-



eközben szinte egy személyben teremtette meg, illetve teremtette újra a hazai közlekedésföldrajzot. Azért tartottam fontosnak a számokat is kiemelni, mert az egészségével ritkán elégedett professzor irigylésre méltó tudományos produktumot állít(ott) elő életének ebben az érett fázisában is, amikor kortársai általában a jól megérdemelt pihenéssel töltik idejüket. Azt gondolom, Feri bátyám, hogy sokan vagyunk munkatársaid, tanítványaid és olvasóid között, akik szeretnének olyan szellemi frissességben és termékenységben működni, mint azt Te ma is teszed! A kézírás egykori példás rendezettsége elmúlhat ugyan, de a gondolatok fessége, strukturáltsága számomra változatlan.

Sajátos e könyv abban a tekintetben is, hogy Erdősi Ferenc munkái közül elsőként, lektorálás nélkül látta meg a napvilágot, és a közel két év alatt összeálló kézirat finanszírozását vállaló kiadó felkutatására sem pazarolta az értékes időt a szerző – maradt a magánkiadás. Sajnos, ebben a világban élünk, ahol a hazai könyvkiadás piaci körülményei nehezen teremtenek gazdasági megtérülést egy ilyen típusú könyvnek. Olyan munkának, ami manapság szokatlan részletességgel írja le, tárja fel és szintetizálja a közlekedés egyik reneszánszát élő ágazatának területi folyamatait. Mindezt úgy, hogy jelen világgazdasági folyamatok szövetébe ágyazva vizsgálódik, külön elemezve azokat az új vagy megújuló hatásrendszereket, amelyek a térszerkezet átrendeződését, újraértelmezését eredményezik. A bevezetőben maga a szerző is csak reméli, hogy munkája megtalálja az olvasóközönségét, ehhez – a tőle megszokott precizitással – listázza is azokat a szempontokat, amelyek mentén a közel 500 oldalas könyv értelmezhető.

Kiknek is ajánlható akkor a rendkívüli módon felgyorsult és könnyen elérhető adatokkal rendelkező világban e munka? A szerző is elismeri, hogy a szállítmányozásban, logisztikában, raktározásban dolgozó és élő szakemberek ennél naprakészebb, pillanatról pillanatra változó adattengerek, algoritmusok szintetizálta eredményeit hasznosítják a döntéshozatalban. Talán illene, hogy ők e szakmára történő felkészülés során olyan felülnézeti, átfogó képet kapjanak a tengerhajózás közelmúlt és recens folyamatairól, amely később az egy-egy szűkebb területen való elmélyüléshez, illetve a professzionális munkavégzéshez elengedhetetlen. A könyvben megjelenített és iszonyú munkával összegyűjtött adatok vélhetően gyorsan elavulnak majd, de azok struktúrája, megközelítései még húsz év múlva is segítséget nyújthatnak egy-egy napi feladathoz szükséges friss adat fellelésében, akár online adatbázisokban is.

A munka szerkezete feszes logikai rendben épül fel. A klasszikus geográfia művelői – így a szerző – által (is) kedvelt tér-idő dimenzió mentén történik a tartalom építőköveinek bemutatása. Elsőként a tengeri közlekedés alapvető struktúráit ismerhetjük meg, ami egy tenger nélküli ország szakmabéli olvasóinak is feltétlen hasznos alapozást jelent. Ehhez kapcsolódva, a következő egység már másképpen hajózik, rendszerként és rendszerben elemzi a fő alkotókat (járművek, kikötők, szervezet). Hajótípusokról, azok fejlődéséről és a kereslethez állandóan idomuló, differenciálódó, de méreteiben folyton növekedő szállítóeszközökről

olvashatunk; mint mindenhol, az állításokat adatokkal, ábrákkal, táblázatokkal alátámasztva. A kikötők általános bemutatása és tipizálása után a konténerizációról mint a globalizált (tengeri) kereskedelem egyik megkerülhetetlen jelenségéről, illetve az ennek kapcsán megjelenő térbeli (makro-, mezo- és mikro-) szinteken tapasztalható súlypontáthelyeződésekről olvashatunk. A transz- és multinacionális társaságok, szövetségek, a horizontális és vertikális integrációk a modern gazdaság más szeleteihez hasonlóan a tengerhajózásban is egyre nagyobb teret nyernek, ezek szintetizáló bemutatása a tér-idő dimenzió túl a költség-hason elvén keresztül történik.

A harmadik egység a szereplők megismertetése után magára a folyamatra fókuszál. A világkereskedelem területi-szerkezeti átalakulásából vezeti le a tengerhajózás mennyiségi és minőségi változásait. A tengereken szállított főbb árucsoportok termelői, elosztói és fogyasztói dimenzióit, illetve azok változásait fél évszázados visszatekintés mentén értelmezhetjük, amelyek már egyértelműen kirajzolnak főbb folyamatokat és tendenciákat az igényekhez gyorsan idomuló rendszerben. A kikristályosodó kép regionális és globális szinten is meghatároz megszilárduló útvonalakat és szegmenseket, amelynek szintén jól „adatolt” bemutatására a negyedik fejezet vállalkozik. Az útvonalak sűrűsödési és kitüntetett (gazdasági, műszaki, geopolitikai és -stratégiai) pontjai a globális jelentőségű hajózácsatornák, amelyekre számtalan történelmi példa mellett a 2021. márciusi szuezi hajóbaleset és következményei is emlékeztetnek. Mind a Szezi-, mind a Panama-csatorna adott történelmi, földrajzi, gazdasági, műszaki, politikai körülmények közepette született, azonban az elmúlt 100-150 évben – és különösen a globalizált világban – ezek mindegyike markánsan átalakult, így a csatornák szerepe, funkciói és szolgáltatásai is változtak.

A negyedik részben a vizsgálati lépték a kikötővárosok vizeire navigál, a globális szerepű kikötők kontinentális, nemzeti városhálózati, valamint lokális urbanisztikai, gazdasági hatásai kerülnek terítékre. Itt is számtalan történelmi példa és típus leírása segíti a tisztánlátást, majd a kikötő-város kettős funkcionális együttműködésének, konfliktusainak elemzése következik. Mindezeket alátámasztandó, a szerző a messziről nézve hasonlóknak tűnő – a globális jelentőségű, egykori brit érdekszférába tartozó – ázsiai elosztó metropoliszok működésében meglévő párhuzamokra és különbségekre hoz példákat Szingapúr és Hongkong esettanulmányán keresztül.

Végül, de nem utolsó sorban, a ma már egyre inkább ritkaságszámba menő utószó következik – ebben is klasszikus a szerző és munkája. Nagy formátumú kutatóként tisztában van azzal, hogy az írás két éve alatt is jelentősen változott a világ, amelyben paradigmászerű átalakulások is láthatók és jósolhatók a pandémia következtében. A 2020 végén megírt epilógus felvetései közül fél év elteltével már több beigazolódni látszik, a tudós jóslatait ezért inkább prognózisnak illene neveznem. Első olvasatra is teljesnek látszik tehát a mű, bár Erdősi Ferenchez méltóan egy mondatban gyakran kettő jelentéstartalma sűrűsödik, így befogadásához

az átlagosnál több idő kell. Bármennyire is „macerás” egy ilyen vaskos munka olvasása, megéri a fáradságot. Magam azok közé tartozom, akik meglehetősen hiányolják a jelen tudomány apró szeleteiben vizsgálódó munkák között az ilyen monografikus megközelítéseket, amelyek kerek képet igyekeznek rajzolni egy-egy kérdésről. Az efféle tartalmakat nem csupán magunkévá tenni komolyabb kihívás, hanem – feltételezem – megírni is. Kell hozzá az az 55 éves tapasztalat, rutin és szintetizáló képesség, amely kevés kutatónak adatik meg. Erdősi Ferenc ebbe a ritka körbe tartozik. Ideillően: 87 évesen is magabiztosan hajózik ezeken a vizeken. Ehhez csak gratulálni tudok tisztelettel és szeretettel, a szavak mellett úgy is, hogy jelen sorokkal másokat is arra biztatnék, hogy vegyék a fáradságot, olvassanak bele a könyvbe, megéri.