

Miklós Gábor

A közép-európai kereskedelmi útvonalak
és jelentőségük változása

Világgazdasági Tanszék

Témavezető:

Dr. Péti Márton

2024

Miklós Gábor

Budapesti Corvinus Egyetem

Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola

A közép-európai kereskedelmi útvonalak és jelentőségüknek változása

Doktori értekezés

Miklós Gábor

Világgazdasági Doktori Program

Budapest, 2024

Absztrakt

A 2008-2009-es világgazdasági válságot és a COVID19 pandémia okozta globális gazdasági válságot követően új szállítási útvonalakat hoznak létre Európa és a Távol-Kelet között. Ezek új gazdasági folyamatokat és új gazdaságpolitikai eszközöket eredményeznek, valamint új gazdasági válaszokat igényelnek a tudománytól is. A dolgozatom célja, hogy hozzájáruljak ezeknek a folyamatoknak a jobb megértéséhez.

A dolgozatban három kérdés megválaszolására törekszem. Elsőként feltárom, hogyan tevődik át a globális kereskedelem súlypontja a nyugat-európai, hagyományosan nagy tengeri kikötőkből a közép-európai és délkelet-európai régióba. Ezt követően arra keresem a választ, hogy milyen gazdasági és pénzügyi érdekek merülhetnek fel (sérülhetnek) az érintett régiókban. Végül megvizsgálom, hogy milyen szerepet játszik e folyamatokban az Európai Unió vezető gazdasági ereje, Németország.

Módszertanom tartalmaz kvalitatív elemeket (interjúkat kereskedelmi és logisztikai szakemberekkel és szakpolitikusokkal), továbbá kvantitatív adatelemzést az áruforglomról és az Európai Unió vámpolitikájáról.

Az eredményeim arra utalnak, hogy változás következett be a fő konténer szállítási útvonalakat illetően, Rotterdam - Antwerpen kettős egyértelmű és megkérdőjelezhetetlen szerepe a kikötői tevékenységekben megváltozott, megnőtt a jelentősége a keleti, lengyelországi szállítási útvonalnak. A legjelentősebb gazdasági, pénzügyi érdekek azonban vélhetően nem az adminisztrációs költségek (azaz pl. vámbevételek 20 százalékos, a tagállamoknál maradó része) alakulásához fűződnek, hanem a kikötői munkahelyek és a logisztikai tevékenységek megtartásához, ill. elvesztéséhez. Németországnak pedig hivatalosan nincsen ellenvetése a változásokkal kapcsolatban, ami azért nem meglepő, mert eredményeim alapján a változásokkal akár kedvezőbb helyzetbe is kerülhet a német logisztika és szállítás ipar.

Az egyre jelentősebb, a világgazdaságban működő integrációs gazdasági tömbök elvezetnek oda, hogy racionalizálódnak a szállítási és logisztikai tevékenységek. Az úgynevezett adminisztratív akadályok – mint amit a hidegháború évtizedeiben tapasztalhattunk a gazdasági és politikai blokkok között – a világkereskedelem előtt sokáig egyfajta kompetitív előnyt is nyújtottak azon térségek számára, amelyek kiemelt kereskedelmi központjai voltak a nemzetközi szállításnak.

Ez az előny eltűnőben van az egyes térségekben, ugyanakkor másokat nem érint vagy kedvezőbb helyzetbe hoz.

Mindezek alapján megalapozottan merül fel az igény, hogy nagyobb hangsúlyt érdemes fektetni a következő évtizedekben Közép-Európában is az új szállítási útvonalakra, célszerű megvizsgálni, hogy milyen logisztikai tevékenységek kapcsolódhatnak az ágazathoz, milyen kiegészítő tevékenységek, „beszállítói iparágak” szükségesek a szállítás, mint szolgáltatás minél hatékonyabb és jobb minőségű biztosításához.

Kulcsszavak: gazdaságföldrajz, kikötők, konténerkereskedelem, TEN-T hálózatok, OBOR, vasúti szállítás

JEL.: F13, F14, F15

Tartalom

Rövidítések, Szószedet	8
1 Ábrajegyzék.....	9
2 Bevezetés	12
2.1 Kutatási kérdések.....	16
2.2 A kutatási téma kiválasztása és elhelyezése a tudományban.....	17
2.3 Új nézőpont kialakítása a kutatási témában.....	19
2.4 A kutatás főbb hozzájárulásai.....	23
3 Módszertan	25
3.1 A földrajz és a gazdaságföldrajz tudományág fejlődése és szerepe	25
3.2 Szakpolitikai és tervdokumentáció vizsgálat.....	26
3.3 Interjúk	29
3.4 Vámbevétel kalkuláció	31
I. rész: A gazdaságföldrajzi elméletek áttekintése egy új nézőpont kialakítása mentén	35
1. Szakirodalmi feltárás szerkezete	36
1.1. Új megközelítésre történő kísérlet.....	44
1.2. A dolgozatban használt főbb definíciók	47
1.3. Világgazdaságtan és gazdaságföldrajz	50
1.4. Kezdetek: a gazdaságföldrajz az ókortól a neoklasszikus közgazdaságtudományig	51
1.5. Gazdaságföldrajz mint rendszerszemlélet párhuzamos fejlődése.....	56
1.6. Paul Krugman és az „Új gazdasági földrajz” elmélete	61
1.7. Globalizáció és lokalizáció a gazdaságföldrajz aspektusából.....	65
1.8. Gateway és transshipment kikötők	69
1.9. Hipotézisek.....	72
II. RÉSZ: EREDMÉNYEK.....	74
2. Az Európai Unió szállítási útvonalai	75
2.1. Európai Unió gazdasági és kereskedelmi kapui	76
2.2. Hollandia, a kereskedő nemzet.....	79
2.3. Rotterdam – Az „Eurogate”.....	82
2.3.1. Maasvlakte 1 kikötő	84
2.3.2. Maasvlakte 2 kikötő	86
2.4. Betuweroute tehervasút pálya.....	90
2.5. Hamburg kikötője	92
2.6. Bréma kikötője	99
2.7. Amszterdam kikötője.....	102
2.8. Antwerpen kikötője	104

2.9.	Le Havre	108
2.10.	Barcelona kikötője.....	109
2.11.	Marseille kikötője.....	112
2.12.	Trieszt kikötője.....	113
2.13.	Fiume kikötője.....	115
2.14.	Pireusz kikötője	118
3.	OBOR – Egy Övezet, Egy Út.....	121
3.1.	Az OBOR útvonal politikai, szervezeti és jogi keretrendszere	121
3.2.	A gazdasági folyosó kereskedelmi volumene a NELBEC-en:	122
3.3.	Az infrastruktúra regionális szintű jellemzése – EAEU	124
3.4.	OBOR létrehozásának magyarázatai	127
3.5.	Útvonalak	131
3.6.	Adminisztrációs bevételek a vámok után a tagállamok számára.....	137
3.7.	Vámbevétel elemzés	141
4.	Magyarország és az OBOR	146
4.1.	Magyarország szerepe az OBOR-ban.....	146
4.2.	A szerbia és észak-macedóniai OBOR kapcsolat.....	147
5.	A vasúti nyomvonal mentén felmerülő lokális biztonságpolitikai kockázatok.....	152
6.	Konklúziók.....	158
7.	Felhasznált irodalom	162
8.	Mellékletek.....	180
1.	Felhasznált irodalmi összesítő	180
2.	Szakpolitikai és tervdokumentáció forrásanyag	186
3.	Hajó típusok, amelyek a dolgozatban szerepelnek	191
4.	Interjúk.....	193

RÖVIDÍTÉSEK, SZÓSZEDET

ADB	Asian Development Bank	Ázsiai Fejlesztési Bank
AIIB	Asian Infrastr. Investm. Bank	Ázsiai Infrastruktúra-fejlesztési Bank
BRI ¹	Belt and Road Initiative	Egy Övezet, Egy Út
CEF	Connecting Europe Facility	Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz
EACU	Eurasian Customs Union	Eurázsiai Vámunió
EC	European Commission	Európai Bizottság
EU	European Union	Európai Unió
FEU	Forty Foot Equivalent Unit	40 láb hosszú konténer (mértékegység)
JEG	Journal of Eco. Geography	Gazdasági Földrajz Folyóirata
NAPA	North Adriatic Port Association	Észak-adriai Kikötők Szövetsége
NELBEC	New Eurasian Land Bridge EC.	Új Eurázsiai Híd
NDB	New Development Bank	Új Fejlesztési Bank
OBOR ²	One Belt, One Road	Egy Övezet, Egy Út
OECD	Org. for Eco. Co. & Develop.	Gazd-i. Együttm. és Fejlesztési Szervezet
SCO	Shanghai Cooperation Org.	Shanghai Együttműködési Szervezet
SRIF	Silk Road Infrastructure Fund	Selyemút Infrastrukturális Alap
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit	20 láb hosszú konténer (mértékegység)
TOR	Traditional Own Resources	Hagyományos saját bevételek

¹ Megjegyzendő, hogy a BRI-t és az OBOR-t a szakirodalom egymással azonos értelemben használja. Mind a kettő „Egy Övezet, Egy Út” vagy másnéven „Új Selyemút” néven nevezi magyarul az elképzelést. Erről bővebben lesz szó a vonatkozó fejezetben.

² Megjegyzendő, hogy a BRI-t és az OBOR-t a szakirodalom egymással azonos értelemben használja. Mind a kettő „Egy Övezet, Egy Út” vagy másnéven „Új Selyemút” néven nevezi magyarul az elképzelést. Erről bővebben lesz szó a vonatkozó fejezetben.

1 ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: A világgazdaság nagy centrumai és a közöttük húzódnó kereskedelmi útvonalak (2019)	12
2. ábra: Szakpolitikai források és tervanyagok besorolás és típus szerint	27
3. ábra: Szakpolitikai források és tervanyagok évad szerint	27
4. ábra: TÉH - TIQ képlet	33
5. ábra: Kutatási panoráma.....	34
6. ábra: Források nyelvi megoszlása	36
7. ábra: Illusztráció a szövegadatbázisról.....	37
8. ábra: Felhasznált források típusai	38
9. ábra: Felhasznált források tudományterület szerinti megoszlása.....	39
10. ábra: Felhasznált források évek szerinti megoszlása	40
11. ábra: Dolgozatban szerzők előfordulásának gyakorisága	42
12. ábra: Fontosabb hivatkozott szerzők szerzői hálója.....	43
13. ábra: Tudományágak találkozása	46
14. ábra: Gateway és Hub/Transshipment típusú kikötői struktúra	70
15. ábra: Termniál és szállítási költségek közötti összefüggés	71
16. ábra: A rotterdami kikötő területi fejlődése (1400-2010)	83
17. ábra: A rotterdami kikötői struktúrája.....	84
18. ábra: Heti „vonalszolgáltatások” százalékos megoszlása Hamburg és a főbb régiók közt 2020-ban.....	95
19. ábra: Hamburgi kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU) ...	96
20. ábra: Intermodális szállítási módok százalékos megoszlása TEU-ban mére (2020)	97
21. ábra: Brémai kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)	100
22. ábra: Bréma kikötőjének és a kontinensek közötti konténer forgalom százalékos megoszlása 2020-ban	101
23. ábra: Amszterdam 2020-as kikötői áruforgalmának megoszlása árucsoportonként (%).....	103
24. ábra: Anwerpeni kikötő struktúrája.....	105
25. ábra: Antwerpeni kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)	106
26. ábra: Antwerpen 2020-as importkereskedelmének megoszlása kontinensenként (%).....	107
27. ábra: Antwerpen 2020-as exportkereskedelmének megoszlása kontinensenként (%).....	107
28. ábra: Barcelona kikötői konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)	110
29. ábra: Nem tranzit konténer forgalom százalékos megoszlásban a főbb országok között 2020-ban (Millió TEU)	111
30. ábra: Trieszt kikötői konténer forgalma 2005 és 2020 között (1000 TEU)	114
31. ábra: Fiume kikötő konténer forgalma 2005-2020 között (1000 TEU)	116
32. ábra: Fiume kikötő ömlesztett rakomány forgalma 2005 és 2020 között (Millió tonna).....	117
33. ábra: Pireuszi kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)	119

34. ábra: Vámmaradék/GNI-alapú hozzájárulás (%) 2000-2019.....	144
35. ábra: Szerbiai szakasz előrehaladási állapota szakaszonként (2022).....	151
36. ábra: OBOR fő útvonalak Kína – Európa viszonylatban.....	195
37. ábra: TEN-T vasúti folyosók a Balkán-régióban.....	196
38. ábra: Európai kikötői összesítő.....	197
39. ábra: Adminisztrációs céllal visszatartott összeg (collection cost, millió EUR, 2000-2019).....	198
40. ábra: Visszatartott összeg (% , 2004-es bázison, 2000-2019).....	198
41. ábra: 20 százalékos arányosított visszatartott összeg (kezdeti év, bázisviszonyszám, 2000-2019).....	199
42. ábra: 41. ábra: 20 százalékos arányosított visszatartott összeg (2004 év, bázisviszonyszám, 2000-2019).....	199
43. ábra: Vámmaradék/GNI-alapú hozzájárulás.....	200

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Ezúton köszönöm Dr. Péti Márton témavezetőmnek, a Budapesti Corvinus Egyetem Nemzetközi, Politikai és Regionális Tanulmányok Intézet Gazdaságföldrajz, Geoökonómiai és Fenntartható Fejlődés Tanszék egyetemi docensének, hogy a dolgozat mind az elméleti, mint a gyakorlati részében hathatós segítséget nyújtott, felhívta figyelmem a dolgozat hiányosságaira, a szükséges kiegészítésekre.

Köszönöm Lálity Urbán Emese Infrastruktúra-Fejlesztésért Felelős Államtitkár Asszonynak, a Vajdasági Magyar Szövetség tagjának és a Szerbia Kormánya által kinevezett politikusnak, hogy apró részleteiben menően megismerhettem az új szállítási útvonal erősségeit, hiányosságait, jelenbeni és jövőbeni lehetőségeit.

Köszönöm Dr. Dirk De Bièvre Professor Úrnak, az Antwerpeni Egyetem Társadalomtudományi Kar Politikatudományi Tanszék tanárának segítségét a próbakutatás során.

Végül, de nem utolsó sorban köszönöm Dr. Joost Hintjens Professor Úrnak, az Antwerpeni Egyetemi Kikötő, Logisztika és Szállítás Centrum kutatójának a szakmai segítséget és hozzászólásokat, észrevételeket.

2 BEVEZETÉS

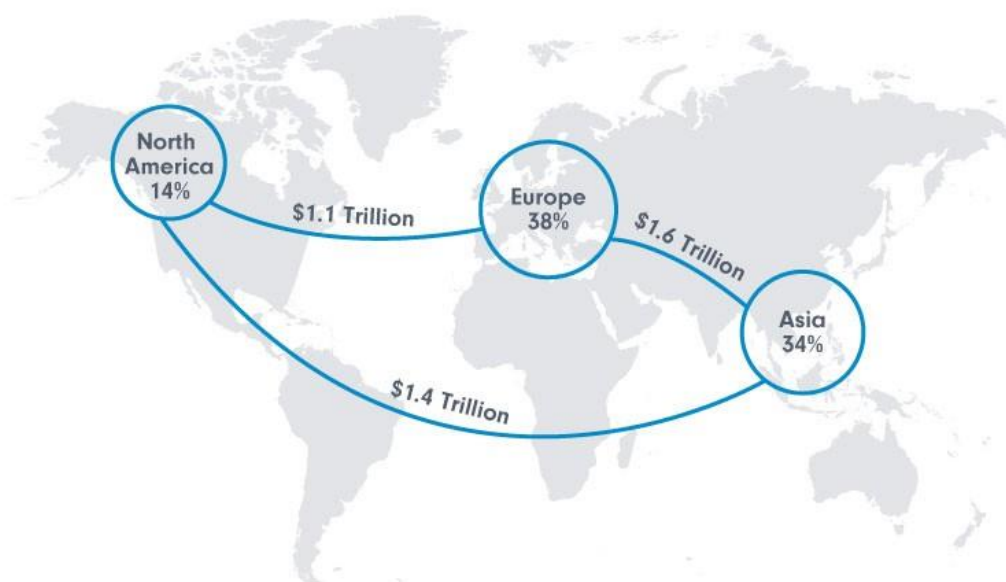
A dolgozat a regionális szintű és jelentőségű gazdasági, kereskedelmi útvonalak változását, és az e változásokból fakadó gazdasági felemelkedés lehetőségét és konfliktusait vizsgálja. A változás hátterében a világgazdasági centrumok súlypontjának, befolyásának eltolódása, újraértelmezése áll, ami kapcsán már eleve felmerülhet a jelenleg ismert centrum-periféria viszonyok megváltozása a közép-európai országok esetében (Kozma, 1998b, 3-8.o.).

E kutatás földrajzi tárgyköre elsősorban az Európai Unió. Az EU két, talán legfontosabb, illetve leginkább perspektivikus tengeri és szárazföldi útvonala különösképpen a vizsgálatok fókuszában áll (a tengeri és szárazföldi/vasúti szállítást érintő északnyugat-délkelet útvonal: Rotterdam – Duisburg – Budapest – Pireusz; valamint a lengyel Małaszewicze – Duisburg – Rotterdam vasúti szárazföldi útvonal). Az elemzések ugyanakkor kisebb mértékben kitékintenek a világgazdaság egészére is.

1. ábra: A világgazdaság nagy centrumai és a közöttük húzódnó kereskedelmi útvonalak (2019)

Global trade's shifting centre

Proportion of global trade for Asia, Europe and North America



Source: The Future is Asian (2019)

Forrás: Fidelity International (2020) Why Asia is primed to restructure the global economy

A világgazdaság nagy centrumai – azaz az európai, az észak-amerikai és a Távol-Kelet – Csendes-óceáni térség – földrajzi értelemben viszonylagos egyenletes eloszlást mutatnak (természetföldrajzi értelemben, a szélességi fokok mentén). A centrumok közötti kereskedelmi csatornák, közlekedési útvonalak, illetve ezek kezdő- és végpontjai a centrum térségek legfontosabb magterületévé váltak (Quah, 2010, 8-9.o.) a világgazdaság időbeli előrehaladása, fejlődése során. Ezért sem mindegy, merre is húzódnak a Kozma (1998a, 22-29.o.) által elsők között értelmezett világgazdasági centrumok között a kereskedelmi útvonalak. A kereskedelem, mint szolgáltató tevékenység; szállítással, elosztással, logisztikával, vagy a tranzit állomásokon – a fejlett technológiának köszönhetően – akár feldolgozással is foglalkozó sok ember számára nyújt jól fizető megélhetést. A kereskedelmet finanszírozó, abba befektető tőketulajdonosok számára pedig komoly tőkejövedelem érhető el természetesen megfelelő gazdaság körülmények esetén³. Ezért is fontos érteni, hogy milyen gazdasági és politikai érdekellentétek húzódnak a háttérben a kereskedelmi utak kialakításának, építésének, üzemeltetésének versenyében.

Ez a kiélezett gazdasági és kereskedelmi verseny több szempontból is leírható; elsősorban abszolút és relatív hangsúlyeltolódást érdemes megkülönböztetni. Az abszolút értelemben vett gazdasági verseny során alapvetően azt vizsgálhatjuk, hogy önmagához képest a kereskedelmi útvonal volumenben, összetételben, profitban, hatékonyságban jobb eredményt ért-e el az adott időszakban, mint korábban. Azaz még erősödhet is a kereskedelmi folyamat és potenciál a gazdasági erőközpontok között: nő a volumen, nő a hozzáadott érték, új ellátási láncok csatlakoznak a meglévő szállítási-logisztikai rendszerekbe. Vagyis megtérül a globális, regionális és helyi kereskedelmet kiszolgáló létesítményekbe, tevékenységekbe való befektetés a növekedésen keresztül. Kérdés, hogy van-e olyan hasonló tevékenység, vagyis olyan új kereskedelmi érdekközösség, amely nagyobb, gyorsabb és robusztusabb növekedést tud elérni, mint a korábbi, még mindig profitábilis kereskedelmi, szállítási reláció.

Amennyiben található ilyen, akkor beszélhetünk relatív hangsúly eltolódásról. Ebben az esetben nem ugyanannak a szállítási útvonalnak az eltérő időszakra

³ Egy recesszió idején természetesen más a gazdasági helyzet, azt a kereskedelem is megérzi és reagál rá, jellemzően proaktív módon, azaz nincsen keynesi értelemben vett gazdaságélénkítő szerepe. Ugyanakkor nem mindegy, hogy mi a kiváltó oka a recesszióknak, mert például a COVID19 okozta gazdasági sokkok nem minden szektorban érintik a kereskedelmet. Például az építőiparral foglalkozó szállítások ára (és nem a volumene!) nőtt is a szűkösebb, akadozó kínálati oldal miatt.

vonatkozó teljesítményeit hasonlítják össze, hanem adott időintervallumon belül vizsgálhatóak az eltérő kereskedelmi útvonalak. Ekkor a kereskedelmi tevékenységet a világgazdasági egészére vetítve 100 százaléknak veszik. Elsősorban a három nagy gazdasági centrum közötti szállítási, elosztási, illetve kikötői vagy szállítás közben működő feldolgozási tevékenységet értelmezve és súlyozva, más és más értéket, súlyt fognak kapni az egyes régiók közötti útvonalakat illetően és azok fontosságára nézve. Tehát a relatív gazdasági súly eltolódás alatt azt kell érteni, hogy egyik világkereskedelmi központ szerepe és a vele folytatott kereskedelem intenzitása gyorsabban és/vagy nagyobb ütemben fejlődik, mint a többi, máshol húzódnó kereskedelmi útvonalra vonatkozó ugyanezen mutató. Ennek köszönhetően nő az adott kereskedelmi reláció világgazdasági részesedése a már említett profit, volumen, technológia, munkaerő mennyisége és minősége stb. szempontjából.

Évszázadokig az Atlanti-óceán két partján, az adott kornak megfelelően fejlett régiók között zajlott a világkereskedelem döntő hányada (OECD, 1999, 139.o.). Európa nyugati fele, valamint az Amerikai Egyesült Államok elsősorban keleti partvidékének gazdasági központjai uralták a világgazdaságot és világkereskedelmet, más régiók még csak megközelíteni sem tudták őket a gazdasági értelemben vett verseny és szállítás tekintetében.

A II. Világháborút követően a japán gazdaság felfutásának és a nyolcvanas években bekövetkezett kínai nyitásnak köszönhetően egyre hangsúlyosabb lett a Csendes-óceán két nagy erőközpontjának; az észak-amerikai nyugati partvidéknek és a távol-keleti csendes-óceáni térségének a szerepe. Ettől még az atlanti gazdasági térség és szállítási útvonal is fontos maradt, de már nem egyeduralgó minőségében. Az abszolút értelemben véve még nőtt is a kereskedelmi tevékenység intenzitása az Atlanti-óceánon, hiszen az USA fejlődése és II. Világháború utáni vezető szerepe a Nyugati világban, valamint az európai integráció gazdasági eredményei, háború okozta pusztítás utáni gyors talpra állása (Jánossy, 1966, 18-19.o.) hozzájárult az Atlanti-régióban zajló kereskedelem növekedéséhez, a két centrum régió további gyarapodásához. De már nem egyedülként érte el ezt az eredményt. Elsősorban az ipari termelési központoknak köszönhetően a relatív kereskedelmi súly eltolódott a Csendes-óceán régiójának irányába.

A 2008-2009-es világgazdasági válság után egyre erősödött a Távol-Kelet – kiemelten Kína – és az Európai Unió közötti gazdasági és kereskedelmi kooperáció, valamint kereskedelmi volumen, ami viszont felértékelte az Indiai-óceán és a

Földközi-tenger, valamint a kettő közötti legrövidebb szállítási útvonalat biztosító Szezei-csatorna szerepét. Erre már utalt tíz évvel korábban az OECD egy 1999-es tanulmánya is; természetesen akkor még nem a válsággal hozta összefüggésbe a kereskedelmi intenzitás növekedést⁴.

Magától értetődőnek tűnik, hogy korábban a tudomány tengeri szállításról, tengeri útvonalokról beszélt, amikor a kereskedelmi útvonalak változásával foglalkozott. Mind az atlanti-óceáni, mind a később megerősödött csendes-óceáni reláció a nagy árutömeget olcsón mozgató hajózásnak adott teret. Éppen ezért lehet több szempontból is kiemelten érdekes az új Európa-Ázsia kereskedelmi viszonylat (Erdősi, 2021. 293.o.), mert ebben beszélhetünk először a világgazdaságban a nagy gazdasági erőcentrumok között szárazföldi transzkontinentális szállítási útvonalokról is és nemcsak tengeren történő szállításról. Előrevetítve a jövőt, és a dolgozat is foglalkozik ezzel később, a kontinensek közötti vasúti szállítás kaphat kiemelt (társ)pozíciót az eddig egyeduralgó hajózás mellett elsősorban a transzszibériai és a kínai-kazahsztáni-orszországi-európai vasútvonalakon keresztül.

Ezek a folyamatok alapjaiban változtathatják meg a kereskedelemről származó hasznot húzó országok és régiók gazdasági és politikai rangsorát. Ha nem is teljesen és végérvényesen, de jelentős mértékben átstrukturálhatják, megváltoztathatják az erőviszonyokat elsősorban a mezo-, azaz regionális szinten. A globális kereskedelmi útvonalak egy része gazdasági és stratégiai értelemben halványodni fog, míg mások megerősödnek és kiemelkednek. Az ezekből származó profitok gazdasági előnyt tudnak nyújtani olyan országoknak, amelyek még egyszer sem találkoztak ezekkel a kereskedelmi folyamatokkal (Belső-Kína, Szibéria), vagy akár több évszázados múltra visszatekintve már rég nem rendelkeztek ezzel a földrajzi értelemben is vett helyzeti előnnyel (Közép-Európa, Délkelet-Európa).

⁴ Feltételezhetjük, hogy a 2008-2009-es globális visszaesés vagy a 2019-2020-as COVID19 járvány miatt kialakult recessziók nélkül is elindult volna ez a hangsúly eltolódás. Azonban a 2008-2009-es euróövezeti válság, és de facto a görög államcsőd nélkül aligha tudta volna a kínai COSCO tengeri távolsági szállítási cég, amely az egyik legnagyobb a világon megszerezni az Athén elővárosaként számotartott Pireusz kikötői termináljának üzemeltetési jogát 100 százalékban és magának a kikötő tulajdonrészének 51 százalékát, később 66 százalékát (Kastner & Seferidis, 2020).

2.1 Kutatási kérdések

A kutatás elsősorban a változó európai stratégiai kereskedelmi útvonalakkal és a velük együtt változó gazdasági erőterrel foglalkozik. Három kérdéscsoport határozza meg a kutatás irányát:

- Áthelyeződik-e – és ha igen, hogyan – a globális kereskedelem európai súlypontja a nyugat-európai, hagyományosan nagy tengeri kikötőkből a közép-európai és délkelet-európai régióba?
- Az esetleges áthelyeződés kapcsán milyen gazdasági és pénzügyi érdekek azonosíthatók az érintett nyugat-, illetve kelet-közép-európai régiókban? Egy különösen fontos kérdés, hogy hogyan hat az EU-n belül az egyes tagállamok bevételeire ez a változás? Milyen működési, üzemeltetési és vámbevétel kiesés feltételezhető, illetve a korábban befektetett euró százmillióknak és milliárdoknak köszönhetően létrehozott modern szállítókapacitások maradhatnak kihasználhatatlanul a kedvezőtlenül érintett országok esetében?
- A kereskedelmi útvonalak esetleges európai átrendeződése elvezethet-e egy új regionális berendezkedéshez az Európai Unióban? Vagyis változhat-e a centrum-félperiféria-periféria besorolás és felállás az érintett régiók esetében a kereskedelmi útvonalaknak köszönhetően? Milyen szerepet játszik e folyamatokban az Európai Unió vezető gazdasági ereje, Németország?

A kutatás éppen ezért hasznos lehet és érdeklődésre tarthat számot azon országok esetében, akik a holland Rotterdam és a nagyon közel fekvő belga-flamand Antwerpen, valamint a görög Pireusz kikötők által meghúzott képzeletbeli, kissé hajlított, bumeráng alakú térségben találhatóak. Ennek geometriai „töréspontja” Ausztria (Bécs-környéke) és Magyarország (Budapest, valamint a magyar főváros délkeleti, valamint nyugati vonzáskörzete), ha a tengeri-szárazföldi kombinált fuvarozást vesszük a vizsgálat tárgyának alapjául. Ebben az esetben érintett Görögország, Észak-Macedónia, Szerbia, Magyarország, Ausztria, míg nyugatról Hollandia és Belgium a legfontosabb állam. A szárazföldi vasúti szállítási útvonal által érintett országok pedig a következők keletről kiindulva: Kína, Kazahsztán,

Oroszország, Fehéroroszország⁵ és az uniós végpont, Lengyelország Małaszewicze határállomással.

Egy külön harmadik érdekeltségi kategóriát alkot Németország, amely különleges jelentőséggel bír, mint a legfontosabb gazdasági hatalom az EU-ban. Németország azért is érdekes, mert sok fontos kereskedelmi útvonal végpontja: Duisburg a legnagyobb folyami-szárazföldi logisztikai központ Európában (Pascha, 2021, 13.o.). Nem véletlen az sem, hogy a német hátterű, tulajdonú szállítmányozással foglalkozó gazdasági szereplők a keletről, délkeletről érkező áruforgalom kiemelt szolgáltatói akarnak lenni.

2.2 A kutatási téma kiválasztása és elhelyezése a tudományban

A globális gazdasági rend alakulása, a szállítási útvonalak és ezen keresztül a logisztikai tevékenységek átalakulása alapjaiban változtathatja meg az EU-n belüli gazdasági erőviszonyokat. Az európai integráció, mint vámunió kiemelten érintett ebben a változásban, lévén a kereskedelmi tevékenység az egyik legrégebbi integrációs szinten szabályzott politika. A különböző spill over hatásoknak köszönhetően a szállítási útvonalak mentén létrejöhettek olyan nagy gyártási, feldolgozási kapacitások, mint ami az északnyugati európai kikötőket is jellemzik.

A vámuniókra vonatkozó egyik legfontosabb jellemző, hogy a közösségen belül a vámokból származó bevételek a közös, integrációs szintű kasszába kerülnek (Palánkai, 2014, 6-7.o.). Az EU annyival finomítja a klasszikus és Balassa Béla féle értelemben vett vámunióra vonatkozó mechanizmust, hogy a beszedési költségek vagy más néven adminisztrációs költségek címszóval a teljes vámbevétel 20 százalékát otthagyja azoknál a tagállamoknál, ahol a vámügyintézés történik (European Commission, 2018a). Ezt az úgynevezett TOR, azaz Traditional Own Resources típusú bevétel 20 százaléka után számolják ki (Somai, 2019, 11.o.). Nem véletlenül osztozik három tagállam e bevételek több mint 40 százalékán: Németország, Hollandia és Belgium. Korábban az Egyesült Királyság tudott még felkapaszkodni e három ország mellé, azonban a Brexit óta már nem szerepel ezen a listán. A negyedik-ötödik

⁵ Oroszország, Kazahsztán és Fehéroroszország alkotja 2010 óta az Eurázsiai Vámuniót, amely egy klasszikus vámunió abban az értelemben, hogy a tagok kifelé, harmadik fél felé közös vámszintet és vámszabályokat alkalmaznak. Befelé, egymás között viszont a kereskedelmi akadályok fokozatos mérséklésére, lebontására törekednek (Dreyes & Popescu, 2014).

helyezett Olaszország, Franciaország csak jelentősen lemaradva követi a „Hármat” (Európai Bizottság, 2019).

Jelentős változás állt be azonban az EU kereskedelempolitikájában 2008-2009 után. A görögországi Pireuszban megjelent kínai nagybefektető, a világ harmadik legnagyobb szállítványozási és kikötői szolgáltatást nyújtó vállalata a COSCO (China Ocean Shipping Company, teljes nevén a China COSCO Shipping Corporation Limited) szédületes tempót diktált (Gontika, 2022, 78-80.o.). A korábban regionális szinten is jelentéktelen görög kikötő⁶ a kínai tulajdonrésznek és a kedvező természetföldrajzi adottságoknak köszönhetően a kínai hosszútávú kereskedelmi stratégia része lett. 2020-ra az ötödik legforgalmasabb kikötővé nőtte ki magát, s alig marad el 90 000 TEU⁷ értékű konténer forgalommal a negyedik helyezett Valencia mögött. 2009 előtt a tizenöt legforgalmasabb európai kikötő kategóriába sem fért bele, pár év múlva Hamburggal versenghet a harmadik helyért (Alcott Global, 2022).

Ez a változás alapjaiban írhatja át az EU gazdasági struktúráját, hiszen a kereskedelem jelentős része áttevődik a „nyugati kapukról” a délkelet- és közép-európai régióba. Más szóval élve a centrum térségből a félperiféria irányába. Ennek a folyamatnak a társa a már korábban említett transzkontinentális szárazföldi szállítási útvonal Kína és az EU között, amely új technológiákat, új logisztikai folyamatokat, új vámbevételei mechanizmusokat is magával hoz.

Ezek alapján a kutatás kapcsolódik számos tudományterülethez. Ezeket kitűnően jeleníti meg a Budapesti Corvinus Egyetem Nemzetközi Kapcsolatok és Politikatudományi Doktori Iskola, és különösen annak a Világgazdaság Programja (világgazdaság, geopolitika, nemzetközi kapcsolatok, regionális gazdaságtan). E multidiszciplináris megközelítés nélkül nem érhető meg a folyamat és a közeljövőben várhatóan bekövetkező erőteljes változás iránya. A kutatás alapját a gazdasági érdekek regionális vetülete, és az ebből fakadó, elsősorban gazdaságpolitikai eszközökkel is elősegíteni vagy éppen hátráltatni kívánt folyamatok adják.

Ugyanakkor a kutatásban hangsúlyos szerepet kap az integrációs tömbök belső kereskedelmet és tranzitkereskedelmet is elősegítő szerepe. A legfontosabb

⁶ Az Adriai-tenger, Égei-tenger régiókban Bar, Bari, Isztambul mind jelentősebb kikötőnek számított 2008 előtt.

⁷ TEU, azaz Twenty-foot equivalent unit. Szabvány konténer méret, hossza 20 láb vagy kb. 6,1 méter; szélessége 8 láb, azaz 2,44 méter, míg magassága változhat, de jellemzően kicsivel több mint 8 láb (kb. 2,6 méter). 1 konténereket szállító hajó több mint 20 000 TEU kapacitással bír ma már, vagyis éves szinten, ha Pireuszban 5 nagyobb szállítókapaacitással bíró hajó köt ki, mint Valenciában, akkor a görög kikötő feljön a negyedik helyre. Erre már rövid távon, 1 éven belül minden esély megvan.

kereskedelmi tömb maga az Európai Unió, de fontos, bár nem hangsúlyos szereplője lesz a dolgozatnak a 2010-ben létrehozott és 2011-ben életbe lépett Eurázsiai Vámunió is (Treaty of EAEU, 2011), vagy ahogyan 2015 után nevezik: Eurázsiai Unió. Ezért az integráció elméletekkel foglalkozó kutatók munkáihoz is szorosan kapcsolódik a dolgozat (pl. Palánkai Tibor (1999), Nagy Sándor Gyula (2016), Endrődi-Kovács Viktória (2014)).

Nem hagyható figyelmen kívül a nemzetközi jog által kezelt kereskedelmi tevékenység sem, így a nemzetközi téren lezajlott privatizációk (Pireusz kikötője és a COSCO számos, egyéb európai érdekeltségei⁸) eredményezte új tulajdonviszonyokból fakadó szereplői magatartás (von Dohnanyi, 2022, 43.o.). Továbbá az EU, mint vámunió által szabályozott vámbevételi mechanizmusa, azaz az adminisztrációs költség formájában a vámolható tagállamban maradó vámbevétel 20 százaléka is kiemelt szerepet kap a vizsgálat során (609/2014/EU rendelete (2014. május 26)).

2.3 Új nézőpont kialakítása a kutatási témában

A kutatás új megvilágításba helyezi a kereskedelmi útvonalakkal kapcsolatos gazdaságföldrajzi folyamatokat. A közgazdasági szakirodalom mainstream képviselői alapvetően egyetértenek abban, hogy a földrajzi elhelyezkedés nem befolyásolja a gazdasági folyamatokat, nem dönti el a legfontosabb közgazdasági elméletek alapján a ki, mit, mikor, hogyan termel és hogyan oszt szét, azaz a hogyan kereskedik vele kérdéskört. Sőt, a szakirodalom kimondottan kritikus ezzel a megközelítéssel kapcsolatban, mondván a XX. század második felében, de különösen a század végén és a XXI. században olyan szintre csökkent mind időben, mind költség tényezőben a szállítási tevékenység, hogy a földrajzi elhelyezkedés nem döntő tényező egy beruházás-termelés-értékesítési folyamat során. A termelési központot nem azért és ott

⁸ Bár nem tartozik szorosan az elemzéshez, mégis meg kell említeni a kikötői infrastruktúra elemzésénél, illetve az európai-kínai, azon belül is az európai kikötők és a kínai COSCO hajózási vállalat vizsgálatánál a kikötői üzemeltetési struktúrából fakadó előnyöket és hátrányokat. Alapvetően három típusú kikötői üzemeltetési modell működik a globális gazdaságban (Erdősi, 2021, 154-161.o.):

1. Hagyományos kikötőgazdasági társaságok, amelyeknek klasszikus feladata a kikötői létesítmények és gépek üzemeltetése: Port of Singapore Authority, Hamburg Hafen und Logistik AG vagy a brémai Eurogate.
2. Pénzügyi befektetők, akiknek az elsősorú érdeke a kikötői beruházások értékének a növekedése: DP World, Euroports Rotterdamban és Antwerpenben, amelyek teljesen automatizáltak.
3. Tengerhajózási vállalatok, társaságok egyszerre beszállító partnerei és üzemeltetői is a kikötőnek. Ennek köszönhetően önmaguk számára előnyöket nyújtanak a kikötői használata során és a költségek is jelentősen csökkenthetők így: COSCO, Maersk, MSC.

alakítják ki, mert földrajzi értelemben véve közel van a fizetőképes keresletet jelentő felvevőpiacokhoz, hanem mert olyan termelési tényező struktúrával rendelkezik, amely alapvető (abszolút vagy komparatív vagy akár kompetitív) előnyöket hordoz magában.

Fontos azonban azt is látni, hogy a Krugman (1991) által elindított, a gazdaságföldrajz jelentőségét hangsúlyozó és azt a felszínre hozó vita árnyalta e fenti megközelítéseket. Eszerint már nem csak a termelési pontok számítanak a térben, és nem csak ezek határozzák meg a termelési struktúrákat, vagy a centrum-periféria viszonyokat. Fontossá váltak a kereskedelmi útvonalak nyújtotta elosztási, logisztika pontok, valamint a regionális szinten megszervezett és legalább vámunió szintjén működő kereskedelmi tömbök. Az általuk újrendeződő szállítási útvonalakból fakadó egyik lehetőség a korábbinál gyorsabb és rugalmasabb vámkezelés.

A dolgozatban alkalmazott új nézőpont ezért kitekint a vámbevételekből fakadó gazdasági érdekek egymáshoz viszonyított változásának magyarázatára is. Mivel mára a kereskedelem nem csak nemzetállamok, hanem gazdasági értelemben vett szabadkereskedelmi tömbök (jellemzőbben) vagy vámuniók (ritkábban) között zajlik, valamint volumenét és ügyintézését tekintve is a központosítás és az automatizmus irányába tart, így a vámbevételből származó haszon azoknál az országoknál jelentkezhet kiemelten, akiken csak keresztül halad az adott árumennyiség, viszont a vámostatás mechanizmusa őket érinti, terheli. Ezzel olyan plusz bevételre tehetnek szert, amelyért már érdemes konfrontálódni a nemzetközi diplomáciai térben.

A korábbi kereskedelmi elméletek földrajzi adottságai és kapcsolatai – az adott időszak technológiai fejlettségéből kiindulva – nem tették lehetővé, hogy egyszerre több ezer, tízezer TEU mennyiségű árut mozgassanak a fuvarozó cégek, így viszont az egyszerre fizetett vámtételek is jelentősen kisebbek voltak. A technológiai fejlődésnek köszönhetően ma már eljutott oda a világgazdaság, hogy nagyon is számít, hogy a vámot hol fizetik be. Ez különösen igaz egy kereskedelmi tömb esetében, mert akár részes tagállamok pénzügyi pozícióját is eldöntheti, hosszú távra rendezheti. Mivel aligha várható, hogy a vámtételek teljesen eltűnjenek a világkereskedelem színpadáról⁹, így érdemes ezzel a folyamattal továbbra is kalkulálni.

⁹ Egyre hosszabb és eredménytelenebb WTO fordulók mind azt vetítik előre, hogy nem a korábbi vámsökkentésre fókuszáló megállapodások intenzitása és számossága tér vissza a jövőben; a nagy gazdasági és kereskedelmi tömbök közötti vámszabályozás megrekedni látszik a jelenlegi szinten.

Éppen ezért az adatgyűjtést és -feldolgozást is ennek a szolgálatába állítja a dolgozat, vagyis nem számol a vámtételek eltűnésével. Kiindulásként a legfontosabb európai kikötők klasszikus adatelemzését kell megemlíteni. A vizsgálni kívánt adottságok szempontjából a tengeri kereskedelemmel és a hátországgal, azaz a fogyasztói bázissal rendelkező kikötők kerülnek elemzésre. Ezen választott kikötők természetbeni adottságai, adott időintervallumon értelmezett térbeli és technológiai fejlődésük, az egyes árucsoportok mozgatásához, feldolgozásához, és (tovább)szállításához szükséges logisztikai kapacitásaik kapnak hangsúlyos szerepet a dolgozatban. Jól kutatható a három legforgalmasabb európai uniós kikötő: a holland Rotterdam, a belga Antwerpen és német Hamburg, amelyek mind a kapacitások, mind a hátországgal meglévő kapcsolatok esetében kiemelkedő jelentőséggel bírnak az EU egészére nézve. Ugyanakkor az elmúlt 10-12 év fejlődését tekintve már Hamburg harmadik helyezett pozíciójához felzárkózott a görögországi Pireusz kikötője; komoly reflektorfénybe is került a többiek mellett vagy épp a többiek kárára. Bár Hamburg visszakapta klasszikus hátországát (az angol nyelvű szakirodalom ezt a németes hangzású *hinterland*-nak hívja) a 2004-es nagy bővítést követően¹⁰, Pireusz olyan erőteljes fejlődést produkált 2013 óta a konténeres teherforgalmat illetően, amelynek hosszú távú és a kikötőn túli hatásai ma még csak sejthetőek az egész egységes európai piacra nézve.

A dinamikus idősorok elemzése szempontjából a belga-flamand Antwerpen kilóg a sorból statikusabb térbeli státusza miatt, azaz földrajzi értelemben a belga kikötőt legnehezebb továbbfejleszteni. Egyrészt a Schelde-folyó torkolatában való elhelyezkedése akadályozza a további terjeszkedést, így lemaradni látszik a legerősebb versenytárs, a legnagyobb kereskedelmi forgalmat lebonyolító Rotterdam mögött. Hiába próbálnak a közeli, szintén belga-flamand Zeebrugge-zsel közös szállítási kapacitásokban és eljutási lehetőségekben gondolkodni (Railfreight, 2021a), az EU második legforgalmasabb kikötője korlátozottabb lehetőségekkel rendelkezik a tengeri-folyami-szárazföldi kereskedelmi forgalom növelését és növekedését illetően.

A kutatáshoz tartozik a két legnagyobb vetélytárs (Rotterdam és Pireusz) kikötőjének tényleges bejárása, a folyamatok és álláspontok, érdekek legszélesebb

¹⁰ Hamburg, illetve az Elba-folyón való szállítás az Osztrák-Magyar Monarchia idejében is a legfontosabb kikötője volt a Ausztria-Magyarországnak. Annak ellenére igaz ez, hogy Bécs mindent megtett annak érdekében, hogy Trieszt legyen a Monarchia legfőbb kikötője. Ezzel szemben Budapest igyekezett helyzetbe hozni Fiumét. Azonban mindkét adriai kikötő elmaradt a német vetélytárs mögött a hatalmas állami dotációk és a hamburgi árukra kivetett magas vámok ellenére is.

körű megismerése céljából. Amennyiben lehetséges, a helyi szakemberekkel, vámtisztakkal történő, illetve a kikötőket üzemeltető cégek alkalmazottaival való szakmai egyeztetés is tervben van. Szintén ide tartozik a terminálokra bejáró – elsősorban vasúti szállítással foglalkozó – fuvarozó cégekkel való kapcsolatfelvétel és egyeztetés, adatigénylés.

Mindennek kettős oka van. Egyrészt a rotterdami kikötőhöz tartozik a világ gazdaság egyik leghíresebb teherszállító (fontos hangsúlyozni: csak teherszállító) vasútja; a Betuweroute, amely az északi-tengeri kikötőtől a holland-német határig megállás és akadályoztatás nélkül¹¹ juttatja el az árukat.

Bár földrajzilag nem érinti a holland, német és belga kikötőket, de maga a vámoltatás folyamatát a legcélszerűbb a magyarországi Záhony, az egyik legfontosabb külső határmetszési és vámkezelési határátkelőnél megismerni. Záhony ugyanis egyszerre külső határátkelő a Schengeni-rendszer és a teljes Európai Unió, mint gazdasági egység szempontjából. Célja a dolgozat szerzőjének, hogy első kézből szerezzon tapasztalatot a vámoltatásról, mint folyamatról: árubeléptetés Magyarországra és rajtuk keresztül az Európai Unió területére, esetleges áruátrakodással kapcsolatos ismeretek megszerzése, a vámszabályok és vámtételek adminisztrálásának, beszedésének és/vagy ellenőrzésének folyamatának végigkövetése. Mivel egységes vámszabályok mellett történik ez Záhonyban egyszersmind az egész Európai Unió területén, így a dolgozat szemszögéből mindenképpen hasznos és értékes információgyűjtésről van szó.

Ezt követően kerül kiszámításra és összehasonlításra az uniós jogszabályok – különösen az adminisztrációs díjként elszámolható vámbevételek 20 százalékos értékének – figyelembevétele mellett az „EU-kapuja” státusból fakadó előny és hátrány, majd végül a következtetéseket vonja le a dolgozat.

Természetesen a kutatás nézőpontja elsősorban magyar szemszögből értékeli a folyamatokat és az eredményeket, ugyanakkor igyekszik távolságot tartani, és mint kívülről álló fél törekszik megismerni és értelmezni a lezajlott vagy a jövőben megtörténő eseményeket. A dolgozat szerzőjének reménye, hogy kutatásával hozzá tud járulni az európai uniós folyamatok pontosabb elemzéséhez és értelmezéséhez, egyszersmind

¹¹ A Betuweroutet úgy építették meg, mint egy autópályát. Nincsen rajta szintbeli kereszteződés, ezért jelenthető az ki, hogy „keresztirányú forgalmi akadályoztatás nélkül” lehetséges fuvarozni rajta két, villamosított vágánypáron. Még a személyszállító interciti-k és nemzetközi, nagysebességű gyorsvonatok is csak külön engedéllyel, a teherforgalom akadályoztatása nélkül mehetnek rá a vasúti pályára.

megfigyeléseivel a gazdaságföldrajzi és közgazdasági tudományt is újabb ismeretekkel vagy felvetett kérdésekkel tudja gazdagítani.

Összefoglalva tehát az új nézőpont lényegét a gazdaságföldrajzi megközelítésekben eddig kevésbé hangsúlyozott kereskedelmi útvonalak kiemelt szerephez juthatnak a jövőben. Figyelembe véve a nagy globális szinten jegyzett regionális tömbök nyújtotta vizsgálati lehetőséget, arra számíthatunk, hogy a megváltozott kereskedelmi útvonalak magukban hordozzák a regionális, integrációs gazdasági egységeken belüli átrendeződést.

2.4 A kutatás főbb hozzájárulásai

A kutatás a meglévő gazdaságföldrajzi, mint térbeli szerveződéshez kapcsolódó közgazdasági elméletet kívánja kiegészíteni és pontosítani. A legtöbb elmélet, amely összekapcsolja a közgazdaságtant a földrajzi értelemben vett térbeli elhelyezkedéssel vagy távolsággal, arra a következtetésre jut, hogy alapvetően a földrajzi pozíció nem befolyásolja a termelés struktúráját. Bár nem utasítja el a termelési pontok, egységek térbeli elhelyezkedésének jelentőségét, de nem sorolja a legfontosabb szempontok közé, mint ami a gazdasági fejlődés lehetőségét, irányát, várható eredményeit meghatározza. Ugyanakkor az elmúlt évtizedek olyan új típusú¹² gazdasági folyamatokat hoztak a felszínre, ami felerősíti a regionális versenyt a gazdaságföldrajz és a közgazdaságtan tudománya szerint is.

A XXI. századba érkezve a technológiai fejlődés lehetővé tette, hogy már nem csak nagy mennyiségben, de korábban elképzelhetetlen mennyiségben (több tízezer tonna és több tízezer TEU kapacitással bíró konténer mennyiségben) mozgasson árukat a világgazdaság. Ha ezt költség oldalról vizsgáljuk, akkor az egy szállítási költségegység egy termékre vetítve szinte alig látható mértékű kicsi összegre zsugorodott össze, miközben a teljes szállított, majd elvámolt mennyiség esetében nagyon is jól érzékelhető, jelentős tétellé nőtte ki magát. Ezek olyan változások ebben a gazdasági szektorban, amelyek új döntéseket, új összefonódásokat és új szemléletmódot igényelnek az érintett felek részéről.

¹² A legfontosabb ilyen fejlemény maga a regionalizáció volt. A regionális gazdasági tömbök képesek betölteni a gyakorlatban azt a „hipotetikus” űrt, amit több kutató, közgazdász is egyfajta világgazdasági elmélettel, szemlélettel magyaráz. Ebbe a körbe tartozik a neomarxista, újbaloldali gondolkodók csoportja is, mint például Immanuel Wallerstein a világgazdasági elméletével (Kocsis, 2020, 150.o.), Samir Amin a centrum-periféria megközelítésével (Baylet, 2011, 4.o.) vagy André Gunder Franc, aki a függőségelmélettel foglalkozott (Kapoor, 2002, 654-660.o.).

Kutatásom célja, hogy megvizsgálja, milyen hatással vannak a változó kereskedelmi útvonalak az Európai Unió tagállamainak vámbevételi mechanizmusára, amely változás a tér gazdaságföldrajzi értelemben vett újrastrukturálásából fakad. Van-e egyáltalán relevanciája az új, nagy áruszállítási keresztmetszettel bíró transzeurópai és transzkontinentális hálózatoknak a gazdasági növekedés és bevételyarapodás szempontjából. A dolgozat másik célja, hogy új gazdaságföldrajzi megközelítést használva kiértékelje a változó szállítási útvonalak szerepét az elsősorban krugmani értelemben vett új gazdaságföldrajz esetében.

Fontosnak tartom megjegyezni már a dolgozat ezen szakaszában, hogy a transzkontinentális kereskedelem messze a legjellemzőbb módon tengeri hajózás formájában zajlik mind a mai napig. A XX. században már a légitforgalom is kivette a részét a szállításban, de szerepe marginális maradt. A 2010-es évek nyújtotta technológiai változások, politikai szövetségek és a viszonylagos béke adja azt a keretet, amikor növekvő vasúti, vagyis szárazföldi fuvarozásról beszélhetünk a transzkontinentális áru fuvarozás esetében is. Ennek szerepe ma még csak jósolható, de számíthatunk akár olyan gazdasági, társadalmi folyamatokra is, mint amit az egyik leghíresebb szállítási útvonal, az észak-amerikai kontinenst először átszelő Central Pacific – Union Pacific által épített vasútvonal eredményezett 1869-ben (Brown, 1980, 7-271.o.).

Ennek egyik érdekes, figyelemreméltó és rekordot felállító példája jól szemlélteti a jövőbeni várható előnyöket és irányokat a vasúti transzkontinentális szállítás esetében: az úgynevezett Új Selyemúton az új rekord 9 nap, 19 óra, 26 perc, vagyis kevesebb, mint 10 nap. Ez a teljesítmény elsősorban a menetrendszerű, tervezett haladásnak volt köszönhető, amely új elemként jelent meg a közép-kínai térségben fekvő Xi'an és a németország Duisburg között (Railfreight, 2022).

3 MÓDSZERTAN

A kutatás megalapozó része kétfelé választott szakirodalom-elemzésre támaszkodik. Ez egyrészt kiterjed a tudományos közgazdasági keretet nyújtó releváns szakirodalomra, másrészt a gyakorlati témával foglalkozó szakpolitikai dokumentumokra is, amelyek tartalmazzák a szakpolitikai dokumentumokat és a tervdokumentumokat. A második csoport elemzéséhez tartozik egy, a mellékletek között található (2. melléklet) táblázat, amely a teljes szakirodalomból csak azokat tartalmazza, amelyek a szakpolitikával és tervdokumentációkkal foglalkoznak.

3.1 A földrajz és a gazdaságföldrajz tudományág fejlődése és szerepe

A vizsgálatot a közgazdaság tudományának földrajzhoz való viszonyával kezdem, majd a gazdaságföldrajzi elméletek kerülnek bemutatásra. Ezen elméletek fényében a globális gazdaság centrumait, félperifériáit és perifériáit összekötő kereskedelmi útvonalak helyzetét és jelentőségét elemzi a dolgozat a későbbiekben. Ezt szűkítem le az Európa – Távol-Kelet kérdésre, végül pedig az EU-n belüli, tehát tagállamok közötti gazdasági, kereskedelmi rivalizálásra kívánok fókuszálni.

A tudományos közgazdasági – gazdaságföldrajzi szakirodalom áttekintése kronológiai sorrendben épül fel. Széleskörű a merítés, amely bemutatja azt a folyamatot, hogyan jutott el a közgazdaságtan, illetve a neoklasszikus közgazdaságtan arra a felismerésre, hogy szükséges és nehezen vagy éppen egyáltalán nem megkerülhető tényező a lokáció, illetve a földrajz szerepe a gazdasági termelési struktúrákban. A megismert és felhasznált szakirodalom bemutatása során nagyobb hangsúlyt kap a krugmani értelemben vett gazdaságföldrajzi tudományág kifejlődése a közgazdaságtan tudományán belül. Az áttekintés második felében elsősorban közép-európai szemszögből nézve fontos a földrajzi lokáció szerepe, amelyet elsősorban Bernek Ágnes (2000, 2007, 2018) munkássága hangsúlyoz ki. Ehhez járulnak hozzá még Matura Tamás (2015) kutatásai is, amelyek szintén érintik a földrajzi lokációt régiókkal kapcsolatban. Geopolitikai szempontból fontos megemlíteni Dr. Péti Márton munkásságát (2017).

Ezt követően térek rá a gyakorlati, szakpolitikai elemzésre, amelynek vizsgálata az Európai Unió és Kína közötti új szállítási útvonalakból fakadó gazdasági változásokat mutatja be annak függvényében, hogy hol húzódnak ezek a gazdasági

útvonalak. A vizsgálat célja ezzel kiterjeszteni, illetve használni először a krugmani gazdaságföldrajz felfogást nem csak a termelési központokra, mint földrajzi lokációkra, hanem megvizsgálni azt is, hogyan használható, illetve alkalmazható a gazdaságföldrajz eszköztára, fogalomkészlete a szállítási útvonalak mentén.

Fontosnak tartom tehát hangsúlyozni, hogy ezen fejezet még csak a téma elméleti háttér feltárásának szakirodalmi megközelítését írja le. A tényleges szakirodalmi vizsgálat és bemutatás majd csak az ezutáni fejezetben következik.

3.2 Szakpolitikai és tervdokumentáció vizsgálat

Mivel fizikai értelemben nagyon is létező, alap infrastruktúráról van szó, amelyek nyomvonalát tekintve az európai törzshálózat részeit képezik, így a meglévő, elérhető tervdokumentációk és finanszírozási struktúra sem hagyható figyelmen kívül. Ezen szakpolitikai anyagokat jól le kellett határolni a szakirodalomtól, ezeket egy külön melléklet foglalja össze (2. melléklet).

Ezen szakpolitikai irodalom és tervdokumentáció a következő szempontok szerint került elemzésre:

- Kikötői struktúrák működése
- Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
- Finanszírozás
- Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
- Tervdokumentáció/hatástanulmány

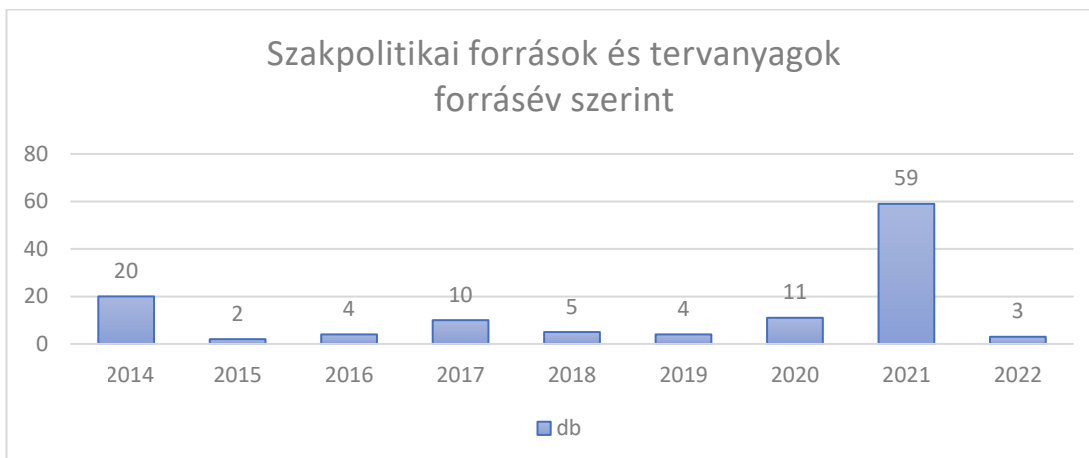
A teljes forrásjegyzékből 118 db tartozik bele a fenti öt kategória valamelyikébe. A három hipotézis vizsgálata szempontjából az első kettő kategória a legfontosabb; kikötői struktúrák működése és a közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai kategória szinte egyenlő arányban 37 százalékban, illetve 38 százalékban szerepel. A maradék három szakirodalmi kategória, mint esettanulmány elemzés, járul hozzá a harmadik hipotézis elemzéséhez, amely Németország szerepével foglalkozik az európai kikötői infrastruktúra vizsgálatában. Ez a három együttesen mintegy a negyedét teszi ki a szakpolitikai és tervdokumentáció kategóriájú forrásoknak. Mindezt az alábbi két ábra szemlélteti a legjobban:

2. ábra: Szakpolitikai források és tervanyagok besorolás és típus szerint



Forrás: felhasznált szakpolitikai források és tervanyagok, saját szerkesztés

3. ábra: Szakpolitikai források és tervanyagok évad szerint



Forrás: felhasznált szakpolitikai források és tervanyagok, saját szerkesztés

A kutatás empirikus része kvalitatív és kvantitatív eszközöket egyaránt alkalmaz. Az áruforgalmat és a várható vámbevételeket az Eurostat adatázis mennyiségi adatainak elemzésével állítottam elő.

A jelenleg zajló kereskedelmi változásokat és a kereskedelmi útvonalak infrastruktúrafejlesztési szándékait kvalitatív eszközökkel, azaz

dokumentumelemzéssel, félig strukturált interjúkkal és helyszíni megfigyeléssel tártam fel.

A szakpolitikai feltárásnál nagyobb hangsúlyt fektet a dolgozat a vámunió külső kereskedelmének szempontjából fontos kikötőkre: Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Amszterdam, Le Havre, Barcelona, Marseille, Trieszt, Fiume és Pireusz kikötőire. Az itt feltárni kívánt struktúrák, kikötői kapacitások és forgalom a következő szempontok szerint értékeltek:

- kikötő földrajzi elhelyezkedése
- kikötő földrajzi - fizikai adottságai, mélysége és technológiai válaszok az ár-apály jelenségre
- megfelelő működéshez, üzemeltetéshez szükséges tevékenységek vizsgálata (például, amennyiben szükséges, akkor kotrás igénye)
- kikötői terminál típusok, valamint a rakpartok és mólók struktúrája
- kikötői kereskedelmi forgalom és célterületek
- kikötői hinterland kapcsolatok vizsgálata

A szakpolitikai és tervdokumentáció kiegészítéseként terepi megfigyelés is a részét képezi a kutatásnak. Olyan elsődleges, gyakorlati információkhoz lehetséges így hozzájutni, ami nem csak kiegészíti, hanem nagy mértékben pontosítja is a már megismert szakirodalom vagy tervdokumentáció által bemutatott adottságokat, összefüggéseket, folyamatokat.

A terepi megfigyelés során kettéválasztottam a módszertant annak fényében, hogy vasúti egység vagy kikötői egység felméréséről van szó.

Vasúti egységek (pálya, pályatest és állomások, pályaudvarok esetén):

- egyvágányú vagy kétvágányú
- meglévő sínhálózat (még elbontás előtt, illetve után) rögzítése és kora
 - szegecselt vagy
 - hegesztett
- villamosított vasútvonal-e
- átépítendő szakasz hossza (egyszerre építendő szakasz hossza)
- átépítés során az átmenő forgalom milyen formában valósul meg és milyen gyakorisággal
- új szakaszok hasznosítása (csak személy, csak teher vagy vegyes forgalom)

- vasútállomásnál átépítendő vágányközök száma
- új vágányközök hossza és tengelyterhelése
- állomás épülettel kapcsolatos tervek (elbontás vagy felújítás)
- állomások vagy nyílt vágányokhoz kapcsolódó logisztikai létesítmények megkezdett vagy tervezett megvalósítása
- kombinált fuvarozásra való előkészületek
- mellékvonali kapcsolatok
- építkezéssel kapcsolatos pénzügyi háttér felmérése
- megrendelő és beruházó cég(ek) kapcsolata a projekttel

Kikötői infrastruktúra esetében a minimum felmérési igény a következőket tartalmazza:

- gateway vs. transshipment kikötői struktúra és kereskedelmi, logisztikai kapcsolatok megléte
- kikötő terminálok és azon belül dokkok száma
- konténerdaruk száma és a gépesítésének foka
 - részben automatizált
 - teljesen automatizált
- kikötői üzemeltető jogi személye és kapcsolódása a kikötői és/vagy szállítói tevékenységhez
- kikötői tulajdonosi háttér felmérése
- kikötők fizikai adottságai
 - mélység
 - kotrási igény
 - zsilipelés igénye
 - ár-ápany jelenség mennyiben korlátozó tényező
- kikötői kapcsolat a „hinterland”-dal azaz a háttérrel
 - folyami
 - közúti
 - vasúti kapcsolatok megléte

3.3 Interjúk

Az érintett országok kutatóival és szakembereivel készítettem interjúkat, hogyan értékelik ők az új gazdasági útvonalak nyújtotta gazdasági lehetőséget, veszélyeket, és

milyen kutatási eredményeket értek el ők ezekben a kérdésekben. A következő érintett országok szakembereivel vettem fel a kapcsolatot: Hollandia, Belgium, Szerbia, Magyarország, Németország, Észak-Macedónia és Görögország. Célom, hogy a kutatások lezárásáig országonként 2-2 szakértő, kutató vagy a témával szakmai szinten foglalkozó szakember álláspontját megismerjem, és azonosíthassam a gazdasági érdekeket és a várható különböző hozzáállásokat. Az interjúk célország szerinti kiválasztásánál kettő szempontot vettem figyelembe:

- az európai konténerszállítással kapcsolatos kikötői struktúra szempontjából kiemelt szerepet játszik-e az ország,
- az OBOR/BRI projekt szempontjából kiemelt szerepet játszik-e az ország.

Ez egészül ki a szállítási útvonalak mentén található legfontosabb és egyben legérintettebb városok felkeresésével: a szerbiai és észak-macedóniai vasúti fejlesztéseket kerestem fel, valamint a rivális útvonalat kínáló TEN-VIII. korridort Durresből Szkopjén át Szófiáig. Nem hagyható ki természetesen Pireusz, Trieszt, Koper valamint Fiume tengeri kikötője sem. A helyszíni megfigyelés során lehetőség szerint interjúkat is készítettem. Ezek a helyszíni megfigyelések hozzájárulnak a szállítási, logisztikai útvonalak által okozott gazdasági növekedés gyakorlati tanulmányozásához. A kutatás szempontjából hangsúlyos a szlovén Koper és a görög Pireusz kikötője, amelyek a nagy kapacitással bíró hajók befogadására a legalkalmasabbak Dél-Európában, és a kikötői adottságaikat tekintve nincsenek távol egymástól. A szállítási útvonalak e kikötőit primer kutatás során megismerve, illetve magát a vámjelzási mechanizmust felmérve tudok a gazdaságföldrajz tudományához hozzájárulni és kiegészítéseket tenni. Azért tartom fontosnak a terepi megfigyelést és ez is a fő célja a kutatás ezen fázisának, hogy a folyamatokat jobb megismerjem és megértsem. Ide tartozik az is, hogy mind több primer adattal rendelkezsem a beruházással kapcsolatban, mivel a teljes szakaszra vonatkozóan nincsenek megfelelő, transzparens adatok az előrehaladással és megvalósulással kapcsolatban.

A tudományos és elméleti hozzájáruláson túl új megközelítést is javasol a dolgozat. A kikötői tevékenységeket, a hozzá tartozó kiszolgáló feladatokat ellátó cégeket és személyzetet elsődleges adatfelvétel és gyűjtés mellett kívánom megismerni és elemezni. Ezzel gyakorlati jelentőséget is kívánok adni a dolgozatnak a vizsgált témát illetően, s nem utolsósorban arra is választ kaphatunk, milyen közvetlen és közvetett hatások érhetik a változások bekövetkeztével a

kereskedelemben közvetlenül vagy közvetett módon érintett több tízezer munkavállaló helyzetét¹³.

Fontosnak tartottam, hogy az interjúk elkészítést egy olyan teszt interjúval kezdjem, ahol kiderülhetett, milyen egyéb fontos szempontok játszanak szerepet egy kikötő működésében. Mivel Magyarországnak nincsen tengeri kikötője, illetve az OBOR/BRI projektben sem alapvetően a tengeri-szárazföldi kapcsolat játszik szerepet a magyar gazdaság esetében közvetlenül, ezért nem rendelkezhetünk tapasztalattal olyan mértékben, mint egy kikötővel bíró ország esetében.

Ugyanakkor nagyon erősen hat a Pireusz – Belgrád – Budapest – Bécs – Duisburg vasútvonal kapacitásának felfuttatására az a tény, hogy elsősorban a pireuszi kikötőben milyen minőségű szolgáltatás tudnak igénybe venni a kereskedelemben és logisztikában részt vevő szereplők.

Ennek érdekében készítettem el a teszt interjút Dr. Dirk De Bièvre professzor úrral (Antwerpeni Egyetem), aki több fontos apróságra is felhívta a figyelmem a kikötőkkel kapcsolatban. A további interjúkat már ennek fényében végeztem el.

Az interjúk során a kutatás az egyensúlyra törekedett az elméleti és a gyakorlati szakemberek, kutatók megszólaltatását illetően. Vagyis az egyes érintett nemzetgazdaságok esetében 1-1 tudományos háttérű kutatóval (kutatóintézetek, egyetemek) és 1-1 szakemberrel (építető cégek, állomásfőnökség, fuvarozó vállalatok képviselői, kikötői vezetőség) készített interjú alapján igyekeztem levonni a tanulságokat a kutatás számára.

Mivel a kutatott téma nem elég transzparensen dokumentált, sokszor egymásnak is ellentmondó információkat lehet tapasztalni, ezért fontos megjegyezni és tudatosan kezelni azt a megállapítást, hogy a kutatási kérdéseket szimplán csak dokumentum elemzésekből nem lehetséges teljes körűen és kimerítően megválaszolni. Az interjúk ezt a problémát tudják kezelni és pontosítani a kutatási kérdésekre adott válaszokkal.

3.4 Vámbevétel kalkuláció

Az elemzés következő része reflektál a vámbevétel kalkulációra, illetve a 20 százalékos visszatartási összegekre. A dolgozat az Eurostat adatait használja 2000-2019 közötti időszakra nézve. A TOR (Traditional Own Resources) időszakról

¹³ Dr. Kozma Ferenc (2018a, 3.o.) is hasonló gondolatokat megfogalmazó mottóval indítja híres „A félperiféria” című könyvét: „A tapasztalás csapásai szétszórják a poéták hazugságait...” (Anatole France).

függően 10-25-20 százalékát tudta visszatartani az adminisztrációs költség címen az adott európai uniós tagállam.

Megjegyzendő, hogy az Európai Bizottság 2018-as uniós költségvetést célzó reformcsomagjában szerepelt már, hogy újra 10 százalékra kellene csökkenteni a „collection cost” százalékos kulcsát. Ezt a javaslatot, amelyet az EU Budget for the Future vitaanyagában javasolta a tagállami döntéshozóknak és az Európai Parlamentnek a 2021-2027-es időszakra vonatkozóan, azok nem fogadtak el (European Commission, 2018b, 16.o.).

1. táblázat: Vámvisszatartás (%) 1970-2022

Időszak	Vámvisszatartás százalékos kulcsa (%)
1970-2001	10
2002-2015	25
2016-	20

Forrás: Eurostat, https://ec.europa.eu/budget/graphs/revenue_expenditure.html

Mivel eltérő százalékos kulcsokat használtak a tagállamok a fenti időszakban, így érdemes egy arányosított bevételt is számolni a tagállamok számára, amely esetben a jelenleg is érvényben lévő 20 százalékos kulcs a legmegfelelőbb.

Végül külön számítást érdemel az egyik legfontosabb összefüggés: a nomális visszatartott összeghez képest mekkora hányadot képes az így keletkezett bevétel finanszírozni a GNI-alapú és egyben a legnagyobb forráshozzájárulást biztosító költségvetési tételhez. A GNI-alapú tagállami befizetés egyfajta egyenlegező tétel is, amelynek értéke évről évre változik, ugyanakkor költségvetési időszakonként nem léphet át bizonyos felső plafonértéket.

2. táblázat: GNI-alapú EU-s költségvetési plafon (%)

Időszak	GNI-alapú bevételi plafon (%)
2000-2006	1,24*
2007-2013	1,045
2014-2020	1,29
2021-2027	1,4

* 2002-ig GNP alapú számítást használt az Európai Bizottság

Forrás: Halmai (2018, 10.o.) és European Commission (2022)

Ezen számadatokból kiindulva a visszatartott összeg és a GNI alapú befizetésekből képezek hányados értéket.

4. ábra: TÉH - TIQ képlet

$$\frac{\text{Vámmaradék}}{\text{GNI-alapú befizetés}} = \text{TOR-növelési érdekhányados}$$
$$\frac{\text{Collection cost}}{\text{GNI-based contributions}} = \text{TOR-Increasing Quotient}$$

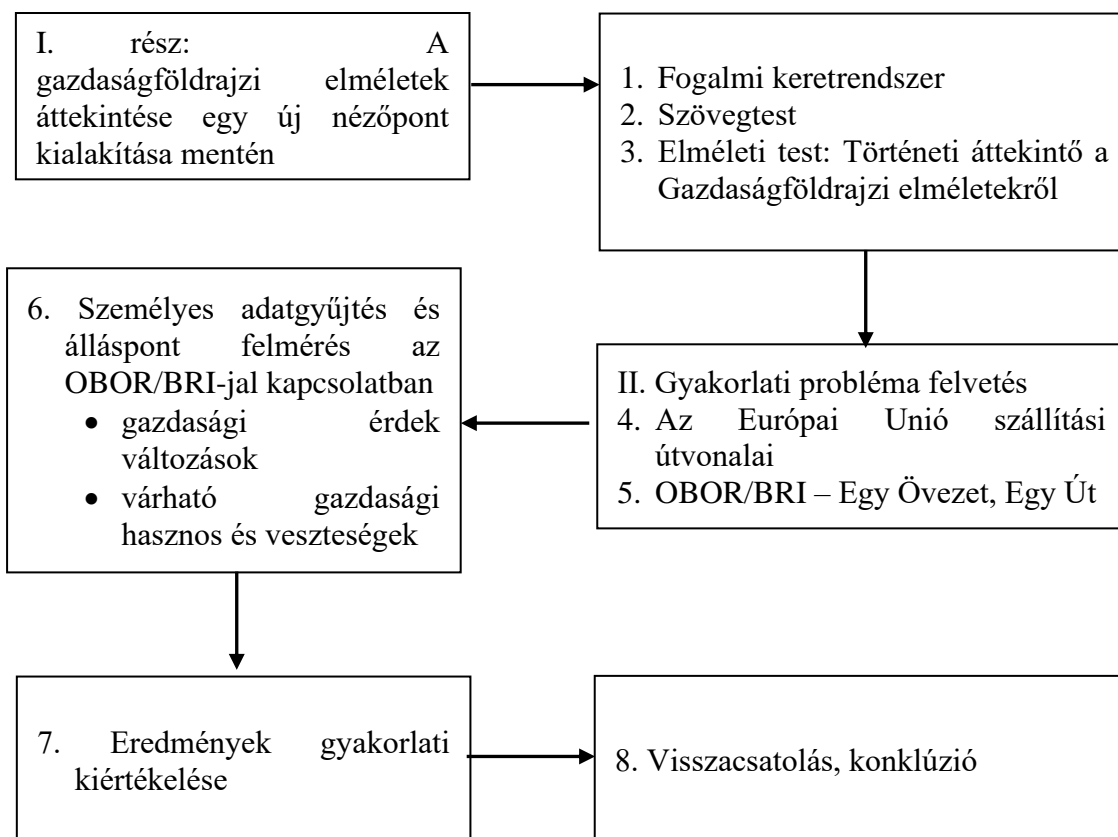
Forrás: saját számítás

Ebben benne van az a gazdasági megközelítés, hogy a vámbevételek visszatartásának minél nagyobb értéke, tehát a számláló értéke egyben jelenti a növekvő vámtevékenység, logisztikai, feldolgozó, szállítási tevékenység mértékét is. Mint hozzáadott érték ez a többlet jelentkezik a hozzáadottérték-hozzájárulás költségében is, vagyis csökkenti a nevezőt, tehát a GNI-alapú hozzájárulást, amely minden esetben kedvezőbb a vámokat kezelő tagállam részére, mind a nettó befizető, mind a nettó haszonélvező ország számára. Ha tehát a számlálóban lévő visszatartott érték növekszik, akkor a teljes hányados értéke is magasabb lesz.

A nevezőben szereplő GNI-alapú hozzájárulás, mint egyenlegező érték ugyanakkor nagyobb nominális értékkel kell, hogy bírjon, ha a számlálóban szereplő visszatartott érték csökken. Ha a GNI-alapú hozzájárulás nő, akkor a teljes hányados értékének csökkenni kell.

A két hatás egyszerre erősíti vagy gyengíti a hányados értékét. Tehát minél magasabb a számláló értéke, annál magasabb várhatóan a hozzáadottérték-alapú befizetés is, ami csökkenti a tagállami GNI hozzájárulás szükségességét. Vagyis minél magasabb a számláló, annál alacsonyabbnak kell lennie a nevezőnek, ha tudjuk, hogy a hét éves ciklusokra meghatározott rögzített plafon értékkel bír az Európai Unió.

5. ábra: Kutatási panoráma



Forrás: saját szerkesztés

I. RÉSZ: A GAZDASÁGFÖLDRAJZI ELMÉLETEK ÁTTEKINTÉSE EGY ÚJ NÉZŐPONT KIALAKÍTÁSA MENTÉN

A gazdaság vizsgálatának és a hozzá kapcsolódó, majd a későbbiekben a közgazdaságtudomány által elhagyott, de a XX. század második felének vége felé újra felfedezett földrajztudomány kettősének a metszéspontjaiban újra felszínre kerülő gazdaságföldrajzi megközelítéseket vizsgálom. Ennek jelentősége abban mutatkozik meg, hogy ahogyan a nagy termelési, logisztikai centrumok épülnek, fejlődnek, természetesen elsősorban a világgazdasági centrumokban (Európa, Észak-Amerika, Távol-Kelet), úgy válik egyre hangsúlyosabbá az a globális közlekedési folyosó és rendszer, ami ezen centrumokat, régiókat összeköti¹⁴.

Ebben a választott forráselemzési módszertanban a lehetőséget abban látom, hogy jól követhető módon, azaz időrendben rendezem össze a forrásokat; így válik láthatóvá a gazdaságföldrajz növekvő szerepe az elmúlt évtizedekben. Ez különösen 1991 után lesz egyértelmű, amikor Paul Krugman Nobel-díjas közgazdász új impulzust adott, és (újra) beemelte a földrajzi kérdéseket a közgazdasági vizsgálatokba, kutatásokba. Mindez a későbbiekben termékeny gazdasági és gazdaságföldrajzi viták kiinduló pontja lett.

A gazdaságföldrajzzal kapcsolatos kutatások mind a mai napig Krugman-központúak. Vagyis az Új gazdasági földrajz tanulmányban leírt centrifugális és centripetális gazdasági folyamatokat elemzik, amelyek inkább egy-egy kisebb térség, azaz város és agglomerációja változó gazdaságföldrajzi viszonyait vizsgálja, ami helytálló mind a mai napig. De a világgazdasági centrumok közötti szállítási útvonalak nyújtotta egyéb gazdasági hasznokra és veszteségekre nem ad választ. Ehhez már Bernek Ágnes által publikált szakirodalom nyújt kedvezőbb kiindulást.

¹⁴ Természetesen nem beszélhetünk kizárólagosságról. Ahogyan egyre több és több ország és régió kapcsolódik be a kereskedelembe globális szinten, úgy alakul, terjeszkedik, csökken, elhal, újraéled egy-egy kikötő vagy tengeri, szárazföldi útvonal. A hangsúly az útvonal kihasználtságában és az általa összekötött régiók fejlettségében, a szállított termék, árú értékben keresendő.

1. SZAKIRODALMI FELTÁRÁS SZERKEZETE

146 forrást használtam fel. Ebből 23 forrás elsődleges forrás (ez a források 16 százaléka), köztük hangsúlyos az OECD, Eurostat, Világbank által publikált anyagok, statisztikai források. Ehhez jön még a rotterdami kikötő és vasútüzemeltetés forrásai, a Railfreight szállítási szakmai portál, valamint holland minisztériumi anyagok, amelyek elsősorban a rotterdami kikötővel kapcsolatosak. Külön is érdekes forrásnak tartom a gyakorlati elemzés során említett Betuweroute megvalósíthatósági tanulmányának egy részét. A Betuweroute a kikötő és a holland-német határ közötti gyorstehervasúti kapcsolatot biztosítja.

Másodlagos források száma 123, ami az összes forrás 84 százaléka. A legfontosabb másodlagos források a különböző Journal-okból származnak, illetve könyvek, tanulmányok szintjén jelennek meg a dolgozatban.

Nyelvi megoszlás szempontjából az angol nyelvű szakirodalom a legtöbb, szám szerint 94 darab, ami a teljes mennyiség 64,4 százaléka. Utána következik 46 magyar nyelvű forrás, ami az összes forrás 31,5 százaléka. Ezen kívül használtam még német, francia és holland nyelvű forrásokat is.

6. ábra: Források nyelvi megoszlása



Forrás: saját szerkesztés

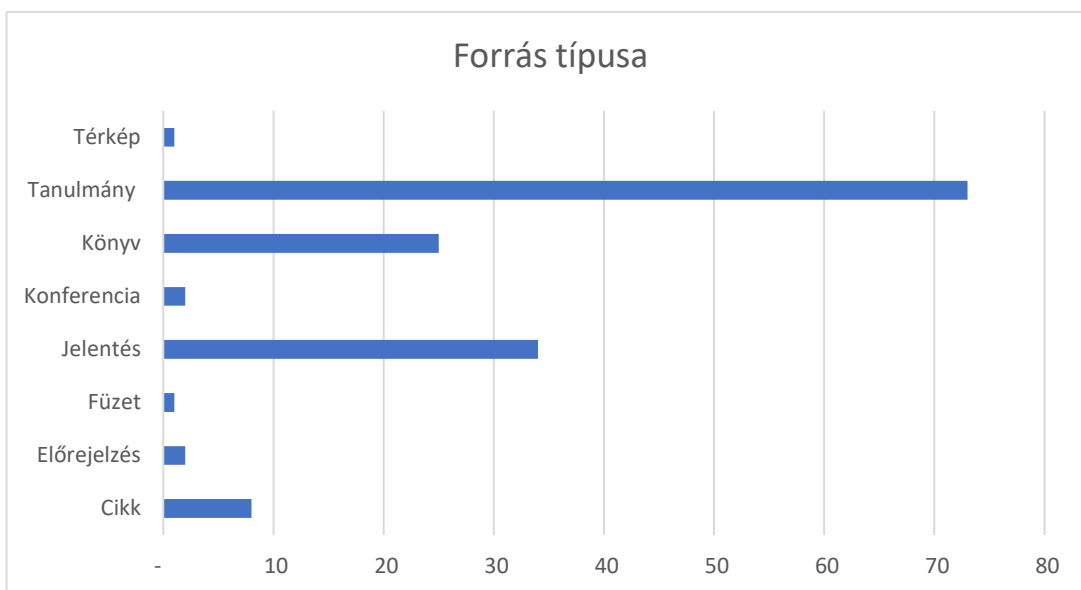
A teljes szövegdatabázist az 1. mellékletben lehet megtalálni, az alábbi összesítésben: szerző, publikálás éve, publikáció címe, a publikáció nyelve, kiadó neve, a publikáció melyik tudományághoz tartozik, publikáció oldalszáma, végül pedig a publikáció típusa.

7. ábra: Illusztráció a szövegadatbázisról

Szerző(k)	Év	Cím	Nyelv	Kiadó	Tudományág	Oldalszám	Típus
Kapoor I.	2002	Capitalism, Culture, Agency: Dependency versus Postcolonial Theory	ENG	In Third World Quarterly	Közgazdaságtan	Vol. 23(4), 647-664	Tanulmány
Kastner, J. & Seferais, G.	2020	COSCO faces backlash as it moves to tighten grip on Greek port	ENG	NikkeiAsia – Transportation	Egyéb	online	Jelentés
Khúlová L. & Špochová	2016	Importance of TEN-T Corridors in the Development of Infrastructure Example of Visegrad Group Countries	ENG	Studia commercialita Bratislavensia, Pozsony	Logisztika	9(33), 2-9	Tanulmány
Kocsis L. Zs.	2020	A világrendszer-elmélet alapjai – Immanuel Wallerstein Bevezetés a világrendszer-elméletbe című könyvének bemutatása	HUN	Európai Tükör, Budapest	Közgazdaságtan	23(1), 143-151	Tanulmány
Kozma Ferenc	1998a	A félperiféria	HUN	Aula Kiadó, Budapest	Közgazdaságtan	1-338	Könyv
Kozma Ferenc	1998b	A Félperiféria helye a „világfalkában”	HUN	KSH Statisztikai Szemle	Közgazdaságtan	76(9), 743-754	Tanulmány
Krugman P.	1991a	Geography and Trade	ENG	MIT Press	Gazdaságföldrajz	1-142	Tanulmány
Krugman P.	1991b	History and Industry Location: The case of the Manufacturing Belt	ENG	The American Economic Review	Gazdaságföldrajz	81(2), 80-83	Tanulmány
Krugman, P. & Obstfel M.	2003	Nemzetközi gazdaságtan	HUN	Panem Kiadó, Budapest	Közgazdaságtan	11-179	Könyv
Lechmacher, W.	2015	What can the New Silk Road do for global trade?	ENG	World Economic Forum and Financial Times, 22nd September 2015	Közgazdaságtan	one	Cikk
Lee, R.	2006	The Ordinary Economy: Tangled up in Values and Geogprahy	ENG	Transactions of the Institute of British Geograhpers	Gazdaságföldrajz	31(4), 413-432	Tanulmány
Lockhart A.B.	2017	China’s \$900 billion New Silk Road	ENG	World Economic Forum	Gazdaságföldrajz	online	Jelentés
Losonc M.	2014	Magyarország tíz éve az EU-ban – mekkora volt a mozgástér?	HUN	Közgazdasági Szemle	Közgazdaságtan	Vol. LXI., 486-492	Tanulmány
Losonc M.	2017	A növekedési pályaváltás és a gazdasági kormányzás dilemmái Kínában	HUN	Hitelintézeteti Szemle	Közgazdaságtan	Vol. LXI., (1), 21-49	Tanulmány
Lőrinczné Bencze E.	2009	Az Európai Unió bővítési politikájának elmélete és gyakorlata Horvátország példáján	HUN	Tér és Társadalom 23. évf.	Integráció elmélet	2009(1)	Tanulmány
Lukács Gábor	2001	A globalizáció hatása a gazdasági rendszerek változására in Bara Z. & Szabó Katalin: Gazdasági rendszerek, országok, intézmények	HUN	Aula Kiadó	Közgazdaságtan	517-548	Könyv
Lau S. & Ling N.B. & Rathbone M. & Wijeratne D. & Yau J. & Wong G.	2017	Repaving the ancient Silk Routes – Realising opportunities along the Belt and Road	ENG	PwC Growth Markets Centre	Egyéb	1-80	Jelentés
Ma C. & Yang J. & Chen F. & Ma Y. & Liu J. & Li X. & Duan J. & Guo R.	2018	Assessing Heavy Industrial Heat Source Distribution in China Using Real-Time VIIRS Active Fire	ENG	Chinese Academy of Sciences, Beijing	Egyéb	1-7	Jelentés
Macfarlane, L.	2017	To solve the housing crisis, we need to fix our broken nad economy	ENG	Open Democracy – New Thinking for the British Economy	Közgazdaságtan	online	Tanulmány
Matura Tamás	2015	Új fejezet a globális hatalmi játszmában – magyar részvétellel	HUN	Kitekintő, 2015.04.08	Politikatudomány	online	Tanulmány

Forrás: saját szerkesztés

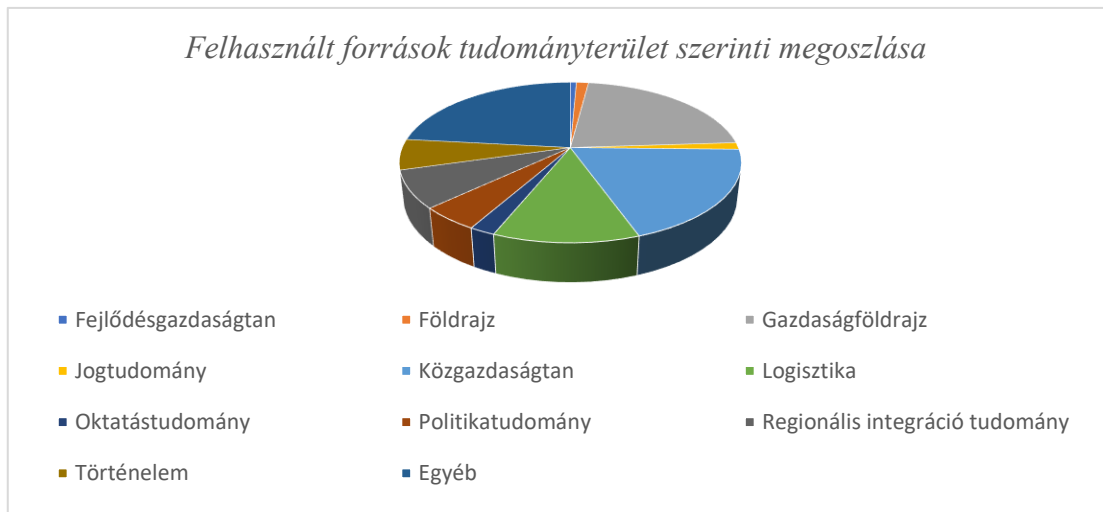
8. ábra: Felhasznált források típusai



Forrás: saját szerkesztés

Forrás típusai szerint a tanulmányból használtam fel a legtöbbet; 73 darabot, amely 50 százalékát teszi ki az összes forrásnak. Második helyen a jelentések állnak 34 darabban, amely 23,3 százalékos részesedést jelent a teljes forrásmennyiséghez képest. Könyvekből 25 darab került felhasználásra, amely 17,1 százalékát adja a teljes szakirodalmi áttekintésnek. Számottevő volt még a cikkek mennyisége 5,5 százalékkal, illetve előrejelzések, füzetek és paper-k, konferencia összefoglalók és speciális térkép kiadások együttesen közel 4,1 százalékot jelentettek a feldolgozott források esetében.

9. ábra: Felhasznált források tudományterület szerinti megoszlása

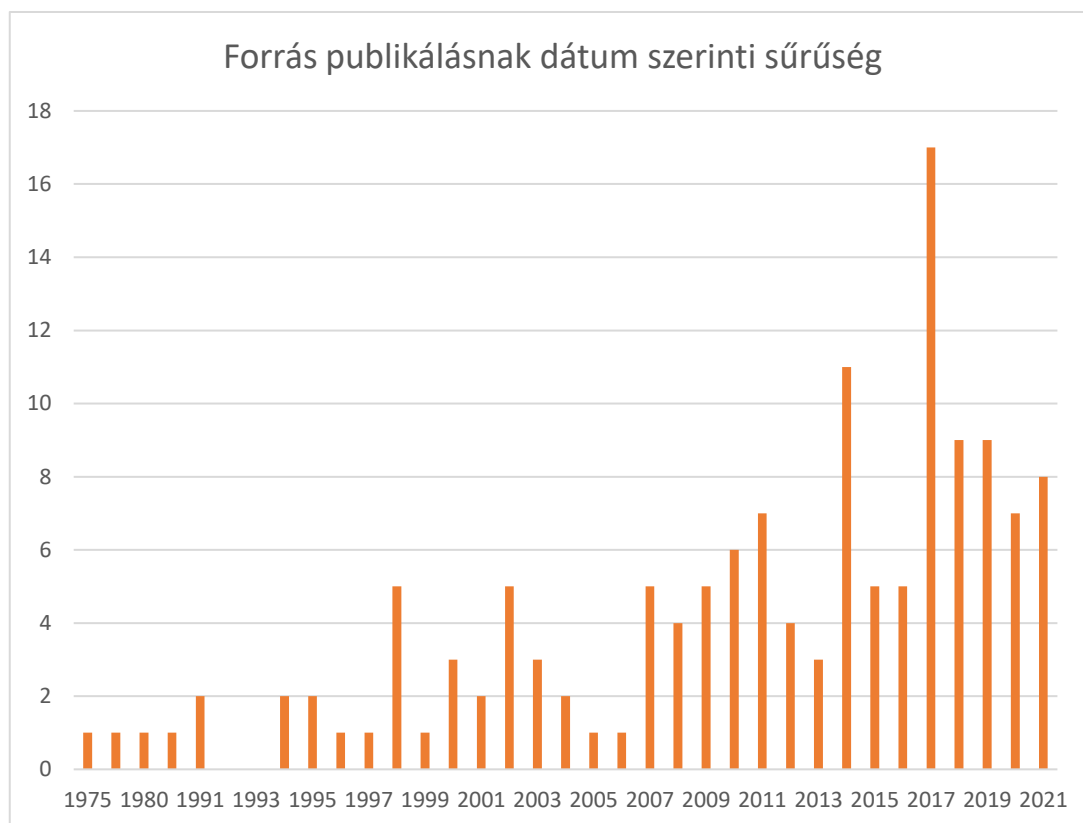


Forrás: saját szerkesztés

A felhasznált források által lefedett egyes tudományterületeket figyelembe véve a közgazdaságtan, a gazdaságföldrajz, a logisztika, a regionális integrációs tudományok és a történelemtudomány felülreprezentáltsága a dolgozatban észrevehető. Összesen 11 különböző tudományterületről vettem forrásokat, de a fenti említett 5 legfontosabb tudományterület együttesen lefedi a felhasznált források 66,4 százalékát, míg a maradék 6 másik tudományterület (beleértve az egyéb kategóriát is; azok a források tartoznak ide, amelyek nem besorolhatóak egy tudományterülethez sem) 33,6 százalékát fedi le a teljes felhasznált forrásgyűjteménynek.

Az egyéb kategóriába elsősorban OECD anyagokat, jelentéseket, EU-s intézmények jelentéseit soroltam, vagyis jellemzően azokat a forrásokat, amiket elsődleges forrásként kezeltem. De ide tartoznak a European Sea Ports Organisation vagy épp a Railfreight, a RotterdamstransPort cikkei és a különböző fejlesztési bankok éves összefoglalói is a nagy szállítmányozási projektek előrehaladásáról, jelentőségéről, finanszírozási igényükről.

10. ábra: Felhasznált források évek szerinti megoszlása



Forrás: saját szerkesztés

A publikálás dátumát figyelembe véve jól látható a 10. ábrán, hogy ahogyan közeledünk 2020-2021-es időszakba, úgy használtam fel egyre több és egyre frissebb szakirodalmat. A legtöbbet 2017-ből használtam fel, de számottevő a 2014-2020 közötti időszak általánosan is. Ennek oka lehet, hogy 2011-2012 után indult el igazán a vizsgált „One Belt, One Road” (OBOR) vagy más néven „Belt and Road Initiative” (BRI) új kereskedelmi, szállítási, logisztikai útvonalak első elemzései és releváns, kutatható anyagai. Fontos megjegyezni, hogy már a kezdést követően pár évvel később elérhetőek lettek ezek a kutatások. Ahogyan pedig haladtam előre a források elemzésével, úgy lett egyre több és több anyag a vizsgált témában.

A másik jól látható kiugrás 1998-2004 között következett be. Paul Krugman Nobel-díjas közgazdász „Földrajz és Kereskedelem” (Geography and Trade) 1991-es művének és a közgazdaságtudomány által is elismert, termékeny és vitaindító tanulmányának a kritikáját vagy éppen továbbgondolását jelentheti, amely ekkor vált népszerű, kutatót témává. Ehhez társul még a másik hangsúlyos, szakdolgozatomhoz is szervesen kapcsolódó viszonylag új tudományterület, a regionalizmus és integráció

tudománya, amely szintén kiemelt szerepet kapott különösen a 2000-es években köszönhetően a nagy 2004-2007-es európai uniós bővítési folyamatnak. Ennek a kiemelt magyarországi kutatója Dr. Palánkai Tibor, akitől szintén több tanulmányt felhasználtam a dolgozat elkészítése során.

Használtam fel korábbi forrásokat is, amik közül a legkorábbi a Krisztus utáni 20-ban „publikált” Orbis Terrarum Marcus Vipsanius Agrippa tollából. Ezek érdekesek és hasznosak voltak különösen abból a szempontból, hogy a gazdasági kérdéseket és leírásokat, illetve a földrajzi vonatkozásokat nem akarták az Ókorban szétválasztani. Így erős a kontraszt a későbbi, XVIII. század végi és XIX. századi klasszikus közgazdaságtani megközelítéssel, amelyik viszont nem foglalkozott a földrajzi tényezővel. A gazdaságföldrajz (ki)fejlődésének kezdetét a klasszikus és neoklasszikus közgazdaságtanból a XIX. századi és XX. század első feléből származó források mutatják be. Ugyanakkor ezek a források nem számítottak bele a mainstream megközelítésbe ebben az időszakban, így elsősorban a közgazdaságtudomány nem is helyezte rájuk nagy hangsúlyt.

A legjelentősebb tanulmányokat figyelembe véve – nem véletlenül – Paul Krugmant idéztem a legtöbbször. Az ő gazdaságföldrajzi megközelítését vizsgálom meg, hogyan érvényesül és hat mindez a folyamat Közép-Európára, illetve mit is jelent ez a kereskedelmi verseny a klasszikus kikötők (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg) és a sikeresen feltörekvő Mediterrán térségbe tartozó Pireusz és az Adria-tenger északi részének NAPA¹⁵ kikötői között.

Bernek Ágnes tanulmányait és könyvét is többször használom, aki sokat és sokszor hivatkozott Krugmantól. Bernek Ágnes a hazai gazdaságföldrajz tudomány kiemelt szakértője, ezért használtam többször is az általa készített tanulmányokat. Az egyik legfontosabb kötet közülük a 2018-ban kiadott Közép- és Kelet-Európa a 21. század geopolitikai/geoökonómiai stratégiában.

További többször idézett szerzők között található a közlekedés fontosságával és a gazdaságban betöltött szerepével foglalkozó Dr. Erdősi Ferenc is. Meg kell még említeni Dr. Kozma Ferencet, aki megalkotta a centrum – periféria mellett a félperiféria fogalmát. Ezt a fogalom készletet a dolgozat is jól tudja használni a vizsgálat során. Dr. Losoncz Miklós tanulmányai elsősorban a gazdasági érdekek közép-európai és kínai viszonylatban lelehetők fel. De az uniós bővítésből fakadó új

¹⁵ The North Adriatic Ports Association: Fiume, Koper, Ravenna, Trieszt és Velence kikötőinek szövetsége.

politikai, gazdasági helyzet feltárásában Ulrich Sedelmeier professzor és brit kutató tanulmányai is hasznosak voltak.

11. ábra: Dolgozatban szerzők előfordulásának gyakorisága



Forrás: saját szerkesztés

A 12. ábra foglalkozik a szerzői hálóval. A nyilak onnan mutatnak, ahonnan a szerzők felhasználták a korábbi publikációkat.

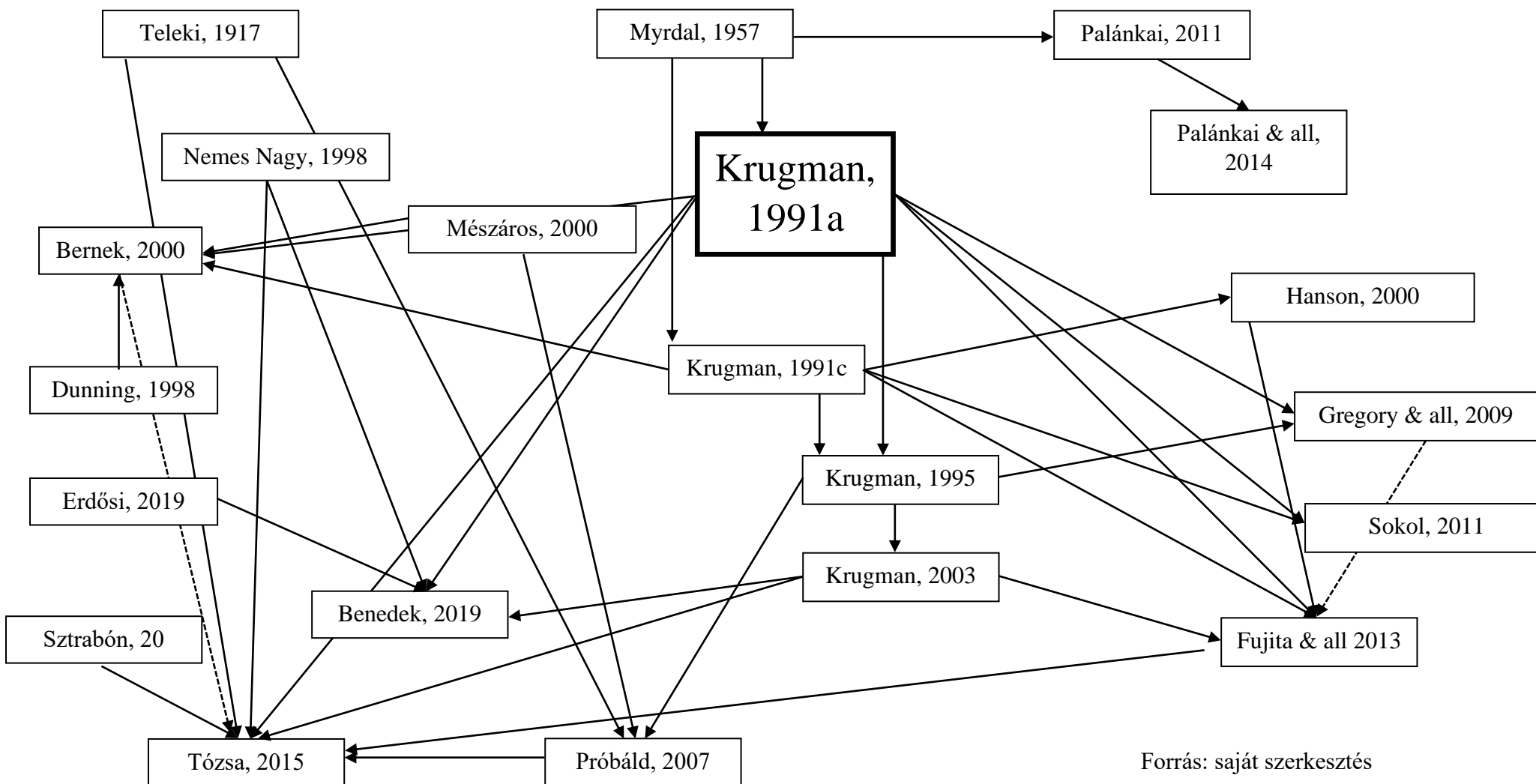
A témából fakadóan szerzői háló középpontjából Paul Krugman Nobel-díjas közgazdász áll a híres vitaindító 1991-es Geography and Trade művével. Természetesen a további hivatkozások Krugman esetében is sokszor visszautalnak erre a könyvre.

A szerzői hálóban a legtöbbet hivatkozott szerzőket és publikációkat tettem bele és alapvetően a gazdaságföldrajzzal kapcsolatos szerzők kerültek bele.

Az ábra közepén és jobb oldalán inkább a külföldi szerzőket tüntettem fel, míg a magyar szerzők az ábra bal oldalára kerültek. Ugyanakkor természetesen számos kivétel is akad, például Palánkai Tibor Professzor regionális integrációs kutatásai ugyanúgy építkeztek Gunnar Myrdal svéd közgazdász kutatásaira, mint Paul Krugmané.

Szagatott nyíllal ábrázolom azokat a kapcsolatokat, amelyek esetében a későbbi szerzők a korábbi szerzők anyagaira hivatkoznak, de nem kimondottan arra a publikációra, amely megtalálható az ábrában. Ugyanakkor az újabb szerzőre gyakorolt hatása így is egyértelműen jelen van.

12. ábra: Fontosabb hivatkozott szerzők szerzői hálója



Forrás: saját szerkesztés

1.1. Új megközelítésre történő kísérlet

A dolgozatban a földrajzi lokációk fontosságát hangsúlyozom a szállítási útvonalak és logisztikai bázisok esetében is, nem csak a termelési központok esetében. Ehhez szükséges a regionalizmus, mint folyamat és mint tudomány kialakulása és megerősödése. A regionális gazdasági erőközpontok közötti kereskedelem újra strukturált olyan haszon szerzési lehetőséget is, mint a vámbevétel, amely a gazdasági tömbök, integrációs együttműködések esetében nem mindegy hol keletkeznek.

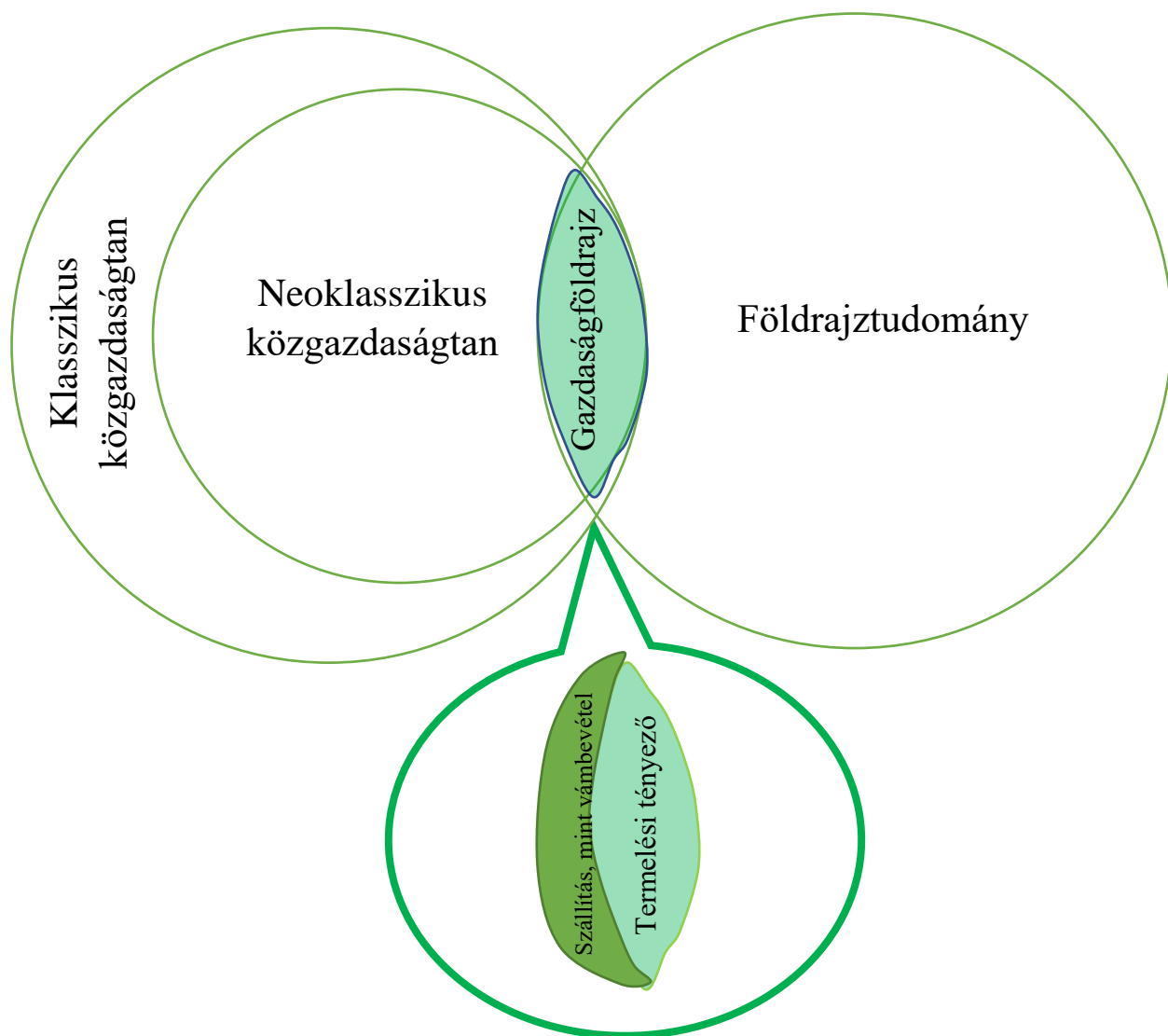
Az új szállítási útvonalak egyben gazdasági fellendülést is hoznak azon térségek, régiók számára, amelyeken az útvonalak áthaladnak. Különösen igaz ez ott, ahol logisztikai bázisokat, elosztó központokat hoznak létre a kereskedelem hatékony, azaz minél gyorsabb, pontosabb és olcsóbb lebonyolítása végett.

A tudomány nyelvére lefordítva:

1. a klasszikus közgazdaságtan nem foglalkozott a földrajz és a térbeli elhelyezkedés kérdésével és tényével. Nem tartotta fontosnak, illetve nem tartotta befolyásoló tényezőnek a termelési tényezők vizsgálata szempontjából.
2. A neoklasszikus közgazdaságtan 1950-1970-es években vizsgált témakörei közé sem tartozott a tér és térbeli elrendeződés. Ennek legfontosabb oka kettős volt:
 - a. az úgynevezett Második Világ, vagyis a Keleti Blokk léte és gazdasági elszigeteltsége leszűkítette a gazdaság, elsősorban a nyugati, tehát az Első Világ számára a játékteret. Ehhez tartozik még hozzá, hogy a Távol-Kelet 2021-re kialakult nagy erőközpontjai közül egyedül Japán volt számottevő, hiszen az 1970-es években még Kínába is zajlik Mao Ce-tung „Kulturális forradalma”, ami teljes ellentéte a most elért gazdasági eredményeknek.
 - b. Ebből következett, hogy a neoklasszikus közgazdaságtan által támogatott modellezés, mint az egyik legfontosabb eszköz a közgazdaságtudomány eszköztárából kényszerűen élt az egyszerűsítés igényével és a tér kérdését kivette a modellezésből (Krugman, 1995, 61-67.o.).

3. Majd csak az 1970-es évek második felé és még inkább a '80-as évek regionális megközelítései és integrációval foglalkozó tudománya fogja újra megragadni a térbeli elhelyezkedésből fakadó különbségeket, és beépíti azokat a saját diszciplínájába.
4. 1991-es évszám mindenképpen mérföldkő a gazdaságföldrajz szempontjából. Paul Krugman Nobel-díjas közgazdász „New Economic Geography” elmélete emelte be a térbeli megközelítés fontosságát a közgazdaságtanban. Termékeny vita indult a földrajz gazdasági szerepéről, amely kimondottan a termelés szempontjából fontos térszervezés jelentőségét, a mezo és mikro (azaz települési) szinten jelentkező gazdasági összefonódást, a központ és agglomeráció közötti kapcsolatok jelentőségét hangsúlyozta.
5. Ezt kívánom vizsgálatommal pontosítani, amely szerint a térbeli elhelyezkedés nem csak a termelési hierarchia, beszállítói hálózat kiépülése és térbeli szerveződése szempontjából fontos, hanem a szállítás és logisztika szempontjából is.
 - a. Ehhez természetesen szükséges volt az, hogy a fenti korlátozó tényezők megszűnjenek, mint amilyen a hidegháború volt a nyugati és keleti blokk között.
 - b. De szükséges feltétel az új szállítási technológia alkalmazása is, ami pontosabb, gyorsabb és olcsóbb kereskedelmet tesz lehetővé szárazon és vízen egyaránt.
 - c. Bár a dolgozat nem vizsgálja a termelési láncok változása, bővülése és a gazdaságföldrajz, mint tudomány közötti kapcsolat fejlődését, feltételezhetjük, hogy a mind globalizáltabb világgazdaság, az egyre több szereplős beszállítói, termelési és elosztási hálózatok is jelentősen hozzájárulnak az új kereskedelmi útvonalak térbeli elrendeződéséhez.

13. ábra: Tudományágak találkozása



Forrás: saját szerkesztés

1.2.A dolgozatban használt főbb definíciók

A következő részben pontosítom, hogy milyen főbb definíciókat használtam a dolgozat megírása során. Ezt azért tartom fontosnak, mert ezekhez igazodva készítettem a kutatást. A különböző definíciók az előző alfejezet ábrájának logikáját, struktúráját követik.

Földrajztudományban elsők között kell megemlíteni Gróf Teleki Pált. A későbbi magyar miniszterelnök 1917-es akadémiai székfoglalójában már ad definíciót a földrajztudománynak: „a táj szervességében, individualitásában, egyszerűségének értékében sajátos tárgya van”. Azonban a legtöbbet használt, leginkább elfogadott alap definíció az 1953-as schaefer-i megközelítés: „A földrajznak nem annyira magukra a jelenségekre, mint inkább azok térbeli elrendeződésére kell összpontosítani a figyelmét. A térbeli kapcsolatok a lényegesek a geográfia számára...”. Ezt, valamint mint még két forrást, a Magyar Nagylexikon 2003-as szócikkét érdemes definícióként használni, amelyek között nagy fokú hasonlóság mutatkozik. A „földrajztudomány kutatja a társadalmi és gazdasági jelenségek, folyamatok térbeli összefüggéseit, kiterjesztve a társadalom és környezet kapcsolatára ill. az egymásra gyakorolt komplex hatásaikra is.” Az Oxford Dictionary of Geography szerint a társadalomföldrajz „az emberi tevékenységek és a természeti környezet kapcsolataival, térelemzéssel és a területi differenciálódás folyamataival foglalkozik” (Probáld, 2007, 24.o.). Bár mindegyik felsorolt definíció tartalmaz hasznos megállapításokat, a dolgozat a Magyar Nagylexikon definícióját használja a továbbiakban, mert ez áll a legközelebb a gazdaságföldrajz fogalmához.

A gazdaságföldrajz tudományág a földrajz és a közgazdaságtan szintézise. Földrajzról beszélünk, de nem konkrét földrajzi helyekről, mivel a tudományág alapvetően a térbeliséget csatornázza be gazdasági folyamatok vizsgálatába. Definíció szerint a termelés térbeli elhelyezkedését kutatja és vizsgálja, s a vizsgálat legfontosabb tényezője a koncentráció folyamata (Hanson, 2000, 5,7,18.o.).

A definíciók között a vizsgált témában mindenképpen helyet kell, hogy kapjon a klasszikus közgazdaságtan fogalma. Az ipari forradalomnak köszönhetően Angliából kiinduló és későbbi közgazdasági elméletek alapjául szolgáló közgazdaságtani megközelítés az alap szemléletmód. A „szabad kéz”, azaz Laissez faire gondolata az egyik legfontosabb elve a klasszikus közgazdaságtannak. A szabad gazdálkodást, a megtakarításokra és beruházásokra épülő szemléletmódot, valamint a

piaci egyensúly mechanizmusát és a hatékonyság fontosságát, mint mozgató rugót állította a középpontba az elsősorban Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus vagy John Stuart Mill nevével fémjelzett korai közgazdasági elmélet (Szentés, 2005, 99-102.o.).

A klasszikus közgazdaságtan a XIX. században kétféle úton haladt tovább. A munkaérték elméletet tovább vivő marxi megközelítés mellett elsősorban a XX. század közepére vált mainstream megközelítéssé a neoklasszikus közgazdaságtan. A tényezőáramlások és relatív tényezőellátottság, az új gazdasági egyensúlyi helyzetek, amelyekben már az árfolyamoknak is kiemelkedő szerep jutott, a cserearányok vizsgálata, valamint a határhaszon – határköltés fogalmának a közgazdaságtan tudomány szolgálatába állítása mind a neoklasszikus közgazdaságtan érdeme. Kifejező eszköze a tudományágnak a matematika nyelve és a modellezés, amely akarva akaratlanul magával hozza a leegyszerűsítést is. Sok nagyon jeles képviselője volt és van ennek az irányzatnak: Alfred Marshall, Paul Samuelson, Vilfredo Pareto, Léon Walras, Eli Heckscher, Bertil Ohlin. Ugyanakkor a dolgozatban többször hangsúlyozom, hogy definíció szerint a neoklasszikus közgazdaságtan nem foglalkozott a földrajzi kérdésekkel, a gazdaság térbeli szervezésével és felépítésével (Morgan, 2015, 3-8.o.).

A regionális integrációval foglalkozó tudományban – definíció szerint - korlátozott számú államok kapcsolódnak egymáshoz, amelyeket a földrajzi elhelyezkedésből fakadó viszony és valamilyen egyéb függőség köt össze (Söderbaum, 2009, 478.o.). Ahogyan Dr. Palánkai Tibor is megjegyzi 2014-es tanulmányában, az összehasonlító regionális integrációs tanulmányokat a tudomány már önálló diszciplínának ismeri el, ezért kezelem én is külön (Palánkai - Miklós, 2014b), 692.o.)

A tisztázásnál külön ki kell emelni az új gazdaságföldrajz fogalmát, amely eltér a gazdaságföldrajz általános értelmezésétől. Ez a termelés lokációs tényezőit is figyelembe vevő elméleti irányzat, amely a földrajzi koncentrációkra ható erők közül két nagy csoportot határoz meg: centripetális erők (piaci méret hatásai, munkaerőpiacok méretei) és centrifugális erők (immobil tényezők, ingatlanhasználati díjak), amelyek a megvárosok és/vagy agglomerációk kialakulását segítik elő vagy akadályozzák (Krugman, 1998, 8-9.o.).

Fontos megemlíteni még, bár nem tudományág, hanem a vizsgálat tárgya, hogy mit is nevez a szakirodalom TEN-T hálózatoknak. A Trans-European Transport

Network – Transzeurópai közlekedési hálózatok, olyan az Európai Unióra és keleti, délkeleti periféria térségre vonatkozó közúti, vasúti, vízi és légi közlekedési hálózatok, amelyek integrációs szinten kapcsolják össze az európai kontinens fő szállítási célpontjait (Martellato, 2011, 52-54.o.). A definíció szempontjából fontos érteni, hogy ez európai szinten történik, tehát a hálózatok struktúrája nem feltétlenül tükrözi vissza a nemzeti állami érdekeket. A struktúra fő célja, hogy az EU és a teljes európai kontinens számára átgondolt, versenyképes infrastruktúrát biztosítson a centrumnak és a perifériának is, ezzel jelentősen csökkentve a távolság megtételére fordított idő- és költségráfordítást. A TEN-T hálózaton belül is kiemelt figyelmet és támogatást fordít az EU a kombinált fuvarozás feltételeinek megteremtésére, vagyis a vasúti, vízi és közúti fuvarozás együttes kezelésére (Kengyel, 2011, 223.o.).

A szállítással kapcsolatos másik fontos és a dolgozatban is gyakran használt fogalom a TEU, vagyis a twenty-foot equivalent unit, ami magyarul húsz láb egyenértékű kapacitást jelent (EC, 2014b, 6.o.). Ez az az egyen konténer típus, amelyet a teherszállító óceánjárók, a nemzetközi áru fuvarozásban résztvevő tehervonatok és kaminok mozgatnak nap mint nap nagy mennyiségben. Egy tengerjáró konténerhajó átlagosan 20 000 TEU mennyiséget tud elszállítani, ami egyenértékű 120 km hosszú vasúti szerelvényvel vagy közel 500 km hosszú kamionsorral. Hogy érzékelní lehessen ennek nagyságát kb. Nagykanizsa – Nyíregyháza távot kell elképzelni egymás után felállított és konténerekkel megpakolt kamionokkal.

1.3. Világgazdaságtan és gazdaságföldrajz

A dolgozat elméleti testének kibontása során a kronológiai előrehaladást választom. Ennek a megközelítésnek a módszertani alapját Almadi 2020-as Külügyi Szemlében megjelent tanulmánya adta meg. A szakirodalom bemutatása során arra törekszem, hogy feltárjam a problémákat és hiányosságokat, lehetőleg minél szélesebb körű merítésből tudjak dolgozni, így a mainstream elméletek mellett a kevésbé ismert tudományos megközelítéseket is le kívánom fedni.

A földrajz jelentősége implicite jelen volt gazdaságban a klasszikus közgazdaságtudomány előtti időszakban - amennyiben azt említésre méltó korszaknak tekintjük a közgazdaságtudomány szempontjából. Véleményem szerint hivatalosan nem tekinthetjük annak, mert a közgazdaságtudományt, mint diszciplínát Adam Smith óta tartjuk számon. Ennek ellenére beszélhetünk a földrajz és a gazdaság, a gazdasági mechanizmusok működéséről és azok leírásáról. Meg kell említeni ezt a kérdést a másik részes tudomány, a földrajztudomány szempontjából is. A földrajz igyekezett mindig is beemelni a gazdasági kérdéseket, vizsgálatokat, azonban ezek legtöbbször leíró és nem magyarázó erővel bírtak.

Visszatérve a klasszikus – neoklasszikus közgazdaságtanhoz ez a tudományág nem foglalkozott a térbeli elhelyezkedés és a földrajzi távolság okozta eltérő költségekkel. Az igazán nagy áttörést Paul Krugman 1991-es *Geography and Trade*, azaz *Földrajz és Kereskedelem* című tanulmánya jelentette. Innentől számíthatjuk újra a földrajz jelentőségét a gazdasági folyamatokban, mint vizsgált tudományterületet.

Ezek alapján a tanulmányokat, könyveket, cikkeket stb. nagyobb egységekbe rendezem. A nagyobb egységeket az időbeli csoportosítás adja meg. Az időrendiséget a vizsgálatok, elemzések tárgyának időbelisége jelenti és nem a publikálás éve. Követve Almadi (2020) módszertanát nagyobb mérföldkövekre tagolom az egyes fejezetek:

1. a gazdaságföldrajz az ókortól a neoklasszikus közgazdaságtudományig hogyan jelent meg, illetve hogyan (nem) foglalkoztak a földrajz szerepével a gazdasági témájú kutatásokban a XX. század közepéig.
2. A közgazdaságtan fejlődésével párhuzamosan jelen volt a gazdaságföldrajz tudományának fejlődése is. Ez továbbra is magán hordozta a közgazdaságtan kritikáját, de egyre többször volt szükség a tudományágra ahhoz, hogy értsük a folyamatok lényegét. Ebben nagy

szerep jutott a regionalizmusnak és a regionális integráció tudományának. Ebben a részben foglalkozom a centrum – félperiféria – periféria megközelítéssel is, amely elválaszthatatlan része a gazdaságföldrajzi szemléletmódnak.

3. Paul Krugman 1991-es Földrajz és Kereskedelem című tanulmánya hogyan hatott a gazdaságföldrajz tudományra.
4. Krugman korszakalkotó és Nobel-díjat érő kutatásának tovább gyűrűzése a közgazdaságtudományba és a gazdaságföldrajzba, amely már a globalizáció és a lokalizáció együttes kezelését, a mögöttük húzódó folyamatok értelmezést is vizsgálja.

1.4. Kezdetek: a gazdaságföldrajz az ókortól a neoklasszikus közgazdaságtudományig

Amióta létezik gazdasággal foglalkozó tudomány és gondolkodás, illetve természetesen a gyakorlat, azóta beszélnek valamilyen formában gazdaságföldrajzról is. Egészen az ókorig lehet visszamenni, amikor meg kell említeni *Sztrabón* Geógraphika hüponnémata művét, amelyet az első gazdaságföldrajzi megközelítésű irodalomként szoktak hivatkozni. A szakirodalom helyett inkább kordokumentum besorolású mű feltételezhetően Kr.e. 7 körül íródott. A szerző a földrajztudomány gondolataival vegyítve tárta az olvasó elé az ókori Görögországgal kapcsolatos gazdasági ismereteket (Sztabón, 1977). Magyarul annyit tesz a könyv címe: „Földrajzi feljegyzések”, amelyek gazdasági vonatkozású műveket is tartalmaznak. Mivel a teljes 17 könyv fennmaradt, és a benne található leíró jellegű gazdaságföldrajzi fejezetek hasznos ismereteket nyújtanak a kutatók számára az akkori világ működését illetően (sokszor egyetlen használható és komplex forrásként), ezért ezt a művet szokták a gazdaságföldrajz első írásos könyv emlékének, forrásanyagának tekinteni.

Amiért tehát érdemes visszamenni ennyire az időben és megismerni ezeket a mai szemmel nézve talán kezdetlegesnek tűnő forrásokat az az, hogy már az ókorban is születettek olyan művek, amelyek összekapcsolták a földrajzi ismereteket a gazdasági leírásokkal. A hangsúly azonban a leíráson marad, mert nagyon sokáig a földrajz és így a gazdaságföldrajz sem tudott kibújni ez alól a probléma alól.

Érdekességképpen érdemes még megemlíteni, hogy Sztrabón műve előtt is léteztek már kísérletek arra, hogy térképeken ábrázolják a természeti környezetet és

ezzel együtt a gazdasági–katonai viszonyokat is annak céljával, hogy használható információkhoz juttassák az uralkodókat, hadvezéreket, kereskedőket. Meg kell említeni Kr.e. 239-ben elhunyt katonatiszt sírjában talált 1:300 000-es méretarányú festett térképet vagy egy Kr.e. 168-ban elhunyt fiatal uralkodó nyughelyén talált 1:180.000-es léptékű, feltehetően gazdasági és katonai célra egyaránt használt térképeket is. Ezt igazolja, hogy ugyanebben a sírban találtak egy másik, 1:100 000-es méretarányú katonai céllal készült térképet is. Igaz azonban, hogy ez a dokumentumok az ókori Kínából valók voltak (Grüll, 2008, 61.o.).

Európa első gazdasági értelemben vett felmérését Julius Caesar nevéhez köthetjük Kr.u. 44-ben. Őt követte Augustus császár részletes felmérés és ábrázolás igényével, aki folytatta elődje, Julius Caesar munkáját, és M. Vipsanius Agrippát, a vejét kérte fel, fejezze be, amit Caesar elkezdett (Agrippa, 20, 3.o.). Ebben is fel tudott már fedezni hivatkozási pontokat a földrajz és a gazdaságföldrajz tudomány. Ugyanakkor ezek a nagyon korai ismeretanyagok legnagyobb problémája az maradt, ami a klasszikus, neoklasszikus közgazdászok legerősebb ellenérve volt a földrajzi vonatkozású tudományágakkal szemben, vagyis, hogy teljesen sematikusak, egyszerű leíró jellegűek egy adott térségről, területről¹⁶. Nem bírnak mélyebb, univerzálisabb magyarázó erővel.

A klasszikus közgazdaságtan két legnevesebb korai képviselője Adam Smith és David Ricardo szerint a föld kizárólag, mint termelési tényező jelenik meg a közgazdaságtanban, s mint ilyen jövedelmet, egész pontosan járadékot termel a tulajdonosának. Ez pedig nem számít produktív gazdasági tevékenységnek, sőt a földbirtokos a föld után járó járadékkal éppen a termelő és beruházó tevékenységétől vonja el a megtermelt és visszaforgatott, visszaforgatandó profitot, míg ő maga nem fejleszti „termelési tényezőjét”, azaz a vállalkozói profitot (Macfarlane, 2017).

Valahol talán érthető a korabeli közgazdaságtan hozzáállása a földrajzhoz, illetve a térhez. Elsősorban a klasszikus közgazdaságtan képviselői olyan korban éltek,

¹⁶ Érdekes gondolatot fogalmaz meg Grüll Szabolcs, a Pécsi Tudományegyetem docense 2008-as tanulmányában. Szerinte a rómaiak csak azért nem merészkedtek tovább az *oikume*-né vagyis a három lakott világ: Európa, Ázsia és Afrika határánál, mert azok az új ismeretek alapjaiban kérdőjelezték volna meg az Római Birodalom politikai, gazdasági felfogását: „Egy világ, Egy Birodalom”. Egyszerűen féltették a Birodalmat a „*hé szümpaszé gé*”, azaz „*egész földdel szemben*”. Ha így van, vagy legalább van hasonlóság az elgondolás és a kb. 1900 évvel korábban történt események között, akkor elmondható, hogy a földrajz, mint tudomány már nagyon régről képes befolyásolni a gazdasági és politikai-hatalmi folyamatokat. Végül még egy másik érdekesség: sajátos áthallása van a Római Birodalom fenti önmeghatározásának, és a 2012-2013-ban útjára indított kínai „Egy Öv, Egy Út” elgondolásnak, amelynek európai leágazása e dolgozat vizsgálatának fő tárgyát képezi.

amikor még zajlottak a felfedezések, még nem az inputok megszerzése, hanem egyáltalán a Föld, mint földrajzi fogalom megismerése volt a célja a korabeli, elsősorban európai államoknak. A közgazdasági értelemben vett termelési folyamat erősen korlátozott volt földrajzilag. Elsősorban Angliára, majd később az európai kontinens nyugati felére volt jellemző. Ilyen szempontból nem lehetett fontos és kiemelt szempont a földrajzi távolság, illetve a tér tudományos értelemben vett kezelése.

Ha elvonatkoztatok az általános értelemben vett földrajztól és így a gazdaságföldrajztól is, akkor csak, mint a tér gazdasági szempontból történő vizsgálatát értem ez alatt. Valami nagyon hasonló történt a XIX. század harmincas éveiben is. A föld, mint természetes, azaz nem épített, nem alakított termelési tényező jelent meg a közgazdaságtanban, amely azonban nem a munkának az alternatívája lett, hanem az épített, alakított termelési tényezőnek (Walras, 1833, 170.o.). Ezek a felosztások erősen befolyásolták nemcsak a klasszikus közgazdaságtan, hanem a gazdaságföldrajz későbbi megközelítéseit is.

Olyannyira erősen hatott ez az elgondolás vagy elmélet a földjáradékkal kapcsolatban, hogy a későbbi irányzatok közül, még a neoklasszikus közgazdaságtan egyes képviselői is az mellett érveltek, hogy a föld legyen közösségi és/vagy állami tulajdon. Így a gazdasági közösség az állam formájában tudná beszédni a földjáradékot, amely érték így - elméletileg – a közösség javára fordítható, még akár úgyis, hogy helyettesít valamilyen adót. Így a kiváltott és a vállalkozónál maradt (azaz be nem fizetett) adóösszeg a gazdaságban tud érvényesülni, mint többletforrás a termelésben és a beruházásban (Potier, 2011, 34-39.o.). Érdekes és érdemes is továbbgondolni ezt a megközelítést a klasszikus közgazdaságtan egyik tovább fejlődési irányzatában, a marxizmusban. Karl Marx elméletében is megtalálható a földnek a közösségesítése, sőt a lehető legszélesebb körű termelőeszköz „községesítést”, azaz államosítást tartotta célszerűnek. Ennek az elgondolásnak az alapját tehát gazdaság és a föld közötti kapcsolat is adhatta (Saad-Filho, 2002, 39.o.).

Meg kell említeni a neoklasszikus közgazdászok viszonyulását a gazdaságföldrajz kérdéséhez. A modellalkotás és egyszerűsítés, illetve a közgazdaságtan erőteljes matematikai alapokra helyezése újfent kizárta annak lehetőségét, hogy a földrajz komolyabb hangsúlyt kapjon a gazdasági folyamatok megértésében. Értelmezésem szerint a definíció szerinti tér szervező ereje még mindig nem játszott akkora szerepet a XX. század közepén a világháborúkat követően, hogy

az egyszerűsítő modellezés figyelembe vegye a távolság és a térbeli elhelyezkedés jelentőségét. A neoklasszikus közgazdaságtan elméletei is csak a nyugati világ gazdasági folyamataira voltak alkalmazhatóak. Európa keleti fele és Ázsia döntő hányada eleve elzárkózott a hidegháború évtizedeiben. Afrika továbbra is maximum input-ok, és olcsó import termékek szempontjából volt fontos. A szállítás és így a földrajzi távolság csak kevés országra összpontosult, így csak kevés, nagy népességű és egyben fizetőképes keresletet biztosító kereskedelmi, szállítási célterületről volt szó ekkoriban.

Ha elvonatkoztatok a gazdaságföldrajz esetében a hagyományos értelemben vett földrajzi területektől, tehát adott országoktól, szállítási útvonalaktól, természetföldrajzi akadályoktól, akkor a térről, mint gazdasági folyamatokat magába foglaló szervezési egységről beszélek. Azonban ahogyan a fentiekből is kitűnhet, nem csak a klasszikus, de a neoklasszikus közgazdaságtan sem kezeli a föld, terület és tér fogalmát a klasszikus földrajzi, teret érintő és a gazdasági folyamatokat befolyásoló tényező szereplő értelmében. Mint termelési tényező közelíti meg a kérdést, azaz matematikai eszközökkel, képletekkel és modellekkel gondolkodik a földterületről, mint termelési tényezőről. Így aztán a gazdaságföldrajz számára nem létező fogalom a föld csakúgy, mint a tőke és a munka annak valós tartalmát illetően; egy a termelési tényezők közül (Oláh, 2018, 4.o.).

Az eddigi forráselemzések alapvetően alátámasztották azt a tézist, hogy a klasszikus közgazdaságtan nem foglalkozott a földrajzi tér jelentőségével. Majdnem ugyanez igaz a XX. században, a világháború után megjelenő mainstream közgazdasági elméletekre is. A neoklasszikus közgazdaságtanból azért sem könnyű megismerni a földrajzzal, a gazdaságföldrajzzal kapcsolatos ismereteket, kritikákat, mert szinte egyáltalán nem foglalkoztak vele az ehhez az iskolához tartozó tudósok, közgazdászok.

Azért tehetem hozzá, hogy „szinte”, mert azért azt szerzők is elismerik, hogy ha a földrajznak nincsen is szerepe az elméleteikben, de a szállításnak – amely közvetetten utal a távolságra, és így a földrajzra – létezik kereskedelmet akadályozó, áruk és szolgáltatások mozgását hátráltató feltételei, adottságai. Ezzel a viszonyulással lesz több a neoklasszikus irányzat, mint a klasszikus közgazdaságtan. De egyszerű modellek használata miatt elfogadják azt a tézist, hogy a szállítási költségek nem változtatják meg a komparatív előnyök tanának alapelvét, és ugyanígy nincsen hatása a külkereskedelemből származó hasznokra sem (Krugman & Obstfeld, 2003, 34-

36.o.). A neoklasszikus közgazdaságtan által elfogadott kereskedelmi modellek pedig nem foglalkoznak a természeti erőforrás intenzív termékek beépítésével a modellekbe, elég csak a Heckscher-Ohlin modellre gondolni (Hubacek & Bergh, 2002, 20.o.).

Ahogy látható, a fenti közgazdasági értelmezések, mivel alapvetően mikroökonómiai vagy földrajzi értelemben bipolárisak, azaz kétpólusú szemlélet alkalmaztak, nem ütközött ki az igénye a földrajznak a közgazdaságtanba való becsatornázására. Ezt az igényt csak a nagyobb, globálisabb szemléletmód hozza felszínre. A közgazdaságtani ismeretek és elméletek fejlődése, illetve maga a társadalomtudományok fejlődése vezetett el oda, hogy már nem csak megfigyelni és leírni volt szükséges, hanem igény mutatkozott ezeket a gazdaságföldrajzi folyamatokat érteni és beágyazni az egyéb tudományágakba, esetünkben a közgazdaságtanba is. A XIX. század második felére és a XX. század első felére már nem a természetföldrajzi felfedezések, hanem sokkal inkább az erőforrások birtoklása volt a cél, ezért gazdasági értelemben és ismeretek alapján fontos volt rendszerezni ezt a tudomány és a gazdaság oldaláról is.

És ezzel fontos fordulóponthoz érkezett el a közgazdaságtan és a földrajz, illetve a tér, a terület gazdasági értelemben vett megismerésének és hasznosításának a tudománya. Összekapcsolták ugyanis a megszerzett tapasztalatokat, ismereteket a gazdasági igényekkel, kereslettel és elosztási mechanizmusokkal. Ahogy Weber, Marshall, Ricardo viszonyult a térhez, mint gazdaságszervezési területhez, az egyszerre jelentette a gazdaságföldrajz, mint tudomány elismerését és felemelkedését, de ugyanakkor nivellálását is. Mert miközben a fenti igény jelen volt a tudományban, a döntéshozatalban, a hódításokban, az elosztási rendszerek szervezésében, vagyis számított a gazdaságföldrajzból származó előnyök és hátrányok, értelmezések és elemzések kezelése, addig ugyanezen közgazdászok ahhoz is nagyban hozzájárultak, hogy a tér, mint gazdaság szervezési egység kikopjon a mainstream közgazdaságtani gondolkodásból. Paradox módon, a klasszikus és neoklasszikus közgazdászok éppen azzal egyszerűsítették le a közgazdasági modellezést, hogy kivették a modellekből a tér fogalmát, gyakorlatilag kiküszöbölték a térből, távolságból fakadó problémákat, egyébként nyilvánvaló eltéréseket (Krugman, 1995, 87.o.).

Egy másik megközelítés és ok szerint a közgazdászok azért sem kívántak foglalkozni a gazdaságföldrajz nyújtott új megközelítésmóddal és szemléletmóddal, mert nem tartották kielégítőnek, sem elfogadhatónak a gazdaságföldrajz elemzési

kereteit, ami elősorban a kvantitatív eszköztárat használja ((Fujita – Krugman – Venables, 2013, 367.o.).

Csak az 1950-es éveket követően jelentek meg azok a nézetek, hogy nem lehet minden gazdasági döntést, folyamatot csak a tőke - munka összefüggésre lekorlátozni. Ezek voltak az új növekedési elméletek (Dietmar, 1995, 387.o.).

1.5. Gazdaságföldrajz mint rendszerszemlélet párhuzamos fejlődése

A gazdaságföldrajz mint tudomány jelen volt a fent említett időszakban évszázadokban is. De igazi közeledést majd csak az 1970-1980-as évek hozzák meg a tudományágnak, amikor a regionalizáció és a regionális integrációs tudomány is magyarázó jelleggel hozzájárul a közgazdaságtan által már nem kezelhető, nem magyarázható folyamatokhoz. De ahhoz, hogy jól értsük a fejlődés folyamatát, fontos megismerni ennek a tudományágnak a párhuzamos fejlődését a közgazdaságtannal.

A földrajz és a (köz)gazdaságtan vagy annak valamilyen korábbi, a különböző XVIII. századi végi, XIX. századi elméletek szempontjából nézve kezdetlegesebb formája nagyon régóta az emberiség tudományos kíváncsiságára keres magyarázatokat, bár maga a gazdaságföldrajz csak a XIX. század második felétől van jelen a közgondolkodásban (Tózsá, 2015, 138.o.) Ennek minden bizonnyal alapvető gyakorlati okai voltak, vagyis a nagy felfedezések során a természettudományos ismeretek és megközelítések elérték a közgondolkodás határát, most már, azaz a XIX. században ki kellett aknázni azokat a nyersanyagokat, amiket a megszerzett vagy gyarmatosított területek nyújtottak. Ehhez viszont új fogalmi kereteket és új értelmezéseket kellett adni a földrajznak és a földrajzba oltott gazdasági szemléletmódnak is. Nem véletlenül említette Teleki Pál 1917-ben: „Ma mindenki a gazdaságföldrajzról beszél”. A gyarmatok I. Világháború utáni sorsa, felosztása a győztes Egyesült Királyság és Franciaország között éppúgy gazdaságföldrajzi kérdés volt, mint a számunkra a legfontosabb, a legfájóbb békediktátum, a trianoni döntés és Magyarország feldarabolása.

Az a fentiekből is látszik, és a tudomány – úgy a földrajz, mint a közgazdaságtan – is arra jutott, hogy a nyilvánvaló kölcsönhatások ellenére a két tudományterület nehezen tudta összeegyeztetni, szintetizálni a megközelítésmódokat, mivel a tapasztalati, gyakorlati megközelítés ellenére a közgazdaságtudomány, elsősorban is annak a klasszikus-neoklasszikus ága kizárta azt a szemléletmódot, hogy a térbeli

elhelyezkedés, a megközelíthetőség, a térbeli eloszlás számít a közgazdasági folyamatokban is. Ahogyan erre már többször utaltam, a neoklasszikus szemléletmódot tükröző regionális növekedés alapvetően a termelési tényezők - a tőke- és a munkaerőállomány – növekedésére és a teljes tényezőtermelékenység növekedésére vezethető vissza – olvasható Elekes Zoltán 2017-es tanulmányában.

A földrajzi megközelítésmód alapvetően három fontos tényezőt vesz figyelembe, amelyeket átültethetőnek tartanak a gazdaságföldrajz tudományába is. Mindezt egy 1994-es oxfordi munka foglalja össze a legjobban (Gregory - Johnston – Pratt – Watts & Whatmore, 2009, 632-636.o.)

- Elhelyezkedés: természeti és társadalmi jelenségek a Föld felszínén való megjelentetése céljából valamilyen ismérv alapján. Ez lehet akár a gazdaságföldrajz szempontjából hangsúlyozott területi elhelyezkedésből fakadó hatékonyság ismérve is. De más szerző szerint ide sorolható még a telephelyelméletet, a területi egyenlőtlenséggel foglalkozó jóléti földrajz is (Tózsza, 2015, 135.o.).
- A társadalom és a természet kapcsolata, kölcsönhatása szintén a földrajztudomány által vizsgált területek közé tartozik.
- Végül, ha e kettőt vegyítjük és szintézisét alkotjuk, akkor megkapjuk a regionális földrajz lényegét, amely egy jól lehatárolt terület kölcsönhatásait, területi folyamatait, változásait mutatja be.

Előrevetítem, hogy a vizsgálat tárgyául választott európai gazdasági térségben kijelölt kereskedelmi utakat e harmadik elemzési keretbe célszerű helyezni, mert a világgazdasági hatásokat a regionális térben ennek az elemzési keretnek köszönhetően lehetséges a legpontosabban értelmezni.

A Budapesti Corvinus Egyetem gazdaságföldrajzzal foglalkozó geológus professzora, Dr. Korompai Attila is azt emelte ki, hogy a gazdaságföldrajznak nem csak a régiót, országot, területet és településeket bemutató, leíró jellegét érdemes ismerni, hanem sokkal fontosabb a területi fejlődést szintetizáló, törvényszerűséget feltáró gondolatait érteni, és az elemzések során eszköztárát igénybe venni, amely iránymutatást adhat a fejlődés területi elhelyezkedésére, terjedésére nézve is (Tózsza, 2015, 134.o.).

Egy másik, eredményesnek mondható gazdaságföldrajzi rendszerelmélet, amely keret ad a további elemzéseknek, a tér – hely – lépték hármásának fogalomrendszerét használja. Felfogható egyfajta gazdaságföldrajzi módszertannak is, amely fogalmak

mentén a gazdaságföldrajz, mint tudományág egyes elméleteit jól el tudja helyezni (Czirfusz, 2014, 8, 28.o.).

Ennek fényében érdemes megemlíteni, hogy a hazánkat is magába foglaló közép-európai térség regionális elhelyezkedéséből fakadóan a sokat emlegetett híd szerepét is betölti az évszázadok óta tartó kelet vs. nyugat vitában. Kétségkívül a Kárpát-medence vagy az északabbra fekvő, de még Közép-Európához tartozó lengyel területek is lokalizációjából adódóan egyfajta ütközőzóna része. Olyannyira ismert és olyan erősen jelen van ez a megfogalmazás a hétköznapiakban, hogy még a Magyar Országgyűlés is foglalkozott vele. A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos fejlesztési és területfejlesztési koncepció részenként a fejlesztéspolitikai feladatok között tartják számon a „hídszerep” érvényesítését (Magyar Közlöny, 2014, 126.o.): „... Magyarország hídszerepének érvényesítése, regionális közlekedési és kereskedelmi csomópontok megalapozása, fejlett közlekedési infrastruktúra, logisztikai és szolgáltató hálózatok csomópontjainak kialakítása a környezeti szempontok legteljesebb figyelembevételével” történik meg a fejlesztéspolitikai irányzatok elkészítése. Kiemeli a Határozat, hogy fontos a kelet felé történő – gazdaság és infrastrukturális – nyitás, valamint a „csomóponti szerep” erősítése.

Egy másik megközelítés szerint tovább is specifikálható a közép-európai régió az elmúlt hosszú évszázadok folyamán. Ugyanis nem csak arról van szó, hogy ütközőállamokként tekintenek a régióakra, hanem vákuumzónaként tartják számon azt (Vofkori, 2002, 204.o.). A név, az elnevezés vitatható, mivel maga a fogalom lényege, hogy szervesen és tartósan nem tudott integrálódni a nyugat-európai államok közé, ugyanakkor kelethez meg nem akarnak tartozni a közép-európai államok. Ezek alapján a vákuum-jelenség, amely magába szívó hatással bíró jelentéssel van felruházva, annyiban megállhatja a helyét, hogy történelmi léptékkal és időtávval mérve közel azonos idősíkon kap gazdasági, társadalmi, politikai impulzusokat nyugatról és keletről egyaránt.

Ha a gazdaságföldrajz XX. századi fejlődését vizsgálom, nem kerülhető meg Dr. Kozma Ferenc elmélete sem, amely már magyarázó erővel is bír. Mindenképpen említésre méltó a centrum – félperiféria - periféria kategóriarendszer, amelyet a gazdaságföldrajz is sűrűn használ. Ennek a léptéke a világgazdaság vagy globális gazdaság viszonylatában, az összes nemzetgazdaságot átfogó viszonylatban van értelme, mint elemzési keretnek (Czirfusz, 2014, 185.o.).

A centrum – félperiféria – periféria hármasa egy egyenlőtlen térbeli termelési – feldolgozási – elosztási viszonyrendszeren alapszik. Ritkábban teszi hozzá az elmélet, de nem csak arról van szó, hogy melyik térség melyik gazdasági folyamatra szakosodik (vagyis van-e egyértelmű összefüggés a termelés – feldolgozás – terjesztés, elosztás hármasa és a centrum – félperiféria – periféria hármasa között), hanem hogy a nagy, pontosabban a nagyobb hozzáadott értékek hol képződnek. Érthető módon a centrumban lévő hozzáadott érték lesz – várhatóan – a legnagyobb, míg a legkisebb a periférián (Shachar - Oberg, 1990).

Mindehhez még hozzáadódik Dr. Kozma Ferenc elmélete a „világfalka” kifejezéssel. Ennek lényege, hogy a mind három gazdaságföldrajzi kategória egyszerre alkot egy falkát, amelyben megtalálhatóak a gyengébbek (periféria), az erősebbek (félperiféria) és végül természetesen a csoport legerősebb, vezérfeladatokat ellátó, sőt diktáló tagjai (centrum országok).

A félperiféria, ahogyan a neve is mutatja, átmenetet képez a centrum és a periféria között. Jellemzője, hogy a centrum peremvidékén helyezkedik el, de mindenképpen kedvezőbb pozícióban van, mint a perifériális országok, régiók.

Olyan megfigyeléseket is végeztek, amelyek alapján a periféria országcsoportjainak létezik szerencsésebb elhelyezkedésű, regionális szinten magasabb fejlettséget mutató országhalmaza, amelyek emiatt akár a félperifériába is sorolhatóak (Dr. Kozma, 1998b, 747, 749.o.). Bár a szakirodalom kevesebb említést tesz róla, de akár hívható lenne ez a csoport félcentrum kategóriának is, különösen olyan félperiferikus elhelyezkedésű országok esetében, amelyek közvetlen szomszédainak minősülnek egy centrum térségnek.

A félperiféria társadalmi, politikai berendezkedését tekintve hasonló a centrum országokkal. Kulturális értékeit tekintve pedig mindenképpen oda tartozik. Ugyanakkor gazdasági értelemben lemaradt a centrumtól, azonban ez nem végzetes és nem is feltétlenül statikus. Vagyis van átjárás a félperiféria státuszából a centrum irányába. Az ilyen országok, régiók azonban csak több feltétel együttes teljesülése mellett tudnak felzárkózni a centrum térségeihez. Ebből az egyik legfontosabb, hogy a fejlettségnek, mint társadalmi és gazdaságföldrajzi értelemben vett magas fokú és hatékony gazdasági tevékenységnek az adott ország vagy régió megközelítőleg teljes területén meg kell valósulnia. Nem jöhetnek létre tartósan duális szerkezetű társadalmak és nemzetgazdaságok, gazdasági eklávék az országon belül, mert az

szétfeszítheti a termelési tényező áramlásból fakadó gazdasági előnyöket a gazdaság egésze szempontjából.

Éppen ezért a periféria mindennek a fentiekben leírtaknak az ellentéte, inverze. Minden olyan személyiség jegyet, amelyet a félperiféria, de még inkább a centrum mind gazdasági mind kulturális értelemben magán visel, nem jellemző és nem használható a perifériára. És fordítva is igaz, minden olyan kulturális és gazdasági jegy, amely igaz a perifériára, nem állja meg a helyét elsősorban a centrum esetében.

Látható, hogy a közgazdaságtudomány ellenkezései ellenére idővel a gazdaságföldrajz is rendelkezett magyarázó képességgel. Amikor sikerült szintetizálni a kettő tudományterületet, a kutatók és tudósok feloldották a problémát a regionális gazdaságtan elemzése során, akkor egy nagyon előremutató tudományágot hoztak létre (Tózsá, 2015, 134.o.).

Összefoglalóan tehát: A gazdaságföldrajz tárgya, feladata, hogy a termelőerők, és erőforrások, földrajzi elosztását és eloszlását vizsgálja, természetesen szoros összefüggésben a természeti adottságokkal (Vofkori, 2002, 17.o.). Hangsúlyozza továbbá a munkamegosztás területi törvényszerűségeit. Ez talán az egyik legvitathatóbb állítása és vizsgálati területe a gazdaságföldrajznak. Sok más közgazdaságtani elv, sőt alapelv sem foglalkozik a térbeli távolság gondolatával, lévén nem tartja kimondottan fontosnak a termelés-feldolgozás-elosztás hármásának térben való kezelését.

Más hasonló megközelítésben a gazdaságföldrajz vizsgálatának tárgyát a népesség és a gazdaság egyenlőtlen térbeli megoszlása jelenti. Itt is megjelenik a regionális szint, mint rendező elv (Benedek, 2019, 6.o.):

„A gazdasági tevékenységek egyenlőtlen térbeli vagy regionális megoszlása tulajdonképpen a régiók gazdasági szerkezetében tükröződik, amely a maga során egy sor hely, lokális, illetve külső tényező hatásából származik. A régiók gazdasági tevékenységének szerkezete azt is meghatározza, hogy milyen régiók reziliensebbek a válságok, gazdasági sokkok hatására.”

A gazdaságföldrajz jelentősége akkor kezdett visszatérni, amikor megjelent a regionalizáció folyamata, azaz a II. Világháborút követő évtizedekben, az ötvenes, vagy még inkább a hatvanas, hetvenes években. „A regionális tudomány, mint tudományterület társadalmi problémákkal foglalkozik, feltáró és elemző vizsgálataiban a problémák súlypontja a régió, vagy olyan térbeli dimenziókkal rendelkező elemzési egység, amelyre értékelhető eljárások, módszerek számos

kombinációját alkalmazzuk – ahogyan Walter Isard foglalta össze a gazdaságföldrajz új tudományágának, a regionalizmusnak a lényegét. (Jackson, 2003, 2.o.). A gazdaságföldrajzi tudománynak, illetve a regionális közgazdaságtannal foglalkozó tudománynak mindenképpen jót tett, hogy felszínre hozott nagy ellentétpárokat, amely területi szempontból jól elhatárolható különbségeket, anyagjegyeket hordoztak, hordoznak magukon. Ezek a magyarázatok nem egyeduralkodóak az adott probléma kezelésében, nem egyedül adnak választ a különbségekből fakadó regionális előnyök és hátrányok magyarázatára, de mindenképpen hozzájárulnak ahhoz, hogy több oldalról is megvilágítsák az eltérő eredményeket.

Érdeemes végiggondolni a nagy regionális ellentétpárok egymás mellett élését, majd a nyilvánvaló sikerek és kudarcok jelentkezését követően megvizsgálni az okokat, amelyek ezen eredményekhez vezettek. Ilyen ellentétpár lehet az Európai Gazdasági Közösség – Európai Közösségek (European Economic Cooperation – European Communities) versus az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (European Free Trade Association) gazdasági értelemben vett területi homogenitása vagy széttagoltsága, amely hozzájárult egyik sikeréhez, míg a másikat gyakorlatilag gazdaságilag súlytalanná tette. Hasonló vizsgálat elvégezhető a hatalmas távolságokat átfogó Arab Liga (League of Arabic States) sikertelenségében és a leggazdagabb Öböl Menti Együttműködés Tanácsa (Gulf Cooperation Council) földrajzilag sokkal koncentráltabb területi összefüggései között¹⁷. Ezen vizsgálatokhoz nem egyedülként, de nem elhanyagolható módon a gazdaságföldrajz, mint tudomány is hozzájárult. Vagyis a regionális folyamatokat nem egy az egyben, de nem is a tértől, a területi elhelyezkedéstől függetlenül kell értelmezni.

Mindenképpen jótékonyan hatott a gazdaságföldrajz, azon belül is a regionális földrajz tudományára az a megközelítésmód, amit 1997-es tanulmányában Bartke-Illés páros így fogalmazott meg: „a gazdaság általános törvényszerűségei térbeni érvényesülésének, a térben létező gazdaság mozgástörvényeinek a feltárása” jellemzi.

1.6. Paul Krugman és az „Új gazdasági földrajz” elmélete

Az igazi áttörés kétségkívül akkor következett be, amikor az ezredforduló környékén induló új gazdaságföldrajzi megközelítést, más néven: New Economic

¹⁷ Természetesen a sort hosszan lehet folytatni a latin-amerikai regionalizációval, a Szovjetunió területén létrejött, területileg részben vagy (majdnem) egészben lefedett szövetségek összehasonlításával vagy a csendes-óceáni térség sok kisebb nagyobb gazdasági együttműködésével.

Geography (Fingleton, Fischer, 2010, 1.o.) Paul Krugman megfogalmazta és közvitára bocsátotta. Ezt a megközelítést akkor kapott igazán reflektorfényt, amikor Krugman megírta a Földrajz és kereskedelem (eredeti cím: Geography and Trade) című könyvét. 2008-ban az új kereskedelmi elméletek megközelítése miatt és az ebben a tudományágban végzett kutatásaiért közgazdasági Nobel-díjat kapott.

Ebben a könyvben a szerző elismeri, hogy a termelés helyét, mint földrajzi pontot, tényezőt nem kezelte a tudomány (és ő maga sem) a megfelelő módon, de nem lehet figyelmem kívül hagyni a továbbiakban. Ennek oka, hogy a tanulmány megszületése előtt a gazdaságföldrajz, mint tudomány elsősorban egy országra fókuszált, így viszont egyre inkább elmaradt attól az elemzési kerettől, amely elsősorban a regionális szintű nemzetközi működésnek a sajátja, igénye lett volna. A globalizálódó nemzetközi gazdasági térben nem lehet csak egy országot vizsgálni vagy még tovább szűkítve a tér, mint adott és létező földrajzi egység határait országon belül is csak kisebb közigazgatási egységekre, esetleg városokra fókuszálni (Bernek, 2000, 102-105.o.).

Krugman szerint a „gazdasági kapcsolatok neoklasszikus megközelítéséből hiányzik az időbeli és térbeli dimenzió” (Gilpin, 2004, 104.o.). Vagyis nem lehetséges elvonatkoztatni a földrajzi tértől, amikor a gazdasági folyamatokról értekeznek a közgazdaságtudomány, mivel az nem egy absztrakt, elvont világban működik. Ennek oka (volt), hogy a vita idején a neoklasszikus közgazdászok szerint minden termelési tevékenység a komparatív előnyök tana szerint történik, vagyis nincsen jelentősége a földrajznak, illetve általában a térnek a gazdasági folyamatok értelmezésében. Ha szemléletesen szeretné valaki jellemezni ezt a megközelítést, akkor a nemzetgazdaságtan alapvetően egy kicsi pont a nagy térben (nem földrajzi értelemben), így nincsen jelentősége, hogy az adott képzeletbeli teret – de pontosabb a megfogalmazás, ha keretnek hívjuk – hogyan, egymástól milyen távolságra lévő pontok (azaz nemzetgazdaságok) töltik ki; írja le Krugman, 1991-ben megjelent: „The location of production in space” című tanulmányában.

Az új gazdaságföldrajz elmélet támogatói nem így látják. Szerintük komoly szerepe van annak a földrajzi tényezőnek, hogy az adott termelőegység miért éppen ott jön létre, ahol létrejön, milyen gazdasági és nem gazdasági tényezők vezetnek még el oda, hogy az adott termelési folyamat megtelepedjen és beszállítói hálózatával együtt kiteljesedjen. Az elmélet nem vitatja el a komparatív előnyök tanának fontosságát és magyarázó szerepet a közgazdaság tudományában, de kiegészíti azt a

földrajzi adottságokkal. A földrajznak hangsúlyosabb szerepet szánó megközelítés szerint „Minden (nemzet)gazdaságnak kell helyszín” (Lee, 2006, 430.o.).

Természetesen felmerült a közgazdászokban és a tudósokban, hogy a fejlettségben és fejlődésben élen járó nemzetgazdaságok milyen földrajzi szempontok szerint kerültek kiválasztásra az elmúlt századokban. Lefordítva a gyakorlati kérdés nyelvére e dilemmát, miért Európában, illetve azon belül is elsősorban Nagy-Britanniában alakult ki a kapitalizmus klasszikus formája, miközben például a brit tengerhajózás felemelkedése és térnyerése előtt Hollandia már rendelkezett olyan gazdasági befolyással, amely felért a későbbi brit globális jelenléttel és gazdasági erővel. Éppen ezért az új gazdaságföldrajzi elmélet pártfogói sem kérdőjelezik meg a kezdeti folyamatok egyfajta függetlenségét a földrajztól, de ezt követően nagyon is hangsúlyozzák a területi elhelyezkedés, a regionalizáció szerepét a fejlődésben. Ennek a megközelítésnek talán megismertebb képviselője Paul A. David, aki az „útfüggőség” jelenségével magyarázza a későbbi döntéseket. Ennek lényege, hogy ha kialakul egy „kritikus nagysága/tömege a termelő ipari tevékenységnek egy adott térségben”, akkor az már jelentősen meghatározza a további fejlődési útját a régióknak. Más szavakkal: az „önmegeerősítő folyamatok” jelensége figyelhető meg olyan régiókban, ahol már meglévő, kumulatív erők vonzzák a további befektetési lehetőségeket (David, 2007, 13.o.).

Kutatásunk szempontjából fontos megemlíteni az útfüggőség egyik lényegi elemét: a szállítási költségek csökkenését és csökkentését, amit végső soron a nem tökéletes verseny eredményez. Igaz, az elmélet képviselői szerint ez abból áll, hogy a kezdeti előnyökkel bíró térségek mágnesként vonzzák azokat a beszállítói tevékenységeket, amelyek szükségesek a központi egység input vagy logisztikai tevékenység, vagy más gazdasági szempontból megfogalmazott igényéhez. A termelési láncolatban helyet foglaló láncszemek közötti szállítási távolság és idő lerövidül, egyben kialakul egy egyre növekvő gazdasági konglomerátum (Myrdal, 1957). Ez ráadásul nem csak a kínálatot, hanem a keresletet is odavonzza területileg, mivel a termelést biztosító know-how, fizikai és emberi erőforrás igény is folyamatosan növekszik. Így erősödik a centrum – periféria vagy központ - agglomeráció közötti kapcsolat és fejlettségéből fakadó különbség is (Gencer, 2010, 512-523.o.).

Ez a folyamat egyszerre tudja erősíteni a centrum – periféria különállását, mivel az útfüggőségből fakadóan a centrum folyamatosan vonzza a befektetéseket. Másik

oldalról az elmélet azt is elismeri, hogy a folyamatos és területi alapon szerveződő kereslet növekedése taszítóan is hathat, mivel ezeken a területeken elsősorban a bérek növekednek, azaz bérverseny szempontból a centrum elveszíti versenyképességét és a termelő egységek egy része, amelyek csak az alacsonyabb bérszint mellett tudják biztosítani a gazdasági versenyelőnyüket, áttelepülnek a perifériára. Az előbbi centripetális erőnek, az utóbbit centrifugális erőnek nevezi a szakirodalom (Sokol, 2011, 56.o.). Nagyon fontos megállapítás az elmélet részéről, hogy mind több és több ország szeretne természetesen a centrumhoz tartozni és kiszakadni a perifériából. Ez viszont óhatatlanul is politikai konfliktusokhoz, hatalmi versengéshez vezet a térségek között, mivel az átalakulás gazdasági erők és érdekek átrendeződése mellett megy végbe. Bár nem zéró összegű játékról van szó, de nem is úgy zajlik le egy ilyen változás időben és térben, hogy a meglévő centrum megtartja pozícióját, az de facto sértetlen marad, miközben a periféria bizonyos térségei felzárkóznak a centrum mellé. Azaz csak relatív értelemben történik meg a centrum érdeksérelme, nem pedig abszolút értelemben.

Még mindig az új gazdaságföldrajz megközelítés mellett maradva az elmélet gazdasági ágával együtt fejlődött a kulturális vetülete is a földrajzi vonatkozású gondolatnak. Mind angolul, mind magyarul ugyanaz az elnevezése az elméletnek, de teljesen más jelentenek. A kulturális vetületű új gazdaságföldrajz egy nagyon összetett megközelítés, a kultúra, a környezet, az eltérő mentalitással kapcsolatos tényezőket is figyelembe veszi, sőt azokat előtérbe helyezi a gazdasági vonatkozású döntések esetében. Ebből kifolyólag modellezni sem lehetséges könnyen ezt a típusú szemléletmódot (Sokol, 2011, 14-18.o.). Ez a fajta szintézis ugyanis tekintettel van a földrajzi környezet más aspektusaira is, úgymint társadalmi, környezeti, szociológiai, de akár megemlíthető a földrajzi tér változatosságából, eltérő elhelyezkedéséből fakadó differenciált gazdaság-filozófiai megközelítésmód is.

Érdekes egyébként visszamenni, visszatekinteni a források elemzésében 15 vagy akár 20 évet is. Vagy azért, mert olyan jóslatokra, következtetésekre akadhat a kutató, amelyek elég jól eltalálják a később bekövetkezett eseményeket (s ezeknek már tudatában vagyunk, hiszen eltelt az emberi és a tudományos mértékkel nézve is számottevő idő). Vagy pedig azért, mert nem látható az a folyamat, amelyre korábban felhívták a figyelmet. Ilyen – mondhatni – beteljesült jóslat lett az is, hogy a regionalizáció, a regionális tömbök kialakulása megváltoztatja a globális kereskedelmi és befektetési feltételeket, környezeti viszonyokat. Ez azt jelenti, hogy a regionális

tömbök között nő a kereskedelem intenzitása, csökken a kereskedelmi szempontból értelmezett protekcionista eszközök alkalmazása, viszont a kereskedelmi tömbön belül éppen ellenkező hatást figyelhetünk meg. Erősödhet a protekcionizmus, mert a verseny a regionális gazdasági, kereskedelmi tömbön belül gyorsulni fog (Lukács, 2001, 525.o.).

Érdeemes azt is megfigyelni, hogy a szakirodalom, a szaklapok, mint publikációs lehetőség, hogyan követi a tudományág fejlődését. Feltételezhető, hogy az adott tudományág előbb jelenik meg a közgondolkodásban, és ha elég erősnek, egyszersmind értékes magyarázó erővel bíró megközelítésnek gondolja a tudós társadalom, akkor egy vagy több szaklapot is alapítanak az adott tudományág művelőinek számára. Így „járt” a gazdaságföldrajz is. Mint minden neves társadalomtudományi és/vagy természettudományi terület előbb-utóbb kap egy „Journal of...” folyóirat lehetőséget. Nincsen ez másként ebben az esetben sem. Az Oxford University Press által 2000-ban újtára indított Journal of Economic Geography ad lehetőséget a legnevesebb cikkek és tanulmányok számára a tudományágban. Ez is azt mutatja, hogy van kereslet és elismerés ezen szintetizáló gondolat és ismeretanyag iránt, amely kinőtte csak leíró jellegű megközelítésmódját, és immár magyarázó, előrejelző képességgel is bír. Álljon itt két gondolat a folyóirattal kapcsolatban (JEG, 2021):

- Professor Edward Glaeser, Harvard Egyetem (USA, Massachusetts):
"The Journal of Economic Geography is one of the most exciting new developments in the field of urban and regional economics. It is setting a high standard for publishing bold research and pushing forward our understanding of the economics of location."
- Professor Vernon Henderson, Brown Egyetem (USA, Rhode Island):
"The Journal of Economic Geography is an exciting new venture which exploits the synergies between geographers and economists. It is an excellent mechanism to foster information spillovers across these inter-related disciplines and to promote spatial analysis more generally."

1.7. Globalizáció és lokalizáció a gazdaságföldrajz aspektusából

A gazdaságföldrajz visszatérése vagy újra megjelenése a közgazdaságtan mellett nem csak azt jelentette, hogy a globális viszonyok magyarázatával segíti a

közgazdasági gondolkodást. Ahogyan eddig bemutatásra került térben, elsősorban is a földrajzi értelemben vett globális térben való gazdasági folyamatok leírását teszi lehetővé a régi-új tudományág, ugyanakkor paradox módon egyben a globális térnek az ellentétét, a lokális, azaz helyi térbeli kérdéseket is egyszerre taglalja. Sőt vannak megközelítésmódok, ahol nem egymás ellentétjei ezek a fogalmak, hanem egymás kiegészítői. Mit jelent ez?

A globális folyamatok térbeli elhelyezését elsősorban a lokális ismeretekkel tudjuk leírni (Bernek, 2000, 105.o.). A globális termelési láncok, feldolgozási, elosztási és logisztikai tevékenységek éppen azért szervezhetőek meg és szervezendők meg globálisan, mert van különbség lokális viszonylatban az egyes földrajzi értelemben vett helységek között. Mivel a közgazdaságtan, s általában a közgazdászok legfontosabb feladata, hogy a szűkös erőforrásokat – legyenek akár nemzetgazdasági, akár globális gazdasági szinten – a lehető leghatékonyabb módon osszák el és használják fel, ezért ezt a gazdaságföldrajz nyújtotta lehetőséget nem hagyhatják figyelmen kívül. Ezt viszont csak annak fényében tudja megtenni a közgazdász is, hogy feltételezi, léteznek olyan különbségek, amelyek mentén érdemes és kell is újra strukturálni az erőforrások hasznosítását. Nem kizárólagosan, de nem is elhanyagolható módon a gazdaságföldrajz lokális és globális ismeretei is ilyen különbözőségeket írnak le és magyaráznak, aminek köszönhetően az erőforrások csoportosítása célravezetőbb lehet és hatékonyabb termelési folyamatokat eredményezhet.

Egyéb vizsgálati és fogalom készlet különbséget említhetünk meg a lokalizációval kapcsolatban. A lokalizációval foglalkozó ideológiák különbséget tesznek ugyanis a tér és hely között (Bernek 2000, 89.o.), amelyet csak a gazdaságföldrajz vizsgál, mint fogalmat, a közgazdaságtudomány nem érinti azt (Mészáros, 2000, 93.o.). Sőt a gazdaságföldrajz megkülönböztet vertikálisan szerveződő egységet (Nemes Nagy, 1998, 102.o.) is a saját tudományán belül (makrorégió – ország – régió – település). Vagyis viszonylag jól követi az Európai Unió a földrajzi és közigazgatási értelemben vett térre vonatkozó NUTS1 – NUTS2 – NUTS3 besorolását, és egyedül a makrorégió nem kap úgynevezett NUTS besorolást. Ellenben makrorégiós stratégiákat állítottak fel, mint a Balti Stratégia vagy a Duna Stratégia, amely több NUTS1-es területi egység együttes kezelését teszi lehetővé a fejlesztések szempontjából.

A vertikális mellett létezik horizontális térségi felosztás is, amikor az azonos szinten lévő, azonos kategóriát képviselő térszerveződési egységeket hasonlítják össze és elemzik. Az előző analógiát követve, azonos szinten lévő NUTS-kategóriájú területi egységeket kell ekkor az elemzés területi szempontjából vett egységeivé tenni (Bernek, 2000, 89.o.).

A lokalizációs előnyök, hátrányok már az I. Világháború utáni időszakban is érdekelték a közgazdászokat, ez elsősorban a politikai, másodsorban földrajzi szempontból az Amerikai Egyesült Államok közgazdász társadalmát érintette. Alfred Marshall például a sheffieldi nehézipari koncentrációt vizsgálta, és kiemelte, hogy az adott térség specifikus előnyeit az adott iparágra nézve fontosnak tartja (Marshall, 1920, 155.o.).

Egy másik szempont szerint a városiasodás, mint urbanizációs előnyöket jelentő folyamat, amely a tér méretgazdaságosságát fogalmazza meg a közgazdaságtan nyelvén egy újabb keletű megközelítés, amelyet a közgazdaságtudomány sem hagyhat figyelmen kívül (McCann, 2008, 37.o.).

Más kutatók a nemzetállami kereteket kérdőjelezték meg, és helyükre vagy fölülük inkább egy másik terminológust, a regionális állam fogalmát ültették, ültetnék. Ennek lényege, hogy a klasszikus értelemben vett állami keretek helyett a globális gazdaságban olyan területi egységeket fogalmaznak meg, amelynek határai a gazdasági szerveződés természetes határait jelentik, s amelyek bár találhatnak közös metszetet a hagyományos állami keretekkel, de nem feltétlenül vagy inkább nem ez a jellemző rájuk. Példaként Baden-Württemberg, Bajorország, Ruhr-vidék vagy éppen az amerikai Szilícium-völgyet hozták fel (Ohmae, 2005, xv.o.). Jellemzőjük, hogy nem a lakosság összetétele, szervezettsége, tagozódása számít a regionális állam megfogalmazásánál, hanem a globális gazdaságban betöltött szerepe az adott régióknak. Éppen ezért a regionális állam, mint a globális gazdaságot szervező egység nem ellentéte a globalizációnak, de sokkal inkább alkotó eleme (Lukács, 2001, 525.o.).

A térrel, mint termelési folyamatoknak otthont adó földrajzi értelemben vett helyszínnel foglalkozik a közgazdaságtudomány által sokat idézett OLI-paradigma is. A stratégiai helyzetelőnyt nyújtó előnyök csoportosítása azonban elsősorban a termelésre vonatkozik, bár érdemes akkor is figyelembe venni, amikor a szállítási útvonalokról és a hozzájuk tartozó logisztikai centrumokról beszélünk (Dunning & Lundan, 2008, 583.o.). A legismertebb, legfontosabb kategóriák az elméleten belül:

- tulajdonspecifikus előnyök (O – ownership advantages)

- lokalizációs előnyök (L – Locational advantages)
- internalizációs előnyök (I – Internalization advantages)

Mivel az új szállítási útvonalak kialakítása is beruházásnak minősül, ezért érdemes a Dunning féle eklektikus elméletet értelmezni a négy fő csoportosítás alapján is. Vagyis 1) olyan külföldi befektetések, amelyek a helyi erőforrások kiaknázása miatt jelennek meg, 2) piacorientált beruházások, 3) beruházások, amelyeknek fő célja a gazdasági működés hatékonyságának növelése, és az ebből származó nyereség lefölözése, 4) stratégiai előnyök megszerzése, amelyek jelentkezhetnek több szinten is: országos szinten vagy globális szinten. Bármelyik csoport miatt beszélünk is a beruházás indoklásáról, a térbeli koncentráció bekövetkezik. S ahogyan Bernek Ágnes írja, ennek – vagyis a térbeli szerveződésnek – velejárója lesz a „nemzetközi függőség és hierarchia” (Bernek, 2007, 244.o.).

Ehhez az átalakuláshoz, azaz az ütközőzóna szerepből híd státuszba történő transzformáláshoz ad tudományos töltetet Bernek Ágnes nemrég megjelent könyve is, amely a Közép- és Kelet-Európa geopolitikai szerepével foglalkozik (Bernek, 2018). A könyv az ismereteken túl elgondolkodtató kérdéseket is tesz fel az olvasónak. Ha fontosnak tartjuk a kérdést, hogy Keleten vagy Nyugaton vagyunk, akkor mindenképpen érdemes a kutatást ezzel a tudományos munkával kiegészíteni, sőt akár ezzel kezdeni a téma körül járását. Külön ki kell emelni a könyv azon fejezeteit, amelyek azzal foglalkoznak, hogy hogyan tudja elkerülni a közép-európai térség azt az évszázados problémát, amely az elhelyezkedéséből fakadóan húzza magával az „oszd meg és uralkodj” elvének veszélyét a nagyobb, befolyásosabb szomszédok részéről. Ez a probléma igen sokszor jött már keletről és nyugatról egyaránt. Ez a továbbiakban és a jövőre nézve az átjárhatóságnak, a TEN-T hálózatok építésének, építésük finanszírozásának és üzemeltetésének is a sarokpontja lehet: ki lehet-e egymással szemben játszani a kis közép-európai államokat – Bibó István: A kelet-európai kisállamok nyomorúsága klasszikus, 1946-ban megfogalmazott gondolata mentén (Bibó, 2011), vagy erős Visegrádi Négyek formációval az élen új, gazdasági értelemben is hasznot hajtó szerepet találnak maguknak a régió országai.

A XXI. századra gyakorlatilag leomlottak azok a „falak”, amelyek korábban tényleges fizikai akadályt képeztek a szállítási útvonalak előtt a világgazdaságban. Több mint harminc éve már, hogy eltűnt a Keleti Blokk a Szovjetunió összeomlásával. A kínai nyitásnak köszönhetően mára a második legfontosabb gazdasági hatalommá nőtte ki magát a távol-keleti ország. A technológiai fejlődésnek köszönhetően a

szállítási kapacitások soha nem látott szintre fejlődtek. A szállításban bekövetkezett hatékonyság növekedés azonban új igényeket is jelent a világgazdaság főbb szereplői számára. Azonban minden változásnak vannak nyertesei és vesztesei, így ebben a folyamatban is várható hasonló gazdasági érdek sérelem. Várhatóan a szállítási útvonalak és célpontok megváltoznak. Nyugat-Európából el- vagy át vagy épp visszatevődik a délkelet-európai régióba és a közép-európai területekre a korábbi, évszázadokkal korábban meglévő fő kereskedelmi útvonal, a Selyemút nyomvonala.

A szállítási útvonalak irányának és minőségének megváltozása, a gazdasági értelemben vett EU kapuja szerepkört nagyon sok termék esetében egyeduralkodó módon betöltő Rotterdam térvesztése látható módon válik konfliktus forrásává a németalföldi államok, de elsősorban Hollandia és az újonnan csatlakozott országok, illetve az állandó szégyenpadra ültetett Görögország között.

Mit jelent egyáltalán Rotterdam, mint az „EU-kapuja” szerepkör Hollandia számára? Milyen közvetlen és közvetett kiadásokkal és bevételekkel jár a főkapu státusz? S hogyan lehet végül az emberi jogi és jogállami kérdés politikai fegyver Hollandia kezében az EU keletebbre fekvő tagállamaival szemben, miközben az egyértelmű alapvető jogsértésekről szó sem esik az Európai Unióban.

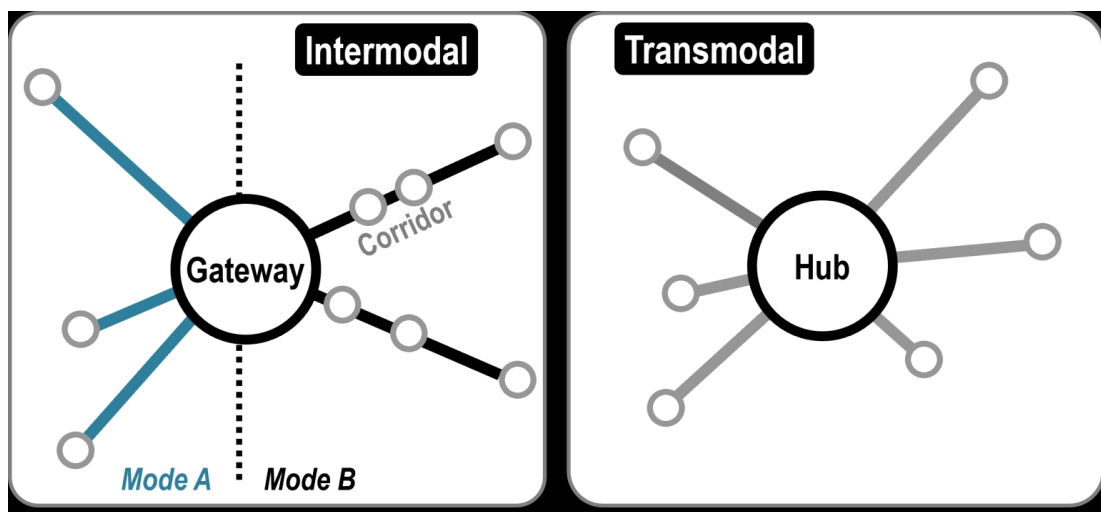
Végül igen izgalmas kérdés, hogy az EU vezető tagállama, Németország, hogyan és hol helyezkedik el ebben a nagyon is változó geometriájú európai kereskedelmi és gazdasági játéktérben. A valódi gazdasági irányvonalat nyíltan, a politikai irányvonalat az előzőnek alárendelve, ezért tehát csak másodlagosan és inkább hallgatólagosan érintve és európai szintéren politizáló Berlin megtalálja-e számítását az átalakuló fizikai értelemben vett gazdaságföldrajzi térben.

1.8. Gateway és transshipment kikötők

A „gateway” típusú kikötőket „kapunak” is szokták hívni, mert általában bejáratot jelentenek a hátszág felé, tehát a kikötői áruforgalom nagyobb része a hátszágban irányul (Erdősi, 2021, 110.o.). Szemben ezzel a „transshipment” vagy „hub” típust általában elosztó központoknak fordítjuk, tehát az áruforgalom jelentős hányada ezekből a kikötőkből más kikötőkbe irányul. A szakirodalom különbséget szokott tenni intermodális és transzmodális alapon is. Ennek értelmében a „gateway” kikötőkből az áru különböző módon jut el a célországba, például Hamburgból vagy Rotterdamból gyakran vasúton vagy közúton. A „transshipment” transzmodális

tulajdonsága egy módon belüli váltást jelent, aminek gyakori példája a „feeder szolgáltatások”. Ennek lényege, hogy az áru hajóról hajóra kerül, és úgy jut el a célországba. A „gateway” kikötők általában versenyképesebbek, mert itt a hátszági összeköttetés miatt nagyobb a hosszútávú befektetések és fejlesztések gyakorisága. A „transshipment” kikötők kiszolgáltatottabbak lehetnek, mert a hajótársaságok lecserélhetik egy másikra, ha érdekük úgy kívánja. Általánosságban a „gateway” típusú kikötők áruforgalma, különösen a konténerszállítás vonatkozásában nagyobb, mint a „transshipment” központoké.

14. ábra: Gateway és Hub/Transshipment típusú kikötői struktúra



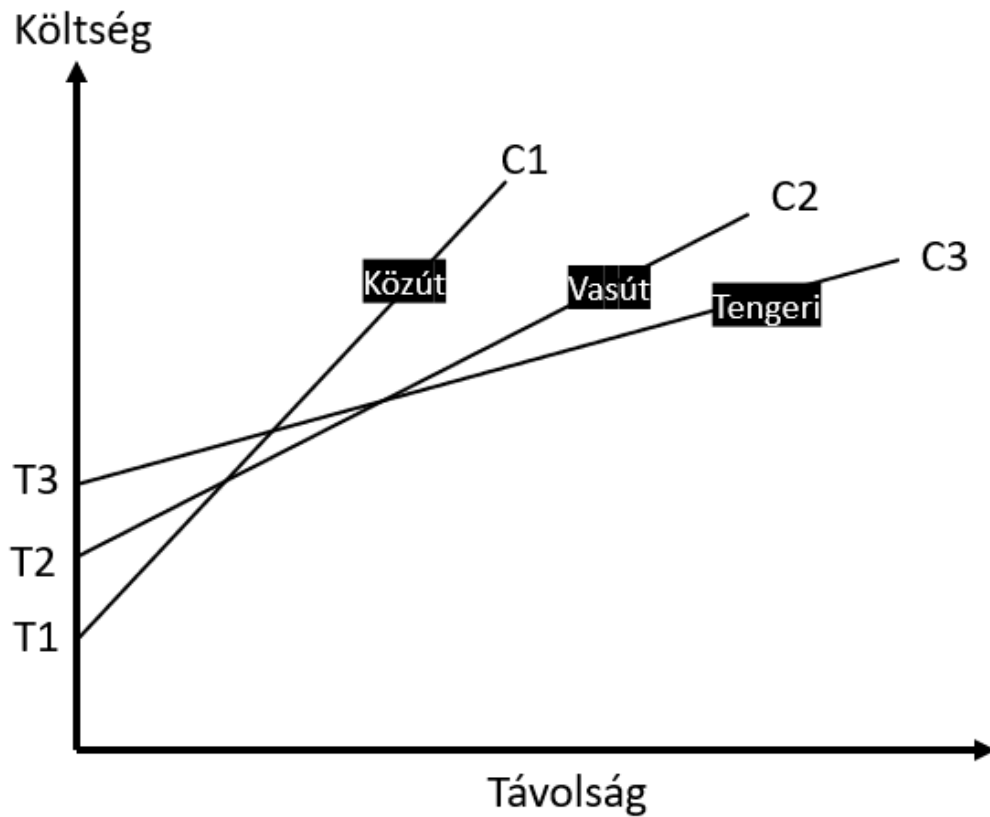
Forrás: Rodrigue, 2020, 68.o.

Gateway típusú kikötők fejlődése hosszabb időszakot ölel fel, míg ugyanakkor a transshipment/hub típusú kikötők megjelenése és elterjedése elsősorban a globális kereskedelem növekedésének köszönhető.

Viszont fontos hangsúlyozni, hogy a kettő fajta kikötő típus között átjárás van és metszéspont található. Nem kizárólagosan csak egyik és csak másik kikötői tevékenységet végzi az adott üzemeltető, hanem igyekszik mindegyikből minél többet magáénak megszerezni. (Roudrige, 2020, 66-70.o.).

Természetesen akár transshipment/hub, akár gateway típusú kikötőről van szó, a terminálok üzemeltetői ugyanúgy díjat számítanak fel, akár egy repülőtéri illetékről lenne szó. A kikötő illeték kezelése a TEU hordkapacitáshoz kötött, hiszen 1 TEU konténer mozgatása, pakolása, logisztikája értelemszerűen alacsonyabb, mint több száz vagy ezer TEU konténeré. A következő ábra ezt foglalja össze.

15. ábra: Terminál és szállítási költségek közötti összefüggés



Forrás: Rodrigue, 2020., 133.o., saját szerkesztés

A kezdeti alacsony terminál költség hamar „kompenzálódik” az egy konténerre jutó szállítás költségével. Míg a másik vélet esetében az egy konténerre jutó terminál költség magas a teljes hajórakomány esetében – lévén közel 20 000 TEU mozgatása is szükséges egy be- illetve kirakodás esetében. Ezzel párhuzamosan azonban az 1 TEU értékre jutó szállítási költség hamar megtérül különösen a szállítási útvonal hosszának figyelembevétele mellett. A vasúti szállítás mind a terminál, kikötői költségek, mind a szállítási költségek szempontjából a két szélső érték között helyezkedik el.

Ezért is külön érdekes és további vizsgálatot érdemel, hogy az Európa-Ázsia viszonylatban a tengeri és a szárazföldi-vasúti áru fuvarozás milyen ár-érték arányban áll egymással a költségek – beleértve az itt bemutatott transshipment – gateway viszonylat – és az idő viszonylata szempontjából.

1.9. Hipotézisek

A dolgozat forráselemzésében hangsúlyos szerepet kapott az elsősorban Paul Krugman általa kidolgozott új gazdaságföldrajzi elmélethez köthető közgazdaságtant és a területi elhelyezkedést szintetizáló megközelítésmód, valamint ennek az elméletnek a hazai viszonylatban talán legtöbbet idézett szakértője, Bernek Ágnes gondolatai. Bár az elméletek nem mondják ki egyértelműen, sem nem határolják le teljesen, hogy az új gazdaságföldrajzi megközelítésben a termelőszektorok vizsgálatát kell érteni, mint az elmélet által górcső alá vett gazdasági egységeket, mégis ezek kiérezhetőek, kírthetőek a gondolatmenetből, a bizonyításokból, magyarázatokból. A dolgozat meglátása szerint hiányzik azonban a kereskedelmi centrumok változásából fakadó kereskedelmi útvonalak változásának magyarázata, amely nem önmagában, hanem néhány peremfeltétel megváltozása esetén következik be.

H1 Ennek fényében a dolgozat első hipotézise, az első kutatási kérdés csoportra válaszol: *az Európai Unió legfőbb kereskedelmi útvonalai áttevődnek az eddigi Rotterdam-Antwerpen-Hamburg dominálta észak-nyugati régióból a mediterrán térségbe, elsősorban is annak a keleti-medencéjébe.* Természetesen ez komoly gazdasági érdekeket sért, tehát az átállás egyáltalán nem nevezhető majd zökkenőmentesnek, sőt az európai uniós meglévő fejlettségi status quo-t módosíthatja, sőt boríthatja.

A német gazdasági dominancia megtörésének nincsenek nyomai. Az 1990-es német újraegyesítés csak fokozta Németország gazdasági vezető szerepét az európai integrációban a többi, nyugati-európai ország kárára. Így a konfliktus nem is Berlin felül éleződik ki, hanem azon országok részéről, akik eddig a szállítási útvonalak kedvezményezettjei voltak elhelyezkedésüket tekintve, s ezért kap tehát fontos szerepet a gazdaságföldrajz ebben a dolgozatban.

H2 Ezzel a megközelítéssel kapcsolatos a második hipotézis is, amely a második kutatási kérdés csoportra válaszol. Ez szerint gazdaságilag közvetve és közvetlenül is nagyon sokat veszít Hollandia, mivel nem csak a csökkenő megrendelések, logisztikai és szállítási tevékenységek kerülnek el Európa egyik legfontosabb kereskedő nemzetétől a dél-mediterrán térségbe, hanem az *EU saját vámbefizetési politikájának köszönhetően az úgynevezett 20 százalékos beszedési költségek egy jelentős részétől is elesik az ország.* Hiába beszélünk ugyanis vámunióról az EU esetében, vagyis az úgynevezett közös kasszába kell gyűjteni és utalni a vámbevételeket, mégis van egy el

nem hanyagolható tétel, ami adminisztratív költségek címen annál a tagállamnál marad, amelyik a vámmal kapcsolatos adminisztratív feladatokat elvégezte.

H3 A harmadik kutatási kérdéscsoportra válaszoló harmadik hipotézis szerint *Németország számára az új felállítás, vagyis a keletről; Lengyelország felől, valamint délkeletről; Görögország-Magyarország-Ausztria irányából érkező árumennyiség legalább olyan elfogadható, mint a korábbi-jelenlegi, vagyis mintha ez Hollandia irányából érkezett volna, mivel az EU új kereskedelmi útvonalai és intenzitása nem érinti és nem sérti a német gazdasági érdekeket. Bár Németország földrajzi értelemben nincsen egyelő távolságra a felfejlesztett görög kikötőtől, Pireusztól és a holland Rotterdamtól, időben mégis a pireuszi kikötő vasúti elérése Duisburgból, Európa legnagyobb „hinterlandi” vagyis hátországi, azaz belső területi logisztikai központjától előnyösebb a kínai-európai kereskedelem számára.*

II. RÉSZ: EREDMÉNYEK

A fentebb bemutatott elméletek elsősorban az 1990-es években és a 2000-es évek első felében tartalmaztak sok újdonságot. Az eltelt bő 20 évben a regionalizáció és integrációs folyamatok felerősödtek, elég csak a 2004-2013 között az Európai Unióhoz csatlakozó új tagállamokra gondolni. Az európai folyamatokkal párhuzamosan zajlik a világgazdaság több pontján a regionalizáció, amelynek fontos jellemzője és sikeres fokmérője, hogy van egy hegemon hatalom, amely gazdasági és/vagy politikai értelemben irányítója is a regionális szerveződésnek (Dirzauskaitė & Ilinca, 2017, 33-36.o.).

Ugyanakkor a nagyobb gazdasági egységek és világkereskedelmi tömbök között új és egyre összetettebb termelési láncok, szállítási útvonalak és logisztikai feladatok jelentkeznek a világgazdaságban.

A csendes-óceáni globális termelési centrum felértékelődése és az új igények az olcsóbb és gyorsabb szállítási útvonalakkal kapcsolatban – megengedve egyéb szempontokat és érdekeket is – újabb vizsgálatokat igényelnek a térbeli elhelyezkedéssel kapcsolatban.

Az empirikus vizsgálataim a világgazdaságban formálódó új szállítási útvonalakkal foglalkoznak az európai és csendes-óceáni térség között. Az empirikus adatfelmérés és információ gyűjtés az európai kikötők gazdaságban betöltött szerepváltozásával kapcsolatosak. A minél pontosabb vizsgálat eredményeként egy tesztelést végeztem az Antwerpeni Egyetem közlekedéssel és logisztikával foglalkozó kutatócsoportjával. Ennek eredményeit, pontosabb kérdésfeltevéseit beépítem abba a felmérésbe, amelyet a holland, görög, lengyel kutatók irányába tettem meg.

Az empirikus kutatás és szakirodalom feldolgozás során egyértelművé vált, hogy a megváltozott szállítási útvonalak során a nagy kikötők közül kiemelkedik a holland Rotterdam és a görög Pireusz hasonló fizikai adottságaik miatt. Éppen ezért e kettős erősödő rivalizálásához a versenyben kevésbé érintett belga tapasztalat megfelelő kiindulási alapot adott. Az Antwerpeni Egyetem tapasztalatát és ismeretanyagát annak reményében választottam a tényleges kutatás során, hogy a hollandok számára már szakmailag legprecízebb kérdéseket és felméréseket tudok elküldeni.

2. AZ EURÓPAI UNIÓ SZÁLLÍTÁSI ÚTVONALAI

Az EU legfontosabb szállítási útvonalait az úgynevezett transzeurópai hálózatok vagy rövidebb nevén, a TEN-T fedi le. Ezek az útvonalak, amelyek integrációs szinten számítanak elsődlegesnek, mind a beruházások (építkezések), mind az üzemeltetés (működtetés) szempontjából (CEDR, 2020, 9-11.o.).

Integrációs, azaz elsősorban összeurópai, majd ezen keresztül, nemzetközi szintű érdekeket szolgál ki a hálózat. Közös jellemzőjük, hogy az egyes útvonalak legalább egyik, de még inkább mindkét végpontja valamely nagy tengeri kikötőhöz kapcsolódik, kisebb mértékben vannak jelen a légikikötők (Khúlová & Šporchová, 2016, 55.o.). Ezért is többek, mint a klasszikus „transzkontinentális” hálózatok (Pánamerikai út, Transszibériai vasút), mert nem csak országok közötti belső, szárazföldi régiókat kötnek össze, hanem a forgalmas kikötő végpontokon keresztül közvetlenül kapcsolódnak be az európai és világkereskedelembé. Integrációs szinten összesen 328 kikötőt tartanak nyilván, amelyek részei a TEN-T hálózatoknak mint végpontok, vagy mint olyan települések és azok kikötői, amelyeket érint a TEN-T rendszer (European Commission, 2014b, 18-21.o.).

További fontos jellemzője a hálózatnak, hogy ennek van vagy lesz a legnagyobb áteresztő képessége jól körül határolt és lefektetett jogszabályok, szabványok és műszaki paraméterek mentén. Elég csak a tengelyterhelésre, sebességhatárookra, biztonsági és környezetvédelmi előírásokra gondolni.

A TEN-T hálózatok speciális és összetett voltából fakad, azok intermodális jellege. Ez azt jelenti, hogy az eltérő szárazföldi (közút, vasút), vízi (folyami és tengeri) valamint légi szállítási módokat az átrakodó állomások, logisztikai központok együttesen kezelik.

Ennek köszönhetően válnak a TEN-T hálózatok az európai integráció fő ütőerévé. Ezért finanszírozhatóak ezek az útvonalak uniós büdzséből is, mert európai gazdasági érdekeket szolgálnak elsősorban. A jelenlegi célokat és útvonalakat többszöri módosítás után az Európai Unió Tanácsa és az Európai Parlament által 2013. december 11-én meghozott 1315/2013-as határozata tartalmazza, amely a 661/2010/EU rendeleten alapszik. A döntés az EGT térségre is vonatkozik, azaz érintett benne Norvégia, Izland és Liechtenstein is. A törzshálózat kiépítésének határideje 2030.

A rendszer törzshálózatának oldalágait, lekapcsolódásait is érdemes megemlíteni, mert erre is külön kitér a szabályozás. Ennek része volt az 1999-es Transport Infrastructure Needs Assessment kiegészítő folyosók igénye, vagyis a TINA. Ennek a hálózatnak ugyanakkor csak kisebb része készült el 2021-ig, igaz meg kell említeni, hogy ebből a szempontból Magyarország nem áll rosszul. Ugyanis a TINA hálózat részeként fogalmazták meg a Via Carpatia másodlagos hálózatot, amely a litvániai Klaipeda kikötőből indul és érinti Kaunast, a kelet-lengyeországi Lublint és Rzeszówot, majd Felsővízköz és Eperjes érintésével éri el Kassát. Onnan Miskolc, Debrecen, Nagyvárad, Arad, Temesvár, Lugos, Karánsebes, Herkulesfürdő, Orsova az út nyomvonala. Majd a román Calafat és a bolgár Vidin városánál metszi a Dunát az útvonal, elhalad Szófia mellett és a görög Thesszaloniki kikötőjénél kapcsolódik az Égei-tengerhez. Másik ága Szófia után Plovdivon át jut el Szlivengrádig a bolgár-török határra (Fleischer, 2008). Az út magyarországi szakasza teljes egészében készen van, az utolsó elemét Miskolc és Tornyosnémeti között 2022 elején adták át a forgalomnak. Onnan Kassán át Eperjesig lehet használni a sztrádát. A lengyeleknél egy 140 km-es szakasz készült el a két említett város között.

A mellékhálózatok, azaz a TINA rendszer finanszírozása is eltérő a klasszikus TEN-T hálózatokétól. Egy részét nemzeti költségvetési forrásból, másik részét az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility) forrásaiból fedezték. De jelen van az Európai Beruházási Bank pénzügyi együttműködése is. Ugyanakkor a TINA hálózat kiépítése, mivel másodlagos, kiegészítő folyosókról van szó, nem élvez prioritást a fő hálózattal szemben (Debyser & Gouardères, 2021, 2-4.o.).

A TEN-T és a kiegészítő hálózatok fontos jellemzője azonban, hogy kikötőktől kikötőig tartanak a folyosók. Ezek a kikötők legtöbbször tengeri kapcsolódási pontok, de természetesen légikikötőket is érintenek. Ezeket összefoglalóan az EU kereskedelmi kapuinak szokták hívni, hiszen a vámunió kereskedelme a harmadik féllel ezeken a pontokon, „kapukon” keresztül történik.

2.1. Európai Unió gazdasági és kereskedelmi kapui

Jól hangzó név a címben megjelölt státusz: „az EU kapuja”. Természetesen nem csak egyről, hanem többről is szó van, gyakorlatilag minden tengeri és folyami kikötőt, légikikötőt, külső határmetszési pontot annak nevezhetnénk. Nem véletlenül fókuszál

a dolgozat mégis elsősorban a tengeri kereskedelem változására és az „EU kapuja, kapui” cím is kiemelten az európai tengeri kikötőket illeti, mivel ezeken keresztül zajlik az EU kereskedelmének 74 százaléka. A belső, uniós kereskedelem 37 százaléka zajlott a tengeri kikötőkön keresztül, amelynek része volt a hátszágot ellátó tengeri-folyami kikötőkön áthaladó kereskedelem is (ESPO, 2012, 3.o.). Fontos hangsúlyozni a tanulmány publikálásának dátumát, mert 2012 után egy folyamatos és mélyreható változást figyelhetünk meg az EU tengeri kereskedelmének vonatkozásában.

Mégis, mikor erről beszélünk, akkor az egységes európai piac legfontosabb tengeri kikötőire kell gondolni. Ezen belül is három város kapott kiemelt szerepet az EU-ba és az EU-ból irányuló külső kereskedelem szempontjából: a holland Rotterdam, a belga Antwerpen és a német Hamburg. A három kikötőn keresztül zajlik az EU külső kereskedelmének több mint hatvan százaléka, egyben a globális kereskedelem 12 százalékáért is e hármas felel (Barnes, 2020, 2.o.). A hús legforgalmasabb kikötő, azaz a „World’s Busiest Ports TOP20” kategóriába is csak e három európai város fér fel 2020-ban és világviszonylatban.

A listán való szereplés már önmagában is komoly eredménynek számít. De ezen túl a valódi értékét a „pozíciónak” a következők adják meg:

- sok és jól fizető munkahelyek, speciális és általános szolgáltatások, amelyek a kikötőkhöz tartoznak a hajózás, kereskedelem, üzemeltetés, karbantartás stb szempontjából,
- fejlett technológia és technológiai újdonságok megjelenése, első között történő kipróbálása, alkalmazása¹⁸,
- szállítási útvonalak kezdő és végpontjai, különösen Európában, ahol maga a transzeurópai hálózatok jelentősége csak így érthető meg: összekötik a kereskedelmi kapukat, tehát a kikötőket az EU belső régióival vagy éppen egymással,
- logisztikai központok, amelyek szervesen kapcsolódnak az előzőekben említett szállítási útvonalakhoz,
- ipari központok, kiemelten a tőkeintenzív iparágak (olajfinomítás) esetében,
- regionális centrumok, amely mögött fizetőképes hátszágok húzódnak,

¹⁸ Az építkezéssel kapcsolatos technológiákról, gépekről, a kikötő kialakításáról jól érthető összefoglalót olvashatunk a Terra et Aqua 2013 júniusi számában (Peeters, 2013, 18-28.o.).

- és ezt a hátországot, amely sok esetben igen nagy területet fed le, mennyire gyorsan lehet elérni¹⁹,
- kapcsolódjon egy vagy több TEN-T (Trans-European Transport Network) hálózathoz,
- valamint milyen módon, milyen közlekedési eszközzel lehetséges elérni. Erre egyébként a nagy kapacitással bíró folyami hajózási kapcsolat a legalkalmasabb,
- éppen ezért a bővíthetőség, mint jövőbeni előrelépést lehetővé tevő feltétel is fontos a kikötők rangsorolása és értékelése során.

Ha ezek mind teljesülnek egy kikötő esetében, akkor az OECD kategóriája alapján „world-class port”-nak, azaz világszinten jegyzett kikötőnek minősülnek (OECD, 2010, 28.o.). A legfontosabb európai „world-class port”-nak minősül Rotterdam kikötője.

Mielőtt azonban részletesen megvizsgáljuk a kikötők és kereskedelmi utak közötti gazdasági versenyt, érdemes megnézni, mit is jelent számokban mindez az EU esetében.

A 2004-es csatlakozás sokat változtatott, hozzá tett az EU kereskedelmi pozíciójához. A három vezető kereskedelmi központ közül Hamburg nyert a legtöbbet, mivel visszakapta a hátországot, azaz a teljes Elba vidékét, mint gazdasági termelő bázist, de ide tartozik nem kis mértékben a Kárpát-medence is Magyarországgal, Szlovákiával, sőt még Erdély és Románia is részesedik a hamburgi forgalomból. Az Eurostat adatai alapján 2005-2019 között alig 3 millió tonna kezelt áruforgalom az időszak végére 3,6 millió tonnára nőtt.

Az utolsó lezárt üzleti évet tekintve a 2019-es adatok az irányadók, így a COVID19 miatti visszaesés, még nincsen benne, vagy csak nagyon mérsékelten jelentkezik a kimutatásban. Ezek alapján a teljes kikötői kereskedelem 36,6 százalékát a folyékony áruk adták, elsősorban természetesen itt a kőolaj szállításokra kell gondolni. Ennek köszönhető, hogy Rotterdam tartja vezető pozícióját, mert ahogyan a dolgozat részletesen is foglalkozik majd vele, a holland kikötő egyben több olajfinomítónak is helyet ad, többek között a Shell is itt finomítja a nyers kőolajat. De hasonló igaz az adriai kikötőkre is (Trieszt, Fiume elsősorban), amely önmagában

¹⁹ Ezt külön kihangsúlyozza, mint a jövőre nézve egyik legfontosabb versenyképességi szempontot az ESPO 2019-2024-es előrejelzéssel foglalkozó tanulmánya is, a tanulmány 17. oldalán: Multimodal port hinterland connections are key.

relatív értelemben nem jelentős kikötővárosok, ugyanakkor az oroszországi és horvátországi kőolaj szállításoknak köszönhetően fontos szerepet kapnak továbbra is az európai kereskedelemben.

A konténeres árutípus kezelése 24,4 százalékos arányban szerepelt az összeurópai kereskedelmi forgalomban, majd a száraz ömlesztett áruk 22,2 százalékos részesedése a harmadik helyezett. Végül az úgynevezett Ro-Ro típusú szállított aránya 11,1 százalékkal található a negyedik helyen.

Szintén az európai jelentésből tudható, hogy a konténeres szállítások igénylik a kisebb merülésű hajókat, amely egyben azt is jelenti, hogy a sekélyebb kikötők is ki tudják venni részüket a szállításban, logisztikában. Éppen ezért érdemes a konténeres szállítások változását, növekedését külön is megemlíteni. 2009-ben még 60 millió TEU mennyiségű konténert kezeltek az európai kikötők, 2019-re ez a szám 97,2 millió TEU-ra nőtt (Amstrong - Lefort, 2020., 91-97.o.). Ami problémát jelent és figyelmeztetés az európai gazdaság számára, hogy 2018 és 2019 között az áruval megpakolt konténerek aránya 1,3 százalékkal csökkent, míg ugyanakkor az üres konténerek szállítása 5,2 százalékkal növekedett.

Ha a kikötői megoszlást nézzük, akkor abszolút értelemben a konténeres áruszállításban Rotterdam vezet 2019-ben is 13,5 millió TEU-val (előző évhez képest 0,8 százalékos csökkenés), a második Antwerpen 11,7 millió TEU-val (előző évhez képest 7,8 százalékos növekedés), míg a harmadik ebben is Hamburg 9,3 millió TEU-val (előző évhez képest 6,1 százalékos növekedés). A negyedik helyezett lett Pireusz, amely ugyanakkor a 2018-ról 2019-re a legnagyobb növekedést érte el az EU-ban 15,6 százalékos eredménnyel (Amstrong - Lefort, 2020., 91-97.o.)

2.2. Hollandia, a kereskedő nemzet

„God created the World, but the Dutch created Holland”, azaz „Isten megteremtette a világot. A hollandok megteremtették Hollandiát” – ahogyan tartja a közmondás. Ez a hosszú évszázadokra visszatekintő németalföldi szólás-mondás jól mutatja azt a sokak által köztudott tény, hogy Hollandia és a tenger, illetve Hollandia és a tengeri szállítás, szállítmányozás összefonott fogalmak. A holland nép évszázadokra nyúló küzdelme a tengerrel jellegzetes összefonódása az embernek és a

természetnek. Együtt élt vele, küzdött ellene, elvett a tengertől területet, s uralma alá hajtotta²⁰.

Hollandiát szokták emlegetni „tengergazdaságnak” vagy „kikötő típusú államnak” is (Ujlaky, 2017, 14, 24.o.). Ezzel kapcsolatban is helytállóak Walter Raleigh gondolatait: „Aki a tengereken uralkodik, uralkodik a kereskedelmen is. Aki a kereskedelmen uralkodik, azé a világ minden gazdasága, tehát maga a világ”²¹.

A holland hajósok és kereskedők gyakorlatilag a XVI. századtól uralják Európa kereskedelmét. Oroszországtól, a Baltikumon át Danzig (Gdansk) városáig a teljes amszterdami kereskedelmi 40 százaléka ezzel a régióval történt (Ujlaky, 2017, 17.o.). 1672-ig a hollandok szinte egyeduralkodók voltak a francia export-import cikkekkel kapcsolatban, vagyis a németalföldi kereskedők irányították és ellenőrizték a teljes francia kivitelt és behozatalt.

Ha délre fordultak, akkor egészen Ciprusig és Krétaig, vagyis a görög szigetekig a hollandok voltak a legfontosabb kereskedő hajósok. De nagyon jelentős szeletet hasítottak ki az olasz államok, majd a spanyolok és a portugálok kereskedelmi érdekeltségeiből is. A kereskedelmi tevékenységüket még akkor sem állították le, nem függesztették fel, amikor az aktuális gazdasági partner éppen Hollandia ellensége volt, és nyílt háborúban állt a két ország egymással. Az európai hatalmakkal folytatott kereskedelem Amszterdam számára fontosabb volt, mint az összes többi régió Európán kívül, mivel a legnagyobb profitot, a legnagyobb részesedést a fent vázolt európai hálózaton keresztül tudta a holland kalmár érvényesíteni.

Felmerülhet a kérdés, mi a helyzet a nagy riválissal, Angliával? Hozzá képest is elsőpró a holland kereskedelmi részesedési fölény még a XVII. században is. 1650-es évekig a két ország külkereskedelmi mérlege 10:1-hez arányú holland többletet mutatott. Ha figyelembe vesszük, hogy az európai uniós kereskedelemben a rotterdami kikötőn áthaladó és TEU egységben mért forgalom önmagában több volt 2018-ban mint a második, harmadik és negyedik helyezett együttes teljesítménye, akkor

²⁰ Ebben egyébként nagyon hasonlatos a hollandokhoz a magyar Alföld nagy folyóvizeinek és mocsarasabb területeinek lecsapolásában a magyar (és osztrák) vízmérnökök bravúrja. Nem véletlen, hogy a két (három) nemzet sokat tanult egymástól az Újkorban vízgazdálkodás és vízszabályozás címen.

²¹ Nem sokat veszített érvényességéből ez az 1617-ben megfogalmazott gondolat. Ma is ugyanúgy érvényes a törekvés, vagyis továbbra is nemzetgazdasági érdek, hogy a kereskedelmet befolyásolják a kormányok, kontrolljuk alatt tartásuk, a hasznot lefölözzék, vagy csak díjat szedjenek az áthaladás, a tranzit után. Mivel a kereskedelem volumene az elmúlt évtizedekhez képest összehasonlíthatatlanul nagyobb lett, az ebből származó haszon, a tágabb kereskedelmi szektort érintő foglalkoztatás, logisztika, szervezés, technológia stb. is sokkal nagyobb mértékben érintett, mint korábban.

elmondható, hogy nem sokat változott a külkereskedelmi pozíciója Hollandiának. Ezt az állítást erősíti a negyedik legforgalmasabb uniós kikötő Amszterdam pozíciója is, míg a második helyen áll a belga Antwerpen, a harmadik helyen Hamburg található (Eurostat, 2018).

Az UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) 2011-es kimutatása során Hollandia a Föld népességének 0,24 százalékát, és a Föld területének 0,03 százalékát foglalja el. Eközben a teljes világgazdasági exporthoz képest a holland export a hetedik helyen áll. Ezt elsősorban a reexport tevékenységének köszönheti az ország, enélkül hátrébb végzett volna Hollandia ebben az összesítésben (ING, 2011).

De érdemes végiggondolni, és a következő kis összehasonlítást elvégezni Amszterdammal kapcsolatban: a Föld lakosságának 0,24 százalékát adja a németalföldi ország (ezzel a 64. a világrangsorban), miközben a kereskedelemben a világ 17. legnagyobb gazdaságáról van szó, aki a 7. legnagyobb importőr és az 5. legnagyobb exportőr is egyben!

Érdemes még néhány kiugró adatot megemlíteni a holland kereskedelmi potenciállal kapcsolatban (CBS, 2020, 10, 23, 88.o.):

- Hollandiában a vállalkozások 7 százaléka foglalkozik exporttal.
- A hollandok jövedelmének 40 százaléka származik külföldi tevékenységből vagy olyan gazdasági aktivitásból, ami külföldre köthető. Ami azt jelenti, hogy a kereskedelemnek köszönhetően minden egyes 1 euró exporton 40 centet kerestek a hollandok!
- A holland foglalkoztatottak 32 százaléka dolgozik közvetlenül vagy közvetve valamilyen exportcégnél.
- A holland K+F ráfordítások 87 százalékáért az exporttal foglalkozó cégek a felelősek, ami kiugróan magas szám, s egyben nagyon jól leírja a holland nemzetgazdaság fő érdekelttségét.
- A reexport tevékenység a teljes exporton belül 41 százalékos részesedést tesz ki.
- Ennek az (re)exportnak a legnagyobb felvevőpiaca Németország, amely a holland kivitel 22 százalékát vásárolja meg, miközben a Hollandia a saját teljes importjának csak 17 százalékát szerzi be Németországtól.

Ezen kívül nagyon fontos egy alig említett tulajdonsága a kikötőknek. Bár nem kötelező előírás, de a nagy külkereskedelmi kapuk egyben azok a pontok is, amelyek a leggyorsabb és legrugalmasabb vámbevezetési és -kiegyenlítési pontjai az Európai

Uniónak. Ebben is élen jár Rotterdam, vagyis a holland állami költségvetés egyik jelentős bevételi forrása a vámbefizetések uniós adminisztrációs díjának megtartása. A 2004-es bővítés óta azonban változás tapasztalható az ilyen típusú bevételek esetében.

Mielőtt rátérnék az ilyen bevételekkel kapcsolatos kutatásomra, az európai kikötőket vizsgálom meg. Bár a dolgot az abc sorrend szerint veszi végig a vizsgált kikötőket, ez alól a holland Rotterdam kivételt képez, mert súlya az összeurópai export-import tevékenységben olyan mértékű, ami egyértelműen a többi kikötő fölé emeli őt.

2.3. Rotterdam – Az „Eurogate”

A sort természetesen Hollandiával, azon belül is Rotterdammal érdemes kezdeni. Rotterdam Hollandia második legnagyobb városa és a világ egyik legnagyobb, legforgalmasabb, de mindenképpen legkoncentráltabb kikötői komplexumával rendelkező városa.

A II. Világháború elején, 1940. május 14-én súlyos bombatámadás sorozat érte, amely során a belváros közel harminc százaléka elpusztult. A Rajna/Waal – folyó(k) északi-tengeri torkolatában fekvő város az újjáépítés során tudatosan figyelt arra, hogy a kikötői forgalom ne közvetlenül a belvárost terhelje, hanem attól nyugatra, a tenger felé kapjon új területeket. Ezzel a döntéssel Rotterdam már olyan versenyelőnybe került a többi nyugati-európai kikötőhöz képest, amely nem behozható ma sem a többiek számára, mivel szabadon bővíthető és mélyíthető a kikötő relatíve alacsonyabb költséggel²² (Mintilogliti, 2009, 14-15.), ráadásul a természetföldrajzi adottságai is kiemelkedőek főleg a többi európai kikötővel történő összehasonlítás terén.

²² Elsősorban a nagy, európai vetélytársakhoz érdemes hasonlítani a rotterdami kikötő lehetőségeit, azaz Antwerpenhez és Hamburghoz. 2012-2013-ig senki nem gondolta, hogy az új rivális teljesen más irányból fog érkezni.

16. ábra: A rotterdami kikötő területi fejlődése (1400-2010)



Forrás: de Gijt, Van Kleef, Taneja & Ligteringen (2010, 1.o.)

A rotterdami kikötő egy hosszan, megközelítőleg 40 km-en keresztül elnyúló sziget a valóságban. Összehasonlítva a két nagy, de valójában csak másodvonalbeli vetélytársával – Antwerpennek és Hamburggal – a Rajna-Waal torkolatában nem kell egyáltalán zsilipelni a megfelelő mélységű kereskedelmi hajók fogadásához, ami így a kikötői üzemeltetői költségeket jelentős mértékben csökkenti. Jól alátámasztja ezt az a tény, hogy éves szinten több mint 35 000 óceánjáró teherszállító és 130 000 folyami hajó forgalmát bonyolítja le a kikötő²³.

Ezeknek a tényezőknek óriási jelentősége van, hiszen „szigetként” minden oldalról és folyamatosan, fizikai akadály nélkül megközelíthető hajóval, így a több tízezer regiszter tonnás óceánjárók és a kisebb folyami hajók is tudják egyidejűleg használni anélkül, hogy zavarnák egymás útvonalait.

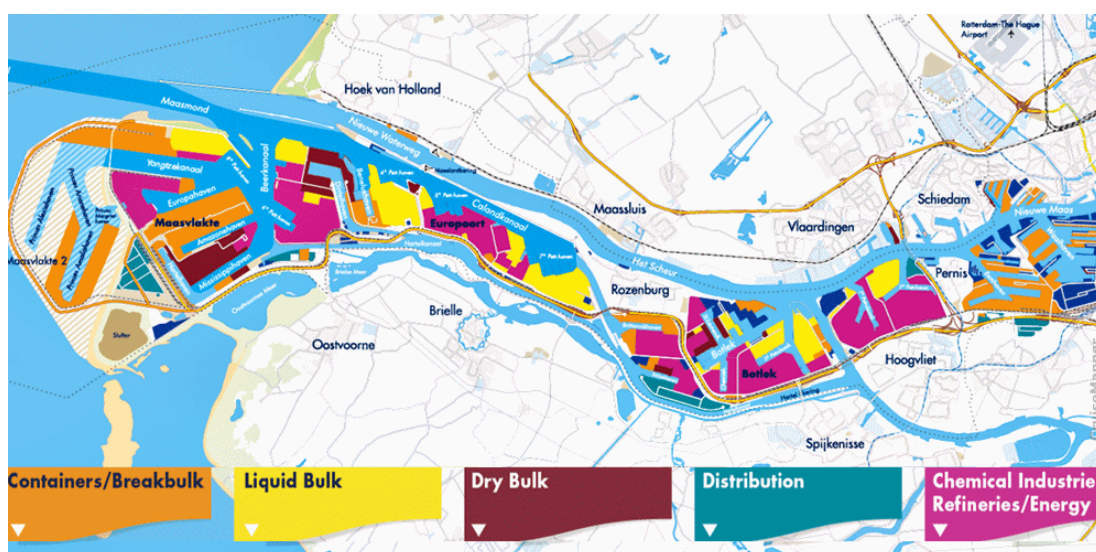
Az eddig bemutatott tényezőket kiegészíti egy olyan versenyelőny, amely szintén irigylésre méltó a többi versenytárs részéről. A rotterdami kikötő azon négy mélytengeri kikötő egyike a világon, amelyik be tudja fogadni a legnagyobb merülésű tengeri kereskedelmi hajókat is, mivel a kikötő mélysége eléri a legalább 23 méter mélységet (75 láb). Több más tényező mellett, ezt tartom a legmértővebbnek, mert ezt az adottságot még szervezéssel, építkezéssel, technológiai fejlődéssel sem lehetséges

²³ Vagyis 1 nap alatt közel 100 óceánjáró és több mint 350 folyami szállító hajó fut be és ki a kikötőből.

utolérni. Ráadásul még az ár-apály ingadozás sem érinti a kikötőt, ami a versenytársak esetében nem mondható el.

A rotterdami kikötő komplexum - jóértelemben vett - tipikus holland terület: bővíthető a tenger kárára. Ami meg is történik napjaikban az úgynevezett Maasvlakte 2 projekt keretében. Ennek a beruházásnak a lényege, hogy a már említett megközelítőleg 40 km hosszúságú kikötő kinőtte magát a 2000-es évekre, így további bővítés vált szükségessé. Ennek köszönhetően indítottak több projektet is, ami a kikötői kapacitások bővítését célozta.

17. ábra: A rotterdami kikötői struktúrája



Forrás: <https://rotterdamtransport.com/maps-port-of-rotterdam/>, (2021)

Külön érdekessége rotterdami kikötőnek (és vele együtt az amszterdaminak is), hogy külön önálló joghatóságként működik a két kikötő. Vagyis egyfajta közigazgatási autonómiával bír a két „kikötőtelepülés”. Ez a hitelfelvétel, működés és üzemeltetés, illetve maga kikötő díjak, azaz kereskedelemből a kikötőknek járó bevételek és ráfordítások szempontjából teszi átláthatóbbá a működést, mivel nem keveredik össze a működés finansziális oldala a kikötőt befogadó városok általános költségvetési forrásaival.

2.3.1. Maasvlakte 1 kikötő

1960-as évektől a folyamatosan növekvő forgalom és az egyre nagyobb rakterű és merülésű hajók fogadása megkívánta, hogy bővítsék a rotterdami kikötőt. Így a Waal-folyó torkolatát alakították folyamatosan annak érdekében, hogy az egyre

nagyobb szerepet kapó konténerszállítások logisztikai szempontból történő kezelése minél gördülékenyebben menjen. Annak érdekében, hogy Rotterdam a világ meghatározó és Európa elsőszámú kikötői bázisa maradjon beleértve a konténeres szállításokat is, kiépítették a Maasvlakte²⁴ kikötőt, ami napjainkban, mint Maasvlakte 1 szerepel a dokumentumokban. Az építkezés 1965-1974 között zajlott (de Gijt, 2010, 4, 8.o.).

A kikötői gazdasági tevékenység négy jól elkülöníthető részre oszlott:

- „Primary deep sea”: azon nagy merülésű és rakterű hajók befogadására alkalmas kikötői bázisok, amelyek a nagy gazdasági centrumok közötti áruszállításban és kereskedelemben vesznek részt. A Távol-Kelettel és Észak-Amerikával folytatott konténer kereskedelem számára biztosított kikötők és rakodók a Maasvlakte legnyugatibb részében kaptak helyet. Napjainkban ezt a szerepet átvette a Maasvlakte 2 kikötő.
- „Secondary deep sea”: észak-déli, elsősorban Európán belüli kereskedelmi relációk kiszolgálására vonatkozó, ezért kisebb hajók fogadására is alkalmas kikötői bázis, amely a Maasvlakte közepe felé helyezkedik el.
- „Short sea”: ahogyan a neve is mutatja, elsősorban a rövidebb, belföld felé irányuló kereskedelmi intermodális átrakodó, amely során gyakorlatilag az „ajtóig”, vagyis a célállomásként megjelölt településig szállítják az árut. Kisebb hajók mellett már megjelenik ebben a szektorban a teherfuvarozás számára fontos vasúti és közúti, kamionos kapcsolat is.
- „Feeders”: olyan kikötői helynek minősül, ahol tovább kell várakozni a nagy mennyiségű áru ki- és bepakolásával kapcsolatban. Innen ugyanúgy indulnak mély merülésű hajók Észak-Amerikába, mint a Távol-Keletre, a kikötői várakozási idő hosszabb, mint a Primary deep sea kikötői részlegen.

A Maasvlakte kikötő (a 2021-ben használt elnevezések alapján Maasvlakte 1) azonban nem bizonyult elégségesnek, és már a 1990-es években látszott, hogy további bővítésre lesz szükség.

²⁴ Maasvlakte hollandul annyit tesz, mint „Maas alföldje”.

2.3.2. Maasvlakte 2 kikötő

A növekvő árukereskedelem folyamatos kikötői kapacitás bővítést igényel Rotterdamtól is. A projekt lényege, hogy Rotterdamnak a már meglévő abszolút versenyelőnye a nehézáru szállításban (vasérc, kőolaj) kiterjedjen a könnyebb, konténeres szállításokra is.

Ez a folyamat első látásra ellentmond a közgazdaságtan alapvető, ricardói komparatív előnyök tanának, de csak első látásra. Mivel a három nagy kikötő esetében csak Rotterdam rendelkezik a már hivatkozott 23 méter mély merülésű hajók befogadására alkalmas mélységgel, akármekkora kikötői kapacitást is épít Rotterdam a kisebb merülésű tengeri kereskedelmet lebonyolító óceánjárók számára, abban nem lesz komparatív előnye. Viszont a konténeres szállításból fakadó sokféle áru sok és jelentős vámbevételt jelent, amely miatt már érdemes beruházni és bővíteni a kikötőt.

A Maasvlakte ²⁵ projekt során a rotterdami kikötő a tengertől nyert el újabb 2 000 ha-os területet, amiből 1000 ha-t csak és kimondottan az infrastruktúra foglal el (Brost, Vellinga, 2012). Így már összesen 12 500 ha-os területről van szó (125 km², ami Siófok vagy Veszprém város területének felel meg), amikor a teljes kikötőről beszélünk. Az építkezéshez 240 millió m³ homokot mozgattak meg, hogy feltöltsenek egy 17 méter mély tengeri torkolatot. A beruházás ezen első üteme elkészült, és összesen 1,55 milliárd EUR-ba került (ez megközelítőleg 558 milliárd HUF-nak felel meg 360 HUF/EUR árfolyam mellett). Ebből az összegből 900 millió EUR-t, azaz a beruházás bekerülési költségének 58 százalékát az Európai Beruházási Bank finanszírozta meg kedvezményes hitel formájában. A Maasvlakte 2 célja volt, hogy megduplázza Rotterdam konténeres kereskedelmi forgalmát, amivel meg tudja közelíteni az antwerpeni és a hamburgi értéket.

Összefoglalva a fejlesztés célszerűségét mutatja, hogy a kisebb merülésű konténerhajók a kikötő külső, azaz tengerhez közelebb eső részében tudnak kikötni, míg a nagyobb merülésű érc, kőolaj és egyéb nyersanyagszállító tengerjáró hajók be tudnak továbbra is úszni a kikötőbe, hogy a szállított terméket azonnal a feldolgozó ipari egységekbe tudják kirakodni. Ezzel természetesen komoly szállítási, átrakodási költséget és időt takarítanak meg a felhasználók számára.

²⁵ „Maasvlakte” holland szó. Maas a Rajna deltavidékének legfontosabb oldal folyama, míg a vlakte síkságot, rónaságot jelent. A magyar Alföldet is „Hongaarse Laagvlakte”-nek, tehát alacsony szinten lévő síkságnak hívja a holland nyelv.

A Holland Központi Tervezési Ügynökség (Dutch Central Planning Agency) még a beruházás kezdete előtt, vagyis 2003 előtt készített egy 3 különböző scenáriót tartalmazó összefoglalót, várhatóan eltérő globális növekedés eltérő forgalmat fog indukálni az új Maasvlakte kikötőben.

Ezek alapján 2035-re a következő lehetséges forgatókönyveket vázolták fel (Dekker-Verhaeghe-Pols, 2003):

1. „Divided Europe” a lemaradó, leszakadó európai gazdasági növekedést jellemzi. Ez európai uniós, illetve az ekkor létrejött Eurózóna átlagos évi növekedése alig éri el a 1,5 százalékos évi GDP értéket, vagyis az EU, mint gazdasági egység jelentősen lemarad az észak-amerikai és a távol-keleti, sokkal robusztusabb gazdasági növekedés mögött.
2. „European Coordination” forgatókönyv szerint az európai versenyképesség hasonló, mint a két nagy vetélytárs világgazdasági régió növekedése. Ezek alapján, ha az EU nem is előzi meg Észak-Amerikát és a távol-keleti térséget a gazdasági versenyben, de a versenyképesség szempontjából azoktól nem marad el. Így éves szinten 2035-ig átlagosan 2,75 százalékos növekedést produkál.
3. „Global Competition”: 2003-2035 között 3,25 százalékos éves átlagos GDP növekedés mellett az Európai Unió lesz a világ vezető gazdasági és innovációs hatalma.

Mivel az EU kapuja különösen és kiemelten Rotterdam volt a 2000-as elején, sőt a legnagyobb kereskedelmi kikötőnek számított az egész világon, így megalapozottan remélhette a legtöbb szakember, beleértve az akkor Holland Kormányt is (akinek ekkor Sander Dekker is tagja volt), hogy bevállnak a számítások és Rotterdam fejlesztését semmi és senki nem tudja megállítani. Nem szabad elfelejteni, hogy a hivatkozott publikáció írásakor még alig kezdődött el a Lisszaboni Stratégia, amelyhez nagy reményeket fűzött az EU. Szintén ekkor kezdődött el az Eurózóna tényleges, gyakorlatban is megtapasztalható működése. Még senki nem sejtette, hogy mire a Maasvlakte 2 beruházás készül, kitör a gazdasági világválság az amerikai jelzáloghitel lufi kipukkadása miatt, valamint kiderül, hogy a Lisszaboni Stratégia egyáltalán nem váltja be a hozzá fűzött reményeket. Az EU nem lesz a világ legversenyképesebb régiója, legalábbis nem a Lisszaboni Stratégia által. Sőt az Eurózóna sem tudja kezelni az aszimmetrikus sokkok okozta negatív gazdasági hatásokat, sőt felerősíti azokat.

A projekttel kapcsolatos előrejelzések és ezek alapján az elvárt eredmények azt mutatták, hogy a Maasvlakte 2 hozzájárulása a mindenkori holland GDP-hez 6,8 százalékos lesz. Még ennél is nagyobb, 7,1 százalékos a beruházás hatása a holland foglalkoztatásra (Dekker-Verhaeghe-Pols, 2003). Összefoglalóan elmondható, hogy mindenképpen bővítés várt a rotterdami kikötőre, mivel ennek hiányában egyértelműen fennállt annak a veszélye, hogy a növekvő kereskedelmi mutatók – bármely három forgatókönyv esetén is – azt eredményezik, hogy keresleti igény a kikötő iránt olyan nagy lesz, amit nem tud majd teljesíteni Rotterdam. Így a szállító cégek helyette (és a korabeli dokumentumok ezt pontosan nevesítik is) a belga Antwerpent vagy az Elba torkolatvidékére támaszkodó német Hamburgh – Cuxhaven kikötőit részesítik majd előnyben. Ezt a világelsővel rendelkező holland kikötőváros nem engedhette meg magának már csak presztízből sem (Centraal Planbureau Den Haag, 2001)

2007-re elkészült a beruházás. A rotterdami kikötő területe 2000 ha-ral bővült. Ez egyébként a „Global Competition” scenáriónak felelt meg, mivel akkor a területi bővülést 2020-ra 1090 ha-ban, míg 2035-ra²⁶ 1750 ha-ra becsülték.

2008-2009-es gazdasági világválság a szállítással kapcsolatos hajózási és kikötői ipart is megviselte. A szállított árumennyiség TEU²⁷-ban kifejezett értéke az EU-ban átlagosan 14 százalékkal esett vissza. Voltak olyan nagy kikötők, ahol a forgalom közel harmadával csökkent, mint például a Port of Hamburg-é (Portopia, 2017). A rotterdami kikötő konténer forgalma meg tudta őrizni a 23-25 százalékos súlyát az európai kereskedelemben, de növekedni nem tudott.

Ha a 2007-2016-os időszakot nézzük, akkor a legforgalmasabb 15 európai kikötő TEU forgalmában bekövetkezett változása átlagosan 15 százalékos forgalom növekedést jelentett a 9 év alatt. Ha a rotterdami kikötőt vesszük ezen időszak alatt, akkor csak 14,8 százalékos növekedésről beszélhetünk, ami megfelel az átlagos növekedésnek. Habár Rotterdam továbbra is őrzi első helyét a konténeres kikötői

²⁶ A folyamatosan növekvő kapacitás igény magas szintű és zökkenőmentes kiszolgálásban bíztak, ezért választották a Global Competition „csomagot”. Ennek a döntésnek 2001-2002 körül meg is volt minden alapja. Ennek alátámasztásául érdemes elolvasni az egy évvel korábban publikált „Expansion of the Port of Rotterdam” publikációt, amely már 2002-ben is hasonló számszaki kalkulációt végzett, mint közvetlenül a beruházás előtt bemutatott számértékek (Dekker-Verhaeghe-Pols, 2002).

²⁷ TEU: Twenty-foot equivalent unit, azaz 20 láb hosszúságú konténerrel egyenértékű nagyságot kifejező egység (161/2019). (VII. 4) Korm. Rendelet). Klasszikus példája és a neve, illetve a mértékegysége is innen származik, hogy a 20 láb hosszúsága (6,1 m) mellett szélessége 8 láb (2,44 m) magassága 9 láb (2,6m), vagyis térfogata körülbelül 38,7 m³. Ezek azokat a klasszikus egyenkonténereket, amikkel a szállítás vízen, vasúton és kaminokkal, tehergépjárművekkel is gyorsan meg lehet oldani.

forgalom tekintetében, ez az előny már nem egyértelmű, és a konténer alapú elszámolásoknál messze nincsen meg az a tekintélyes előnye Hollandia legnagyobb és legfontosabb kikötőjének, mint az egyéb szállított áruk esetében. Még a Maasvlakte projektek ellenére sem.

Ugyanis a nagy vetélytársak közül a rotterdami kikötőre leselkedő legnagyobb kihívást jelentő kikötőről még nem beszéltünk. 2006-ban még a legfontosabb európai tizenötös listára sem fért be, majd 2016-ra már az előkelő nyolcadik helyen található Görögország tengeri kapuja: Pireusz. Athén elővárosa 2007-2016 között 167,7 százalékos növekedést ért el, miközben éves láncviszonszámot tekintve 2015-2016 között a három legnagyobb bővülést elérő kikötőként tarthatjuk számon²⁸.

Ehhez tartozik még az a 2018-as tény is, hogy bár valóban magasan Rotterdam vezet az európai kikötők esetében a teljes áruforgalmat tekintve, de érdekes adat, hogy arányaiban a legnagyobb importot fogadó kikötő pozícióban már Pireusz található. A teljes görög kikötőn átfolyó regisztrált kereskedelem 97 százaléka származik a nemzetközi (azaz EU kívüli) import fogadásából (Eurostat, 2020).

Külön vizsgálatot érdemel az átrakodás (transshipment) folyamata, logisztikája. A folyamat lényege, hogy minél kevesebb szállítási kilométert tegyenek meg a minél nagyobb hajók, vagyis nem egy nagy tengerszállító hajó közlekedik kikötőről kikötőre, hogy végén már csak a célállomásra szállítandó konténerek legyenek a rakománya. A nagy óceánjárók ezért gyűjtőpontokban, azaz gyűjtőkikötőkben teszik le egy-egy nagyobb rakományukat, ahonnan a belső régiókat vagy távolabbi part menti területeket kisebb vízi és szárazföldi szállító eszközökkel érheti el a konténerszállítmány.

A nyugat-európai nagy kikötők, de különösen Rotterdam és Antwerpen helyzetét ez a fejlődési folyamat hátrányos helyzetbe hozta. Egyre több árut már a Földközi-tenger nagyobb városaiban kirakodnak, és ez érinti most már a nagy lélekszámú déli partvidéket is²⁹. S pont ebben rejlik a folyamat Rotterdam szempontjából veszélyes változásra mutató jelleg. Amíg korábban a németalföldi régió – beleértve Hamburgot

²⁸ Csak a 13. helyre lecsúszott Barcelona 14,6 százalékos bővüléssel és a 15. helyre felkapaszkodó portugál Sines 13,8 százalékkal előzi meg a görög kikötőt.

²⁹ Fontosabb transshipment kikötők a Földközi-tenger mentén:

- Gioia Tauro, Reggio Calabria megye, Olaszország. Az olasz „csizma” déli csücske.
- Marsaxlokk, Il-Bajja ta’ Marsaxlokk-öböl, Málta. A szigetország keleti partvidékén helyezkedik el, az egyik legkiválóbb adottságokkal rendelkező természetes kikötő.
- Algeciras, Cáiz, Spanyolország. A Gibraltári-öböl spanyol fennhatóságú része, Afrikába is innen indulnak a szállítóhajók.

is - megkérdőjelezhetetlen elsőbbséggel rendelkezett, addig az új szállítási útvonalaknak köszönhetően ezek az előnyök eltűnőben vannak. A European Port Industry Sustainability Report 2017 kalkulációja szerint a logisztikai újdonságot magában hordozó transshipment, azaz tranzit átrakodási műveletek aránya csökken a Rotterdam-Antwerpen partvidék mentén, míg növekszik a mediterrán térség keleti medencéjében, s érdekes módon a Balti-tengeren, amely a Jeges-tenger valószínűsíthető nagyobb arányú használatát mutatja. Ezzel azonban ez a dolgot nem foglalkozik.

2.4. Betuweroute tehervasút pálya

A rotterdami kikötő bővítése egy hosszútávú stratégián nyugvó tervezési projekt, amely folyamatosan fejlesztésen esik át. Természetesen a terjeszkedés és a tengertől elnyert terület egyben azt is jelenti, hogy egyre nagyobb és bonyolultabb távolságra kell megoldani a kikötőből az áruk elszállítását.

Ennek megoldására találták ki a Betuweroute vasútvonalat, amelynek lényege, hogy a rotterdami kikötőt és a holland-német határmetszési pontot, Zevenaart határállomást kapcsolja össze egy kétvágányú, csak tehetvonatok számára üzemeltetett vasúti pályával.

Először 1985-ben merült fel az építkezés szükségessége a holland és a német fél között, mint az TEN-T hálózatok egyik legfontosabb eleme. Az eredetileg becsült építkezési költségek 2,3 milliárd euró körül mozogtak.

1994-re már megvalósíthatósági tanulmánnyal rendelkezett a projekt (holland nyelvből fordítva a pontos megnevezés: „Előzetes útvonalválasztási tervezet - Voorontwerp Tracébesluit). Ebben a tanulmányban, amely az engedélyezési és a kivitelezési tervezési anyagok közötti fázisban írja le a beruházást, kihangsúlyozzák, hogy a 159 km hosszú vasúti szakaszon egyáltalán nincsen szintbeli kereszteződés. Ez azt jelenti, hogy akadály, keresztforgalom nélkül közlekedésről, úgynevezett irány teherexpressz vonatokról beszélhetünk. Érdekessége a vasútvonalnak, hogy nincsen rajta állomás vagy megálló sem, valamint a szintbeli keresztek elkerülése végett 5

alagutat is építettek a vonatoknak a németalföldi síkságon!³⁰ (Ministerie van Verkeer en Waterstaat den Haag, 1994)³¹

A Betuweroute-t 1998-2007 között építették meg. A csak tehervonatok számára fenttartott pályán óránként 10 szerelvény közlekedésével számoltak. Ez azt jelenti, hogy a rotterdami kikötőből 6-6 percenként indul, illetve fut be egy tehervonat. Naponta tehát $2 * 144$ tehervonat mozgására alkalmas vasúti pályáról beszélhetünk, azonban egészen 2011-ig még a kapacitás felét is nehezen sikerült elérni. Ebben természetesen fontos fékező szerepe volt a 2008-2009-es gazdasági világválságnak is.

1990-ben kezdődött a beruházás tervezése. Ekkor még 1,1 milliárd EUR-ra becsülték a költségeket. Amikor azonban átadták a beruházást 2007-ben, akkor már 4,7 milliárd EUR-ra növekedett a beruházás értéke, amely csak igen kis mértékben tudható be az inflációnak. Gyakorlatilag megnégyszereződött a vasútvonal építésének költsége a beruházás végére.

Az üzemeltetést a beruházásban érdekelt felek által létrehozott gazdasági társaság finanszírozza, illetve kezeli magát a Betuweroute vasútvonalát (Merk - Notteboom, 2015). A cég neve Keyrail Inc., amelynek részvényesei:

- 50 százalékban a Prorail, tehát a holland pályahálózatot üzemeltető cég,
- 35 százalékban a rotterdami kikötői hatóság,
- 15 százalékban az amszterdami kikötői hatóság,

A Betuweroute a holland-német határig tart, Zevenaar határállomás után lép át Németországba. Vagyis csak „lépne”, mert Németország nem készült el a folytatással. Vagyis az expressztehervonatok Hollandiából kilépve a normál, személyszállító vonatok által is használt, menetrendi közlekedésre kiépített hálózaton tudják folytatni útjukat. A hiányzó német szakasz egyik oka, hogy Berlin szeretné előnyben részesíteni a rosszabb környezeti beágyazottsággal és sekélyebb vizekkel rendelkező Hamburgot. Legalább a kisebb merülési igényű konténer szállító hajók számára legyen alternatíva a hamburgi kikötő, ha már az kőolaj és ércszállítmányok kezelésében nem lehet Hamburg vetélytársa Rotterdamnak.

³⁰ A Betuweroute vasúthoz tartozik még egy furcsaság. Bár a teljes vasútvonal villamosított, de ezt 25 kV-os hálózati feszültség mellett építették ki. Ez a feszültség érték valóban az Európai Unió által javasolt feszültségnek felel meg, de egyáltalán nem kompatibilis a holland „hagyományos” vasúti hálózattal.

³¹ A Betuweroute részletes, előzetes megvalósíthatósági tanulmánya megtekinthető az alábbi linkhez tartozó szakaszterveken és részletes műszaki leíráson keresztül, amely elsősorban a vasúttal kapcsolatos vízgazdálkodás kockázatait és pontos megvalósíthatóságát írja le, de nagyon jól használható gazdasági folyamatok, illetve mély- és magasépítési tanulmányként is: https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_31597_31/#, letöltés ideje: 2020.10.12.

2.5. Hamburg kikötője

Hamburg városa Németország második legnépesebb metropolisza, megközelítőleg Budapest nagyságú népességgel. Érdekes megemlíteni, hogy az EU legnépesebb olyan városa, amely nem főváros. Mindezek mellett az EU harmadik legfontosabb kikötője a kereskedelmi forgalmat tekintve. Éppen ezért a németek egyszerűen csak, mint das „Tor zu Welt”, azaz „Kapu a világra” címmel illetik városukat (von Schütte, 2008 és Spallek, 2021)

A német kikötőváros az Elba-torkolatában fekszik. Ez a lehetőség évszázadokra visszanyúló vezető pozíciót biztosított Hamburgnak minden más közép-európai kikötővel szemben, amely különösen megmutatkozott a XIX. század második felének globális kereskedelem szempontjából kedvező felfutása során. A Osztrák-Magyar Monarchia különböző és jelentős szállítási és vámkedvezményekkel helyzeti előnybe kívánta hozni Triesztet és Fiumét, amelyek azonban nem tudták átvenni Hamburg pozícióját a nemzetközi kereskedelemben. Csak néhány korabeli példa, amely alapján azt gondolhatná bárki, hogy ilyen díjszabás mellett a két kedvezményezett adriai kikötő mégis sikerrel vehette át Hamburg helyét a nemzetközi kereskedelemben a világ és Ausztria-Magyarország közötti áruforgalomban (Erdősi, 2019):

- 40-60 százalékos belföldi vasúti kedvezményt kapott az a cseh, osztrák, magyar cég, aki áruját Triesztből vagy Fiuméből szállította el.
- Hamburgból való belépés a Monarchia területére 1,5-2-szeres vámszorzó mellett volt lehetséges az adriai kikötők által kezelt áruk vámszintjéhez képest.
- Bécsi nyomásra 30 százalékos díjnövekményt írt elő az Osztrák Államvasút a fuvarét cserébe, amit az Elba utolsó szász folyami kikötője és Ausztria-Magyarország határa között kellett megtenni. Ugyanakkor ennek a pár kilométeres szakasznak a negyedéért szállítottak a német fuvarozók a kirakodóállomás és Hamburg kikötője között.
- A Monarchia 1901-ben elfogadta az Osztrák víziút törvényt, amelynek 6.§-a kimondta, hogy 1904-1924 között meg kell építeni a Duna-Elba/Odera csatornarendszert, amely így Európa legjelentősebb belföldi vízi szállítási útvonala lehetett volna. Ezt is trieszti szállításban érdekelt Osztrák Államvasutak lehetetlenítették el, hiszen ez a csatorna végleg

szükségtelenné tette volna az ausztriai vasúti fuvarozást a kedvezményezett trieszti kikötőbe.

Mindezek fényében különösen érdekes, hogy Hamburg abszolút értelemben nem veszített kereskedelmi súlyából Trieszthez és Fiuméhez képest az I. Világháborúig. Ennek a ténynek a legfontosabb tanulsága, hogy a hinterland, azaz a hátság az Elba hajózható folyamán keresztül olyan helyzeti előnyt jelentett a németeknek, amelyet a nehezen megközelíthető két adriai kikötő a rengeteg protekcionista döntés ellenére sem tudott elérni.

Hamburg illetve Trieszt és Fiume rivalizálása sokat változott aztán a világháborúk után gazdasági, politikai eseményeknek köszönhetően. Trieszt jelentéktelen olasz zárványvárossá süllyedt és csak a 2004-es szlovén, magyar, cseh EU-s csatlakozásnak köszönhetően indult el újra a gazdasági-kereskedelmi növekedés útján. Igaz, ekkor már Magyarországnak is, Ausztriának is, Szlovákiának is összehasonlíthatatlanul fontosabb volt a tehervonatokkal sokkal könnyebben elérhető szlovén Koper kikötője, mint Trieszt. Ugyanez igaz Fiumére is.

Hamburg is sokat veszített a hidegháború alatti keleti – nyugati szembenállás során. Gyakorlatilag elveszítette a hátságát és kiemelten ennek köszönhető, hogy Rotterdam is, Antwerpen is Hamburg elé kerülhetett az európai kereskedelmi forgalmat tekintve. A 2004-es csatlakozást követően nem alaptalan azt állítani, hogy Hamburg nyerte a legtöbbet a régi tagállamok városai, régiói közül, mivel visszakapta a teljes hinterlandi gazdaságát, ráadásul az EU-ban már nincsen olyan protekcionista vámszabályozásra és vámpolitikára lehetőség, mint ami a XIX. században létezhetett Németország és Ausztria-Magyarország között.

A hamburgi kikötő problémája a városi központi lokációs elhelyezkedésből fakad. A kikötői komplexum, a dokkok és daruk, valamint a logisztikai bázis a hátságba irányuló infrastrukturális kapcsolattal a város szívében helyezkedik el. A város körbenötte a kikötőt, így annak terjeszkedése nem lehetséges oly módon, mint amit a Maasvlakte program keretében tapasztalhatunk Rotterdam esetében. Ráadásul az Elba torkolata gyorsabban telítődik fel, mint Rajna-Waal torkolata, így folyamatosan kotorni is szükséges azt.

Ezek a korlátok együtt meghatározzák a gazdasági bővülés lehetőségének irányát. Hamburg kikötője ezért elsősorban a kisebb merülésű konténer hajók kikötésére alkalmas. A mélyebb merülésű kőolaj, kőszén és érc szállító hajók Rotterdamt választják. Viszont a kisebb merülésű konténerszállítók számára

Hamburg kiváló választás, mivel a német város komoly közép-európai vagy az Erdősi Ferenc által középső-európai területeknek nevezett tengeri kapcsolattal nem rendelkező országokkal épített ki újra gazdasági és kereskedelmi kapcsolati hálót (Erdősi, 2004). Gyakorlatilag ugyanaz történik, mint a fentebb bemutatott korábbi időszakban, különösen az I. Világháború előtti időszakra gondolva. Számokban kifejezve a hamburgi kikötő és hátországa közötti szállítást 36 százalékban a vasút bonyolítja le 92 különböző fuvarársasággal napi több mint 230 tehervonattal. Ugyanez az érték Rotterdam esetében csak 13 százalék volt (Brooks & Pallis & Perkins, 2014).

Hamburg kikötője egy „gateway”³² típusú kikötő és csupán 30 százalékban tölt be elosztó (transshipment³³) szerepet. Az északi-tengeri és a balti-tengeri régió országai számára fontos elosztó központ, ezért a „feeder”³⁴ szolgáltatások nagymértékben erre a térségre koncentrálnak.

A hamburgi kikötő forgalma megközelítőleg 7500 db óceánjáró hajót tesz ki évente. Heti rendszerességgel, menetrend szerint számos, úgynevezett „vonalszolgáltatás”³⁵ zajlik Hamburg és más országok között. Ezek az ütemezett hajójáratok az észak-európai térség és Hamburg között hetente 41 alkalommal közlekednek. Kelet-Ázsiából hetente 18 db, Afrikából 16 db, Közel-Keletről 15 db, Észak-Amerikából pedig 12 db hajó indul, de Dél-Amerika, Ausztrália és Óceánia is fontos részét képezik a „vonalszolgáltatásoknak” (Port of Hamburg, 2021).

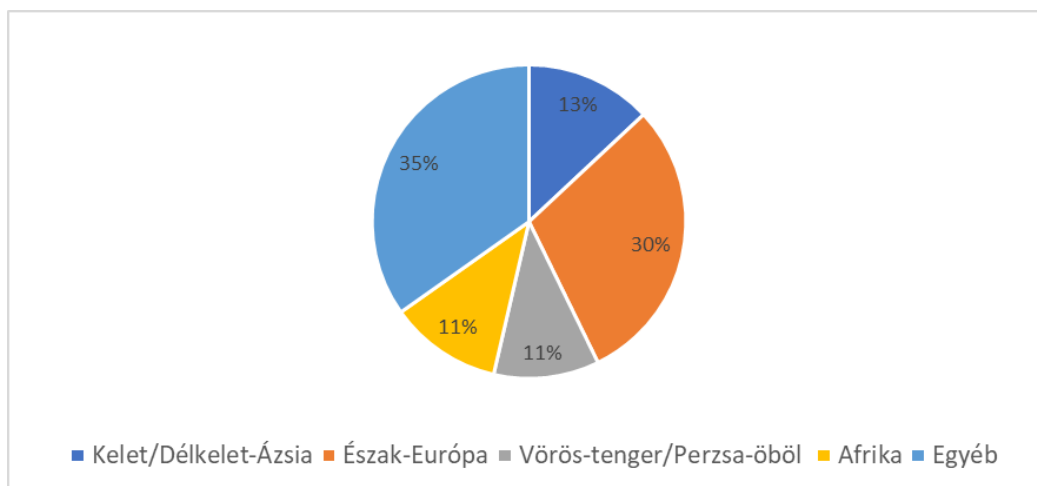
³² gateway: nagy konténer forgalmú, mélytengeri kikötők, melyek kiterjedt hátországgal rendelkeznek

³³ transshipment: a fő konténer forgalmat a környező kikötőkbe való szétosztás jelenti, nem a hátországi aktivitás

³⁴ feeder szolgáltatások: olyan szállítási művelet, amely során kisebb, úgy nevezett „etető” hajók összegyűjtik a konténereket a nagyobb hajók számára, vagy elszállítják azokat a kisebb kikötőkbe.

³⁵ vonalszolgáltatások: pontosan meghatározott kikötők között, előre ütemezett időközönként, menetrend szerinti időpontban közlekedő óceánjárók által biztosított teher szállítási szolgáltatások.

18. ábra: Heti „vonalszolgáltatások” százalékos megoszlása Hamburg és a főbb régiók közt 2020-ban

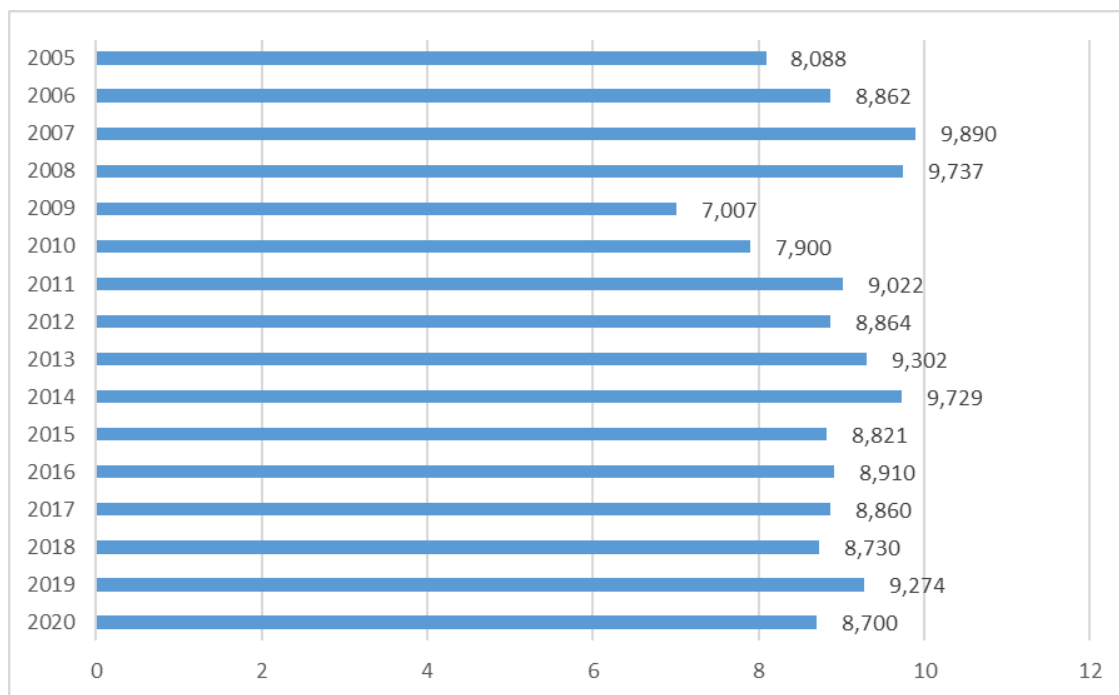


Forrás: Port of Hamburg (2021): Liner and feeder services. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022. <https://www.hafen-hamburg.de/en/transportation/liner-and-feeder-services/> (letöltés ideje: 2021.11.05.)

A hajó forgalom másik nagy részét a már fentebb említett „feeder” szolgáltatások teszik ki az északi és a balti országok számára. A legtöbb „feeder” hajó Oroszországba indul (hetente 13 db), illetve Lengyelországba (hetente 11 db). Továbbá az Egyesült Királyság, a „balti hármak” és a Skandináv-országok is jelentős forgalmat jelentenek.

Hamburg konténeres kereskedő nagyhatalomnak számít, hajó és áru forgalmának legnagyobb hányadát ez teszi ki közel 70 százalékban. A konténer forgalom 2005 és 2020 között összesen 141,1 millió TEU volt.

19. ábra: Hamburgi kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)



Forrás: Port of Hamburg (2021): Container Handling. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022. <https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/containerhandling/> (letöltés ideje: 2021.11.03.)

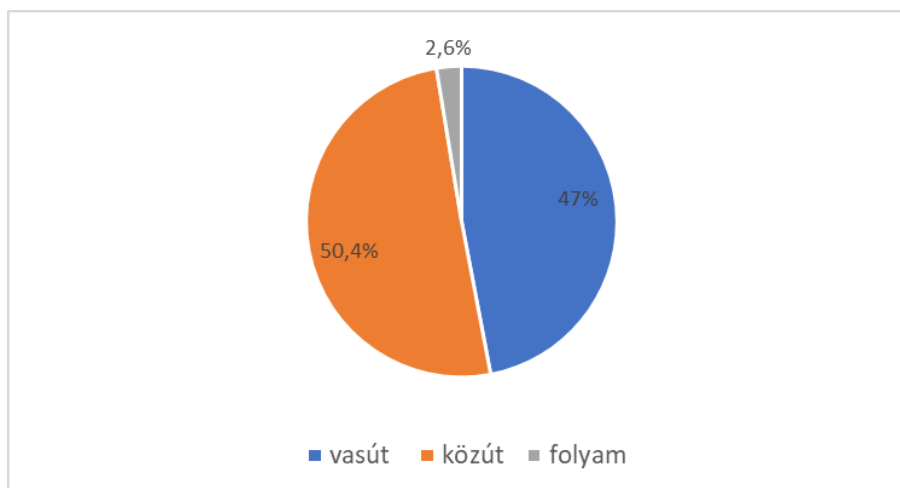
2020-ban 8,7 millió TEU volt az éves konténer forgalom, ami 61 százalékban Hamburg és a 10 legnagyobb kereskedelmi partnere között zajlott le. A legjelentősebb ország ezek közül Kína volt, aki a teljes konténer forgalom 28,5 százalékát fedte le. Őt követte az USA, Szingapúr és Oroszország. 2005 és 2020 között összesen 667,6 millió tonna volt az kikötő ömlesztett rakomány³⁶ forgalma, amiből 496 millió tonnát az import és 171,7 millió tonnát pedig az export tett ki. 2020-ban összesen 38,5 millió tonna volt az ömlesztett rakomány forgalom, amiből 11,6 millió tonna folyékony rakomány, 7,5 millió tonna ömlesztett mezőgazdasági rakomány és 19,4 millió tonna nyersanyag volt.

Hamburgban található Európa legnagyobb kikötői vasúthálózata, ami Németország tehervonat forgalmának 12százalékát bonyolítja le. Körülbelül 300 km hosszú, amiből 120 km magánkézben, pontosabban a kikötőben lévő cégek, vállalatok tulajdonában van. Az üzemeltetés több, mint 160 cég között oszlik meg. Hetente több

³⁶ ömlesztett rakomány: minden olyan áru, amit nem lehet konténerekben vagy más csomagolt állapotban szállítani, folyékony és szilárd rakomány is lehet egyaránt, például mezőgazdasági áruk, nyersanyagok

száz vonat indul el Európa belseje felé a hátszágokba vagy érkezik innen a kikötőbe. A legnagyobb tehervasút forgalom Németországban belül zajlik le, ami 1095 vonatot tesz ki hetente. A legjelentősebb külföldi partner Kína hetente 232 vonattal. Hazánk szempontjából fontos, hogy a közép-európai régió is kiemelt összeköttetésben van Hamburggal. Lengyelország és Hamburg között heti 84 vonat fordul meg, Csehország és Hamburg között pedig 164 vonat. Hazánk és a kikötő közötti vasút forgalom csak 21 vonatot számlál hetente, ezzel lemaradva a szlovákok (30) és Ausztria (132) mögött. Hamburgból az áru három féle módon kerül a hátszágokba, vasúton, közúton és vízi úton. Ezt a három lehetőséget vizsgálva, azt mondhatjuk, hogy 2020-ban összesen 92 millió tonna árut szállítottak. Ebből 46,64 millió tonna áru, tehát az 50,7 százaléka került vasúti úton továbbításra, 37,08 millió tonna, ami 40,3 százaléka az egésznek, közúton valósult meg és csupán 8,28 millió tonna, vagyis 9 százalék történt vízi továbbítással. Ugyanezeket a számokat TEU-ban megfigyelve, kijelenthetjük, hogy 50,4 százaléka közúton, 47 százaléka vasúton és 2,6 százaléka vízi úton került továbbításra (Port of Hamburg, 2020).

20. ábra: Intermodális szállítási módok százalékos megoszlása TEU-ban mére (2020)



Forrás: Port of Hamburg (2021): Modal split in hinterland traffic 2020. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022. <https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/modal-split/> (letöltés ideje: 2021.11.06.)

A hamburgi kikötő versenyképessége nagyban függ a Hamburgi Kikötői Hatóságtól (Hamburg Port Authority), melynek feladata, hogy üzemeltesse a kikötőt,

a vízi és szárazföldi infrastruktúrát karbantartsa és fejlessze, terveket és projekteket hozzon létre és kezelje a kikötői ingatlanokat (Port of Hamburg Authority, 2021). A kikötő fontos társadalmi, szociális hatással is rendelkezik, mert körülbelül 130 000 fő dolgozik közvetetten vagy közvetlenül a kikötőben vagy az azzal kapcsolatos szakterületen (Port of Hamburg, 2020). Fontos megemlíteni a hamburgi egyetemeket, kutatóintézeteket, amik a fejlődés, a környezetvédelem és a fenntarthatóság szempontjából nagy hatással lehetnek a kikötő életére. A Hamburgi Műszaki Egyetem duális képzései, a kikötővel kötött szerződések mind ezt a célt szolgálják, csakúgy, mint a Bahrenfeld-i tudományos város felépítése (Hamburg.com, 2021). A város és a kikötő fejlődése szorosan összekapcsolódik a turizmus területén is. 2019-ben több, mint 810 000 turista érkezett hajón a városba, azonban a pandémia miatt ez a szám 2020-ben marginális volt (Statista, 2021). A jövőben a kínai gazdasági térnyerés és az ahhoz való alkalmazkodás is hatással lehet a kikötő életére. Ennek egyik példája, hogy a kínai COSCO hajózási vállalat 35 százalékos részesedést vásárolt a Tollerorti Konténer Terminálban 2021 őszén (Katherine, 2021).

2.6. Bréma kikötője

Bréma kikötője Hamburgtól nyugatra a Weser folyó tölcéértorkolatában helyezkedik el. Németország második, Európa hetedik és a világ harmadik legnagyobb konténer kikötője (Lloyd's List, 2021).

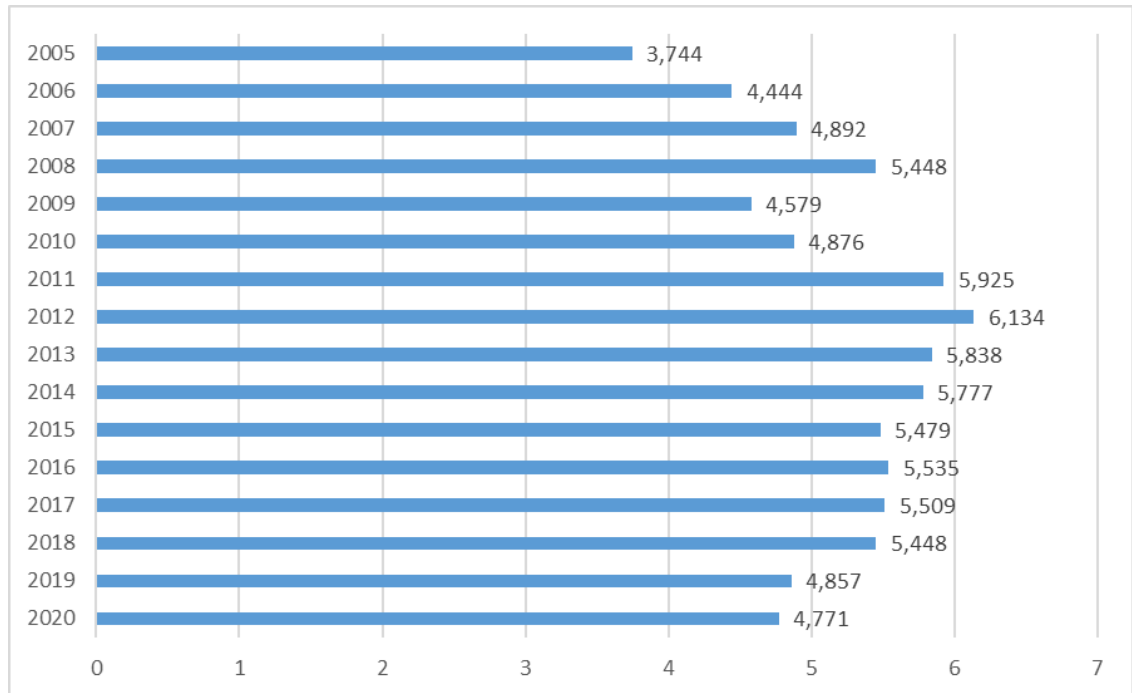
12,8 méter a kikötő mélysége, amely egyben a kikötő legfőbb szűk keresztmetszete is, tehát ennél nagyobb merülésű hajók nem képesek behajózni a kikötőbe. Mindazonáltal az időjárási körülményeket és az ár-áply mozgást figyelembe véve, bizonyos körülmények között a 14,5 méter merülésű hajók is képesek a be- és kihajózásra (Bremenports, 2020). A megfelelő mélység és merülés szinten tartása érdekében folyamatos a kotrás a Weser folyón és a kikötőben. A folyó 10 kotró zónára osztották, és számos lerakóhelyet jelöltek ki a hordalék számára. A kotrási terület és a lerakózóna között legalább 15 km a távolság (Deme, 2020).

Brémában található Európa második legnagyobb autó terminálja. Az autó terminál területe 2,4 km², a rakpart hossza 3 km, a mélysége 10,5 méter, a kikötőhelyek száma 18 db. Brémában található a világ egyik leghosszabb egybefüggő rakodópartjával rendelkező konténer terminálja, a Wilhelm Kaisen Konténer Terminál. Ennek területe 2,9 km², a rakpart hossza 4930 méter, a mélysége 14 métertől 16,5 méterig terjed, a kikötőhelyek száma 14 db és 41 db daruval van felszerelve.

Bréma kikötőjének típusa eltérést mutat az északi kikötők csoportján belül, mert itt nem figyelhetjük meg a tipikus „gateway” jellemzőket. Jól mutatja ezt a 2020-as konténer forgalom is, ami 43,1 százalékban a hátszágok és a kikötő között bonyolódott le, valamint 56,9 százaléka került elosztásra a „feeder” szolgáltatások által (Bremenports, 2020), amelyek a skandináv országok és balti-tengeri régióra koncentráltak (MAERSK, 2020).

A kikötő hajóforgalma 2020-ban összesen 5978 db óceánjáró hajót tett ki, aminek a 40 százaléka, vagyis 2359 db hajó, konténerszállító volt. Bréma konténer forgalma a hamburgi kikötő körülbelül felére tehető, de még így is jelentős. A konténer forgalom 2005 és 2020 között összesen 83,26 millió TEU volt. 2020-ban 4,77 millió TEU értéket ért el.

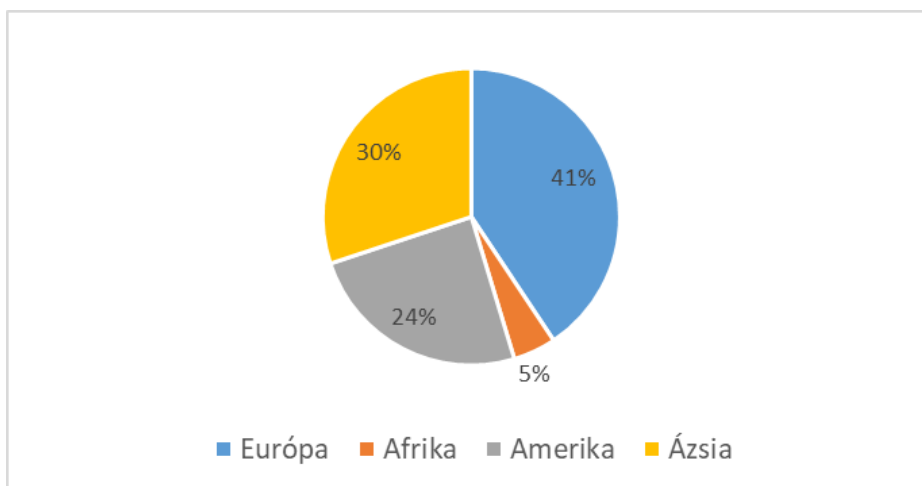
21. ábra: Brémai kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)



Forrás: Bremenports (2021): Facts and figures 2020. The Senator for Science and Ports, bremenports GmbH & Co. KG https://bremenports.de/wp-content/uploads/2021/05/2020_Hafenspiegel-EN.pdf (letöltés ideje: 2021.11.11.)

A földrészenkénti eloszlás is érdekes számokat mutat. A konténer forgalom 41 százalékát a kikötő Európán belül folytatta le, ami közel 2 millió TEU-t jelent. A második helyezett Ázsia kontinense lett 30 százalékkal, ami 1,43 millió TEU forgalmat mutat, a harmadik pedig Amerika 24 százalékkal, ami 1,17 millió TEU forgalmat tett ki.

22. ábra: Bréma kikötjének és a kontinensek közötti konténer forgalom százalékos megoszlása 2020-ban



Forrás: Bremenports (2021): Facts and figures 2020. The Senator for Science and Ports, bremenports GmbH & Co. KG https://bremenports.de/wp-content/uploads/2021/05/2020_Hafenspiegel-EN.pdf (letöltés ideje: 2021.11.11.)

Az országokénti felbontásnál holtversenyt figyelhetünk meg Kína és az USA között, mindegyik 15-15 százalékban járul hozzá Bréma konténer forgalmához, közel 750 000 TEU forgalommal. A harmadik helyen Oroszország található 280 000 TEU-val. Az ömlesztett rakomány forgalom 2010-től 2020-ig összesen 101,22 millió tonna volt. A 2020-as évben 8,63 millió tonna kereskedelem történt ugyanebben a termékkategóriában. Éves bontásban vizsgálva, az ömlesztett rakomány forgalom nem mutatott nagy eltérést az időszakok között. A 2010-2020-as időszakban az autóforgalom összesen 23 124 975 db gépjárművet tett ki. Ez azt jelenti, hogy átlagosan évente 2 millió db autó felett van a forgalom, ami a német gépjármű export 80 százaléka és a német autóiipari teljesítmény körülbelül egyharmada.

A tengeri teherszállítás által importált termékek 13 százaléka Kínából, 11 százaléka Oroszországból és 9 százaléka Norvégiából érkezik, ez a három legnagyobb, legfontosabb importőr ország Bréma kikötője számára. Ezzel szemben az export 15 százalékban az USA-ba, 12 százaléka Kínába és 5 százaléknál Belgiumba irányul.

A kikötő vasúti hálózata 193 km, és a legtöbb terminállal összeköttetésben van. A hátszág felé történő továbbítás és szállítási mód ennek megfelelően a következőképpen történik. A 2020-as évben 48,7 százalékban közúton bonyolódott a szállítás, ami 1 millió TEU árut jelent, vasúti áru fuvarozás 48,2 százalékban valósult meg, ami 990 000 TEU-t tett ki, és végül az áruk 3,2 százaléka, azaz 65 TEU (elenyésző mennyiség) vízi úton folytatta útját Európa belseje felé.

A brémai kikötő versenyképessége nagyban függ a Bremenports GmbH & Co. KG vállalattól, melynek feladata, hogy üzemeltesse a kikötőt, a vízi és szárazföldi infrastruktúrát karbantartsa és fejlessze, terveket és projekteket hozzon létre és kezelje a kikötői ingatlanokat (bremenports.de, 2020). A kikötő körülbelül 40 000 embernek ad munkát (Enderle, 2019). Fontos megemlíteni a brémai egyetemeket, kutatóintézeteket, amik a fejlődés, a környezetvédelem és a fenntarthatóság szempontjából nagy hatással lehetnek a kikötő életére. A Brémai Egyetem duális képzései, a kikötővel kötött szerződések mind ezt a célt szolgálják. A város és a kikötő fejlődése szorosan összekapcsolódik a turizmus területén is. 2019-ben 136 367 turista érkezett hajón a városba (Bremenports, 2020).

2.7. Amszterdam kikötője

Amszterdam kikötője nem hatalmas konténer vagy autó forgalmáról lehet híres, sokkal inkább a világ legnagyobb zsilipjéről, ami itt található, 500 méter hosszú 70 méter széles és 18 méter mély.

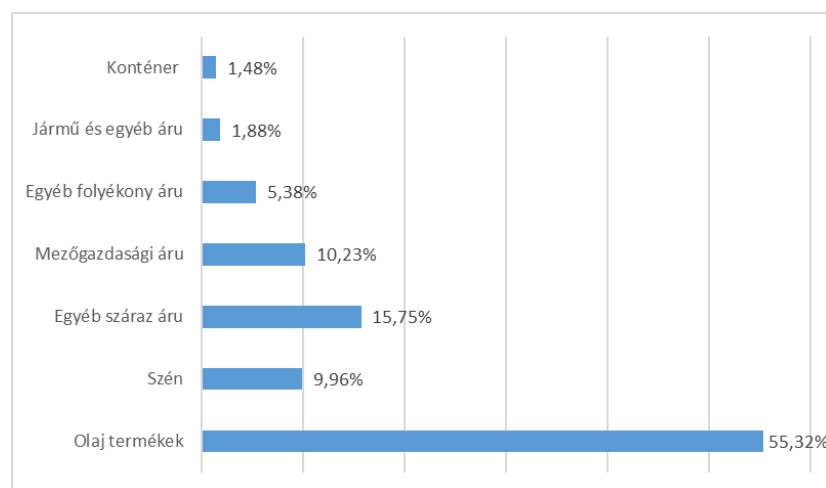
A tenger irányából befelé 13,75 méter a kikötő mélysége, ami szűk keresztmetszeti problémája is a kikötőnek. 14,05 méter kifelé, amely kihasználja az ár-apály szívó hatását a tenger irányába. Ennél az engedélyezett merülésnél nagyobb, de a 17,8 métert meg nem haladó merülésű hajók, könnyíthetnek a rakományukon a kikötőbe való sikeres behajózás érdekében. Mindazonáltal az időjárási körülményeket és az ár-apály mozgást figyelembe véve bizonyos körülmények között nagyobb merülésű hajók is képesek a be- és kihajózásra. A megfelelő mélység és merülés szinten tartása érdekében folyamatos a kotrás a kikötőben (Port of Amsterdam, 2020). Legnagyobb terminálja a Holland Áru Terminál, aminek mélysége 15,5 méter. A rakpart hossza 1000 méter (4allports, 2020).

Amszterdam kikötőjének típus szerinti meghatározása a relatíve kis konténer forgalom miatt nehezebben meghatározható. „Gateway” típusú is, mert viszonylag nagy hátországgal rendelkezik, de elosztó, tehát transshipment szerepet is betölt. 2019-ben rekordnak számító 86,9 millió tonna áru került a kikötőből elosztásra. A „feeder” szolgáltatások Európa északi országaiba irányulnak.

A konténer forgalom a kikötőben marginális. Fontosabb árunak számítanak az olajipari termékek, a szén és egyéb ömlesztett rakományok. 2020-ban az olajtermékek forgalma 41,1 millió tonna volt, ami az 55,3 százaléka az egész kikötő áruforgalmát

vizsgálva. A szén 7,4 millió tonna forgalmat jelentett, ami 9,96 százaléka az összforgalomnak, de ez az érték az előző évihez képest 53 százalékkal csökkent a koronavírus miatt. Érdekes, hogy a konténerizáció csupán 1,48 százalékban járult hozzá a kikötő áruforgalmához.

23. ábra: Amszterdam 2020-as kikötői áruforgalmának megoszlása árucsoportonként (%)



Forrás: Port of Amsterdam (2021): 2020 Annual Report.
https://jaarverslag.portofamsterdam.com/sites/jaarverslag/files/2021-05/PoA_JV2020_ENG_040521.pdf (letöltés ideje: 2021.11.21.)

Az amszterdami kikötő vasúthálózata 14 terminállal teremt kapcsolatot, és 3 nagy európai útvonalhoz is csatlakozik. A kikötői régió tehervasút forgalma körülbelül 5400 db vonatot tesz ki évente. A fő vasúti dokkok a Westhaven és az Aziahaven, ahol 750 méter hosszú sínpálya található. A kikötő összeköttetésben van a Betuweroute-tal, amire Meteren és Gerdekmarsen térségében csatlakozik rá. Amszterdam és Utrecht között a vasúti pályát a teher- és az utasforgalom egyaránt használja. A kikötőbe beérkező áruk 44 százaléka belföldi vízi úton kerül továbbításra. A közúti összeköttetés is gyors és hatékony, ennek ellenére a vízi és vasúti szállítás sokkal népszerűbb.

A kikötői régióban megközelítőleg 70 000 ember dolgozik közvetett vagy közvetlen módon (Port of Amsterdam, 2020) Az amszterdami vezetőség nagy hangsúlyt fektet a környezetvédelemre és a fenntarthatóságra, ezért az Averijhaven nevű hulladék lerakó helyet a közeljövőben energia farmmá alakítják (DredgingToday, 2020).

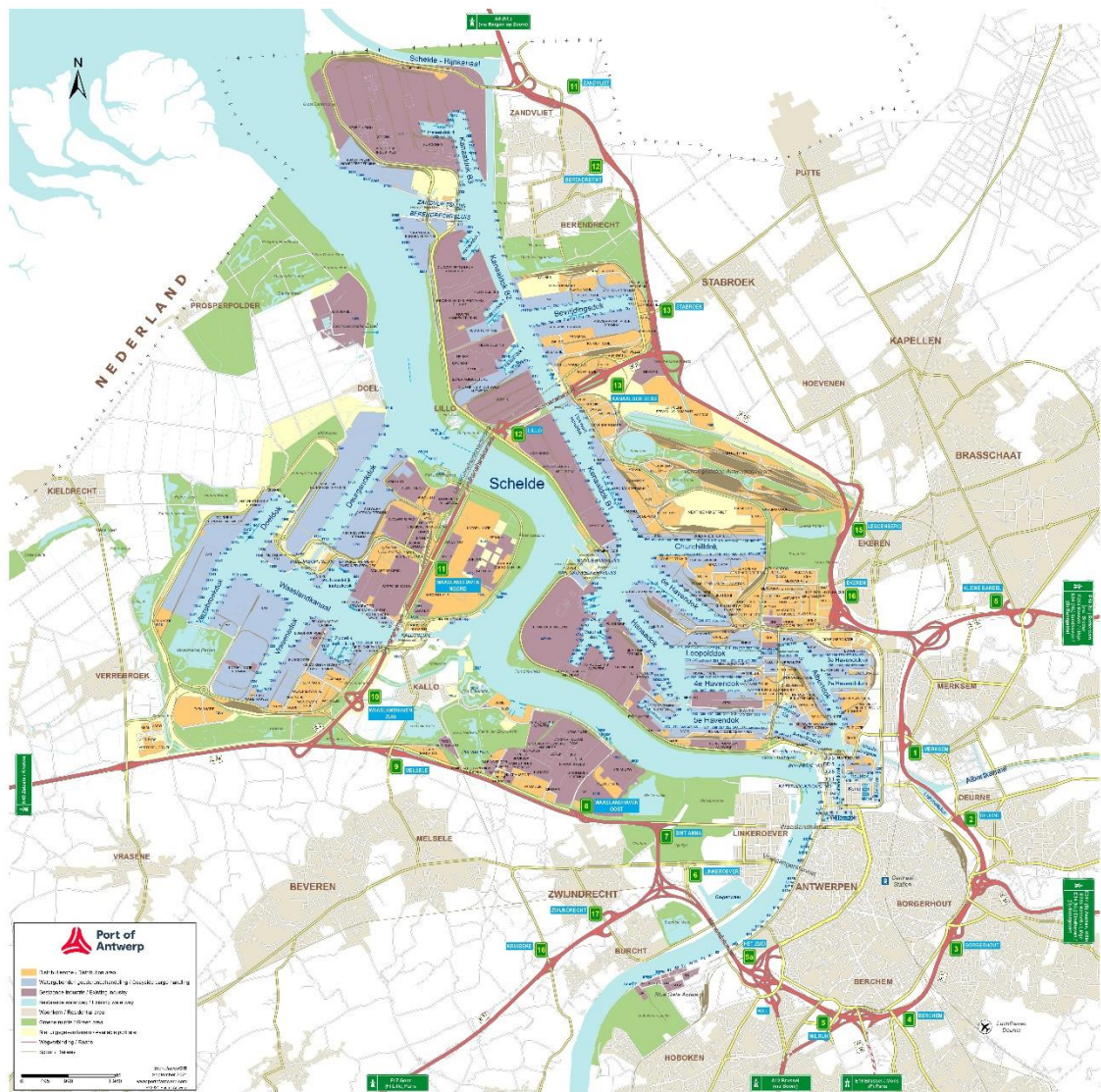
2.8. Antwerpen kikötője

Antwerpen kikötője a Schelde folyó torkolatában helyezkedik el. Belgium első, Európa második és a világ tizenharmadik legnagyobb konténer kikötője. Európa legnagyobb acélforgalmi kikötője is egyben (Lloyd's List, 2021).

15,6 méter a kikötő mélysége behajózás esetén, tehát ennél nagyobb merülésű hajók nem képesek bejutni a kikötőbe. 15,2 méter a kikötő mélysége kihajózás esetén (mint szűk keresztmetszett fontos ezekkel az értékkel tisztábban lenni), tehát ennél nagyobb merülésű hajók nem képesek a kihajózásra. Mindazonáltal az időjárási körülményeket és az ár-apály mozgást figyelembe véve, bizonyos körülmények között nagyobb merülésű hajók is képesek a be- és kihajózásra. A megfelelő mélység és merülés szinten tartása érdekében folyamatos a kotrás a folyón és a kikötőben. Évi 15 millió m³ hordalék és üledék kerül eltávolításra (deme, 2021). A kikötő összesen 169 km rakparttal rendelkezik. A kikötő öt mélytengeri konténer terminálnak ad otthont (Port of Antwerp, 2022). Az első a DP World Antwerpen Kapuja Terminál, amit 60 százalékban a DP World Antwerp Holding, 20 százalékban a COSCO, 10 százalékban a Terminal Link és 10 százalékban a Duisport Group tulajdonol. A terminál rakpartjának hossza 1660 méter és 2,8 millió TEU a kapacitása (DP World, 2021).

A második az Antwerpen Konténer Terminál. A terminál rakpartjának hossza 1000 méter, a kapacitása 1 millió TEU. A harmadik az MSC PSA Európa Terminál, amelynek területe 2,4 km². A rakpartjának hossza 3700 méter, mélysége 17 méter, 41 db daruval van felszerelve és 9 millió TEU a kapacitása. A negyedik a PSA Antwerpen Európa Terminál, melynek területe 0,72 km². A terminál rakpartjának hossza 1180 méter, a mélysége 14,5 méter, 9 daruval van felszerelve és 1,8 millió TEU a kapacitása. Az utolsó a PSA Antwerpen Nordzee Terminál, melynek területe 0,79 km², a rakpart hossza 1225 méter, a mélysége 17 méter, 14 db daruval van felszerelve és 2,6 millió TEU a kapacitása (PSA Antwerp, 2022).

24. ábra: Anwerpeni kikötő strukturája



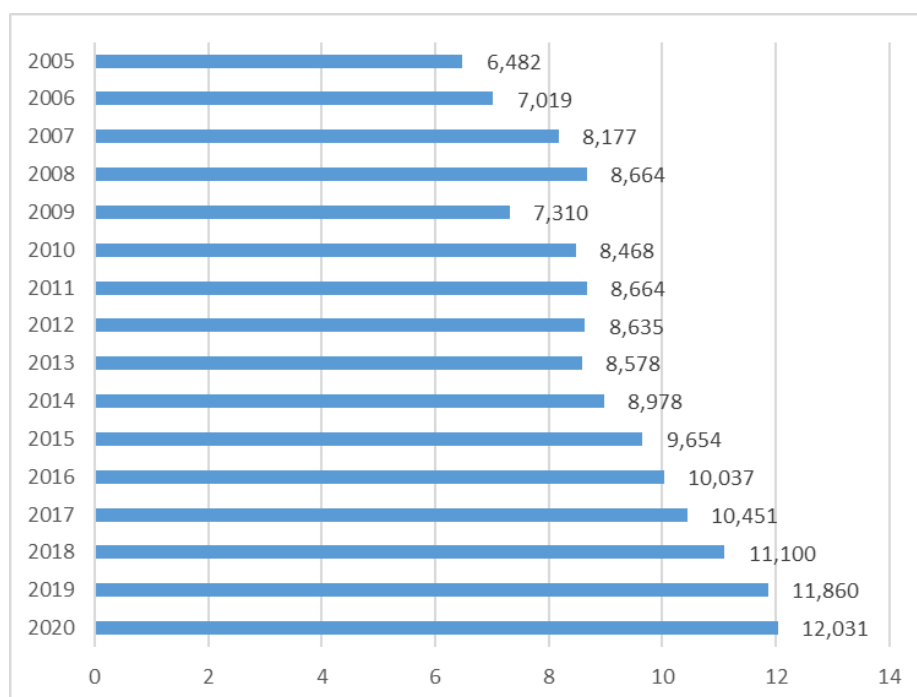
Forrás: Port of Antwerpen (2021): Public map of port-small.
https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/commerci%C3%ABLe-havenkaart_2021_0.pdf (letöltés ideje: 2022.02.02.)

Antwerpen kikötője egy tipikus „gateway” típusú mélytengeri kikötő, nagy konténer forgalommal és fejlett, jól kiépített szárazföldi elérést biztosító hátszágai kapcsolattal. A rövid távú tengeri szállítás és a feeder szolgáltatások az áruforgalom 47,9 százalékát teszik ki. Ha csak a konténer forgalmat vizsgáljuk ez az érték 38,8 százalék. A feeder szolgáltatások legnagyobb mértékben a skandináv országokra, a balti országokra és Oroszországra koncentrálnak, ami 23 db hajót jelent hetente. Az Egyesült Királyság és Írország irányába 11 db hajójárat közlekedik hetente. A kikötő elhelyezkedésénél fogva már a mediterrán térséggel is jelentős és intenzív kapcsolatot

tart fent, de a feeder szolgáltatások csak pár hajót tesznek ki hetente ennek a térségnek az irányába.

A kikötői áruforgalom a flandriai kikötők forgalmának 75 százalékát fedi le. 2020-ban a kikötő forgalma 13 655 db óceánjárót tett ki, ami 39 hajót jelent átlagosan naponta. Ezen hajók közül 580 db 10 000 TEU kapacitássalbíró nagyobb hajó volt. 2005 és 2020 között az konténer forgalom összesen 146,1 millió TEU volt. 2020-ban a konténer forgalom átlépte a 12 millió TEU értékhatárt.

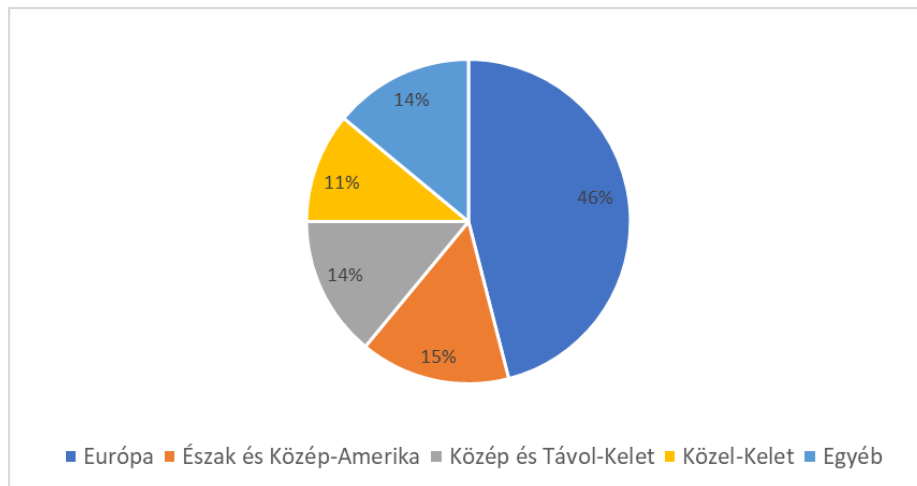
25. ábra: Antwerpeni kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)



Forrás: Antwerp Port Authority (2021): 2021 Facts & Figures. Havenbedrijf Antwerpen NV van Publiek recht. ANTWERPN 2021 REPORT.pdf (letöltés ideje: 2021.11.14.)

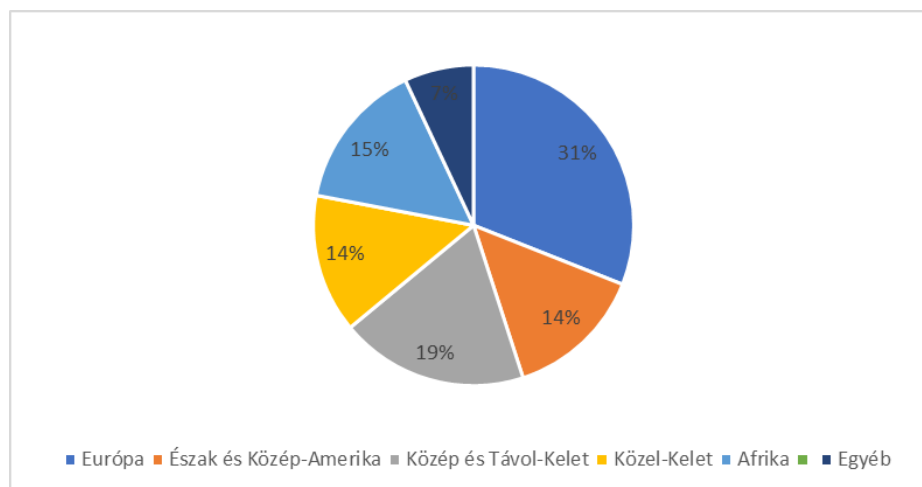
2020-ban az ömlesztett száraz áruforgalom 18,94 millió tonna volt, a folyékony ömlesztett áruforgalom pedig 69,04 millió tonna. A legjelentősebb importőr célállamok 2020-ban Európa országai jelentették 46 százalékkal, őket követte Észak- és Közép-Amerika régiói 15 százalékkal, a harmadik pedig Közel- és Távols-Kelet lett 14 százalékkal. Ugyanebben az évben az export 31 százalékból Európába irányult, 19 százalékból Közel- és Távols-Keletre, valamint 15 százalékból Afrikába.

26. ábra: Antwerpen 2020-as importkereskedelmének megoszlása kontinensenként (%)



Forrás: Antwerp Port Authority (2021): 2021 Facts & Figures. Havenbedrijf Antwerpen NV van Publiek recht. ANTWERPN 2021 REPORT.pdf (letöltés ideje: 2021.11.14.)

27. ábra: Antwerpen 2020-as exportkereskedelmének megoszlása kontinensenként (%)



Forrás: Antwerp Port Authority (2021): 2021 Facts & Figures. Havenbedrijf Antwerpen NV van Publiek recht. ANTWERPN 2021 REPORT.pdf (letöltés ideje: 2021.11.14.)

A kikötő 1047 km-es vasúthálózattal és 8 db intermodális terminállal rendelkezik. A vasúti forgalom mértéke évente átlagosan 24 millió tonna áru mozgatását jelenti. Hetente 240 db konténer járat közlekedik 20 ország és a kikötő között. A hátszágba történő vasúti szállításért 25 db szolgáltató, üzemeltető felel. A folyami szállítás forgalma 101 millió tonna árut tesz ki évente. Hetente 228 db

konténer járat közlekedik 6 ország és a kikötő között. A hátszágba történő folyami szállításért 109 db szolgáltató, üzemeltető felel. A kikötő 1000 km-es vezeték rendszerrel rendelkezik. Az ömlesztett folyékony áruk 60 százaléka ezen a rendszeren keresztül kerül továbbításra. A kikötői közút hálózat hossza 358 km. A négy intermodális továbbítási módot vizsgálva, a legjelentősebb a folyami szállítás 44 százalékban, ezt követi a közúti továbbítás 34 százalékkal, majd a vezetékeken történő szállítás 15 százalékkal és vasúton csupán az áruk 7 százaléka kerül továbbításra.

Az antwerpeni kikötő versenyképessége nagyban függ az Antwerpeni Kikötői Hatóságtól (Port of Antwerp), melynek feladata, hogy üzemeltesse a kikötőt, a vízi és szárazföldi infrastruktúrát karbantartsa és fejlessze, terveket és projekteket hozzon létre és kezelje a kikötői ingatlanokat. A kikötő fontos társadalmi, szociális hatással is rendelkezik, mert körülbelül 144 000 ember dolgozik közvetetten vagy közvetlenül a kikötő által. A Flandriában dolgozó emberek 6 százaléka és a belga emberek körülbelül 3,4 százaléka dolgozik a kikötővel kapcsolatos munkahelyen. Fontos megemlíteni az antwerpeni egyetemeket, kutatóintézeteket, amik a fejlődés, a környezetvédelem és a fenntarthatóság szempontjából nagy hatással lehetnek a kikötő életére. A kikötő közvetett és közvetlen hozzáadott értéke 18,96 milliárd EUR. (Port of Antwerp, 2021).

2.9. Le Havre

2021. június 1-től a Le Havre, Rouen és Paris kikötők egy kikötőt alkotnak HAROPA kikötő néven. A kikötő a Szajna torkolatában helyezkedik el. Európa tizennegyedik és a világ hetvenhetedik legnagyobb konténer kikötője (Lloyd's List, 2021).

17 méter a kikötő mélysége behajózás szempontjából. A kikötő 35 km-es rakparttal rendelkezik. A kikötő három fő konténer terminállal rendelkezik. Az első a Francia Terminál, melynek területe 0,71 km². A rakpart hossza 1400 m, a minimum mélység 15,3 méter és 10 db daruval van felszerelve. A második a Kikötő Óceán Terminál, amely két kikötőhellyel rendelkezik a legnagyobb konténer szállító hajók számára és 16,3 méter a maximum engedélyezett merülési mélysége. A harmadik a Normandia Terminál, melynek területe 0,72 km². A rakpart hossza 1400 méter, a maximum engedélyezett merülés itt 16,3 méter.

Le Havre kikötője „gateway” típusú kikötő, amely Franciaország legjelentősebb logisztikai központja is egyben. A „feeder” szolgáltatások a mediterrán régióba és az északi országokba irányulnak.

A 2019-es forgalom alapján közel 5400 db hajó fordult meg a kikötőben, amiből 2173 db konténerszállító, amiből 440 db 10 000 TEU kapacitás feletti kategóriájú hajó volt. A 2019-es konténer forgalom 2,79 millió TEU-t számlált. 2019-ben az ömlesztett folyékony áruforgalom 36,13 millió tonna volt, ugyanezen szám a száraz ömlesztett áruk esetében 1,22 millió tonna.

A kikötő 200 km-es vasúti sínrendszerrel rendelkezik. Hetente átlagosan 65 db vonat fordul meg a kikötőben, és több, mint 16 úti cél között teljesítenek szállítási, fuvarozási szolgáltatást. 2019-ben a kikötő vasútforgalma 0,95 millió TEU értéket tett ki. A folyami továbbítás 500 km-es útvonallal rendelkezik a Szajna mentén. A folyami forgalom 35 vízi teherszállítási kapcsolatot jelent hetente. 2019-ben a folyami forgalom 2,07 millió TEU volt. A kikötő közúthálózata 150 km hosszúságú.

A kikötő fontos társadalmi, szociális hatással is rendelkezik, mert körülbelül 30.000 ember dolgozik közvetetten vagy közvetlenül a kikötő által. A város és a kikötő fejlődése szorosan összekapcsolódik a turizmus területén is. 2019-ben 354 000 fő turista érkezett hajón a városba (HAROPA Port, 2020).

2.10. Barcelona kikötője

Barcelona kikötője a Földközi-tenger nyugati felében helyezkedik el. Spanyolország harmadik, Európa tizedik és a világ hatvannegyedik legnagyobb konténer kikötője (Lloyd’s List, 2021).

11,5 méter a kikötő engedélyezett átlagos merülése határéréke az éjszakai bejáratnál és 16 méter a déli bejáratnál. Mindazonáltal az időjárás körülményeket és az ár-apály mozgást, ami 1,25 méter átlagosan a kikötőben, bizonyos körülmények között nagyobb merülésű hajók is képesek a be- és kihajózásra. A kikötő két fő konténer terminállal rendelkezik. Az első az APM Terminálok Barcelona, amit az APM Terminálok logisztikai vállalat³⁷ üzemeltet. A terminál területe 0,81 km², a mélysége 16 méter, a rakpart hossza 1515 méter és 14 db daruval van felszerelve (APM

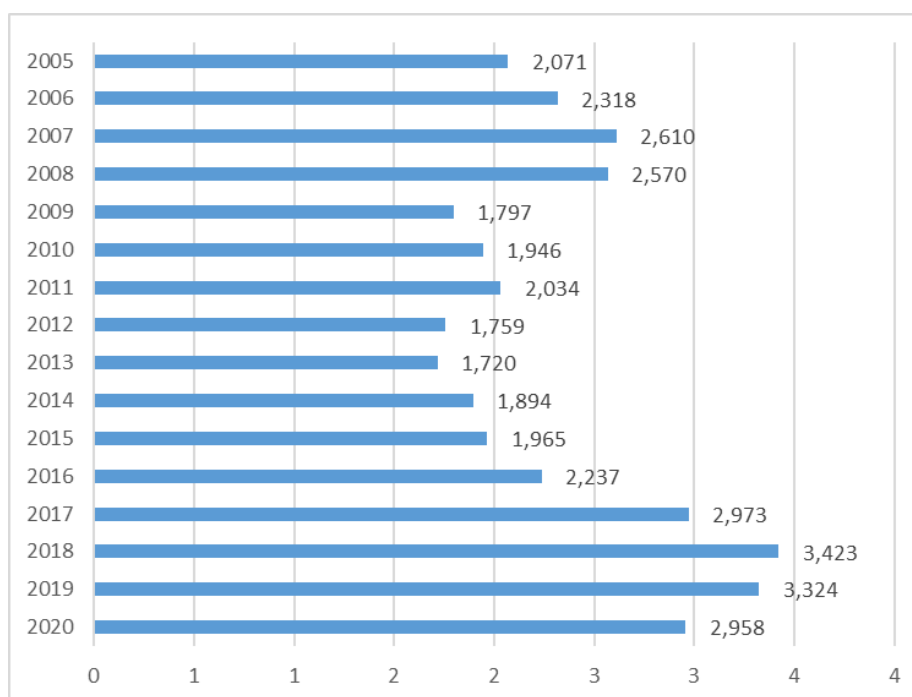
³⁷ APM Terminálok vállalat: egy holland székhelyű kikötőket üzemeltető vállalat, melyet a dán konténerszállító társaság, a MAERSK tulajdonol (APM Terminals, 2021).

Terminals, 2021). A második a BEST Terminál, amelyet a Hutchison Ports Holding³⁸ üzemeltet. A terminál területe 0,79 km², a mélysége 16,5 méter, a rakpart hossza 1500 méter és 13 db daruval rendelkezik (Hutchison Ports, 2021).

Barcelona kikötője egy „transshipment” típusú kikötő, 2020-ban a konténer forgalom 40 százalékot a tranzit kereskedelem tett ki, tehát a célállomást nem Barcelona jelentette, hanem innen került szétosztásra és továbbszállításra a konténer. A „feeder szolgáltatások” által a konténeres forgalom 32 százalékban valósult meg. Ezek a hajójáratok 21 százalékban Algéria és a kikötő között közlekedtek. Spanyolország vonatkozásában ez a szám megegyezik. A Barcelona és Törökország, illetve Barcelona és Olaszország közötti hajóforgalom is jelentős volt, a „feeder szolgáltatások” 13-13 százalékát adták (Port of Barcelona).

A barcelonai kikötő hajóforgalma 6724 db óceánjárt jelentett 2020-ban. Ennek 32 százaléka, 2164 db hajó konténerszállító volt. A konténer forgalom 2005 és 2020 között összesen 37,6 millió TEU értékben valósult meg a 15 év alatt.

28. ábra: Barcelona kikötői konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)

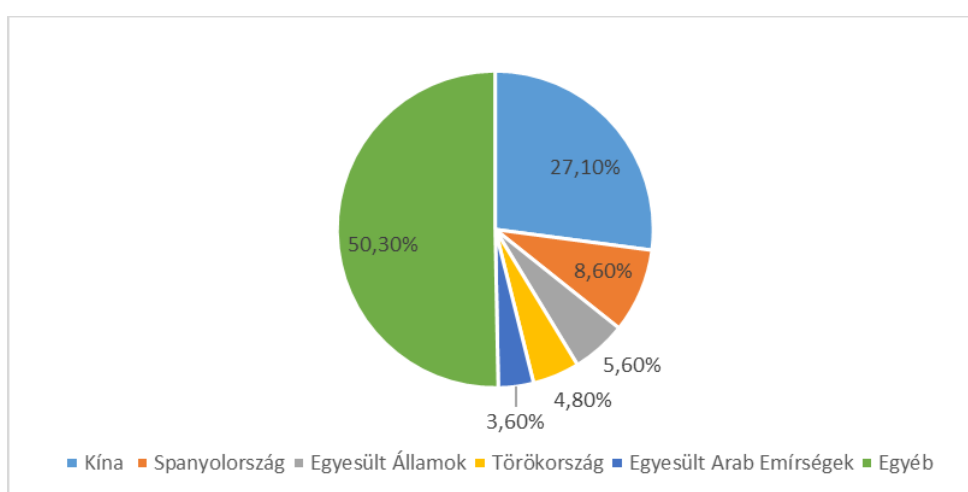


Forrás: Port of Barcelona (2021): Port of Barcelona traffic statistics. https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/a02c025b-d028-47fc-9e33-21efc96a5c17/PortBcnTraffic2020_12_en.pdf (letöltés ideje: 2021.11.17.)

³⁸ Hutchison Ports Holding: egy kikötőket üzemeltető holding társaság, amely világgazdasági szinten 26 országban és 52 kikötőben van jelen.

A 2020-as konténer forgalom 2,96 TEU volt. Az export és import eloszlás kiegyenlítettnek mondható, 50-50 százalékban jelent meg a kikötői statisztikában. 2019-ben az ömlesztette rakomány forgalom 20,1 millió tonnát ért el. Ez a szám a pandémia hatására 2020-ban 16,9 millió tonnára csökkent. A nem tranzit célú konténeres forgalom 27,1 százaléka Kínával zajlott le. További jelentős partnerek voltak még Spanyolországon belül a többi hazai kikötő, valamint Törökország, az Amerikai Egyesült Államok és az Egyesült Arab Emírségek is.

29. ábra: Nem tranzit konténer forgalom százalékos megoszlásban a főbb országok között 2020-ban (Millió TEU)



Forrás: Port of Barcelona (2021): Port of Barcelona traffic statistics. https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/a02c025b-d028-47fc-9e33-21efc96a5c17/PortBcnTraffic2020_12_en.pdf (letöltés ideje: 2021.11.17.)

Barcelona kikötőjében 29 km hosszú vasúthálózat található. Ebből 9,05 km ibériai³⁹, 4,54 km méteres, 5 km ibériai-méteres, 8 km ibériai-nemzetközi⁴⁰ és 2,25 km pedig ibériai-európai⁴¹-méteres nyomtáv. 2020-ban a vasúti konténer forgalom 269 304 TEU volt, ami csupán 9 százaléka teljes forgalomnak. Ugyanebben az évben a vasúti ömlesztett rakomány forgalom 480 584 tonnát tett ki, ami az összes forgalom 2,8 százaléka. A kikötőt egy 13 km hosszú közút rendszer hálózza be.

³⁹ Ibériai nyomtáv: Spanyolországban és Portugáliában használatban lévő 1668 mm széles vasúti sínpálya.

⁴⁰ nemzetközi nyomtáv: a világ döntő részén használatos vasúti sínpálya, melynek szélessége 1435 mm.

⁴¹ európai nyomtáv: megegyezik a nemzetközivel, 1435 mm széles a sínkorona.

A barcelonai kikötő versenyképessége nagyban függ a Barcelonai Kikötői Hatóságtól (Port de Barcelona), melynek feladata, hogy üzemeltesse a kikötőt, a vízi és szárazföldi infrastruktúrát karbantartsa és fejlessze, terveket és projekteket hozzon létre és kezelje a kikötői ingatlanokat (Port of Barcelona Authority, 2021). A kikötő fontos társadalmi, szociális hatással is rendelkezik, mert körülbelül 32 000 ember dolgozik közvetetten vagy közvetlenül a kikötő által, ami a katalóniai munkaerőpiac 1 százaléka (Port of Barcelona, 2020). Fontos megemlíteni a barcelonai egyetemeket, kutatóintézeteket, amik a fejlődés, a környezetvédelem és a fenntarthatóság szempontjából nagy hatással lehetnek a kikötő életére. A város és a kikötő fejlődése szorosan összekapcsolódik a turizmus területén is. 2019-ben 4 628 622 turista érkezett hajón a városba, azonban a pandémia miatt ez a szám 2020-ben csak 857 966 turista volt, ami egy 80 százalékpontos csökkenést jelent. A kikötő bruttó hozzáadott értéke 2,291 milliárd EUR, ami Katalónia bruttó hozzáadott értékének az 1,4 százaléka (Port de Barcelona, 2021).

2.11. Marseille kikötője

Marseille kikötője a Földközi-tenger nyugati medencéjében a Rhone folyó torkolatában helyezkedik el. Konténeres forgalma globális szinten nem jelentős, helyette az ömlesztett rakomány és az utas forgalom a meghatározó.

A keleti kikötő déli bejáratának engedélyezett merülési mélysége csupán 8,7 méter, az északi bejáratnál már jobb a helyzet; 15 méter. A nyugati kikötő kotrott csatornájának merülése mélysége 22,25 méter, de ezt folyamatosan kotorni szükséges. Mindazonáltal az időjárási körülményeket és az ár-apály mozgást figyelembe véve, bizonyos körülmények között nagyobb merülésű hajók is képesek a be- és kihajózásra. A megfelelő mélység és merülés szinten tartása érdekében folyamatos a kotrás a kikötőben (Port of Marseille Fos, 2021). A kikötő három konténer terminálnak ad otthont. Az első a Med Terminál Európa, melynek területe 0,90 km², a mélysége 10- 11,2 méter, a rakpart hossza 1000 méter és 4 db daruval van felszerelve. A második a Mediterrán Terminál, aminek a területe 0,89 km², a mélysége 15-16 méter, a rakpart hossza 1900 méter és 8 db daruval rendelkezik. Az utolsó a Seayard Terminál. Területe 0,52 km² a mélysége 15-16 méter, a rakpart hossza 860 méter és 6 db daruval van szerelve (Marseille Fos, 2021).

Marseille kikötője egy „gateway” típusú kikötő is lehet, kiváló földrajzi elhelyezkedése és relatív nagy hátországa miatt. Mindazonáltal a klasszikus „transshipment” jellemzőket is magában hordozza, mint mediterrán térség egyik gyűjtő-elosztó kikötője.

2020-ban az éves konténer forgalom 1,3 millió TEU volt. Ugyanebben az évben a száraz ömlesztett rakomány forgalom 9,9 millió tonna volt. A folyékony ömlesztett áruforgalom a legjelentősebb a kikötőben, ami 2020-ban 40,7 millió tonna kereskedelmi tevékenységet jelentett. Ezen belül is kiemelkedik a nyers olaj forgalom, ami közel 50 százalékát teszi ki ennek a kategóriának.

A három fő intermodális módot vizsgálva azt mondhatjuk, hogy az áru valamivel kevesebb, mint 80 százaléka közúton kerül továbbításra. 15 százalékban vasúton történik az árucseré, ami évente 7 millió tonna árut jelent, és hetente 150 db vonatot indítanak megrakodva. 6 százalékban pedig folyami úton valósul meg az áru továbbítás, ami 3 millió tonna árut tesz ki évente. A klasszikus intermodális lehetőségek mellett a kikötő fejlett vezeték rendszerrel rendelkezik, mivel az áruforgalom nagyobb részét a folyékony ömlesztett rakománya jelenti.

A marseille-i kikötő versenyképessége nagyban függ a Kikötői Iroda (Port of Marseille Fos) munkájától, melynek feladata, hogy üzemeltesse a kikötőt, a vízi és szárazföldi infrastruktúrát karbantartsa és fejlessze, terveket és projekteket hozzon létre és kezelje a kikötői ingatlanokat (Harbour Master’s Office, 2021). A kikötő fontos társadalmi, szociális hatással is rendelkezik, mert körülbelül 41 500 ember dolgozik közvetlenül vagy közvetlenül a kikötő által (Port of Hamburg, 2020). Fontos megemlíteni a marseille-i egyetemeket, kutatóintézeteket, amik a fejlődés, a környezetvédelem és a fenntarthatóság szempontjából nagy hatással lehetnek a kikötő életére. A város és a kikötő fejlődése szorosan összekapcsolódik a turizmus területén is. 2019-ben több, mint 1 861 000 turista érkezett hajón a városba, azonban a pandémia miatt ez a szám 2020-ban már csak 127 833 főt tett ki, ami több mint 90 százalékpontos csökkenést jelentett (Marseille Fos, 2021).

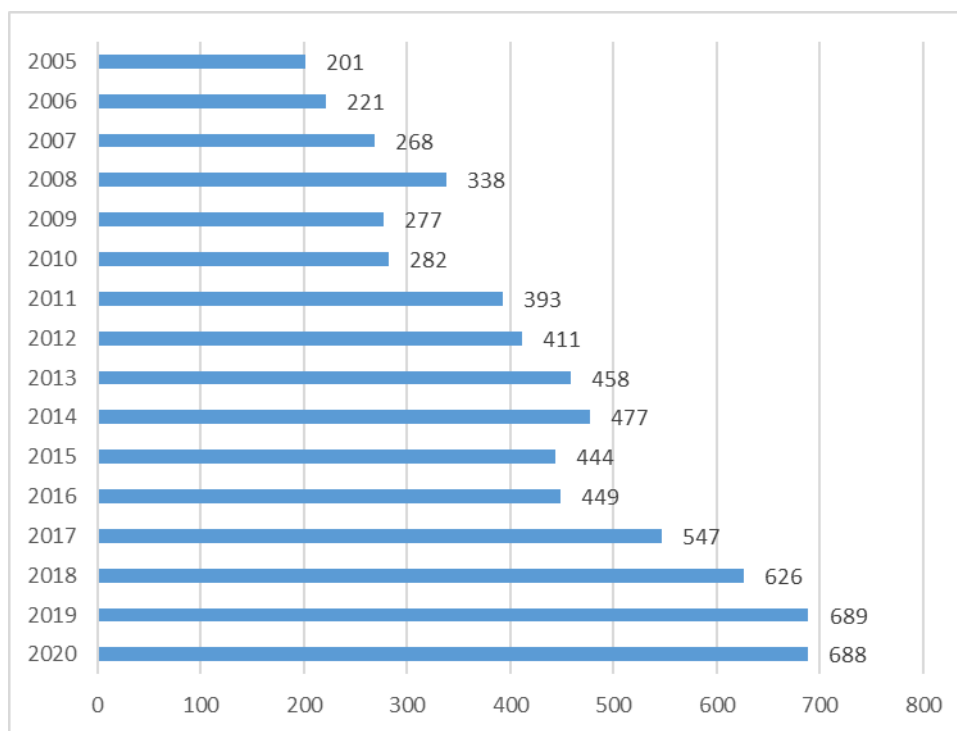
2.12. Trieszt kikötője

Trieszt kikötője az Adriai-tenger északi részén helyezkedik el. Olaszország legforgalmasabb kikötője és meghatározó logisztikai csomópontja egyben a második nagy nyertese a 2004-es bővítésnek. Trieszt is egy szűk földnyelven keresztül zárta el

a tengert a szlovén hátszágtól, ugyanakkor a volt olasz-jugoszláv határ Trieszt városát is elzárta a gazdasági, kereskedelmi prosperitástól.

A kikötő szűk keresztmetszetet jelentő mélysége ebben az esetben értelmezhetetlen, mivel a kikötő természetes mélysége⁴² 18 méter. A kikötő legforgalmasabb terminálja a Trieszt Tengeri Terminál. Az engedélyezett mélysége 18 méter, a rakpart hossza 770 méter, 7 db daruval van felszerelve és 900 000 TEU a kapacitása. 2005 és 2020 között a terminál konténer forgalma 7,15 millió TEU volt. 2020-ban 687 921 TEU éves forgalmat bonyolított le. A terminált 5 vasúti sínpár szolgálja ki, amik egyenként 600 méter hosszúak (Trieste Marine Terminal, 2021).

30. ábra: Trieszt kikötői konténer forgalma 2005 és 2020 között (1000 TEU)



Forrás: Trieste Marine Terminal (2021): Statistics: yearly trend 2004-2021 in TEU. https://www.trieste-marine-terminal.com/sites/default/files/attachment/Statistics%20-%20History%202004-2021_1.pdf (letöltés ideje: 2021.11.29.)

A trieszti kikötő típusának meghatározása nem egyszerű. Csekély konténer forgalma „transshipment” jellegét erősítené, ugyanakkor nem jellemzőek a kikötőre a

⁴² természetes merülés: a kikötő nem folyótorkolatban helyezkedik el és nincs egy olyan kiépített kikötői infrastruktúra, ahol például egy móló segítségével bejáratot hoznak létre, ebben az esetben szűk keresztmetszeti mélység helyett természetes mélységről beszélhetünk.

„feeder szolgáltatások”. Relatív kis hátországgal rendelkezik, de mégis ezen keresztül zajlik le az áruforgalom döntő része.

A kikötői áruforgalom körülbelül felét a folyékony ömlesztett rakomány adja, amit szinte 100 százalékban az importból fedez (Porto Trieste, 2021). A trieszti kikötőnél is várható a kínai térnyerés lehetősége, azonban erre még nem került sor. Ezzel szemben a német HHLA logisztikai vállalat a kikötő logisztikai fejlesztésében 50,1 százalékos részesedést vásárolt (The Diplomat, 2020).

2.13. Fiume kikötője

Fiume vagy másnéven Rijeka kikötője az Adriai-tenger észak-keleti medencéjében helyezkedik el. Horvátország és a térség, beleértve Magyarországot is, egyik legfontosabb kikötője.

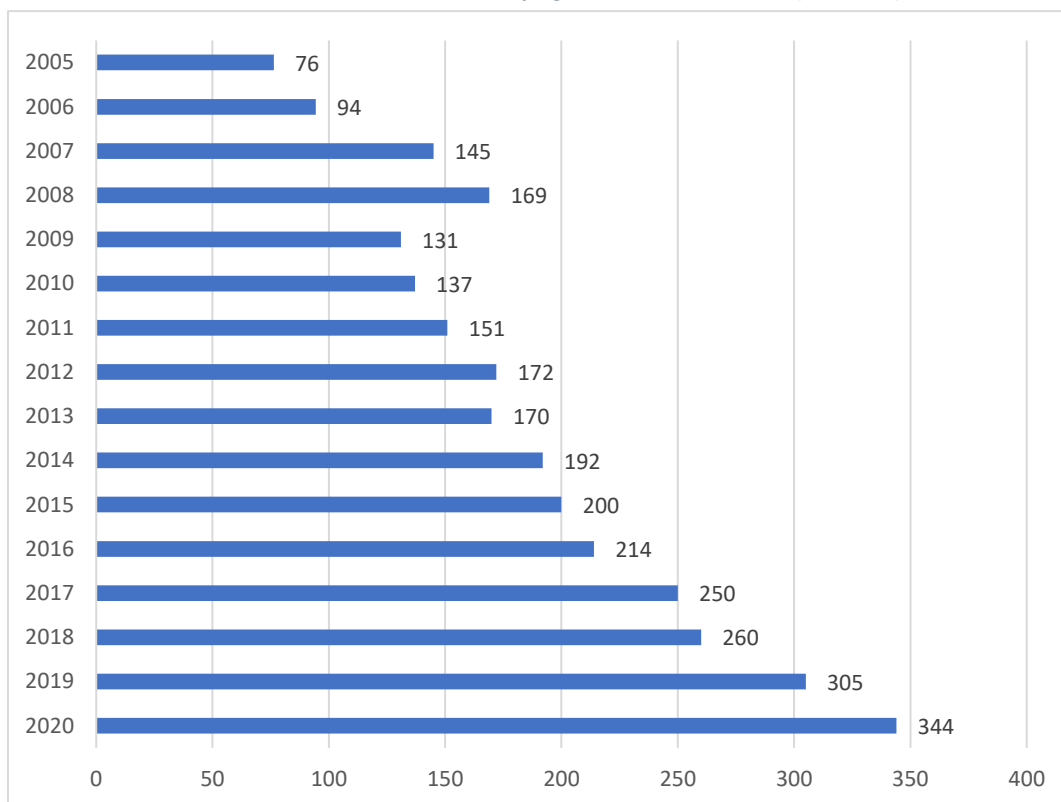
A kikötő több terminállal rendelkezik, de jelenleg egyetlen konténer terminál működik; az Adria Kapuja Konténer Terminál, mely 2 db kikötőhellyel rendelkezik. Az első mélysége 11,7 méter, a rakpart hossza 300 méter. A második mélysége 14,88 méter, a rakpart hossza 326 méter. A terminál 4 db daruval van felszerelve és 600 000 TEU a kapacitása. 51 százalékban az ICTSI Inc.⁴³ üzemelteti, 49 százalékban pedig a kikötői hatóság. Másik fontos terminálja az Ömlesztett Rakomány Terminál Bakar. A terminál mélysége 18 méter és maximum 300 méter hosszú hajók használhatják (Luka Rijeka, 2021).

Jellegét tekintve „Transshipment” és „gateway” típusú kikötő is egyszerre, mert kicsi a konténer forgalma a hinterland irányába, és az áruforgalom legnagyobb részét az alacsony hozzáadott értékű nyersanyagok teszik ki.

A konténer forgalom 2005 és 2020 között 3 millió TEU volt. 2020-ban 344 091 TEU kereskedelem fordult meg a kikötőben. Ugyanakkor a tendenciából látszik, hogy a forgalom évről évre nő, mivel 1 év alatt sikerült elérni a korábbi 15 éves teljesítmény 10 százalékát.

⁴³ ICTSI Inc.: International Container Terminals Services, egy globális kikötő üzemeltető vállalat, melynek központja a Fülöp-szigeteken található Manilában (ICTSI Inc, 2021).

31. ábra: Fiume kikötő konténer forgalma 2005-2020 között (1000 TEU)

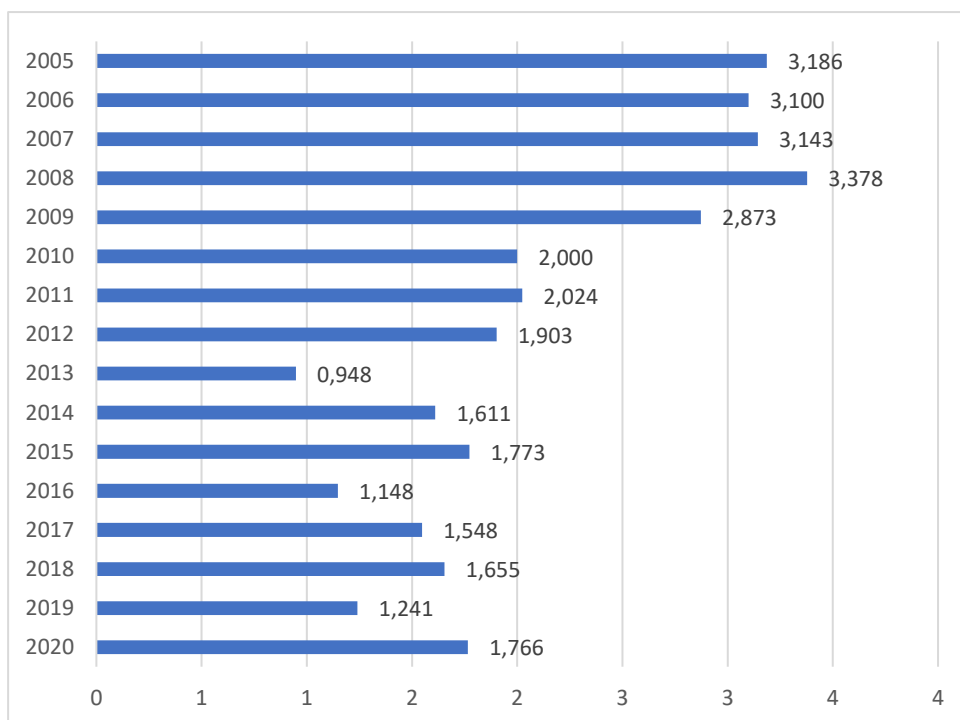


Forrás: Port of Rijeka (2021): Throughput statistics.

<https://www.portauthority.hr/en/traffic-statistics/> (letöltés ideje: 2021.11.21)

A folyékony és száraz áru forgalma 2005 és 2020 között 178,6 millió tonnát tett ki. 2020-ban 13,6 millió tonna áru ment át Fiumén. A legtöbb kikötőnél a 2009-2010-es év jelentette a mélypontot az áruforgalom alakulásában, Fiume kikötőjénél ez azonban eltér, itt a mélypont a 2011-2014-es időszakra tehető. Az ömlesztett rakomány forgalom 2005-től csökkenő tendenciát mutat. 2020-ban 1 765 777 millió tonna volt a forgalom ebből az árutípusból.

32. ábra: Fiume kikötő ömlesztett rakomány forgalma 2005 és 2020 között (Millió tonna)



Forrás: Port of Rijeka (2021): Throughput statistics.

<https://www.portauthority.hr/en/traffic-statistics/> (letöltés ideje: 2021.11.21)

A kikötő vasút és közút hálózata csatlakozik a legfontosabb transzeurópai útvonalakhoz. A fiumei kikötő versenyképessége nagyban függ a Rijekai Kikötői Hatóság munkájától, melynek feladata, hogy üzemeltesse a kikötőt, a vízi és szárazföldi infrastruktúrát karbantartsa és fejlessze, terveket és projekteket hozzon létre és kezelje a kikötői ingatlanokat. Fontos megemlíteni a fiumei egyetemeket, kutatóintézeteket, amik a fejlődés, a környezetvédelem és a fenntarthatóság szempontjából nagy hatással lehetnek a kikötő életére (Trieste Marine Terminal, 2021). A tengerészet iránti érdeklődést csak tovább erősíti a városban, a volt Fiumei Kormányzóság épületében működő a Fiumei Horvát Tengeremelléki Tengerészeti és Történelmi Múzeum, amely nagyon sok magyar nyelvű és magyar vonatkozású kiállított tárgyat, hajózási emléket, dokumentumokat, korabeli kereskedelmi statisztikákat is a nagyközönség elé tár.

2.14. Pireusz kikötője

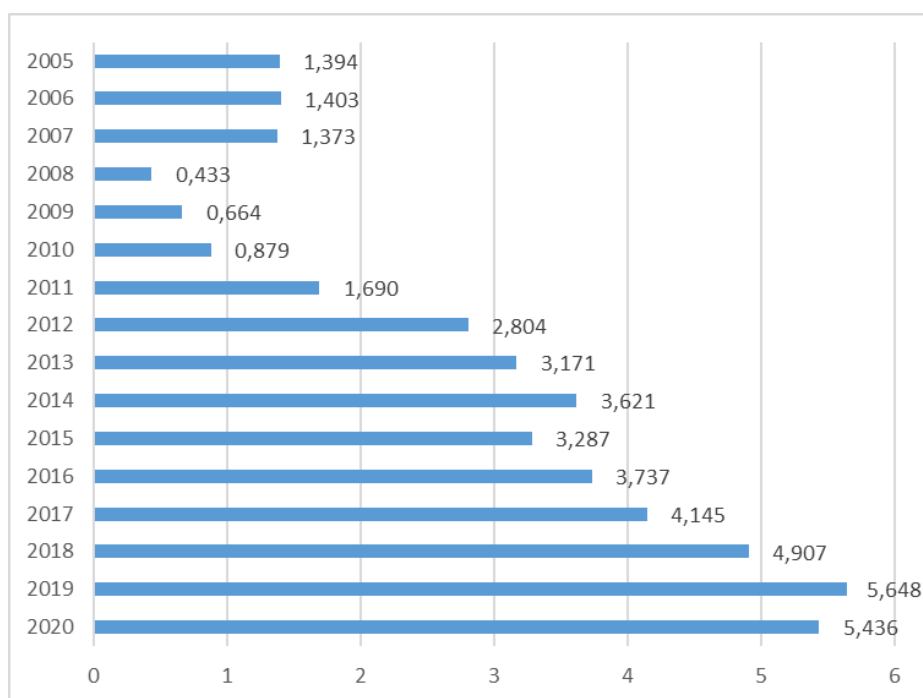
Pireusz kikötője a Földközi-tenger kelti medencéjében helyezkedik el. Görögország első, Európa negyedik és a világ huszonhatodik legnagyobb konténer kikötője (Lloyd's List, 2021).

23 méter a kikötő szűk keresztmetszeti merülése, tehát ennél nagyobb merülésű hajók nem képesek behajózni a kikötőbe, de ennél nagyobb merülésű óceánjárók jelenleg nincsenek forgalomban. A megfelelő mélység és merülés szinten tartása érdekében folyamatos a kotrás a kikötőben. A kikötő kettő konténer terminállal rendelkezik. Az első a PPA Konténer Terminál móló I, amit a Pireuszi Kikötői Hatóság üzemeltet. A mélysége 18 méter, a rakpart hossza 1150 méter 9 db daruval van felszerelve, éves kapacitása 1,1 millió TEU (PPA, 2021). A második a Pireusz Konténer Terminál, ami a PCT Single Member S.A. vállalat üzemeltet. A terminál két mólóra osztható. Az II-es móló mélysége 15,5-16,5 méter, a rakpart hossza 1485 méter és 18 db daruval van felszerelve. A III-as móló mélysége 18,5-19,5 méter, a rakpart hossza 1362 méter és 13 db daruval van felszerelve (PCT, 2021).

Pireusz kikötője egy „transshipment” típusú kikötő, nem rendelkezik jelentős hátszági kapcsolattal, a hiányos észak-déli balkáni infrastruktúra miatt. Az Földközi-tenger középső és keleti része, illetve a Fekete-tenger térsége számára fontos elosztó központ, ezért a „feeder” szolgáltatások nagymértékben erre a kikötőre koncentrálnak. Ez annak is köszönhető, hogy a Szezei-csatorna után, az első jelentős európai kikötő Pireusz.

A konténer forgalom 2005 és 2020 között összesen 44,5 millió TEU volt. A 2020-as konténer forgalom 5,5 millió TEU-t tett ki, ami mindenképpen a gyökersen megváltozott európai konténeres szállítási struktúrának köszönhető.

33. ábra: Pireuszi kikötő konténer forgalma 2005 és 2020 között (Millió TEU)



Forrás: CEIC, <https://www.ceicdata.com/en/indicator/greece/container-port-throughput>, saját szerkesztés

A pireuszi kikötő vasúti infrastruktúrájának és forgalmának üzemeltetésért az Ocean Rail Logistics vállalat felel, ami a COSCO Hajózási Vállalat egyik leányvállalata. A teher vasútforgalom körülbelül 32 db vonatot tesz ki hetente. A forgalom évről évre szignifikánsan nő, mivel a pireuszi kikötőt használva 6-7 nappal gyorsabban jut el az áru Közép-Európa országaiba, mint az északi kikötőkön keresztül (Papatolitos, 2021). A pireuszi kikötő versenyképessége nagyban függ a Pireuszi Kikötői Hatóság munkájától, melynek feladata, hogy üzemeltesse a kikötőt, a vízi és szárazföldi infrastruktúrát karbantartsa és fejlessze, terveket és projekteket hozzon létre és kezelje a kikötői ingatlanokat. A Hatóság mellett van egy fontosabb szereplő is, amely nagyobb befolyással bír a kikötő életére; a COSCO Shipping⁴⁴ (COSCO Shipping, 2021). A vállalat 2016-ban kötött szerződést a görög kormánnyal, aminek értelmében 51 százalékos tulajdonrészt vásárolt a pireuszi kikötőben. A megállapodás szerint, ha a COSCO Shipping 2021-re 340 millió eurós infrastrukturális fejlesztést hajtott volna végre, akkor további 16 százalékos részesedést kapott volna. A szerződésben meghatározott befektetés mértéke nem haladta meg a görög kormány

⁴⁴ COSCO Shipping: egy kínai, tengeri teherszállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalat, melynek székhelye Shanghajban található.

által kívánt mértéket, azonban 2021-ben átütemezték a 2016-os szerződést. A görög kormány megengedte további 16 százalék tulajdonjog vásárlását, ezzel 67 százalékban birtokolja jelenleg is a vállalat a kikötőt, továbbá 5 év haladékot kapott a kormánytól, hogy teljesítse az 2016-ban meghatározott befektetéseket. A COSCO Shipping által végrehajtott beruházással a kínai gazdasági térnyerés egyik fő helyszíne lett a pireuszi kikötő Európában (The Maritime Executive, 2021). A város és a kikötő fejlődése szorosan összefonódik a turizmus területén is. 2019-ben 17,4 millió turista érkezett hajón a városba, azonban a pandémia miatt ez a szám 2020-ben minimálisra csökkent (Port of Piraeus, 2020).

3. OBOR – EGY ÖVEZET, EGY ÚT

Egy Övezet, Egy Út⁴⁵ a kínai beszerzési és kereskedelmi útvonalak újragondolásából fakadó gazdaságföldrajzi fogalom, amely sok vitát, várakozást, támogató és ellenérdekelt felet szerzett magának 2012-2013 óta. Az évszám fontos, mivel az Amerikai Egyesült Államok által kigondolt Csendes-óceáni Partnerség (Transpacific Partnership, TPP) ellensúlyozására alkotta meg Kína ezt a stratégiát (Engelberth & Sági, 2017). Mindemellett azonban befektetett dollár milliárdokat is jelentett a Shanghai – London közötti megarégióra, vagyis három kontinensre kiterjedő gazdasági övezetre vonatkozóan.

Új Selyemútnak is hívják, azaz The New Silk Road-nak. A szakirodalomban többször megtalálható még a The Belt and Road Initiative. Ez a dolgot következetesen Egy Övezet Egy Útnak, azaz One Belt One Road (innen az OBOR rövidítés) fogja hívni ezt a komplex infrastrukturális elképzelést.

3.1. Az OBOR útvonal politikai, szervezeti és jogi keretrendszere

A politikai keretek jelentik a kezdeményezés kapcsán felmerülő promóciós feladatokat, a technikai segítségnyújtást továbbá az infrastrukturális hálózat és az építkezések finanszírozását (UN ESCAP, 2019).

A fő irányelveket tartalmazzák:

- Jövőkép és Cselekvés a Selyemút Gazdasági Övezet és a 21.századi Tengeri Selyemút Megépítésének Előmozdítására.
- Kína-Európa Vasúti Konstruktív és Fejlesztési Terv (2016-2020).
- Általános Vámigazgatás, Kína, „Egy Út Egy Övezet Kezdeményezés”, 16 vámmal kapcsolatos intézkedés.

Az együttműködés jogi keretrendszere különböző jogi eszközöket (továbbiakban Szerződések) foglal magába a folyosó mentén (akár regionálisan is felmerülő) jogi kérdések kezelésére.

Ilyen többek között: (UN ESCAP, 2019).

⁴⁵ Feltehetnénk úgyis a kérdést: „a Föld népességének 70 százalékát, a globális GDP 55 százalékát, és a bizonyított tartalékként meglévő energiahordozók 75 százalékát magába foglalja (Lechmacher, 2015). Mi az?”

- OSJD Megállapodás a Kombinált Szállítás Szervezeti és Működési Szempontjainak Kommunikációjáról.
- Megállapodás a Kínai, Fehéroroszországi, Németországi, Kazahsztáni, Mongóliai, Lengyelországi és Oroszországi vasutak között a Kína-Európa konténerblokk-vonatokkal kapcsolatos további együttműködésről.
- Egységes CIM/SMGS futárlevél.
- OBOR/BRI kétoldalú megállapodások országokkal és regionális csoportosulásokkal (pl. kétoldalú megállapodások a vámhatóságok között továbbá az EU és Kína közti összeköttetési platform létrehozásáról szóló egyetértési nyilatkozat).

Ezen kívül született számos egyéb megállapodás a gazdasági folyosón való áthaladás megkönnyítésére, többek között (UN ESCAP, 2019):

- JSC United Transport and Logistics Company – Eurázsiai Vasúti Szövetség (UTLC-ERA) amelynek résztvevői a következők: JSC Russian Railways, a National Union Belarussian Railway, és a JSC National Company Kazakhstan Temir Zholy.

A fentiek alapján látható, hogy mint az OBOR program egészének a NELBEC-nek (Új Eurázsiai Híd) is jellegzetessége, hogy a gazdasági folyosó mentén nincsen formális átfogó megállapodás, mely az egész gazdasági folyosó egészét kezelné, hanem olyan megállapodások felelősek a folyamatok operacionalizálásáért, mint a fent említettek. Peking egyértelműen a központi koordinátor szerepében próbál elhelyezkedni.

3.2.A gazdasági folyosó kereskedelmi volumene a NELBEC-en:

A Kína-Európa Railway Express sikerét a megnövekedett áruajták száma is jól példázza a United Transport and Logistics Company, az Eurasian Railway Alliance vezérigazgatója Alexei Grom szerint. A társaság üzemeltetési adatbázisa alapján 336.500 TEU árumennyiséget szállítottak le a 2021 első félévében, ami egy majdnem 50 százalékos növekedést jelent az azt megelőző év azonos periódusához képest (Xinhua, 2021). 2011 óta a NELBEC vonalain folyó kereskedelem volumene évente 100-150 százalékos növekedést ér el, habár ezek a számok továbbra is csak töredékrészt képezik a XXI századi tengeri selyemúton leszállított áruk

mennyiségének (érdemes itt is megjegyezni: egy átlagos ULCC konténer szállító hajó teljesítménye 18 000 - 21 000 TEU).

Az Új Eurázsiai Hídon leszállított áruk értékét nehéz felbecsülni lévén, hogy hivatalos adat ezekről nem elérhető. Sajtóértesülések szerint 2016-ban a négy legnagyobb EU - Kína közötti vasúti fuvarozást végző kínai logisztikai központ (Chengdu, Chongqing, Zengzhou és Suzhou) összesen 20,8 Milliárd USD értékben szállított át árut a kereskedelmi partnerek között (Jakóbowsk, et al., 2018).

Napjainkban a legmeghatározóbb útvonal a Kazahsztánon és Oroszországon keresztülmenő Új Eurázsiai Híd, amely a kínai-kazah határtól indul Alashankou-Dostyk határállomásoknál, és Lengyelországnál lép be az Európai Unió területére (Wang & Yau, 2018). A kutatás során vett 2017-es bázisévben körülbelül 253 ezer TEU áruforgalmat bonyolítottak le ezen a gazdasági folyosón, mely nagyjából 1460 ezer tonnányi rakománynak felel meg. Ez a mennyiség az egész 2017-es évben lebonyolított Kína – EU - Kína szárazföldi (nem tengeri) kereskedelem 83,5 százalékát teszi ki (Jakóbowsk, et al., 2018).

A XXI. század rohamosan fejlődő világában a kereskedelem és a gazdaság szempontjából talán legfontosabb aspektus maga az időtényező. Többek között ezen a téren is a NELBEC útvonala minősül a leghatékonyabbnak. Ami ezt a fajta szállítási módot legnagyobb mértékben befolyásolhatja, azok a különböző határátlépéseknél esedékes vám- és átrakodási folyamatok, itt leginkább a szállítmány átvizsgálásáról, átrakodásáról, illetve eltérő vasúti nyomtáv váltásáról beszélhetünk.

Az EU - Kína vasúti fuvarozási piac dinamikus fejlődése az úgynevezett „blokkvonat” modelljén alapszik, amely jelentősen csökkenti a szállítási időt. A konténereket a beléptető terminálon gyűjtik (ez valamelyik végpontot jelenti), majd közösen szállítják őket célállomásokra. Ez a fajta csoportosítás jelentősen gyorsítja a szállítás folyamatát (egyenkénti konténerek leszállítása helyett), mert lehetővé teszi az üzemeltetők számára a szállítások folyamatban való szervezését, illetve a vámkezelési eljárásokat, továbbá hozzájárul a kiszámíthatóság megnövekedéséhez és a kocsik gyorsaságához is.

A NELBEC útvonalon egy szerelvény kapacitása körülbelül 40 FEU (1 FEU egyenlő 2 TEU mértékegységnyi konténerrel) leszállítására elég. Azaz 80 TEU kapacitásról beszélhetünk. A nyomtávkülönbségek miatt a határállomásokon a konténereket megfelelő platóskocsikra helyezik át. A végfelhasználónak általában

intermodális (több közlekedési eszközt igénybe vevő) megoldást kínálnak, mielőtt azokat közvetlenül tovább szállítanák végső állomásukhoz közúton.

Versenyelőnyüknek köszönhetően az EU - Kína kereskedelemben elenyésző számú szerelvényen és tesztvonatokon kívül az összes rendszerint közlekedő járat a NELBEC útvonalakat használja. Ugyanakkor az érdekelt felek esetében mind az európai, kínai mind az OBOR programhoz csatlakozni kívánó egyéb államok oldaláról erős törekvések jelentkeznek az alternatív útvonalak kidolgozására is (Jakóbowsk, et al., 2018).

Jelenleg kétféle vasúti kocsit kínál a piac a szállítmányozásra: az úgynevezett magánvonatot és „közös” /nyilvános vonatot. A magánvonat egy adott ügyfélnek szállít, gyakran rendszeres vasúti járat formájában. A 40 FEU-s rakományméret/kapacitás miatt ezt a fajta szállítási módot elsősorban a nagy multinacionális cégek veszik igénybe. A közös/nyilvános vonatok előre egyeztetett időpontokban utaznak, és egyenkénti konténerek leszállítására hivatottak. Ennek szállítási formának hatékonyságát tekintve azonban magasabb a kockázata, mivel a szerelvény kapacitását adott esetben nem tudják teljes egészében kihasználni.

3.3. Az infrastruktúra regionális szintű jellemzése – EAEU

Az elmúlt nyolc év során megnyílt EU – Kína közötti gazdasági folyosókon keresztül a kereskedelmi forgalom a lehető legegyszerűbb megoldásokkal, vagyis a már legnagyobb kapacitással, legjobb infrastruktúrával és legkedvezőbb jogszabályi feltételekkel rendelkező közlekedési folyosókon bonyolódik le. A továbbiakban a határátlépések egészen a Schengeni övezetig (ez jellemzően Lengyelország valamelyik Fehéroroszországgal határos állomása határáig) nem jelentenek különösebb plusz költség- vagy időtényezőt, mivel az útvonal által érintett országok mindegyike; Kazahsztán, Oroszország és Fehéroroszország az Eurázsiai Gazdasági Unió (Eurasian Economic Union: EAEU) tagországai.

Az Új Eurázsiai Híd szállítási útvonalai közlekedés-infrastruktúra tekintetében három nagyobb egységre tagolhatók. Az európai és kínai végpontok közti nagyjából 10 000 kilométeres távolságot az EAEU, ezen belül Kazahsztánon, Oroszországon és Fehéroroszországon keresztül kell megtenni. A térség általános jellemzője, hogy igen fejlett vasúti infrastruktúrával rendelkezik valamint, hogy a posztszovjet köztársaságokban majdnem az összes szállítási mód közül 80 százalékos részaránnyal

a vasút éri el messze a legmagasabb értéket. Ennek oka a rendkívül alulfejlett közúti infrastruktúrában és a nagy távolságokban keresendő (Bucsky, 2021).

Az Európai Unió és a Kínai Népköztársaság közti távolság vasúti pályáit két fő nyomtávtypus alkotja. A volt Szovjetunió területén a kínaitól és európaiktól (1435 mm) eltérő szovjet standard 1520 mm-es nyomtáv halad végig, amely két fő határátkelési pontnál állítja logisztikai probléma elé a közreműködő államoka; értelemszerűen a volt Szovjetunió területére való be- és kilépéskor.

A Kazahsztánba való belépés nagy átlagban sok időt, körülbelül két napot vesz igénybe. A NELBEC fő áthaladási útvonalát jelentő Alshankou-Dostyk állomásokon való hatéreltlépés még egy ennél is hosszabb minimum két napos átkelési procedúrát jelent, ami leginkább a határállomás „bottle-neck” pont jellegéből adódik. Ez utóbbi annyit tesz ki, hogy az áthaladó áruforgalom nem oszlik meg egységesen, lévén, hogy kevés határállomásnál áll rendelkezésre a komplexebb átrakodási műveletekhez szükséges infrastruktúra. Ez utóbbi összesen két lehetséges határeltlépőre szűkíti le a lehetőségeket, mely egy hosszabb határeltlépéshez szükséges időt generál (Transport Decision ESCAP, 2018).

A határeltlépés feltételeit az SMGS, illetve több bilaterális egyezségben határozta meg a két ország kormányai, közlekedési minisztériumai és ezeken felül az érintett közlekedési szervek.

Az OSJD szabályzat alapján a nyomtávcsere a „fogadói oldalon” elhelyezkedő határállomásnál történik a nemzetközi standard nyomtávról (1435 mm) a Kazahsztánban is használatos, posztszovjet országokra jellemző ún. Russian standard-re (1520 mm). A két határállomás Alshankou (Kína) és Dostyk (Kazahsztán) közti 12 km-s szakaszon mindkét nyomtáv elérhető. A Dostyk-i állomásnál a forgóvázcsérés „bogie exchange” módszert alkalmazzák, az árut pedig portáldaru segítségével emelik rá a másik nyomtávon elhelyezett kocsikra. Az ilyesfajta műveletek már alapjáraton is egy hosszadalmasabb határeltlépést eredményeznek.

Fontos megemlíteni, hogy a nem konténerben érkező rakományok esetén az egyszerű forgóvázcsérés megoldásnál ez hosszadalmasabb eljárást jelent, amikor a szállított áru külön átrakodása indokolt (Transport Decision ESCAP, 2018).

Ennek a határeltlépő pontnak a kapcsán elérhető legutolsó 2019-es felmérés az adott évben 48,2 órás várakozási időt tárt fel, ami egy jelentős részét képezi az áruk Kínából az EU-ba való eljutás átlagosan 14 napos menetidejének. Ennek az időnek a lerövidítése mind a küldő, mind a fogadó fél szempontjából erősen indokolt. Kínai

részről a forgalom egy másik Kína és Kazahsztán közti határátlépő pont (Khorgos-Antykol) felé terelése mellett még a dostyk-i terminál fejlesztése és bővítése is történik egy újabb intermodális átrakodó állomás kialakításával.

A Dostyk-Alshankou határátlépőkhöz hasonlóan itt is nyomtávcsere igényelt. Az eljárás hasonló. A határállomás viszont egyelőre nem jelentős, mivel itt a Kazahsztán és Kína közti áruforgalom mindössze 6,5 százaléka történt a bázisévben. Itt is lehetőség van forgótengely cserére, a vagonok portáldarus átrakodására. Az állomásokat különböző rakománykezelő szolgálatokkal is felszerelték, mint pl. vasúti elérésű raktárak, klíma berendezéssel és ezáltal kontrollálható hőmérséklettel rendelkező kamrákkal, illetve egyéb hűtőberendezések működtetésére alkalmas berendezésekkel látták el a határállomást. (Hodgkinson, 2016)

Napjainkban még nem nagy volumenű az itt átfolyó ármennyiség, azonban jelentős fejlesztések kezdődtek el, így lehet a jövőben itt is megnövekszik majd a teherszállítás és a határátlépések volumene. (Transport Division ESCAP, 2018)

Mindkét fő határátlépő pontnál a vámintézkedések viszonylag kevés időt, maximum egy órát adnak hozzá a tartózkodási időhöz. A Kazah Nemzetbiztonsági Tanács Határszolgálatára vagy a Vámhivatal átvizsgálhatja a lezárt vagonokat abban az esetben, ha jogosulatlan személy férhetett hozzá a rakományhoz.

Az EAEU régióján való áthaladás után ez a gazdasági folyosó Lengyelország területén lép be az Európai Unió területére. A lengyel-fehérorosz határon Małaszewicze-ben történik a konténerek standard nyomtávra való átrakodása. Ukrajna és Oroszország fegyveres konfliktusa miatt az Ukrainán át folyó kereskedelem volumene már 2021 decembere óta is minimálisra csökkent, a háború kitörése óta nem beszélhetünk tényleges kereskedelemről ezen a szakaszon.

A Kazahsztánon és Oroszországon át vezető vasúti pályák rendelkeznek a legjobb közlekedés-infrastruktúrával az egész NELBEC gazdasági folyosón belül (Jakóbowski, et al., 2018). 2015-ben a Russian Railways 50 milliárd RUB (mintegy 830 millió USD) támogatást kapott infrastrukturális hálózatának fejlesztésére. Az Új Eurázsiai Híd ezen szakaszán jelentkező legáltalánosabb probléma a gördülőállomány mennyisége, ezen belül a síkkocsik állományának a hiánya. 2009 óta egy újabb éves 600 000 TEU átrakodó kapacitásúra becsült szárazkikötő épül a horgosi (Kína-Kazahsztán) vasúti átkelő közelében. A kazahsztáni infrastrukturális hiányosságokat fokozatosan pótolják helyi fejlesztési stratégiák keretében. Hosszabb távon a Brest-Terespoli (Fehéroroszország - Lengyelország) határátkelőhely is fojtóponttá alakulhat

át, mivel az átrakodó állomás komoly bővítésre szorul, mivel majdnem az egész NELBEC-en keresztül érkező áruforgalmat ez az állomás szolgálja ki. Az Új Eurázsiai Híd gazdasági folyosóján keresztül érkező áruforgalom a becslések szerint évi 300.000 TEU kapacitás igényt jelent.

3.4. OBOR létrehozásának magyarázatai

Az OBOR megszületését többféleképpen indokolják a kutatók. Egyes elképzelések szerint a 2015-ben a világ második legnagyobb gazdasága, Kína nem rendelkezett megfelelő nemzetközi politikai erővel és befolyással a súlyához mérten. Ezért akarta kialakítani az OBOR-t és a hozzá tartozó finanszírozási, menedzsmenti rendszereket, mert ezzel tudta ellensúlyozni többek között a nyugati hatalmak által befolyásolt Világbank, IMF szerepét (Matura, 2015).

Mások szerint a felhalmozott tőkefelesleget kellett úgy elkölteni, hogy az ne juttassa el a kínai gazdaságot – és vele együtt az egész világgazdaságot - egy klasszikus értelemben vett piaci válság irányába, mint amilyen a tőkebuborékok okozta globális válságok voltak az 1929-1933-as és a 2008-2009-es időszakban. Egyes közgazdászok ezt a jelenséget túlberuházásnak hívják, aminek az a jellemzője, hogy a korábbi gazdasági növekedést alapvetően beruházások hajtják, erősítik. Azért, hogy a jelenben és a jövőben is tartani lehessen ezt a trendet (vagyis a magas gazdasági növekedési rátát biztosíthassák), akár rosszabb hatékonyságú, már-már felesleges beruházásokat is erőltetnek, csak a növekedési ráta maradjon meg a korábbi szinten. Az OBOR beindulásáig Losoncz tanulmánya szerint folyamatosan csökkenő egységnyi pótlólagos beruházás járult hozzá a kínai növekedéshez. Másik oldalról nézve, mind több és több beruházásra lenne szüksége Kínának odahaza, hogy a 2008-2009 előtti időszak gazdasági növekedési rátáját produkálni tudja (Losoncz, 2017).

E dolgozat szerzője szerint is elképzelhető, hogy a keynesi értelemben vett gazdasági válságkezelés előjelei is megfigyelhetők az OBOR esetében - csak gazdasági válság nélkül. Úgy is lehetett értelmezni ezt a jelenséget, mint egyfajta megelőző lépés a várható tőketúlkínálat megjelenésével szemben. A korábbi exportorientált növekedést felváltja egy olyan fogyasztást serkentő növekedés, amely sajátos módon nem a belső és külső finanszírozási alapokra épülő belső fogyasztást erőltetné, hanem a belső finanszírozási lehetőséget vinné ki a nemzetközi szintérré és

külföldi – előre egyeztetett, sugalmazott, de legalábbis a nyílt színen nem oktrojált - megrendeléseket hazai kapacitások mentén teljesítené⁴⁶.

Megint mások szerint a 2007-es legmagasabb GDP növekedést, az évi 14,2 százalékos gazdasági bővülést nem követte a 2008-2009-es válság után sem növekedési visszapattanás, így 2016-2018-ra ez a növekedés már „csak” 6,6 – 6 százalék körüli volt, ami jelzett a kínai kormányzat számára. Igaz, még mindig nagyon magas ez az érték, de számottevő a közel 8 százalékpontos csökkenés (Losoncz, 2017). Ami Európában gazdasági recesszió, az Kínában még mindig növekedés, de már messze nem a korábbi évek robusztus növekedése. Így pótlólagos, nemzetközi megrendeléseket kaphat a kínai gazdaság, amely javítja a kínai gazdaság növekedési lehetőségeit, de fizetési mérlegére is kedvezően hathat (Follath, 2016).

Hasonló magyarázatul szolgál a 2017-es dániai, koppenhágai konferencia és a Világgazdasági Fórum szintén 2017-es tanulmánya is. Kína elkülönített 900 milliárd USD keretet, hogy elindítsa a programokat és infrastrukturális beruházásokat (Andersen, Ehteshami, Sunuodula & Jiang, 2017).

Nemkülönben érdekes az a megközelítés is, amely szerint a beruházásokkal és a későbbi kereskedelmi potenciál várható drasztikus növekedésével Kína egyfajta Marshall-tervet, illetve annak új, XXI. századi változatát nyújtaná a projektekben résztvevő államok számára. Ezzel a lépéssel nemzetközi szintre viheti a yuant (Curran, 2016), amely eddig meg sem tudta közelíteni a dollár vezető szerepét, de az euró vagy a japán yen regionális valuta szerepétől is (messze) elmaradt.

Valószínűleg nem a legerősebb érv az OBOR mellett, ugyanakkor nem is elhanyagolható, hogy a mindig jóval fejlettebb csendes-óceáni partvidék régiója (hivatalos nevén: Kelet-Kína, East China) és a középső ipari területek (Közép-Kínai Vidék és Délnyugat-Kína, azaz Middle China, Southwest China) mellé fel akarják zárkóztatni az úgynevezett Északnyugat-Kína (Northwest China) régióját is. A földrajzi besorolásokat Ma, Yang, Chen, Ma, Liu, Li, Duan és Guo 2018-as tanulmánya alapján fogadta el és használja a dolgozat. A nyugati és keleti/déli területek közötti gazdasági értelemben vett szakadékot csak tovább mélyíti a kulturális

⁴⁶ Ezt akár hívhatnánk szuprakeynesi gazdaságpolitikának is. Nemzetközi területen nyújt forrást és kapacitást fejlesztési igények számára, azaz „elégteni” a felesleget, ezzel elkerüli a gazdasági recessziót az adott gazdaság. Végül is ez a profit elérésének kulcs mozzanata: keresletet teremt valamilyen problémával, adottsággal, lehetőséggel kapcsolatban, miközben már meg is van rá a megoldási javaslata, azaz biztosítja a kínálatot is.

ellentét. Ezeknek a különbségeknek a csökkentésére is jó eszköz lehet az OBOR Északnyugat-Kínára vonatkozó terve (Matura, 2015).

Előállhat az úgynevezett versenyképességi harapófogó paradoxon is. Ez akkor figyelhető meg, ha korábbi gyorsan bővülő, növekvő gazdasági teljesítmény mellett lesznek olyan iparágak, amelyeknél a munkaerőköltség színvonala már túl magas, így ezekben a termelési folyamatokban vagy iparágakban elveszíti versenyképességét a feltörekvő, fejlődő ország. Ezzel párhuzamosan a magasabb hozzáadott értékű iparág esetében nem rendelkezik azzal a megfelelő know-how-val, technológiával, tudásiparral, amelyik segítené az adott ország versenyképességét a fejlett versenytársakkal szemben (Losoncz, 2017).

Nem véletlen ez a komoly anyagi, logisztikai és mérnöki erőfeszítés. A Világbank 2018-ban készített egy nagyon érdekes kutatását a szállítási idő és ezzel párhuzamosan a szállítás költségek csökkenésével kapcsolatban. Két idősor alapján, a kutatásba bevont 191 ország 1000 nagyvárosa és 47 gazdasági szektora közötti átlagos szállítási idő 1,2 - 2,5 százalékos volt a két mintavétel közötti eltelt időszakban. Ezek a költségek átlagos 1,1 – 2,2 százalékos csökkentéséhez vezettek. Ugyanakkor azon országok, amelyek már részesülnek az OBOR jótékony hatásaiból, a szállítási idő 11,9 százalékos, míg a kereskedelmi költségek mintegy 10,2 százalékos csökkéséről tudtak beszámolni (Soyres, Mulabdic, Murray, Rocha & Ruta, 2018).

Ennek az idő és költségcsökkenésnek a jótékony hatása lehetett, hogy segítette Kína nyersanyag és energia szükségleteit hatékonyabban kielégíteni, miközben értékesítési oldalon hozzájárult és segíti ma is a termékek, áruk és szolgáltatások gyorsabb célba érését a jól fizető európai piacokon.

S ha már a Világbanknál járunk, akkor érdemes feleleveníteni azt a nézetet is, hogy Kína súlya és befolyása a nemzetközi szervezetekben, különösen azokban, amelyek pénzekről, finanszírozási forrásokról döntenek nagyon kicsi. Főleg annak fényében, hogy mekkora lakosságú és gazdasági potenciállal bíró országról van szó. Csak néhány példa:

- A G7 és G8 csoportban nem szerepel.
- A Világbank csoporthoz tartozó Újjáépítési és Fejlesztési Bankban szavazati arányokat tekintve 5,07 százalékos a kínai befolyás, miközben a nagy rivális Egyesült Államok 15,89 százalékos a szavazati aránnyal rendelkezik (World Bank, 2021b).

- Az Ázsiai Fejlesztési Bankban is csupán 6,4 százalékos volt a részesedése, ugyanakkor Japáné és az Egyesült Államoké egyaránt 15,6 százalékos volt 2019-ben, miközben az alig néhány tízmilliós Kanada és Ausztrália részaránya majdnem annyi volt, mint Kínáé - rendre 5,2 százalék és 5,8 százalék (ADB, 2019).

Ezért törekszik Peking kialakítani saját intézményhálózatát, amelynek része az Ázsiai Infrastruktúra-fejlesztési Bank (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB), az Új Fejlesztési Bank (New Development Bank, NDB) és a Selyemút Infrastrukturális Alap (Silk Road Infrastructure Fund, SRIF). Megvizsgálva a három nagy finanszírozó intézményt, látszik, hogy a legtekintélyesebb feladatot az AIIB-nek szánták. Többek között ez finanszírozta a pakisztáni autópálya-építkezéseket és a tádzsik főváros, Dushanbe – Üzbegisztán közötti útépitkezéseket is. A Bankban egyértelmű Kína vezető szerepe, amely 28,8 százalékos szavazati aránnyal bír. Több európai országok is részt vesz benne, mind szavazati, mind pénzügyi oldalról (Weiss, 2017).

A stratégia lényege, hogy Kína olyan input beszerzésre és output értékesítésre vonatkozó termelési, szállítási, feldolgozási és logisztikai rendszert építsen fel, amellyel hosszú távon tudja biztosítani a világgazdaságban betöltött kvázi vezető szerepét. Más hangok szerint viszont inkább egy újabb, jelenkori gyarmatosításról beszélhetünk, amely alapvető logikája nem különbözik a klasszikus XVIII-XIX. századi gyarmatosítási folyamatoktól.

Érdekességképpen idézünk itt néhány közgazdászt, diplomatát, politikust, hogyan is látták a kínai terjeszkedés lényegét, esszenciáját az Új Selyemúttal kapcsolatban. Elsőként pár támogató megnyilvánulást, közleményt mutat be a dolgozat:

- “Domestic policy with geostrategic consequences, rather than a foreign policy.” – említette meg a Financial Times-nak az EU korábbi, Kínába akkreditált diplomatája, Charles Parton (Hancock, 2017).
- "As some Western countries move backwards by erecting 'walls', China is contriving to build bridges, both literal and metaphorical," – fogalmazta meg a kínai állami médiaügynökség, a Xinhua munkatársa Yamei úr összefoglalóan és a diplomácia nyelvén a pekingi álláspontot (Xinhua, 2017).
- „Bridges are key to China's strategy” - Kevin Liu szerint, aki az Asia, Partners Group vezetője. Sőt, találunk egy érdekes utógondolatot is a közleményben, miszerint Kínának túl drága az USA nyújtotta biztonság, így inkább egy új

nagyhatalmi tömbhöz kínál csatlakozási lehetőséget. „If combined with enhanced global connectivity, China's enormous gravity could become an even more meaningful engine for the global economy” – zárta mondanivalóját ezekkel a sorokkal. Kivehető belőle, Peking az OBOR-n keresztül egy új (ellen)pólus szerepét kívánja kialakítani, amihez a selyemúti kapcsolatokat is felhasználná (Lockhart, 2017).

Az útvonalnak vannak ellenzői is, nem csak támogatói:

- Narendra Modi indiai miniszterelnök egyenesen „colonial enterprise” megnevezéssel illette, azaz gyarmati vállalkozásoknak tartotta a Kína – Pakisztán között megépült gazdasági folyosót. Bár ahogyan a következő fejezetben látható, India számára is létezik alternatíva az OBOR-n belül, bár kétségkívül és érhető módon, Új-Delhi nem kapott kiemelt szerepet az elképzelésben. Ezért India nem is vett részt a 2016-2017-es OBOR találkozókön (Venkataramakrishnan, 2017).
- Természetesen sem Japán, sem Dél-Korea nem vett részt az OBOR üléseken, és a G7 csoportból is csak Olaszország képviseltette magát; igaz Róma miniszterelnöki szinten volt jelen. Ez is mutatta a várható nyertesek és vesztesek érdekeit, várakozásait az OBOR-ral kapcsolatban.

3.5. Útvonalak

Peking hat fontos elérési útvonalat határozott meg annak érdekében, hogy a szállítási, logisztikai láncolat biztosított legyen (OECD, 2018):

1. *Kína – Mongólia – Oroszország Gazdasági Folyosó (China – Mongolia – Russia Economic Corridor)*: elsősorban közlekedési hálózat fejlesztéséről van szó, amelyről a 2014 szeptemberi tádzsikisztáni dushanbei találkozón döntöttek a részes felek (Tiezzi, 2014). Ez az útvonal használja a Transzszibériai Vasút infrastruktúráját, tehát már egy meglévő nyomvonalra épül rá. Sok politikus és közgazdász szerint ez az útirány is hozzájárulhatott ahhoz, hogy Oroszország az ellene felállított embargót ellensúlyozva könnyedén tudott keletre fordulni. Bár megmaradt továbbra is az EU harmadik legfontosabb partnerének, de a kereskedelmi kapcsolatok intenzitása változott, felzárkózott a Távol-Kelet, mint kereskedelmi és logisztikai partner (Wolfgang, Brovka &

Belozarov, 2013). Érdekes ugyanakkor hozzátenni az elemzéshez, hogy nem ez a leggyorsabb útvonal a kínai tengeri partvidék és a fő fogyasztó, európai térség között. A Transzszibériai vasutat is használva a tranzitszállításnak 11 100 km-t kell megtenni, amihez átlagosan 18-20 napra van szüksége a vonatoknak. Ez természetesen még mindig sokkal gyorsabb, mint a tengereken át húzódó 23 000 km hosszúságú Shanghai – Rotterdam/Antwertpen viszonylat, amelynek megtételéhez a konténer szállító hajóknak 45-60 napra is szükségük van (Gussarova, Aminjonov & Khon, 2017).

2. *Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó (New Eurasia Land Bridge Economic Corridor)*⁴⁷: leegyszerűsítve ez a Kína – Európai Unió közötti kapcsolat, amely élvez a vámuniós gazdasági tömbök nyújtotta gyors, vámmentes és így adminisztrációs okokat figyelmen kívül hagyható, megállás nélküli vasúti áru fuvarozás előnyeit. Kínai oldalon az induló, berakodó vagy tranzit állomások között található Csungking (Chóngqìng, s nem véletlenül lehet e városnak mind Budapest, mind Debrecen a magyar testvérvárosa, sem pedig német Düsseldorf [Duisburg]); Yiwu (Yìwū), amely Shanghai egyik terminálja, ahonnan már Madridba is közlekedett iránytelevonat 9 977 km-es utat megtéve. A leggyakoribb a Kína – Németország (Duisburg) iránytelevonatok közlekedése, amelyek évente, mintegy 20 000 TEU kapacitással közlekedtek a kezdeti 2012-2014 időszakban. Fontos kiemelni, hogy mindkét irányban megrakott vonatok közlekednek, az utat 10 nap alatt tették meg!

2015-ben megérkezett az első konténer vonat Rotterdamba, a kikötőbe is. A hajóknak a Csungking/Shanghai – Rotterdam útvonal megtételéhez 60 napra van szükségük. A vasúti szállítás ezt 2015-ben 14 napra csökkentette (Lechmacher, 2015).

Vagy egy másik példa: Zhejiang tartomány (Shanghai szomszédságában) és London-Barking közötti távot 18 nap alatt tette meg a televonat, ezzel felére csökkentette a korábbi menetidőt (Lau, Ling, Rathbone, Wijeratne, Yau & Wong, 2017). De érkezik ezen

⁴⁷ Európai szempontból ez az egyik korridor, amelynek komoly szerepet kaphat a jövőbeni uniós politikák alakulásában.

stratégia mentén tehervonat Lettországba, Franciaországba, Németországba és a Cseh Köztársaságba is. A dolgozat meglátása szerint fontos lesz majd, hogy majdnem minden esetben Lengyelország az első olyan uniós állam, ahol a szállítmány az európai vámunió területére ér. Ennek az „öveknek” az előnye, hogy

- a. meglévő és viszonylag jó állapotban lévő infrastruktúrára épít, elég csak a transzszibériai vasútra gondolni vagy ennél délebbre húzódó kazah folyosóra.
- b. vasút gyorsabb eljutást tesz lehetővé, mint a hajó. Konténer válság idején ez kiemelt szempont.
- c. ráadásul a szárazföldi útvonal még 40 százalékkal rövidebb fizikai távolságot is jelent. Ennek következtében a szállítmány akár harmadával is rövidebb idő alatt tud a célállompon lenni.
- d. egyetlen komoly hátránya, hogy a vasút szállítás szignifikánsan költségesebb, mint a hajózás, ezért elsősorban a nagy tömegű áruk fuvarozása továbbra is tengereken fog megtörténni (Engelberth – Sági, 2017).

Az a) pont is leszögezi, hogy ez a folyosó viszonylagosan jól el van látva infrastruktúrával, amely gyakorlatilag 3 önálló gazdasági entitást ölel fel: Kína, mint önálló gazdasági „tömb”, az Eurázsiai Vámunió és az Európai Unió. Ez a tény már önmagában jelentősen leegyszerűsíti a kereskedelem szempontjából fontos szállítási folyamatot, mivel alapvetően kettő ponton kell a vámkezeléssel foglalkozni.

Kína és az Eurázsiai Vámunió 2018 májusában partnerségi megállapodást kötött. Túl az ilyenkor szokásos diplomatikus megfogalmazásokon és jövőbe vesző szép, de idővel elhaló célokon, a partnerségi megállapodásnak volt egy kiemelten kezelt része: minimálisra csökkentik a technikai akadályokat a kereskedelmi szállításban. Bár a kínai vasúti és az európai vasúti hálózat az 1435 mm-es klasszikus nyomtávot használja, míg az Eurázsiai Vámunió az 1520 mm-es úgynevezett széles nyomtávot, az átrakodás

viszonylag gyorsan le tud zajlani⁴⁸ az említett megállapodásnak köszönhetően (Hodgkinson, 2016).

3. *Közép- és Nyugat-Ázsia Gazdasági Folyosó (China – Central Asia – West Asia Economic Corridor)*⁴⁹(Derudder, Liu & Kunaka, 2018): Hszingcsiang – Ujgur Autonóm Területről indul ki a folyosó. A közép-ázsiai, stabilnak mondható „isztán” országokon keresztül haladva éri el a folyosó Teheránt, Irán fővárosát. Idáig létezik és használják a közlekedési útvonalat, ami a korábbi 44-45 napos Shanghai – Teherán tengeri-vasúti szállítási útvonalat 14 napra rövidítette le.
 - a. Ha sikerül a jövőben elérni a Boszporuszt és Isztambult a vasúti fejlesztéseknek köszönhetően, akkor onnan már könnyen tovább lehet szállítani a termékeket, árut akár a tervben lévő bulgáriai – romániai – erdélyi/bánsági – magyarországi útvonalon Duisburgba, illetve a romániai kiágazás esetén Moszkva irányába.
 - b. Vagy használni lehet a Pireusz/Athén – Belgrád – Budapest vasútvonalat ugyanerre a célra. Az építkezéseket tekintve ennek van a legnagyobb realitása, mivel jelenleg Nis környéki, valamint Újvidék - Szabadka vasútvonalon zajlik a teljes körű felújítás (Eszterhai, 2016).
 - c. Bár ez az útvonal több, politikailag instablnak mondható régiót is érint (Szíria, Irak, Ukrajna), mégis zajlik a tervezése, tesztüzeme az egyes bizonytalan szakaszoknak is. Erre jó példa a 2021. február 22-én bejelentett Fekete-tenger – Balti Folyosó, amelynek két legfontosabb végpontja a lengyel Gdansk és az ukrán Odessza kikötője. Egyelőre még csak próbaüzem alatt működött a korridor, de fejlesztését illetően biztató jelek már láthatóak (Railfreight, 2021b).

⁴⁸ A dolgozat fő témája szempontjából a legfontosabb működő útvonal a fenti Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó. A Kína – Kazahsztán átrakodási és vámkezelési ponton átlagosan egy szerelvény 42,4 – 59,7 órát várakozik. Ez azt jelenti a gyakorlatban, hogy a nyomtáv eltérés miatt egy tengelycserének le kell zajlania 5-6 perc alatt, hogy a teljes szerelvények esetében tartani lehessen a fenti tartózkodási időt, vagy ha lehetséges, inkább faragni ebből (Hodgkinson, 2016).

⁴⁹ Ez a másik olyan korridor, amelynek vagy a fent leírt módon, vagy valamely kisebb módosulás után elfogadott variánsa alapjaiban tudja megváltoztatni az EU nemzetközi kereskedelmi útvonalait és az útvonal mentén fekvő országok gazdasági hasznát.

Egyes kutatók és gazdasági szakemberek szerint ezt az útvonalat kell Új Selyemútnak nevezni, amely a klasszikus régi, ókori és középkori kereskedelmi útvonal nyomvonalát követi természetesen már mai technológiai feltételek mellett. Ilyen beruházás volt a 2016 óta használatban lévő türkmén Kamchiq-alagút, amely a maga 19,2 km-es hosszával a legnagyobb ilyen műtárgy Közép-Ázsiában. A beruházás része az Angren-Pop vasútvonalnak, amely 1,9 milliárd USD költségvetés mellett épült meg, és többek között az Export-Import Bank of China finanszírozta, de megtaláljuk a finanszírozók között a Világbankot is (World Bank, 2021a). A szakasz legnehezebb részeit a China Railway Tunnel Group építette.

Peking számára kiemelten kezelt külpolitikai előrelépés is történt ennek az útvonalnak az előkészítésében, fejlesztésében. Megalakult a „16+1 Együttműködés” másnéven Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, China-CEEC, amely találkozót évente megrendeznek. Az együttműködés kimondott célja, hogy erősítse Kína jelenlétét a közép-európai, a balkáni és a balti régiókban. Részes tagállamai: Albánia, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Cseh Köztársaság, Észak-Macedónia, Észtország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia Magyarország, Montenegró, Románia, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia és természetesen Kína (Richet, 2018).

4. A Kína - Pakisztán Gazdasági Folyosó (China – Pakistan Economic Corridor) önmagában kiemelt helyet foglal el az OBOR stratégiáján belül. Fő pillére a pakisztáni kikötőváros, az alig 140 000 fős Gwadar, amelynek közvetlen összeköttetése van Pakisztánon keresztül az északnyugati kínai tartományokkal. Kínai szempontból kiemelt jelentőségű az útvonal, mert a térség (de mások a méretek itt, mint Európában, így inkább beszélhetünk makrorégióról) másik nagy államát, Indiát és a jelenkori kalózkodás kedvelt területét, a Malakka-szorost elkerülve tud Kína kereskedni, szállítani. Jelenleg ugyanis Szingapúrt megkerülve a Maláj-félsziget és a szumátrai szigetek között hajózva lehetséges kijutni a Bengáli-öbölbe és az Indiai-óceánra.

Ennek két célterülete van:

- a. Kenya és Nairobi innen érhető el a legkönnyebben és legbiztonságosabban, ami a nyersanyagforrások biztosítása miatt fontos Pekingnek.
 - b. A tengeri út másik ága az Ádeni-öbölnél északra fordulva és Dzsibuti, Jemen között elhajózva kiérni a Vörös-tengerre és a Szuezi-csatornába. Port Saidnál kiérve a Földközi-tengerre a NAPA városok (North Adriatic Ports Association) vagy a mostanra legfontosabb mediterrán kikötővé fejlesztett görög Pireusz irányába tudják folytatni útjukat az óceánjárók.
5. Bangladesh – Kína – India – Miammar (Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor): kisebb országok és India hasonló céllal venne benne részt, vagyis a Dél-kínai-tenger elkerülése a szállítási útvonalak szempontjából kedvező, mert így a bizonytalan vizeket, a távol-keleti kalózkodás epicentrumát lehet ezzel az útvonallal elkerülni.
 6. Kína – Indokínai-félsziget Gazdasági Folyosó (China – Indochina Peninsula Economic Corridor): ennek a kapcsolatnak a lényege, hogy a kisebb államok, Kína délkeleti szomszédságában biztosítsák a gazdasági háterszágot Peking, Shanghai, Hongkong számára.

A sok fajta leírás, magyarázat, kiegészítés és módosítás alapján a kikristályosodott elképzelések mentén a dolgozat a fent vázolt hat féle különböző útvonal értelmezést használja együttesen akkor, amikor az OBOR-ról értekeznek.

Ezen dolgozat az OBOR-ral kapcsolatban nem kíván teljes körű elemzést adni, minden alstratégiájára kitérni, mert elsősorban az Európába irányuló kereskedelmi útvonalakat vizsgálja. Ezért a továbbiakban az 1., 2. és 3. útvonallal fogunk foglalkozni, annak is a fogadó ország, tehát a végpont szerinti ország gazdasági hasznát, kárát fogjuk vizsgálni. Ugyanis ebben a viszonylatban sikerült a legnagyobb kereskedelmi, szállítási növekedést elérni az OBOR megszületése óta. 2012 előtt a szárazföldi, transzkontinentális szállítási mód Európa és a Távol-Kelet között nem játszott szerepet, a maga alig 1 százalékos részesedése nagyon elenyésző volt. Ugyanakkor 2012-2017 között megsokszorozódott ez az érték, 2017-re már 408 000 TEU mennyiségű árut szállítottak az OBOR valamelyik szárazföldi ágán. Hogy jól lehessen érzékeltetni a növekedést, a következő számokat mindenképpen érdemes megemlíteni 2012-2017 közötti időszakra:

- 13 600 százalékos volt a szállított TEU mennyiség növekedése.

- 4-7 százalékát adta 2017-re a szárazföldi, transzkontinentális szállítás a két térség között a teljes szállítás arányában.
- 22 – 45 milliárd dolláros üzletággá nőtte ki magát az OBOR szárazföldi ága.

Érhető, hogy nagyon is komoly érdeklődés és érdek mutatkozik az érintett országok részéről, beleértve az EU vezető gazdasági hatalmát, Németországot is (Pepe, 2019).

3.6. Adminisztrációs bevételek a vámok után a tagállamok számára

A dolgozat kutatási témája iránti érdeklődést az úgynevezett „beszedési költség” vagy „adminisztrációs költség” (Collection cost) értékének változása erősen meghatározta. A Tanács (EU, Euratom) 2020/2053 HATÁROZATA 10) bekezdése (2020. december 14-e), de már korábbról a No. 609/2014/EU rendelete (2014. május 26.) által is említett 20 százalékos „beszedési költség” (korábban, 2001. február 28-a előtt 10 százalék volt ez a kulcs, 2001. március 1 és 2014. február 28-a között 25 százalékos kulcsot használtak), de leginkább általában, mint tagállami költségvetést gyarapító bevételi forrás azon országoknak jutott, amelyek nagyon jelentős export-import tevékenységet folytattak. Ezek természetesen az észak-nyugati területekre koncentráálódtak, La Havretől Hamburgig, de itt sem egyenletes megoszlásban.

Ennek vetett véget a 2004 után megváltozott, kibővített így kelet felé is nyitó európai egységes vámövezet. Elsősorban a kevés fizikai akadályt képező (eltérő nyomtávok és eltérő feszültségű elektromos rendszerek) és kevés országhatárt érintő, azt átlépő útvonal volt kedvező a kereskedelem számára. Ezért a Távol-Kelet – Európa, azon belül is elsősorban a Kína – Németország kereskedelem keresett új alternatív útvonalat magának. Ez lett a Kína – Oroszország/Kazahsztán – Fehéroroszország – EU/Lengyelország útvonal, amely esetben az európai egységes vámövezetbe belépő árukat már nem Hollandia, Belgium vagy Németország vámkezelési adminisztrációja vámoltatta el, hanem Lengyelorszáé. Értelemszerűen így a varsói költségvetésbe vándorolt a 25 százalékos, később 20 százalékos bevétel, amely eddig a nyugat-európai országokat gazdagította.

A pénzügyi adatokat az Európai Bizottság hivatalos oldaláról, a „saját bevételek” részletezéséből vettem. A dolgozat szempontjából a következő országokat választottam ki a 2000-2019-es időszakot illetően:

- Hollandia: elsősorban Rotterdam, mint a legfontosabb európai kikötő, másodsorban Amszterdam kikötők forgalma miatt. Mind a kettő betölti a transshipment és a gateway státuszt.
- Belgium: Antwerpen, mint a második legfontosabb, legforgalmasabb európai kikötő. Elsősorban Észak-Amerikából és Afrikából érkező áruk gateway kikötője az EU számára.
- Németország: Hamburg és Bréma a két fő kikötője Németországnak, egyben Hamburg a harmadik legfontosabb kikötője Európának. Kiemelt gateway pozíciója teszi fontossá Németország, de egész Közép-Európa számára is.
- Olaszország: Málta alternatívjaként létrehozott dél-olaszországi Gioia Tauro kikötő a konténer átrakodása miatt fontos, ugyanakkor erős transshipment jellege miatt a vámbevételek szempontjából nem kiemelt kikötőről van szó. Még megemlíthető Trieszt városa is, amely fontos kőolaj feldolgozó kikötői feladatokat lát el, ugyanakkor a dolgozat a konténeres szállításra koncentrál, így Trieszt jelentőségének vizsgálata nem releváns ebben a dolgozatban.
- Görögország: a dolgozat egyik fő vizsgálati tárgyát képező Pireusz kikötő a negyedik legfontosabb konténerkikötő lett az EU-ban 2019-re. Ugyanakkor klasszikus hinterland elérési útvonalak hiányában transshipment jellege erős egyelőre a kikötőnek.
- Magyarország: dolgozat egyik vizsgált tárgyaként kezelt Belgrád-Újvidék-Szabadka-Budapest vasútvonal végállomása hazánk, és a logisztikai, elosztási feladatokban kíván nagyobb szerepet kapni, így a vámeljárások, -befizetések terén is.
- Lengyelország: a 2004-es bővítés után a vámunió egyik legfontosabb keleti kapuja, az északi, OBOR 1-es folyosón érkező áruk belépési pontja a Małaszewicze, a lengyel-fehérorosz határállomáson található konténeres átrakodó állomás, egyfajta szárazföldi gateway.

- Szlovákia: sokáig úgy tűnt, hogy egy második „Małaszewicze” jön létre Ágcsernyő vasúti határállomásnál a szlovák-ukrán határon. Mivel Ungvártól Kassáig a széles nyomtávú vasútvonal létezik és üzemel a kassai vaskohászati komplexum miatt, így esélyes volt egészen 2022. május 30-ig, hogy az EU támogatásával Szlovákián át Bécsig tartó széles nyomtávú vasúti pálya jön létre. Ennek ellenére a vizsgált 2000-2019-es időszakra vonatkozóan fontos elemzési terület az ország.
- Szlovénia: Szlovénia egyetlen számottevő kikötője Koper. Konténeres szállítás jelleggel épült ki, egyfajta kiegészítéseként a kőolajkereskedelemre épülő Triesztnak. Magyarország szempontjából és alternatív szállítási útvonal szempontjából van jelentősége a Kopernek a vizsgálatban.
- Ausztria: mint a Pireusz – Duisburg tengely egyik fontos belföldi elosztó állomása és hatékony vámoltatási eljárása miatt foglalkozik Ausztriával a dolgozat.

Egyéb feltételek:

A beszédési költség a TOR-ként, azaz saját (EU-s) bevételként számon tartott költség 10 százaléka volt 2001. február 28-ig. 2001. március 1 – 2014. február 28-a között 25 százalékos kulcsot használtak a tagállamok, míg 2014. március 1-e után a ma is használt 20 százalékos rátával dolgozik minden tagállami vámadminisztráció.

Ahogy a 39. ábrából kiolvasható nominális értelemben és nem meglepő módon az első három helyen Németország, Hollandia és Belgium végzett, akik a legnagyobb összegeket tudják visszatartani beszédési költség címen.

2011-2019 között csökkenő bevételt produkált Olaszország és Ausztria. Önmagához képest a legjelentősebb növekedést Lengyelország érte el, de kedvező bevételi adatokkal rendelkezik Magyarország, Szlovákia és Szlovénia is.

Érdekes még megvizsgálni azt is, hogy amikor a 2004-es nagy bővítési időszakot elemezzük, mint bázis időszakot, akkor ahhoz képest Görögország és Ausztria nem tudta növelni súlyát, ugyanakkor az összes többi vizsgált tagállam szignifikánsan magasabb eredményt ért el.

Természetesen a közép-európai országok bázis értéke 2004-ben még nagyon alacsony volt (de már nem nulla), ennek ellenére és a vizsgált bázis évben már kelezkezett bevétele ezen országoknak ebből a fajta forrásból.

Fontos elemzési szempont lehet, ha minden bevételt a jelenleg alkalmazott 20 százalékos kulccsal vizsgálunk meg 2000-2019 között. Ez egy hipotetikus vizsgálat, mivel az előző időszakokban a már említett 10 százalékos és 25 százalékos adókulcs volt használatban, ugyanakkor jobban árnyalja az egyes európai tagállamok beszedési költség képességét a minden időszakra egységesített adókulcs (41-42. ábra). Az ilyen százalékos érték mellett még erőteljesebb a növekedési képessége a közép-európai régióknak.

3.7. Vámbevétel elemzés

Az adminisztrációs okokból megtartott vámbevételt 2000-tól 2019-ig terjedő időszakra vonatkozóan elemzi a dolgozat. 2000-2001 között – és természetesen 2000 előtti időszakban is – 10 százalékos volt az az érték, amit, mint adminisztrációs költségként visszatartott az az ország, ahol a vámkezelés megtörtént.

2002-2015 között ez a vámkulcs 25 százalékra növekedett, míg 2016 és utána terjedő időszakban 20 százalékra mérséklődött. Az elemzésben kétfajta megközelítést alkalmaz a dolgozat:

1. a tényleges százalékos kulccsal kalkulált érték.
2. arányosított százalékos kulccsal kalkulált érték, amely esetben a 20 százalékos, azaz a jelenleg használt kulcsot veszem alapul. Az elemzések során a tényleges, tárgyi időszaki kalkuláció mellett a 2004-es bázisév eredményéhez képest bekövetkezett változást elemzem.

A kalkulációhoz az Eurostat „Total own resources” forrásadatait használom.

A táblázat (39. ábra) adatiból nyert visszatartott összeg a várható értékeket tükrözi, vagyis a tagállam gazdaságának mérete és a kereskedelemben elfoglalt pozíciója előre vetíti az európai integrációs szintű kereskedelmében elfoglalt helyét, és az így befolyt összeget.

2019-ben a három legnagyobb összeget magáénak tudó tagállam sorrendben: Németország (1023 millió EUR), Hollandia (682,3 millió EUR) és Belgium (558,8 millió EUR). Joggal gondolhatjuk, hogy Hambrug, Rotterdam – Amszterdam és Antwerpen a fő letéteményese a dobogós eredményeknek.

Ezt követi Olaszország (460,8 millió EUR) és Franciaország (443,5 millió EUR). Az elemzésből a dolgozat a továbbiakban kihagyja Franciaországot és Spanyolországot (397,8 millió EUR), mert Pireusz, illetve az OBOR projekt szállítási útvonalainak fő logisztikai és célrégiói nem a francia és spanyol területek, legalábbis közvetlen nem azok.

Méretéből és jelentőségéből fakadóan a következő ország Lengyelország (206,7 millió EUR), amelynek ugyanakkor az adminisztratív költségként visszatartott összege kicsivel kevesebb mint harmada a holland értéknek és közel ötöde a német vámbevételből visszatartott összegnek.

Magyarország értéke (50 millió EUR) közel negyede a lengyel bevételnek, amely szinte megegyezik a görög értékkel (59,8 millió EUR), és nem sokkal marad el a cseh vámbevétel (71,7 millió EUR) Prágában maradt részétől sem.

Ugyanakkor, ha a 2004-es évre vonatkozó bázisviszonyszámokat nézzük, akkor teljesen más sorrendet kapunk. Az átlagos uniós növekedés 2004-2019-es időszak esetében – nem arányosítva a 10-25-20 százalékos értékeket – 130 százalékos változást mutat.

Ehhez képest a növekedés a közép-európai országok esetében kimagasló. Lengyelország az első helyezett ebben a versenyben, mivel az időszakon belül 550 százalékos növekedést ért el. Szlovénia – Kopernek köszönhetően – 480 százalékos növekedéssel a második, de sem Szlovákiának (330 százalék), sem Magyarországnak (276 százalék) sincsen szégyelni valója különösen, ha figyelembe vesszük, hogy ezen két országnak nincsen közvetlen tengeri kikötője, amin keresztül a fő import tevékenység történik és a vámbevétel 20 százaléka tud realizálódni.

Ugyanezen időszak alatt visszatartásra vonatkozó bevételek győztese a vámbevétel alakulásánál a változást már nem tudták így követni a 2004-es bázisidőszakot kiinduló értéknek tekintve. Különösen érdekes ez Németország esetében (128 százalék), mivel Hamburg kikötőjét tartják a legnagyobb nyertesnek a 2004-es csatlakozást követően, mivel a teljes Elba vidékét, Lengyelországot, Magyarországot vagy éppen Szlovákiát visszakarta, mint gazdasági-kereskedelmi „hátszínűt”.

Olaszország teljesítménye (112 százalék) még szerényebb, de a belga érték (131 százalék) sem kiugró főleg, ha az uniós átlaggal, 130 százalékkal hasonlítjuk össze. A legnagyobb nyugat-európai növekedést Hollandia érte el 2004-2019 között 149 százalékos teljesítménnyel, de ez is elmarad a közép-európai értékekkel szemben.

A sorrend akkor sem változik, ha minden adminisztrációs és helyben megtartott vámbevétel egységesen a 20 százalékos kulcshoz igazodik.

Annál érdekesebb azonban, ha megvizsgáljuk, hogy a vámokból származó bevételek Lengyelország, Magyarország és Görögország esetében nominálisan hogyan állíthatóak szembe a holland bevétel csökkenéssel.

Ehhez a mellékkalkulációhoz figyelembe veszi a dolgot Dr. Joost Hintjens professzornak az útmutatását, hogy a második legfontosabb európai szintű kikötő, Antwerpen azért nem veszít várhatóan súlyából olyan mértékben, mint Hollandia, kiemelten is Rotterdam, mivel a belga Antwerpenbe érkező hajóforgalom, mint

konténeres kereskedelem elsősorban Afrikával és Amerikával köti össze az EU-t. Ennek a kereskedelmi relációnak így nem versenytársa az OBOR projekt, vagyis nem befolyásolja a megosztott forrásokat az antwerpeni érték Rotterdam vs. Közép-Európa, Görögország viszonylatban.

Ahogy látható a 34. ábrán (és a 43. ábrán), és ez következik is az előző adatokból, hogy a holland érték folyamatosan csökken a lengyel, magyar és görög 20 százalékos vámbevétellel növekedéssel párhuzamosan (amely esetben a görög érték a legkisebb, sőt stagnáló, tehát a magyar és lengyel, vagy épp a szlovén érték növekedésénél kell keresni az okokat) akkor a módosított/csökkentett holland vámbevételi érték a teljes holland értékhez képest stagnálónak vagy egyre kisebbnek kell lennie.

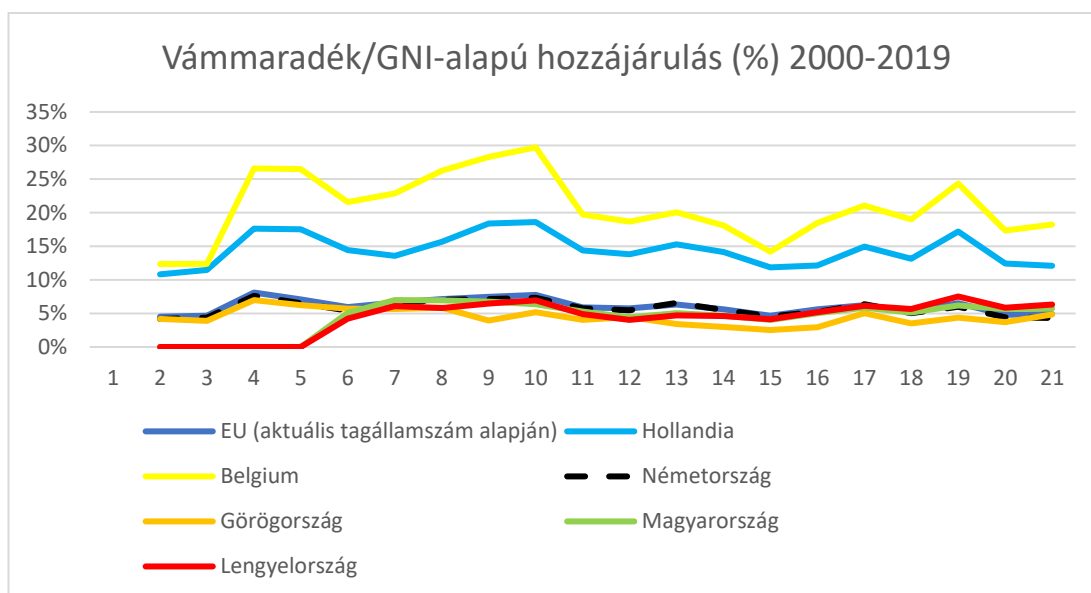
Mivel az OBOR projekt erőteljesen 2013 robbant be, először a szárazföldön Lengyelországon át, majd kisebb időbeni késéssel a Balkánon és Magyarországon át a tengeri-szárazföldi útvonal is megjelent és erősödött, így a kalkulált holland érték egyre kisebb lett.

A második, egyfajta ellenőrző összevetést érdemes elkészíteni a legnagyobb EU-s hozzájárulás és a vámbevétel kombinálásával. A legnagyobb tagállami befizetést a GNI alapú hozzájárulás mutatja. Ha ez részben kompenzálható a visszatartott 20 százalékos vámbevétellel, akkor az természetesen kedvezőbb minden tagállam számára, különösen a nettó donor országok esetében.

A használt mutatószám a vámbevétel visszamaradt 20 százalékos értéke osztva a GNI alapú tagállami hozzájárulással. Mivel ez egy arányszám, ezért kétféleképpen tud kedvezőbb helyzetbe jutni az adott tagállam:

1. növekszik a vámbevétele, vagyis a saját vámhatósága által elvégzett vámkezelést követően nagyobb nominális értékű visszatartott bevétele keletkezik a tagállamnak. Nagyobb bevétel természetesen növeli az adott tagállam szerepét kifelé, harmadik féllel történő kereskedelmi tevékenységben, egyben befelé is, mint gateway és integrációs szintű transshipment pozíciót.
2. csökken az adott tagállam GNI-alapú hozzájárulása a közös költségvetéshez, ami egyszerűen annyit jelent, hogy kevesebbet kell az adott tagállamnak befizetnie a brüsszel költségvetésbe.

34. ábra: Vámmaradék/GNI-alapú hozzájárulás (%) 2000-2019



Forrás: Eurostat, https://ec.europa.eu/budget/graphs/revenue_expenditure.html, saját számítás

Ezek alapján elmondható, hogy természetesen ez az arányszám magasabb azon országok esetében, amelyek a gateway pozícióban a legerősebbek. Mivel a GNI alapú befizetések – bár a legnagyobb tételként szerepelnek a tagállami hozzájárulásban – egyenlegező tételként funkcionálnak az uniós költségvetést illetően, ezért az az érdekes a tagállamnak, hogy minél nagyobb mértékben tudjon szerepet vállalni az egyéb befizetése.

Ehhez még érdemes hozzávenni a másik, egyenlegezés előtti tagállami költségvetési hozzájárulást: a hozzáadottérték-adó alapú bevételi forrásokat is. Hasonló nagyságrendet képviselt az uniós költségvetésben ez a forrás is, mint a vámbevételek. Ugyanakkor biztosan kijelenthető, hogy olyan tevékenységek után, mint a feldolgozóipari és logisztikai tevékenység a Port of Rotterdam közigazgatási területen vagy a Port of Antwerpen közigazgatási területen, amelyek a beérkező nyersanyagokra, félkész termékekre épülnek, tehát a nagyobb hozzáadottértéket akkor jelentkezik, ha nagyobb mennyiségű és értékű a vám is.

Összegezve egy nettó donor tagállam számára a csökkenő vámbevétel kétszeresen is nehézséggel jár:

- kevesebb összeget tud megtartani saját maga számára,

- csökken a félkész termékekre vonatkozó feldolgozó tevékenysége,⁵⁰
- egyben növekszik a GNI-bázis alapú befizetése a közös költségvetésbe.

Eközben a fejletlenebb, de az OBOR útja mentén található tagállamok – mint Görögország, Magyarország, Lengyelország – épp ellentétes hatással számolhatnak, mint a fejlettebb és fontos kikötővel rendelkező partnerországok.

- növekvő visszatartott vámbevétel növekvő nemzeti költségvetési forrást jelent.
- növekedhet és növekszik is a feldolgozóipari és logisztikai tevékenység, tehát a vámbevételek mellett a hozzáadottérték összege is javul a feltörekvő tagállamnak⁵¹.

Az uniós szintű és a külső partnerekkel folytatott kereskedelmi tevékenység szempontjából kiemelkedő kikötők: Rotterdam és Antwerpen mutatója szignifikánsan romlott az arányaiban gyorsabban növekvő GNI-alapú uniós költségvetési befizetések miatt, mint a vámvisszatartásból fakadó bevételek esetében. Ez a csökkenés elsősorban a recesszió, a válságok idején figyelhető meg, amely a nomiális számok és ebből fakadó trendek elemzése esetén mutatja, a csökkenő vámbevétel mellett a rájuk rakódó relatíve nagyobb költségvetési hozzájárulást.

A többi ország esetében – a feltörekvő tagállamok mellett ez igaz Németországra is – 2019-ig állandósulni látszik egy 5 százalékos körüli értéken, amely a növekvő GNI-alapú hozzájárulást követve azt jelenti, hogy a vámvisszatartásból fakadó bevételek is követik arányosan a GNI hozzájárulások változását.

⁵⁰ Fontos hangsúlyozni, hogy mivel a görög Pireusz kikötőjén, illetve a lengyel Malaszewicze határállomáson keresztül kiemelkedően a konténeres típusú kereskedelem zajlik, így mint alternatíva, vagy mint kereskedelmi vetélytársa Rotterdammak és Antwerpennek ezen típusú kereskedelmi tevékenységnél jelentkezik a csökkenő gazdasági tevékenység és csökkenő bevétel problémája a nyugati kikötők számára. Az ömlesztett áruk és az energiahordozók vizsgálatánál alapvetően nem az OBOR projekt játszik rivális szerepet, hanem például Trieszt (az OBOR-on kívül).

⁵¹ Logisztikai tevékenységről beszélhetünk Szerbia esetében is. Nemcsak Belgrádnál épülnek új vágányok a további kereskedelmi igények kiszolgálására (Belgrád – Marshalling Rendező- és Teherpályaudvar jelenleg 120 vágánnyal), hanem jelentős gazdasági növekedési ért el a Szerémségben található India logisztikai elosztóközpont státuszának köszönhetően. Itt válik ketté a TEN-T hálózat „X.” korridorja: a X/A megy tovább Száva-szentdemeter – Zágráb irányába, míg a X/B. északi ág az Újvidék – Szabadka – Budapest szakaszt fedi le.

4. MAGYARORSZÁG ÉS AZ OBOR

4.1. Magyarország szerepe az OBOR-ban

Hazánkat a harmadik, azaz a Közép- és Nyugat-Ázsiai Gazdasági Folyosó érinti. Ennek vannak még el nem készült szárazföldi részei, amelyek a bizonytalan közel-keleti politikai helyzetre való tekintettel várhatóan nem is fognak megoldódni rövid távon, de középtávon sem valószínű, hogy történnek előremutató, javuló lépések.

A harmadik folyosó tengeri nyomvonala viszont annál hangsúlyosabb számunkra is. A tengeren akár közvetlenül, akár a pakisztáni Gwadar átrakodó állomás érintésével a mediterrán térségbe érkező kínai, távol-keleti áruk elsődleges célpontja a görögországi Pireusz kikötője. A kikötőből aztán vasúton északnak folytatja útját a szállított áru érintve az észak-macedón fővárost, Szkopjét, a dél-szerbiai nagyvárost, Niš-t (amelyet valójában nyugatról érint csak a nyomvonal, közvetlenül nem megy át rajta), áthalad Belgrádon, majd Újvidéken és a magyar-szerb határt Szabadka – Kelebia határállomásnál metszi. Innen a 150-es pályaszámú felújított, kétvágányú, villamosított és 160 km/h-s sebességűre áttervezett vasútvonalon, a Kelebia – Kiskunhalas – Kunszentmiklós-Tass útirányon át Dunaharaszti felől éri majd el Budapest-Ferencváros Pályaudvart⁵².

A szállítás szempontjából a szűk keresztmetszetet a Belgrád – Szabadka – Budapest viszonylat jelenti, ahol a 320 km-es majdnem teljes sík, alföldi szakaszt a határmetszéssel együtt 8 óra alatt lehetett megtenni. A felújítást és bővítést követően ez várhatóan 2 óra 40 percre fog csökkenni a nemzetközi gyorsvonatok és 3 óra 30 percre a lassabb személyszállító vonatok esetében. Az állomások vágánygeometriáját is átépítik, hogy a 740 méter hosszú tehervonatok is fogadni tudja minden érintett állomás (2016. évi XXIV. törvény 1. cikkely). Megerősítik a pálya tengelyterhelési kapacitását, az EU által elvárt 225 kN tengelyterhelés mellett közlekedhetnek a személy- és teherszállító vonatok. Az akadálymentes megközelítés, illetve az 55 cm magas egységes peronok szintén előírt részei a projektnek. A vasútvonal megkapja az

⁵² A 150-es pályaszámú vasútvonal hivatalosan Kelebia – Budapest-Ferencvárosi Pályaudvar között húzódik. Onnan menetrend szerinti személyforgalom a Budapest – Ferencváros Rendezőpályaudvar érintésével éri el Budapest-Keleti Pályaudvart az 1-es pályaszámú vonalon. A dolgozat a Kelebia – Budapest Ferencváros Pu. közötti szakaszt használja Kelebia – Budapest megnevezéssel a közérthetőség szerint.

ETCS 2 (European Train Control System) egységes, európai vonatbefolyásoló-rendszert (MÁVCoport, 2017).

A Budapest – Belgrád – Thesszaloniki útvonal egyébként a X-X/B. számú Páneruópai Folyosó is egyben, azaz az Európai Unió is kiemelt közlekedési útvonalként kezeli.

A felújítás és átépítés részben hazai, részben kínai finanszírozással valósul meg. Ennek érdekében Kína, illetve a kínai Commercial Bank of China (ICBC) 10 milliárd eurós befektetési alapot is létrehozott, hogy finanszírozni tudja többek között ennek a szállítási útvonalnak is a felújítását.

A teljes Belgrád – Szabadka – Budapest szakasz 3 milliárd USD-be kerül, aminek 85 százalékát kínai államközi hitelből finanszírozzák. Maga a magyar szakasz, amely 159,4 km hosszú Kelebia és Budapest-Soroksár között, a becslések szerint 472 milliárd forintba, vagyis 1,53 milliárd USD-be kerül. Az előkészítésért, tendereztetés-kiválasztásért, majd a megvalósítás fázisában a projektmenedzsmenti és monitoring feladatok ellátásáért létrehozott projekt cég, a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt⁵³ felel. Ebben a MÁV Zrt-nek 15 százalékos, a China Railway International Corporationnek 43 százalékos és a China Railway International Group 42 százalékos részesedése van (2016. évi XXIV. törvény 6. cikk 4) bekezdés).

4.2.A szerbia és észak-macedóniai OBOR kapcsolat

Ahogy többször is megjegyzésre került, a szállítási útvonalaknál, mint vonalas infrastruktúránál fontos a folytonosság, azaz nem lehet benne fizikai értelemben szakadás, vagy szolgáltatás szempontjából szabályozási eltérés.

Ennek fényében került sor terepi megfigyelésre és bejárásra 2022. április 21-24-e között Észak-Macedóniában és Szerbiában. Fontosságát az adta, hogy Magyarországon nem lelhető fel forrás arról, hogy a tervezett Budapest – Belgrád vasútvonal folytatásaként hogyan jut el a konténer a görögországi pireuszi kikötőbe, mi a terv a Belgrádtól délre eső vasútvonal kapacitás növelésével kapcsolatban.

2022. április 21-én csütörtökön Észak-Macedónia fővárosában, Szkopjében találkoztam Prof. Violeta Madzova Asszonnyal, aki az International Balkan University

⁵³ A céggel kapcsolatos céginformációkat az e-cégjegyzékből kinyerhető, cégjegyzék adja meg (E-Cégjegyzék, 2021)

- címe: 1095 Budapest Máriássy utca 7.
- adószáma: 25794991-2-43
- cégjegyzék szám: 01-10-049060

Faculty of Economics and Administrative Sciences dékánasszonya, kutatási területe többek között a kereskedelem, kiemelten is az export-import tevékenység.

A találkozó során megerősítette, hogy a kérdéses X. korridor, vagyis a vizsgálat tárgyát képező Belgrád – Szkopje – Pireusz szállítási útvonal áthalad a fővároson, és észak-déli tengelyt képez a legfontosabb szállítási útvonal szempontjából Észak-Macedónia számára, ugyanakkor nincsen arról információja, hogy bármilyen fejlesztést terveznek a vasúti pályával kapcsolatban.

Mivel dolgozott korábban, mint tanácsadó a szkopjei kormány számára, ezért az Észak-Macedón Szállítási és Telekommunikációs Minisztérium, illetve Krakutovski Zoran Professzor felé irányította a kutatást.

A terepszemle során már itt bebizonyosodni látszott, hogy sok a kérdőjel a fejlesztés körül annak fényében, amit a dolgozat az elején leszögezett: vonalas infrastruktúráról lévén szó, ha bárhol is hiányzik egy szakasz, akkor az egész szállítási útvonal kapacitása és áteresztő képessége veszélybe kerül. Különösen a következő stádiumot jelentő dél-szerbiai vasúti szállítási útvonal fejlesztést illetően erős a kontraszt a fizikai értelemben vett előrehaladás, fejlesztés szempontjából.

2022. április 22-én került sor a dél-szerbiai vasútvonal fejlesztésének szemrevételezésére. Az észak-macedón – szerbiai határhoz legközelebb eső Vranje (Врање) vasútállomás és a tőle délre eső Ristovac (Ристовац) rendező- és tárolóállomás aznapra beosztott kollégája tájékoztatott, hogy a szállítási útvonal fejlesztése és átépítése szempontjából a Nis – Vranje – országhatár szakasz ki van zárva a menetrend szerinti forgalomból. Csak a pireuszi kikötőbe tartó konténer tehervonatok használhatják a nyílt pályát és az állomásközoeket, azokat is csak csökkentett sebesség mellett dízel vontatású „átemeléssel”, azaz a felsővezetékrendszer egyidejű fejlesztése miatt a villamos vontatás egyelőre szünetel.

Az állomásfőnökség mind a kettő helyen jelezte, hogy a tényleges nyílt pályán is történő fejlesztés megtekintését a Nis – Brestovac közötti szakaszon, vagyis Vranjétől északra érdemes megtenni, a lenti déli szakaszt egyelőre előkészítik az átépítésre.

2022. április 23-án került szemlevételezésre az említett, északabbra található fejlesztés. Külön ki kell emelni a kutatás szempontjából, hogy a finanszírozás forrása és struktúrája is jelzés értékű. A kutatás relevanciáját csak még jobban megerősítette, hogy a fejlesztés mentén uniós táblák hirdetik, miszerint a beruházás a Szerb Köztársaság és az Európai Unió társfinanszírozásában készül el, amelynek a beruházás

kapcsolatos iktatószáma: EuropeAid/14002/IH/WKS/RS Contract no 48-00-00163/2018-28.

Vagyis a beruházás nem csak Belgrád számára fontos, hanem az EU is kiemelten kezeli. Felmerült a kérdés a kutatás során, hogy a sokszor emlegetett Budapest - Belgrád vasútvonal fejlesztése, és kínai érdekeltségű projektként való megjelenése hogyan viszonyul a déli szakaszhoz.

Végül 2022. április 24-én a magyarországi és európai médiában is sokat emlegetett Belgrád – Budapest szakasz terepszemléje következett, azon belül is a már átépített Újvidék – India – Ópazova – Zimony – Belgrád szakasz megismerése, valamint a kizárás miatt a tehervonatok számára kizárólagosan használható Újvidék – Topolya – Szabadka szakasz szabadkai végpontja.

Az Újvidéktől délre eső pályarész átépítése megtörtént, az első nagysebességű (200 km/h-s) személyszállító vonatok Szerbia két legnagyobb városa között menetrend szerint közlekednek. A pálya kétszer kétvágányú, Belgrád előtt négyszer kétvágányú, így állandó forgalom zajlik a személyszállítás és a teherszállítás szempontjából a vonalon.

Annak érdekében, hogy pontos képet kaphassunk a vasútvonal fejlesztését illetően, illetve a szerbiai hivatalos állami álláspont megismerésének igénye végett Lality Urbán Emese Infrastruktúra-Fejlesztésért Felelős Államtitkár Asszonnal folytatott telefonos beszélgetésem és levelezésem alapján a következő összefoglalót adhatom e tárgyban.

A vasúti személyszállítás, illetve a X-X/B. számú európai korridor mentén történő vasúti teherszállítás kiemelt jelentőségű Szerbia számára, amely a Vajdaságnak, azon belül a vajdasági magyaroknak is gazdasági fellendülést hozhat. Ennek jelei már erőteljesen mutatkoznak a szerémségi India (Ingyija) városának vonzáskörzetében. Ennek érzékelhető jele a 200 km/h-s személyforgalomra átépített Belgrád-Újvidék vasútvonal, amely nagyon kedvező fogadtatásra talált, jelentősen emelte a vasúti utazás iránti igényt⁵⁴.

A terveknek megfelelően halad az Újvidék - Szabadka vasútvonal kétvágányúsítása, ugyanakkor Államtitkár Asszony is megerősítette, hogy magában ez a szakasz sem, illetve a teljes szerbiai fejlesztés nem elegendő, ha nem történik meg a teljes (Budapest) - Belgrád – Pireusz vasútvonal átépítése. Ennek érdekében Szerbia

⁵⁴ Ugyanakkor az interjú születésekor (2022. április 19-e és 2022. április 21-e) még kedvezményes, bevezető áron lehetett utazni a gyorsvasúton.

és Magyarország közösen lobbizik Észak-Macedónia kormányánál, hogy Szkopje prioritásként kezelje az észak-déli közlekedési folyósó fejlesztést, és nem csak a kelet-nyugati korridor legyen szem előtt.

Államtiktár Asszony felhívta arra is a figyelmet, hogy nem csak az észak-macedón szakasz hiányos, hanem kevés szó esik a dél-szerbiai, Belgrád-Nis szakaszcól is. Ez a 230 km hosszú szakasz a vasúti forgalom szempontjából a legproblémásabb, mivel nincsen alternatív vasúti útvonal, ami átmenetileg a fejlesztés idejére kiválthatná a fővonalit forgalmat. A szintén 200 km/h-s személyforgalom és 120 km/h-s teherforgalomra tervezett közlekedésre alkalmas pálya építésével kapcsolatban zajlanak a tárgyalások a China Railway International kivitelezővel, miközben a finanszírozást az Európai Befektetési Bank (EIB), az Európai Felújítási és Fejlesztési Bank (EBRD) és egyéb EU-s alapok fogják biztosítani. A közbeszerzéssel kapcsolatos kiválasztás 2023-ban indult el.

Végül a Brestovactól délre eső közlekedési korridor átépítése várhatóan az utolsó fázisban történik meg. Jelenleg előkészítés alatt áll ez a nyomvonal, amelynek időtartalma 31 hónap.

Az érintett szakaszok fejlesztésével kapcsolatos tudnivalókat az alábbi táblázat foglalja összeg.

35. ábra: Szerbiai szakasz előrehaladási állapota szakaszonként (2022)

Kód*	Szakasz	Távolság (km)	Finanszírozó	Bekerülési összeg	Kölcsön összeg	Kölcsön szerződés éve	Fejlesztés befejezése	Kivitelező
D2	Niš – Brestovac	23	Európai Bizottság (IPA2015), SzK**	59,9 millió EUR	44,7 millió EUR ***	2016	2024	Trace-Balkantel Konzorcium
É-1	Belgrád-Ópazova	34,5	Kínai Export-Import Bank, SzK**	367,4 millió USD	297,6 millió USD	2017	2022	CRI + CCCC Konzorcium****, DB Engineering & Consulting GmbH
É-2/1	Ópazova-Újvidék	40,5	RZD International, SzK**	255,6 millió USD	210,7 millió USD	2018	2022	RZD International
É-2/2	Újvidék-Čortanovci (alagút, viadukt)	5	RZD International, SzK**	337,6 millió USD	287 millió USD	2018	2022	RZD International, Peri GmbH
É-3	Újvidék-Szabadka	108	Kínai Export-Import Bank, SzK**	1160 millió USD	943 millió USD	2018	2024 ^v	CRI + CCCC Konzorcium****

* saját kódolás

** Szerb Köztársaság

*** támogatás az IPA2014-2020 programból a X. sz. európai szállítási útvonal fejlesztése céljából (nem visszatérítendő támogatás)

**** China Railway International & China Communications Construction Company Konzorcium

^v várható befejezés

Források: saját szerkesztés és kódolás, <https://www.railvolution.net/news/kiss-emus-for-serbia>, <https://www.mgsi.gov.rs/en/infrastrukturna-gradilista>, <https://www.mgsi.gov.rs/en/infrastrukturna-gradilista/works-construction-tunnel-and-viaduct-railway-section-stara-pazova-novi>

5. A vasúti nyomvonal mentén felmerülő lokális biztonságpolitikai kockázatok

A Pireusz – Skopje – Nis – Belgrád (és tovább Újvidék – Szabadka – Budapest – Bécs – Duisburg) európai szállítási útvonal déli, nem uniós tagállamok területén húzódó szakasza rejt magában biztonságpolitikai kihívásokat és egyszerre lehetőségeket is.

A nagy európai kereskedelmi összképet tekintve meg kell említeni Michelberger Pál tanulmányát, amely felhívja a figyelmet a nyugati-európai, Hamburg-La Havre range régió kikötőinek és szállítási útvonalainak a túlterheltségére. Ez párhuzamosan azt is jelentheti, hogy a Balkán régió partvidéke tud biztosítani szabad kapacitást a régió kikötői és szárazföldi szállítói számára (Michelberger, 2008, 45.o.).

Mivel vonalas infrastruktúráról van szó, így a szállítási útvonal bármely szakadása esetén (legyen az akár csak pár száz méteren keletkezett rongálás, szabotázs, vagy egyszerűen csak a Dinári-hegység törésvonalai mentén létrejött földrengések okozta probléma⁵⁵) a szállítási tevékenység akadozása figyelhető meg. Elég csak a 2021. március második felében bekövetkezett Evergiven konténerszállító hajó problémájára gondolni, amely keresztbefordult a Szezei-csatornán, ezzel teljesen megbénítva a világkereskedelem több mint 10 százalékát, amely a csatornát használja közlekedési folyosóként Európa és Ázsia közötti viszonylatában (MarschMcLennan, 2021).

Délről észak felé haladva az első probléma klasszikus értelemben vett biztonságpolitikai szempontból Észak-Macedónia. A Gyevgyelija határállomástól induló és végig a Vardar-folyó szűk völgyeiben, szurdokaiban haladó vasútvonal teljes felújításáról – kimondottan az OBOR projekt miatt - nem esik szó. Emiatt erről a 215,7 km hosszú, végig villamosított szakasról, amelynek átlagos haladási sebessége 90 km/h, mint szűk keresztmetszetről beszélhetünk az OBOR esetében.

⁵⁵ Az Eurostat – Európai Bizosság 50 évre visszamenő felmérése alapján a viszonylag sűrűn előforduló földrengés zóna egyik területi egysége esik Görögország és Észak-Macedónia területére. A Morava-folyó völgyének felső folyása, illetve a Belgrád déli részét érintő dombos terület, ahol a Balkán-félsziget egyik legnagyobb rendezőpályaudvara, a Belgrade Marshalling is található, belesik a közepes eséllyel és számossággal előforduló földrengéssel súlytott területek státusza alá. A vasútvonal által érintett többi terület alapvetően földrengés biztos régiókon halad keresztül (European Commission, 2014c).

Ezt támasztják alá azok az interjúk is, amelyek Észak-Macedóniában készültek. Az érintettek nem tudták megmondani, hogy milyen módon tudna csak résztvenni az projektben Észak-Macedónia. Ráadásul a Szkopje – Thesszaloniki viszonylatban a nemzetközi személyforgalmat 2015 óta leállították az illegális migrációs nyomásnak köszönhetően. A biztonsági kockázatok miatt fellépő idővesztés a teherforgalom is megsínyli.

A vasútvonal Észak-Macedóniát elhagyva belép Szerbia területére, de már az észak-macedón területekre is érvényes Ottó von Bismarck elhíresült gondolata: „Ha egy háború elkezdődik Európában, az valami átkozott balkáni baromság miatt kezdődik” (Marshall, 2018, 129.o.). Különösen igaz ez a Skopjétől északra eső területek esetében.

Preševo határállomás után egészen a következő nagyobb településig, Vranje-ig az A1-es autópályával együttesen halad a pálya nyomvonala északnak 12-20 km-es közelségben a Szerbia – Koszovó határvonaltól. Például Rajince településnél csak 8 km-re fekszik a nyugati hegygerinctől, amely egyben határvonal is.

Fontos árnyalni a Koszovó – Szerbia konfliktus képet azzal, hogy a nagyobb etnikai problémák nem a Morava-völgyében, nem Pristinától keletre, hanem a fővárostól észak, észak-nyugatra jelentkeznek. Az Ibar folyó által szétválasztott Mitrovica városa és ettől észak-nyugatra található szerb etnikai többségű koszovói területek és fegyveres összecsapásig is elmérgesedő konfliktusok sokkal sűrűbben fordulnak elő, mint a dél, délkeleti határszakaszon. Ezt támasztja alá az a tény is, hogy a legutóbbi 2011-es koszovói népszámlálás során az északi területeken fekvő négy szerb többségű közigazgatási egységben Leposaviq/Leposavić, Zubin Potok, Zvečan/Zvečan Észak-Mitrovica meg sem rendezte Pristina a népszámlálást (Demjaha, 2017, 187.o.). Ezen közigazgatási egységek nélkül viszont csak 1,5 százalékos volt a szerb etnikum aránya a teljes – „maradék” – Koszovón belül, amely arány aligha alkalmas arra, hogy akár csak kisebb volumenű etnikai konfliktust robbantson ki, amely érinti a szomszéd ország nemzetközi jelentőségű infrastruktúráját.

Érdeemes még megjegyezni, hogy egyébként a vasút, mint közlekedési eszköz és kapocs a koszovói szerbek és Szerbia között fizikai hordozója tud lenni az etnikai konfliktusnak ebben a térségben. 2017 január 14-én szerb nemzeti színekkel feldíszített, fellobogózott szerelvény közlekedett Szerbiából Mitrovica irányába, amelyet a koszovói hatóságok állítottak meg a határon. Belgrád képviselőjében Marko

Djuric, a Koszovói Iroda vezetője szerint nem politikai, hanem kulturális célokkal indították útjára a vonatot Észak-Koszovóba. Aleksandar Vucic akkori miniszterelnök véleménye is az volt, hogy a különleges szerelvény nem politikai üzenettel, hanem kulturális céllal érkezett volna a szerbek lakta koszovói területre. „Vonatot küldtünk, nem tankot” – zárta le álláspontját a szerb miniszterelnök, s egyben megállították a vonatot még a határbelépés előtt megakadályozandó a további eskalációt. Természetesen az incidenst teljesen más módon értékelte Koszovó vezetése. Sőt még Albánia miniszterelnöke, Edi Rama is megszólalt az ügyben: „Ez az egész nem más, mint politikai haszonszerzés”. (Johansson, 2018, 19-20.o.). Ugyanakkor itt is meg kell jegyezni, hogy ez az ominózus vasútvonal is az OBOR útvonaltól relatíve távol esik, Koszovó északi és nem keleti régiójában található⁵⁶.

Csak Preševo-tól mintegy 60 km után fordul el az északra tartó koszovói határ erősen nyugatnak és szélesedik ki a szerb terület Vladičin Han és Leskovac irányába, ahol biztonságpolitikai és katonapolitikai, s természetesen így a vasútvonal és szállítás szemszögből is már nyugodtabb területek következnek.

Az albán-szerb etnikai kérdést végül érdemes egy nagyobb szemszögből is megvizsgálni, ugyanis a fenti sorok a biztonságpolitikai kérdést elsősorban a feltételezett és Koszovó által kiváltott biztonsági problémaként kezelte. Amint Kemenszky Ágnes is megjegyzi az albániai és koszovói muszlimokkal kapcsolatban, hogy a mindenkori államvezetés elkötelezett az euroatlanti integráció felé tett lépésekben (2010, 484.o.). Kérdés az, hogy Pristina mennyire tud(na) ellenállni kívülről érkező kérésnek, amennyiben a szerb területeken áthaladó kínai-német új kereskedelmi úttöeret kellene „megvágnia”.

A dél-szerb Vranje környéki területek nem csak nyugatról, hanem keletről is szorongatottak a közeli szerb-bolgár határ felől. A 35-40 km-re lévő határszakaszról ugyanakkor azt a biztonságpolitikai problémát nem lehet elmondani, mint amit a koszovói határ esetében. Bulgária, mint EU és NATO tag aligha engedheti meg magának azt a fajta konfliktushalmazt, amelyet tapasztalhatunk Koszovó - Szerbia viszonylatban. Mindemellett olyan jellegű etnikai konfliktus sincsen Szófia és Belgrád között, mint Pristina esetében.

Másodlagos kihívásnak értékelhetjük azt a tényt, hogy bármilyen probléma, akadályoztatás esetén nincsen komoly, a X. számú korridorral párhuzamosan (és ehhez

⁵⁶ Ami tény önmagában azonban nem zárja ki a szabotás esetleges veszélyét, legfeljebb a bekövetkezés esélyét csökkenti.

a folyosóhoz közel) futó nyomvonal. A legtöbb szállítási útvonalnak – legyen az személyszállítás vagy teherszállítás – kialakítanak menekülő útvonalakat. A szakirodalom szerint két pont, azaz két állomás vagy kitérő között kiépített alternatív pálya fenntartása elsősorban nem felesleges költség, hanem a fővonalon bekövetkező zavarok esetén kielégíti a hálózat elégséges működését (Tóth, 2019, 83.o).

A földrajzi adottságok miatt sem könnyű ennyire hosszú szakaszon ilyen jellegű alternatív útvonalat építeni a X. számú TEN-T folyosó mentén, mivel a Balkán-hegység földrajzi struktúrája ezt nem teszi lehetővé a vasút számára.

Alternatívát csak az északabbra fekvő, de technikailag tehervonatok számára nagyon nehéz nyomvonalon haladó, a montenegrói Barból induló és Podgorica - Belgrád útvonalat használó vasút vagy a még északabbra fekvő Fiume – Zágráb – Budapest, illetve a Trieszt – Graz – Bécs nyomvonal jelenthet. Nem véletlenül jegyezte meg Ivan Belosevic professzor⁵⁷ sem Belgrádban, hogy az átépítés során az egyik legnagyobb szerb félelem az, hogy mire elkészül a teljes szerbiai és észak-macedón szakasz, addigra a gateway célú kikötőt kereső konténeres forgalom nagy része átterelődhet az Adria északi szektorába, a NAPA⁵⁸-zónába. Ez a félelem tapasztalatra épül, mivel bekövetkezett már egyszer az 1990-es években a jugoszláv polgárháború alatt (Erdősi, 2007, 226.o.).

Eddigi biztonspolitikai kihívások a X. TEN-T folyosó mentén található országok egymás közötti – rendezett vagy rendezetlen – viszonyait érintették. De nem szabad elmenni azon tény mellett sem, hogy globális értelemben is kihívásokkal küzd a Balkán térsége, amely kihívással Közép-Európa is találkozik nap mint nap, és ez fizikai értelemben is érinti a vasútvonalat és annak működését. Az illegális migráció útvonalai ugyanis szinte végigkísérik az OBOR-útvonalát a Balkán-félszigeten. Az illegális módon történő határátlépések megakadályozása érdekében épült fizikai akadályok, azaz határkerítések végig léteznek az államhatárokon: Görögország és Észak-Macedónia között, Észak-Macedónia és Szerbia, illetve Szerbia és Magyarország között (Marshall, 2021, 8.o.). Ez természetesen azt is jelenti, hogy a vasúti közlekedést és teherszállítást, valamint a határokon meglévő ellenőrzést mind lassítja a védekezésből fakadó folyamat. A kutatás céljából felkerestem és terepi megfigyelést végeztem az észak-macedón – görög államhatáron fekvő Gyevgyelija

⁵⁷ Prof. Ivan Belosevic Ph.D egyetemi docens a Belgrád Egyetem Szállítás és Közlekedésmérnöki Karán.

⁵⁸ North Adriatic Ports Association

határállomáson. Beszéltem a vasúti határrendészettel is, akik elmondták, hogy csak teherforgalom zajlik a határon, de nagyon erős ellenőrzés mellett, mert a vágányok mentén nyitott a fizikai határzár, a kerítés, amit előszeretettel használnak ki az illegális migránsok.

Végül érdemes még egy szemszögből megközelíteni a lehetséges veszélyeket, kihívásokat. Ez a probléma tűnik a legkisebb bekövetkezési eséllyel megvalósulónak, de nem szabad figyelmen kívül hagyni ennek ellenére sem: Görögország szembenállása Törökországgal és fordítva. Ez akkor is létező problémaforrás, ha két NATO-tagállamról van szó, sőt éppen ezért érdemel önálló elemzési tételt a konfliktus.

Törökország rendelkezik a második legnagyobb szárazföldi hadsereggel a NATO-n belül az USA hadereje után. Ugyanakkor ez nem jelenti azt, hogy a legmodernebb katonai eszközök is Ankara birtokában vannak. Mindezt ellensúlyozandó, Athén katonai kiadási voltak az egyik, ha nem a legmagasabbak GDP arányosan a védelmi szövetségben belül. 1981-ben Görögország GDP arányosan 5,7 százalékát fordított védelmi kiadásokra a nemzeti költségvetésnek, de még a 2000-es években, a válság előtt is 3,6 százalékos kiadási arányt mutatott a teljes költségvetéshez képest a katonai célokra fordított kormányzati költségek. Sőt ezen kutatás lezárásig, Görögországban érvényben van a sorkatonaság is, amely szintén azt a feltevést támasztja alá, hogy Athén és Ankara között kisebb-nagyobb konfliktus bármikor bekövetkezhet (Marshall, 2022, 201.o.).

Bár nem mondható rossznak a kínai-török viszony, illetve az OBOR-projekt keretében a vasút görögországi szakasza; mind annak kiinduló pontja, Pireusz kikötője, mind maga a vasúti infrastruktúra messze fekszik a görög-török határtól, tehát az esetleges szabotások esélye kicsi, mint lehetséges biztonságpolitikai kihívást érdemes figyelembe venni.

Végül érdemes megemlíteni a nagyhatalmi versengést ebben a régióban is. Az albán – koszovói – észak-macedón tengelyre jellemző az amerikai szövetségi rendszerhez való közeledés. Ennek hivatalos, szervezeti megerősítése is megtörtént a NATO égisze alatt; Albánia 2009. április 1-je óta tagja az észak-atlanti katonai szövetségnek. Észak-Macedónia 2020-ban tudott csatlakozni a NATO-hoz, miután megoldódott a névhasználati vita Skopje és Athén között.

Velük szemben áll az oroszbarát ország, a Balkán régió kulcs állama: Szerbia. Kína a legintenzívebb kereskedelmi forgalmat Belgráddal folytatja, és a legkomolyabb külföldi működő tőke beáramlás is Szerbiába érkezik a távol-keleti országból. Ezért is

tekinti Peking a legfontosabb stratégiai partnerének Szerbiát a térségben (Csapó, Reményi, 2019, 6.o.)

6. KONKLÚZIÓK

A kutatási kérdésekre adott válaszokat a kérdésekből fakadó hipotézisekre adott válaszokkal együtt adom meg.

1. kutatási kérdés: Áthelyeződik-e – és ha igen, hogyan – a globális kereskedelem európai súlypontja a nyugat-európai, hagyományosan nagy tengeri kikötőkből a közép-európai és délkelet-európai régióba?

Az elmúlt bő tíz év eredményei azt mutatták, hogy a görögországi pireuszi kikötő képes jelentős kapacitásbővülést elérni a konténeres szállítás és kereskedelem terén. Ugyanakkor ezt, mint „transshipment” kikötői tevékenységet folytató átrakodó hub-and-spoke rendszerben érte el, nem pedig az erős és szerteágazó hinterland kapcsolatoknak köszönhetően.

A megfelelő gateway státusú kikötői tevékenységhez, amely egyben záloga a feltett kutatási kérdésnek elengedhetetlen a hinterlanddal meglévő magas színvonalú szállítási és szolgáltatási kapcsolat. Ebben a régióban ennek egyedüli letéteményese a X-X/B. sz. európai szállítási korridor, amely Pireusz – Szkopje - Belgrád – Budapest – Bécs – Duisburgon át képest eljuttatni az árut a két, egymással legintenzívebb kereskedelmet folytató ország, Németország és Kína között.

Szintén ezt erősíti meg a kutatás azon része, amely az észak, lengyelországi Małaszewicze-n át érkező kereskedelemről származó vámbevételt tükrözi. Az orosz-ukrán háború ellenére (ugyanakkor a COVID19 válság miatt okozta hajózásnál felmerülő konténer hiányt ellensúlyozva) a kínai nemzeti vasúttársaság, a China State Railway Group adatai alapján 2022 I. félévében már 972 000 TEU „utazott” az EU és Kína között. Ez is a közép-európai régió kapacitásbővítését érinti a legerőteljesebben, lévén régiókon keresztül tud csak közlekedni bármilyen vasúti kapcsolat ebben az Európa – Kína viszonylatban.

Az ehhez a kutatási kérdéshez kapcsolódó hipotézis szerint az Európai Unió legfőbb kereskedelmi útvonalai áttevődnek az eddigi Rotterdam – Antwerpen - Hamburg dominálta észak-nyugati régióból a mediterrán térségbe, elsősorban is annak a keleti-medencéjébe.

Az első hipotézisre csak részben lehet pontos választ adni. A konténeres szállítás esetében részben történt átrendeződés, de elsősorban is csak a Kínából érkező konténer alapú kereskedelem esetében következett be ez a változás. Mivel a pireuszi kikötő nem alkalmas az egyéb áruk fogadására, ezért ilyen formában az első hipotézist elvetem, és csak a konténeres szállítás esetében fogadom el.

2. kutatási kérdés: Az esetleges áthelyeződés kapcsán milyen gazdasági és pénzügyi érdekek azonosíthatók az érintett nyugat-, illetve kelet-közép-európai régiókban? Egy összekapcsolható azzal a kérdéssel, hogy hogyan hat az EU-n belül az egyes tagállamok bevételeire ez a változás? Milyen működési, üzemeltetési és vámbevétel kiesés feltételezhető, illetve a korábban befektetett euró százmillióknak és milliárdoknak köszönhetően létrehozott modern szállítókapacitások maradhatnak kihasználhatatlanul a kedvezőtlenül érintett országok esetében?

A második kutatási kérdésre is csak részben adható válasz. A vámbevételek után járó 20 százalékos „beszedési költség” vagy „adminisztrációs költség” megtartása elsősorban Lengyelország számára jelent kedvező fejleményt, mivel a korábban vázolt módon a lengyel vasúti határállomások úgy viselkednek, mint gateway típusú fojtópont (choking point). Azaz ezek a határállomások jelentik a belépést az európai egységes vámterületre, így a legtöbb esetben itt történik meg a vám befizetése is.

Amiért a válasz erre a kutatási kérdésre nem egyértelmű az az, hogy jelenleg a nyugat-európai régióban nem tapasztalnak olyan mértékű átrendeződést, a feldolgozó kapacitások iránti csökkentés esetében, amely szignifikánsan befolyásolná, pontosabban csökkentené ezen kikötők – elsősorban Rotterdam, Antwerpen, Hamburg - jelentőségét.

Azt is meg kell jegyezni a kutatás ezen kérdésével kapcsolatban, hogy a legtöbb felelet és adat nem kezeli egyértelműen szétválasztva a konténeres szállításból fakadó logisztikai tevékenységet és az egyéb szállítási módokból származó, a kikötőkre telepített klaszterek működését előmozdító feldolgozóipari tevékenységet. Sőt volt olyan interjú alany a kutatás során (a belga Dr. Dirk De Bièvre és a szintén belga Dr. Joost Dr. Hintjens), akik jelezték, hogy nem lehetséges szétválasztani így a kikötői tevékenységet.

A második kutatási kérdéshez tartozó hipotézisre adott válasz alapján gazdaságilag közvetve és közvetlenül is sokat veszít Hollandia, mivel nem csak a

csökkenő megrendelések, logisztikai és szállítási tevékenységek kerülnek el Európa egyik legfontosabb kereskedő államától a dél-mediterrán térségbe, hanem a beszedési költségek egy jelentős részétől is elesik az ország.

A beszedési költségek, mint a közös európai vámbevételek után járó 20 százalékos díjazás stagnáló mértékben érkezik a holland nemzeti költségvetésbe. A növekedés elmarad a közép-európai „beszedési költség” típusú bevétel növekedési ütemétől. Ez különösen akkor jelent problémát, ha tudjuk, milyen jelentős kapaitás bővítést hajtott végre Hollandia a 2000-es években. Így ezt a hipotézist elfogadom.

3. kutatási kérdés: A kereskedelmi útvonalak esetleges európai átrendeződése elvezethet-e egy új regionális berendezkedéshez az Európai Unióban? Vagyis változhat-e a centrum – félperiféria - periféria besorolás és struktúra az érintett régiók esetében a kereskedelmi útvonalak átrendeződésének köszönhetően? Milyen szerepet játszik e folyamatban az Európai Unió vezető gazdasági ereje, Németország?

Önmagában a kereskedelmi, szállítási fő útvonalak léte és változása nem jelenti a centrum – félperiféria - periféria átrendeződést, igaz nem is akadályozza meg. Ahogyan a dolgozat interjú alanyai is rámutattak, a kereskedelmi folyosók önmagukban kevesek egy-egy régió felemelkedéséhez, ahhoz a kiegészítő tevékenységeket is erősíteni kell: logisztika, elosztás, feldolgozóipar stb. Ahhoz viszont, hogy ez megtörténjen, szükséges az új kereskedelmi folyosó megléte. Összességében tehát szükséges, de nem elégséges feltétele az új korridor a fenti hármas tagozódás szerinti gazdasági fejlettség változásához.

Ezt támasztja alá Németország viszonyulása is a régi és új szállítási korridorokkal kapcsolatban. A Rotterdam – központi, elsősorban is belső németországi régiók közötti szállítási folyosó (a holland tehervasúti főpályatestként ismert Betuweroute és annak németországi folytatása) évtizedes késésben van a német kormány döntése miatt, mivel az együttműködési megállapodás ellenére máig nem építette meg Németország a holland-német határtól a kizárólag teherszállító vonatok által használt vasúti pályát Duisburg irányába. Ugyanakkor viszont, ahogyan a kutatás is bebizonyította, Németország vállalatai adják az egyik legfontosabb pozíciót a X-X/B. sz. európai szállítási folyó fejlesztésénél, a Belgrád – Újvidék vasútvonal esetében német cégek végzik a műszaki ellenőrzési feladatokat (DB Engineering & Consulting GmbH). Ráadásul a német Peri GmbH, mint a világ egyik legnagyobb

állványozással foglalkozó vállalata vett részt az Újvidék – Karlóca közötti viadukt építésében.

További tisztázandó kérdés még a kutatás szempontjából, hogy az új szállítási korridor üzemeltetése-szállítás során a Deutsche Post DHL Group milyen szerepet fog játszani. Az előzetes információk alapján a DHL Group kíván lenni az egyik legnagyobb logisztikai elosztó vállalat a korridor mentén. Ez tovább erősíti a kutatási kérdésre adott választ és erősíti a német-kínai kapcsolatokat is.

Ehhez a kérdéshez tartozó hipotézisre adott válaszom szerint Németország számára az új felállás, vagyis a keletről; Lengyelország felől, valamint délkeletről; Görögország – Magyarország - Ausztria irányából érkező árumennyiség legalább olyan elfogadható, mint a korábbi időszakban, vagyis mintha ez Hollandia irányából érkezett volna.

A harmadik hipotézist így elfogadom, mivel Németország szerződéses partneri viszonya ellenére sem tett semmit annak érdekében, hogy a nyugatról, Hollandia irányából nagyobb mennyiségű áru mozgatására alkalmas vasúti teherszállító pályakapacitását bővítse. Ugyanakkor fontos részt vállalt és vállal a X-X/B. sz. európai korridor felújításában és építésében és várható üzemeltetésében is. Mivel a hamburgi kikötő kapacitása nehezen és csak nagyon magas pénzügyi, társadalmi költségek mellett lenne csak bővíthető, ezért alternatív megoldásként a X. számú korridor magas színvonalú működésében érdekelt Németország.

7. FELHASZNÁLT IRODALOM

- 4All Ports (2021). Amsterdam Quays and Terminals. <http://www.4allports.com/port-infrastructure-amsterdam-netherlands-pid40.html> (letöltés ideje: 2021.11.16.)
- Agrippa, M. V. (20). Orbis Terrarum, <http://www.myoldmaps.com/maps-from-antiquity-6200-bc/118-agrippas-orbis-terrarum/118-agrippa.pdf> (letöltés ideje: 2020.11.03).
- Alcott Global (2022). Top 10 Container Ports in Europe for 2021 vs 2020, <https://www.alcottglobal.com/top-10-container-ports-in-europe-for-2021-vs-2020/> (letöltés ideje: 2022.07.14.)
- Almadi S. (2019). The research method of conceptual frameworks. The case of Pygmalion effect: A leadership style or self-fulfilling prophecy? *Hungarian Educational Research Journal*, 9(3), 1-24.
- Almadi S. (2020a). Theoretical Corpus for an Empirical Subject The Identification of Problems and Gaps in Pygmalion Effect Research, *Köz-Gazdaság*, 15(1), 1-24.
- Almadi S. (2020b). Machiavelli, machiavellista, machiavellizmus - A Machiavelli nevéből eredő fogalmi keretek történeti-integratív áttekintése, *Külügyi Szemle*, 19(1), 3-33.
- Andersen, L. E., Ehteshami, A., Sunuodula, M., & Jiang, Y. (2017). „One Belt, One Road” and China’s Westward Pivot – Past, Present, Future. *Danish Institute for International Studies, Copenhagen, Denmark*, 10-86.
- Antwerp Port Authority (2021). 2021 Facts & Figures. Havenbedrijf Antwerpen NV van Publiek recht., <https://www.itb-info.be/files/cms1/consolidatie%20wetgeving/havenpolitieverordening-antwerpen-2021.pdf> (letöltés ideje: 2021.11.14.)
- Armstrong, J., Lefort, C. (2020). Annual report ESPO 2019-2020. European Sea Ports Organisation, Brussels, <https://www.espo.be/media/Annual%20Report%202019-2020%20FINAL.pdf> (letöltés ideje: 2021.11.27.)
- Asian Development Bank (2019). Credit Fundamentals – Shareholders, <https://www.adb.org/work-with-us/investors/credit-fundamentals#accordion-0-4> (letöltés ideje: 2021.02.23)
- Baik, J.S. (2017). The Study on Impacts of Mega Container Ships on Ports, *Pan-Pacific Journal of Supply Chain Management: Applications and Practices*, Pyeongtaek University, 22-40.
- Barnes, M. (2020). European Port Logistics – Where Next to Invest? *Savills Research*, 2-6.
- Bartke I., & Illés I. (1997). *Telephelyelméletek*, ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 138.

- Baylet, S. (2011). Le Developpement Inegal dans un Systeme Capitaliste – Etude de L’Approche Centre-Peripherie et des Travaux de Samir Amin, https://www.academia.edu/7646162/D%C3%A9veloppement_in%C3%A9gal_approche_centre_p%C3%A9riph%C3%A9rie, (letöltés ideje: 2021.02.22), 5-31.
- Benedek J. (2019). Földrajzi tényezők szerepe a gazdasági teljesítmény alakulásában, Babeş-Bolyai Tudományegyetem, Kolozsvár, 1-11.
- Berneki Á. (2000). A globális világ „Új gazdaságföldrajza” in Tér és Társadalom, Vol.14(4), 87-107.
- Berneki Á. (2007). A világgazdaság térbeli szerveződése – a globális világ „új gazdaságföldrajza” in Blahó András és munkaközössége (szerk) Világgazdaságtan, Akadémiai Kiadó, 223-250.
- Berneki Á. (2018). Közép- és Kelet-Európa a 21. század geopolitikai/geoökonómiai stratégiáiban, Akadémia Kiadó, Budapest, 5-150.
- Bibó István (2011). A kelet-európai kis államok nyomorúsága, Argumentum Kiadó, 3-294.
- Bremenports (2021). Facts and figures 2020. The Senator for Science and Ports, bremenports GmbH & Co. KG https://bremenports.de/wp-content/uploads/2021/05/2020_Hafenspiegel-EN.pdf (letöltés ideje: 2021.11.11.)
- Bremenports (2021). World port in good hands. <https://bremenports.de/unternehmen/en/ueber-uns/hafen-managementgesellschaft/> (letöltés ideje: 2021.11.23.)
- Brooks, M. R., Pallis, T., Perkins, S. (2014). Port Investment and Container Shipping Markets. Roundtable Summary and Conclusions, OECD – International Transport Forum. (3)., 22-35.
- Brost, W., Vellinga, T. (2012). The Monitoring Programme for the Maasvlakte 2 Construction at the Port of Rotterdam. Terra at Aqua, 2012(129), 16-30.
- Brown, D. (1980). Vasút a Vadnyugaton, Kossuth Könyvkiadó, 7-271.
- Bucsky, P. (2021). Az európai vasúti áruszállítás gazdasági és közlekedéspolitikai kihívásai különös tekintettel a vasúti liberalizációra, valamint az eurázsiai földhidak jelentőségére, Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar, Phd-értekezés, <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/23866/bucsky-peter-phd-2020.pdf?sequence=1> (letöltés ideje: 2021.12.28.)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2020). Dutch Trade in Facts and Figures – Exports, investment and employment, The Hague, 4-41.
- Centraal Planbureau Den Haag (2001). Welvaartseffecten van Maasvlakte 2, Kosten-batenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven door landaawinning, 15-280.

- Conference of European Directors of Roads (2020). Trans-European Road Network, TEN-T (Roads): 2019 Performance Report, CEDR's Secretariat-General, 2-128.
- Container Management (2020). Dredging Project at Adriatic Gate Container Terminal confirmed. <https://container-mag.com/2020/06/24/dredging-project-at-adriatic-gate-container-terminal-confirmed/> (letöltés ideje: 2021.11.14.)
- Curran, E. (2016). China's Marshall Plan. Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-07/china-s-marshall-plan> (letöltés ideje: 2020.10.22)
- Czifrusz M. (2014). Gazdaságföldrajz, Miskolci Egyetemi Kiadó, 1-194.
- Csapó D. & Reményi P. (2019). Kína térnyerése és a nyugat-balkáni országokban in Mediterrán és Balkán Fórum, XII. évf. 1. sz., 2-19.
- David, P. A. (2007). Path Dependence – A Foundational Concept for Historical Social Science, *Cliometrica* (5), 1-26.
- Debysen, A., & Gouardères, F. (2021). A Transzeurópai Hálózatok finanszírozása. Az Európai Unió ismertetése, Európai Parlament, 2-7., https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU_3.5.2.pdf (letöltés ideje: 2021.03.02)
- de Gijt, J.G., Van Kleef, J.M., Taneja, P. & Ligteringen, H. (2010). Development of Container Handling in the Port of Rotterdam, Gemeente Rotterdam, 2-21.
- Dekker, S., Verhaeghe, R., & Pols, A.A.J. (2002). Expansion of the Port of Rotterdam, Framework for Evaluation, Transportation Research Record in Journal of the Transportation Research Board, 2002(1), 1-8.
- Dekker, S., Verhaeghe, R., & Pols, A.A.J. (2003). Economic Impacts and Public Financing of Port Capacity Investments: The Case of Rotterdam Port Expansion, Transportation Research Record in Journal of the Transportation Research Board, 2003(1), 1-19.
- Deme (2021). Maintenance dredging of the River Weser. <https://www.deme-group.com/projects/weser-maintenance-dredging> (letöltés ideje: 2021.11.24.)
- Deme (2021). Maintenance dredging River Scheldt. <https://www.deme-group.com/projects/maintenance-dredging-river-scheldt> (letöltés ideje: 2022.11.19.)
- Demjaha, A. (2017). Inter-ethnic Relations in Kosovo, *SEEU Review*, Vol. 12.no.1, Tetovo, 181-196.
- Derudder, B., Liu X., & Kunaka, C. (2018). Connectivity along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, MTI Global Practice, World Bank Group, Washington, 8-47.
- Dietmar, M. (1995). Az új gazdaságföldrajz gazdaságpolitikai implikáció – növekedésméleti megközelítésben, *Közgazdasági Szemle*, 4. 387-398.

- Dirzauskaite G., & Ilinca, N.C. (2017). Understanding “Hegemony” in International Relations Theories. *Development and International Relations*. Aalborg University. 15-45.
- Dohnanyi, von K. (2022). Németország és Európa a nagyhatalmak érdekei között in *Nemzeti érdekek, Habsburg Ottó Alapítvány*, 24-76.
- DP World (2021). Services. <https://www.dpworld.com/en/antwerp/services> (letöltés ideje: 2021.11.28.)
- DredgingToday (2020). Former Dredging Depot to Become Offshore Wind Hub <https://www.dredgingtoday.com/2020/04/17/former-dredging-depot-to-become-offshore-wind-hub/> (letöltés ideje: 2021.11.21.)
- Dreyer, I., & Popescu, N. (2014). The Eurasian Customs Union: The economics and the politics in European Union Institute for Security Studies, https://www.files.ethz.ch/isn/182334/Brief_11_Eurasian_Union.pdf, (letöltés ideje: 2020.12.05)
- Dunning, J. & Lundan, S.M. (2008). Institution and the OLI paradigm of the multinational enterprise, *Asia Pacific J Manage*, Vol. 25. 573-593.
- Eldmarc (2021). Port of Rijeka. <https://www.eldmarc.com/port-of-rijeka/> (letöltés ideje: 2021.11.17.)
- Elekes Z. (2017). A regionális növekedés új tényezői az evolúciós gazdaságföldrajzi kutatásokban – A változatosság és a technológiai közelség. In Lengyel I. (szerk) *Két évtizedes a regionális tudományi műhely Szegeden: 1997-2017*, JATEPress, Szeged, 106-129.
- Endródi-Kovács V. (2014). *A Nyugat-Balkán integráció érettsége*, doktori értekezés, Budapest
- Erdősi F. (2004). *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Ludovika Egyetemi Kiadó Nonprofit Kft., Budapest, 1-640.
- Erdősi F. (2007). Transzeurópai közlekedési tengelyek fejlesztési iránya és hatása a Balkán térszerkezete in *A Balkán és Magyarország*, MTA Társadalomkutató Központ - Európa Intézet, Budapest, 219-230.
- Erdősi F. (2019). Középső-Európa tengerikikötő-választásának tartós és változó tényezői. *Közlekedéstudományi Szemle*, 69(2), 8-21.
- Erdősi F. (2021). *A globalizálódott tengerhajózás és a világkereskedelem, Közgazdasági- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete*, Pécs, 11-446.o.
- Eszterhai V. (2016). Kelet-Közép Európa és Magyarország helye a Selyemúton, *Pageo – Geopolitikai Kutatóintézet*, http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/24/kelet-kozep-europa-es-magyarorszag-helye-a-selyemuton/#_ednref13 (letöltés ideje: 2021.02.23)
- Engelbert I., & Sági J. (2017). Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, céljai. *Külügyi Szemle*, 16(3), Budapest, 85-104.
- European Commission (2014a). *European Union Public Finance 5th Edition*, Luxembourg, 1-358.

- European Commission (2014b). Ports 2030 – Gateways for the Trans European Transport Network. 4-26.
- European Commission (2014c). Mapping Europe's earthquake risk, Horizon, The EU Research & Innovation Magazine, <https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/mapping-europes-earthquake-risk>, (letöltés ideje: 2022.11.24)
- European Commission (2018a). Financing the EU budget: report on the operation of the own resources system. Brussels, SWD (2018) 172., 1-46.
- European Commission (2018b). EU Budget for the Future, Volume 2, Own Resources, Proposal of the Commission for 2021-2027 multiannual financial framework, Brussels, SWD (2018) 172. 1-100.
- European Commission (2022). Nemzeti hozzájárulások, https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/revenue/own-resources/national-contributions_hu, (letöltés ideje: 2022.09.28)
- European Sea Ports Organisation (2012). European ports an engine for growth. in European Commission 1-12., https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en, (letöltés ideje: 2021.02.12)
- European Sea Ports Organisation (2019). Priorities of European Ports for 2019-2024, Brussels, 1-35.
- Eurostat (2018). Top 20 ports - gross weight of goods handled in each port, https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/mar_esms.htm, (letöltés ideje: 2022.03.20)
- Eurostat (2020). Energy, transport and environment statistics, Luxembourg, 1-192.
- Fidelity International (2020). Why Asia is primed to restructure the global economy, (letöltés ideje: 2022.09.28)
- Fingleton, B., & Fisher, M. M. (2010). Neoclassical Theory versus New Economic Geography. Competing explanations of cross-regional variation in economic development, Munich Personal RePEc Archive, 1-28.
- Fleischer T. (2008). The Trans-European Corridors – Piecemeal Extension of the Existing Ones, or the Development of a Pan-European Network? Hungarian Academy of Sciences, Centre for Economic and Regional Studies, 1-17.
- Follath, V. E. (2016). Beijing's New Silk Road to Europe. Spiegel International, <https://www.spiegel.de/international/world/china-is-building-new-silk-road-to-central-asia-and-europe-a-1110148.html> (letöltés ideje: 2020.10.16)
- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. (2013). The Spatial Economy: The Rediscovery of Geography, MIT Press, Cambridge US, 1-382.

- Gencer, A. H. (2010). Discovery of Location in Economics: an Analysis of Paul Krugman's Theory, *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 10(19), 509-526.
- Ghiretti, F. (2020). Demystifying China's Role in Italy's Port of Trieste. *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2020/10/demystifying-chinas-role-in-italys-port-of-trieste/> (letöltés ideje: 2021.11.17.)
- Gilpin, R. (2004). *Nemzetközi Politikai Gazdaságtan*, Budapest Centre for International Political Economy, Budapest, 103-141.o.
- Greek Cruise (2021). *General info*. <http://www.greekcruise.gr/index.php/port/facts/49/> (letöltés ideje: 2021.11.22.)
- Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M.J., & Whatmore, S. (szerk) (2009) *The Dictionary of Human Geography*, 5. kiadás, Wiley - Blackwell, Singapore, 1-1071.
- Grüll T. (2008). A principátus geopolitikai propagandája. *Ókor*, 7(3), 56-65.
- Gussarova, A., Aminjonov, F., & Khon, Y. (2017). The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt – Competition or Convergence? Implications for Central Asia, *Friedrich Ebert Stiftung, Almaty*, 6-28.
- Halmai P. (2018). Az Európai Unió közös költségvetése, *Dialóg Campus Kiadó*, 5-35.
- Hancock, T. (2017). China encircles the world with One Belt, One Road strategy. *Financial Times*, 4th May 2017, <https://www.ft.com/content/0714074a-0334-11e7-aa5b-6bb07f5c8e12> (letöltés ideje: 2020.10.05)
- Hanson, G.H. (2000). *Scale Economies and the Geographic Concentration of Industry*, National Bureau of Economic Research, Cambridge, 1-37.
- HAROPA Port (2021). A new impetus. <https://www.haropaport.com/en/lehavre> (letöltés ideje: 2021.11.29.)
- HAROPA Port (2021). *Container Terminals*. <https://www.haropaport.com/en/container-terminals> (letöltés ideje: 2021.11.29.)
- Hillion, C. (2002). *Enlargement of the European Union: A Legal Analysis*, Arnall Anthony - Wincott Daniel (szerk) *Accountability and Legitimacy in the European Union*, Oxford Studies in European Law, 401-418.
- Hodgkinson, P.J. (2016). Development of seamless rail-based intermodal transport services in Northeast and Central Asia, *UNESCAP Report*, 1-23.
- Hubacek, K., & Bergh, J. (2002). *The Role of Land in Economic Theory*. International Institute for Applied Systems Analysis. Interim Report, Laxenburg, 2-55.
- ING (2011). *Dutch Trade: more European than global - Dutch international trade after two decades of globalisation*. 1-98.

- Isard, W. (1975). *Introduction to Regional Science*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 506.
- Jackson, Randall W. (2003). *The Impacts of Walter Isard on Geography*, Regional Research Institute, West Virginia University, 1-8.
- Jakóbowski, J., Popławski, K. & Kaczmarek, M. (2018). *The Silk Railroad. The EU-China rail connections: background, actors, interests*, Berlin, in Simon, B., 2020. *Can the New Silk Road Compete with the Maritime Silk Road?* 1 January 2020, <https://www.maritime-executive.com/editorials/can-the-new-silk-road-compete-with-the-maritime-silk-road> (letöltés ideje: 2022.01.10.)
- Jánossy F. (1966). *A gazdasági fejlődés trendvonalai és helyreállítási periódusok*, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1-388.
- Johansson, A. (2018). *The inter-ethnic relationship between Serbs and Albanians – A field study in Kosovo*, UMEÅ University, 1-39.
- Journal of Economic Geography* (2021). *About the Journal*, Oxford University Press, <https://academic.oup.com/joeg/pages/About>, (letöltés ideje: 2021.01.05)
- Kapoor, I. (2002). *Capitalism, Culture, Agency: Dependency versus Postcolonial Theory*. In *Third World Quarterly*, Vol. 23(4), 647-664.
- Kastner, J., & Seferidis, G. (2020). *COSCO faces backlash as it moves to tighten grip on Greek port*, NikkeiAsia – Transportation, letöltés: <https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/COSCO-faces-backlash-as-it-moves-to-tighten-grip-on-Greek-port> (letöltés ideje: 2021.01.15)
- Kemenczy Á. (2010). *A balkáni muszlimok* in Rostoványi Zs. (szerk.) *Az iszlám Európában – Az európai muszlim közösségek differenciáltsága*, Aula Kiadó, Budapest, 447-484.
- Kengyel Á. (2011). *Az Európai Unió politikái* in (Palánkai T. szerk) *A globális és regionális integráció gazdaságtana*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 217-255.
- Khúlová, L., & Špochová, L. (2016). *Importance of TEN-T Corridors in the Development of Infrastructure Example of Visegrad Group Countries*. *Studia commercialia Bratislavensia*, Pozsony, Vol.9, No. 33, 49-57.
- Kocsis L. Zs. (2020). *A vilárendszer-elmélet alapjai – Immanuel Wallerstein Bevezetés a vilárendszer-elméletbe című könyvének bemutatása*, Európai Tükör, Budapest, 23(1), 143-151.
- Kozma F. (1998a). *A félperiféria*, Aula Kiadó, Budapest, 1-338.
- Kozma F. (1998b). *A Félperiféria helye a „világfalkában”*, KSH Statisztikai Szemle, 76(9), 743-754.
- Krugman, P. (1991a). *Geography and Trade*, MIT Press, 1-142.
- Krugman, P. (1991b). *History and Industry Location: The case of the Manufacturing Belt*, in *The American Economic Review*, 81(2), 80-83.

- Krugman, P. (1995). *Development, Geography, and Economic Theory*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England, 1-111.
- Krugman, P. (1998). What's New about the New Economic Geography? *Oxford Review of Economic Policy*, Oxford University Press, 14(2), 7-17.
- Krugman, P., & Obstfeld, M. (2003). *Nemzetközi gazdaságtan*, Panem Kiadó, Budapest, 11-179.
- Lechmayer, W. (2015). What can the New Silk Road do for global trade? in *World Economic Forum and Financial Times*, 22nd September 2015, <https://www.weforum.org/agenda/2015/09/what-can-the-new-silk-road-do-for-global-trade> (letöltés ideje: 2020.10.06)
- Lee, R. (2006). The Ordinary Economy: Tangled up in Values and Geography, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31(4), 413-432.
- Lockhart, A.B. (2017). China's \$900 billion New Silk Road. What you need to know in World Economic Forum, <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/> (letöltés ideje: 2020.10.05)
- Losoncz M. (2014). Magyarország tíz éve az EU-ban – mekkora volt a mozgástér? *Közgazdasági Szemle*, Vol. LXI., 486-492.
- Losoncz M. (2017). A növekedési pályaváltás és a gazdasági kormányzás dilemmái Kínában. *Hitelintézet Szemle*, Vol. LXI., (1), 21-49.
- Lloyd's List (2021). One Hundred Ports 2021. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/-/media/lloyds-list/images/top-100-ports-2021/top-100-ports-2021-digital-edition.pdf> (letöltés ideje: 2021.12.01.)
- Lőrinczné B. E. (2009). Az Európai Unió bővítési politikájának elmélete és gyakorlata Horvátország példáján, *Tér és Társadalom*, 23(1), 133-156.
- Luka Rijeka (2021). Terminals and Services. <https://lukarijeka.hr/en/terminals-and-services/> (letöltés ideje: 2021.11.15.)
- Lukács G. (2001). A globalizáció hatása a gazdasági rendszerek változására in Bara Z. & Szabó Katalin: *Gazdasági rendszerek, országok, intézmények*, Aula Kiadó, 517-548.
- Lau, S., Ling, N.B., Rathbone, M., Wijeratne, D., Yau, J., & Wong G. (2017). Repaving the ancient Silk Routes, PwC Growth Markets Centre – Realising opportunities along the Belt and Road, 1-80.
- Ma, C., Yang, J., Chen, F., Ma, Y., Liu, J., Li, X., Duan, J., & Guo, R. (2018). Assessing Heavy Industrial Heat Source Distribution in China Using Real-Time VIIRS Active Fire, *Chinese Academy of Sciences*, Beijing, 1-7.
- Macfarlane, L. (2017). To solve the housing crisis, we need to fix our broken land economy. *Open Democracy – New Thinking for the British Economy*, <https://neweconomics.opendemocracy.net/solve-housing-crisis-need-fix-broken-land-economy/> (letöltés ideje: 2020.11.02)

- MAERSK (2021). Europe feeder shipping routes. A.P.Moller. <https://www.maersk.com/local-information/europe-feeder-shipping-routes> (letöltés ideje: 2021.11.26.)
- Marseille Fos (2021). port information guide. <https://www.marseille-port.fr/sites/default/files/2020-12/Port%20info%20Guide%20AN%2001-2021.pdf> (letöltés ideje: 2021.11.19.)
- Marseille Fos (2021). Containers & Reefers. <https://www.marseille-port.fr/index.php/en/filieres/containers-reefers> (letöltés ideje: 2021.11.19.)
- Marseille Port (2021). ESPO Marseille Q4 2020. 25 February 2021, <https://www.marseille-port.fr/sites/default/files/2021-02/ESPO%20-%20Marseille%20Q4%202020.pdf> (letöltés ideje: 2021.11.17.)
- Marseille Fos (2021). Multimodality. <https://www.marseille-port.fr/en/Multimodality> (letöltés ideje: 2021.11.19.)
- Marshall, A. (1920). Industry and Trade – A Study of industrial technique and business organization; and of their influences on the condition of various classes and nations, <http://www.library.fa.ru/files/Marshall-Industry-Trade.pdf> (letöltés ideje: 2021.10.23)
- Marshall, T. (2018). A földrajz fogságában – Nyugat-Európa, Park Kiadó, Budapest, 115-142.
- Marshall, T. (2021). Falak – életünk kerítések árnyékában, Park Kiadó, Budapest, 8-14.o.
- Marshall, T. (2022). A földrajz hatalma - Görögország, Park Kiadó, Budapest, 177-210.
- MarshMcLennan (2021). Ever Given Grounding: Suez Canal Closure Highlights Marine Industry Risks, <https://www.marsh.com/ng/industries/marine/insights/suez-canal-closure-highlights-marine-industry-risks.html> (letöltés ideje: 2022.11.24)
- Martellato, D. (2011). TEN-T Priority Projects: Where do we stand? European Research Studies, 14(3), 51-66.
- Matura T. (2015). Új fejezet a globális hatalmi játszmában – magyar részvétellel. Kitekintő, Európán kívül – Gazdaság, 2015.04.08, https://kitekinto.hu/2015/04/08/european-kivul/kelet-azsia20150408uj_fejezet_a_globalis_hatalmi_jatszmban_-_magyar_reszvetellel/89211/ (letöltés ideje: 2021.01.05)
- MÁV Csoport (2017). Menetidő-csökkenés, korszerűbb utazási és bővülő áruszállítási lehetőségek – a beszerzési eljárás közzétételével elkezdődtek a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítására vonatkozó előkészületek, 2017.12.01, <https://www.mavcsoport.hu/bbproject/sajtoszoba> (letöltés ideje: 2021.01.18)

- McCann, P. (2008). Agglomeration economies. In Karlsson, C. (szerk) Handbook of Research on Cluster Theory. Edward Elgar, Cheltenham-Northampton, 23-38.
- Merk, O., & Notteboom, T. (2015). Port Hinterland Connectivity, OECD – International Transport Forum, Working Paper, 2015. május, Paris, France, 1-36.
- Mészáros R. (2000). A társadalomföldrajz gondolatvilága. Tér és Társadalom, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszéke, Szeged., 233-236
- Michelberger P. (2008). Európai közlekedési rendszerek és a délkelet-európai térség in A Balkán és Magyarország, 45-49.
- Ministerie van Verkeer en Watersaat (1994). Voorontwerp Tracébesluit Betuweroute -Toelichting Algemeen Deel – Bepalingen, den Haag, 1-91.
- Mintilogliti, M-N. (2009). Integrated maritime policy in the Port of Rotterdam, Erasmus University of Rotterdam, 23-78.
- Morgan, J., (2015). The meaning and significance of neoclassical economics in What is Neoclassical Economics? Debating the origins, meaning and significance. Routledge, London, 1-29.
- Myrdal, G. (1957). Economic theory and under-developed regions, Duckworth, London, 1-168.
- Nagy S. Gy. & all (2016). A globális és regionális integráció gazdaságtana, Akadémia Kiadó, Budapest
- Nemes N. J. (1998). A tér a társadalomkutatásban. Bevezetés a regionális tudományba. Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest, 1-195.
- OECD (1999). The Future of the Global Economy? – Towards a Long Boom?, Organisation for Economic Co-operation and Development, Párizs, 139-160.
- OECD (2010). Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050. North-West Europe Gateway Area – Port of Rotterdam Case Study, 2010/november, Paris, France
- OECD (2018). China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, Párizs, 1-46.
- OECD (2019). The European Union a people-centred agenda – An international perspective, Párizs,
- Ohmea, K. (1996). The End of the Nation State – The Rise of Regional Economies, HarperCollins Publishers, London, 1-244.
- Oláh D. (2018). A közgazdaságtan elfeledett fogalmai: a föld és járadék a 21. században. Modern Geográfia (4), 1-14.
- Ohmae, K. (2005). The Next Global Stage. Challenges and Opportunities in Our Borderless World, Wharton School, New Jersey, xv-xx.

- Palánkai T. (1999). Az európai integráció gazdaságtana, Aula Kiadó, Budapest, 1-448.
- Palánkai T. (2011). A globális és regionális integráció genezise in (Palánkai T. szerk) A globális és regionális integráció gazdaságtana, Akadémiai Kiadó, Budapest, 27-72.
- Palánkai T. (2014). Az európai integráció. Mindentudás Egyeteme, Előadás anyag, 1-18.
- Palánkai T., & Miklós G. (2014a). Magyarország integrációs profilja, Közgazdasági Szemle LXI. évf. (4), 452-485.
- Palánkai T., & Miklós G. (2014b). Globalizációs indexek (Kísérletek a globális integráció mérésére). Magyar Tudomány, 175(6), 692-712.
- Papatolios N. (2021). From sea to land rail transforms transport through the Balkans. 05 March 2021, <https://www.railfreight.com/corridors/2021/03/05/from-sea-to-land-rail-transforms-transport-through-the-balkans/> (letöltés ideje: 2021.12.12.)
- Pascha, W. (2021). Duisburg and its port, endpoint of China's silk road: Opportunities and risks, Ordnungspolitische Diskurse, No. 2021-1, Ordnungspolitisches, Portal (OPO), Erfurt
- Peeters, E. (2013). Innovative Design, Techniques and Equipment at Maasvlakte 2, Port of Rotterdam, Terra at Aqua, 131. szám, 2013. június, 18-29.
- Péti M. & all (2017). Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói, Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet, Budapest, 1-536.
- Pepe, J.M. (2019). Eurasia: Playing Field or Battle Field? - Defining an Effective German and European Approach on Connectivity Toward China and Russia? in DGAP Analysis – German Council on Foreign Relations, Berlin, (2), 1-22.
- Pintér T. (2017). Az európai integráció – gazdasági és politikai alapú elméleti megközelítések. Polgári Szemle, 13(4-6), 341-364.
- Piraeus Port Authority (2021). Container Terminal. <https://www.olp.gr/en/services/container-terminal> (letöltés ideje: 2021.11.19.)
- Portopia (2017). European Port Industry Sustainability Report 2017, 1-89.
- Port of Amsterdam (2021). Short sea & Containers. <https://www.portofamsterdam.com/en/business/cargo-flows/short-sea-containers> (letöltés ideje: 2021.11.19.)
- Port of Amsterdam (2021). 2020 Annual Report. https://jaarverslag.portofamsterdam.com/sites/jaarverslag/files/2021-05/PoA_JV2020_ENG_040521.pdf (letöltés ideje: 2021.11.21.)
- Port of Amsterdam (2021). Connections. <https://www.portofamsterdam.com/en/business/connections> (letöltés ideje: 2021.11.17.)

- Port of Amsterdam (2021). Waterways.
<https://www.portofamsterdam.com/en/shipping/sea-shipping/regulations/waterways> (letöltés ideje: 2021.11.24.)
- Port of Amsterdam (2022). IJmuiden sea lock officially put into operation.
<https://www.portofamsterdam.com/en/news/ijmuiden-sea-lock-officially-put-operation> (letöltés ideje: 2022.01.31.)
- Port of Antwerp (2021). Public map of port-small.
https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/commerci%C3%ABle-havenkaart_2021_0.pdf (letöltés ideje: 2022.02.02.)
- Port of Antwerp (2021). Port in figures.
<https://www.portofantwerp.com/en/port-figures> (letöltés ideje: 2021.11.15.)
- Port of Antwerp (2021). Overview of direct barge, rail and shortsea connections.
https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Product%20Sheet-Rail-Barge_Sep2021_0.pdf (letöltés ideje: 2021.11.19.)
- Port of Antwerp (2021). Rail Transport.
https://www.portofantwerp.com/sites/default/files/Port_of_Antwerp-Rail-transport_1.pdf (letöltés ideje: 2021.11.14)
- Port de Barcelona (2021). General information.
<https://www.portdebarcelona.cat/en/web/el-port/informacion-general> (letöltés ideje 2021.11.21.)
- Port of Barcelona (2021). Port of Barcelona traffic statistics.
https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/a02c025b-d028-47fc-9e33-21efc96a5c17/PortBcnTrafic2020_12_en.pdf (letöltés ideje: 2021.11.17.)
- Port of Barcelona (2021). Transport and Access.
<https://www.portdebarcelona.cat/en/know-port/access-and-transport> (letöltés ideje: 2021.11.22.)
- Port of Hamburg (2021). Adjustment of the navigation channel on the Lower and Outer Elbe. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022.
<https://www.hafen-hamburg.de/en/special/fairway-adjustment/> (letöltés ideje: 2021.11.22.)
- Port of Hamburg (2021). Container Handling. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022.
<https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/containerhandling/> (letöltés ideje: 2021.11.03.)
- Port of Hamburg (2021). Liner and feeder services. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022.
<https://www.hafen-hamburg.de/en/transportation/liner-and-feeder-services/> (letöltés ideje: 2021.11.05.)
- Port of Hamburg (2021). Bulk Cargo Handling. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022.
<https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/bulk/> (letöltés ideje: 2021.11.23.)

- Port of Hamburg (2021). Modal split in hinterland traffic 2020. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022. <https://www.hafen-hamburg.de/en/statistics/modal-split/> (letöltés ideje: 2021.11.06.)
- Port of Hamburg (2021). Rail access to all Hamburg Terminal. Hafen Hamburg Marketing e.V. 2022 <https://www.hafen-hamburg.de/en/transportation/rail/> (letöltés ideje: 2021.12.11.)
- Port of Rijeka (2021). Throughput statistics. Lucka Uprava Rijeka, <https://www.portauthority.hr/en/traffic-statistics/> (letöltés ideje: 2021.11.21)
- Port of Rijeka (2021). Transport corridors. <https://www.portauthority.hr/en/traffic-corridors/> Lucka Uprava Rijeka, (letöltés ideje: 2021.11.17.)
- Port of Rijeka (2021). Passenger port terminal. Lucka Uprava Rijeka, <https://www.portauthority.hr/en/passenger-port-terminal/> (letöltés ideje: 2021.11.30.)
- Port of Rotterdam (2021). Container terminals and depots. Havenbedrijf Rotterdam N.V., Conatiners, Breakbulk & Logistics, 202104ID-096 <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/container-terminals-and-depots-in-the-rotterdam-port-area.pdf> (letöltés ideje: 2021.11.10.)
- Port of Rotterdam (2021). Port information guide. Nautical Port Information – International Harbour Matters Association, 27 January 2021, <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-05/port-information-guide.pdf> (letöltés ideje: 2021.11.09.)
- Port of Rotterdam (2021). Port of Rotterdam Authority performing trial with water injection dredging. 3 November 2020, <https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/port-rotterdam-authority-performing-trial-water-injection-dredging> (letöltés ideje: 2021.11.22.)
- Port of Rotterdam (2021). Deep sea and feeder. <https://www.portofrotterdam.com/en/logistics/connections/deep-sea-and-feeder> (letöltés ideje: 2021.11.04.)
- Port of Rotterdam (2021). Our organisation. <https://www.portofrotterdam.com/en/about-port-authority/our-organisation> (letöltés ideje: 2021.11.14.)
- Port of Rotterdam Authority (2021). Facts & Figures A wealth of information. Make it happen. NL-001-KJNAH8F, 1-18. <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2021-06/facts-and-figures-port-of-rotterdam.pdf> (leöltés ideje: 2021.11.11.)
- Porto Trieste (2021). Terminal operators. <https://www.porto.trieste.it/eng/port/terminal-operators> (letöltés ideje: 2021.11.11.)

- Porto Trieste (2021). Rail intermodal network. <https://www.porto.trieste.it/eng/port/rail-intermodal-network> (letöltés ideje: 2021.11.13.)
- Potier, J-P. (2011). The Socialism of Léon Walfrás, in *L'Économie Politique*, 51/3, 33-49.
- Probáld F. (2007). Társadalomföldrajz és regionális tudomány, *Tér és Társadalom*, 21(1), 21-33.
- Projectorganisatie Betuweroute NS (1994). Voorontwerp-tracébesluit Betuweroute - Ministerie van Verkeer en Watersaat, den Haag, 1-83.
- Quah, D. (2010). The Shifting Distribution of Global Economic Activity. 2010/05. *Economimcs Department LSE, National University of Singapore*, 1-18.
- Polat, O. (2020). An Overview of Feeder Services in the Era of Mega Containerships, IGI Global, Pamukkale University, Turkey, 4-26.
- Railfreight (2021a). Railways plans for Antwerp and Zeebrugge still on agenda, 16 February 2021, <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/02/16/railway-plans-for-antwerp-and-zeebrugge-still-on-the-agenda/> (letöltés ideje: 2021.03.04)
- Railfreight (2021b). New railway line directly connects port of Gdansk and Ukraine, 22 February 2021, <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/02/22/new-railway-line-directly-connects-port-of-gdansk-and-ukraine/> (letöltés ideje: 2021.03.04)
- Railfreight (2022). New Silk Road record: Xi'an-Duisburg in 10 days with fixed timetable, 09 November 2022, <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/11/09/new-silk-road-record-xian-duisburg-in-10-days-with-fixed-timetable/> (letöltés ideje: 2022.11.10)
- Richet, X. (2018). 16+1 Cooperation and China-EU Relationship, in Xin, C. & Zhigao, H. (edit) *China-CEE Institute Nonprofit Ltd.*, Budapest, 1-220.
- Rodrigue, J-P. (2020). *The Geography of Transport System*, Routledge, New York, 1-480.
- RotterdamtransPort (2021). Maps Port of Rotterdam, Uitgeverij Logisitieck, <https://rotterdamtransport.com/maps-port-of-rotterdam/> (letöltés ideje: 2021.03.08)
- PSA Antwerp (2021). Nordzee Terminal. <https://www.psa-antwerp.be/en/terminals/noordzee-terminal> (letöltés ideje: 2021.11.29.)
- Saad-Filho, A., (2002). The Value of Marx. Political economy for contemporary capitalism. Routledge, London. 35-43.
- Schaefer, F.K. (1953). Exceptionalism in Geography A Methodological Examination. *Annals of the Association of American Geographers*, 43(3), 226-249.

- Schimmelfennig, F., & Sedelmeier, U. (2005). *The Politics of EU Enlargement. Theoretical and Comparative Perspectives*, Schimmelfennig, F. & Sedelmeier, U. (szerk) *The Politics of European Union Enlargement. Theoretical Approches*, Routledge, London
- Schütte von G. (2008). Als Hamburg das „Tor zur Welt“ wurde. *Die Welt*, 09.03.2008, https://www.welt.de/wams_print/article1778095/Als-Hamburg-das-Tor-zur-Welt-wurde.html (letöltés ideje: 2021.01.15)
- Sedelmeier, U. (2003). *EU Enlargement, Identity and the Analysis of European Foreign Policy: Identity Formation Through Policy Practice*, EUI Working Papers – Robert Schuman Centre for Advanced Studies, European University Institute, Florence
- Sedelmeier, U. (2014). *Europe after the Eastern Enlargement of the European Union 2004-2014*, Heinrich Böll Stiftung, Brussels
- Shachar A., & Oberg, S. (szerk.) (1990). *The World Economy and the Spatial Organization of Power*, Brookfield, Vt., USA
- Si, K. (2021). COSCO Shipping Ports acquires stake in Hamburg terminal in Seatrade Maritime, 22 September 2021, <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/cosco-shipping-ports-acquires-stake-hamburg-terminal> (letöltés ideje: 2021.11.24.)
- Sokol, M. (2011). *Economic geograpy – Undergraduate study in Economics, Management, Finance and the Social Sciences*, University of London, 1-80.
- Somai M. (2019). Az EU közös költségvetése. *EU Mozaikok – Információk és ismeretterjesztés az Európai Unióról – Az MTA KRTK Világgazdasági Intézet sorozata*, Budapest, 1-5.
- Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2018). *How much will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs? World Bank Group – Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice, Middle East and North Africa Region, Development Research Group*. 1-43.
- Söderbaum, F. (2009). *Comparative Regional Integration and Regionalism. The Sage Handbook of Comparative Politics*, 477-496.
- Spallek, G. (2021). *Tor zur Welt? Hamburg als Ort der Theologie*, 1-3.
- Szentes T. (2005). *Világgazdaságtan – Elméleti és módszertani alapok I. kötet.*, Aula Kiadó, Budapest, 5-906.
- Sztrabón (1977). *Geógraphika hüpomnémata*, Gondolat kiadó, Budapest
- Teleki P. (1917). *A földrajzi gondolat története*, Akadémiai értesítő, Budapest, 1-231.
- The Maritime Executive (2021). *Greek Parliament hands extra stake in Port of Piraeus to China COSCO*. 30 September 2021, <https://www.maritime-executive.com/article/greek-parliament-hands-extra-stake-in-port-of-piraeus-to-china-cosco> (letöltés ideje: 2021.11.28.)

- Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2022). *Port Economics, Management and Policy*, New York: Routledge
<https://porteconomicmanagement.org/pemp/contents/part2/port-hinterlands-regionalization/betuweroute/> (letöltés ideje: 2022.01.31.)
- Tiezzi, S. (2014). The New, Improved Shanghai Cooperation Organization - China's ambitious goals for the SCO are helped by the imminent addition of three new members. *The Diplomat*, 03 September 2014, <https://thediplomat.com/2014/09/the-new-improved-shanghai-cooperation-organization/> (letöltés ideje: 2020.10.30)
- Tóth B. (2019). A magyarországi vasúthálózat redundanciáját biztosító vonalszakaszok in *Hadmérnök*, XIV. Évf. 2. szám, 74-86.
- Tózsza I. (2015). A földrajz helye a közgazdászok világában. *Köz-Gazdaság*, 2015(1), 133-152.
- Troitiň, D. R., Kerikmäe, T., & Chochia, A. (2018). *Brexit – History, Reasoning and Perspectives*, Library of Congress, Springer International, 1-287.
- Trujillo, L., & Tovar, B. (2007). *The European Port Industry An Analysis of its Economic Efficiency*, Department of Economics, No. 07/05., City University, Northampton Square, London, 1-32.
- Ujlaky I. (2017). *Hollandia és a tenger*, *Gradus*, 4(1), 14-25.
- Vági A. (2009). *Kelet-Berlin 1989. Egy válság anatómiája*, *Grotius*, 2009. november 16., 1-25.
- Venkataramakrishnan, R. (2017). Is OBOR about Chinese dominance? India wants to convince the world it is in *Business Standard*, 15th May 2017, https://www.business-standard.com/article/international/is-india-trying-to-convince-the-world-china-s-obor-is-secretly-colonial-117051500289_1.html, (letöltés ideje: 2020.10.05)
- Vofkori L. (2002). *Gazdaságföldrajz*, Scientia Kiadó, Kolozsvár, 1-317.
- Walras, A. (1833). *Cours d'économie politique dispensé á Évreux (1832-1833)*. In: Dockés, P., Goutte, P-H., Hébert, C., Mouchot, C., Poiter, J-P., Servet, J-M., *Euvres économiques complètes d'Auguste et Léon Walras*. 3. Economica, Paris, 65-320.
- Weiss, M. A. (2017). *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*. Congressional Research Service, 4-22.
- Więclawski, J. (2010). The Eastern Enlargement of the European Union: Fears, Challenges, and Reality, *Globality Studies Journal*, Department of International Political Relations, Lazarski School of Commerce and Law, Warsaw, 1-19.
- Wolfgang H.M., Brovka, G., & Belozarov, I. (2013). The Eurasian Customs Union in transition in *World Customs Journal*, Vol. 7(2), 93-104.
- World Bank (2021a). *Implementation Completion and Result Report – Pap-Angren Railway*. Transport Global Practice Europe and Central Asia Region, Report No.: ICR00005103, 1-63.

World Bank (2021b). International Bank for Reconstruction and Development – Subscriptions and Voting Power of Member Countries, Corporate Secretariat.

<http://pubdocs.worldbank.org/en/795101541106471736/IBRDCountryVotingTable.pdf>, (letöltés ideje: 2021.01.09)

Xinhua Media Agency (2017). B&R not to shatter world order, but to fix it, Xinhuanet, 15th May 2017, http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/13/c_136279092.htm (letöltés ideje: 2020.10.05)

Xinhua, (2021). China-Europe Railway Express sets record in transportation of goods, says Eurasian Rail Alliance CEO, Peking: National Development and Reform Commission.

Felhasznált joganyag

2016. évi XXIV. törvény a Magyarország Kormánya és a Kínai Népköztársaság Kormánya között a Budapest-Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztése, kivitelezése és finanszírozása kapcsán született Egyezmény kihirdetéséről, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1600024.tv> (letöltés ideje: 2021.02.03)
- 161/2019. (VII.4) Korm. rendelet a közlekedési létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről, 2.§ c) bekezdés. Letöltés: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1900161.kor>. (letöltés ideje: 2021.02.04)
- Eurázsiai Vámunió Alapító Szerződése – Treaty on the Eurasian Economic Union (2011). https://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/kaz_e/WTACCKAZ85_LEG_1.pdf (letöltés ideje: 2021.01.14)
- Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Európa jövőbeni tengeri hozzáférhetősége: a várható fejlemények és hogyan készülhetünk fel rájuk”. 2005/C 157/25. számú vélemény, megjelent az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2005.06.28-án, 141-146.
- Európai Unió Tanácsának és az Európai Parlamentnek a 1315/2013-as határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséről (661/2010/EU határozat módosítása és kiegészítése), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>, (letöltés ideje: 2021.09.08.)
- Európai Unió Tanácsának és az Euratomnak 2020/2053 határozata, 11. cikk (5) bekezdés, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020D2053&from=HU>, (letöltés ideje: 2021.09.09.)
- Európai Unió Alapjogi Chartája, 2016/C 202/02. Letöltés: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12016P/TXT&from=EN>. (letöltés ideje: 2020.12.14.)
- Magyar Közlöny (2014). A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztés és Területfejlesztési Koepcióról, 1/2014. (I.3) OGY határozat, 7-297.

8. MELLÉKLETEK

1. Felhasznált irodalmi összesítő

Szerző(k)	Év	Cím	Nyelv	Kiadó	Tudományág	Oldalszám	Típus
Agrippa, M. V.	20	Orbis Terrarum	HUN	The History of Cartography	Történelem	1-25	Tanulmány
Andersen L. E. & Ehteshami A. & Sunuodula M. & Jiang Y.	2017	„One Belt, One Road” and China’s Westward Pivot – Past, Present, Future	ENG	Danish Institute for International Studies, Copenhagen, Denmark	Közgazdaságtan	10-86	Tanulmány
Asian Development Bank	2019	Credit Fundamentals – Shareholders	ENG	Asian Development Bank	Egyéb	0-4	Tanulmány
Baik, J.S.	2017	The Study on Impacts of Mega Container Ships on Ports	ENG	Pan-Pacific Journal of Supply Chain Management: Applications and Practices, Pyeongtaek University	Közgazdaságtan	22-40	Tanulmány
Barnes M.	2020	European Port Logistics – Where Next to Invest?	ENG	Savills Research	Egyéb	2-6	Füzet
Bartke I. & Illés I.	1997	Telephelyelméletek	HUN	ELTE Eötvös Kiadó, Budapest	Gazdaságföldrajz	138	Könyv
Baylet S.	2011	Le Developpement Inegal dans un Systeme Capitaliste – Etude de L’Approche Centre-Peripherie et des Travaux de Samir Amin	FRA	Collection Grands documents	Fejlesztésgazdaságtan	5-31	Könyv
Benedek J.	2019	Földrajzi tényezők szerepe a gazdasági teljesítmény alakulásában	HUN	Babes-Bolyai Tudományegyetem, Kolozsvár	Gazdaságföldrajz	1-11	Tanulmány
Berneke Á.	2000	A globális világ „Új gazdaságföldrajza” in Tér és Társadalom	HUN	Tér és Társadalom	Gazdaságföldrajz	Vol.14(4), 87-107	Tanulmány
Berneke Á.	2007	A világgazdaság térbeli szerveződése – a globális világ „új gazdaságföldrajza”	HUN	Akadémiai Kiadó	Gazdaságföldrajz	223-250	Könyv
Berneke Á.	2018	Közép- és Kelet-Európa a 21. század geopolitikai/geoökonómiai stratégiáiban	HUN	Akadémia Kiadó, Budapest	Gazdaságföldrajz	5-150	Könyv
Bibó I.	2011	A kelet-európai kis államok nyomorúsága	HUN	Argumentum Kiadó	Történelem	3-294	Könyv
Brooks, M. R. & Pallis, T. & Perkins, S.	2014	Port Investment and Container Shipping Markets. Roundtable Summary and Conclusions	ENG	OECD – International Transport Forum. (3).	Egyéb	22-35	Jelentés
Brost, W., & Vellinga, T.	2012	The Monitoring Programme for the Maasvlakte 2 Construction at the Port of Rotterdam	ENG	Terra at Aqua	Logisztika	2012(129), 16-30	Tanulmány
Brown, D.	1980	Vasút a Vadnyugaton	HUN	Kossuth Könyvkiadó	Történelem	7-271	Könyv
Bustos, S. & Rotemberg, M.	2018	Elasticity Pessimism: Economic Consequences of Black Wednesday	ENG	Harvard Kennedy School	Közgazdaságtan	2018(10), 5-49	Tanulmány
Caraffini, P.	2015	De Gaulle, the „Empty Chair Crisis” and the European Movement	ENG	Perspectives on Federalism	Politikatudomány	7(2), 10-27	Tanulmány
Centraal Bureau voor de Statistiek	2020	Dutch Trade in Facts and Figures – Exports	ENG	Centraal Bureau voor de Statistiek, The Hague	Közgazdaságtan	4-41	Jelentés
Centraal Planbureau Den Haag	2001	Welvaartseffecten van Maasvlakte 2	NHL	Kosten-batenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven door landaawinning	Logisztika	15-280	Tanulmány
Conference of European Directors of Roads	2020	Trans-European Road Network, TEN-T (Roads): 2019 Performance Report	ENG	CEDR’s Secretariat-General	Logisztika	2-128	Jelentés
Curran, E.	2016	China’s Marshall Plan.	ENG	Bloomberg	Egyéb	online	Cikk
Czifrusz M.	2014	Gazdaságföldrajz	HUN	Miskolci Egyetemi Kiadó	Gazdaságföldrajz	1-194	Könyv
David, Paul A.	2007	Path Dependence – A Foundational Concept for Historical Social Science	ENG	Cliometrica (5)	Közgazdaságtan	1-26	Tanulmány
Debyser A. & Gouardères F.	2021	A Transzeurópai Hálózatok finanszírozása. Az Európai Unió ismertetése	HUN	Európai Parlament	Logisztika	2-7	Jelentés
de Gijt, J.G. & Van Kleef J.M. & Taneja, P. & Ligteringen, H.	2010	Development of Container Handling in the Port of Rotterdam	ENG	Gemeente Rotterdam	Logisztika	2-21	Tanulmány

Szerző(k)	Év	Cím	Nyelv	Kiadó	Tudományág	Oldalszám	Típus
Dekker, S. & Verhaeghe, R. & Pols, A.A.J	2002	Expansion of the Port of Rotterdam, Framework for Evaluation	ENG	Transportation Research Record in Journal of the Transportation Research Board,	Logisztika	2002(1), 1-8	Jelentés
Dekker, S. & Verhaeghe, R. & Pols, A.A.J	2003	Economic Impacts and Public Financing of Port Capacity Investments: The Case of Rotterdam Port Expansion	ENG	Transportation Research Record in Journal of the Transportation Research Board	Logisztika	2003(1), 1-19	Jelentés
Derudder B. & Liu X., Kunaka C.	2018	Connectivity along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative	ENG	MTI Global Practice, World Bank Group, Washington	Gazdaságföldrajz	8-47	Tanulmány
Dietmar, M.	1995	Az új gazdaságföldrajz gazdaságpolitikai implikáció – növekedésméleti megközelítésben	HUN	Közgazdasági Szemle	Gazdaságföldrajz	4. 387-398	Tanulmány
Dreyer I. & Popescu N.	2014	The Eurasian Customs Union: The economics and the politics	ENG	European Union Institute for Security Studies	Közgazdaságtan	1-4	Tanulmány
Dunning, J.	1998	The Theory of International Production	ENG	The International Trade Journal. 3	Közgazdaságtan	3, 269-296	Tanulmány
Elekes Zoltán	2017	A regionális növekedés új tényezői az evolúciós gazdaságföldrajzi kutatásokban – A változatosság és a technológiai közelség	HUN	In Lengyel I. (szerk.) Két évtizedes a regionális tudományi műhely Szegezen: 1997-2017, JATEPress,	Gazdaságföldrajz	106-129	Könyv
Erdősi F. dr.	2004	Európa közlekedése és a regionális fejlődés	HUN	Ludovika Egyetemi Kiadó Nonprofit Kft., Budapest	Logisztika	1-640	Könyv
Erdősi F. dr.	2019	Középső-Európa tengerikikötő-választásának tartós és változó	HUN	Közlekedéstudományi Szemle	Logisztika	69(2), 8-21	Tanulmány
Eszterhai V.	2016	Kelet-Közép Európa és Magyarország helye a Selyemúton	HUN	Pageo – Geopolitikai Kutatóintézet	Gazdaságföldrajz	online	Tanulmány
Engelbert I. & Sági J.	2017	Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, céljai	HUN	Külügyi Szemle	Gazdaságföldrajz	16(3), 85-104	Tanulmány
European Commission	2014a	European Union Public Finance 5th Edition	ENG	European Commission, Luxembourg	Egyéb	1-358	Jelentés
European Commission	2014b	Ports 2030 – Gateways for the Trans European Transport Network	ENG	European Commission	Logisztika	4-26	Előrejelzés
European Commission	2018	Financing the EU budget: report on the operation of the own resources system	ENG	European Commission, Brussels	Egyéb	SWD(2018) 172., 1-46	Jelentés
European Sea Ports Organisation	2012	European ports an engine for growth	ENG	European Commission	Egyéb	1-12	Jelentés
European Sea Ports Organisation	2019	Priorities of European Ports for 2019-2024	ENG	European Sea Ports Organisation, Brussels	Egyéb	1-35	Előrejelzés
Eurostat	2020	Energy, transport and environment statistics	ENG	Eurostat, Luxembourg	Egyéb	1-192	Jelentés
Fingleton & Bernard & Fisher & Manfred M.	2010	Neoclassical Theory versus New Economic Geography. Competing explanations of cross-regional variation in economic development	ENG	Munich Personal RePEc Archive	Gazdaságföldrajz	1-28	Tanulmány
Fleischer T.	2008	The Trans-European Corridors – Piecemeal Extension of the Existing Ones, or the Development of a Pan-European Network?	ENG	Hungarian Academy of Sciences, Centre for Economic and Regional Studies	Logisztika	1-17	Tanulmány
Follath, V. E	2016	Beijing's New Silk Road to Europe	ENG	Spiegel International	Egyéb	online	Jelentés
Fujita, M. & Krugman, P. & Venables, A.	2013	The Spatial Economy: The Rediscovery of Geography	ENG	MIT Press, Cambridge US	Gazdaságföldrajz	367	Tanulmány
Frymark, K.	2019	The Free State of Bavaria, The End of the CSU's Sovereign Duchy?	ENG	Centre for Eastern Studies – Ósrodek Studiów	Politikatudomány	2019(4), 1-41	Tanulmány
Gencer, A. H.	2010	Discovery of Location in Economics: an Analysis of Paul Krugman's Theory	ENG	Sosyal Ekonomik Arařtirmalar Dergisi	Gazdaságföldrajz	10/(19), 509-526	Tanulmány
Gilpin R.	2004	Nemzetközi Politikai Gazdaságtan	HUN	Budapest Centre for International Political Economy, Budapest	Közgazdaságtan	103-141	Könyv
Gregory, D. & Johnston, R. & Pratt G. & Watts, M.J. & Whatmore S. (szerk.)	2009	The Dictionary of Human Geography, 5. kiadás	ENG	Wiley - Blackwell, Singapore	Gazdaságföldrajz	1-1071	Könyv
Grüll Tibor	2008	A principátus geopolitikai propagandája	HUN	Ókor	Történelem	7/(3), 56-65	Tanulmány
Gussarova A. & Aminjonov F. & Khon Y.	2017	The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt – Competition or Convergence? Implications for Central Asia	ENG	Friedrich Ebert Stiftung, Almaty	Közgazdaságtan	6-28	Tanulmány

Szerző(k)	Év	Cím	Nyelv	Kiadó	Tudományág	Oldalszám	Típus
Hancock, T.	2017	China encircles the world with One Belt, One Road strategy	ENG	Financial Times, 4th May 2017	Egyéb	online	Cikk
Häge, F. M.	2012	Coalition building and consensus in the Council of the European Union	ENG	British Journal of Political Science, Cambridge University Press	Politikatudomány	2012(9). 481-504	Tanulmány
Hillion, C.	2002	Enlargement of the European Union: A Legal Analysis, Arnulf Anthony - Wincott Daniel (szerk.) Accountability and Legitimacy in the European Union	ENG	Oxford Studies in European Law	Jogtudomány	1-458	Tanulmány
Hodgkinson P.J.	2016	Development of seamless rail-based intermodal transport services in Northeast and Central Asia	ENG	UNESCAP Report	Logisztika	1-23	Jelentés
Horváth A. & Korom Á.	2014	A Beneš-dekrétumok az Európai Parlamentben	HUN	Magyary Program, Nemzeti Köszölgálati Egyetem	Történelem	1-80	Jelentés
Hubacek, K. & Bergh, J.	2002	The Role of Land in Economic Theory	ENG	International Institute for Applied Systems Analysis. Interim Report, Laxenburg	Közgazdaságtan	2-55	Jelentés
ING	2011	Dutch Trade: more European than global - Dutch international trade after two decades of globalisation	ENG	ING	Egyéb	1-98	Jelentés
Isard, W.	1975	Introduction to Regional Science	ENG	Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey	Regionális tudomány	506	Tanulmány
Journal of Economic Geography	2021	About the Journal	ENG	Oxford University Press	Egyéb	online	Tanulmány
Kapoor I.	2002	Capitalism, Culture, Agency: Dependency versus Postcolonial Theory	ENG	In Third World Quarterly	Közgazdaságtan	Vol. 23(4), 647-664	Tanulmány
Kastner, J. & Seferais, G.	2020	COSCO faces backlash as it moves to tighten grip on Greek port	ENG	NikkeiAsia - Transportation	Egyéb	online	Jelentés
Khúlová L. & Špochová	2016	Importance of TEN-T Corridors in the Development of Infrastructure Example of Visegrad Group Countries	ENG	Studia commercialita Bratislavensia, Pozsony	Logisztika	9(33), 2-9	Tanulmány
Kocsis L. Zs.	2020	A világrendszer-elmélet alapjai – Immanuel Wallerstein Bevezetés a világrendszer-elméletbe című könyvének bemutatása	HUN	Európai Tükör, Budapest	Közgazdaságtan	23(1), 143-151	Tanulmány
Kozma Ferenc	1998a	A félperiféria	HUN	Aula Kiadó, Budapest	Közgazdaságtan	1-338	Könyv
Kozma Ferenc	1998b	A félperiféria helye a „világfalkában”	HUN	KSH Statisztikai Szemle	Közgazdaságtan	76(9), 743-754	Tanulmány
Krugman P.	1991a	Geography and Trade	ENG	MIT Press	Gazdaságföldrajz	1-142	Tanulmány
Krugman P.	1991b	History and Industry Location: The case of the Manufacturing Belt	ENG	The American Economic Review	Gazdaságföldrajz	81/(2), 80-83	Tanulmány
Krugman, P. & Obstfeld M.	2003	Nemzetközi gazdaságtan	HUN	Panem Kiadó, Budapest	Közgazdaságtan	11-179	Könyv
Lechmacher, W.	2015	What can the New Silk Road do for global trade?	ENG	World Economic Forum and Financial Times, 22nd September 2015	Közgazdaságtan	one	Cikk
Lee, R.	2006	The Ordinary Economy: Tangled up in Values and Geography	ENG	Transactions of the Institute of British Geographers	Gazdaságföldrajz	31/(4), 413-432	Tanulmány
Lockhart A.B.	2017	China's \$900 billion New Silk Road	ENG	World Economic Forum	Gazdaságföldrajz	online	Jelentés
Losonczi M.	2014	Magyarország tíz éve az EU-ban – mekkora volt a mozgástér?	HUN	Közgazdasági Szemle	Közgazdaságtan	Vol. LXI., 486-492	Tanulmány
Losonczi M.	2017	A növekedési pályaváltás és a gazdasági kormányzás dilemmái	HUN	Hitelintézet Szemle	Közgazdaságtan	Vol. LXI., (1), 21-49	Tanulmány
Lőrinczné Bencze E.	2009	Az Európai Unió bővítési politikájának elmélete és gyakorlata Horvátország példáján	HUN	Tér és Társadalom 23. évf.	Integráció elmélet	2009(1)	Tanulmány
Lukács Gábor	2001	A globalizáció hatása a gazdasági rendszerek változására in Bara Z. & Szabó Katalin: Gazdasági rendszerek, országok, intézmények	HUN	Aula Kiadó	Közgazdaságtan	517-548	Könyv
Lau S. & Ling N.B. & Rathbone M. & Wijeratne D. & Yau J. & Wong G.	2017	Repaving the ancient Silk Routes – Realising opportunities along the Belt and Road	ENG	PwC Growth Markets Centre	Egyéb	1-80	Jelentés
Ma C. & Yang J. & Chen F. & Ma Y. & Liu J. & Li X. & Duan J. & Guo R.	2018	Assessing Heavy Industrial Heat Source Distribution in China Using Real-Time VIIRS Active Fire	ENG	Chinese Academy of Sciences, Beijing	Egyéb	1-7	Jelentés

Szerző(k)	Év	Cím	Nyelv	Kiadó	Tudományág	Oldalszám	Típus
Macfarlane, L.	2017	To solve the housing crisis, we need to fix our broken nad economy	ENG	Open Democracy – New Thinking for the British	Közgazdaságtan	online	Tanulmány
Matura Tamás	2015	Új fejezet a globális hatalmi játszmában – magyar részvétellel	HUN	Kitekintő, 2015.04.08	Politikatudomány	online	Tanulmány
MÁV Csoport	2017	Menetidő-csökkenés, korszerűbb utazási és bővülő áruszállítási lehetőségek – a beszerzési eljárás közzétételével elkezdődtek a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítására vonatkozó előkészületek	HUN	MÁV Csoport 2017.12.01	Egyéb	online	Cikk
McCann P.	2008	Agglomeration economies	ENG	Karlsson, C. (szerk.) Handbook of Research on Cluster Theory Edward Elgar, Cheltenham-Northampton	Gazdaságföldrajz	23-38	Tanulmány
Merk, O. & Notteboom, T.	2015	Port Hinterland Connectivity	ENG	OECD – International Transport Forum, Working Paper, 2015. május, Paris, France	Egyéb	1-36	Jelentés
Mészáros R.	2000	A társadalomföldrajz gondolatvilága	HUN	Tér és Társadalom, Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszéke, Szeged	Gazdaságföldrajz	233-236	Könyv
Ministerie van Verkeer en Watersaat	1994	Voorontwerp Tracébesluit Betuweroute -Toelichting Algemeen Deel	NHL	Bepalingen, den Haag	Gazdaságföldrajz	1-91	Tanulmány
Mintilogliti, M-N.	2009	Integrated maritime policy in the Port of Rotterdam	ENG	Erasmus University of Rotterdam	Gazdaságföldrajz	23-78	Tanulmány
Myrdal G.	1957	Economic theory and under-developed regions	ENG	Duckworth, London	Közgazdaságtan	1-168	Könyv
Nemes Nagy J.	1998	A tér a társadalomkutatásban. Bevezetés a regionális tudományba	HUN	Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest	Regionális tudomány	1-195	Könyv
OECD	1999	The Future of the Global Economy? – Towards a Long Boom?	ENG	OECD	Egyéb	1-198	Jelentés
OECD	2010	Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050. North-West Europe Gateway Area	ENG	OECD-Port of Rotterdam Case Study, 2010/november, Paris, France	Egyéb	1-52	Jelentés
OECD	2018	China's Belt and Road Initiative in the Global Trade	ENG	OECD-Investment and Finance Landscape, Párizs	Egyéb	1-46	Jelentés
OECD	2019	The European Union a people-centred agenda	ENG	OECD-An international perspective, Párizs	Egyéb	online	Jelentés
Ohmea, K.	1996	The End of the Nation State – The Rise of Regional Economies	ENG	HarperCollins Publishers, London	Regionális tudomány	1-244	Könyv
Oláh D.	2018	században	HUN	Modern Geográfia (4)	Közgazdaságtan	1-14	Tanulmány
Palánkai T.	2011	A globális és regionális integráció genezise in (Palánkai T. szerk.) A globális és regionális integráció gazdaságtana	HUN	Akadémiai Kiadó, Budapest	Regionális tudomány	27-72	Könyv
Palánkai T. & Miklós G.	2014	Magyarország integrációs profilja	HUN	Közgazdasági Szemle LXI. évf. (4)	Közgazdaságtan	452-485	Tanulmány
Peeters, E.	2013	Innovative Design, Techniques and Equipment at Maasvlakte 2, Port of Rotterdam	ENG	Terra at Aqua	Gazdaságföldrajz	131. szám, 2013. június, 18-29	Tanulmány
Pepe, J.M.	2019	Eurasia: Playing Field or Battle Field? - Defining an Effective German and European Approach on Connec-tivity Toward China and Russia? in DGAP Analysis	ENG	German Council on Foreign Relations, Berlin	Politikatudomány	(2), 1-22	Tanulmány
Pintér T.	2017	Az európai integráció – gazdasági és politikai alapú elméleti megközelítések	HUN	Polgári Szemle	Integráció elmélet	13/(4-6), 341-364	Tanulmány
Portopia	2017	European Port Industry Sustainability Report 2017	ENG	Portopia	Egyéb	1-89	Jelentés
Popály Á. & Sütaj, Š. & Szarka L.	2007	Beneš-dekrétumok és a magyar kérdés 1945-1948, Történeti háttér, dokumentumok és jogszabályok	HUN	Attraktor Kiadó, Gödöllő	Történelem	1-369	Tanulmány
Potier, J-P.	2011	The Socialism of Léon Walfrás, in L'Économie Politique	ENG	L'Économie politique	Közgazdaságtan	51/3, 33-49	Tanulmány
Projectorganisatie Betuweroute NS	1994	Voorontwerp-tracébesluit Betuweroute	NHL	Ministerie van Verkeer en Watersaat, den Haag	Logisztika	1-83	Jelentés

Szerző(k)	Év	Cím	Nyelv	Kiadó	Tudományág	Oldalszám	Típus
Quah, D.	2010	The Shifting Distribution of Global Economic Activity	ENG	Economimcs Department LSE, National University of Singapore	Logisztika	1-18	Tanulmány
Polat, O.	2020	An Overview of Feeder Services in the Era of Mega Containerships	ENG	IGI Global, Pamukkale University, Turkey	Logisztika	4-26	Jelentés
Railfreight	2021a	Railways plans for Antwerp and Zeebrugge still on agenda	ENG	Railfreight	Egyéb	online	Cikk
Railfreight	2021b	New railway line directly connects port of Gdansk and Ukraine	ENG	Railfreight	Egyéb	online	Cikk
Richet X.	2018	Cooperation and China-EU Relationship, in Xin, C. & Zhigao, H. (edit.)	ENG	China-CEE Institute Nonprofit Ltd., Budapest	Egyéb	1-220	Jelentés
RotterdamtransPort	2021	Maps Port of Rotterdam	ENG	RotterdamtransPort	Egyéb	online	Térkép
Schimmelfennig, F. & Sedelmeier, U.	2005	The Politics of EU Enlargement. Theoretical and Comparative Perspectives	ENG	Schimmelfennig, F. & Sedelmeier, U. (szerk.) The Politics of European Union Enlargement. Theoretical Approches, Routledge, London	Politikatudomány	1-320	Tanulmány
Schütte von G.	2008	Als Hamburg das „Tor zur Welt“ wurde	GER	Die Welt 09.03.2008	Egyéb	online	Cikk
Sedelmeier, U.	2003	EU Enlargement, Identity and the Analysis of European Foreign Policy: Identity Formation Through Policy Practice	ENG	EU Working Papers – Robert Schuman Centre for Advanced Studies, European University Institute, Florence	Integráció elmélet	1-29	Tanulmány
Sedelmeier, U.	2014	Europe after the Eastern Enlargement of the European Union 2004-2014	ENG	Heinrich Böll Stiftung, Brussels	Integráció elmélet	online	Tanulmány
Shachar A. & Oberg, S. editors	1990	The World Economy and the Spatial Organization of Power	ENG	Brookfield, Vt., USA	Közgazdaságtan	1-249	Jelentés
Sokol, M.	2011	Economic geograhya	ENG	Undergraduate study in Economics, Management, Finance and the Social Sciences, University of London	Gazdaságföldrajz	1-80	Könyv
Somai M.	2019	Az EU közös költségvetése.	HUN	EU Mozaikok – Információk és ismeretterjesztés az Európai Unióról – Az MTA KRTK Világ gazdasági Intézet sorozata, Budapest	Integráció elmélet	1-5	Tanulmány
Sonnevend P.	2012	Az Emberi Jogok Európai Egyezménye, mint Európa emberi jogi alkotmánya in Csehi Zoltán – Schanda Balázs – Sonnevend Pál (szerk.) Viva Vox Iuris Civilis	HUN	Tanulmányok Sólyom László tiszteletére 70. születésnapja alkalmából, Szent István Társulat, Budapest	Jogtudomány	326–341	Tanulmány
Soyres F. & Mulabdic A. & Murray S. & Rocha N. & Ruta M.	2018	How much will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?	ENG	World Bank Group – Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice, Middle East and North Africa Region, Development Research Group	Egyéb	1-43	Jelentés
Spallek, G.	2021	Tor zur Welt?	GER	Hamburg als Ort der Theologie	Egyéb	1-3	Cikk
Sztrabón	1977	Geógraphika hűpomnémata	ENG	Gondolat kiadó, Budapest	Történelem	53-107	Könyv
Teleki P.	1917	A földrajzi gondolat története	HUN	Akadémiai értesítő, Budapest	Földrajz	1-231	Könyv
Tiezzi, S.	2014	The New, Improved Shanghai Cooperation Organization - China's ambitious goals for the SCO are helped by the imminent addition of three new members	ENG	The Diplomat	Logisztika	online	Jelentés

Szerző(k)	Év	Cím	Nyelv	Kiadó	Tudományág	Oldalszám	Típus
Tózsá I.	2015	A földrajz helye a közgazdászok világában	HUN	Köz-Gazdaság	Gazdaságföldrajz	2015(1), 133-152	Tanulmány
Trujillo, L. & Tovar, B.	2007	The European Port Industry An Analysis of its Economic Efficiency	ENG	Department of Economics, No. 07/05., City University, Northampton Square, London	Közgazdaságtan	1-32	Tanulmány
Ujlaky I.	2017	Hollandia és a tenger	HUN	Gradus	Történelem	4(1), 14-25	Tanulmány
Vági A.	2009	Kelet-Berlin 1989	HUN	Egy válság anatómiája, Grotius, 2009. november 16.	Történelem	online	Tanulmány
Venkataramakrishnan R.	2017	Is OBOR about Chinese dominance?	ENG	India wants to convince the world it is, 15th May 2017	Konferencia	konferencia	Konferencia
Vofkori L.	2002	Gazdaságföldrajz	HUN	Scientia Kiadó, Kolozsvár	Gazdaságföldrajz	1-317	Könyv
Weiss M. A.	2017	Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)	ENG	Congressional Research Service	Egyéb	4-22	Konferencia
Więclawski, J.	2010	The Eastern Enlargement of the European Union: Fears, Challenges, and Reality	ENG	Globality Studies Journal, Department of International Political Relations, Lazarski School of Commerce and Law, Warsaw	Politikatudomány	1-19	Tanulmány
Wolffgang H.M. & Brovka G. & Belozzerov I.	2013	The Eurasian Customs Union in transition	ENG	World Customs Journal	Közgazdaságtan	Vol. 7(2), 93-104	Tanulmány
World Bank	2021a	Implementation Completion and Result Report – Pap-Angren Railway. Transport Global Practice Europe and Central Asia Region	ENG	World Bank	Egyéb	Report No.: ICR00005103, 1-63	Jelentés
World Bank	2021b	International Bank for Reconstruction and Development – Subscriptions and Voting Power of Member Countries	ENG	World Bank	Egyéb	online	Jelentés
Xinhua Media Agency	2017	B&R not to shatter world order, but to fix it	ENG	Xinhuanet, 15th May 2017	Egyéb	online	Jelentés

Forrás: saját szerkesztés

2. Szakpolitiai és tervdokumentáció forrásanyag

	Cím	Készítő/szerző	Évszám	Kapcsolódás
1.	Amsterdam Quays and Terminals	4All Ports	2021	Kikötői struktúrák működése
2.	Top 10 Container Ports in Europe for 2021 vs 2020	Alcott Global	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
3.	„One Belt, One Road” and China’s Westward Pivot – Past, Present, Future	Andersen, L. E., Ehteshami, A., Sunuodula, M., & Jiang, Y.	2017	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
4.	2021 Facts & Figures	Antwerp Port Authority	2021	Kikötői struktúrák működése
5.	Credit Fundamentals	Asian Development Bank	2019	Finanszírozás
6.	The Study on Impacts of Mega Container ships on Ports	Baik, J.S.	2017	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
7.	European Port Logistics – Where Next to Invest?	Barnes, M.	2020	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
8.	Facts and figures 2020. The Senator for Science and Ports, bremenports GmbH & Co. KG	Bremenports	2021	Kikötői struktúrák működése
9.	World port in good hands	Bremenports	2021	Kikötői struktúrák működése
10.	Port Investment and Container Shipping Markets	Brooks, M. R., Pallis, T., Perkins, S. (OECD)	2014	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
11.	The Monitoring Programme for the Maasvlakte 2 Construction at the Port of Rotterdam	Brost, W., Vellinga, T.	2012	Kikötői struktúrák működése
12.	Az európai vasúti áruszállítás gazdasági és közlekedéspolitikai kihívásai különös tekintettel a vasúti liberalizációra, valamint az eurázsiai földhidak jelentőségére	Bucsky, P.	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
13.	Annual Report - European Sea Ports Organisation, 2019-2020	Céline L., Jacob A.	2020	Kikötői struktúrák működése
14.	Dutch Trade in Facts and Figures – Exports, investment and employment	Centraal Bureau voor de Statistiek	2020	Kikötői struktúrák működése
15.	Welvaarteffecten van Maasvlakte 2, Kosten-batenanalyse van uitbreiding van de Rotterdamse haven door landaawinning	Centraal Planbureau Den Haag	2001	Tervdokumentáció/hatástanulmány
16.	Trans-European Road Network, TEN-T (Roads): 2019 Performance Report	Conference of European Directors of Roads (CEDR)	2020	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
17.	Dredging Project at Adriatic Gate Container Terminal confirmed	Container Management	2020	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
18.	A Transzeurópai Hálózatok finanszírozása. Az Európai Unió ismertetése, Európai Parlament	Debyser, A., & Gouardères, F.	2021	Finanszírozás
19.	Development of Container Handling in the Port of Rotterdam	de Gijt, J.G., Van Kleef, J.M., Taneja, P. & Ligteringen, H.	2010	Kikötői struktúrák működése
20.	Expansion of the Port of Rotterdam, Framework for Evaluation	Dekker, S., Verhaeghe, R., & Pols, A.A.J.	2002	Kikötői struktúrák működése

21.	Economic Impacts and Public Financing of Port Capacity Investments: The Case of Rotterdam Port Expansion	Dekker, S., Verhaeghe, R., & Pols, A.A.J.	2003	Kikötői struktúrák működése
22.	Maintenance dredging of the River Weser.	DEME	2021	Kikötői struktúrák működése
23.	Maintenance dredging River Scheldt.	DEME	2021	Kikötői struktúrák működése
24.	Connectivity along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative	Derudder, B., Liu X., & Kunaka, C.	2018	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
25.	Services	DP World	2021	Kikötői struktúrák működése
26.	Former Dredging Depot to Become Offshore Wind Hub	DredgingToday	2020	Finanszírozás
27.	Port of Rijeka	Eldmarc	2021	Kikötői struktúrák működése
28.	Transzeurópai közlekedési tengelyek fejlesztési iránya és hatása a Balkán térszerkezete	Erdősi F.	2007	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
29.	Középső-Európa tengerikikötő-választásának tartós és változó tényezői	Erdősi F.	2019	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
30.	Kelet-Közép Európa és Magyarország helye a Selyemúton	Eszterhai V.	2016	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
31.	European Union Public Finance 5th Edition	European Commission	2014	Finanszírozás
32.	Gateways for the Trans European Transport Network	European Commission	2014	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
33.	Financing the EU budget: report on the operation of the own resources system	European Commission	2018	Finanszírozás
34.	Nemzeti hozzájárulások	European Commission	2022	Finanszírozás
35.	European ports an engine for growth	European Sea Ports Organisation	2019	Kikötői struktúrák működése
36.	Priorities of European Ports for 2019-2024	European Sea Ports Organisation	2019	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
37.	Top 20 ports - gross weight of goods handled in each port	Eurostat	2018	Kikötői struktúrák működése
38.	Energy, transport and environment statistics	Eurostat	2020	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
39.	Why Asia is primed to restructure the global economy	Fidelity International	2020	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
40.	Beijing's New Silk Road to Europe	Follath, V. E.	2016	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
41.	Demystifying China's Role in Italy's Port of Trieste	Ghiretti, F.	2020	Kikötői struktúrák működése
42.	General info (Piraeus)	Greek Cruise	2021	Kikötői struktúrák működése
43.	The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt – Competition or Convergence?	Gussarova, A., Aminjonov, F., & Khon, Y.	2017	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
44.	China encircles the world with One Belt, One Road strategy	Hancock, T.	2017	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
45.	A new impetus	HAROPA Port	2021	Kikötői struktúrák működése
46.	Container Terminals	HAROPA Port	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
47.	Development of seamless rail-based intermodal transport services in Northeast and Central Asia	Hodgkinson, P.J.	2016	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
48.	Dutch Trade: more European than global - Dutch international trade after two decades of globalisation	ING	2011	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
49.	The Silk Railroad. The EU-China rail connections: background, actors, interests	Jakóbowski, J., Popławski, K. & Kaczmarski, M.	2018	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
50.	COSCO faces backlash as it moves to tighten grip on Greek port	Kastner, J., & Seferais, G.	2020	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai

51.	Importance of TEN-T Corridors in the Development of Infrastructure Example of Visegrad Group Countries	Khúlová, L., & Špočková, L.	2016	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
52.	What can the New Silk Road do for global trade?	Lechmacher, W.	2015	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
53.	China's \$900 billion New Silk Road.	Lockhart, A.B.	2017	Finanszírozás
54.	One Hundred Ports 2021	Lloyd's List	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
55.	Terminals and Services	Luka Rijeka	2021	Kikötői struktúrák működése
56.	Repaving the ancient Silk Routes	Lau, S., Ling, N.B., Rathbone, M., Wijeratne, D., Yau, J., & Wong G.	2017	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
57.	Europe feeder shipping routes	MAERSK	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
58.	port information guide	Marseille Fos	2021	Kikötői struktúrák működése
59.	Containers & Reefers	Marseille Fos	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
60.	ESPO Marseille Q4 2020	Marseille Port	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
61.	Multimodality	Marseille Port	2021	Kikötői struktúrák működése
62.	Ever Given Grounding: Suez Canal Closure Highlights Marine Industry Risks	MarshMcLennan	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
63.	TEN-T Priority Projects: Where do we stand?	Martellato, D.	2011	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
64.	Menetidő-csökkenés, korszerűbb utazási és bővülő áruszállítási lehetőségek – a beszerzési eljárás közzétételével elkezdődtek a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítására vonatkozó előkészületek	MÁV Csoport	2017	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
65.	Port Hinterland Connectivity	Port Hinterland Connectivity	2015	Kikötői struktúrák működése
66.	Voorontwerp Tracébesluit Betuweroute -Toelichting Algemeen Deel – Bepalingen, den Haag	Ministerie van Verkeer en Watersaat	1994	Tervdokumentáció/hatástanulmány
67.	Integrated maritime policy in the Port of Rotterdam	Mintilogliiti, M-N.	2009	Kikötői struktúrák működése
68.	Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050. North-West Europe Gateway Area – Port of Rotterdam Case Study	OECD	2010	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
69.	China's Belt and Road Initiative in the Global Trade	OECD	2018	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
70.	From sea to land rail transforms transport through the Balkans	Papatolios N.	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
71.	Duisburg and its port, endpoint of China's silk road: Opportunities and risks, Ordnungspolitische Diskurse	Pascha, W.	2021	Kikötői struktúrák működése
72.	Innovative Design, Techniques and Equipment at Maasvlakte 2, Port of Rotterdam	Peeters, E.	2013	Tervdokumentáció/hatástanulmány
73.	Container Terminal	Piraeus Port Authority	2021	Kikötői struktúrák működése
74.	European Port Industry Sustainability Report	Portopia	2017	Kikötői struktúrák működése
75.	Short sea & Containers	Port of Amsterdam	2021	Kikötői struktúrák működése
76.	2020 Annual Report	Port of Amsterdam	2021	Kikötői struktúrák működése
77.	Connections	Port of Amsterdam	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
78.	Waterways	Port of Amsterdam	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
79.	Ijmuiden sea lock officially put into operation	Port of Amsterdam	2022	Kikötői struktúrák működése

80.	Public map of port-small	Port of Amsterdam	2021	Kikötői struktúrák működése
81.	Port in figures	Port of Amsterdam	2021	Kikötői struktúrák működése
82.	Overview of direct barge, rail and shortsea connections	Port of Amsterdam	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
83.	Rail Transport	Port of Antwerp	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
84.	General information	Port de Barcelona	2021	Kikötői struktúrák működése
85.	Port of Barcelona traffic statistics	Port de Barcelona	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
86.	Transport and Access	Port of Barcelona	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
87.	Adjustment of the navigation channel on the Lower and Outer Elbe	Port of Hamburg	2021	Kikötői struktúrák működése
88.	Container Handling	Port of Hamburg	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
89.	Liner and feeder services	Port of Hamburg	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
90.	Bulk Cargo Handling	Port of Hamburg	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
91.	Modal split in hinterland traffic 2020	Port of Hamburg	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
92.	Rail access to all Hamburg Terminal	Port of Hamburg	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
93.	Throughput statistics	Port of Rijeka	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
94.	Transport corridors	Port of Rijeka	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
95.	Passenger port terminal	Port of Rijeka	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
96.	Container terminals and depots	Port of Rotterdam	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
97.	Port information guide	Port of Rotterdam	2021	Kikötői struktúrák működése
98.	Port of Rotterdam Authority performing trial with water injection dredging	Port of Rotterdam	2021	Kikötői struktúrák működése
99.	Deep sea and feeder	Port of Rotterdam	2021	Konténer kereskedelem gazdasági vonatkozásai
100.	Our organisation	Port of Rotterdam	2021	Kikötői struktúrák működése

101	Facts & Figures A wealth of information. Make it happen	Port of Rotterdam	2021	Kikötői struktúrák működése
102	Terminal operators	Porto Trieste	2021	Kikötői struktúrák működése
103	Rail intermodal network	Porto Trieste	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
104	Voorontwerp-tracébesluit Betuweroute - Ministerie van Verkeer en Watersaat	Projectorganisatie Betuweroute NS	1994	Tervdokumentáció/hatástanulmány
105	An Overview of Feeder Services in the Era of Mega Containerships	Polat, O	2020	Kikötői struktúrák működése
106	Railways plans for Antwerp and Zeebrugge still on agenda	Railfreight	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
107	New railway line directly connects port of Gdansk and Ukraine	Railfreight	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
108	New Silk Road record: Xi'an-Duisburg in 10 days with fixed timetable	Railfreight	2022	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
109	Maps Port of Rotterdam	RotterdamtransPort	2021	Kikötői struktúrák működése
110	Als Hamburg das „Tor zur Welt“ wurde	Schütte von G.	2008	Kikötői struktúrák működése
111	COSCO Shipping Ports acquires stake in hamburg terminal	Si, K.	2021	Kikötői struktúrák működése
112	Greek Parliament hands extra stake in Port of Piraeus to China COSCO	The Maritime Executive	2021	Kikötői struktúrák működése
113	The New, Improved Shanghai Cooperation Organization - China's ambitious goals for the SCO are helped by the imminent addition of three new members	Tiezzi, S.	2014	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
114	Is OBOR about Chinese dominance? India wants to convince the world it is	Venkataramakrishnan, R.	2017	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
115	Asian Infrastructure Investment Bank	Weiss, M. A.	2017	Finanszírozás
116	Implementation Completion and Result Report – Pap-Angren Railway. Transport Global Practice Europe and Central Asia Region	World Bank	2021a	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai
117	International Bank for Reconstruction and Development – Subscriptions and Voting Power of Member Countries	World Bank	2021b	Finanszírozás
118	China-Europe Railway Express sets record in transportation of goods	Xinhua	2021	Közlekedési hálózatok infrastrukturális és gazdasági vonatkozásai

3. Hajó típusok, amelyek a dolgozatban szerepelnek

(külön nem jelöltek forrása: Baik, 2017)

- 1. Konténer szállítók (Container vessels):** 1960-as évektől rendszeresítették a nagy konténer szállító hajókat. Egyre nagyobb változatok jelentek meg, amelyek az egyen nagyságú konténereket (TEU) tudják szállítani. Leghosszabb változatuk ma már eléri a 400 métert is, kapacitások több mint 20 000 TEU. 21 csomós (38,9 km/h-s) sebeségükkel viszonylag gyorsnak számítanak.
- 2. Ömlesztett száraz áruk szállítására alkalmas hajók (Bulk Vessels):** Gabona, érc, kőszén, cukor stb. szállítására alkalmas hajótípus. Nem darukkal, hanem jellemzően szállítószalaggal történik a be- és kikapcsolás. Csak 13 csomóval (24 km/h) tudnak haladni, de 200 000 – 300 000 DWT tömeget is el tudnak szállítani. A legnagyobb hordképességű hajó (365 000 DWT) a Berge Stahl vasércszállító óceánjáró, amelynek legnagyobb merülési értéke 23 méter (EU2005/C 157/25).
- 3. Csomagolt ömlesztett áruk szállítására alkalmas hajók (Break Bulk Vessels):** olyan csomagolt áruk szállítására alkalmasak, amelyeket alapvetően félkész áruként, csomagolt alapanyagként ismerünk (cement, faáru, csomagolt élelmiszeripari alapanyagok vagy raklapos áruk). Ma már inkább kisebb távolságon belül alkalmazzák őket nagyobb folyami vagy partmenti kereskedelemben.
- 4. Hűtőhajók (Reefer vessels):** ahogyan létezik hűtőkocsi, úgy létezik hűtőhajó is. Nagy mennyiségű mélyfagyasztott áru szállítására alkalmasak (hal, hús, alkohol)⁵⁹.
- 5. Uszályok (Barge vessels):** 1960-as évektől használt hajótípus, amelyeknek célja, hogy az átrakódás nélkül vontatóhajók váltásával jutnak el az áruk a rendeltetési helyükre. 2021-re sokat csökkent jelentősége.
- 6. Tankerek (Tanker vessels):** kifejezetten folyadék állagú áru szállítására alkalmas tengerjáró hajók. Alapvetően kőolaj szállítására fejlesztették ki ezt a típust. A cseppfolyósított földgáz egyre terjedő felhasználása során kifejlesztették az LNG-tankereket.
- 7. Többcélú rakományok szállítására alkalmas hajók (Multipurpose vessels):** ma már a legnépszerűbb hajó típusról van szó, mivel a legtöbb fajta árut lehet ezzel szállítani.

⁵⁹ Jelentőségük felértékelődhetett a tömeges, COVID fertőzés elleni védőoltások során is, amikor a kontinensek között kell szállítani nagy mennyiségű vakcinákat nagyon alacsony hőfokon. Ez a dolgozat szerzőjének feltételezése, számszaki alátámasztás további vizsgálatot igényel a feltételezés igazolása.

- 8. Ro-Ro hajó (Ro-Ro vessels):** nehézgépjárművek, nagy mezőgazdasági gépek, utánfutók és pótkocsik, sőt autószállítók és vasúti szerelvények szállítására alkalmas hajótípus. Alapvetően kompként lehetne megnevezni, de még nem használt, új járművek szállítására alkalmasak. A legnagyobb autószállító hajók kapacitása 6000 CEU (Car Equivalent Units). Átlagosan 20 csomóval (37 km/h) közlekednek.

- 9. Feeder hajók (beszállítói hálózat részét képező, nagy konténer szállítókat ellátó hajók):** Kategória szerint 3000 TEU alatti kapacitású hajókat nevezzük feeder típusú hajóknak, amelyeknek ugyanakkor átlagos befogadó képessége 300 – 1000 TEU (vagyis 15-50 konténer szállítására alkalmasak). A kisebb tengeri kikötők és a nagy, úgynevezett „hub” elosztó nemzetközi kikötők között közlekednek vagy folyami szállításában vállalnak munkát a hátszág és a nagy elosztó kikötők között. Lehetnek leányvállalatai a globális hajózási cégeknek, vagy önálló kisebb cégek is nyújthatnak feeder szolgáltatást, mint beszállítói a nagy ellátási láncoknak. A három legnagyobb globális szállítási cégcsoport, amely a teljes globális flotta 30,37 százalékát tartja saját tulajdonban, szinte csak saját feeder leányvállalatokkal dolgozik. A kevésbé látogatott kikötőket vagy a gyéribben lakott, tehát kisebb keresletet – kínálatot jelentő vidékeket látják el az önálló feeder cégek (Polat, 2020).

4. Interjúk

Az itt közölt interjúk a nyilvános vita esetében kódoltan fognak megjelenni az alanyok és az interjúk titkosítása végett. Mivel olyan személyekről van szó, akik adott országuk vezetői pozícióiban dolgoznak vagy egyetemük, kutató intézetük kiemelt személyiségei, ezért szükséges ezt megtenni.

Az interjúk során a következő kérdések merültek fel:

1. Milyen a megítélése a Pireusz – Belgrád és a Belgrád – Budapest vasútvonal fejlesztésének gazdasági, politikai és társadalmi szempontból az Ön országában?
2. A vasúti teherszállítás vagy a vasúti személyszállítás a preferált a fejlesztés során? Hogyan lehetséges összeegyeztetni a menetrend szerinti személyforgalmat a várhatóan jelentősen növekvő vasúti teherszállítással?
3. Milyen fizikai paraméterek szerint történik a fejlesztés? (sebesség, állomáshossz és állomási vágány struktúra, tengelyterhelés, biztosító berendezések, villamosítás)
4. Hol tart a fejlesztés a Belgrádtól délre eső szakaszokon? Milyen finanszírozási formákat és forrásokat használnak, illetve kik a kivitelezők, akikkel szerződést kötöttek? (elsősorban a szerbiai és észak-macedón interjúalanyok számára feltett kérdés)
5. Milyen határidővel tervezik a Belgrádtól délre eső szakaszok kivitelezésének befejezését? (elsősorban a szerbiai és észak-macedón interjúalanyok számára feltett kérdés)
6. Van-e olyan alternatív szállítási korridor, amely a tagállam/tagjelölt állam szempontjából elsőbbséget élvez a fejlesztések esetén? (elsősorban az észak-macedón interjúalanyok számára feltett kérdés)
7. Érzékelik-e a vámbevételek „beszedési költségének” változását 2004 óta pozitív vagy negatív irányban? (elsősorban görögországi, magyarországi, holland és belga interjú alanyok számára feltett kérdés)
8. Az új szállítási korridor számára milyen tapasztalatokkal tudnak szolgálni, hogy a logisztika, mint szolgáltatás megfelelően működjen

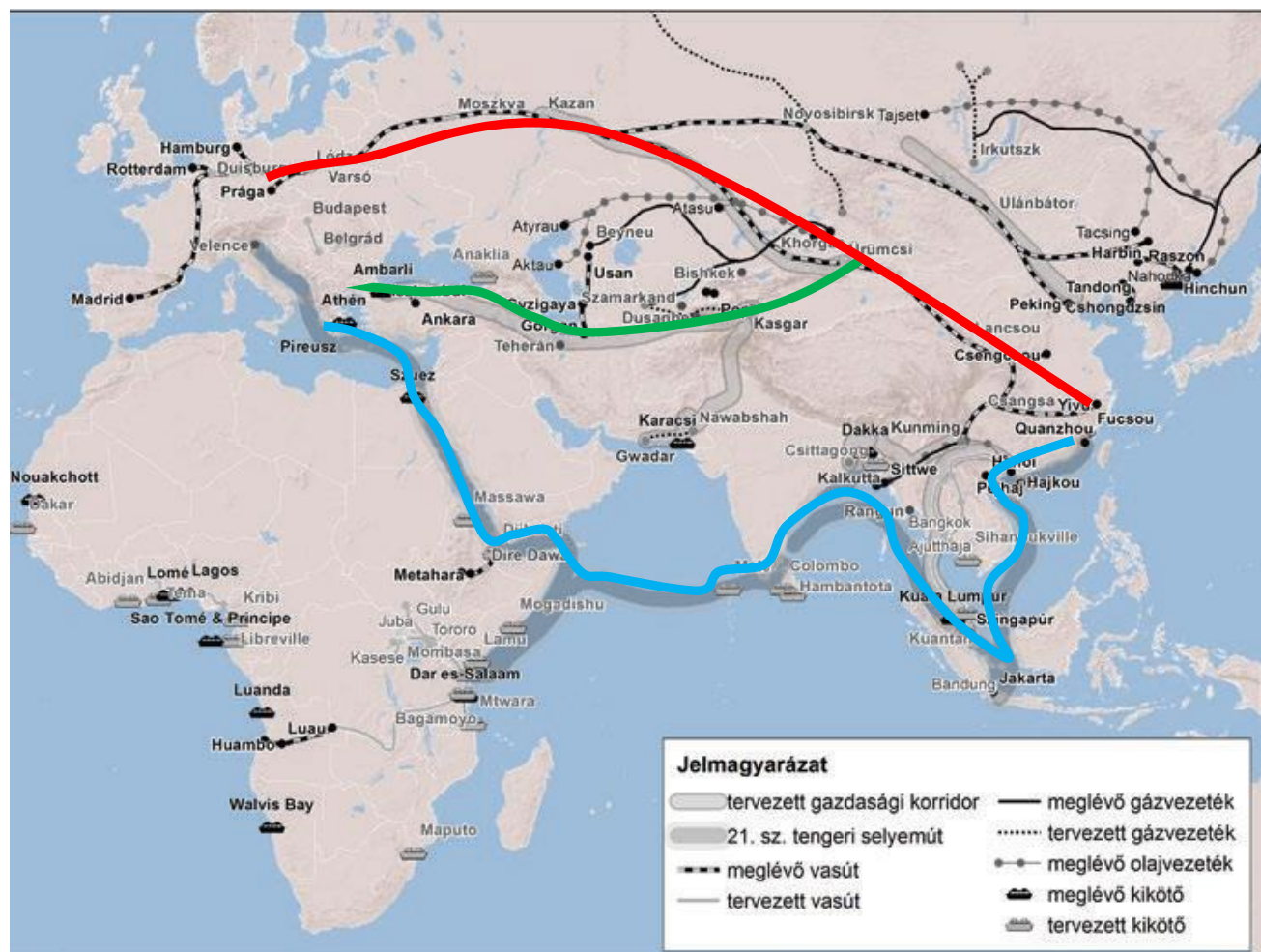
elsősorban Pireuszban? (elsősorban holland, belga és németországi interjúalanyok számára)

9. Milyen egyéb járulékos bevételtől esik el az észak-nyugati kikötő klaszter zóna, amennyiben csökken az igény a kikötői tevékenység iránt Pireusz kikötő és a Pireusz-Belgrád-Budapest-Bécs-Duisburg szállítási útvonal felfutásának köszönhetően (vámbevételek mellett feldolgozóipari profit csökkenése, ezen tevékenységekből származó adóbevételek csökkenése, munkahelyek megszűnése). (elsősorban holland, belga és németországi interjúalanyok számára)
10. Tartanak-e gazdasági értelemben vett versenytől a Pireusz kikötő és a Pireusz-Belgrád-Budapest-Bécs-Duisburg szállítási útvonal felfutását követően? (elsősorban holland, belga és németországi interjúalanyok számára)

Ezek alapján interjú történt

- De Bièvre, Dirk Dr., Antwerpeni Egyetem Társadalomtudományi Kar Politikatudományi Tanszék tanárával
- Erdősi Ferenc Dr., a Pécsi Tudományegyetem Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola oktatója, az MTA Regionális Kutatások Központjának munkatársával
- Hintjens, Joost Dr. Antwerpeni Egyetemi Kikötő, Logisztika és Szállítás Centrum kutatójával
- Kovács Krisztina, Port Of Hamburg budapesti irodájának vezetőjével
- Lality Urbán Emese Infrastruktúra-Fejlesztésért Felelős Államtitkár Asszony, a Vajdasági Magyar Szövetség tagjának és a Szerbia Kormánya által kinevezett politikussal
- Madzova, Violeta Prof., az International Balkan University Faculty of Economics and Administrative Sciences dékánasszonnyal
- Manolis Manuela, az Európai Unió Észak-Macedóniába delegált Szállításiért és Vasúti fejlesztésekért felelős programmenedzsere
- Mevludin Ibish az International Balkan University rektorhelyettessel.

36. ábra: OBOR fő útvonalak Kína – Európa viszonylatban



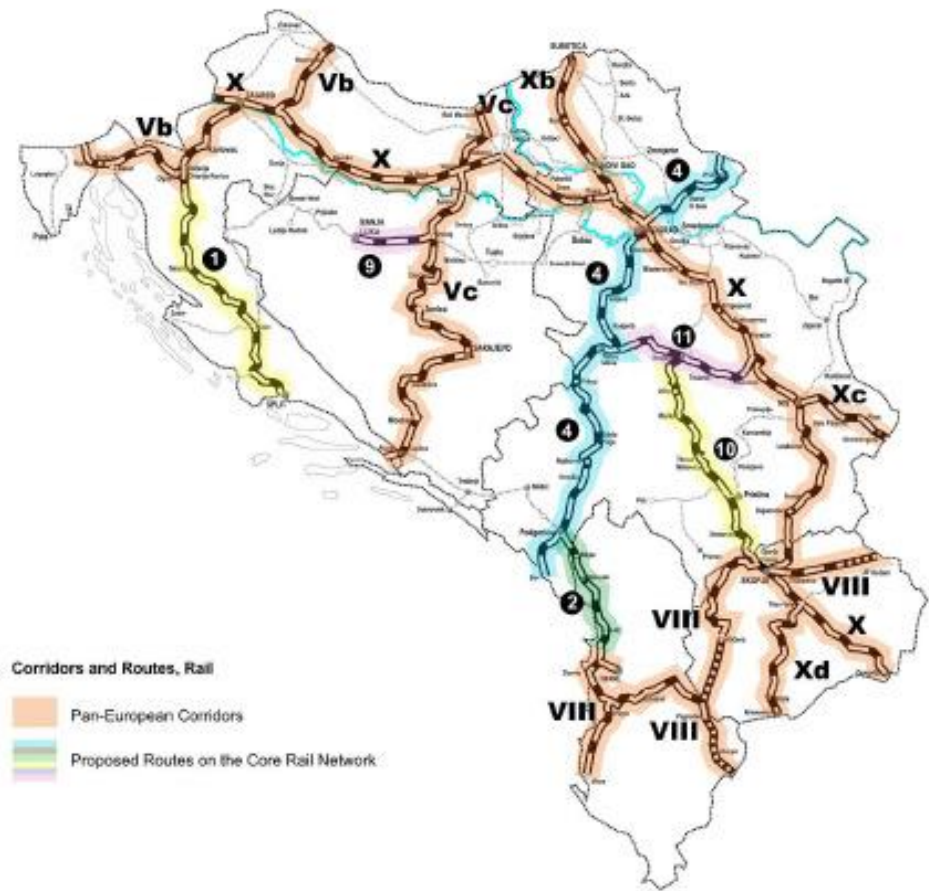
New (New) Eurasia Land Bridge Economic Corridor [(N)ELBEC]

China-Central Asia-West Asia Economic Corridor [CAWAEC]

New Maritime Silk Road

Forrás: Péti (2017) 16.o. és saját szerkesztés

37. ábra: TEN-T vasúti folyosók a Balkán-régióban



Forrás: Fleischer (2008) 15. o.

Megjegyzés:

- VIII. folyosó: Durrës – Tirana (Al) – (MD) Szkopje – Bitola (MD) – (BG) Szófia – Plovdiv – Dimitrovgrad – Burgasz – Várna, ez az észak-macedón fő érdek
- X. folyosó: Salzburg (A) – (SL) Ljubljana (SL) – (HR) Zágráb (HR) – (SRB) Belgrád – Niš (SRB) – (MD) Szkopje (MD) – (EL) Szaloniki.
- X/B. folyosó: Budapest (H) – (SRB) Szabadka – Újvidék – Belgrád

38. ábra: Európai kikötői összesítő

Kikötő neve	Ország	Gateway	Transshipment	Konténerforgalom 2020-ban (millió TEU)	Konténer forgalom alapján a sorrend 2020-ban (EU)	Merülés (m)	Kotrás, zsilipelés kell-e?	Jellemző típus
Rotterdam	Hollandia	x	x	14,35	1.	23	Nem	Konténer, kőolaj, ömlesztett áru
Hamburg	Németország	x	x	8,7	3.	7,0 - 17,0	Igen	Konténer, ömlesztett áru
Antwerpen	Belgium	x	x	12,03	2.	15,2 - 15,6	Igen	Konténer, ömlesztett áru
Bréma	Németország	x	x	4,77	7.	12,8 - 14,5	Igen	Konténer, Ro-Ro
Amszterdam	Hollandia	x		0,43	15+.	13,7 - 17,8	Igen	Ömlesztett áru, kőolaj
Le Havre	Franciaország	x	x	2,79	11.	15,3 - 17,0	Igen	Konténer
Barcelona	Spanyolország		x	2,96	10.	11,5 - 12,7	Igen	Konténer
Marseille	Franciaország	x	x	1,31	15+.	8,7 - 22,5	Igen	Ömlesztett áru
Trieszt	Olaszország		x	0,68	15+.	17,1 - 18,2	Nem	Kőolaj, ömlesztett áru
Fiume	Horvátország		x	0,34	15+.	11,7 - 18,0	Igen	Ömlesztett áru
Pireusz	Görögország	Cél	x	5,44	4.	18,0 - 23,0	Igen	Konténer

Forrás: dolgozatban leírt adatok összesítés, saját szerkesztés

Egyéb jellemzők:

- 2020-as adatok alapján
- csak az EU kikötői szerepelnek benne, amelyek
- a dolgozat infrastrukturális szempontjai szerint fontosak voltak a kutatás során

39. ábra: Adminisztrációs céllal visszatartott összeg (collection cost, millió EUR, 2000-2019)

% retained as TOR collection costs	10%	10%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	20%	20%	20%	20%
Visszatartott összeg (millió EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EU (aktuális tagállamszám)	1696,3	1621	3725,6	3619,1	4102,4	4687,7	5009,4	5524,3	5761	4842,7	5219,8	5592,6	5484,5	5121,8	5543,3	6284,7	5056,7	5114,8	5079,2	5341,3
					2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hollandia	194,2	194	399,5	427,9	459	494,8	548,1	624,5	677,6	573,7	583,1	645,2	635,6	602,5	665,9	731,7	595,4	616,1	627,4	682,3
Belgium	136,3	138,6	354,9	387,9	426,3	457,7	507	561,7	606,7	474,3	496,5	527	533,6	453,2	528,6	595,1	519,5	528,6	522,4	558,8
Németország	372,4	349,9	799,7	762,6	802,2	908,1	976	1042,3	1112,3	982	1021,5	1152	1131,2	1083,7	1131,1	1289,4	1044,6	1023,9	1007,1	1023
Olaszország	164,9	155,4	355,6	373	412,2	447,3	524,4	562,4	549,5	501,8	556	580,6	521,1	473,3	508,6	564,2	448,2	460	455,9	460,8
Görögország	22,4	20,2	49,2	51,8	65,5	66,5	68,1	76,5	76,9	63,6	71,8	47	41	37,4	41,1	46,2	40	40,2	45,1	59,8
Magyarország	0	0	0	0	18,1	37,8	34,7	37	37,8	31	30,9	33,7	32,3	30,3	35,2	43,2	36,1	37,2	48,3	50
Lengyelország	0	0	0	0	37,6	90,7	90,7	112,8	150,2	99,8	105,9	117,5	127,6	127,9	144	177,1	151,2	166,9	183,7	206,7
Szlovákia	0	0	0	0	6,4	14,7	18,3	30,2	37,2	27,9	35,8	39,1	32,2	28,6	32	30,1	25,1	23,3	23,3	21,1
Szlovénia	0	0	0	0	4,1	9,4	11,8	27,5	30	22,9	22,2	24,7	21,7	19,2	19,4	20,9	16,4	16,6	17,6	19,7
Ausztria	30	25,4	60,7	55,6	58,7	62,8	65,1	67	67,2	52,3	55,5	63,2	59	54,6	61,7	66,8	54,3	55,1	53,1	55,3

Forrás: EU budget - EU spending and revenue 2014-2020

https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue_en

40. ábra: Visszatartott összeg (% , 2004-es bázison, 2000-2019)

Visszatartott összeg % (2004 bázison)	10%	10%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	20%	20%	20%	20%
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EU (aktuális tagállamszám)	41%	40%	91%	88%	100%	114%	122%	135%	140%	118%	127%	136%	134%	125%	135%	153%	123%	125%	124%	130%
Hollandia	42%	42%	87%	93%	100%	108%	119%	136%	148%	125%	127%	141%	138%	131%	145%	159%	130%	134%	137%	149%
Belgium	32%	33%	83%	91%	100%	107%	119%	132%	142%	111%	116%	124%	125%	106%	124%	140%	122%	124%	123%	131%
Németország	46%	44%	100%	95%	100%	113%	122%	130%	139%	122%	127%	144%	141%	135%	141%	161%	130%	128%	126%	128%
Olaszország	40%	38%	86%	90%	100%	109%	127%	136%	133%	122%	135%	141%	126%	115%	123%	137%	109%	112%	111%	112%
Görögország	34%	31%	75%	79%	100%	102%	104%	117%	117%	97%	110%	72%	63%	57%	63%	71%	61%	61%	69%	91%
Magyarország					100%	209%	192%	204%	209%	171%	171%	186%	178%	167%	194%	239%	199%	206%	267%	276%
Lengyelország					100%	241%	241%	300%	399%	265%	282%	313%	339%	340%	383%	471%	402%	444%	489%	550%
Szlovákia					100%	230%	286%	472%	581%	436%	559%	611%	503%	447%	500%	470%	392%	364%	364%	330%
Szlovénia					100%	229%	288%	671%	732%	559%	541%	602%	529%	468%	473%	510%	400%	405%	429%	480%
Ausztria	51%	43%	103%	95%	100%	107%	111%	114%	114%	89%	95%	108%	101%	93%	105%	114%	93%	94%	90%	94%

Forrás: saját számítás

41. ábra: 20 százalékos arányosított visszatartott összeg (kezdeti év, bázisviszonyszám, 2000-2019)

20%-ra arányosított visszatartott összeg		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EU (aktuális tagállamszám alapján)		3392,6	3242,0	2980,5	2895,3	3281,9	3750,2	4007,5	4419,4	4608,8	3874,2	4175,8	4474,1	4387,6	4097,4	4434,6	5027,8	5056,7	5114,8	5079,2	5341,3
Hollandia	Transit	388,4	388,0	319,6	342,3	367,2	395,8	438,5	499,6	542,1	459,0	466,5	516,2	508,5	482,0	532,7	585,4	595,4	616,1	627,4	682,3
Belgium		272,6	277,2	283,9	310,3	341,0	366,2	405,6	449,4	485,4	379,4	397,2	421,6	426,9	362,6	422,9	476,1	519,5	528,6	522,4	558,8
Összesen		661,0	665,2	603,5	652,6	708,2	762,0	844,1	949,0	1027,4	838,4	863,7	937,8	935,4	844,6	955,6	1061,4	1114,9	1144,7	1149,8	1241,1
Németország	DBOR/ végcé	744,8	699,8	639,8	610,1	641,8	726,5	780,8	833,8	889,8	785,6	817,2	921,6	905,0	867,0	904,9	1031,5	1044,6	1023,9	1007,1	1023,0
Olaszország		329,8	310,8	284,5	298,4	329,8	357,8	419,5	449,9	439,6	401,4	444,8	464,5	416,9	378,6	406,9	451,4	448,2	460,0	455,9	460,8
Összesen		1074,6	1010,6	924,2	908,5	971,5	1084,3	1200,3	1283,8	1329,4	1187,0	1262,0	1386,1	1321,8	1245,6	1311,8	1482,9	1492,8	1483,9	1463,0	1483,8
Görögország	OBOR	44,8	40,4	39,4	41,4	52,4	53,2	54,5	61,2	61,5	50,9	57,4	37,6	32,8	29,9	32,9	37,0	40,0	40,2	45,1	59,8
Magyarország		0,0	0,0	0,0	0,0	14,5	30,2	27,8	29,6	30,2	24,8	24,7	27,0	25,8	24,2	28,2	34,6	36,1	37,2	48,3	50,0
Lengyelország		0,0	0,0	0,0	0,0	30,1	72,6	72,6	90,2	120,2	79,8	84,7	94,0	102,1	102,3	115,2	141,7	151,2	166,9	183,7	206,7
Szlovákia		0,0	0,0	0,0	0,0	5,1	11,8	14,6	24,2	29,8	22,3	28,6	31,3	25,8	22,9	25,6	24,1	25,1	23,3	23,3	21,1
Szlovénia		0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	7,5	9,4	22,0	24,0	18,3	17,8	19,8	17,4	15,4	15,5	16,7	16,4	16,6	17,6	19,7
Ausztria		60,0	50,8	48,6	44,5	47,0	50,2	52,1	53,6	53,8	41,8	44,4	50,6	47,2	43,7	49,4	53,4	54,3	55,1	53,1	55,3
Összesen		104,8	91,2	87,9	85,9	152,3	225,5	231,0	280,8	319,4	238,0	257,7	260,2	251,0	238,4	266,7	307,4	323,1	339,3	371,1	412,6

Forrás: saját számítás

42. ábra: 41. ábra: 20 százalékos arányosított visszatartott összeg (2004 év, bázisviszonyszám, 2000-2019)

Visszatartott bázis viszonyszám % (2004)		10%	10%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	20%	20%	20%	20%
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EU (aktuális tagállamszám alapján)		103%	99%	91%	88%	100%	114%	122%	135%	140%	118%	127%	136%	134%	125%	135%	153%	154%	156%	155%	163%
Hollandia		106%	106%	87%	93%	100%	108%	119%	136%	148%	125%	127%	141%	138%	131%	145%	159%	162%	168%	171%	186%
Belgium		80%	81%	83%	91%	100%	107%	119%	132%	142%	111%	116%	124%	125%	106%	124%	140%	152%	155%	153%	164%
Németország		116%	109%	100%	95%	100%	113%	122%	130%	139%	122%	127%	144%	141%	135%	141%	161%	163%	160%	157%	159%
Olaszország		100%	94%	86%	90%	100%	109%	127%	136%	133%	122%	135%	141%	126%	115%	123%	137%	136%	139%	138%	140%
Görögország		85%	77%	75%	79%	100%	102%	104%	117%	117%	97%	110%	72%	63%	57%	63%	71%	76%	77%	86%	114%
Magyarország		0%	0%	0%	0%	100%	209%	192%	204%	209%	171%	171%	186%	178%	167%	194%	239%	249%	257%	334%	345%
Lengyelország		0%	0%	0%	0%	100%	241%	241%	300%	399%	265%	282%	313%	339%	340%	383%	471%	503%	555%	611%	687%
Szlovákia		0%	0%	0%	0%	100%	230%	286%	472%	581%	436%	559%	611%	503%	447%	500%	470%	490%	455%	455%	412%
Szlovénia		0%	0%	0%	0%	100%	229%	288%	671%	732%	559%	541%	602%	529%	468%	473%	510%	500%	506%	537%	601%
Ausztria		128%	108%	103%	95%	100%	107%	111%	114%	114%	89%	95%	108%	101%	93%	105%	114%	116%	117%	113%	118%

Forrás: saját számítás

43. ábra: Vámmeradék/GNI-alapú hozzájárulás

Vámmeradék/GNI-alapú hozzájárulás	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EU (aktuális tagállamszám alapján)	4,51%	4,65%	8,11%	7,06%	5,95%	6,62%	7,14%	7,47%	7,74%	5,91%	5,73%	6,33%	5,59%	4,65%	5,60%	6,22%	5,29%	6,51%	4,80%	4,91%
Hollandia	10,82%	11,47%	17,64%	17,54%	14,44%	13,56%	15,67%	18,37%	18,60%	14,38%	13,83%	15,31%	14,12%	11,87%	12,13%	14,93%	13,13%	17,18%	12,44%	12,10%
Belgium	12,35%	12,40%	26,57%	26,49%	21,58%	22,88%	26,23%	28,29%	29,72%	19,70%	18,66%	20,07%	18,08%	14,17%	18,47%	21,07%	19,00%	24,34%	17,36%	18,22%
Németország	4,17%	4,35%	7,61%	6,51%	5,41%	6,42%	7,02%	7,11%	7,35%	5,74%	5,46%	6,54%	5,49%	4,54%	5,21%	6,37%	5,06%	5,98%	4,40%	4,30%
Olaszország	3,27%	3,16%	5,56%	5,37%	4,45%	4,92%	5,67%	6,15%	5,98%	4,83%	4,89%	4,96%	4,42%	3,64%	4,45%	4,86%	4,16%	5,21%	3,82%	3,85%
Görögország	4,19%	3,87%	6,98%	6,24%	5,70%	5,67%	5,86%	3,93%	5,19%	4,03%	4,44%	3,42%	3,01%	2,53%	2,91%	5,04%	3,52%	4,38%	3,68%	4,85%
Magyarország	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,07%	6,99%	6,92%	6,77%	6,39%	5,26%	4,40%	5,06%	4,66%	4,03%	5,03%	5,86%	5,15%	6,17%	5,65%	5,74%
Lengyelország	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,25%	6,06%	5,80%	6,46%	6,96%	4,91%	4,03%	4,71%	4,59%	4,15%	5,17%	6,11%	5,66%	7,52%	5,85%	6,31%
Szlovákia	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,26%	6,16%	7,18%	9,98%	10,31%	6,03%	7,96%	8,24%	6,14%	4,78%	6,37%	6,36%	5,01%	5,12%	3,77%	3,46%
Szlovénia	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,51%	5,24%	6,76%	13,87%	13,25%	8,94%	8,85%	9,81%	8,26%	6,55%	7,85%	8,11%	6,49%	7,87%	5,91%	6,20%
Ausztria	3,36%	2,99%	5,67%	4,59%	3,68%	3,95%	4,18%	4,28%	4,29%	2,79%	2,60%	2,94%	2,47%	2,07%	2,81%	3,26%	2,43%	2,95%	1,95%	2,10%