



**„Nemzetközi
Kapcsolatok és
Politikatudományi
Doktori Iskola”**

TÉZISGYŰJTEMÉNY

Miklós Gábor

A közép-európai kereskedelmi útvonalak és jelentőségük változása

című Ph.D. értekezéséhez

Témavezető:

Dr. Péti Márton
egyetemi docens

Budapest, 2024.

TÉZISGYŰJTEMÉNY

Miklós Gábor

A közép-európai kereskedelmi útvonalak és jelentőségük változása

című Ph.D. értekezéséhez

Témavezető:

Dr. Péti Márton
egyetemi docens

© Miklós Gábor

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	3
I. Kutatási előzmények és a téma indoklása	4
II. Felhasznált módszerek	5
III. Az értekezés eredményei.....	7
IV. Főbb hivatkozások.....	16
V. A témában megjelent saját publikációk jegyzéke	18
VI. Szó és fogalom magyarázat.....	19

I. Kutatási előzmények és a téma indoklása

A világgazdaság átalakulása, az egyre komplexebb, összetettebb és egyre nagyobb volumenű, ugyanakkor mind több és több szereplős globális gazdasági struktúra új szállítási útvonalakat és szállítási módokat is jelentenek, amelyek természetesen magával hozzák a gazdasági és/vagy politikai érdekek konfliktusait, rivalizálását. Ez a szövetségi blokkokon, gazdasági és integráción belüli partnerországok esetében is megfigyelhető.

A globális ellátási láncok összetettségének és komplexitásának egyik kulcs tényezője a konténerizáció, mint gazdasági folyamat és tevékenység megjelenése és elterjedése. Ennek nyomán 90 százalékkal is javult a szállítással kapcsolatos időtényező és költségvonzat (Erdősi, 2021, 35-45.). Ilyen mértékű javulás nem csak forradalmasította a globális szállítás tevékenységet, de a globális munkamegosztást is döntő mértékben befolyásolni tudta.

A gazdaságföldrajz 1990-es évek és a 2000-es évek első évtizedének felívelő szakaszában a gazdasági fizikai teret inkább általánosan, elvont fogalomként használta (Krugman, 1991). Az elmúlt évtizedek változásai, különösen a hidegháború végét követő új gazdaságföldrajzi és világpolitikai viszonyok egyszerre jelentettek összetettebb, egyszeresmind egyszerűbb gazdasági struktúrákat. Már nem jelentett akadályt az egyes politikai-gazdasági blokkok fizikai léte a termelés-szállítás számára. A nagy globális centrumok – Észak-Amerika, Európa és a Távol-Kelet – közötti szállítás, logisztika egyértelműbb működése elvezetett a földrajzi tér és távolság pontos, nem elvont fogalomként való használatához.

A kutatási előzmények ilyen módon történő definiálása és a gazdaságföldrajz szerepének tanulmányozása vezetett el a téma indoklásához és a kutatási kérdések megfogalmazásához.

A dolgozat fő kutatási témaköreinek alapját az új gazdasági munkarend, azaz az új globális munkamegosztás adta, amely a szállítási útvonalak esetében szintén változásokat idézett elő. A megismert változások bekövetkezése (új szállítási útvonalak és kikötői helyszínek, struktúrák, szolgáltatások) milyen egyéb, pénzügyi, logisztikai struktúrát, milyen új gazdasági érdekcsoportok létrejöttét jelentette a világgazdasági blokkok vagy a regionális – elsősorban európai – együttműködések esetében. Hol húzódnak a gazdasági, pénzügyi vagy politikai törésvonalak a partner tagállamok között.

A dolgozat ezekre a kérdésekre keresett válaszokat, amelyek a gyakorlatban elsősorban az Európa – Távol-Kelet közötti kereskedelmi útvonalak újragondolását jelentette. A One Belt One Road (OBOR) vagy másnéven Belt and Road Initiative (BRI) koncepció fő útirányokat határoz meg a vizsgált Európa – Távol-Kelet szállítási viszonylatban, amelyekre a dolgozat is fókuszál. A dolgozat fő hozzáadott értékének mégis ezen szállítási koncepció európai belépési

pontjainak finansziális vizsgálata mondható. Az Európai Unió, mint vámunió egyes tagállamai a tényleges működés, vámkezelés és (tovább)szállítás szempontjából milyen érdekek mentén konfrontálódnak egymással; milyen érdekeket lehet definiálni és hol jöhetnek létre ütközések.

II. Felhasznált módszerek

Az OBOR/BRI útvonalak és az európai integráción belüli szállítási útvonalak szorosan összefüggenek, egymásnak versenytársai, alternatívái vagy kiegészítő útvonalai lehetnek. A földrajz és gazdaságföldrajz tudományág fejlődésének és szerepének részletes szakirodalmi elemzését követően a pontos helyzetelemzéshez fontos eszköznek bizonyult a szakpolitikai és tervdokumentáció vizsgálata.

Ezen szakpolitikai irodalmat és tervdokumentációt a következő szempontok szerint elemeztem:

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

A teljes forrásjegyzékből 118 db tartozik bele valamelyik fenti csoportba. A megállapított kategóriák elsősorban a meglévő európai kikötői viszonyokat, sorrendet, működési hierarchiát határozták meg.

A félig strukturált interjúzás volt a harmadik módszertan, amelyet a dolgozat használt. Belga, bolgár, észak-macedón, görög, kínai, magyar, olasz, szlovén, valamint európai uniós szakemberek válaszoltak a feltett kérdésekre. Köztük volt olyan, aki a kikötőkben dolgozott, volt, aki befektetési- vagy exportösztönző intézmények munkatársa volt, vagy éppen az érintett szállítási útvonalak kutatója, minisztériumi dolgozója.

Végül a dolgozat reflektál a vámbevételek változásának kalkulációjára, illetve a 20 százalékos visszatartási összegekre¹ (Európai Unió Tanácsának és az Euratomnak 2020/2053 határozata, 11. cikk (5) bekezdés). A dolgozat a 2000 és 2019 közötti Eurostat adatokat használja². A TOR (Traditional Own Resources) időszaktól függően 10-25-20 százalékát tudta

¹ Vámbevételből eredő visszatartási összeg: A vámbevétel 20 százalékát megtarthatja az a tagállam, ahol a tényleges vámtevékenység, vámadminisztráció történik egyfajta adminisztratív tevékenység ellentételezésére. A vám 80 százaléka megy a közös, brüsszeli költségvetésbe.

² Eurostat: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue_en

visszatartani adminisztrációs költség címen az érintett uniós tagállam. Megjegyzendő, hogy az Európai Bizottság már 2018-ban a következő uniós költségvetést célzó reformcsomagjában szerepeltette, hogy újra 10 százalékra kellene csökkenteni az ún. *collection cost* százalékos kulcsát. Ezt a javaslatot, amelyet az Európai Bizottság *Budget for the Future* című vitaanyagban javasolt a tagállami döntéshozóknak és az Európai Parlamentnek a 2021-2027-es időszakra vonatkozóan, a tagállamok nem fogadták el (European Commission, 2018, 16.o.).

1. ábra: Vámvisszatartás százalékos kulcsa (1970-2023)

Időszak	Vámvisszatartás százalékos kulcsa (százalék)
1970-2001	10
2002-2015	25
2016-2020	20
2021-	25*/20

*tagállamok által javasolt, végül nem elfogadott százalékos kulcs

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

Mivel a fenti időszakban a tagállamok eltérő százalékos kulcsokat használtak, érdemes egy arányosított bevételt is számolni a tagállamok számára, amelyre a vizsgált időszakban érvényben lévő 20 százalékos kulcs a legmegfelelőbb választás.

Külön számítást érdemel az egyik legfontosabb kérdés: a nominális visszatartott összeghez képest mekkora hányadot képes az így keletkezett bevétel finanszírozni a GNI-alapú és egyben a legnagyobb forrás-hozzájárulást igénylő költségvetési tételhez. A GNI-alapú tagállami befizetés egyfajta egyenlegező tétel is, amelynek értéke évről évre változik, ugyanakkor költségvetési időszakonként nem lépheti át a megállapított felső plafonértéket.

2. ábra: GNI-alapú EU-s költségvetési plafon (százalék)

Időszak	GNI-alapú bevételi plafon (százalék)
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)

Ezekből a számadatokból kiindulva a visszatartott összeg és a GNI alapú befizetésből képezek hányados értéket.

3. ábra: TÉH - TIQ képlet

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

Forrás: saját számítás

Ebben benne van az a gazdasági megközelítés, mely szerint a vámbevételek visszatartásának minél nagyobb értéke - tehát a számláló értéke - egyben jelenti a növekvő vámtevékenységet, logisztikai, feldolgozó, és szállítási tevékenységet is. Mint keletkezett 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 esetében. Ha tehát a számlálóban lévő visszatartott érték növekszik, akkor a teljes hányados értéke is magasabb lesz.

A nevezőben szereplő GNI-alapú hozzájárulás, mint egyenlegező tétel 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 csökkennie kell.

A két hatás egyszerre növeli vagy csökkenti a hányadost. Minél magasabb a számláló értéke, várhatóan annál magasabb 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 adott uniós tagállam.

III. Az értekezés eredményei

A dolgozat első kutatási kérdése, hogy 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?

A 2013 óta tartó nagy európai kereskedelmi szállítási útvonalak átrendeződése és a kínai globális tengerhajózási társaság, a COSCO megjelenése a görögországi pireuszi kikötőben egy fél évszázados tendenciát formált át. A nagy nyugat-európai kikötői struktúra – a holland

Rotterdam, a belga Antwerpen és a németországi Hamburg – mögé felzárkózott Pireusz negyedikként az éves konténer (TEU) forgalmat tekintve. Ezzel olyan régi kikötők konténeres forgalmát utasította maga mögé, mint a spanyol Barcelona, Németország második legfontosabb kikötője; Bréma, az észak-olaszországi Genova és a dél-olaszországi Gioia Tauro, vagy franciák La Havre kikötője, amely a Szajna-folyó torkolatánál fekszik.

A kutatás megállapította, hogy a fenti állítások a konténeres szállítási módra igazak, annak is a transshipment vagy másnéven hub-and-spoke ágazatára. A COVID19 válság miatt kialakult konténerhiány előidézte a gyors, ugyanakkor a tengerhajózáshoz képest sokkal drágább szárazföldi, elsősorban vasúti fuvarozás igényét, amely szintén Közép-Európán át érkezett be az európai vámunióba vagy lépett ki onnan Oroszország, Kína irányába. Ennek a folyamatnak egyik fő kedvezményezettje lett Lengyelország a małaszewicze-i határátkelőn keresztül. Ez az ukrán-orosz háború fennállásig igaz volt.

A második kutatási kérdés az esetleges átrendeződés, áthelyeződés kapcsán, hogy 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 milyen korábban befektetett euró százmillióknak és milliárdoknak köszönhetően létrehozott modern kikötői és szállítókapacitások maradhattak kihasználhatatlanul a kedvezőtlenül érintett országok esetében?

A módszertanban bemutatott és alkalmazott képlet alapján a vámbevételek után, az adminisztrációt végző országban megmaradó 20 százalékos vámérték, az úgynevezett „beszedési költség” vagy angolul „collection cost” elsősorban Lengyelország esetében mutat komoly növekedést, de Magyarország, mint a vámunió egyik délkeleti kapuja is jó eredményt ért el ennek a bevételtípusnak a realizálásában. Ezek az országok és ezek a határállomások, átrakodó pontok úgy viselkednek, mint nagy gateway típusú kikötők (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg). Működésük során elvileg számíthatnak arra, hogy a következő években – legalábbis - versenyt támasztanak nem csak a vámbevételek szétoztása terén, hanem a gateway típusú kikötőkre jellemző feldolgozóipari tevékenységek terén is.

Ennek a számszerűsítése ugyanakkor nehézkes, amit a belga Dr. Dirk De Bièvre (az Antwerpeni Egyetem Politikatudományok Tanszékének tanszékvezetője) és a szintén belga Dr. Joost Dr Hintjens (az Antwerpeni Egyetem Közlekedés és Regionális Közgazdaságtan Tanszék professzora) professzorok is megerősítettek az interjúk során. Nehézkes, mivel a kikötői hatóságok (Port authorities) által megtermelt adó és vámbevételek mellett mindaz az érték, amit

maga a kikötő tevékenység jelent: munkahelyek, ipari feldolgozás, logisztika és szállítás, biztosítás, javítás és tárolás stb., olyan komplex, egymásra épülő gazdasági tevékenységeket feltételez, amelyek nem választhatóak szét egymástól.

A számítások azt mutatták, hogy a közép-európai országok jelentős és erősödő kereskedelmi tevékenységet folytattak és folytatnak a politikai, katonai konfliktusok ellenére is a Távol-Kelettel. Ezért a bevételeik esetében növekvő részt jelent a vámbevételek 20 százalékos helyben tartása, miközben a nyugat-európai kikötők nem tudtak hasonló növekedést elérni a vizsgált 2000-2019-es időszakban. Ez nem jelenti azt, hogy nominális értelemben is átvették a nagy hármass helyét a lengyel, magyar, horvát, szlovén, görög stb. kikötők vagy átrakodási pontok, de azt mindenképpen megfigyelhető, hogy az „európai kereskedelmi tortából” egyre nagyobb szeletet tudtak kihalászni a közép-európai vagy délkelet-európai uniós tagállamok.

Különösen annak fényében érdekes ez a megállapítás, ha megvizsgáljuk a rotterdami kikötő 20 éves fejlesztési eredményeit. Mind a kikötő tenger irányú bővítése (Maasvlakte 2 projekt), mind a hinterlanddal, azaz hátországgal való kapcsolat javítása és bővítése (Betuweroute vasúti áruszállítási korridor kiépítése) folyó áron több mint 5 milliárd euró beruházási kiadást jelentett Hollandiának. Ez az összeg egyelőre nem látszik megtérülni, mivel a kikötők közötti versenyben a görög Pireusz fontos versenytársa lett Rotterdamnak az Európa – Távol-Kelet konténeres szállítási viszonylatban. A második esetben pedig Németország nem teljesítette a szerződés szerint rá eső részt, nem fejlesztette tovább Zevenaar határállomástól a csak teherszállítás számára fenntartott vasúti pályatestet.

Vámbevétel elemzés

A vámbevétel elemzést 2000-től 2019-ig terjedő időszakra vonatkozóan végzi el a dolgozat. 2000-2001 között – és természetesen 2000 előtti időszakban is – 10 százalékos volt az az érték, amit, mint adminisztrációs költséget 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 jelenlegi kulcsot veszem alapul. Az elemzések során a tényleges, tárgyi

időszaki kalkuláció mellett a 2004-es bázisév eredményéhez képest bekövetkezett változást elemzem.

Az adatok forrás az Eurostat „Total own resources” forrásadatait használom.

A táblázat adatiból nyert visszatartott összeg a várható értékeket tükrözi, vagyis a tagállam gazdaságának mérete és a kereskedelemben elfoglalt pozíciója előrevetíti az európai integráció 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 Hamburg, 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/BRI projekt szállítási útvonalainak a fő logisztikai régiói nem a francia és spanyol területek, legalábbis közvetlen nem azok, így nem tekinthetők rivális útvonalnak a pireuszi útirányhoz képest.

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 értéket mutat fel.

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) nincsen szégyellni 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 helyben maradni.

Ugyanezen időszak alatt a visszatartásra vonatkozó bevételek győztesei a vámbevétel alakulásánál a változást már nem tudták így követni a 2004-es bázisidőszak szerint. Különösen érdekes ez Németország esetében (128 százalék), mivel Hamburg kikötőjét tartják a legnagyobb nyertesnek a 2004-es csatlakozást követően. A bővítés után Hamburg a teljes Elba vidékét, Lengyelországot, Magyarországot vagy éppen Szlovákiát „visszakapta”, mint gazdasági-kereskedelmi „hátországot”.

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 időszak szerint minden eltérő adminisztrációs kulcs 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 az Antwerpenbe érkező hajóforgalom, mint konténeres kereskedelem elsősorban Afrikával és Amerikával köti össze az EU-t. Ennek a kereskedelmi relációnak így nem versenytársa az OBOR/BRI projekt, vagyis nem befolyásolja a megosztott forrásokat az antwerpeni érték Rotterdam vs. Közép-Európa, Görögország viszonylatban.

Ahogy a 4. ábrán látható, és ez következik is az előző adatokból, a holland érték folyamatosan csökken a lengyel, magyar és görög 20 százalékos vámbevétellel szemben (amely esetben a görög érték a legkisebb, sőt stagnáló, tehát a magyar és lengyel értéknek kell növekednie). Összességében a módosított/csökkentett holland vámbevételi érték a teljes holland értékhez képest stagnálónak vagy egyre kisebbnek kell lennie.

Mivel az OBOR/BRI 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.

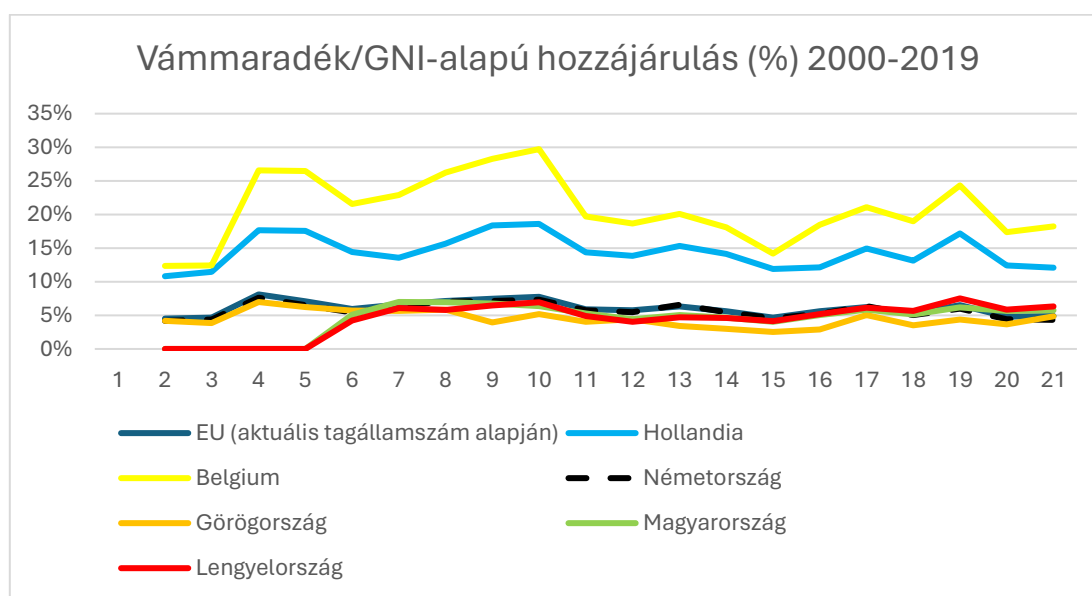
A második, egyfajta ellenőrző összevetést érdemes elkészíteni a legnagyobb EU-s hozzájárulás és a vámbevétel kombinálásával. A legnagyobb tagállami befizetést a GNI alapú hozzájárulás mutatja. Ha ez részben kompenzálható a tagállamnál maradt 20 százalékos

vámbevétellel, akkor az természetesen kedvezőbb minden uniós ország számára, különösen a nettó donorok esetében.

A 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 pozícióval rendelkező ország.
2. csökken az adott tagállam GNI-alapú hozzájárulása a közös költségvetéshez, ami egyszerűen annyit jelent, hogy kevesebbet kell az adott tagállamnak befizetnie a brüsszeli költségvetésbe.

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



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

Ezek alapján megállapítható, hogy 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 – egyenlegetítő tételként funkcionálnak az uniós költségvetést illetően, ezért az az érdeke a tagállamnak, hogy minél nagyobb mértékben tudjon szerepet vállalni az egyéb befizetése.

Ehhez még érdemes hozzávenni a másik, egyenlegező számítás 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 Antwerp közigazgatási területen a beérkező nyersanyagokra, félkész termékekre épülnek, tehát a nagyobb hozzáadottérték akkor jelentkezik, ha nagyobb mennyiségű és értékű a vám is.

Ezek alapján 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,³
- egyben növekszik a GNI-bázis alapú befizetési kötelezettsége a közös költségvetésbe.

Eközben a fejletlenebb, de az OBOR/BRI 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 költségvetést jelent.
- növekedhet és növekszik is a feldolgozóipari és logisztikai tevékenység, tehát a vámbevételek mellett a hozzáadottérték összege is javul a feltörekvő tagállamnak⁴.

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 nominális számok és ebből fakadó trendek elemzése

³ Fontos hangsúlyozni, hogy mivel a görög Pireusz kikötőjén, illetve a lengyel Malaszewicze határállomáson keresztül elsősorban a konténer típusú kereskedelem zajlik, így mint alternatíva, vagy mint kereskedelmi vetélytársa Rotterdamnak 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/BRI projekt játszik rivális szerepet, hanem például Trieszt (az OBOR/BRI-on kívül).

⁴ 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/Ingyija a logisztikai elosztóközpont státuszának köszönhetően. Itt válik ketté a TEN-T hálózat „X.” korridorja: a X/A megy tovább Szávaasztendmeter – Zágráb irányába, míg a X/B. északi ág az Újvidék – Szabadka – Budapest szakaszt fedi le.

esetén mutatja a csökkenő vámbevétel mellett a rájuk rakódó relatíve nagyobb költségvetési hozzájárulást.

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

A második hipotézist elfogadtam, mivel a számok és különösen az arányszámok a közép-európai régió folyamatosan növekvő szerepét és pénzügyi eredményét mutatja az elsősorban az európai – távol-keleti kereskedelemben.

Végül a harmadik kutatási kérdés a következőképpen fogalmazódott meg: 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?

Az interjúk készítése és a már meglévő európai szállítási útvonalak megismerése, illetve a Kelet-Nyugat irányú VIII. és az Észak-Dél irányú X-X/B. korridor végig járása során az alábbi következtetésekre jutott a dolgozat.

Önmagában a kereskedelmi, szállítási fő útvonalak, vagyis a Transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kihasználtságának újrarendeződése nem jelenti a centrum – félperiféria - periféria átrendeződést, igaz nem is akadályozza meg. Ahogyan az interjú alanyok is rámutattak, a kereskedelmi folyósok 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.

Németország szerepe a szállítási útvonalakat illetően elsősorban a IV – X. európai folyosó fejlesztésében érhető tetten. Az Európa – Távol-Kelet kereskedelmi tengely két fő végpontja a németországi Duisburg és a kínai Shanghai. Mindkét fél számára kiemelt érdek, hogy több, ugyanakkor egymástól független útvonal működhessen a két végpont között. Ezek a lehetőségek a szállítás hatékony szervezése mellett stratégiai, biztonságpolitikai kérdésekre is választ kínálnak. Akár a jemeni válság és a Bab-el-Mandeb veszélyeztetettsége, akár az ukrán-orosz válság miatt kialakult háborús zóna okozta szállítási stop vagy a 2021 márciusi Ever

Given konténerszállító hajó okozta Szuezi-csatorna elzárása mind megmutatta, hogy mindkét félnek érdeke új útvonalak kialakítása és üzemeltetése. Így érthető meg, hogy a COSCO pireuszi transshipment típusú kikötőjének minél erősebb gateway jelleget biztosító nagy beruházásai esetében miért találkozunk folyamatosan német jelenléttel; mind finanszírozási oldalról, mind beruházási-kivitelezői oldalról. Ennek alátámasztásául nem csak az európai uniós IPA előcsatlakozási alapok nyújtottak pénzügyi forrást említhetjük például Szerbia számára a X. korridor mentén történő vasúti fejlesztések esetében, de például a Belgrád – Újvidék vasútvonal mentén a Peri GmbH, a világ legnagyobb állványozó cége végezte a viaduktok kialakítását miközben a műszaki ellenőrzési feladatokat szintén német cég végzett el: DB Engineering & Consulting GmbH.

Ráadásul a német érdekeltségű vállalatok a későbbi, üzemeltetés során sem szeretnének lemaradni a konténerek belső uniós területeken történő szállításában, sem azok elosztásában. Ennek érdekében a Deutsche Post DHL Group már most érdeklődik a Pireusz – Skopje – Belgrád – Budapest – Duisburg útvonal üzemeltetést érintő lehetőségei iránt.

Végül meg kell említeni a direkt Németországot érintő tevékenységek és tervek mellett az indirekt módon jelentkező, de sokat sejtető elmaradt lépéseket is. Visszakanyarodva a második kutatási kérdéshez, fontos hangsúlyozni, hogy a holland Betuweroute vasúti áru fuvarozás számára kialakított nyomvonalat Németország nem folytatta, a konténerszállító vonatok így kénytelenek a régi, a személyszállítás és teherforgalom által közösen használt vasúti pályákat használni Duisburg és azon túl a közép-európai régió irányába. Ennek a lépésnek, vagyis Németország részéről egyfajta szerződészegésnek az is az eredménye, hogy a déli és keleti útvonalak, valamint Hamburg kikötője és annak hinterlandi (hátszági) kapcsolata megerősödött Németország javára és Hollandia kárára.

IV. Főbb hivatkozások

- 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.)
- 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.
- 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.
- Benedek J. (2019). Földrajzi tényezők szerepe a gazdasági teljesítmény alakulásában, *Babeş-Bolyai Tudományegyetem, Kolozsvár*, 1-11.
- Berneker Á. (2018). Közép- és Kelet-Európa a 21. század geopolitikai/geoökonómiai stratégiáiban, *Akadémia Kiadó, Budapest*, 5-150.
- 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.)
- 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.
- 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.
- 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.
- 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)
- European Commission (2014b). Ports 2030 – Gateways for the Trans European Transport Network. 4-26.
- 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)
- 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.
- 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.
- Jakóbowski, J., Popławski, K. & Kaczmarski, 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.)
- 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.
- 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.)
- MAERSK (2021). *Europe feeder shipping routes*. A.P.Moller. <https://www.maersk.com/local-information/europe-feeder-shipping-routes> (letöltés ideje: 2021.11.26.)
- Marshall, T. (2022). *A földrajz hatalma - Görögország*, Park Kiadó, Budapest, 177-210.
- 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)
- Merk, O., & Notteboom, T. (2015). *Port Hinterland Connectivity*, OECD – International Transport Forum, Working Paper, 2015. május, Paris, France, 1-36.
- Ministerie van Verkeer en Watersaat (1994). *Voorontwerp Tracébesluit Betuweroute - Toelichting Algemeen Deel – Bepalingen*, den Haag, 1-91.
- Palánkai T., & Miklós G. (2014a). *Magyarország integrációs profilja*, *Közgazdasági Szemle* LXI. évf. (4), 452-485.
- Pascha, W. (2021.) *Duisburg and its port, endpoint of China's silk road: Opportunities and risks*, *Ordnungspolitische Diskurse*, No. 2021-1, *Ordnungs Politisches*, Portal (OPO), Erfurt
- Péti M. & all (2017). *Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói*, *Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet*, Budapest, 1-536.
- Projectorganisatie Betuweroute NS (1994). *Voorontwerp-tracébesluit Betuweroute - Ministerie van Verkeer en Watersaat*, den Haag, 1-83.
- Rodrigue, J-P. (2020). *The Geography of Transport System*, Routledge, New York, 1-480.

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.

Tózsza I. (2015). A földrajz helye a közgazdászok világában. *Köz-Gazdaság*, 2015(1), 133-152.

Felhasznált főbb jogforrások

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>.

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.)

V. A témában megjelent saját publikációk jegyzéke

Miklós G. (2023). A közép-európai kereskedelmi útvonalak és az EU-s tagállamok vámbevételi közötti kapcsolatok in Dr. Koncz I. & Szova I. (szerk). *Húsz éve az európai nemzeti tudományosság és a fiatal kutatók szolgálatában*, kiadja a Professzorok az Európai Magyarorszáért Egyesület, Budapest – Miskolc (2023), ISBN 978-615-5709-19-7, pp. 162-178.

Miklós G. (2024). Relations between the Central-European Trade Routes and Revenues of EU Members, *PressAcademica Procedia*, Istanbul, Turkiye, DOI: 10.17261/Pressacademica.2023.1846, ISBN 978-605-06192-8-7, PAP-V.18-2023(4)-p.20-30

Miklós G. (2024). A közép-európai kereskedelmi útvonalak és az EU-s tagállamok vámbevételi közötti kapcsolatok in *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek - Gazdaság-Régió-Társadalom*, XXI. évf. 2024/1., Miskolc, DOI: <https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.6>, ISSN 1786-1594, pp. 66-81.

Palánkai T. & Miklós G. (2014). Magyarország integrációs profilja. Az európai integráció negyedszázados és a magyar EU-tagság tízéves mérlege in *Közgazdasági Szemle*, 61: 4 pp. 452-485.

Palánkai T. & Miklós G. (2017). Integration Profiles for Central Europe and Hungary In: Philippe, De Lombaerde; Edgar, J Saucedo Acosta (szerk.) *Indicator-Based Monitoring of Regional Economic Integration* Cham, Svájc, Springer International Publishing pp. 95-133.

VI. Szó és fogalom magyarázat

Betuweroute 1998-2007 közötti nagy holland vasútfejlesztési projekt, amelyet csak teherszállítás számára építettek meg. A pályatest óránként 10 pár, maximum 740 méteres tehervonattal számolt a rotterdami kikötő és a németországi Duisburg között. 2007-re a költségek elérték a 4,7 milliárd EUR-t, amely több mint háromszorosa lett az eredetileg tervezett 1,1 milliárd EUR beruházási értéknek. Németország nem építette meg a rá eső részt a holland határállomástól Zevenaartól és Duisburgig.

COSCO (China Ocean Shipping Company) a globális gazdaság egyik legnagyobb konténerszállító és kikötői szolgáltatást egyszerre nyújtó kínai tulajdonú vállalata. Európában kisebbségi tulajdonosként nagyon sok kikötőben tulajdoni hányaddal vagy üzemeltetői hányaddal rendelkezik. Fő központja a görögországi Pireusz kikötője, ahol 2013-2016 óta többségi tulajdonosa és egyedüli üzemeltetője a kikötőnek.

Gateway típusú kikötői tevékenység: Ennek a kikötő típusnak a legfontosabb jellemzője, hogy nagyon erős hinterland-i, azaz hátszági gazdasági, kereskedelmi kapcsolattal rendelkezik. A kikötő egyszerre feldolgozóipari központ, másrészt a belső területek irányába történő (tovább)szállítás fő átrakodó-logisztikai állomása. A sikeres nagy gateway típusú kikötők egyszerre elérhetőek belső vízi utakon (folyón, folyamon) vasúton és közúton is egyaránt, sőt akár csővezetéseken és légi úton is.

Hub-and-spoke kikötői tevékenység: a kikötő elsősorban elosztó feladatokat lát el a konténeres szállítás során. Azaz a kikötőnek nagyon erős az átrakodó, újraelosztó szerepe. A nagy Kelet-Nyugat áruszállítási útvonalak mentén jöttek létre elsősorban, és kiszolgálják a regionális elosztó központokat kisebb, úgynevezett feeder hajókkal. A hinterland vagyis a kikötői hátszág irányába kisebb intenzitású vagy egyáltalán nem számottevő a kikötő kereskedelmi tevékenysége. Másik neve transshipment.

Maasvlakte 2 kikötői beruházás Hollandia nagy fejlesztése volt 2010-es évek első felében. Elsősorban konténerhajók számára létrehozott, a tengertől elnyert és a Rajna torkolatvidékét meghosszabbító beruházásként tartják számon. A legmélyebb merülésű hajók fogadására is képes új kikötő több mint 1,5 milliárd EUR-ba került folyó áron.

TEU (twenty-foot equivalent unit) globális szinten elfogadott és használt egyen konténer típus. A 20 láb hosszú és 8 láb magas konténer térfogata kb. 34 m³. A globális szállítást forradalmasította a konténeres szállítási mód az 1960-as évektől, mivel a korábbi átrakodási idő tört része alatt lehetett a különböző közlekedési nemek (tenger és folyam, vasút, közút, sőt légi szállítás) között váltani. A nagyobb egységeket a 2×TEU-ban, azaz

FEU-ban (forty foot equivalent unit) szállítják, de a számítások és statisztikai adatokat továbbra is TEU-ban adják meg.

Transshipment kikötői tevékenység: a kikötő elsősorban elosztó feladatokat lát el a konténeres szállítás során. Azaz a kikötőnek nagyon erős az átrakodó, újraelosztó szerepe. A nagy Kelet-Nyugat áruszállítási útvonalak mentén jöttek létre, és kiszolgálják a regionális elosztó központokat. A hinterland vagyis a kikötői háttérország irányába kisebb intenzitású vagy egyáltalán nem számottevő a kikötő kereskedelmi tevékenysége. Másik neve a hub-and-spoke.