

TENGERI KÖZLEKEDÉS ÉS GLOBÁLIS GAZDASÁGI KAPCSOLATOK

A tengerhajózás fejletlenségének következményei Kelet-Európa
világpiaci kapcsolataira

(Marine Transport and Global Economic Relations
The Consequences of Underdeveloped of Sea Navigation on
East Europe's Relations with World Economy)

ERDŐSI FERENC

Kulcsszavak:

tengeri közlekedés globális gazdaság világpiac Kelet-Európa földrajzi helyzet kereskedelmi flották tengeri kikötők

A globális gazdaságba integrálódás, a világpiacon való megjelenés szempontjából még az infokommunikációs/posztindusztriálisnak titulált társadalom kibontakozásakor is meghatározó szerepe van a nagyteljesítményű tengeri szállításnak. Kelet-Európa kereskedelmi kapcsolataiban egyre nagyobb arányt képviselnek a távoli világrészek beszerzési és értékesítési piacai, azonban mind az export, mind az import áruk tengeri szállításában a hazai flották összeroppanása óta a volt szocialista országok kiszolgáltatottak az idegen hajózási társaságoknak. Kelet-Közép-Európa tengeri kereskedelmének feltűnően nagy hányada a viszonylag távoli északi-tengeri megakikötőkön és csak kisebb részben a jóval közelebbi kelet-európai beltengeri kikötőkön keresztül áramlik. A cikk a régióinkbeli tengerhajózásban kialakult aránytalanságokkal és kedvezőtlen következményeikkel foglalkozik.

Amennyire egyértelmű, hogy a kultúra uniformizálódás felé mutató mondializációjában az utóbbi évtizedekben a tágabb értelemben vett infokommunikáció (földi/tengeri és műholdas távközlés, tömegkommunikáció – írott és elektronikus médiumok) nagyobb szerepet töltött be, mint a közlekedés, annyira nehezen megválaszolható kérdés, hogy a gazdaság globalizációjára melyik ágazatnak volt és van erősebb hatása (Erdősi 2003).

Korunk alapvető jellemzőit a tudományok olyan fogalmakkal írják le, mint a posztindusztriális vagy infokommunikációs társadalom és gazdaság. E jól hangzó jelzők „biblia magyarázóí” szerint a termeléssel szemben a magas szintű infokommunikációs szolgáltatások kerültek előtérbe mind a foglalkoztatási/társadalmi, mind a gazdasági szerkezetben. A „tudásalapú társadalomban” a képzettségén múlik a fejlődés, a versenyképesség.

*A tengerhajózás hegemón szerepe a világrészek közötti
kereskedelemben*

Kétségtelen, hogy a legfejlettebb régiókban a termelésen kívüli tevékenységek a meghatározók, de egy percre sem volna szabad megfeledkezni arról, hogy a legtöbb világrészen/nagyrégióban még mindig az anyagi javak termelésén van a hangsúly,

és hogy Észak-Amerika, Nyugat-Európa nagy része, sőt bizonyos értelemben Japán is azért tudott „ipartalanodni”, mert áthelyezte (először a környezetterhelő, majd a többi termelési tevékenységét is) az olcsó munkaerőt és nyersanyagot kínáló Harmadik Világba. (Így lett pl. Sao Paulo Németország legnagyobb iparvárosa.)

A fejlett országok outsourcingja ma már 38–70% közötti részarányokat ér el, és nem csupán az alacsony fajlagos értékű bányászat, kohászat, nehézszerkezetgyártás zsugorodásához vezetett főként Nyugat-Európában és Észak-Amerikában, hanem a magas hozzáadott értéket termelő, technológiaigényes/esetenként a hightechhez sorolható nagyértékű alágazatokat (gépkocsipart, hajógyártást, műszeripart, biotechnológiai ipart stb.) is. Vitathatatlan, hogy ez a termelés területi szóródásához vezető folyamat esetenként közelebb hozta egymáshoz a termelést és a fogyasztást (amennyiben a Harmadik Világ-beli módosabb középosztály és felsőosztály fogyasztási kosarába egyre több ott termelt áru – pl. autó, audiovizuális eszköz – is kerül), azonban az áruk többsége a fejlett és közepesen fejlett országokba kerül a reexport keretében, azaz általában azok lakói a meghatározó fogyasztók. Még inkább polarizálódik területileg az energiahordozók termelése és fogyasztása, már nem csak a szénhidrogéneké, hanem a széné is. (Fél évszázaddal ezelőtt az Egyesült Államok lényegében önellátó volt olajból, ma a legnagyobb olajimportőr, mely szinte a világ valamennyi távoli kitermelőjétől vásárol. Románia még a II. világháború alatt a tengelyhatalmak számára meghatározó jelentőségű ellátási forrás volt, ma pedig már szintén olajimportőr.) Nyugat-Európa szénbányászatának felszámolása (Nagy-Britanniában), vagy eljelentéktelenedése (Németországban, Belgiumban, Franciaországban stb.) oda vezetett, hogy a (jórészt tengerparti) hőerőművekbe Dél-Afrikából, Ausztráliából, Indiából stb. szállítják be a szenet, ahogy a vasérc és más érc is túlnyomóan a távoli világrészekből (beleértve Dél-Amerikát és Fekete-Afrikát is) érkeznek a nagy ipari centrumokba (Kínába és Japánba is).

A világkereskedelem többi fontos áruφέlésege behozatali/kiviteli mérlegének részletezése helyett célszerűbb a tengeri világkereskedelem méreteiben beállt változásokat a legtömörebben kifejező következő globális adatokra odafigyelni. A tengeren szállított áruk mennyisége az 1950. évi 1650 millió t-val szemben 2006-ban már 7280 millió t volt, míg az olajszállítás átlagos távolsága 2460 km-ről 6800 km-re hosszabbodott (*Shipping...* 2006).

A tengerhajózásra való rászorultság a világrészek közötti kereskedelemben a legtöbb viszonylatban (Európa–Észak-Amerika, Európa–Afrika, Európa–Dél-Amerika, Európa–Ausztrália/Óceánia, Észak- és Dél-Amerika, Ázsia–Ausztrália/Óceánia, Ázsia–Észak-Amerika, Ázsia–Dél-Amerika, Ázsia–Afrika, Afrika–Dél-Amerika, Afrika–Észak-Amerika) totális, 99,8–99,9% közötti részarányt képvisel, miután a légi szállítás részesedése bármilyen imponáló eredményeket is ért el, csak marginális. A szárazföldi (vasúti/közúti) szállítás még a Közép- és Dél-Amerika közötti földnyakon is jelentéktelen. *Egyetlen viszonylatban nagyobb valamivel a szárazföldi szállítás jelentősége, mégpedig Ázsia és Európa között,* részben a Szibériából és Közép-Ázsiából induló kőolaj- és földgáz vezetékek, részben a transz-szibériai és újabb az interoperabilitás hiánya miatt még korlátozottan működő Kína–Közép-

Ázsia–Kaukázus–Kelet-Európa vasúton. Azonban még a Kelet-Ázsia–Európa viszonylatú szállításból is 97–98%-kal részesedik a tengerhajózás.

A világrészek közötti áruáramlásan túlmenően *a tengerhajózás teljesítménye még a Nyugat-Európán (az EU 15-ökön) belüli áruszállításban is domináns* a mintegy 70%-os részarányával (Fehér könyv 2001). *Ezzel szemben Kelet-Európa legtöbb országában a tengerhajózás csak szerény lehetőséget biztosít a világkereskedelembe való bekapcsolódáshoz, főként a távoli világrészek eléréséhez.*

A tengerhajózás mérsékelt jelentőségének okai Kelet-Közép-Európa közlekedésében

Kelet-Európa tengeri közlekedésének szolgáltatási szerkezete és technológiája a világban az utóbbi fél évszázadban világszerte végbement változásokat némi fáziskéséssel követve átalakulóban van. A közúti járműveket rakományostul is szállító tengeri komphajóknak és RoRo hajóknak egyre nagyobb a szerepe a tengerszorosokon, beltengereken való átkelésben, valamint a távolsági konténerszállításban. Azonban a szolgáltatásszerkezeti és technológiai átalakulás alig változtatott a tengerhajózásnak az egész közlekedésen belüli pozícióján. Kelet-Európában a fejlett országokhoz képest a tengeri árumobilitás messze elmarad, továbbra is mérsékelt a jelentősége a tengerhajózási szektornak.

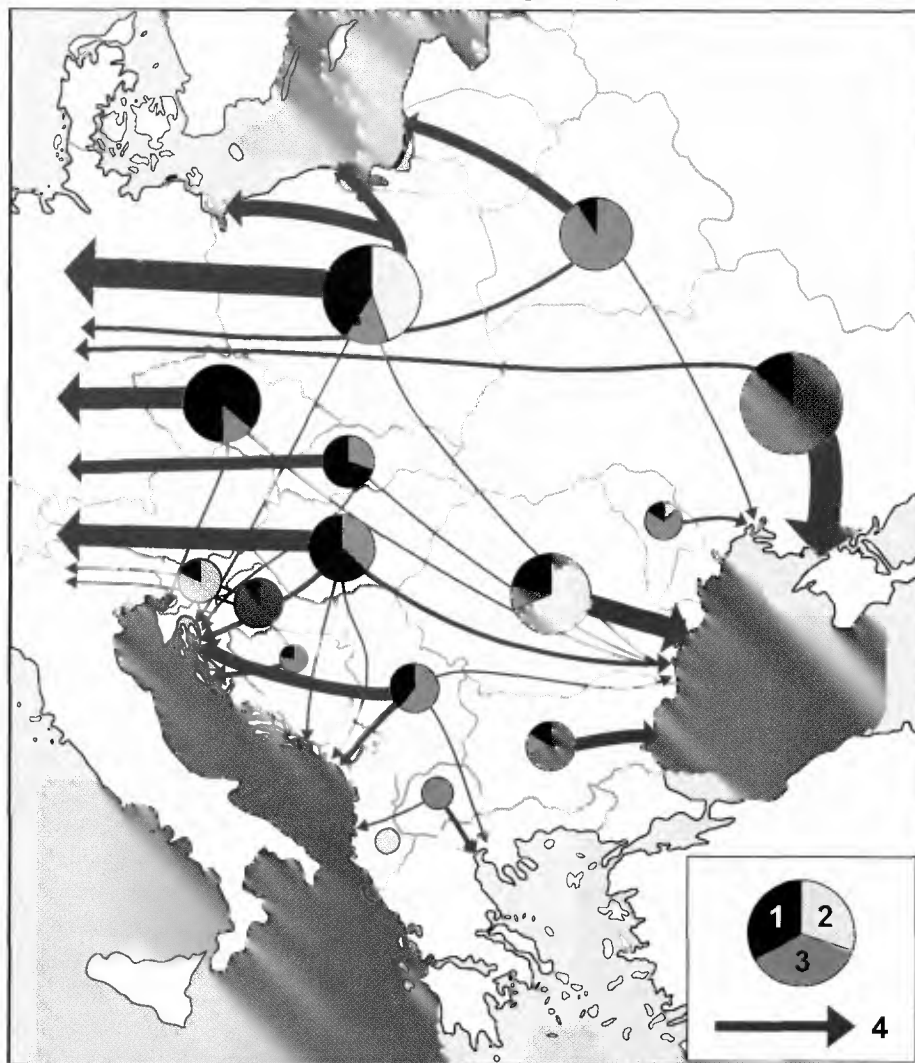
Ennek fő okai:

- a Nyugat-Európához képest kedvezőtlenebb természeti (klimatikus, vízmélységi, partalakítási) viszonyok;
- nincs, vagy alig van tengerpartja 9 országnak (Csehország, Szlovákia, Belarusz, Moldávia, Magyarország, Bosznia-Hercegovina, Szerbia, Macedónia, Koszovó);
- a többi ország is csupán beltengeri partokkal rendelkezik (a Jeges-tenger kivételével), melyek a világtengerek, illetve a világgazdaság három meghatározó erőközpontjának elérése szempontjából (a tengerszorosok által amúgy is limitált nagyságú hajókkal) kedvezőtlenek, ez rontja a szállítás gazdaságosságát;
- egy-két országtól eltekintve saját nemzeti flottájuk eljelentéktelenedése miatt tengeri külkereskedelmükben erősen rászorultak az idegen hajók szolgáltatásaira;
- nem jöttek létre európai jelentőségű hub (csomópont) kikötők, néhány tranzitkikötő (Koper és Szczećin kivételével) kizárólag a mögöttes kelet-európai ország által keltett átmenő forgalmat kezeli. Kelet-Közép-Európa országai a más világrészekkel folytatott külkereskedelmüket a távolabbi északi-tengeri (utólérhetetlen logisztikai szolgáltatásokat nyújtó) megakikötőkön keresztül realizálják, melyekkel szemben az Adriai- és a Fekete-tenger kikötői nem versenyképesek (Erdősi 2008) (1. ábra).
- Kelet-Közép-Európa gazdasága aránytalanul erősen kötődik a szárazföldi közlekedéssel könnyen elérhető Nyugat-Európához, kisebb a tengeri szállításra való rászorultság.

1. ÁBRA

A nyugat-európai és más kikötők részesedése a kelet-európai országok tengeri külkereskedelméből 2005-ben

(The Share of West European and Other Ports from the Marine Trade with the Countries of East Europe, 2005)



Jelmagyarázat: 1 – nyugat-európai kikötők, 2 – saját kikötők, 3 – más kelet-európai kikötők részaránya, 4 – főbb áruáramlási irányok.

Forrás: Az egyes kikötők adataira alapozva saját szerkesztés.

A természeti adottságok közül hátrányos helyzetet teremt a Baltikum számára, hogy a bejáratí tengerszorosok viszonylagos sekélyisége a Keleti-tengerbe való bejutást limitálja. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy (hajófajtaiktól függően)

max. 70–120 ezer tonnások lehetnek azok a hajók, amelyek az Északi- és a Keleti-tenger között közlekednek. A parti víz sekélyisége miatt a mesterséges kikötők, bevezető csatornák építése (pl. Kalinyingrádban, Szentpéterváron) növeli a kikötők költségét. A téli jeges időszakban a forgalom az észti és orosz Finn-öbölbeli kikötőkben (2–3 hónapig) és Murmanszk kivételével a Jeges-tenger orosz kikötőiben 3–8 hónapon át csak jégtörő hajókkal (egyes időjárási helyzetekben még jégtörő hajókkal sem) tartható fenn. A Jeges-tenger partközeli hajóútja a nyári félévben Észak-Szibéria európai Oroszországból való ellátását, valamint a szibériai ásványi anyagok és fa exportját szolgálják, de a Bering-szoroson át a Csendes-óceán parti kikötőkkel való kapcsolatot csak ritkán.

A tengeri kikötők és a mögöttes (vonzott) térségük, azaz „hinterlandjuk” közötti tömeges szállítás legideálisabb közvetítői, pályái a csatlakozó belvízi utak. Az atlanti Nyugat-Európával szemben *Kelet-Európában kevesebb nagy kikötő élvezi a hozzá vezető jó vízi út előnyét* (pl. Szentpétervár a Néva folyóét), mert a legtöbb ilyen folyó vagy kicsi (Pregolja–Kalinyingrád/Baltijszk, Bug–Mikolaiv, Daugava–Riga), vagy a mederviszonyai miatt igen rosszul hajózható (Odera–Świnoujście/Szczecin, Visztula–Gdansk, Dnyeper–Herszon).

A nagy múltú kikötők eleve valamelyik hajózható folyó torkolatában, vagy annak közelében alakultak ki, viszont a 20. században létrehozott mesterséges kikötőknél (pl. Gdynia, Bar, Juzsnij) a közvetlen folyóvízi kapcsolat már nem volt szempont. Utóbbiak közül egyeseknek a hagyományos kikötőtől néhány km-es távolságra elhelyezkedve közvetett kapcsolatuk azért van a folyótorkolattal, vagy éppen az új mesterséges vízi úttal, mint pl. a Constanta közeli Agigea kikötőnek a dobrudzsai Duna–Fekete-tenger csatornával (Erdősi 2005a).

Két tengerpartnak egyáltalán nincs hajózható folyóval közlekedési kapcsolata.

Az egyik a teljes Adria-part, ahol mindössze a Neretva néhány km-es torkolati szakasza úszhatnak fel Metkovicig apró hajók, a másik a Fekete-tenger bulgáriai partja.

Több Fekete- és Azovi-tenger parti kikötő forgalmának táplálásában meghatározó volt az ott torkolló hajózható folyó szerepe. A Donyec-medence iparvidékével összekötött Don torkolatában Rosztov nagy múltú kikötő, de az eliszaposodás miatt ma már csak kisebb tengeri hajók kereshetik fel. Ezért inkább előkikötőiben és az Azovi-tenger parti Taganrogbán történik a belvízi és tengeri hajók közötti átrakás (Erdősi 2008).

Miközben a kedvezőtlen klimatikus és partmorfológiai tényezők hatásának méréséklése terén műszaki eszközökkel már látványos eredményeket könyvelhetnek el a part menti országok, tartós hátrányt kell elszenvedniük partjaiknak *a globális forgalom-áramlási rendszerektől való távolságuk, a periféria helyzet* következtében.

Korunkban a három nagy gazdasági erőközpont (Nyugat-Európa, Észak-Amerika, Kelet-Ázsia) közötti árucseré (számításunk szerint) a világ kereskedelmi forgalmának értékben a 85%-át, tömegben (tonnában) a 32%-át teszi ki. E viszonylatokban a fizikai forgalom 99%-a tengeri útvonalakon áramlik. Az erőközpontok és a világ többi (jellemzően periférikus) része közötti forgalom 99%-át ugyancsak a tengerhajózás hordozza. E viszonylatcsoporton belül kivétel *Kelet-Európa*, melynek

Nyugat-Európával való árucseréjében a tengerhajózás értékben 18%-os, tömegében 52%-os részarányt képvisel. (Miközben a fejlett Kelet-Ázsiával folytatott kereskedelemről a tengerhajózás 85%-os, illetve 98%-os részaránnyal veszi ki a részét.)

A világgazdaság három központi térségét összekötő – szélességi körök menti – gyűrű szállítási kapacitását (egyfajta bypass-ként) a Szezei- és a Panama-csatorna határozza meg. Kelet-Európára nézve a Szezei-csatorna áteresztő képességének van igazán jelentősége. A legutóbbi időkig a csatornán (melyen a világ teljes tengeri forgalmának a 7%-a áramlik át) a max. 200 ezer tonnás olajszállító tartályhajók kelhettek át. A Szezei-csatorna 350 ezer tonnás hajók átkelését lehetővé tevő bővítésével (Collin 2007) a Kelet-Ázsia/Közel-Kelet és Európa közötti forgalom új dimenziót nyerhet. A Földközi-tengeren olyan méretűvé válhat a K–Ny irányú forgalom, hogy annak „szívóhatása” a délre nyíló kijáratnál rendelkező Fekete- és Adriai-tengeren is érvényesül. Egyelőre azonban a „globális sodorvonalban” közlekedő nagy hajók és a beltengerekbe vezető tengeri útvonalakon közlekedő kisebb feeder hajók közötti (átrakással járó) feladatmegosztás az általános (János 2007).

Az euroatlanti gazdasági erőközpont, illetve az Atlanti-óceán eléréséhez távolság tekintetében a legkedvezőbb helyzetben a Barents-tenger nyugati része, Murmanszk térsége van, viszont, mert ez nem csupán földrajzi, hanem gazdasági periféria is, nem képes sokat profitálni az óceáni kapcsolatából. (Háborús helyzetben, a többi tenger blokádja által kikényszerítve nagy erőfeszítések árán igen.) A tengerszorosokkal kapcsolódó beltengerek közül a Keleti-tengerről a legkedvezőbb feltételek mellett Észak-Európa és az atlanti Nyugat-Európa megakikötő-családjá, továbbá a világgazdaság másik nagy erőközpontja, Észak-Amerika érhető el, de az egyre inkább éltre törő harmadik központ, Kelet- és Délkelet-Ázsia csak hatalmas kerülővel (Erdősi 2005b). Viszont a Fekete-tengerről és az Adriáról Dél-Európán és a Levantén kívül a közelebb eső Szezei-csatornát használva a Távol-Keletre rövidebb az út, mint a Keleti-tenger baltikumi vagy lengyelországi kikötőiből, miközben az atlanti Nyugat-Európa, továbbá Észak-Európa tengeri hajókkal való elérésének útja a kelet-európai beltengerekről jóval, esetenként többszörösen hosszabb.

A világoceánhoz képest a periferikus helyzet hátránya a világkereskedelemnek a nagy gyarmatosításokkal összekötődő kibontakozásától kezdett manifesztálódni, de a beltengerek és kijárataik így is a nagy birodalmak ütköző zónáivá váltak. (Svéd-orosz, török-orosz háborúk, a német lovagrend terjeszkedése a Baltikumban, magyar/osztrák, versus olasz törekvések az Adria feletti uralomért stb.) A „bel-tengeriség” a történelem során a szorosok ellenséges hatalmak általi ellenőrzése/blokkolása által a vízi út használati értékét rontó tulajdonságnak bizonyult. Ma ugyan a legtöbb tengerszoros nemzetközi státuszú, tehát a rajta közlekedő hajókkal szemben hovatartozásuk miatt diszkrimináció nem alkalmazható, azonban esetenként a teljesen szabad használatnak lehetnek bizonyos akadályai. A könnyen lezárható tengerszorosok használata egyre inkább a szomszédos térségeket meghódító, birodalmi méretűvé váló 19. századi Oroszország számára volt létkérdés, hogy hadiflottáját át tudja csoportosítani a tengerek között, kereskedelmi flottája pedig akadálytalanul képes legyen szolgálni a modernizálódó, a hatalmas gabona- és nyersanyagexport bevéte-

lekből is fejlesztett ipart. Az orosz külpolitika egyik örökzöld eleme a meleg tengerek felé törekvés, mely nyertes háborúkkal, később nemzetközi egyezményekkel (Montreux 1936 stb.) elérte a Boszporusz és a Dardanellák nyitottságát, szabad használatát bármely ország számára. Azonban a szabad használat relativizálódhat, mint pl. a török kormány által hozott – a tankerek éjszakai közlekedését korlátozó, környezetvédelmi célú (a 12 milliós Isztambul érdekében hozott), de ezenkívül az orosz tengeri olajexportot nehezítő – intézkedések.

Nem lehetetlen, hogy Törökország a jövőben (szükségállapot esetén) életbe léptet a Boszporuszt és környezetét még szigorúbban védő további intézkedéseket. E helyzettel számolva a Boszporuszon áthaladó hajóút kiiktatása érdekében a Fekete-tenger északkeleti partjának kikötőiből (Novorosszijszk, Tuapsze stb.) hajókkal érkező orosz exportolajat Burgasz és Constanta kikötőiből csővezetéken szállítanák tovább a Földközi-tenger melléktengereinek kikötőibe (Erdősi 2005a). (Részben az ottani finomítókban, részben azokból újabb tengeri út megtétele árán Olaszországban és más országokban kerülnének felhasználásra.)

Egy másik geopolitikailag neuralgikus tengerszoros a Kercsi. Az Ukrajnához tartozó Kercsi-félszigetet az orosz Kubán-vidéktől elválasztó Kercsi-szoros közepén húzódik a felségvizeket elválasztó határ, azonban az orosz oldal sekélysege miatt nagy hajókkal nem járható, ezért Oroszország kénytelen évente 15 millió USD-t fizetni az ukrán felségvizeken való átkelésért. Vitatott a szorosban levő Tusla-sziget hovatartozása. Olyannyira, hogy 2004-ben ukrán csapatok megszállták (Erdősi 2005d).

Dél-Európa igen erős horizontális tagoltsága és félszigeteinek (Pelloponeszosz, Appennini, Ibériai) az Európa belső területeivel kialakult, az ideálistól igen messze levő szárazföldi közlekedési kapcsolatai miatt a törzsterületbe észak felé messze betüremkedő beltengerek kedvezőbb feltételeket nyújtanak a tömegárúk piacokra való eljuttatásához. A jövőben várható folyamatok tükrében az Adriai-tenger felértékelődhet, miután az Európába korábban elképzelhetetlen mennyiségben behozott kínai áruk disztribúciós központjai, továbbá a kínai hajózási vállalatok logisztikai központjai éppen a Mediterráneum északi részén bontakoznak ki napjainkban.

Az adriai feeder hajózás jövőbeni dinamikájára várhatóan kedvező hatással lesznek a Földközi-tenger szigetein (Kréta, Málta) és a Görög-félszigeten (Pireuszban és más helyen) épülőben levő kínai logisztikai központok. Ha az olasz igényeken múltának, Olaszország partjain létesülnének a világ ipari műhelyévé előlépett Kínából az Európába sokmillió tonna mennyiségben áramló gyártmányok elosztására berendezkedő legnagyobb létesítmények. (Prodi elnök 2007 elején az ország gazdasági helyzetét értékelő beszédében kijelentette, hogy Olaszország jövője gazdaságilag nem kis mértékben attól függ, hogy mennyire lesz képes a kínai áruk logisztikai központjává válni.)

Természetesen belül is kialakulhat verseny a másodlagos logisztikai központok telephelyeiért. Kérdés, hogy az észak-adriai és fekete-tengeri kikötők közül végül is melyeknek sikerül jobb pozícióba jutni.

Két tényező alapján úgy látjuk, hogy a másodlagos kínai árucelosztó központok kialakulására a fekete-tengeri kikötőknek (mindenekelőtt Constantának) két ok miatt nagyobb az esélye:

- régebbi keletűek és mindig is intenzívebbek voltak a kínai gazdasági kapcsolataik (főként Románia részéről),
- jóval nagyobb a belső (romániai, bulgáriai, ukrainai) piac, azaz az alacsony jövedelmű néptömeg, amely rászorul az olcsó áruk beszerzésére.

Nem hagyható azonban figyelmen kívül az a világjelenség, hogy a globális tengeri kereskedelemben hovatovább bekövetkezik a földrajzi távolság „trónfosztása”, és jelentősebb tényezővé válik a hajóutak kialakításában a gazdasági és logisztikai távolság. Ez oda vezet, hogy nagyobb arányban terelődik a forgalom az egyenestől alaposan eltérő, azonban jóval gazdaságosabbnak/hatékonyabbnak bizonyuló „kerülőutakra”. E szempontból elvileg a Panama-csatorna 2015-re megvalósuló nagyszabású bővítése is újra rendezheti a világtengeri forgalom viszonylatok szerinti megoszlását, nevezetesen a forgalom egy részének a szuezi útvonalról való átterelésével (Zachtel 2007). E folyamat konkrét hatása azonban Kelet-Európában alig lesz érezhető.

Miniflották – túldimenzionált – majd összeroppanó flották (A kereskedelmi hajóállomány alakulása)

Kelet-Európa országai – bizonyos mértékig a balti országok és Dalmácia kivételével – történelmük során *nem jeleskedtek a tengerhajózásban, nem alakult ki* hajózási kultúrájuk, lakói soha sem voltak igazán maritim népek.

Ezeknek az országoknak még a két világháború között is csak igen kis teljesítményű és korszerűtlen, néhány esetben (Bulgária, Románia, Albánia) a kisebb gyarmati országokra emlékeztető *kereskedelmi hajóparkjuk volt*. A külföldtől elzárkózó Szovjetunió a nélkülözhetetlen külkereskedelméhez és a saját kikötői közötti szállításhoz az 1930-as évek végén csupán akkora flottát tartott, mint Portugália.

Az 1950/1960-as évektől a fejlett kapitalista országokkal szembeni bizalmatlanság és a még mindig erős elszigetelődés ellenére a KGST országok és Jugoszlávia *lendületes flottafejlesztésbe kezdtek* azzal a céllal, hogy az ipari együttműködés keretében egymástól (főként a Szovjetuniótól) importálják olcsó tengeri úton az energiahordozókat, kohóipari alapanyagokat és más tömegtermékeket, illetve, hogy előnyös kereskedelmet folytassanak a jó néhány esetben a szocializmus afrikai/ázsiai módozatának bevezetésével kacérkodó Harmadik Világ-beli („antiimperialista”) országokkal.

Részben az 1972. évi Helsinki konferencia után az európai nemzetközi politikai kapcsolatok normalizáltabbá válása által is elősegítetten a Szovjetunió a *távol-keleti országokra emlékeztető gyorsaságú flottafejlesztést hajtott végre túlnyomóan külföldön vásárolt hajókból*. E kampányszerű fejlesztés eredményeként az 1980-as évek végére a flották nagysága terén a világranglistán a Szovjetunió felküzdötte magát a 3–4. helyre. Mivel e flotta a világ legkorszerűbbjei közé tartozott, eredményesen be tudott kapcsolódni a más országoknak (olcsó munkaerővel és üzem-

anyaggal) végzett bérfuvarozási tevékenységbe is. A kisebb szocialista országok (mint pl. Bulgária, ahol semmilyen múltja nem volt a hajógyártásnak) berendezkedtek közepes méretű hajók építésére és többségük export piacokon való értékesítésére. Sőt, a tenger nélküli Csehszlovákia és Magyarország külföldi kikötőkben állomásozó kereskedelmi flottát hozott létre, hazánk pedig a sokszorosára fejlesztette a Duna-tengerjáró flottáját (Erdősi 1996).

Miután az 1970/1980-as években már a legtöbb szocialista ország flottája bérfuvarozással, szolgáltatással is foglalkozott, nyilvánvalóvá vált a *flották viszonylagos túldimenzionáltsága, azaz kapacitásuk bőven meghaladta a külkereskedelmük ellátásához szükséges méreteket* (Ambler et al. 1985).

Az 1989/1991. évi *politikai kurzusváltást és a szintetikus államok* (Szovjetunió, Jugoszlávia, Csehszlovákia) *szétesését követő* gazdasági visszaesés, a termelés és ez által a szállítási igények drasztikus csökkenése, valamint az „olcsó lobogók” alá állás *néhány éven belül a nemzeti flották kapacitása nagy részének az elvesztéséhez vezetett*. A kiszervezettek aránya egészen laza korrelációt mutat a gazdasági fejlettséggel, illetve a (gazdaság-) közlekedéspolitikai piacgazdaság felé igazodásának mértékével.

A saját nemzeti lobogó alóli kikerülés gyorsaságára jellemző, hogy az orosz hajóknak 1992-ben még csak a 18,4%-a, 2001-ben 58,6%-a, 2005-ben pedig az 55,8%-a működött idegen lobogó alatt. Századunkban erősödik a törekvés a hajók repatriálására, azaz saját zászló alá való visszaszerzésére. (Az EU 2001. évi Fehér Könyve is kívánatosnak tartja az elszármaztatott hajók visszatérését.)

Korunkban Kelet-Európa hajóállománya a világ állományának csak néhány %-át teszi ki – de *Európa két felének teljes* (az idegen lobogó alá helyezettéket is magában foglaló) *hajóparkja között is méreteken többszörös a különbség* (1. táblázat).

1. TÁBLÁZAT

*Kelet-Európa tengeri hajóállományának mennyiségi viszonya
a világ és Európa állományához képest 2005-ben*

(The Quantitative Proportion of East European Marine Fleet to that of the World and Europe, 2005)

Mutató		Világ	Egész Európa	Ebből Kelet-Európa	Kelet-Európa részaránya	
					a világ %-ában	Európa %-ában
Hajók száma		41 110	9 860	2 295	5,6	23,3
1000 dwt	Szállítási kapacitás	944	210	26 232	2,8	12,5
		498	356			
1000 TEU	Szállítási kapacitás	10 366	6 010	184	1,8	3,1

Forrás: Shipping Statistics Yearbook (2006) adatai és a szerző saját számítása.

Kelet-Európa tengeri hajóparkjának legfontosabb sajátosságai a kontinens nyugati feléhez képest a következők:

- nem lényegesen, de kisebb arányú (68%-kal szemben 61%) az idegen lobogó alatt működő hajópark;

- több mint másfélszeresen idősebb a hajópark (a 14,3 évvel szemben 22,4 év a keletiek átlagos kora);
- mind abszolút mennyiségben, mind fajlagosan a korszerűbb szállítási technológiát képviselő konténer- és RoRo hajó kapacitás töredékét teszi ki a saját és még inkább a nyugati hajóparknak;
- az abszolút méreteknél jóval kifejezőbb fajlagos (egy millió lakosra jutó) teljes dwt kapacitás a tágabb értelemben vett Kelet-Európában alig több mint az egytizede a nyugatinak, még a legjobb ellátottságnak örvendő kelet-európai országok (Lettország, Horvátország, Bulgária, Szlovénia) is a nyugatiak közül csupán a második–harmadik vonalbeliekkel hasonlíthatók össze (2. táblázat).

2. TÁBLÁZAT

*A kelet-európai és az ázsiai FÁK országok saját és idegen zászlók alatt működő teljes hajóállománya, 2005. január 1. **
(The Total Fleet of East-European and Asian CIS States under Own and Foreign Flags, 1 January 2005)

Anyország	A teljes állomány				Idegen zászló alatti % ^{xx}	Az 1 millió la- kosra jutó dwt kapacitás 1000	Az átlagos hajó- nagyság dwt
	db szám	1000 dwt	1000 TEU	átlagos kor, év			
Oroszország	1384	14 332	101	21,2	58,5	100,2	8 959
Horvátország	97	2 381	16	19,7	45,2	531,3	24 546
Ukrajna	285	2 332	23	23,9	63,9	50,2	8 182
Lengyelország	100	1 750	6	18,9	99,1	48,3	17 500
Bulgária	105	1 640	15	23,3	33,7	215,8	15 619
Lettország	96	1 535	4	21,5	79,9	614,0	15 989
Románia	63	1 072	3	25,7	70,2	49,6	17 015
Szlovénia	23	584	4	22,7	100,0	292,0	25 391
Litvánia	50	344	5	21,0	15,6	101,1	6 880
Észtország	85	248	7	24,8	59,5	183,7	2 918
Albánia	4	8	0	31,8	30,4	2,6	2 000
Moldávia	1	3	0	27,0	100,0	0,7	3 000
Szerbia és Montenegró	2	3	0	31,1	100,0	0,4	1 500
Összesen	2295	26 232	184	22,4	61,0	92,0	11 430
Azerbajdzsán	83	413	1	22,9	1,5	49,2	4 976
Grúzia	3	26	0	22,7	67,4	5,8	8 667
Türkmenisztán	8	23	0	19,8	–	0,9	2 875
Kazahsztán	1	1	–	35,0	–	0,06	1 000
Összesen	95	463	1	22,8	50,0	8,5	4 874

Megjegyzés: * = az 1000 gt-nál nagyobb hajók adatai, ^{xx} = dwt-ből számolva

Forrás: Shipping Statistics Yearbook (2006).

Az egyes hajófajták országok szerinti világsorrendjében elért szerény helyezés három tényezőnek, a gazdasági elmaradottságnak, a globális gazdaságba való bekapcsolódottság alacsony szintjének és az országok nagyságrendjének a közös következménye.

Nagysága és sajátos gazdasági szerkezete okán *Oroszország a világ élvonalában van az (exportot szolgáló) olajtartályhajók száma és kapacitása, az érc, egyéb ömlesztett áru (pl. gabona, szén) és olaj szállítására egyaránt alkalmas OBO hajók, továbbá az általános (general cargo) áruszállító hajók, valamint egykor a Szovjetunió népelemezésében jelentős szerephez jutott (ma a nagyobb mértékben exportra termelő halászati ipar szolgáltatában álló) halászhajók tekintetében.* A szovjet rendszer maradványa a nagyra fejlesztett tengeri turizmust szolgáló *üdülőhajók* (cruise ships) viszonylagos sokasága, mint ahogy a *kutatóhajó*-flotta felfuttatásának fő időszaka is az 1970/80-as évek volt.

Kelet-Európa hajóparkjainak fejlesztése, illetve a kiselejteztettek helyébe új hajók beállítása, azaz a kapacitás pusztán tartása ma már kisebb részben hazai, nagyobb részben külföldi (többségükben távol-keleti) gyártóktól való beszerzéssel történik. A KGST-időkben kialakult szakosodási struktúra a hajóépítésben már a múlté, de erősen módosult formában és jóval kisebb méretekben a tengerparttal rendelkező országok többségében folyik bizonyos szinten hajógyártás. *Az új struktúrájú szakosodás pedig alig alapozódik a tényleges hazai szükségletre, inkább a külső piaci lehetőségek a meghatározóak.*

Olajtartályhajókra messzemenően a legnagyobb szüksége Oroszországnak van. Az olaj- és gázexportban erősen érdekelt, főként az európai Oroszország és Szibéria északi régióiban tevékenykedő olajtársaságok a flottafejlesztésükben a hangsúlyt az uszadék/tábla jéggel, vagy vékonyabb összefüggő jégtakaróval fedett vizekben közlekedni képes, erős szerkezetű jégtörő tartályhajók beszerzésére helyezik, melyek a legkeményebb téli hónapok kivételével képesek elszállítani az olajat a Jeges-tenger parti kikötőkből – jégtörő hajók igénybe vétele nélkül (Blasco... 2007). *Oroszország nagy olajtartályhajó igénye (Blasco... 2007) azonban nem tükröződik szerény hajógyártási teljesítményében, miközben Horvátország egymaga nagyobb szállítási kapacitást produkál, mint a többi, e hajófajtát gyártó nagyobb ország.* *A teljes (a cseppfolyós gázt és légnemű vegyi anyagokra is szakosodott) kelet-európai tartályhajógyártás a világ-teljesítménynek csak az 5,2%-át teszi ki (miközben a Koreai Köztársaság egymagában több mint a felét [Shipping... 2006]).* Ugyanekkora arányt ér el Kelet-Európa a cellás konténerhajó és közel ekkorát a RoRo utas- és áruszállító hajók gyártásából (5,2%, illetve 5,0%). *Kelet-Európa a legnagyobb részaránnal (20,5%-kal) az általános áruszállító (general cargo) hajók építésében van jelen.* Ezt a típust gyártják a legtöbb (7) országban – túlnyomórészt egy- és sokfedélzetű hajók formájában.

A kikötőállomány – kikötői forgalom

A kikötői infrastruktúra tekintetében a legnagyobb elmaradás Nyugat-Európától az árumozgatás, -kezelés, szortírozás telematikai irányítottságának színvonala, üzemszervezése, logisztikai megoldásai által nagymértékben befolyásolt hatékonyságuk szintjében és a nagy konténerhajók rakodását gyorsító konténerhidak ritkaságában mutatkozik. A másik hendi, hogy számos esetben gyengébb teljesítményűek és korszerűtlenebbek a kikötőket a szárazföldi távolsági közlekedési hálózathoz csatlakoztató infrastruktúrák (vasút/út) is.

A kikötők gazdálkodása, gazdasági versenyképessége szempontjából nem közböns a tulajdonviszonyok alakulása (*Private...* 2005). A nagy kikötők az alapinfrastruktúrájuk állami, a kisebbek önkormányzati kézben hagyása mellett (egyelőre csak kevés kivételtől eltekintve) az EU-ban általános „landlord” típusú kikötőtulajdonlási modellt követik. Ennek során a szuprastruktúrát (raktári és rakodó berendezéseket, számítógépes irányítási központokat stb.) és a szolgáltatásokat általában már privatizálják (*Presentation...* 2003).

A kikötők közötti versenyben elvileg a jelentősen különböző *kikötői díj*nak is szerepe lehet. A gyakorlatban azonban nincs döntő jelentősége, mert a tömeges szállítmányoknak a helyhez kötött megrendelőkhöz való eljuttatása valamelyik távoli olcsóbb kikötő(kö)n keresztül legtöbbször nem ígér megtakarítást a hosszabb szárazföldi szállítási vonalak miatt, melyeken a tengerihez képest magasabbak a fajlagos szállítási költségek. A kikötői díjak mögött rendszer igazán nem mutatkozik. Valamennyi résztényező alapján a legdrágább Helsink, viszont Stockholm a svéd árszinthez képest aránylag olcsó. *A balti országok kikötői nagy általánosságban az olcsók közé tartoznak* (elsősorban a foglalkoztatottak alacsony bére, másodszorban a hatékonyság és a profittal szembeni elvárások miatt), *de szélsőségek mind kikötők, mind hajófajták szerint itt is bőven mutatkoznak*. A nagy baltikumi kikötők üzemelése korunkban már gazdaságos, évi 15–18%-os nyereséggel dolgoznak.

A kikötők üzleti sikerét kevésbé a használati díjak és egyéb bevételek, mint inkább a fejlesztések befolyásolják. A műszaki fejlesztési munkálatok általában arra irányulnak, hogy minél több és minél nagyobb hajók számára elérhetővé és használhatóvá tegyék a rakpartokat és medencéket, hogy a különféle árucsoportok számára elkülönített, szakosított terminálok a világtendencia követése érdekében a kombinált szállítást elősegítő RoRo és konténerterminálok, tárolóhelyek, hűtőházak, multifunkcionális és speciális raktárak álljanak rendelkezésre.

Kelet-Európa gazdasági szerkezetének, külkereskedelme áruszerkezetének és szállítástechnológiájának elmaradottságát tükrözi a hasonló nagyságú nyugat-európai kikötőkhöz képest *gyenge konténerforgalom*. E téren azonban a növekedés felülmúlja a fejlett országokét, szinte „kínai” a tempó. *Alig van valamire való kikötő, ahol ne folyna konténerterminál építés vagy bővítés*. Kelet-Európa tengeri konténerátrakási kapacitása a „Drewry Shipping Consultant” becslése szerint 2005-ben

6,1 millió TEU volt. Ez nem több, mint a hamburgi megakikötő teljesítménye. A forgalom 2011-re a másfélszeresére, 9,1 millió TEU-ra fut fel, de az igény akkor már 12,9 millió TEU lesz. A kínálat tehát hamarosan nehezen kezelhető mértékben elmarad a kereslettől. (Az átrakodási kapacitás kihasználtság a 2005. évi 72%-ról 2011-ben már 141%-ra növekszik [*Bald zu wenig...* 2008].) 2007-ben az évi 1 millió TEU-t meghaladó méretű konténerátrakást régiókban csak Constantában és a szent-pétervári kikötőkomplexumban regisztráltak (*Sea Port...* 2008).

A kelet-európai kikötőkben messze a legnagyobb arányban kis fajlagos értékű folyékony és ömlesztett (nagyobbrészt export) tömegárukat raknak át. A teljes rakodási szerkezet átmenetet képvisel a fejlett és a Harmadik Világ-beli országok kikötőinek áruösszetétele között.

A hazai hajók által szállított árumennyiségnek a teljes kikötői forgalommal való összevetéséből kiderül, hogy a különbség egyes szélső esetekben óriási. Romániában, de Lengyelországban, Ukrajnában is az egykori flottának csak a torzója maradt meg, – a nemzeti flották szerepe a kikötői forgalomban ma már jelentéktelen (3. táblázat).

Ez az új helyzet több szempontból értékelhető:

- Nemzetpolitikai aspektusból akár olyan következtetés is tehető, hogy az ország kiszolgáltatottá vált a külföldi hajózási társaságoknak.
- A vállalatgazdasági mélységű elemzés azonban azt is kimutathatja, hogy a korszerűbb hajókkal fuvarozó idegen társaság hatékonyabban és olcsóbban is elvégezheti a nemzetközi viszonylatú szállításokat. Az a változat sincs kizárva azonban, hogy a Harmadik Világ-beli társaság olcsóbban ugyan, de rosszabb szolgáltatással – esetleg nagyobb környezetszennyezést okozva – viszi el a célkikötőbe a szállítmányt. Azonban egy olyan alternatíva sem életszerűtlen, hogy a hazai kapacitáshiány miatti kényszerhelyzetben a fejlett országok hajói a hazaiaknál drágábban végzik a nem kiemelkedő minőségű szolgáltatásokat.

A kikötői forgalom Kelet-Európa országaiban ugyan az 1990-es években visszaesett, azonban közel sem olyan mértékben, mint a nemzeti tengeri flotta forgalma. Következésképpen a hazai tengerhajózásbeli visszaeséshez viszonyítva kevésbé csökkent a gazdasági teljesítmény, és a kikötői forgalom változása sokkal inkább közelíti a gazdaság (különösen a termelés és a kereskedelem) állapotának alakulásához.

Az 1 millió lakosra jutó kikötői forgalom messze legnagyobb Észtországban (31,1 millió t) és Lettországban (26,1 millió t), de az 5 millió tonnát Szlovéniában, Horvátországban és Litvániában is meghaladja. A legkisebb fajlagos forgalom Moldáviára és Albániára jellemző (3. táblázat).

3. TÁBLÁZAT

*Az egyes országok hazai flottái által szállított árumennyiség
és az országok (teljes) kikötői rakodási forgalma közötti arány 2005-ben
(The Share of Goods Shipped by the Home Fleet of Countries from the [Total]
Amount of Goods Loaded in the Home Ports of Countries, 2005)*

Országcsoport/ország	A flotta által szál- lított áru mennyisége 1000 t	Az ország kikötőinek teljes forgalma 1000 t	A kikötői forgalom a flotta által szállított tömeg %-ában	Az 1 millió lakosra jutó kikötői forgalom, 1000 t
<i>Visegrádi Négyek</i>				
Lengyelország	10 021	60 310	601,8	1 587,1
<i>Balkán országok</i>				
Szlovénia	4 120	14 900	361,7	7 450,0
Horvátország	31400	26 320	83,8	5 543,2
Montenegró	•	2 300	•	2 555,6
Albánia	1 400	3 305	236,1	972,0
Bulgária	13 758	25 031	181,9	3 293,5
Románia	157	55 210	35 165,6	2 556,0
Szerbia és Montenegró*	1 388	2800	201,7	2 718,4
<i>Balti országok</i>				
Észtország	1 000	49 700	4 970,0	31 063,2
Lettország	7 700	60 042	779,2	26 086,9
Litvánia	5 200	27 921	536,5	8 212,1
<i>FÁK országok</i>				
Oroszország	16 000	507 000	3 168,8	3 288,2
Ukrajna	8 794	120 000	1 363,4	2 558,6
Belarusz	2 140	–	–	–
Moldávia	118	2 100	1 779,6	498,8

* 2004. évi adat

Forrás: A nemzeti statisztikai évkönyvek és kikötői honlapok adataiból saját számítás.

A kikötőállomány rendeltetés (főbb szolgáltatások) szerint meglehetősen gyengén differenciált. A nagyobb kikötővárosok közül egy sincs, amelyik kizárólag valamely meghatározott szolgáltatásra szakosodott volna. Turizmust szolgáló személyhajók közlekedésére (beleértve a távolsági közlekedésre használt komphajókat is) csak néhány kikötőváros rendezkedett be (Szentpétervár, Tallinn, Klajpėda, Gdynia, Świnoujście, Fiume, Split, Zadar, Bar, Durrës, Varna, Constanta, Iljicsivszk, Odesza, Feodoszija stb.), de e mellett teherhajók rakodása is folyik bennük.

Egy jelentősebb kikötővároson belül viszont többféle áru rakodására és átmeneti tárolására berendezkedett terminálok, szakosított kikötőrészek állnak rendelkezésre.

Az ömlesztett száraz tömegáruktól (szén, érc, építőanyag, gabona) a folyékony és légnemű árukon (olaj, olajtermékek, vegyi anyag, sűrített földgáz, ammónia) át egészen a darabáru, konténeres áru, kamion, sőt a nagyméretű berendezések be- és kirakásáig. Eddig a nagyobb kikötővárosok nem szakosodtak olajkivitelre, még akkor sem, ha a hátszág felől távolsági csővezeték érte el a kikötőt (pl. Ventspils, Klaipėda). Viszont egy nagyobb város térségében kialakult kikötőcsaládon belül rendszerint *olajterminál* is működik. (Kivitel céljából Murmanszk, Tallinn, Szentpétervár, Novorosszijszk, Taganrog, Vosztocsni stb., behozatal céljából pedig Fiume, Omisalj, Bar, Burgasz, Varna, Odesza, Gdańsk, Szczecin kikötőjében.)

A legnagyobb kapacitású *szénkiviteli terminálok* Tallinnban, Ventspilsben, Odeszában, a Krim félsziget kikötőiben és Taganrogban működnek.

Az 1990-es évek eleji drasztikus visszaesés után az egyes országokbeli kikötőálmány 1995 és 2006 közötti forgalma

- lassan növekedett Bulgáriában, Lengyelországban, Litvániában, Oroszországban, Montenegróban és Ukrajnában,
- stagnált vagy gyengén visszaesett Lettországon és Észtországban,
- igen dinamikus növekedett Horvátországban és Romániában (Erdősi 2008).

A Kelet-Európa egyes tengerpartjaihoz, illetve szakaszaihoz tartozó kikötők *kikötőrégiókat* alkotnak, melyek rakodási teljesítménye a hátszág által keltett forgalom alapján széles skálán mozog.

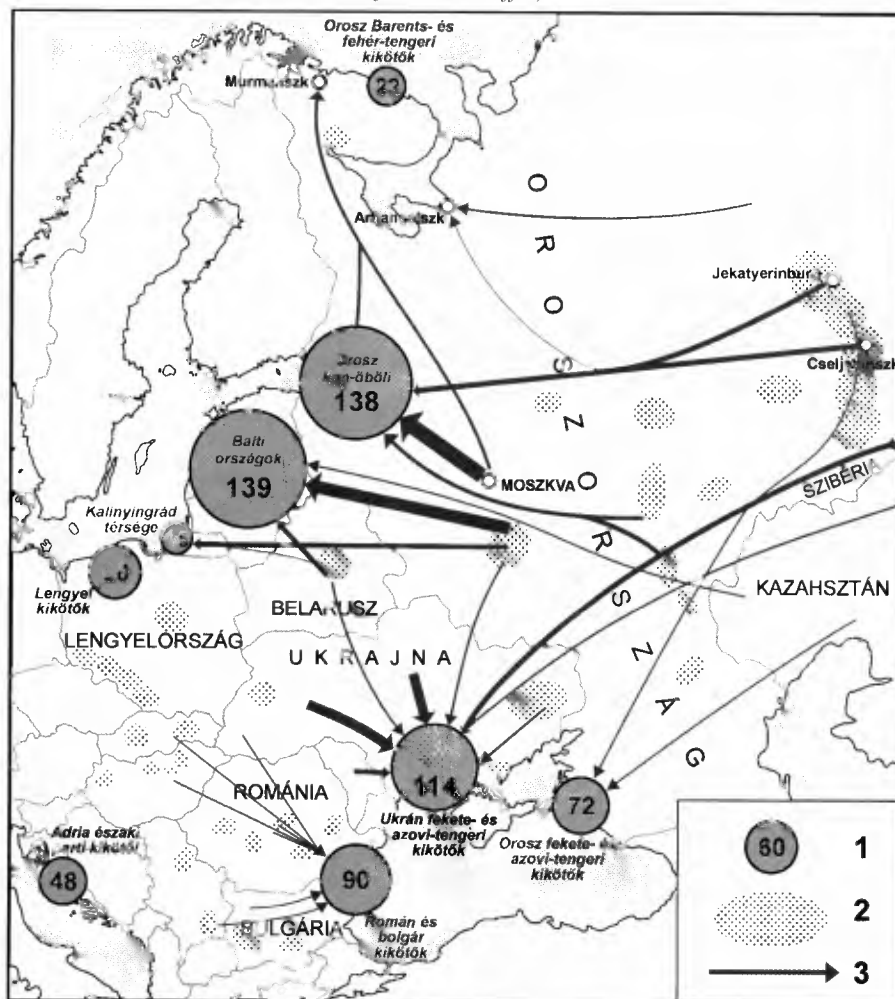
- A megmozgatott árutömeg (2007-ben 180–190 millió t) alapján a *legforgalmasabb kikötőrégiót* még mindig a Fekete-tenger északi partján és az Azovi-tenger partjain működő ukrainai és oroszországi kikötők alkotják (2. ábra).
- A nagy múltú Odesza és Szevasztopol kivételével a többiek viszonylag fiatal létesítmények. Apró kikötőhelyekből az 1930-as évek óta fejlődtek szabályszerű kereskedelmi kikötők (élükön Novorosszijszkkal), melyekben a Fekete-tengeren belüli járatok már kisebbségben vannak a Földközi-tenger, valamint az óceánok kikötőivel összekötő járatokkal szemben.
- A második legnagyobb (mintegy évi 130 millió tonnát elérő) forgalmat a kiterjedt hinterland a *Finn-öböl menti oroszországi kikötőrégióban* kelti, melynek központja Szentpétervár. Az ettől földrajzilag ugyan távoli, de szintén Oroszországhoz tartozó *Kalinyingráddal együtt* a baltikumi orosz kikötőrégió 2005-ben 145 millió tonna forgalmat bonyolított le, melynek túlnyomó részét a kőolaj és szilárd ásványi anyag export tette ki. A *konténerforgalomban* viszont ez az első a kikötőrégiók közül. E régióon belül a forgalom bő fele már az új, az utóbbi két évtizedben épített, illetve még épülőben levő kikötőkön keresztül áramlik. Az innét induló és ide érkező teljes forgalom keltéséből a Keleti-tenger menti országok csupán 22–24%-os arányban veszik ki a részüket, míg az Északi-tenger menti Range mega-kikötőcsalád 45–48%-kal (az olaj főként Rotterdamba kerül). Európa többi kikötője 8–10%-kal, Kelet- és

Délkelet-Ázsia 12–14%-kal reprezentálja magát, a fennmaradó részen a többi távoli világrész (elsősorban Észak-Amerika, továbbá Latin-Amerika és Afrika) osztozkodik.

- *A harmadik legnagyobb kikötőrégió a balti országoké* (évi közel 140 millió t forgalommal). A három ország meghatározó kikötői között nagyságrendben nincs lényeges különbség, sőt földrajzi megoszlásuk is viszonylag egyenletes. Forgalmuk viszonylatok szerinti megoszlása tekintetében az orosz kikötőkhöz képest jóval magasabb Nyugat-Európa és Dél-Európa, viszont alacsonyabb Amerika részesedése. E kikötőrégió túlnyomóan Oroszország (kisebb részben Belarusz, Kazahsztán) tengeri külkereskedelmét szolgálja. Magas arányt képvisel az olajkivitel.
- *A negyedik kikötőrégió a Fekete-tenger nyugati, romániai és bulgáriai partvidékén* a forgalom tömegében (90 millió t) csak a kétharmada az előbbinek, viszont konténerforgalomban megelőzi azt. Forgalmi súlypontja az északi végén alakult ki Constantában. Forgalmának irányultsága hasonlít az ukrainai régióhoz azzal a lényeges különbséggel, hogy nagyobb részt képviselnek a közel-keleti/észak-afrikai viszonylatok.
- *Az ötödik kikötőrégió* (évi bő 60 millió t-val) *a lengyelországi keleti-tengeri*. Teljes jégmentességén kívül nagy előnye a Nyugat-Európa-hoz közelebbi fekvése. Bár továbbra is végez tranzit szolgáltatásokat a FÁK és más volt szocialista országok számára, ez még mindig elmarad az 1960–1980-as évekbelitől. Konténerforgalma gyorsan növekszik, 2007-ben már közel járt a román/bolgár kikötők forgalmához. A balti kikötőkhöz képest magasabb arányt képvisel Afrika és Amerika, miközben Európa a 3/4-ét, 4/5-ét teszi ki.
- *A hatodik helyet az Adria* hosszú, legnagyobb részben Horvátországhoz, kisebb részben Szlovéniához és Albániához tartozó *északi partjának kikötőrégiója foglalja el* mintegy évi gyenge félszáz millió t rakodási forgalommal. E régióon belül a kikötők teherforgalom nagyságrend szerinti területi megoszlása erősen aszimmetrikus, a két nagyobb kikötő (Fiume és Koper) az ÉNy-i szegletben alakult ki. Ezzel ellentétben a *személyforgalom tekintetében* Kelet-Európán belül *vezető helyen* álló dalmáciai kikötők megoszlása jóval egyenletesebb, jeles tagjaik közül Dubrovnik a régió déli részén működik. E kikötőrégió konténerforgalma még kelet-európai viszonylatban is a gyenge közepes mértéket üti meg.
- Messze a legkisebb forgalmú a *Jeges-tenger melléktengerei melletti kikötőrégió*, melynek két jelentősebb – nagyteljesítményű vasúti összeköttetésnek is örvendő – nemzetközi kikötőjén, Murmanszkon és Arhangelszken kívül még néhány kisebb, inkább csak a nyári félévben működő kikötő (Kandalaksa, Belomorszk, Onyega, Szeverodvinszk) áll rendelkezésre a partvidék és mögöttes területének ellátásához, valamint a nyersanyag (fa, olaj, ércek stb.) kiviteléhez. A teljes régió forgalma így sem több évi 22 millió t-nál.

2. ÁBRA

Kelet-Európa kikötőrégióinak forgalma 2005-ben és a főbb áruáramlási irányok
(*The Traffic of East European Port Regions in year 2005 and the Main Flows of Goods Traffic*)



Jelmagyarázat: 1 – rakodási forgalom (millió t), 2 – legjelentősebb iparvidékek, 3 – főbb áruáramlási irányok.

Forrás: Az egyes kikötők adataira alapozva saját szerkesztés.

Kelet-Európában évi 50 millió t feletti tömegű rakodás forgalma csak három kikötőnek, Szentpétervárnak, Constantának és Novorosszijszknak van. Ezek Kelet-Európa vezérkikötői (4. táblázat). E volumenek Nyugat-Európában a harmadrangú kikötőkre (pl. az olaszországi Genovára, a franciaországi Dunkerquere, az angol Tilburyre) jellemzők. A nagy kikötők közé a 15–50 millió t közötti forgalmat bonyolítók sorolhatók (Gdańsk, Tallinn, Ventspils, Riga, Klaipėda, Odesza, Iljicsivszk, Juzsnij, Primorszk,

Mariupol, Burgasz). A kicsiny (<1,0 millió t forgalmú) szabályos kereskedelmi kikötők száma eléri a félszázat Kelet-Európában.

Kelet-Európa kikötőinek többsége főként a nyersanyagexportot szolgálja, csak kevés a behozatalban jeleskedő, mint pl. az adriai kikötők többsége vagy Constanta, melyek a Kárpát-medence tengeri importját is közvetítik (4. táblázat).

4. TÁBLÁZAT

Kelet-Európa tengeri kikötőrégióinak forgalma, 2005, 2006
(*The Traffic of East European Sea Port Regions, 2005 or 2006*)

Kikötőrégió	Nem konténerezált áru				Konténerezált			A berakás részaránya a teljes kikötői forgalomból %
	Teljes forgalom millió t	E b b ő l			TEU ezer	ezer tonna	A konténerezáltság mértéke %	
		folyékony áru %	ömlesztett száraz áru %	general cargo %				
Oroszország északi kikötői*								
Murmanszk	9,0	38,3	49,7	12,0	100	749	21,0	68,7
Arhangelszk	8,0	10,0	67,0	23,0	50	487	17,2	84,2
Kisebb kikötők	5,0	—	77,4	22,6	5	42	15,8	88,2
Összesen	22,0	•	•	•	155	1 278	•	•
Oroszország keleti-tengeri kikötői								
Szentpétervár	57,5	8,0	58,0	34,0	1700 ^{a)}	8 920	37,9	46,7
Uszty-Luga	1,3	90,0	8,0	2,0	350	2 940	28,4	95,0
Vistina	5,0	100,0	—	—	—	—	—	100,0
Primorszk	52,3	100,0	—	—	1000	9 760	29,6	98,0
Viszock	8,9	100,0	—	—	—	—	—	100,0
Kalinyingrád	14,6	5,9	78,5	15,6	250	762	44,0	57,4
Kisebb kikötők	5,4	•	•	•	•	•	•	•
Összesen	145,0	•	•	•	≈3300	≈22382	•	•
Balti országok								
Tallinn	36,0	64,1	25,6	10,3	130	1 111	48,0	90,7
Riga	25,9 ^{a)}	25,4 ^{a)}	60,4 ^{a)}	14,2 ^{a)}	169	1 452	22,0	90,2
Ventspils	29,9	54,6	35,8	9,6	34	•	•	97,2
Liepaja	4,5	15,5	37,7	46,8	•	•	•	83,5
Kis kikötők	20,9	•	•	•	•	•	•	•
Klaipeda	21,8	33,1	34,2	32,7	214	780	13,0	79,8
Összesen	139,0	•	•	•	≈547	≈3343	•	•

<i>Lengyelország</i>								
Gdańsk	23,3	52,0	39,7	8,3	70	693	35,7	70,8
Gdynia	12,2	3,1	34,8	62,2	400	•	54,0	52,2
Szczecin**	16,1	1,3	65,5	33,2	80 ^{a)}	744 ^{a)}	12,0 ^{a)}	79,7 ^{a)}
Kis kikötők	8,7	•	•	•	•	•	•	•
Összesen	60,3	•	•	•	≈550	≈1437	•	•
<i>Adria északi part</i>								
Koper	14,9	15,5	58,9	25,5	180	1 763	53,0	44,2
Fiume	13,2 ^{a)}	42,6 ^{a)}	20,4 ^{a)}	37,0 ^{a)}	145 ^{a)}	828 ^{a)}	42,7	33,1
Sibenik	1,5	6,0	70,0	24,0	30	206	36,0	80,2
Zara	1,3	10,0	51,0	39,0	32	187	38,0	50,4
Ploče	2,8	15,0	62,0	23,0	43	224	42,7	48,2
Bar	2,3	13,0	60,0	27,0	50	217	43,2	43,3
Durrës	3,3	18,0	67,0	15,0	60	244	42,2	44,6
Egyéb kikötők	7,5	•	•	•	•	•	•	•
Összesen	46,8	•	•	•	≈540	≈3669	•	•
<i>Fekete-tenger nyugati part</i>								
Burgasz	16,3	55,6	23,3	21,2	26	311	•	68,7
Várna	10,1	10,3	72,6	17,0	100	983	48,6	60,5
Constanta	62,7	25,5	51,4	23,1	1 037	7 828	37,0	45,0
Kisebb kikötők	0,9	•	•	•	•	•	•	•
Összesen	90,0	•	•	•	≈1163	≈9172	•	•
<i>Fekete- és Azovi-tenger ukrán és orosz kikötői</i>								
Odesza	31,7	10,0	50,0	40,0	396	2 720	39,0	76,8
Iljicsivszk	14,9	14,0	44,0	42,0	324	2 470	46,0	78,7
Juzsnij	22,1	13,7	47,9	38,4	180	1 610	28,0	62,8
Herszon	2,7	5,0	67,0	28,0	40	360	29,7	57,0
Mikolaiv	1,8	–	54,0	46,0	47	385	30,1	69,7
Szevasztopol	4,2	–	58,0	42,0	42	361	32,4	72,4
Mariupol	17,4	11,2	73,6	15,2	10	97	21,0	70,6
Taganrog	3,3 ^{a)}	–	85,0	15,0	16	99	23,0	72,4
Rosztov	4,5	–	78,0	22,0	7	66	14,6	47,0
Novorosszijszk	51,8	35,0	50,0	15,0	227	1 080	20,3	69,7
Tuapsze	3,0	–	85,0	15,0	12	116	17,8	50,2
Egyéb kikötők	16,2	•	•	•	•	•	•	•
Összesen	173,6	•	•	•	≈1301	≈9364	•	•

Megjegyzés: * Barents- és Fehér-tengeri; ** és Swinoujscie; ^{a)} 2007. évi adat; b) más adatok szerint a lengyel kikötők teljes konténerforgalma 2007-ben elérte az 1,5 millió TEU-t.

Forrás: Shipping Statistics... (2006), továbbá monográfiák, tanulmányok adataiból saját számítás.

Néhány következtetés

A világgazdaságba való „fizikai” integráció szempontjából meghatározó szerepe van az áruk nagy tömegben és a legkisebb ráfordítással (egyúttal a legkisebb fajlagos környezeti terhelés mellett) szállítani képes tengerhajózásnak. Az egyes *országcsoportok/országok gazdasági fejlődését nem elhanyagolható mértékben befolyásolja a világtengerek globális jelentőségű útvonalaihoz, meghatározó forgalomáramlásaihoz való térbeli viszonyuk.*

Kelet-Európa tengerpartjainak használati és gazdasági értékét a Finn-öböltől északra (Murmanszk kivételével) a kedvezőtlen klimatikus viszonyok, számos partszakaszon a morfológiai adottságok és a víz sekélyisége, de legfőképpen a beltengeri fekvésük, a nyugat-európai magtérstégtől és az interkontinentális (Európa–Észak-Amerika, Európa–Kelet-Ázsia viszonylatú) áruáramlási vonalaktól való távolságuk csökkentik. Az alapvetően kontinentális karakterű térségben eleve *nem alakulhatott ki a nyugat-európaihoz hasonló hajózási kultúra.* A politikai indítékú bezárkózottság, az autarchiára törekvő és ráadásul elmaradott gazdaság egyaránt ellene hatottak a volt szocialista országokban a tengeri kereskedelem és főként a kikötők (műszaki) fejlesztésének, a konténerizáció nagyobb arányú elterjedésének, az országok nagyságával arányos kikötői forgalom létrejöttének.

A rendszerváltás utáni idők felkiáltójeles paradoxona, hogy miközben az elzárkózottság megszűntével Kelet-Európa országai igyekeztek kihasználni a globális gazdaságba való bekapcsolódásból származtatható előnyöket, az ehhez szükséges tengerhajózási szolgáltatásokhoz (saját flottájuk kis kapacitása miatt) a nem kelet-európai hajózási társaságok igénybevételével tudtak hozzájutni. *Kikötőik egy része nem annyira az elégtelen átrakó-kapacitás, mint a rakodási igények és kínálat földrajzi elválása miatt került nehéz helyzetbe. A szintetikus államok szétesése után létrejött szuverén országok közötti érdekellentétek miatt a lehető legnagyobb mértékű önállóságra törekvés tapasztalható a kikötő-politikában is, különösen a posztszovjet térségben.* Az érdekelt felek közötti – a kölcsönös érdekeket szolgáló – méltányos megállapodásokkal, mérsékelt tranzitdíjak érvényesítésével meg lehetett volna takarítani a hatalmas kikötői beruházások csillagászati összegeit. Az anyagi erők összpontosításával kialakított, kimondottan nagy kikötőknek van igazán esélyük arra, hogy nagytávolsági/interkontinentális hajójáratokat magukhoz vonzzanak, melyek révén intenzívebben be tudnak kapcsolódni a globális gazdaságba. *A kelet-európai országok tengeri külkereskedelmének feltűnően nagy része a nyugat-európai kikötőket (túlnyomóan az északi-tengeri megakikötőket) veszi igénybe.* 2005-ben még a „tenger áldotta” Lengyelország is a német és holland kikötőkön át vitte ki és hozta be áruinak 45%-át. Ez az arány a tenger nélküli Csehországban, Szlovákiában és Magyarországon 82%, 71%, illetve 58% volt, de még a Balkán országaiban is eléri az 5–25%-ot (1. ábra). Az ARA kikötők, valamint Brema/Bremerhaven és Hamburg kiemelkedő minőségű kikötői – logisztikai szolgáltatásai oly erős vonzerőt képesek kelteni, amellyel képtelenek, vagy alig tudnak versenyezni a Balti-, Fekete-, Azovi-,

Barents-, Fehér- vagy az Adriai-tenger jóval közelebbi kikötői. Korunkban a földrajzi, sőt a gazdasági távolságot is felülírja a „logisztikai távolság” (Erdősi 2008). Kelet-Európa országai csak együttes erővel létrehozott, az atlanti kikötőkkel versenyképes nagy kapacitású és műszakilag is élvonalbeli kikötő létrehozásával volnának képesek elérni, hogy külkereskedelmük túlnyomó része a saját régiójukbeli kikötőket vegye igénybe.

Irodalom

- Ambler et al. (szerk.) (1985) *Soviet and East European transport problems*. Transportation Europe, Eastern Congress.
- Blasco betreibt wieder Schiffe. (2007) – *Deutsche Verkehrszeitung*. (DVZ) Március 3.
- Bald zu wenig Umschlagkapazität. (2008) – *DVZ*. Január 3.
- Collin, A. (2007) The Development of Sues Channel. – *Bulk*. Október 7.
- Erdősi F. (1996) *Ágazati és regionális kommunikációföldrajz*. II. kötet. Egyetemi jegyzet. Pécsi JPTE TTK Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, Pécs.
- Erdősi F. (2003) A kommunikáció globalizálódása. – Erdősi F. (szerk.) *Globalizáció – kommunikáció – környezet*. Mandulavirágzás tudományos napok. Konferenciakötet, Pécsi Tudományegyetem, Pécs. 21–26. o.
- Erdősi F. (2005a) *A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői*. Balkán Füzetek, № 3. Pécsi Tudományegyetem TTK Földrajzi Intézet, Pécs.
- Erdősi F. (2005b) *A Baltikum közlekedése és a kapuszerep*. MTA RKK, Pécs.
- Erdősi F. (2005c) Tengerre magyar, de hol? – *Tranzit*. Március.
- Erdősi F. (2005d) Oroszország nemzetközi infrastruktúrájának kényszerei, globális és regionális szerepei. – *Tér és Társadalom*. 1. 1–20. o.
- Erdősi F. (2008) *Kelet-Európa országainak vízi közlekedése*. MTA RKK, Pécs.
- Fehér Könyv (2001) Európai közlekedéspolitika 2010-ig. EKB, Brüsszel.
- János A. (2007) *Milyen mértékben terheli felelősség a konténerhajózási ipart a világkereskedelem egyensúlyának felborulásában?* Kézirat. Pécsi Tudományegyetem Agrárgazdasági, Környezetvédelmi és Területpolitikai Tanszék, Pécs.
- Lasco kündigt Modernisierung der Tankerflotte an. (2005) – *DVZ*. Április 5.
- Presentation of Günther Sollinger at Baltic Development Forum Summit. (2003) Oct. 5–7. Riga
- Private Hafenterminals gewinnen Marktanteile in Ukrainen. (2005) – *DVZ*. Június 14.
- Sea Port of Petersburg. (2008) – *Deutsche Verkehrszeitung*. Február 19.
- Shipping Statistics Yearbook*. (2006) ISL, Bremen.
- Zachtel, M. (2007) Arktische Seewege sind keine Alternative. Bedeutung des Panamakanals steigt. – *DVZ*. December 1.

MARINE TRANSPORT AND GLOBAL ECONOMIC RELATIONS THE CONSEQUENCES OF UNDERDEVELOPED OF SEA NAVIGATION ON EAST EUROPE'S RELATIONS WITH WORLD ECONOMY

FERENC ERDŐSI

Highly efficient sea transport has a definitive role in the integration into global economy and in the emergence on world markets even in the rising period of the so-called information/post-industrial society. The acquisition and sales markets of distant continents get an increasing share in the commercial relations of East Europe but in the sea transportation of both export and import since the collapse of domestic fleets the former socialist states are largely dependant from foreign shipping companies. The majority of East

Central European sea trade flows through Far-Eastern mega-ports and only a small portion of goods is shipped through the nearby East European inner sea ports.

The utilization and economic value of East European seaports is limited in the north of the Bay of Finland (except Murmansk) by their unfavourable climate and particularly by their remoteness from the West European core areas and from intercontinental (Europe–North America, Europe–Eastern Asia) navigational routes. A region of primarily continental (terrestrial) character was unsuitable for developing out a West European style shipping culture. The region's former isolation stemming from political motives and its backward and autarchy-oriented economy were hindering sea trade, the (technical) development of ports, the large-scale spread of container traffic and the port traffic proportionate with the size of post-socialist countries. The article gives an in-depth review on the disproportions of sea navigation in Eastern Europe with some special features of some port regions and calls the reader's attention on certain unfavourable outcomes.