

Középső-Európa tengerikikötő-választásának tartós és változó tényezői

A sokoldalú áttekintés a két kikötőcsoport versengését befolyásoló műszaki-infrastrukturális, gazdasági és geopolitikai tényezőkről, azok időbeni alakulásáról, valamint e változó erősségű tényezőknek a vizsgált kikötők forgalmára gyakorolt eltérő hatásairól a 19. század közepétől egészen napjainkig jó alapot nyújt a térség számára jelentős közlekedési összefüggésekről. Európa tenger nélküli térségeinek a vizsgált kikötőkhöz való viszonyát, ill. annak történelmi változását a mindenkori geopolitikai helyzeten kívül nagymértékben befolyásolták a gazdasági érdekek is.

DOI 10.24228/KTSZ.2019.2.1

Erdősi Ferenc DSc

professzor emeritus
e-mail: erdosi@rkk.hu

1. BEVEZETÉS

Megkülönböztetve a földrajzi Közép-Európától, a címben szereplő Középső-Európa a kontinens közepén levő, tenger nélküli országok összefoglaló neve. E térséget Csehország, Szlovákia, Magyarország, Ausztria és Svájc alkotja. Svájc kivételével ezek az országok az első világháború végéig a Habsburg Monarchiához tartoztak, amelynek tengeri kijáratát kizárólag az Adriai-tenger felé volt. Mivel Fiume 95%-ban a Kárpát-medencét (a történelmi Magyarországot) szolgálta, a közeli Trieszt csak addig volt igazán versenytárs, míg a vasúti kapcsolata nem jött létre Budapestről. Ausztria kikötője a jóval nagyobb forgalmát nem annyira a szárazföldi vonzáskörzete (hinterlandja) terjedelmének, hanem gazdasága fejlettségének és a tengeren túli piacokra való rászorultságának köszönhette. A messze legiparosodottabb cseh tartományok azonban a bécsi kormányzat akaratával szembehelyezkedve, gazdasági

megfontolásból Trieszttel szemben az északi kikötőket részesítették előnyben – élükön Hamburggal.

Bemutatjuk a Trieszt kontra Hamburg (illetve az észak-adriai és az északi-tengeri kikötők közötti) verseny állását napjainkig, valamint a tartósan bizonyult tendenciákat és a legújabb geoökonómiai/geopolitikai fejleményeket, amelyek képesek változtatni a kikötőtérségek közötti viszonyokon, déli irányú súlyponteltolódáshoz vezetve a forgalom mérete tekintetében.

2. TRIESZT ÉS HAMBURG VERSENYE A HABSBERG BIRODALOMBAN A CSEH PIACOKÉRT

Nyugat-Európa legjelentősebb kikötői közül a Schelde- és a Rajna-torkolati Antwerpen, valamint Rotterdam vonzereje külföldön főként a Német Birodalom nyugati/délnyugati

régióiban és Svájcban érvényesült (1. ábra). Az északi- és kisebb részben a keleti-tengeri német kikötők – Hamburg és Stettin (Szczecin) – viszont már évszázadok óta az Elba és Odera adta hajóutakat, majd a 19. sz. derekától a nagy teljesítményű vasutak adta lehetőségeket kihasználva rendkívül erős jelenlétre tettek szert a cseh, morva és sziléziai tartományokban. (Bécs, illetve Csehország számára Trieszthez képest hat évvel korábban, már 1851-ben létrejött a vasúti kapcsolat Hamburggal.)

2.1. Hamburg vonzereje a földrajzinál kisebb gazdasági/logisztikai távolság (A drasztikus szállításiköltség-különbségek)

Hamburg vonzerejének érvényesülése szempontjából nem hagyható figyelmen kívül a Szezi-csatorna működése. Időben ugyan éles cezuráról nem volt szó, de több éves folyamat általi lényeges változásról igen.

A Szezi-csatorna megnyitása (1869) előtt a transzatlanti forgalomban – elsősorban az Észak- és Latin-Amerikával folytatott kereskedelemben – bizonyították a német kikötők a földrajzi helyzetükből adódó előnyüket. (Így pl. a Hamburg–New York tengeri út 1250 tengeri mérfölddel, de még a Buenos Airesbe tartó is 385 tengeri mérfölddel rövidebb a Triesztből indulóhoz képest.) Ezért az adriai „zásztenger” végi Trieszt nyugati forgalma szempontjából kedvezőtlen földrajzi adottsággal, a teljes Apennini-félsziget megkerülésének kényszerével valamennyi Gibraltár felé és azon túlra (pl. Nyugat-Afrikába) tartó járatnak számolnia kellett.

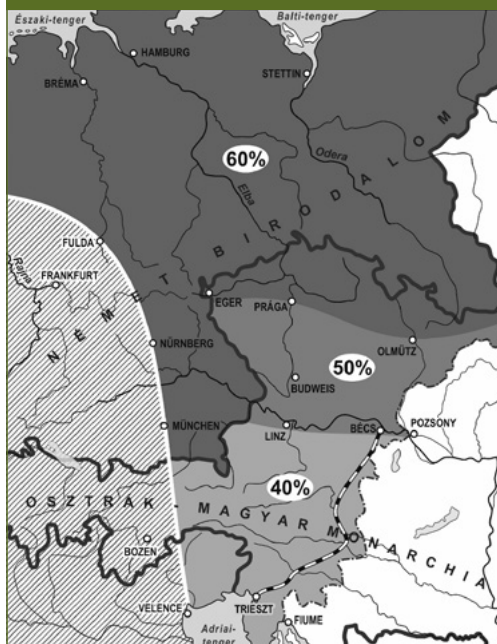
A Szezi-csatorna megnyitása után a nagy felvevő és kibocsátó képességű, gyorsan bővülő közel- és közép-keleti, kelet-afrikai és főként indiai, valamint kelet-ázsiai piacok elérése, feltárása tekintetében csupán a távolságkülönbség alapján Trieszt Hamburggal szemben formálisan ugyan előnyösebb helyzetbe került, azonban ezzel nem tudott megfelelően élni. Korabeli osztrák szerzők [1, 2] panasza szerint a nagy (angol, francia stb.) teherhajók Port-Szaídból megszakitás nélkül folytatták útjukat Nyugat-Európába, főként Angliába.

Ezért London és részben Liverpool meglepően nagymértékben képes volt Európa forgalmegyűjtő és -szétosztó (disztribúciós) központjává, mintegy világkereskedelmi „fordítókoronggá” válni.

1. ábra: Hamburg, a holland/belga kikötők és Trieszt vonzáskörzetének viszonya a 19–20. sz. fordulóján

Jelmagyarázat: a délnyugati vonalkázott világos mező a holland/belga kikötők vonzásterületéhez tartozott.

A sötét különböző árnyalataival jelzettek Hamburg, Stettin (Szczecin) és Trieszt hinterlandja (Németországban, az Osztrák Császárságban és Olaszország északkeleti szegletében). A százalékos értékek az Osztrák Vasutak által a Trieszt viszonylatú teherforgalom tarifáiból nyújtott kedvezmények (zónáktól függő) mértékét jelzik. Forrás: [3] adatai alapján szerkesztette a szerző.



Logisztikai alaptétel, hogy a „gőzkorszaktól” a tengeri szállítás teljes költsége legkevésbé a megteendő tengeri útvonal hosszára érzékeny. A fejlődő távközlés adta gyors információáramlás által is elősegítetten a 20. sz. eleji logisztika gyakran elhanyagolta a távolságot, amikor kiderült, hogy nagyobb haszon érhető el megfelelő forgalomszervezéssel és szolgáltatásszakosodással hosszabb út megtétele árán is. Nem csupán a szállítási díjbeli különbségek (azaz a gazdasági távolság), hanem az igény-

be vehető hajójaratok menetideje, időbeli gyakorisága, megbízhatósága, a hajók mérete és az azt befolyásoló kikötői vízmélység, valamint a kikötői szolgáltatások minősége is olyan hatótényező volt, amelyek együttesen a hosszabb, de kifizetődőbb *logisztikai távolság* választására készítették a szállítatókat. (1880-ban a gőzhajók átlagos úrtartalma Triesztben 870 tonna, Hamburgban viszont 1640 tonna volt.) Mindezek, továbbá üzletpolitikai megfontolások magyarázzák azt a paradox helyzetet, hogy a hatékonyabban működő Hamburg nem csupán az interkontinentális ázsiai és ausztráliai viszonylatokban, hanem még a *Földközi-tenger keleti medencéjének kikötőibe is kedvezőbb áron volt képes szállítani Középső-Európa számára mint Trieszt*. Így pl. 1881-ben a cseh cukrot Prágából Dél-Olaszországba Hamburgon keresztül 30–35%-kal kisebb költséggel juttatták el vasúti-tengeri kombinált szállítással, mint Trieszten keresztül. Mi több, [4] szerint *„Prágától Hamburgon keresztül Hongkongba a szállítási költség jóval kisebb volt mint vasúton Prágától Triesztig”* (p. 9.). A fejlett Európa magas műszaki színvonala és a hatalmas átrakó forgalom (vasútra, belvízi hajókra) kikényszerítette, hogy *kikötőóriásai* mind a felszerelések/berendezések, mind a forgalomszervezés tekintetében a *leghatékonyabb módon működjenek*. Hamburg számára a többször nagyobb forgalommal járó *méretgazdasági előny* (economies of scale) is a fő tényezők közé tartozott a szállítási költségek alakulásában. Nem kellett ezért elrugaszkodni a közgazdasági valóságtól ahhoz, hogy *a kikötői szolgáltatások árai általában olcsóbbak legyenek az Elba-torkolatban mint a hajózható folyó nélküli Triesztben*.

A gazdasági fejlettségbeli különbségek okán területileg is erősen (a Monarchia északi tartományaiban) összpontosuló szállítási igény nyomásának következtében Hamburg hinterlandja messze délre benyomult a cseh tartományokba. A részaránytalanságra jellemző, hogy *a cseh tartományok teljes kereskedelmi forgalmából Hamburg részaránya a trieszti többszörösét érte el*. A meglehetősen alacsony elbai szállítási díjak cseh területen eleve Hamburg számára teremtettek behozhatatlan előnyt. Ráadásul a Szász Államvasutak

az általa kezelt folyami kikötőkben, Drezdában és Riesaban a cseh áruk számára előnyös átrakási költséget, illetve alacsony illetéket érvényesített.

A Monarchia gazdaságának, külkereskedelmi pozíciójának, de főként Trieszt fejlődésének szempontjából *aggályosnak mutatkozott Hamburg erős vonzása, „rátelepülése” a legfejlettebb, legértékesebb cseh tartományokra*. E helyzetbe a bécsi kormányzat nem tudott beleszólni. Ezért többféle állami szubvencióval, adminisztratív beavatkozásokkal és célirányos infrastruktúra-fejlesztéssel *nagy erőfeszítések* történtek *Hamburg és Bréma kiszorítására, ugyanakkor Trieszt hinterlandjának észak felé való kiterjesztésére*.

2.2. A Trieszt érdekében tett ellenintézkedések módjai (A hazai szereplők versenyképességének növelése kedvezményekkel, anyagi támogatással, valamint a külföldi vasúti és folyamhajózási szereplőkkel szembeni restriktiók)

A Hamburggal szemben vívandó küzdelemhez *rendelt kikötő- és vasútpolitika* megvalósítását is szolgálta az Ausztria területén levő *vasutak államosítása* – beleértve a Csehországban tömegesen épült (főként az ipari szállításokra tervezett) regionális és helyi érdekű vasutakat is. *1913-ban az osztrák vasutak már 82,1%-ban állami tulajdonban voltak*. Az 1909-ben megnyitott állami Tauern vasút 106 km-rel lerövidítette a München–Trieszt pályatávolságot. A *bajorországi forgalom átvonása érdekében* felére csökkentették a fuvardíjat az addig csillagászati összegbe kerülő hegyvidéki nemzetközi vonalon [5]. *A tarifaintézkedések* terén az első érdemi lépésre 1891-ben került sor, amikor az *Osztrák Államvasút megegyezett a Déli Vasúttal*, hogy az leszállítja a korábban kirívóan magas szállítási díjait az állam által bevezetett ún. *„Adria-tarifa”* szintjére. A forgalom *„Adria”* (azaz Trieszt) felé terelése érdekében *bevezetett radikális szállítási díj-csökkentés mértékét zónánként állapították meg*. *A legerősebb, 60%-os kedvezményt a cseh-morva iparvidék északi része élvezte*, de arra számítottak, hogy még a határon túli szász textilipar is az osztrák kikötő felé orientálódhat. *Eger (Cheb)–Prága–Olmütz–Oderberg (Bohumín)*

vonaltól délre levő cseh-morva területeken a tarifareformerek beérték az 50%-os, Béctől délre pedig a csupán 40%-os tarifamérsékléssel (a többi ún. „helyi”, azaz a nem Trieszt viszonylatú szállításokkal szemben – 1. ábra). Trieszt és Fiume fejlesztésének, illetve piacuk Hamburggal szembeni védelmének további eszközét a közös kormány az *importárúk egész sorára 1882-ben bevezetett erősen kedvezményes kikötői vámokban* (Differenzialzöllen) vélte megtalálni. (Olyan feltételezés alapján, hogy az importőrök a két adriai kikötőt részesítik előnyben a nyugat-európai kikötőkből induló szárazföldi vonalakkal, végső soron a Monarchia németországi szárazföldi vámhatáraival szemben.)

Miután *Hamburgból* a trópusokról származó árukat a *Monarchia szárazföldi határán keresztül általában csak másfél-kétszer magasabb vám fizetése mellett lehetett Ausztriába vagy éppen Magyarországra küldeni*, ezért *Hamburgból* gyakran kénytelenek voltak (hatalmas kerülővel) *tengeren* eljuttatni a portékákat *Triesztbe és Fiumébe*. Ilyen módon Hamburgnak sikerült megakadályozni, hogy ne szoruljon ki az osztrák/magyar piacról. Az üzleti stratégia sikerét jelzi, hogy 1913-ban a Monarchiába Trieszten keresztül ötször annyi élvezeti cikk (kakaó, kávé és fűszer) érkezett Hamburgból mint amennyi vasúton és az Elbán [6]. Az országos/zonális léptékűeken kívül egyedi esetekben is történtek adminisztratív beavatkozások Trieszt vonzóbbá tétele érdekében. (Pl. a Stettinből a határ osztrák oldalán lévő Oderbergben működő óriási hántolóba szállított rizs hántolatlan formában történő szétküldéséhez alkalmazott szuper alacsony tarifa.)

A Monarchia részéről a Hamburggal szembeni gazdasági verseny további eszköze *Trieszt kikötői társaságának, valamint az osztrák tengerhajózási társaságoknak nyújtott folyamatos állami anyagi támogatás* volt. A trieszti hajózási társaságok szubvenciója lehetővé tette, hogy a hamburgi társaságok fuvardíjai alatti árakat nem csupán a Levantébe, hanem a Kelet-Indiába és Távol-Keletre tartó (általában az Osztrák Lloyd által üzemeltetett) távolsági járatokon is érvényesítsék. Amikor 1891-ben megszűnt a Monarchia két nagy kikötőjének szabad kikötői státusza. *Trieszt* kárptólásként

berendezkedhetett a kikötőkomplexum elkülönített részén szabadkereskedelmi zóna kialakítására. Ezen felül a nagy összegű állami támogatásnak része volt abban, hogy tekintélyes feldolgozóipar is megtelepedett, sőt a gőzhajógyártás a fumeinél jóval nagyobb méreteket öltött az osztrák kikötőben [7].

Az ellenérdekelt osztrák körök nyomására *emelték a Hamburgból érkező importárúk vasúti szállítási díját* a német határ és az ausztriai fogadóállomások közötti viszonylatokban. A Hamburgon keresztül nagy mennyiségben érkező különféle növényi olajok túlnyomóan *kombinált* (belvízi/vasúti) szállítással jutottak el rendeltetési helyükre. Ennek érdekében, hogy ezt a szállítási módot ellehetetlenítse, az Osztrák Államvasutak 30%-kal felemelte az Elba (Labe) cseh határ előtti utolsó száz kikötője és az osztrák vasúti fogadóállomások közötti szállítás tarifáját. (Ugyanakkor a németek a Hamburg és az Elba közötti hosszú vízi úton az Elba–Bécs vasúti fuvardíj egynegyedét kérték a szállításért.) Hamburg vonzerejének csökkentésére irányuló további intézkedések között szerepelt a *csehországi Elba/Moldva folyószakaszokon a vízi szállítás fuvardíjainak, valamint a cseh belvízi kikötőkben a német áruk átrakási díjainak radikális drágítása*. Attól sem riadt vissza az állami „szabályozás”, hogy anyagilag ellehetetlenítse a Hamburg viszonylatban szállításokat végző osztrák folyamhajózási társaságokat. Következményeit tekintve még drasztikusabb lépésnek tekinthető a tervezett *Odera/Elba–Duna hajózó csatorna építésének megakadályozása* az Osztrák Államvasutak és üzleti szövetségesei (elsősorban a trieszti kikötő) részéről. (Pedig az 1901. évi osztrák víziút-törvény 6. §-a szerint 1904 és 1924 között el kellett volna készülnie Közép-Európa legnagyobb hajózó csatornájának [8].)

2.3. A versengés kimenetele, kedvezőtlen következményei

Minden ide vonatkozó adat azt bizonyítja, hogy a *vázolt többféle és nagy összegű állami anyagi segítség, valamint a kikötői és vasúti aktorok saját hatáskörben nyújtott kedvezménye együttesen sem hozta meg az elvárt eredményt. Nem sikerült Hamburgot kiszorítani a*

csehországi/morvaországi piac területéről, ahogyan Osztrák-Szilézia kohászatának Stettinre való ráutaltságát sem sikerült felszámolni. A német kikötők súlya az 1880–1900-as időszakhoz képest 1913-ra tovább növekedett a cseh tartományokban. Jellemző, hogy az utolsó békeévben a Trieszt és a cseh tartományok közötti vasúti forgalomhoz képest a hamburgi vonatkozású (vízi + vasúti) forgalom a négyeszeresét tette ki.

Csupán az olyan (jobbára nagyobb értékű) tengeri importszállítmányok (élvezeti cikkek, fűszerek, rizs) tekintetében sikerült Trieszt forgalmát Hamburggal szemben megőrizni, illetve növelni, amelyek irreális mértékű (legális és illegális) szupertarifa- és vámkedvezményekben részesültek. Ellenben azon tengeri szállítmányok körében (és ezek voltak nagy többségben), amelyekre a bécsi kormányzat csupán a normál tengeri kikötői importtarifát engedélyezte a nemzeti kikötők számára, Trieszt nem lehetett versenyképes Hamburggal (és a többi német kikötővel) szemben a cseh-morva-sziléziai piacon [9].

Mindemellett Trieszt és Fiume forgalma 1914-ig tovább növekedett. Csakhogy Trieszt felzárkóztatási folyamatának megindulásához a nagy északi versenytársánál gyorsabb tempóra lett volna szükség. Azonban saját hinterlandjának szűkösége, vonzásterülete Monarchián kívüli területekre kiterjesztésének korlátozottsága (1. táblázat) eleve nem tette lehetővé a szükséges ütemű forgalomnövekedést. Ezért idővel nyílt az olló az osztrák és a német kikötő volumene között. Trieszt 1913. évi 3,4 millió tonna forgalmával szemben Hamburg már 25,5 millió tonnát könyvelhetett el. Trieszt és Németország között a vasúti forgalom nem csökkent, hanem 1908 és 1913 között 36%-kal lett nagyobb. A vagonokban Németországból bejövő áruk túlnyomó része (meglepő módon) a Földközi-tenger keleti országaiból származott, ezért Gibraltáron keresztül hatalmas kerülőutat tett meg.

Trieszt versenyképtelensége a német kikötőkkel szemben abban is megmutatkozott, hogy tranzitforgalma alig érte el a hamburgi egyenlőségét. 1913-ban Trieszt teljes külföldi

1. táblázat: Trieszt forgalmának megoszlása országok szerint 1913-ban

Ország	%
Ausztria-Magyarország	89,3
Németország	6,5
Olaszország	3,2
Svájc	0,5
Más országok	0,5

Forrás: Schulz-Kiesow[1]

átmenő forgalma a német kikötőkben az Ausztria-Magyarország által keltett áruforgalomnak csak a 28,5%-át képviselte. Azonban e helyen is érdemes megjegyezni, hogy az adriai kikötők szubvenciója és az osztrák vasutak árengedményei nélkül a német kikötők részaránya a Monarchia tengeri távolsági forgalmából még nagyobb lett volna.

Hogy milyen súlya lett a német kikötőknek Ausztria-Magyarország tranzitjában és egyben hogy Hamburg számára a legnagyobb külső partnerévé vált a közép-európai birodalom, azt bizonyítja, hogy Hamburgban a tranzit 43,7%-át, Brémában a 31,5%-át, Stettinben a 90,0%-át az Osztrák–Magyar Monarchia (túlnyomóan nyilvánvalóan Ausztria) keltette.

A Monarchia a saját kikötőin keresztül (a már említett) kis tömegű trópusi élvezeti cikkeken és rizsen kívül (a Trieszt és Chile, illetve Japán közötti járatoknak köszönhetően) rézből volt képes magát a legnagyobb arányban ellátni, viszont a legtöbb nagy fontosságú és tömegű nyersanyag (elsősorban a textil-, bőr-, gumi- és műtrágyaipar számára) főként külföldi (praktikusan német) kikötőkből indított tehervonatokon érkezett az Osztrák Császárság és a Magyar Királyság üzemibe.

2.4. Az adriai és a német kikötők (kiváltképpen Hamburg) szerepe a forgalom irányultsága szerint Ausztria-Magyarország ellátásában, tengeri külkereskedelmében

A korábbi időkkel szemben az első világháború előtt a Monarchia tengeri külkereskedelme már behozatal túlsúlyos volt. A Monarchián

belül éles különbség állt elő az erősen behozatal többletes Trieszt és a nagy kivitel-többletet produkáló Fiume között – alapvetően a két kikötő által kiszolgált belföldi piacok nagyon különböző gazdasági struktúrájára visszavezethetően. A német kikötőkben viszont a nagy tömegű nemzetközi tranzit miatt (természetesen) a forgalomirányultság alakulásának nem sok köze volt a Német Birodalom gazdasági struktúrájához, hanem főként a szakosodás érhető tetten e jelenségben. (Mint pl. az európai szinten gyapotbehozatali kikötőnek ismert Bréma, illetve a vasércbehozatalban kitűnő Stettin esetében, amelyeken keresztül a Monarchia a gyapot és vasérc szükségletének negyötödét fedezte.)

A Monarchia kiviteléből a német kikötők az adriai („hazai”) kikötőkhöz képest nagyobb arányban részesedtek még gabonából is. Ez azért érdekes, mivel egyben az Észak-Amerikából származó hatalmas behozatalnak is a kapui voltak, viszont a magyar, valamint galíciai gabonát főként Olaszország, illetve más mediterrán országok vásárolták. (Ugyancsak nehéz elképzelni, hogy a cseh barnaszemet érdemes volt nagy mennyiségben eljuttatni Hamburgba és onnét az ismeretlen felhasználókhoz – feltehetően skandináv és ibériai üzemekbe). Mivel a Monarchiában kőolaj-kitermelés számottevő mennyiségben csak Galíciában volt, a kivitel a könnyebben elérhető német kikötőkben összpontosult. Hasonló a helyzet a többségében Csehországból származó sörrel, valamint az üvegexporttal kapcsolatosan [11].

A Monarchia behozatalából a német kikötők a gyapoton kívül a hal, a (dél-amerikai) cserzőanyag, az olajok és zsírok, a trópusi faanyagok, salétrom, valamint ercek és tarkafémek, nyersvas, sőt gépek (főként amerikai gyártmányú mezőgazdasági gépek) vonatkozásában tűntek ki. A salétromot Chiléből a német vegyipari óriások nagy hajóikkal, saját ipari kikötői részlegükbe tömegesen szállították be az ammónia-, illetve nitrogénműtrágya-gyártáshoz, és ebből részesült Ausztria-Magyarország is. Az itteni nehézipar alapanyag- és segédanyag-szükségletével kapcsolatos ócskavas, vas- és mangánérc-, valamint pirit- és kénporkebehozatal háromnegyede is a német

kikötőkre jutott. E logisztikai láncon végbemennő forgalomáramlás „oldalvizén” az árukhoz kisebb költséggel juthattak hozzá a monarchiabeli felhasználók, mint a jóval kisebb tételeket mozgó mediterrán kikötőkben.

A német kikötők közül Bréma és Stettin szakosított szolgáltatásokkal inkább csak a Monarchia nyersanyagimportjából vették ki nagy tételekkel a részüket. Ezzel szemben Hamburgban erősen diverzifikált szolgáltatások keretében a Monarchia számára nagyon sokfajta tengerentúli (más kontinensen feladott) árut raktak ki. Viszonylagos értelemben igazi jelentősége Hamburgnak azonban abban volt, hogy a Monarchia által a német kikötőkön keresztül áramoltatott export-árak 91%-át itt rakták hajóra [12].

3. TRIESZT ÉS HAMBURG ÚJ POLITIKAI KERETEKHEZ IGAZODÓ VISZONYA A KÉT VILÁGHÁBORÚ KÖZÖTT

Az első világháború után a győztes hatalmak nagyon különböző módon bántak az adriai és a német kikötőkkel. Ennek következtében az Olaszországhoz csatolt Trieszt gyakorlatilag már semmiféle természetes hinterlanddal nem rendelkezett saját országán belül. Az olasz politika viszont elérte, hogy a saint-germaini szerződés 312. cikkelye arra kötelezze Ausztriát, hogy a korábbi („békebeli”) szuperkedvezményes Adria-tarifát továbbra is érvényesítse vasútjain a Trieszt viszonylatú nemzetközi forgalomban. Így akartak a kikötő számára forgalmat biztosítani. Sőt a Sèvres-i békeszerződés Csehszlovákia számára is előírta a Monarchiában alkalmazott 60%-os kedvezmény fenntartását.

Ugyan a korábbi osztrák-magyar kikötőkkel összehasonlítva a német tengeri kikötőkkel szembeni politika formálisan nem különbözött, a versailles-i békeszerződés 325. cikkelye kimondta, hogy a szövetséges és társult hatalmak kedvezményes tarifát vehetnek igénybe a német tengeri kikötőkbe tartó vasutakon és vízi utakon. Viszont már 1925. január 10-én visszanyerte Németország a teljes szabadságát a tengerikikötő-politikában, dönthetett a tarifakedvezményekről. Ezzel szemben Trieszt mesterséges táplálása külföldi területekről

még évtizedekig tartott. Az igazsághoz természetesen az is hozzátartozik, hogy az Osztrák Köztársaság (és a tovább működő gazdasági szereplői) számára nem kis előnyt jelentett a hagyományos és közeli tengeri kikötő igénybevételének lehetősége – az államvasútjának nyújtott árkiegészítés/dotáció árán is [13].

Az Elba-hajózás a csehszlovák külkereskedelemben még az 1930-as évek derekán is képes volt megtartani pozícióját (a kivitel tömegének 5,5 és 10,2% között változó részarányával), ami főként a német vasutakhoz képest jóval alacsonyabb tarifája javára írható. Különösen a cukor-, maláta-, sör- és barnaszénexportban tűnt ki a folyamhajózás a vasúttal szemben – akár tíz-húszszoros volumenével is. 1937-ben Csehszlovákiából az Elbán Hamburgba 1,5 millió tonna áru érkezett [14].

Középső-Európa országai között gyakori volt az érdekkülönbségből adódó konfliktus (különösen az egyoldalú tarifanövelések következtében), ezért a kikötők felé irányultságban időnként változások keletkeztek. Az így előállt helyzet különösen Csehszlovákia tranzitforgalmának viszonylataiban mutatkozott meg. (Átlagosan a Lengyelország és Ausztria közötti, Csehszlovákián keresztül áramló tranzit a Lengyelország–Magyarország és a Németország–Ausztria viszonylatú együttes forgalom bő kétszeresét érte el.) Miután Németországban a náci hatalom nem tartotta magára nézve kötelezőnek sem a békekonzferenciák, sem az ennek szellemében tartott 1923. évi genfi közlekedési konferencia határozatait, 1937-ben olyan kétoldalú szerződést kívánt kötni Csehszlovákiával, amit az nem fogadhatott el. Következménye az Elba nemzetközi forgalmának hirtelen visszaesése lett [15].

4. AZ ÉSZAKI-TENGERI ÉS ÉSZAK-ADRIAI KIKÖTŐK KÖZÖTTI VERSENY A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ BEFEJEZÉSE ÓTA

4.1. Kikötőorientáció a „vasfüggöny” mögött

Európa politikai megosztottsága okán az 1940-es évek végétől mind az északi-tengeri, mind

az észak-adriai kikötők szerepe a szovjet blokk számára eljelentéktelenedett. Statisztikában megjelent méretű forgalmat nyugaton csak *Csehszlovákia* ért el, azonban azt is átmenetileg Rotterdamban. A hagyományos hamburgi forgalom alacsony szintű megindulásához akkor már az Elba alig járult hozzá, a háború alatt szétbombázott északnémet vasúthálózat csak lassan érte el a korábbi kapacitását. Csehszlovákiára még 1955-ben is a holland határon átmenő (nagyreszt Rotterdam által keltett) vasúti forgalom mindössze 1,8%-a jutott (Magyarország egy nulla jellel szerepelt a statisztikában), miközben Ausztria 3,9%-os, Svájc 2,9%-os arányt ért el. (Svájc gazdasági erejéhez képest alacsony arányát a Rajna-hajózás ellensúlyozhatta.) Csehszlovákia aránya a hollandiai viszonylatban 1960-ban már 1,6%-ra csökkent, mivel időközben a legnyugatibb szocialista ország tengeri kereskedelme (a lengyel kikötők mellett) egyre inkább ismét Hamburg felé irányult. A vasút és az Elba-hajózás főként nyersanyagokat szállított, míg a megélnékülőközúti fuvarozásban a fő rakomány az 1970-es évektől a konténeres áru lett.

A nehezen átjárható nyugati határok következtében az 1950-es évek végétől Csehszlovákia és Magyarország kénytelen volt a hagyományosnál nagyobb mértékben igénybe venni a lengyel kikötőket. (Az akkori magyar tengeri hajók egyik báziskikötője Gdynia volt.) Az 1960-as években (politikai indíttatásból) az afrikai, latin-amerikai és ázsiai „fejlődő” (azaz fejletlen) országokkal megélnékült külkereskedelemből a korábbinál jóval nagyobb mértékben vették ki részüket a keleti-tengeri lengyel és NDK kikötők [16].

Az 1955 után erőre kapott, majd látványosan fejlődő *osztrák* gazdaság a tengerentúli partnereivel (a nemzetközi egyezmények által biztosított tranzitszabadsággal élve) főként ismét Trieszten és Hamburgon keresztül kereskedett.

Miután a szovjet blokk és Jugoszlávia közötti viszony 1953/1954-től normalizálódott, Fiume, majd az 1960-as évektől Koper politikai szempontból előnyt élvezett az északi („kapitalista”) kikötőkkel szemben. Az 1980-as

években azonban a hatékonyságot előnyben részesítő magyar (és részben cseh-szlovák) pragmatista külgazdaság-politika is mérsékelten élt az elvárhatóhoz képest e lehetőséggel, mert Hamburg és Rotterdam vonzása már újból erősen érvényesült.

4.2. A társadalmi-gazdasági rendszerváltás és az európai uniós tagság hatása a kikötő-választásra a teljes és a konténerforgalom alapján

Középső-Európa volt szocialista országaiban a gazdasági szerkezetváltással az 1990-es években a felére-egynegyedére zsugorodott a tengerentúli nyersanyagok tömeges használata. Ezzel egy időben megnőtt a kereslet a korábban nélkülözött értékesebb használati cikkek iránt. *A külkereskedelem áruszerkezet-változásából a tengeri konténerforgalom és az arra legjobban berendezkedett kikötők sokat profitáltak.* A már jóval könnyebben átjárható határok adta lehetőséggel élve az északi-tengeri óriás kikötők vonzereje nem csupán a tenger nélküli országokban, hanem a volt NDK területén és Lengyelországban is érezte hatását. A keleti-tengeri kikötők forgalma drasztikusan visszaesett, mivel előnyösebbnek bizonyult vasúton Hamburgba szállítani a konténereket és az általános árut (general cargo), mint megkerülni Dániát, vagy használati díj fejében igénybe venni a (kisebb tengeri hajókra méretezett) Kielei-csatornát [17].

Az új feltételek kedveztek a kelet-közép-európai országokban (így Csehországban, Szlovákiában, Magyarországon, Romániában) a közlekedési csomópontok/logisztikai központok és a nagy tengeri kikötők közötti intermodális irányvonalak közlekedtetésének (Rotterdam és Prága között 1994-től működnek). Sokáig a nyerges vontatók rakott pótkocsijait szállították a „zsebes” kocsikból álló RoLa szerelvények, majd a konténerszállító ingavonatok kerültek előtérbe.

Az európai uniós tagság elnyerése 2004-ben (majd a 2007. évi schengeni egyezmény) kedvező feltételeket teremtett Csehország, Szlovákia és Magyarország számára a nyugat-európai országokkal, illetve azok kikötőin keresztül

történő kereskedelemhez. Centrális földrajzi fekvését kihasználva Csehország nemzetközi logisztikai szerepe felértékelődött azzal, hogy *Középső-Európa disztribúciós* (teheráru gyűjtő és elosztó) *központjává vált.*

4.3. A verseny állása korunkban

Több mutató is kínálkozik az egyes kikötők versengés során elért eredményének mérésére, mint pl.

- a forgalom növekedésének üteme,
- a kikötőállományon belüli sorrendbeli pozícióváltozás,
 - a forgalom (tonnában, konténerek esetében TEU egységben megadott) mérete,
 - a járatválaszték, a hajójáratok száma, kategóriája és viszonylatai,
 - az üzemeltetés, szolgáltatások színvonalmutatói/hatékonyság/megbízhatóság és
 - a nettó nyereség forgalomra vetített összege alapján.

Az utóbbiak alapján történik a nemzetközi szakmai szervezetek részéről a szolgáltatás minőség alapú értékelése, ami után ítélik oda „az év kikötője” és egyéb kitüntető címeiket.

Közlekedésföldrajzi megközelítéssel e helyen kizárólag arra a kérdésre keressük a választ, hogy a *vizsgált kikötők a forgalmukkal a mögöttes kontinentális térségekben milyen intenzitással voltak képesek vonzást gyakorolni az adott szárazföldi közlekedési hálózattal, megfelelő marketingtevékenységgel és szervezőkészséggel.*

4.3.1. A vizsgált kikötők középső-európai piacokból való részesedésének megállapítási módjai

Ideális esetben az egyes kikötőkben jelenlevő számos szállítócég teljes adatbázisának birtokában pontosan ki lehet számítani a mögöttes térségek egyes pontjaira (településekre/állomásokra) érkező és onnan indított szállítmányok mennyiségét és összetételét, ki lehet rajzolni a vonzáskörzetek intenzitási zónáinak határát, valamint a vonzáskörzetek közötti átfedések is pontosan dokumentálhatók és ábrázolhatók térképvázlatokon. Miután erre

nincs módunk (kikötőnként akár 12–35 cég is foglalkozik vasúti, közúti és belvízi szállítással), egyszerűsített módszerekre kényszerülve igyekszünk a valóságot megközelítő reális helyzetképet adni.

Kétféle szempont alapján vizsgálhatók a kikötői vonzaskörzetek arányai:

- hány százalékuk jut az adott kikötő teljes hinterland forgalmából az egyes országokra/térségekre/régiókra, vagy
- egy adott középső-európai ország teljes kikötői forgalmából hány százalékkal részesednek az egyes kikötők.

Az első változathoz alapadatok értelemszerűen maguktól a kikötői szereplőktől (üzemeltető igazgatóságok, szállító/logisztikai társaságok) várhatók, míg a második változat tekintetében elvileg az egyes nemzeti statisztikai hivatalok, illetve az országban tevékenykedő szállító cégek kell legyenek az illetékesek. [18] cikke azt bizonyítja, hogy a brémai ISL intézet is gazdája lehet a második szerkezethez szükséges adatoknak. Ezekre hivatkozva jelentette meg a szerzőpár a következő táblázatot, amely Középső-Európa országai teljes tengeri kereskedelmi forgalmának az északi-tengeri és észak-adriai kikötők szerinti megoszlását tartalmazza (2. táblázat).

4.3.2. A teljes (valamennyi rakományra vonatkozó) tengeri kereskedelem kikötőkre irányultsága Középső-Európa országában (2007-ben)

Az előzőekben hivatkozott forrás (és más kiégészítésre alkalmas adatok) alapján az alábbiak szerint alakultak a kikötőkre irányultság jellemzői századunk első évtizedeiben:

Csehország számára a hagyományoknak megfelelően továbbra is Hamburg és Bréma volt a meghatározó kikötő. Ellenben a 20. sz.-i irányultsághoz képest marginalizálódtak az adriai kikötők, miközben az Odera közlekedési (döntően már vasúti-közúti) folyosó révén a torkolati lengyel kikötők több mint egytizedét képviselték e teljes forgalomnak. Mindemellett *Csehország irányultsága* a vizsgált országok közül a legváltozatosabbnak mutatkozott. A táblázatban szereplőkön kívül a cseh tengeri kereskedelem nem jelentéktelen tételekkel Wilhelmshaven és Seebrügge kikötőjét is igénybe vette.

Szlovákia ugyan a nyolc kikötő közül kettőben nem vett igénybe érdemi mennyiségű szolgáltatást, de a többiekben meglehetősen egyenletesen keltett forgalmat. A nyugati kikötőkre együttesen így is a teljes forgalom mintegy fele jutott, azonban az egyes kikötők közül a lengyel Odera-torkolatiak foglalják el az első helyet. Mindemellett Koper Szlovákia számára ugyanolyan fontos volt mint Rotterdam. Egyéb forrásokból megállapíthatóan Szlovákia számára néhány ezer tonna tömegű áru be- és kirakása Trieszt, Konstanca, Gdansk/Gdynia és Fiume kikötőkben is történt.

Magyarország forgalmának háromnegyede három kikötőben, Hamburgban, Rotterdam-

2. táblázat: Északi-tengeri, keleti-tengeri és észak-adriai kikötők százalékos részesedése Középső-Európa tengeri konténerszállítási piacából 2007-ben

Ország	Hamburg	Rotterdam	Antwerpen	Bréma	Szczecin/ Świnoujście	Gdańsk/ Gdynia	Koper	Trieszt
Lengyelország	4,1	2,5	2,0	0,4	35,0	56,0	–	–
Cseh Köztársaság	54,0	8,0	7,0	14,8	11,2	1,1	0,9	3,0
Szlovák Köztársaság	17,4	22,0	6,4	5,8	26,4	–	22,0	–
Magyarország	28,1	27,0	15,1	5,2	1,0	–	21,0	2,6
Ausztria	13,3	32,9	13,1	1,1	–	–	32,3	7,3
Svájc	4,3	55,4	38,9	1,4	–	–	–	–

Forrás: Merk–Hasse [2]

3. táblázat: A három legnagyobb északi-tengeri kikötő és piacterületük között közlekedő irányvonatok száma 2013-ban

Kikötő	Csehország	Lengyelország	Románia	Szlovákia	Szlovénia	Törökország	Ausztria	Olaszország	Spanyolország	Franciaország	Magyarország
Rotterdam	31	57	6	11	13	–	–	–	–	–	–
Antwerpen	–	–	4	–	–	3	4	35	13	8	–
Hamburg	94	30	–	–	–	–	41	–	–	–	10

Forrás: Slobbe [3] adataiból számította és összeállította a szerző.

ban és Koperben összpontosult, de Fiumével is rendszeres volt a kapcsolatunk, míg kevésbé rendszeres Konstancával, továbbá a kisebb német és belga kikötőkkel.

Ausztria irányultsága annyiban hasonlított a magyarországihoz, hogy Hamburg, Rotterdam és Koper ugyancsak a teljes forgalom bő háromnegyedét kezelte, ám Hamburg aránya már csak Antwerpenhez hasonlított. (Rotterdam osztrák forgalmát kb. 3–5%-os arányban a Duna–Majna–Rajna vízi út is táplálta.) 2007-tel (2. táblázat) szemben 2013-ban Ausztria tengeri kereskedelmének egyharmadát már Koper közvetítette, *Konstanca* pedig a *Hamburgnak megfelelő jelentőségre tett szert*. (Túlnyomóan a Linz melletti kohászatnak és erőműveknek tranzitált ukrán szénszállítmányoknak köszönhetően [20].)

Svájc kikötőválasztása többször változott. Az 1882-ben megnyitott Gotthard-vasút révén Genova vonzereje egykor erősen érvényesült a főként trópusokról származó termékek behozatalában, valamint a sajt- és gépexportban. Azonban az olaszországi tranzitot sújtó illetékek és a liguriai kikötő időnkénti megbízhatatlansága, a gyakori sztrájkok miatt már a két világháború között megkezdődött az orientációváltás észak felé. Még a századunk első évtizedében is az Alpok-ország a Rajna-korridoroknak köszönhetően a legerősebben Rotterdamhoz kötődött. A másik megakikötővel, Antwerpenrel együtt a teljes forgalom 94%-a mozgott a Rajna/Maas–Schelde-torkolat és Svájc között. Viszont a 2010-es években a nagy multinacionális társaságok (Nestle, Maersk stb.) marketingpolitikájukban egyre jobban igazodva a Kelet-Ázsia–Európa „új tengeri se-

lyemút” kihívásainak, Genova és még inkább a kevésbé zsúfolt La Spezia kikötő felé fordultak. Oly mértékben, hogy 2017-ben a liguriai kikötők már 35%-os részesedést értek el Svájc tengeri kereskedelméből. A vasút s az autópálya mellett a Rajna szerepe még mindig tekintélyes. (Bázel folyami végkikötőben annyi árut kezelnek mint amekkora nemzetközi forgalmat produkál Budapest a nemzetközi irányvonatokkal). Svájc irányultságváltási folyamatát a jövőben erősíthetik az épülőben levő megalagutak: Az alpokbeli Ceneri-bázisalagút, a Genova elérését nagyban elősegítő (az Appennineket legyőző) Terzo Valico, amelyek várhatóan 2022-re elkészülnek [21].

Századunk első évtizedéhez viszonyítva *Középső-Európa más országaiiban az utóbbi időben is jelentős orientációváltás következett be*. Európa legnagyobb tengergazdasági kutatóintézete, a brémai ISL szerint a vasúti szállítás liberalizálása következtében Rotterdam szerepe a volt szocialista országokban is drasztikus mértékben csökkent. Rotterdam és a német kikötők közötti arány 1:29-re torzult térségünk tengeri konténeres forgalmában [22].

4.3.3. Az irányvonatok közlekedésének intenzitása alapján körvonalazódó kapcsolatok a tengeri kikötőkkel

Néhány (áttekintő táblázatot is tartalmazó) ide vonatkozó tanulmány közül a példa kedvéért csupán az alábbiból vonjuk le a használhatóságukra vonatkozó tanulságot.

Slobbe adatai (3. táblázat) messze nem teljes körűek (ezért megtévesztőek), mert pl. Szlovákiának, Franciaországnak, Olaszországnak,

4. táblázat: Az egyes kikötőrégiók és Középső-Európa országai között hetente közlekedő intermodális vonatok száma a 2010–2015. évek átlagában

Ország	Vonatok száma összesen	Kikötőcsoportok		
		Hamburg és Bréma, %	Rotterdam és Antwerpen, %	Trieszt, Koper és Fiume, %
Cseh Köztársaság	132	77	11	12
Szlovákia	54	22	26	52
Magyarország	60	35	20	45
Ausztria	168	49	18	33
Svájc	66	40	57	3

Forrás: az egyes kikötők honlapjaiból, tanulmányokból és a szolgáltató társaságoktól származó adatokból szerkesztette a szerző.

Spanyolországnak, Svájcnak rendszeresen van konténer-irányvonat összeköttetése Hamburggal (éppen Dunaszerdahelyen működik a hamburgi konténer-irányvonatok középső-európai disztribúciós központja), mint ahogyan Svájcnak, Franciaországnak, Olaszországnak, Magyarországnak, Szlovéniának Rotterdammal, Antwerpennek Svájccal, Lengyelországgal, Szlovákiával stb. is.

Miután a különböző intézetek és szakhatóságok adatai nagymértékben különböznek, feldolgoztuk az egyes kikötők honlapjain és más internetes forrásokban fellelt eredeti adatokat visszamenően középtávra, és e bázisból állítottuk össze a 4. táblázatot, amelyből áttekinthető Középső-Európa országainak irányultsága a meghatározó kikötők felé.

Az *irányvonat* azonban csak az egyik *szállítási mód* a kikötők és a piacterületük között, mivel közúton (Rotterdam és Antwerpen esetében pedig belvízi úton) történik a szállítás nagy része. A *folyóvízi hajózásnak egyedül Svájcban van jelentősége* a tengeri kikötőkkel való kapcsolattartásban, mert még Csehország esetében is jelentéktelen. A tehergépjárműves szállítás arányai alapján az északi-tengeri kikötők felé irányultság valamivel gyengébb a Cseh Köztársaságban és főként Szlovákiában, mint amilyen arányokat a 4. táblázat tükröz.

Az *egyes kikötők vonzásterületéről* (hinterlandjáról) a 19. sz. végétől számos publikációhoz tartozó ábra készült. A közöttük levő (nem

elhanyagolható mértékű) különbségek részben az adatforrásbeli sokféle változatra, részben pedig arra vezethetők vissza, hogy csupán impressziókra, becslésekre hagyatkoztak a szerkesztők. A forgalmi arányok és vonzásterületi szállítási igények folyamatos változása ellenére az 1990-es évekig viszonylag stabilnak bizonyultak a hinterlandok magterületei és az egymáshoz közeli kikötők vonzása *közös piacterületeket* jelentített meg. *A részleges átfedések a hinterlandok között a folyamatos verseny velejárói voltak.*

4.4. Kína lehetséges hatása a jövőben az észak-adriai kikötők forgalmára

Európa tengerentúli kereskedelmében az 1990-es évek dereka óta növekszik erőteljesebben a Távol-Kelet részvétele, mégpedig elsősorban a kínai áruexport többszöröződése következtében. Az „Egy út – egy övezet” elnevezésű kínai expanziós program fő eszköze az „új tengeri selyemút”. (A Közép-Ázsián keresztül vezetõ szárazföldi vasúti társához képest összehasonlíthatatlanul nagyobb szállítóképességet tesztesté meg.) A Szuzei-csatorna bővítése lehetővé tette a Post Panamax méretű 12 000 TEU kapacitású konténerhajók használatát, amelyek a 2000-es évek elejére jellemző 6000 TEU nagyságúakhoz képest 16–19%-kal kisebb fajlagos költséggel közlekednek. Számukra a Földközi-tenger keleti medencéjében átrakóhelyként, többségi tulajdonosként vagy koncessziós üzemeltetésű szerződésekkel Pireusz és Málta/Marsaxlokk kikötőben rendezkedtek

be kínai hajózási társaságok (a legtöbb esetben a COSCO), ahonnan a kis (feeder) hajókkal elérik az észak-adriai kikötőket is. Ugyanakkor *Kína a Pireuszról a Balkánon keresztül a Kárpát-medencébe vezető (részben a meglévő pálya teljes átépítésével, részben új nyomvonalra helyezett pályaépítéssel) olyan nagy teljesítményű szállítási folyosót kíván létrehozni, amely a közép-európai piacokra behatolás infrastruktúrális eszköze lesz. A kínai logisztikai koncepció az adriai-tengeri kikötőknek jobbára feeder járatok végállomás szerepet szán. E konstrukcióról már államközi szerződések is születtek (legutoljára Horvátországgal) [24].*

Felmerülhet azonban a kérdés, hogy a *Pireusz–Belgrád–Budapest vasút üzembe helyezése után jut-e elegendő távol-keleti viszonylatú áru az Isztria közeli kikötőkhöz a továbbnövekedésükhöz. Legkevésbé Triesztnak van félnivalója, mivel forgalmának erős kétharmada a tartályhajókban érkező kőolaj, amelynek mennyisége az ellátott térség energiatakarékos programjai ellenére sem változik lényegesen, ezen felül a hegyvidéki hinterland vasutak fejlesztése, valamint a nem távol-keleti konténerforgalom is hozzájárulhatnak a mérsékelt ütemű továbbfejlesztéséhez. Még akkor is, ha elapad a Távol-Kelet által keltett mai (nem túl jelentős) forgalma.*

Fiume helyzete várhatóan nem sokat változhat, mivel a hinterlandja felé a vasúti szállítás feltételei érdemileg továbbra is igen kedvezőtlenné maradnak. A Kárpát-medencébe vezető egyetlen fővonala hegyvidéki szakaszának évtizedek óta tervezett (jórészt új nyomvonalon történő) teljes rekonstrukciójára a riasztó költségek miatt továbbra sincs kilátás. Kevés a valószínűsége annak, hogy Kína saját forrásból vállalkozik a kivitelezésre.

Lehet, hogy Koper egyelőre töretlen fejlődését fogja vissza leginkább az új helyzet. Ma mindössze az erős lejtőket rossz nyomvonalvezetéssel legyőző 30 km hosszú Koper–Divača szakasz képez szűk keresztmetszetet. Teljes átépítéséhez Kína olyan megfontolásból jöhetne szóba, ha a Koper–Ljubljana–Muraszombat–Budapest (esetleg Szombathely–Mosonmagyaróvár–Pozsony) irányú vasútra szerezne

koncessziót a Pireusz–Belgrád–Budapest vonaltól félreeső nyugati régiók eléréséhez [25].

Aligha csökken az Ázsiából tengeren érkező árudömping (és a súlyban kb. egyharmad/egynegyed annyi ellenkező irányban áramló áru) tömege. Kína részben a belső fogyasztás növekedése és exportszerkezetének változása miatt, ha kisebb árutömeget küld is Európába, a különbséget sokszorosan ellensúlyozza India, Pakisztán, Banglades, Vietnám mind intenzívebb bekapcsolása az európai kereskedelembe. Számukra alig lehet megoldás újabb korridorok nyitása. Pl. a Bar–Belgrád vagy a Ploče–Szarajevó–Vinkovci–Eszék–Magyarország irányú, a TEN-T Vc korridorjához tartozó vasút költséges átépítése. Az új szereplők feltehetően a meglévő vonalakat használhatják – a kínai versenytársakkal való megegyezéstől függően.

Kevésbé engedékenyek az északi-tengeri kikötőkomplexumok a kínai „nyomulással” szemben. Hatalmas kínai (és egyéb ázsiai) forgalmukból (Hamburgban már 40% feletti) a hasznot a kikötők maguknak akarják lefőlözni. Egyes részlegeik/termináljaik meghatározott időre történő koncesszióba adása távol-keleti üzelmeltetők számára ugyan lehetséges (már ma is van rá néhány példa), de a kulcstevékenységek (mint pl. a transhipment kiszter) továbbra is az európaiak kezén maradnak. Nyugat-európai (egyben a messze legnagyobb igényű) piacterületüket a mediterrán partokról induló kínai behatolás aligha veszélyeztetheti, de kemény küzdelemre van kilátás a középső-európai jelenlegi pozíciójuk megtartásához, különösen a Kárpát-medencében és bizonyos mértékig Csehországban, Ausztriában.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

Európa tenger nélküli térségei kikötőkhöz való viszonyának történelmi változását a mindenkor geopolitikai helyzeten kívül nagymértékben befolyásolta a gazdasági érdek. A Habsburg Monarchia legfejlettebb (cseh) tartományai a földrajzi helyett a logisztikai távolságot preferálva a kormány ellenintézkedéseivel dacolva hátat fordítottak Triesztnak, és a németországi kikötőkön (elsősorban Hamburgon) keresztül kereskedtek még Ázsiával is.

E hagyomány a nagypolitika által engedélyezett keretek között a Monarchia utódállamaiban időben változó szinten tovább élt. Az európai uniós tagság és a konténerizáció tette igazán erőssé az északi kikötők vonzerejét Európa közepén. Az utóbbi évtizedekben azonban az Ázsia-Európa tengeri útvonalon áramló áruk tömege felértékelte Koper és a liguriai kikötők jelentőségét Középső-Európában. A további kínai beruházások allokálásának függvényében erősödő verseny várható a két kikötőrégió között. Dél-Európa néhány kikötője a kínai áruk szétosztásából megtöbbszörözte forgalmát, megkezdődött az északi kikötők részarányának lassú csökkenése. E folyamatot módosíthatja a klímaváltozás következtében várható forgalom a Jeges-tengeren a Távol-Kelet és Észak-Európa/Északi-tenger között.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Neumann-Spallart, Franz Xaver (1882): Österreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest, Maier, Stuttgart, 114 p.
- [] Büchelen, Carl (1880): Das Verkehrsgebiet von Triest, sowie von Genua, Venedig und Fiume, im Vergleiche mit seinen Umgestaltungen durch die Predil- und Tauern Linie. Sien, Klude.
- [3] Schulz-Kiesow, Paul (1950): Die Seehafenpolitik Österreich-Ungarns. – http://www.z-f-v.de/fileadmin/archiv/hefte---1950_1_2_3_4/1950-3/ZfV_1950_Heft_3_Schulz-Kiesow-Die_Seehafenpolitik_oesterreich-Ungarns.pdf
- [4] Skřivan, Aleš Sr. – Skřivan, Aleš Jr. (2014): Die Stellung des Hafens Triest und die Bedeutung des Österreichischen Lloyd für den Transport aus der Habsburgermonarchie nach Übersee. *West Bohemian Historical Review*, 2. 77–92. p.
- [5] Heiderich, Franz (1912): Triest und die Tauernbahn. Berlin, E. S. Mittler und Sohn.
- [6] Tuch, G. (1982): Sonderstellung und Zollanschluss Hamburgs. In: *Schmollers Jahrbuch* 1. 215 p.
- [7] Erdősi Ferenc (2018): Az észak-adriai kikötők közötti verseny a 19. századtól. Pécs, MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete. Kézirat, 76 p.
- [8] Janac, Jira (2012): *European Coasts of Bohemia: Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century*. Amsterdam, Amsterdam University Press.
- [9] Oetjen, Hermann (1931): *Die Hafenkonzurrenz Hamburg-Triest*. Hamburg, Stolz Verlag.
- [10] Schulz-Kiesow, Paul (1950): i. m.
- [11] Escher, Alfred (1917): *Triest und seine Aufgaben im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft*. Wien.
- [12] Androvic, Johann (1918). *Triest in seiner See- und Handelsentwicklung*. Trieste, Goldovanni.
- [13] Haustein, Werner (1953): *Das internationale öffentliche Eisenbahnrecht*. Frankfurt a.M. Heidrich Franz, *Die Wirtschaftskräfte Deutschösterreichs*, Wien.
- [14] *Tschechisches Gebiet im Hamburg Hafen* (2014) – <https://sabstern.wordpress.com/.../ein-stuck-tschechien-in-hamburg/>
- [15] Jakubec, Ivan (2001): *Eisenbahn und Elbeschiffahrt in Mitteleuropa 1918–1938: die Neuordnung der verkehrspolitischen Beziehungen zwischen der Tschechoslowakei, dem Deutschen Reich und Österreich in der Zwischenkriegszeit*. – Franz Steiner Verlag, Stuttgart.
- [16] Erdősi Ferenc (2000): Kelet-Európa országainak vízi közlekedése. Pécs, MTA Regionális Kutatások Köz-pontja.
- [17] Erdősi Ferenc (1995): *Ágazati és regionális kommunikációföldrajz. II. A tengeri közlekedés földrajza*. Pécs: Janus Pannonius Tudományegyetem Természettudományi Kar Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszéke, 174 p.
- [18] Merk, Olaf – Hesse, Markus (2012): *The Competitiveness of Global Port-Cities: The case of Hamburg*. – OECD Regional Development Working Papers, 6. <http://dx.doi.org/10.1787/5k97g3hm1gvk-en>
- [19] Merk, Olaf – Hesse, Markus (2012): i. m.
- [20] *Danube-Black Sea cooperation*. – VERRACON, 2015. – http://www.casati.at/regional_verkehrsentwicklung_db-region/Anhang_E_Danube_Black_Sea_Cooperation_Baseline_Study_final.pdf
- [21] Schneeberger, Paul (2017): *Genua entdeckt die Schweiz*. – *Neue Zürcher Zeitung*, December 12.

- [22] Market share of the Port of Hamburg and modal split by hinterland region in 2010. ISL 2011.
- [23] Slobbe, Michelle (2015): Port cooperation for improving the hinterland accessibility to Central- and Eastern Europe. – Erasmus University Rotterdam – Port of Rotterdam.
- [24] The Port of Piraeus – Opportunity for Railways in South East Europe? <https://www.globalrailwayreview.com/article/29672/port-piraeus-railways-south-east-europe/>
- [25] Erdősi Ferenc (1995): i. m.



Constant and Changing Factors in the Selection of Seaports of the Terrestrial Countries of Central Europe

The historical change in the attitude of Europe's non-maritime regions to ports, in addition to the current geopolitical situation, was largely influenced by economic interests. The most advanced (Czech) provinces of the Habsburg Monarchy preferring logistic distance instead of geographical, going against the government's countermeasures, turned their backs to Trieste and were trading through German ports (mainly Hamburg) even with Asia. This tradition went on in the Monarchy's successor states at varying levels in different time periods within the limits allowed by the State's Policy. It was EU membership and containerization that have made the attraction of the northern ports of the central part of Europe really strong. Over the last decades, however, the mass flow of Asian-European goods transported on sea has increased the importance of Koper and the ports of Liguria in Central Europe. As a result of the allocation of further Chinese investments, the competition between the two port regions is expected to increase. Some ports in southern Europe have multiplied their traffic from the distribution of Chinese goods, and a slow decline started in the northern ports.



Konstante und wechselnde Faktoren bei der Auswahl von Seehäfen der terrestrischen Länder Mitteleuropas

Die historische Veränderung der Einstellung der europäischen Seeverkehrsregionen zu den Häfen war neben der aktuellen geopolitischen Situation weitgehend von wirtschaftlichen Interessen beeinflusst. Die am weitesten fortgeschrittenen (tschechischen) Provinzen der Habsburg-Monarchie, die gegenüber der Gegenmaßnahmen der Regierung die logistische Distanz der geographischen Lage vorgezogen haben, kehrten Triest den Rücken zu und handelten auch mit Asien durch deutsche Häfen (hauptsächlich Hamburg). Diese Tradition setzte sich in den Nachfolgestaaten der Monarchie auf verschiedenen Ebenen zu unterschiedlichen Zeitpunkten innerhalb der von der Politik des Staates vorgesehenen Grenzen fort. Die EU-Mitgliedschaft und die Containerisierung des Transports haben die Anziehungskraft der nördlichen Häfen im zentralen Teil Europas wirklich verstärkt. In den letzten Jahrzehnten hat jedoch der Massenstrom von auf See beförderten asiatisch-europäischen Gütern die Bedeutung von Koper und den Häfen von Ligurien in Mitteleuropa erhöht. Durch die Zuteilung weiterer chinesischer Investitionen wird der Wettbewerb zwischen den beiden Hafenregionen voraussichtlich zunehmen. Einige südeuropäische Häfen haben ihren Verkehr durch die Verteilung chinesischer Güter vervielfacht, und in den nördlichen Häfen wurde ein langsamer Rückgang angefangen.