

**Miklós Gábor<sup>16</sup>**

***A közép-európai kereskedelmi útvonalak és az EU-s tagállamok vámbevételei közötti kapcsolatok***

A dolgozat bemutatja a kereskedelmi utak változását az európai centrum régió és a Távols-Kelet gazdasági motorja között. A fő kérdés, hogy milyen módon lehetséges kombinálni a vasúti és tengeri áru fuvarozást Európában, hogy teljesítse a két centrum terület, Kína/Shanghai és Németország viszonylatban zavartalan ellátását. A vizsgálatban kiemelt szerepet kap a görögországi Pireusz kikötője, amely a kínai nagy áru fuvarozási vállalat, a COSCO érkezésével kapott kiemelt szerepet az Európai Unióban. Milyen egyéb változásokat hozhat ez régiókra, Közép-Európára nézve; ezt vizsgálja a tanulmány.

Kulcsszavak: adminisztrációs költségek, One Belt One Road kezdeményezés, vámok, Rotterdami kikötő, Pireuszi kikötő, Hamburgi kikötő

JEL.: R40

***Relations between the Central-European Trade routes and revenues of EU members***

*This research highlights the shifting of the trade routes and economic geographic process. What kind of impacts are there in EU countries that a significant part of EU-China trade has been moving from vessels to freight trains or to combined, overland-maritime transportation. It has partly taken out the former China – Germany/Hamburg maritime way. This paper is analysing the role of Port of Piraeus in this process as the pretty new but very important port for the Chinese COSCO maritime transportation company and on other hand how does the new structure change the revenues for the members in this situation.*

*Key words: collection cost, One Belt One Road, tariffs, Port of Rotterdam, Port of Piraeus, Port of Hamburg*

*JEL.: R40*

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.6>

**Bevezetés**

A kutatás új megvilágításba helyezi a kereskedelmi útvonalakkal kapcsolatos gazdaságföldrajzi folyamatokat. Milyen hatással lesz az európai uniós tagállamokra az a tény, hogy az EU-Kína közötti kereskedelem egy jelentős része tevődik át vasútra, vagy vasúti-tengerhajózási kombinált fuvarozással váltják ki a korábbi Kína – Rotterdam/Hamburg tengerhajózási útvonalat.

A dolgozat vizsgálja, hogy milyen szerepet vállal ebben az átalakulásban a görögországi Pireusz kikötője, és milyen hatással lesz ez a vámuniót alkotó többi tagállam kereskedelmi bevételeire.

Paul Krugman (1991) amerikai közgazdász által elindított, a gazdaságföldrajz jelentőségét hangsúlyozó és azt a felszínre hozó vita árnyalta a különböző gazdaságföldrajzi megközelítéseket. A vita alapján már nem csak a termelési pontok számítanak a térben, és nem csak ezek határozzák meg a termelési struktúrákat, vagy a centrum-periféria viszonyokat. Fontossá váltak a kereskedelmi útvonalak nyújtotta elosztási és logisztika pontok, valamint a regionális szinten megszervezett és legalább a vámunió szintjén működő kereskedelmi tömbök. A kereskedelmi integrációtól egyre inkább függő, ugyanakkor azt kölcsönösen alakító szállítási útvonalak alapvetően befolyásolják és kikényszerítik a gyors és rugalmas vámkezelést is.

A dolgozatban alkalmazott új nézőpontot alkalmazunk, amely a vámbevételekből az uniós tagállamoknál maradó összegekre épül. Ebből fakadóan vizsgáljuk a gazdasági érdekek

<sup>16</sup> PhD hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem [gabor.miklos2@uni-corvinus.hu](mailto:gabor.miklos2@uni-corvinus.hu)

egymáshoz viszonyított helyzetének változását is. Ma már a kereskedelem nem csak nemzetállamok, hanem a gazdasági értelemben vett szabadkereskedelmi tömbök (jellemzőbben) vagy vámuniók (ritkábban) között zajlik. Ez érinti a vámkezelést, mint ügyintézését is. Bár a vámunió típusú kereskedelmi tömbök esetében az importőrök egy közös kasszába fizetik a vámokat és ezt a folyamatot egyre inkább a központosítás és az automatizmus jellemzi, ugyanakkor a vámbevételek egy részéből származó haszon azoknál az országoknál is jelentkezhet, amelyekeken ugyan csak keresztül halad az adott árumennyiség, de a vámoltatás mechanizmusa őket érinti, terheli. Ezzel olyan plusz bevételre tehetnek szert, amelyért már érdemes konfrontálódni a nemzetközi gazdasági és diplomáciai térben.

A korábbi kereskedelmi elméletek földrajzi adottságai és kapcsolatai – az adott időszak technológiai fejlettségéből kiindulva – nem tették lehetővé, hogy egyszerre több ezer, tízezer TEU<sup>17</sup> mennyiségű árut mozgassanak a fuvarozó cégek, ami által az egyszerre fizetett vámtételek is jelentősen kisebbek voltak. A technológiai fejlődésnek köszönhetően azonban ma már eljutott oda a világkerkedelem, hogy nagyon számít, a vámot hol fizetik be. Ez különösen igaz az európai uniós tagállamok alkotta kereskedelmi tömb esetében, mert akár a tagállamok pénzügyi pozícióját is eldöntheti, hosszú távra rendezheti. Mivel aligha várható, hogy a vámtételek teljesen eltűnjenek a világkereskedelemből<sup>18</sup>, így érdemes ezzel a lehetőséggel kalkulálni a jövőben is.

Éppen ezért a kutatás az adatgyűjtést és feldolgozást is ennek a szolgálatába állítja, vagyis nem számol a vámtételek eltűnésével. Kiindulásként a legfontosabb európai kikötők – Rotterdam<sup>19</sup>, Antwerpen, Hamburg – pozícióját vizsgáljuk meg kereskedelmi és vámbevételi szempontból. A vizsgálni kívánt adottságoknál a tengeri kereskedelemmel és a hátországgal, azaz a belföldi kereskedelmi kapcsolatokkal rendelkező kikötők teljesítményét elemezzük. A tanulmány által vizsgált kikötők természetbeni adottságai, adott időintervallumon értelmezett térbeli és technológiai fejlődése, az egyes árucsoportok mozgatásához, feldolgozásához, és (tovább)szállításához szükséges logisztikai kapacitásai kapnak hangsúlyos szerepet. Jól kutatható a három legforgalmasabb uniós kikötő: a hollandiai Rotterdam, a belgiumi Antwerpen és a németországi Hamburg, amelyek mind a kapacitások, mind a hátországgal meglévő kapcsolatok esetében kiemelkedő jelentőséggel bírnak az EU egészére nézve. Ugyanakkor az elmúlt 10-12 év fejlődését tekintve Hamburg, mint harmadik helyezett pozíciójához felzárkózott a görögországi Pireusz kikötője, és kiemelkedő növekedési, fejlődési pályát tudhat a magáénak a többi nagy kikötő mellett vagy épp ezek kárára. Bár Hamburg visszakapta klasszikus hátországát (a szakirodalom ezt a németes hangzású *hinterland*-nak hívja) a 2004-es nagy EU-s bővítést követően<sup>20</sup>, Pireusz olyan erőteljes fejlődést produkált 2013 óta a teherforgalmat, azon belül is a konténerizációt illetően, amelynek hosszú távú és a kikötőn túli hatásai ma még csak sejthetőek az egész európai egységes piacra nézve. Ebben a Görögországon túlmutató gazdasági, kereskedelmi fejlődésben kiemelt szerepet kap a One Belt One Road (más neveken: Belt and Road Initiative vagy New Silk Road) elnevezésű európai-kínai projekt és ennek a részeként számotartott vasúti szállítási útvonal is.

<sup>17</sup> TEU = Twenty-foot equivalent unit, azaz 20 láb hosszúságú, általában 8 láb szélességű, a nemzetközi fuvarozás által használt konténer típus.

<sup>18</sup> Egyre hosszabb és eredménytelenebb WTO fordulók mind azt sejtetik és vetítik előre, hogy nem a korábbi vámcsökkentésre fókuszáló megállapodások intenzitása és számossága tér vissza a jövőben; a nagy gazdasági és kereskedelmi tömbök közötti vámszabályozás megrekedni látszik a jelenlegi szinten.

<sup>19</sup> Rotterdam és Antwerpen már a XX. század elején is a legfontosabb kikötője volt a korabeli világ gazdaságnak. Ezen belül Antwerpent globális szinten a múlt század a legnagyobb forgalmú kikötőjeként tartotta számon a szakirodalom (Cholnoky, 1936)

<sup>20</sup> Hamburg az Osztrák-Magyar Monarchia a legfontosabb kikötője volt, az Elba folyón való áruszállítás fontos volt Ausztria-Magyarországnak. Annak ellenére igaz ez, hogy Bécs mindent megtett annak érdekében, hogy Trieszt legyen a Monarchia legfőbb kikötője. Ezzel szemben Budapest igyekezett helyzetbe hozni Fiumét. Azonban mindkét adriai kikötő elmaradt a német vetélytárs mögött a hatalmas állami dotációk és a hamburgi árukra kivetett magas vámok ellenére is (Erdösi, 2019, 12-15.o.)

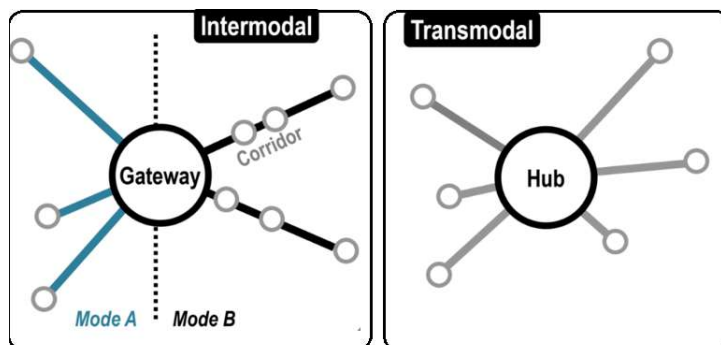
A dinamikus idősorok elemzése szempontjából a belga-flamand Antwerpen kilóg a sorból statikusabb térbeli státusza miatt, azaz földrajzi értelemben a belga kikötőt a legnehezebb továbbfejleszteni. A Schelde-folyó torkolatában való elhelyezkedése akadályozza a további terjeszkedést, így lemaradni látszik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

A legnagyobb európai kikötők elemzését követően a dolgozat bemutat egy újszerű megközelítésen alapuló kalkulációt, amely az adminisztrációs díjként elszámolható vámbevételek 20 százalékos értékén, mint visszatartott tagállami bevételi forráson alapszik, és megvizsgálja az „EU-kapuja” státuszából fakadó előnyöket és hátrányokat. A következtetések az utolsó fejezetben olvashatóak.

Összefoglalva tehát, az itt alkalmazott új nézőpont szerint a gazdaságföldrajzi megközelítésekben eddig kevésbé hangsúlyozott kereskedelmi útvonalak kiemelt szerephez juthatnak a jövőben. Figyelembe véve a globális szinten létrehozott regionális kereskedelmi tömböket, arra számítunk, hogy a megváltozott kereskedelmi útvonalak magukban hordozzák a regionális gazdasági egységeken belüli újrendeződést.

### Gateway és transshipment kikötők

A dolgozat pontos megértése szempontjából fontos már most tisztázni a kétfajta típusú kikötői struktúrát. A „gateway” típusú kikötőket „kapunak” is szokták hívni, mert általában bejáratot jelentenek a háterszág felé, tehát a kikötői áruforgalom nagyobb része a háterszágban irányul (Erdősi, 2021, 110.o.). Szemben ezzel a „transshipment” vagy „hub” típusú kikötőt általában elosztó központoknak fordítjuk, tehát az áruforgalom jelentős hányada ezekből a kikötőkből más kikötőkbe irányul. A szakirodalom különbséget szokott tenni intermodális és transzmodális alapon is. Ennek értelmében a „gateway” kikötőkből az áru különböző módon jut el a célországba, például Hamburgból vagy Rotterdamból gyakran vasúton. A „transshipment” transzmodális tulajdonsága egy módon belüli váltást jelent, aminek gyakori példája a „feeder szolgáltatások”, tehát az áru hajóról hajóra kerül és úgy jut el a célországba. A „gateway” kikötők általában versenyképesebbek, mert itt a háterszági összeköttetés miatt nagyobb a hosszútávú befektetések és fejlesztések gyakorisága. A „transshipment” kikötők kiszolgáltatottabbak lehetnek, mert a hajótársaságok lecserélhetik egy másikra, ha érdekük úgy kívánja. Általánosságban a „gateway” típusú kikötők áruforgalma, különösen a konténerszállítás vonatkozásában nagyobb, mint a „transshipment” központoknál.



1. ábra: Gateway és Hub/transshipment típusú kikötői struktúra

Figure 1: Gateway and Hub/transshipment type port structure

Forrás: Rodrigue, 2020, 68.o.

## Módszertan

Az elemzés reflektál a vámbevételek változásának kalkulációjára, illetve a 20 százalékos visszatartási összegekre<sup>21</sup>. A dolgozat a 2000 és 2019 közötti Eurostat adatokat használja<sup>22</sup>. A TOR (Traditional Own Resources) időszaktól függően 10-25-20 százalékát tudta visszatartani adminisztrációs költség címen az adott uniós tagállam. Megjegyzendő, hogy az Európai Bizottság már 2018-ban a következő uniós költségvetést célzó reformcsomagjában szerepeltette, hogy újra 10 százalékra kellene csökkenteni az ún. *collection cost* százalékos kulcsát. Ezt a javaslatot, amelyet az Európai Bizottság *Budget for the Future* című vitaanyagban javasolt a tagállami döntéshozóknak és az Európai Parlamentnek a 2021-2027-es időszakra vonatkozóan, a tagállamok nem fogadták el (European Commission, 2018, 16.o.).

### 1.táblázat: Vámvisszatartás százalékos kulcsa (1970-2023)

Table 1: Percentage rate of customs retention (1970-2023)

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

Forrás: Eurostat, [https://ec.europa.eu/budget/graphs/revenue\\_expenditure.html](https://ec.europa.eu/budget/graphs/revenue_expenditure.html)

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

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

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

Table 2: GNI-based EU budget ceiling (percentage)

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

\* 2002-ig GNP alapú számítást használt az Európai Bizottság

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

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

<sup>21</sup> Vámbevételből eredő visszatartási összeg: A vámbevétel 20 százalékát megtarthatja az a tagállam, ahol a tényleges vámtévékenység, vámadminisztráció történik egyfajta adminisztratív tevékenység ellentételezésére. A vám 80 százaléka megy a közös, brüsszeli költségvetésbe.

<sup>22</sup> Eurostat: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue_en)

$$\frac{\text{Vámradék}}{\text{GNI-alapú befizetés}} = \text{TOR-növelési érdekhányados}$$

$$\frac{\text{Collection cost}}{\text{GNI-based contributions}} = \text{TOR-Increasing Quotient}$$

**2.ábra: TÉH - TIQ képlet**

Forrás: saját számítás

Ebben benne van az a gazdasági megközelítés, mely szerint a vámbevételek visszatartásának minél nagyobb értéke - tehát a számláló értéke - egyben jelenti a növekvő vámtevékenységet, logisztikai, feldolgozó, és szállítási tevékenységet is. Mint keletkezett érték ez a többlet jelentkezik a hozzáadottérték-hozzájárulás költségében is, vagyis csökkenti a nevezőt, tehát a GNI-alapú hozzájárulást, amely minden esetben kedvezőbb a vámokat kezelő tagállam esetében. Ha tehát a számlálóban lévő visszatartott érték növekszik, akkor a teljes hányados értéke is magasabb lesz.

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

A két hatás egyszerre növeli vagy csökkenti a hányadost. Minél magasabb a számláló értéke, várhatóan annál magasabb a hozzáadottérték-alapú befizetés is, ami csökkenti a tagállami GNI hozzájárulás szükségességét. Vagyis minél magasabb a számláló, annál alacsonyabbnak kell lennie a nevezőnek, ha tudjuk, hogy a hét éves ciklusokra meghatározott rögzített plafon értékkel bír az adott EU-s tagállam.

**Kereskedelmi útvonalak**

Ezt követően vizsgáljuk meg a szállítási útvonalakat. A szállítási, logisztikai láncolat biztosítása érdekében Peking hat fontos elérési útvonalat határozott meg: (OECD, 2018):

1. *Kína – Mongólia – Oroszország Gazdasági Folyosó (China – Mongolia – Russia Economic Corridor)*: elsősorban közlekedési hálózat fejlesztéséről van szó, amelyről a 2014 szeptemberi tádzsikisztáni Dushanbeiben rendezett találkozón döntöttek a részes felek (Tiezzi, 2014). Ez a szállítási folyosó használja a Transzszibériai vasút infrastruktúráját is, tehát már egy meglévő nyomvonalra épül rá. Bár Oroszország továbbra is megmaradt az EU harmadik legfontosabb partnerének, de a kereskedelmi kapcsolatok intenzitása változott, feljött a Távol-Kelet, mint az orosz fél kereskedelmi és logisztikai partnere (Wolffgang, Brovka & Belozarov, 2013). Hozzá kell tenni ugyanakkor, hogy nem ez a leggyorsabb útvonal a kínai tengeri partvidék és a fő fogyasztó, az Európai Unió között. A Transzszibériai vasutat is használva a tranzitszállításnak 11.100 km-t kell megtenni, amihez átlagosan 18-20 napra van szüksége a tehervonatoknak. Ez természetesen még mindig sokkal gyorsabb, mint a világtengereken át húzódó 23.000 km hosszúságú Shanghai – Rotterdam útvonal, amelynek megtételéhez a konténer szállító hajóknak 45-60 napra van szükségük (Gussarova, Aminjonov & Khon, 2017).
2. *Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó (New Eurasia Land Bridge Economic Corridor)*<sup>23</sup>: leegyszerűsítve ez a Kína – Európai Unió közötti vasúti összeköttetés, amely élvez a vámuniós gazdasági tömbök nyújtotta gyors, vámmentes és így megállás nélküli vasúti áru fuvarozás előnyeit kisebb közép-ázsiai országokon keresztül. Kínai oldalon az

<sup>23</sup> Európai szempontból ez az egyik korridor, amelynek komoly szerepe várható a jövőbeni uniós politikák alakulásában.

induló, berakodó vagy tranzit állomások között található Csungking<sup>24</sup> (Chóngqìng); valamint Yiwu (Yīwū) vasútállomása, amely Shanghai egyik vasúti terminálja, s ahonnan már Madridba is közlekedett iránytehervonat 9.977 km-es utat megtéve. A leggyakoribb a Kína – Németország (Duisburg) iránytehervonatok közlekedése, amelyek a 2012-2014 közötti időszakban évente mintegy 20.000 TEU kapacitással közlekedtek. Fontos kiemelni, hogy ma már mindkét irányban megrakott vonatok közlekednek, és az utat 10 nap alatt teszik meg. (Smith, 2022).

A rotterdami kikötőbe tartó első konténer vonat 2015-ben érkezett meg. A hajóknak a Csungking/Shanghai – Rotterdam útvonal megtételéhez 60 napra van szükségük. 2015-ben tehervonattal ez 14 napra csökkent (Lechmacher, 2015).

Vagy egy másik példa: Zhejiang tartomány (Shanghai szomszédságában) és London-Barking közötti távot 18 nap alatt tette meg a tehervonat, ezzel felére csökkentette a korábbi vasúti áru fuvarozási menetidőt (Lau, Ling, Rathbone, Wijeratne, Yau & Wong, 2017). De érkezik ezen stratégia mentén tehervonat Kínából Lettországra, Franciaországra, Németországra és Csehországra is. A szerző meglátása, hogy a későbbiekben lesz jelentősége annak, hogy majdnem minden esetben Lengyelország az első olyan tagállam, ahol a szállítmány az európai vámunió területére ér. Ennek az „övnék” az előnyei:

- a. Meglévő és viszonylag jó állapotban lévő infrastruktúrára épít; elég csak a kazahsztáni kereskedelmi folyosóra gondolni.
- b. A vasút gyorsabb eljutást tesz lehetővé, mint a hajó.
- c. Ráadásul a szárazföldi útvonal 40 százalékkal rövidebb útvonalat is jelent. Ennek következtében a szállítmány akár harmadával is kevesebb idő alatt tud a célállomáson lenni.

Egyetlen komoly hátránya, hogy a vasúti szállítás szignifikánsan költségesebb, mint a hajózás, ezért a nagy tömegű áruk fuvarozása továbbra is tengeren keresztül fog történni (Engelberth – Sági, 2017).

A fenti a) pont is leszögezi, hogy e folyosó infrastruktúra szempontjából jó elhelyezkedésű, mivel gyakorlatilag 3 önálló gazdasági entitást ölel fel: Kínát, mint önálló gazdasági „tömböt”, az Eurázsiai Vámuniót<sup>25</sup> és az Európai Uniót. Ez a tény már önmagában jelentősen leegyszerűsíti a kereskedelem szempontjából fontos szállítási folyamatot, mivel alapvetően kettő vámhatáron kell csak a vámkezeléssel foglalkozni.

Kína és az Eurázsiai Vámunió 2018 májusában partnerségi megállapodást kötött. Túl az ilyenkor szokásos diplomatikusan megfogalmazásokon és a szép célokon, a partnerségi megállapodásnak volt egy kiemelten kezelt része: minimálisra csökkenteni a technikai akadályokat a kereskedelmi szállításban. Bár a kínai és az európai vasúti hálózat az 1435 mm-es klasszikus nyomtávot használja, az Eurázsiai Vámunió pedig az 1520 mm-es úgynevezett széles nyomtávot, az átrakodás viszonylag gyorsan lezajlik<sup>26</sup> az említett megállapodásnak köszönhetően (Hodgkinson, 2016).

<sup>24</sup> Csungking nem véletlenül lehet mind Budapestnek és Debrecennek, illetve Düsseldorfnak (Duisburg) a testvérvárosa.

<sup>25</sup> Eurázsiai Vámunió vagy Eurázsiai Gazdasági Unió: Oroszország, Kazahsztán, Fehéroroszország, Örményország, Kirgizisztán

<sup>26</sup> A dolgozat fő kérdése szempontjából a legfontosabb működő útvonal a Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó. A Kína – Kazahsztán átrakodási és vámkezelési ponton átlagosan egy szerelvény 42,4 – 59,7 órát várakozik. Ez azt jelenti a gyakorlatban, hogy a nyomtáv eltérés miatt egy tengelycserének le kell zajlania 5-6 perc alatt, hogy a teljes szerelvények esetében tartani lehessen a fenti tartózkodási időt, s ha lehetséges, akkor inkább faragni ebből (Hodgkinson, 2016).

3. *Kína - Közép- és Nyugat-Ázsia Gazdasági Folyosó (China – Central Asia – West Asia Economic Corridor)*<sup>27</sup> (Derudder, Liu & Kunaka, 2018): Hszingcsiang – Ujgur Autonóm Területről indul ki a folyosó. A közép-ázsiai stabilnak mondható „isztán” országokon keresztül haladva éri el ez a szállítási útvonal Teheránt, Irán fővárosát. Idáig létezik és használják a közlekedési folyosót, ami a korábbi 44-45 napos Shanghai – Teherán tengeri-vasúti szállítási útvonalat 14 napra rövidítette le. De ennek a folyosónak is több leágazását, alternatív elképzelését kezeli a szakirodalom:
- Ha sikerül a jövőben elérni a Boszporuszt és Isztambult a vasúti fejlesztéseknek köszönhetően, akkor onnan már könnyen tovább lehet szállítani az árut akár a tervben lévő bulgáriai – romániai – erdélyi/bánsági – magyarországi útvonalon keresztül Duisburgba (IV. európai szállítási korridor), illetve a romániai kiágazás esetén Moszkva irányába.
  - Vagy lehetséges használni a Pireusz/Athén – Belgrád – Budapest vasútvonalat ugyanerre a szállítási célra, amit a fenti a) pont mutat be. Az építkezéseket tekintve ennek van a legnagyobb realitása, mivel jelenleg is zajlik a vajdasági India település– Újvidék vasútvonal teljes körű felújítása (Eszterhai, 2016).
  - Bár ez az útvonal több, politikailag instabil régiót is érint (Szíria, Irak, Ukrajna), mégis zajlik a tervezése, tesztüzeme az egyes, ezeken a régióon keresztül haladó szakaszoknak is. Erre jó példa a 2021. február 22-én bejelentett Fekete-tenger – Balti Folyosó<sup>28</sup>, amelynek két legfontosabb végpontja a lengyelországi Gdansk és az ukrajnai Odessza kikötője. Egyelőre még csak próbaüzem alatt működik a korridor, de fejlesztését illetően biztató jelek már láthatóak (Railfreight, 2021).

Egyes kutatók és gazdasági szakemberek (pl.: dr. Erdősi Ferenc, dr. Eszterhai Viktor, Peter Frankopan, Man Hung Thomas Chan, dr. Péti Márton, François de Soyres, Siobhan Murray, Nadia Rocha és még sokan mások) szerint Új Selyemútnak ezen útvonalak összességét kell nevezni, amely a klasszikus ókori és középkori kereskedelmi útvonalat követi, természetesen már mai technológiai feltételek mellett. Ezért volt kiemelt beruházás a 2016 óta használatban lévő türkmén Kamchiq-alagút, amely a maga 19,2 km-es hosszával a legnagyobb műtárgy Közép-Ázsiában. A beruházás része az Angren-Pop vasútvonal fejlesztésének, amely 1,9 milliárd USD költségvetés mellett épült meg, és többek között az Export-Import Bank of China finanszírozta, de megtaláljuk a finanszírozók között a Világbankot is (World Bank, 2021a). A szakasz legnehezebb részeit a China Railway Tunnel Group építette.

Peking számára kiemelten kezelt külpolitikai előrelépés is történt az Új Selyemút útvonalnak az előkészítésében, fejlesztésében. Megalakult a „16+1 Együttműködés” másnéven *Cooperation between China and Central and Eastern European Countries (China-CEEC)*, amely keretében találkozókat rendeznek évente, és amelynek az a kimondott célja, hogy erősítse Kína jelenlétét a közép-európai, a balkáni és a balti régióban. Részes államok: Albánia, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Csehország, Észak-Macedónia, Észtország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia Magyarország, Montenegró, Románia, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia és természetesen Kína (Richet, 2018).

<sup>27</sup> Ez a másik olyan korridor, amelynek vagy a fent leírt módon, vagy annak kisebb mértékben módosított változata alapjaiban tudja megváltoztatni az EU nemzetközi kereskedelmi útvonalait és az útvonal mentén fekvő országok gazdasági hasznát.

<sup>28</sup> <https://www.portgdansk.pl/en/events/port-of-gdansk-strikes-new-black-sea-to-the-baltic-trade-route-deal-with-ukraine/> (letöltve: 2023.10.19)



Forrás: Péti, 2017, 16.

**New (New) Eurasia Land Bridge Economic Corridor [(N)ELBEC]**  
**China-Central Asia-West Asia Economic Corridor [CCAWEAC]**  
**New Maritime Silk Road**

4. *A Kína - Pakisztán Gazdasági Folyosó (China – Pakistan Economic Corridor)* önmagában kiemelt helyet foglal el az Új Selyemút stratégiáján belül. Fő pillére a pakisztáni kikötőváros, az alig 140.000 lakosú Gwadar, amelynek közvetlen összeköttetése van Pakisztánon keresztül az észak-nyugat kínai tartományokkal. Pekingi szempontból kiemelt jelentőségű az útvonal, mert a térség másik nagy államát, Indiát, és a jelenkori kalózkodás kedvelt területét, a Malakka-szorost elkerülve tud Kína szállítani. Jelenleg Szingapúrt megkerülve a Maláj-félsziget és Szumátra szigetei felé hajózva lehetséges kijutni a Bengáli-öbölbe és az Indiai-óceánra. Ezt váltja ki ez a folyosó.  
 A Pakisztánon áthúzódó folyosónak kettős célja van:
  - a. Kenya és fővárosa Nairobi innen érhető el a legkönnyebben és legbiztonságosabban, ami a nyersanyagforrások biztosítása miatt fontos Pekingnek.
  - b. A tengeri út másik ága az Ádeni-öbölnél északra fordul és Dzsibuti, Jemen között hajózva kiér a Vörös-tengerre és a Szezei-csatornába. A hajók Port Saidnál érik el a Földközi-tengert a NAPA városokat (North Adriatic Ports Association), vagy a ma már legfontosabb mediterrán kikötővé fejlesztett görögországi Pireusz irányába folytatják útjukat.
5. *Bangladesh – Kína – India – Mianmar (Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor)*: az indiai szubkontinens kisebb országai és maga India hasonló céllal venne részt az OBOR projektben, vagyis a Dél-kínai-tenger elkerülése a szállítási útvonalak szempontjából kedvező, mert így a bizonytalan vizeket, a távol-keleti kalózkodás epicentrumát, Szumátrát lehet ezzel is elkerülni.
6. *Kína – Indokínai-félsziget Gazdasági Folyosó (China – Indochina Peninsula Economic Corridor)*: ennek a kapcsolatnak a lényege, hogy a kisebb államok Kína délkeleti szomszédságában biztosítsák a gazdasági háttérrel Peking, Shanghai, Hong-kong számára.

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

A dolgozat nem kíván teljes körű elemzést adni az OBOR-ral kapcsolatban, nem kíván minden alstratégiájára kitérni, mert elsősorban az Európába irányuló kereskedelmi útvonalakat vizsgálja.

Ezért a továbbiakban az 1., 2. és 3. útvonallal fogunk foglalkozni, annak is a fogadó, tehát a végpont szerinti európai ország gazdasági hasznát fogjuk vizsgálni. Ebben a viszonylatban sikerült ugyanis a legnagyobb kereskedelmi, szállítási növekedést elérni az OBOR megszületése óta (World Bank Group, 2019). 2012 előtt a szárazföldi, transzkontinentális szállítási mód Európa és a Távol-Kelet között nem játszott szerepet, a maga alig 1 százalékos részesedése nagyon elenyésző volt. Ugyanakkor 2012-2017 között megsokszorozódott ez az érték, 2017-re már 408.000 TEU (Pepe, 2019) mennyiségű árut szállítottak az OBOR valamelyik szárazföldi ágán. Hogy jól lehessen érzékelteni a növekedést, a következő számokat mindenképpen érdemes megemlíteni 2012-2017 közötti időszakra vonatkozóan:

- 13.600 százalékos volt a szállított TEU mennyiség növekedése
- 4-7 százalékat adta 2017-re a szárazföldi, transzkontinentális szállítás a két térség között a teljes szállítás arányában
- 22 – 45 milliárd dolláros üzletággá nőtte ki magát az OBOR szárazföldi ága (Pepe, 2019).

Érhető, hogy nagyon is komoly érdeklődés és érdek mutatkozik az érintett országok részéről, beleértve az EU vezető gazdasági hatalmát, Németországot is az OBOR beruházásokkal és későbbi üzemeltetéssel kapcsolatban.

### **Adminisztrációs bevételek (Collectoin cost)**

#### ***Vámbevételek a tagállamok számára***

A dolgozat központi kutatási témája az úgynevezett „beszedési vagy adminisztrációs költség” (*collection cost*) értékének változása. A Tanács (EU, Euratom) 2020/2053 Határozata<sup>29</sup>) bekezdése foglalkozik ezzel a bevétel típussal (2020. december 14-e), de már korábban a No. 609/2014/EU<sup>30</sup> rendelete (2014. május 26.) is említette a 20 százalékos „beszedési költséget”. Ez 2001. február 28-a előtt 10 százalék volt, míg 2001. március 1 és 2014. február 28-a között 25 százalékos kulcsot használtak a kalkulációra. Ez 2020. december 14-e után újra 25 százalékos értékre ugrott, ami 2021-2027-es költségvetési időszakban marad is mint bevételi forrás a tagállamok számára (Tanács 2020/2053 határozata). A tagállami költségvetést gyarapító bevételi lehetőség azon országoknak jut, amelyek nagyon jelentős export-import tevékenységet folytattak. Ezek természetesen az észak-nyugati területekre koncentráálódtak, La Havre-tól Hamburgig, de itt sem egyenletes a megoszlás.

A 2004 és azt követő integrációs bővítések döntően átrajzolták a kelet felé is nyitó európai egységes vámövezet kereskedelmi, geopolitikai viszonyait. Elsősorban a kevés fizikai akadály (mint amilyen például az eltérő nyomtáv vagy eltérő feszültségű vasúti elektromos rendszerek) és csak néhány országhatárt érintő útvonal kedvező a kereskedelem szempontjából. Ezért a Távol-Kelet – Európa, azon belül is elsősorban a Kína – Németország közötti kereskedelem lebonyolítására kerestek új alternatív útvonalat. Így jött létre a Kína – Oroszország/Kazahsztán – Fehéroroszország – EU/Lengyelország útvonal, amely esetben az európai egységes vámövezetbe belépő terméket már nem Hollandia, Belgium vagy Németország vámolta el, hanem Lengyelország. Értelemszerűen így a varsói költségvetésbe vándorol az a korábban 25 százalékos, később 20 százalékos bevétel, amely eddig a nyugat-európai országokat gazdagította.

A pénzügyi adatokat az Európai Bizottság hivatalos oldaláról, a „saját bevételek” részletezéséből vettük (EU spending and revenue 2014-2020). A 2000-2019-es időszak vizsgálata a következő országokat érinti:

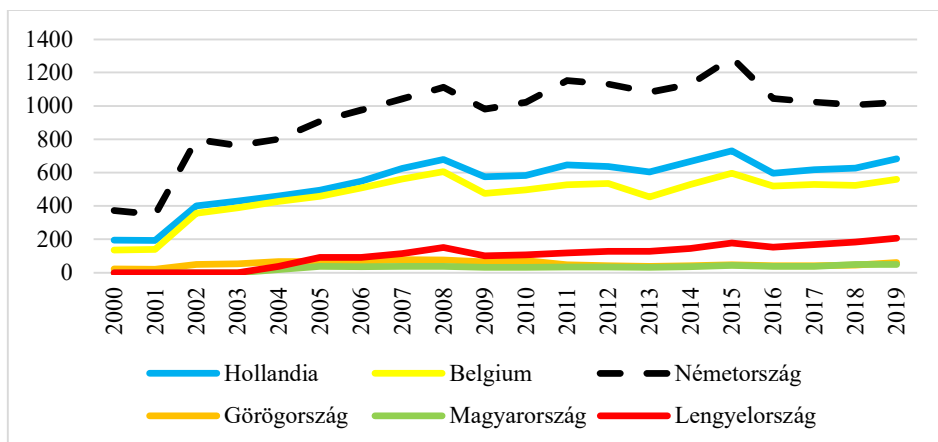
<sup>29</sup> 2020-2053 Határozat az Európai Unió saját forrásainak rendszeréről és a 2014/335/EU, Euratom határozat hatályon kívül helyezéséről

<sup>30</sup> A Tanács 609/2014/EU, Euratom rendelete (2014. május 26.) a tradicionális, a hea- és a GNI-alapú saját források rendelkezésre bocsátásának módszereiről és eljárásáról, valamint a készpénzigények teljesítését célzó intézkedésekről.

- Hollandia: elsősorban Rotterdam miatt, amely a legfontosabb és legnagyobb európai kikötő; másodsorban Amszterdam kikötőjének forgalma miatt. Mind a kettő betölti a *transshipment* és a *gateway* státuszt.
- Belgium: Antwerpen miatt, mint a második legfontosabb, legforgalmasabb európai kikötő, amely elsősorban Észak-Amerikából és Afrikából érkező áruk *gateway* kikötője az EU számára.
- Németország: Hamburg és Bréma a két fő kikötője az országnak, egyben Hamburg a harmadik legfontosabb kikötője Európának. Kiemelt *gateway* pozíciója teszi fontossá Németországot, de egész Közép-Európa számára is.
- Olaszország: Málta alternatívájaként létrehozott dél-olaszországi Gioia Tauro kikötő a konténer átrakodása miatt fontos, ugyanakkor erős *transshipment* jellege miatt a vámbevételek szempontjából nem kiemelt. Még megemlíthető Trieszt is, amely fontos kőolaj feldolgozó kikötői feladatokkal bír, ugyanakkor a dolgozat a konténer szállításra koncentrálna, így Trieszt jelentőségének vizsgálata nem releváns.
- Görögország: a dolgozat kiemelten kezeli Pireusz kikötőjét, mivel a 4. legforgalmasabb konténer kikötővé nőtte ki magát 2019-re az EU-ban. 2010 előtt a 15 legjelentősebb kikötő közül sem fért fel. A klasszikus hinterland elérési útvonalak hiányában egyelőre *transshipment* jellege erős Pireuszban.
- Magyarország: a Belgrád-Újvidék-Szabadka-Budapest vasútvonal teszi fontos pozícióba hazánkat, amely a logisztikai, elosztási feladatokban kíván nagyobb szerepet kapni. Ez magába foglalja a vámeljárást, vámbefizetések tevékenységét is.
- Lengyelország: a 2004-es bővítés után a vámunió egyik legfontosabb keleti kapuja; az északi, OBOR 1-es folyosón érkező áruk belépési pontja lett a lengyel-fehérorosz határállomáson található Małaszewicze konténer átrakodó állomás, amely egyfajta szárazföldi *gateway*-ként funkcionál.
- Szlovákia: sokáig úgy tűnt, hogy egy második „Małaszewicze”-ként jön létre Tiszacsernyő-Ágcsernyő vasúti határállomás a szlovákiai-ukrajnai határon. Mivel Ungvártól Kassáig a széles nyomtávú vasútvonal is üzemel a kassai vaskohászati komplexum miatt, így egészen 2022. május 30-ig esélyes volt, hogy az EU támogatásával Szlovákián át az osztrák fővárosig, Bécsig tartó széles nyomtávú vasúti pálya kapcsolat jön létre. Az osztrák vasúttársaság, az ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) ekkor lépett vissza a Kassa – Bécs széles nyomtávú vasútvonal megvalósításától, és ajánlotta fel megvételre a tulajdoni részesedését a Breitspur Planungsgesellschaft mbH-ban. A jövőbeni, nem a további fejlesztést célzó terület ellenére a vizsgált 2000-2019-es időszakra vonatkozóan fontos elemzési terület az ország (Railfreight, 2022).
- Szlovénia: egyetlen számottevő kikötője Koper. Konténer szállítás és átrakodás jelleggel épült ki egyfajta kiegészítéseként, de alternatívájaként is a kőolajkereskedelemben épülő Triesztnak. Magyarország és egyben alternatív szállítási útvonal szempontjából van jelentősége a vizsgálatban.
- Ausztria: a görög Pireusz – német Duisburg tengely egyik fontos belföldi elosztó állomása. Az ország hatékony vámmutatási eljárása miatt foglalkozik Ausztriával a dolgozat.

#### Egyéb feltételek:

A beszédségi költség a TOR-ként, azaz saját (EU-s) bevételként számon tartott költség 10 százaléka volt 2001. február 28-ig. 2001. március 1 – 2014. február 28-a között 25 százalékos kulcsot használtak a tagállamok, míg 2014. március 1-e után a 20 százalékos rátával kalkuláltak a tagállamok a vámadminisztrációval kapcsolatban (EU spending and revenue 2014-2020).



4.ábra: Visszatartott, adminisztrációs költség (millió EUR) 2000-2019

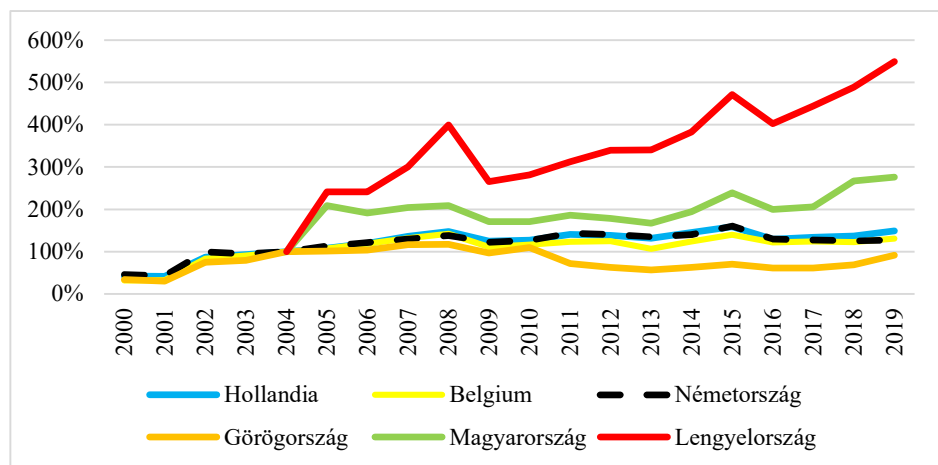
Figure 4: Retained administrative costs (EUR million) 2000-2019

Forrás: Saját szerkesztés

Ahogy a 4. ábrán látható az első három helyen Németország, Hollandia és Belgium végzett, akik a legnagyobb összegeket tudják visszatartani beszédési költségként (azaz collection cost-ként).

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

Érdekes még megvizsgálni azt is, hogy ha a 2004-es nagy bővítési időszakot elemezzük, mint bázis időszakot, akkor ahhoz képest Görögország és Ausztria nem tudta növelni súlyát, ugyanakkor az összes többi vizsgált tagállam meg tudta ezt tenni. Természetesen a közép-európai országok bázis értéke 2004-ben még nagyon alacsony volt, de már nem nulla.



5. ábra: Visszatartott összeg (millió EUR) 2000-2019 között 2004-es bázisértéken

Figure 5: Amount withheld (EUR million) 2000-2019 at 2004 baseline

Forrás: saját számítás

Fontos elemzési szempont lehet, ha minden bevételt a jelenleg alkalmazott 20 százalékos kulccsal vizsgálunk meg 2000-2019 között. Ez egy hipotetikus vizsgálat, mivel az előző időszakokban a már említett 10 százalékos és 25 százalékos adókulcsot is használták,

ugyanakkor jobban árnyalja az egyes európai tagállamok vámbeszedési képességeit. Az ilyen százalékos érték mellett még erőteljesebb közép-európai régió vámkezelési képessége.

### **Vámbevétel elemzés**

A vámbevételeket 2000-tól 2019-ig terjedő időszakra vonatkozóan elemzi a dolgozat. 2000-2001 között – és természetesen 2000 előtti időszakban is – 10 százalékos volt az az érték, amit adminisztrációs költségként visszatartott az az ország, ahol a vámkezelés történt.

2002-2015 között ez a százalékos kulcs 25 százalékra növekedett, míg a 2016 utáni időszakban 20 százalékra mérséklődött<sup>31</sup>. Az elemzésben kétfajta megközelítést alkalmaz a dolgozat:

1. a tényleges százalékos kulccsal kalkulált érték vizsgálatát,
2. és arányosított százalékos kulccsal kalkulált érték vizsgálatát, amely esetben a 20 százalékos, azaz a legutóbbi kulcsot vettük alapul.

Az adatokhoz az Eurostat „Total own resources” forrásadatait használtuk<sup>32</sup>.

2019-ben a három legnagyobb összeget beszedő tagállam sorrendben: Németország (1023 millió EUR), Hollandia (682,3 millió EUR) és Belgium (558,8 millió EUR). Ezen bevételek záloga a legnagyobb európai kikötők voltak: a német Hamburg, a holland kikötő „páros”: Rotterdam – Amszterdam és belga Antwerpen működése kiemelt jelentőségű az elért pénzügyi eredmények szempontjából.

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

Méretéből és jelentőségéből fakadóan a következő ország Lengyelország (206,7 millió EUR). Az adminisztratív költségként visszatartott lengyel összeg közel harmada a holland értéknek, és megközelítőleg ötöde a németországi vámbevételből visszatartott bevételnek.

A magyar költségvetésbe befolyt összeg (50 millió EUR) közel negyede a lengyel bevételnek, amely szinte megegyezik a görög értékkel (59,8 millió EUR), és nem sokkal marad el a cseh vámbevételektől sem (71,7 millió EUR).

Ugyanakkor, ha a 2004-es évre vonatkozó bázisviszonyszámokat nézzük, akkor teljesen más sorrendet kapunk. Az átlagos uniós növekedés 2004-2019-es időszak esetében – nem arányosítva a 10-25-20 százalékos értékekkel – átlagosan 130 százalékos növekedést mutat fel európai uniós szinten összesítve.

Ehhez képest a növekedés a közép-európai országok esetében kimagasló. Lengyelország az első helyezett ebben a versenyben, mivel az adott időszakon belül 550 százalékos javulást ért el. Szlovénia – Kopernek köszönhetően – 480 százalékos növekedéssel a második, de sem Szlovákiának (330 százalék), sem Magyarországnak (276 százalék) nincsen szégyelleni valója, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy e két országnak nincsen tengeri kikötője, amin keresztül a fő import tevékenység realizálódik.

Ugyanezen időszak alatt a visszatartásra vonatkozó bevételek győztesei a vámbevétel alakulásánál a változást már nem tudták így követni a 2004-es bázisidőszak kalkuláció szerint. Különösen érdekes Németország esetében a 128 százalékos csekély növekedés. Hamburg kikötőjét tartják a 2004-es csatlakozást követően az egyik legnagyobb gazdasági nyertesnek, mivel a teljes Elba-folyó termelési, logisztikai régióját, továbbá Lengyelországot, Magyarországot, illetve Szlovákiát „visszakapta”, mint gazdasági-kereskedelmi „háterszágot”, azaz hinterlandot.

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

<sup>31</sup> 2020 után újra 25 százalékra nőtt az értéke, de ezt nem vizsgálja ez a tanulmány.

<sup>32</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue_en)

elmarad a közép-európai értékekhez képest. A sorrend akkor sem változik, ha minden adminisztrációs kulcs egységesen a 20 százalékos értékhez igazodik.

Ennél is érdekesebb azonban, ha megvizsgáljuk, hogy a vámokból származó bevételek Lengyelország, Magyarország és Görögország esetében nominálisan hogyan állíthatóak szembe például a holland bevételecsökkenéssel.

Ehhez a mellékkalkulációhoz a dolgozat figyelembe veszi Dr. Joost Hintjens professzor állítását, mely szerint a második legfontosabb európai szintű kikötő, Antwerpen várhatóan azért nem veszít olyan mértékben súlyából, mint Hollandia - kiemelten is Rotterdam - mert az Antwerpenbe érkező hajóforgalom és konténer kereskedelem elsősorban Afrikával és Amerikával köti össze az EU-t. Ennek a kereskedelmi relációnak így nem versenytársa az OBOR projekt, vagyis az antwerpeni érték nem befolyásolja a megosztott forrásokat az itt vizsgált Rotterdam vs. Közép-Európa és Görögország viszonylatban.

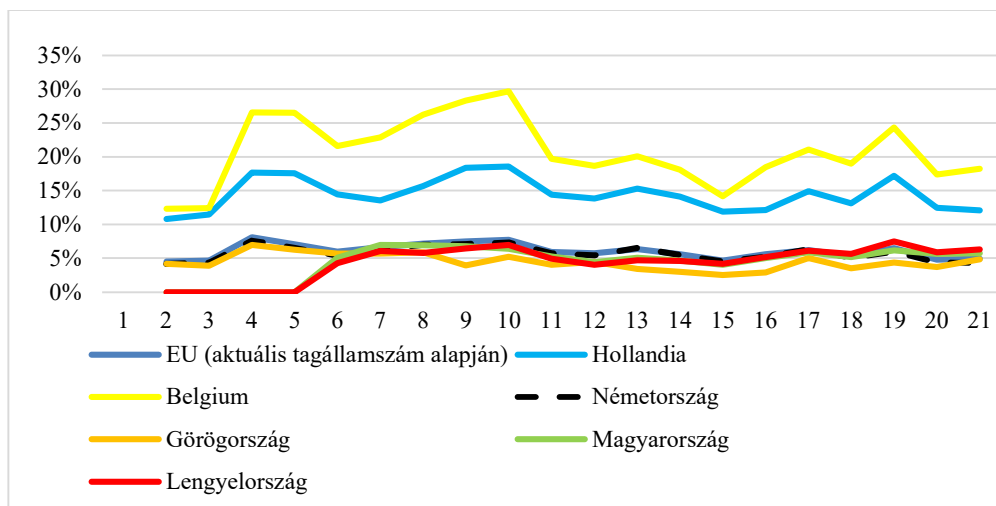
Ahogy a 6. ábrán látható a holland reál érték folyamatosan csökken a lengyel, magyar és görög 20 százalékos vámbevétellel szemben, amely esetben a görög érték a legkisebb, sőt stagnáló, tehát a magyar és lengyel értéknek kell növekednie. Ekkor a módosított/csökkentett holland vámbevételi értéknek a teljes holland értékhez képest stagnálnának vagy egyre kisebbnek kell lennie.

Mivel az OBOR projekt erőteljesen 2013-ban mutatkozott meg először a szárazföldön Lengyelországon át, majd kisebb időbeli késéssel a Balkánon és Magyarországon át a kombinált tengeri-szárazföldi útvonal is megjelent, a kalkulált holland érték egyre kisebb lett.

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

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

1. növekszik a vámbevétele, vagyis a saját vámhatósága által elvégzett vámkezelést követően nagyobb nominális értékű visszatartott bevétele keletkezik a tagállamnak. A nagyobb bevétel természetesen növeli az adott tagállam szerepét kifelé, egy harmadik féllel történő kereskedelmi tevékenységben, illetve befelé is, a *gateway* és integrációs szintű *transshipment* pozíciójában.
2. csökken az adott tagállam GNI-alapú hozzájárulása a közös költségvetéshez, ami egyszerűen annyit jelent, hogy kevesebbet kell az adott tagállamnak befizetnie a brüsszeli költségvetésbe mivel azt kompenzálja a vámbevétel-többlet és a HÉA-alapú bevétel.



6. ábra: Vámmaradék/GNI-alapú hozzájárulás (százalék) 2000-2019

Figure 6: Customs residue/GNI-based contribution (%) 2000-2019

Forrás: Eurostat

Ezek alapján elmondható, hogy ez az arányszám magasabb azon országok esetében, amelyek a gateway pozícióban erősebbek. Mivel a GNI alapú befizetések – bár a legnagyobb tételként szerepelnek a tagállami hozzájárulásban – egyenlemező tételként funkcionálnak az uniós költségvetést illetően, ezért a tagállam érdeke, hogy minél nagyobb mértékben tudjon szerepet vállalni az egyéb befizetések területén.

Ehhez még érdemes hozzávenni a másik fontos tagállami költségvetési hozzájárulást: a hozzáadottérték-adó alapú forrásokat is. A vámbevételekhez hasonló nagyságrendet képvisel az uniós költségvetésben ez a forrás. A legnagyobb kikötőkbe, így Port of Rotterdam és Port of Antwerpen területére koncentrálódik a feldolgozóipar jelentős része, ahol nyersanyagokat, félkész termékeket dolgoznak fel nagy hozzáadott érték mellett.

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

- kevesebb összeget tud megtartani saját maga számára,
- csökken a félkész termékekre vonatkozó feldolgozó tevékenysége,<sup>33</sup>
- egyben növekszik a GNI-bázis alapú befizetése a közös brüsszeli költségvetésbe.

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

- a növekvő visszatartott vámbevétel növekvő nemzeti költségvetési bevételt jelent;
- növekedhet is a feldolgozóipari és logisztikai tevékenység, tehát a vámbevételek mellett a hozzáadottérték alapú adó összege is javulhat ezen tagállamban<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Fontos hangsúlyozni, hogy mivel a görögországi Pireusz kikötőjén, illetve a lengyelországi Malaszewicze határállomáson keresztül elsősorban konténer típusú kereskedelem zajlik, így mint alternatíva, vagy mint kereskedelmi vetélytársa Rotterdamnak és Antwerpennek, ezen típusú kereskedelmi tevékenységnél jelentkezik a nyugati kikötők számára a csökkenő gazdasági tevékenység és csökkenő bevétel problémája. Az ömlesztett áruk és az energiahordozók vizsgálatánál alapvetően nem az OBOR projekt a riválisa ezeknek az országoknak, hanem például Trieszt.

<sup>34</sup> Logisztikai tevékenységről beszélhetünk Szerbia esetében is. Nemcsak Belgrádnál épülnek új vágányok a további kereskedelmi igények kiszolgálására (Belgrád – Marshalling Rendező- és Teherpályaudvar hamarosan 120 vágánnyal fog működni), hanem jelentős gazdasági növekedési ért el a Szerémségben található India település is logisztikai elosztóközpont státuszának köszönhetően. Itt válik ketté a TEN-T

Az uniós szintű és a külső partnerekkel folytatott kereskedelmi tevékenység szempontjából kiemelkedő Rotterdam és Antwerpen kikötőinek mutatója romlott az arányaiban gyorsabban növekvő GNI-alapú uniós költségvetési befizetések miatt, mint a vámviszataratásból fakadó bevételek esetében. Ez a csökkenés elsősorban recessziók idején figyelhető meg, amely a nominális számok és ebből fakadó trendek elemzése esetén mutatja, a csökkenő vámbevétel mellett a rájuk rakódó relatíve nagyobb költségvetési hozzájárulást<sup>35</sup>.

A fentieket összevetve egy erősödő kereskedelmi versenyt várhatunk az Európai Unión belül a tagállamok között annak reményében, hogy a szállítási útvonalak és a hozzájuk kapcsolódó logisztikai, feldolgozó tevékenységből minél nagyobb szerepet tudjanak a saját nemzetgazdaságuk számára kihasítani.

## Irodalomjegyzék

- Cholnoky J. (1936): *A Föld és élete – Világrészek, országok, emberek*. Budapest: Európa, Franklin-Társulat.
- Derudder, B., Liu X., & Kunaka, C. (2018): Connectivity along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, MTI DISCUSSION PAPER NO. 6, World Bank Group, 8-47.
- Engelbert I., & SÁGI J. (2017): Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, céljai. *Külgügyi Szemle*, 16(3). 85-104.
- Erdősi F. (2019): Középső-Európa tengerikikötő-választásának tartós és változó tényezői, *Közlekedéstudományi Szemle*, LXIX. évf. 2. sz. 8-21.
- Erdősi F. (2021): *A globalizálódott tengerhajózás és a világkereskedelem*. Pécs: Közgazdasági és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete.
- Eszterhai V. (2016): Kelet-Közép Európa és Magyarország helye a Selyemúton, Pageo – Geopolitikai Kutatóintézet. Forrás: [http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/24/kelet-kozep-europa-es-magyarorszag-helye-a-selyemuton/#\\_ednref13](http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/24/kelet-kozep-europa-es-magyarorszag-helye-a-selyemuton/#_ednref13) (letöltés ideje: 2023.02.18)
- Európai Unió Tanácsának és az Euratomnak 2020/2053 határozata, 11. cikk (5) bekezdés, Forrás: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020D2053&from=HU>, (letöltés ideje: 2023.10.19.)
- European Commission (2018): EU Budget for the Future, Volume 2, Own Resources, Proposal of the Commission for 2021-2027 multiannual financial framework, Brussels, SWD (2018) 172. 1-100.
- Európai Bizottság (2022): Nemzeti hozzájárulások, Forrás: [https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/revenue/own-resources/national-contributions\\_hu](https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/revenue/own-resources/national-contributions_hu), (letöltés ideje: 2023.09.28)
- Eurostat (2023): EU spending and revenue 2014-2020, Forrás: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/spending-and-revenue_en) (letöltés ideje: 2023.10.15)
- Gussarova, A., Aminjonov, F., & Khon, Y. (2017): The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt – Competition or Convergence? Implications for Central Asia, Friedrich Ebert Stiftung – Central Asian Institute for Strategic Studies. Forrás: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kasachstan/13620.pdf>. (letöltés ideje: 2023. 10. 15.)
- Halmai P. (2018): *Az Európai Unió közös költségvetése*. Budapest: Dialog Campus Kiadó.

hálózat „X.” korridorja: az X/A megy tovább Szévaszentdemeter – Zágráb irányába, míg az X/B. északi ág az Újvidék – Szabadka – Budapest szakaszt fedi le.

<sup>35</sup> Ennek lényege, hogy a gazdasági válságok idején a kereslet várhatóan csökken, aminek következtében a vámbevétel is csökken. Ugyanakkor a kiadási oldalon a tagállami hozzájárulás költsége rögzített 7 évre előre, így arányaiban nagyobb összeget igényel a saját forrásból a hozzájárulás, nem kiptólható olyan mértékben, mint a prosperáló időszakból érkező vám bevételek idején.

- Hodgkinson, P. J. (2016): Development of seamless rail-based intermodal transport services in Northeast and Central Asia, UNESCAP Report. Forrás: [https://www.unescap.org/sites/default/files/Seamless%20Transport%20report\\_Kazakhstan.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/files/Seamless%20Transport%20report_Kazakhstan.pdf) (letöltés ideje: 2023.10.06)
- Krugman, P. (1991): *Geography and Trade*, Leuven, Belgium: Leuven University Press/MIT Press.
- Lechmacher, W. (2015): What can the New Silk Road do for global trade? World Economic Forum and Financial Times, 22nd September 2015, Forrás: <https://www.weforum.org/agenda/2015/09/what-can-the-new-silk-road-do-for-global-trade> (letöltés ideje: 2020.10.06)
- OECD (2018) China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, <https://doi.org/10.1787/26172577>.
- Pepe, J.M. (2019) Eurasia: Playing Field or Battle Field? - Defining an Effective German and European Approach on Connectivity Toward China and Russia? *DGAP Analysis*. German Council on Foreign Relations (2) 1-22.
- Port of Gdansk (2021): Port of Gdansk strikes new 'Black Sea to the Baltic' trade route deal with Ukraine, Forrás: <https://www.portgdansk.pl/en/events/port-of-gdansk-strikes-new-black-sea-to-the-baltic-trade-route-deal-with-ukraine/> (letöltés ideje: 2023.10.21)
- Railfreight (2021a): Railways plans for Antwerp and Zeebrugge still on agenda. Forrás: <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/02/16/railway-plans-for-antwerp-and-zeebrugge-still-on-the-agenda/> (letöltés ideje: 2023.10.17)
- Railfreight (2021b): New railway line directly connects port of Gdansk and Ukraine. Forrás: <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/02/22/new-railway-line-directly-connects-port-of-gdansk-and-ukraine/> (letöltés ideje: 2023.10.18)
- Railfreight (2022): Austrians officially pull out of Kosice-Vienna broad gauge project. Forrás: <https://www.railfreight.com/policy/2022/05/23/austrians-officially-pull-out-of-kosice-vienna-broad-gauge-project/> (letöltés ideje: 2023.10.18)
- Richet, X. (2018): *16+1 Cooperation and China-EU Relationship*. Budapest: China-CEE Institute Nonprofit Ltd.
- Rodrigue, J-P. (2020): *The Geography of Transport System*, New York: Routledge.
- Smith, K. (2022): China-Europe Express train reaches Germany in 10 days. International Railway Journal. Forrás: <https://www.railjournal.com/freight/china-europe-express-train-reaches-germany-in-10-days/> (letöltés ideje: 2023.10.16)
- Tiezzi, S. (2014): The New, Improved Shanghai Cooperation Organization - China's ambitious goals for the SCO are helped by the imminent addition of three new members. The Diplomat. Forrás: <https://thediplomat.com/2014/09/the-new-improved-shanghai-cooperation-organization/> (letöltés ideje: 2023.10.16)
- Wijeratne D., Yau J., Wong G., RAthbone M., Ling N. B., Lau S. (2017): Repaving the ancient Silk Routes, PwC Growth Market Centre. Forrás: <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web-full.pdf>. (letöltés ideje: 2023.10.16)
- Wolfgang H.M., Brovka, G., & Belozarov, I. (2013): The Eurasian Customs Union in transition. *World Customs Journal*, Vol. 7(2), 93-104.
- World Bank (2021): Implementation Completion and Result Report – Pap-Angren Railway. Transport Global Practice Europe and Central Asia Region, Report No.: ICR00005103, 1-63.
- World Bank Group (2019) Belt and Road Economics, Opportunities and Risks of Transport Corridors, Washington DC, 43-64.