

A TÁVOL-KELETI KAPCSOLATOK LOGISZTIKÁJA ÉS A DUNA LEHETSÉGES SZEREPE¹

Fleischer Tamás²

BEVEZETÉS

Az utóbbi időszak jellemző tendenciája a nyersanyag-, munkaerő vagy energia-igényes és szennyező iparágak kitelepülése a fejlett országokból, ezzel párhuzamosan a termelés globális eloszlásának a jelentős átrendeződése, és a nagytávolságú szállítások növekedése.³ Kiindulásnak tekinthető, hogy a 21. században a termelési központ elmozdul Ázsia felé, ahol mind Kína, mind délkelet-Ázsia növekedése meg fogja haladni az európai, az amerikai és a japán növekedés szintjét. Várható növekedések 2010-ig Kína 7,5%, Oroszország 6%, EU-10(+2) 4,2%, EU-15 2,2%. 2030-ig a növekedési ütemek mindenhol csökkennek, de az arányok hasonlóak. (Ivanova *et al.* 2006)

¹ A tanulmány „A Duna mint gazdasági tényező és erőforrás” c. MEH-MTA projekt keretében készült. Projekt-koordinátor Cser László, Budapesti Corvinus Egyetem.

² tudományos főmunkatárs, MTA Világgazdasági Kutatóintézet

³ „A tengerhajózás szerepe a közlekedési célú személyszállításban marginalizálódott, ugyanakkor a tengereken való teheráru szállítás változatlanul a világkereskedelem és a fokozódó területi munkamegosztás, a távoli erőforrások (globalsourcing) igénybevételének eszköze. Három évtized alatt átlagosan megkétszereződött a tengeri szállítás átlagos távolsága. (Vasércet és szenet ma már Dél-Amerikából, Indiából és Ausztráliából is importálnak Európába, USA-ba, Japánba, autót a Távol-Keletről Amerikába és Európába stb.) A szállítmányszerkezet ellentétes hatások és folyamatok eredményeképpen változik, viszont a szállítási teljesítmény összességében alig. A globális piac kiszolgálásához igazodó tengerhajózási logisztika eklatáns módja a "Round of World", azaz mintegy "horizontális páternosterként" a Földön folyamatosan körbejáró és a nyílt tengeren kisebb hajókról átrakódó óriáshajókkal végzett szállítási rendszer.” (Erdősi 1996 és Erdősi 2004)

Jelenleg 1% GDP növekedéshez globálisan 2,5-3,0% világkereskedelem növekedés társul. A várakozások szerint 2030-ra a teljes EU importja is és exportja is megháromszorozódik Kína és Oroszország viszonylatában. Ez azt is jelenti, hogy a jelentős kiegyensúlyozatlanság (az EU-15 importja pl. Kínából 60%-kal, Oroszországból 70 %-kal haladja meg az exportot) legalább is a belátható időben fenn fog maradni. (Ivanova *et al.* 2006)

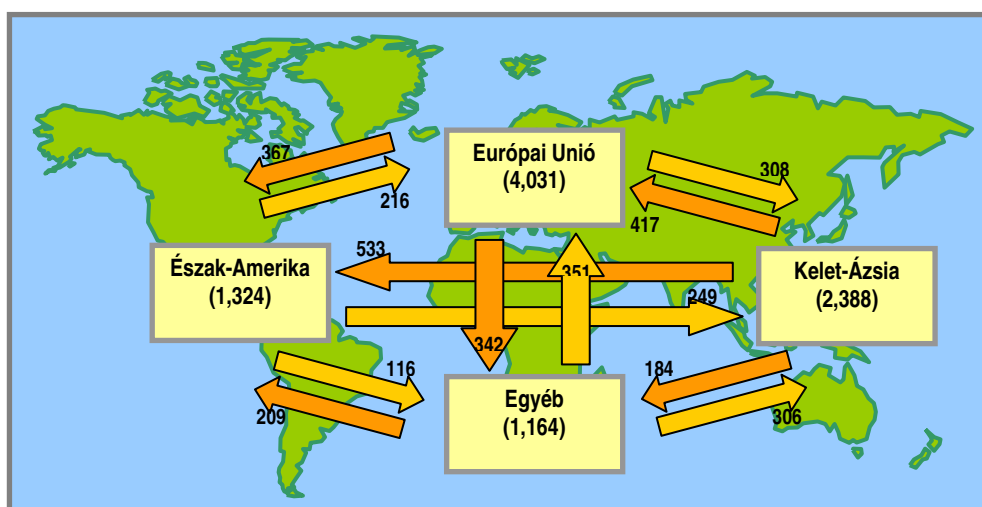
Azon el lehet gondolkozni, vajon *valós és tartós lehetőség-e* a termelésben helyben nem megoldott megtakarítások és korszerűsítések problémáinak ilyen mértékű *áthárítása a Föld más területeire és a közlekedési ágazatra*, s vajon globális egyenlegben hosszabb távon fenntartható termelési szerkezetet alapozhat-e meg a szállítások egyre növekvő volumene. Mindenesetre tény, hogy míg a fejlett országok, így az Európai Unió közlekedéspolitikája is a saját maga számára a gazdasági növekedéshez képest csökkenő, annál kevésbé növekvő közlekedési teljesítmények elérését tűzi ki, addig a világkereskedelem alakulása éppen ennek a fordítottját idézi elő, vagyis az egységnyi GDP növekedéshez ennél jelentősen nagyobb szállítási teljesítmények párosulnak.

Ugyanakkor nagyon kevés törekvés tapasztalható e tendencia fékezésére vagy megállítására; ellenkezőleg, főként azoknak a hangja hallatszik, akik számára a kirajzolódó tendencia kedvező. A szállítással foglalkozó alágazatok a közlekedéspolitikai elhatározások jelentős befolyásolásával igyekeznek minél nagyobb részt kiharcolni maguknak a remélt szállítási piaci növekményekből. Egy olyan időszakban, amikor nem illik visszasírni a korábbi évtizedek nagy szállítási teljesítményeit, amikor be kellene látni, hogy a korszerűsödő termelési szerkezethez kapcsolódóan nem nagyobb volumenekre, hanem minőségi követelményeket kielégítő szállításra berendezkedve található meg a szállítási vállalkozó a stabil piacát, – akkor a „kínai áru” jelszava mégis lehetővé teszi, hogy újra elő lehessen venni a régi lemezeket, és *minden* korábban elképzelt fejlesztést most ezzel lehessen megpróbálni alátámasztani.

Ebben az érőterben készül ez az áttekintés is, ahol a kijelölt téma annak a vizsgálatára, hogy az átrendeződő, keletről érkező árutömeg mennyiben járul hozzá a dunai hajózás jelentőségének a felértékelődéséhez.

A téma kapcsán röviden érintjük a kereskedelem jelenlegi tendenciáit, áttekintjük azokat a folyosókat, amelyek fellendülése reális következménye lehet a globális termelés átrendeződésének, igyekszünk meglévő forrásokból idő- és költségadatokat társítani az egyes útvonalak és közlekedési módok közötti összehasonlításokhoz, majd ennek fényében alkotunk véleményt a dunai hajózásra vonatkozó várható tendenciákról.

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK: A TÁVOL-KELETI KERESKEDELEM RÉSZESÉDESE



Forrás: Egyed Géza szakállamtikár előadása GKM, Budapest, 2007. május 29.

1. ábra. Világkereskedelmi áramlatok, 2004 [milliárd \$]

Az 1. ábra tanúsága szerint napjainkra a Kelet-Ázsia–Európai Unió összesített forgalom közel eléri a Kelet-Ázsia–Észak-Amerika forgalmat, és mindkettő meghaladja az Európai Unió–Észak-Amerika áruforgalom volumenét.

Partner	Total turnover	Growth 2005/2004 (%)	Exports	Growth 2005/2004 (%)	Imports	Growth 2005/2004 (%)	Share in China-EU turnover (%)
Central Europe							
Germany	63 252	16.9	30 724	1.2	32 528	36.9	29.1
Netherlands	28 803	34.0	2 926	-1.5	25 877	39.7	13.3
Great Britain	24 503	24.2	5 526	16.1	18 977	26.8	11.3
France	20 649	17.5	9 009	17.8	11 640	17.3	9.5
Belgium	11 745	25.2	4 005	13.8	7 740	32.1	5.4
Poland	3 153	35.3	557	14.4	2 596	40.8	1.5
Hungary	2 859	-8.6	366	-23.1	2 493	-5.9	1.3
Austria	2 492	8.8	1 609	6.6	883	13.1	1.1
Czech Republic	2 039	13.7	372	-15.9	1 667	23.4	0.9
Northern Europe							
Finland	6 254	13.4	2 628	-13.0	3 626	45.4	2.9
Sweden	5 699	9.6	3 122	-6.5	2 577	38.6	2.6
Denmark	3 985	26.4	1 196	-0.8	2 789	43.3	1.8
Norway	2 466	1.6	1 144	-18.2	1 322	28.5	-

Forrás: Ivanova *et al.* (2006) Eredeti forrás: EUROSTAT, és General Administration of Customs of the People's Republic of China

2. táblázat. A teljes kereskedelmi forgalom Kína és főbb európai partnerei között, [millió USD-ben]

Bár az erre vonatkozó összehasonlításokat párhuzamosan készülő dolgozatok részletesen tárgyalják, néhány, nagyságrendet érzékeltető adat feltüntetését itt is fontosnak tartottuk. Ilyen, kiemelendő adat, (2. táblázat) hogy a Kína és Európa közötti kereskedelem harminc százalékának Németország, negyven százalékának ettől nyugatra lévő államok a célpontjai, ahová Hamburg, Rotterdam illetve az Atlanti-óceán kikötői és Marseille jelentik az ésszerű kikötési pontokat. E táblázat nem foglalkozik Dél-Európával, ahol ugyancsak a Földközi-tenger felől való megközelítés kézenfekvő, azaz nagyon kicsi tér marad a Dunán, kelet felől, Magyarországon keresztül történő elérésre: esetleg Ausztria és Dél-Bajorország jöhet itt szóba.

A következő, sajnos ugyancsak hiányos 3. táblázatból az olvasható ki, hogy a konténerben szállított áruk tekintetében a kelet-európai országok részesedése jelenleg (a domináns Nyugat-Európát számításon kívül hagyó) európai forgalom tizedrészére tehető, míg tíz év alatt, a több, mint kétszeresére növekedő teljes összehasonlított forgalmon belül eléri e forgalom negyed részét.

[millió TEU]	2006	2016	Növekedés (%)
Európa összesen*	15,8	34,9	121%
Észak-Európa	10,6	19,1	80%
Dél-Európa	3,7	6,7	81%
Kelet-Európa	1,5	9,1	507%

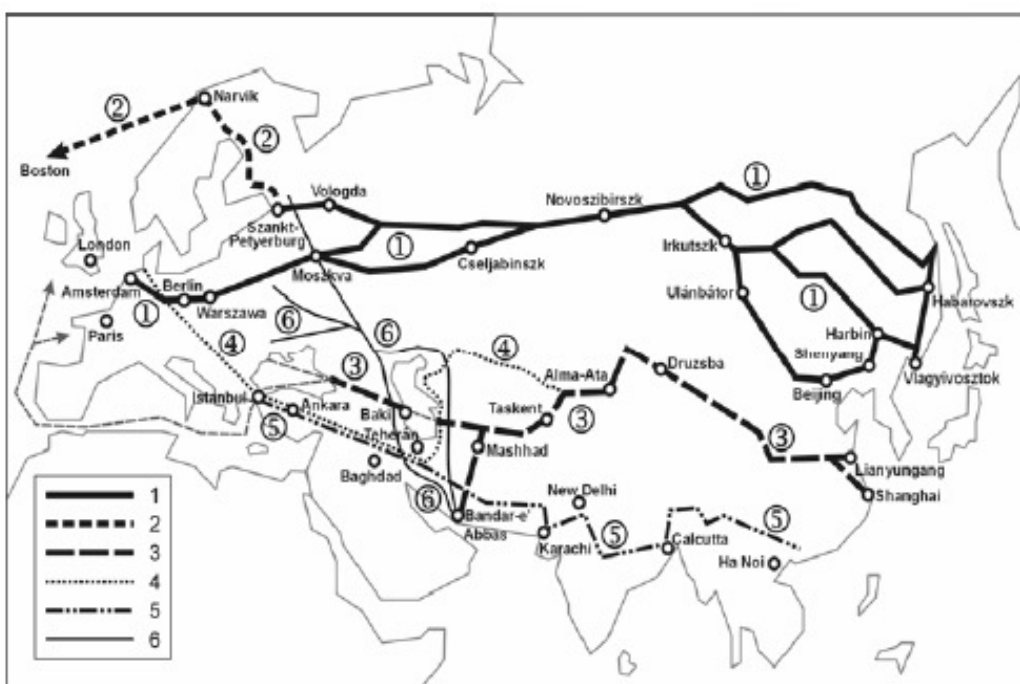
Forrás: Egyed Géza szakállamtitkár előadása GKM, Budapest, 2007. május 29.; Eredeti forrás: Drewry Shipping Consultants
[*Nyugat-Európa nélkül F.T.]

3. táblázat. Ázsia/Európa konténerforgalom várható növekedése (millió TEU)

Nem ritkán tapasztalható, hogy szerzők a fenti, önmagukban is hiányos számokból, előrebecslésekből közvetlen következtetéseket próbálnak levonni egy általuk önkényesen előtérbe állított folyosó (Magyarország esetében Záhony, vagy az aldunai folyosó) jövőbeli forgalmára vonatkozóan. Ezzel szemben érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy ha valóban jelentős forgalmi igények jelennek meg, akkor egyáltalán nem biztos, hogy csak a meglévő folyosókkal kell számolni, a forgalom rentábilissá tehet más, eddig számításon kívül hagyott kapcsolati lehetőségeket is. Paradox módon tehát az a helyzet, hogy a Magyarországot érintő folyosók növekvő jelentőségét éppen a *kisebb, fokozatos forgalombővülés* biztosíthatja, a nagyon jelentős változás komoly átrendeződést indíthat el, akár a meglévő folyosók kárára.

SZÁMÍTÁSBA VEHETŐ ÚTVONALAK TÁVOL-KELET ÉS EURÓPA KÖZÖTT

Több szempontból is csoportosíthatók a Távol-Kelet és Európa közötti közlekedési folyosók. Egy *kronológiai* megközelítés nyilván a hagyományos karavánutakból, mindenekelőtt a Selyem útból indulna ki. Az elmúlt két évtizedben jelentős szerepe volt a *politikai* megfontolásoknak (Oroszországot elkerülő és azon áthaladó folyosók megkülönböztetése ld. Ivanova *et al.* 2006). Kézenfekvő a folyosók *tengeri* és *szárazföldi* (*landbridge*) kategóriákba való tagolása is. Érdekes ezt kiegészíteni egy *gazdasági* megfontolással is: ha a Távol-Kelet – Észak-Amerika forgalom jelentősen emelkedik, és ott kialakul egy kapacitív folyosó, az akár leértékelheti a Nyugat-Európa megközelítésére szolgáló hagyományos keleti irányok szerepét is.



Forrás: Erdősi (2005) saját szerkesztése

Jelmagyarázat: 1 Transzszibériai vasút; 2 N.E.W. korridor; 3 TRACECA korridor;

4 előbbi kiegészítései; 5 déli szárazföldi korridor; 6 észak-déli korridor.

4. ábra. A Transzszibériai és a többi transzeurázsiai szárazföldi korridor, valamint az Észak–Dél korridor.

Erdősi (2005) ábrázolását felhasználva mutatjuk be a 4. ábrán az eurázsiai szárazföldi korridorokat. Az 1 jelű transzszibériai korridor létező, működőképes kapcsolat, a volt Szovjetunió területén egységes széles vágánnyal, és mind Észak-Európa felé (Szentpétervár) mind Nyugat-Európa felé (Varsó-Berlin) bejáratott folytatással. (Bár az ábra nem tartalmazza, hozzátehetjük, ezen túlmenően Közép- és Dél-Európa felé is kiépült kapcsolatokkal (Csop) rendelkezik ez a folyosó. A Függelékben rámutatunk, hogy máshonnan nézve ez a kiegészítés nem feltétlenül nyilvánvaló.) Az

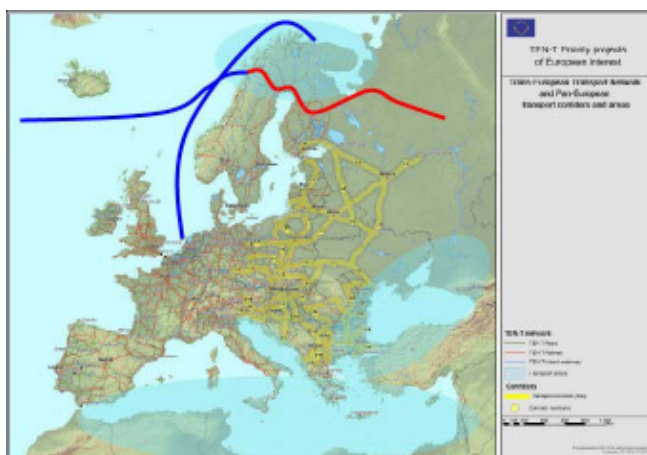
orosz (akkor még szovjet) transzszibériai folyosó egy időben a konténerforgalom 11%-át is szállította, a mai nagyobb forgalomból a részesedése alig 1 %.(Ivanova *et al.* 2006)

A 4. ábrán 5 jelű déli szárazföldi folyosó a Szovjetuniót elkerülő hagyományos vasútvonalakon alapszik. Hátránya, hogy négy különböző nyomtáv alkotja, valamint, hogy az egymással is különböző időszakokban konfliktusban álló Indián, Pakisztán, Iránon, Irakon és Törökországon keresztül érkezik Európába.

A kettő között elhelyezkedő 3 jelű folyosó kifejezetten politikai indíttatásból jött létre, tényleges hagyománya nincs. Alig, hogy befejeződött a Szovjetunió szétbomlása, az Európai Unió 1993 májusában konferenciát szervezett a közép-ázsiai vezetők számára, ahol Új Selyemút (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia TRACECA) néven javasolt egy útvonalat, amely egyfelől elkerüli Oroszországot, másfelől felfűzi a nyolc ázsiai és kaukázusi FÁK-országot. (TED Case Studies). A szupersztráda víziójában nem csak út jelent meg, hanem *vasút, csővezeték és optikai kábel* is. Két végpontként a Sárga-tenger és Rotterdam volt deklarálva, de a konkrét elképzelések csak a fentebb említett országokra terjedtek ki, és csak négy évvel később a Tbiliszi rendezett következő konferencia tett említést nyugati folytatásról, nevesítve a Fekete-tenger partján elhelyezkedő államokat, Bulgáriát, Romániát és Ukrainát.

Fontos megemlíteni a 6 jelű, u.n. észak-déli korridort is, amelyik a Balti-tenger és a Perzsa-öböl között alkot valódi szárazföldi hidat, ezzel a hajózás számára elhagyhatóvá téve mind Afrika, mind Európa megkerülését.

A 4. ábra 2 jelzéssel feltünteti ez utóbbi folyosó szárazföldi folytatását is, elérve Narvik kikötőjét, ami már Észak-Amerika felé jelenthet további kapcsolatot. Idehaza hajlamosak vagyunk félreesőnek, peremhelyzetűnek ítélni (saját pozíciókhoz képest) a Skandináv országokat, ezért érdemes az ő szemszögüket is röviden bemutatni.



Forrás: Eriksen 2005

5. ábra. A Nordland országok által javasolt két folyosó

A Brüsszelben kezdeményezett 2005-ös konzultáció keretében a Nordland Országok Tanácsa felhívja a figyelmet két megvalósulási stádiumban lévő projektre, amelyeknek az Oroszország/Távol-Kelet és Európa/Észak-Amerika közötti növekvő forgalomban nagy szerepük lehet. A kiinduló idea, mint mondják, *a túlszűfolt közép- és keleteurópai közúti és vasúti kapcsolatok mentesítése* kevésbé kihasznált vasúti és tengeri kapcsolatok segítségével. (Eriksen 2005)

Az első az u.n. N.E.W. *The North East West Transport Corridor* – (ezt jelezte a korábbi 4. ábra is) ami azonban nem csak a Perzsa-öböl felé adhat természetesen csatlakozást, hanem bármelyik korábban tárgyalt szárazföldi folyosóhoz is.



Forrás: Eriksen 2005

6. ábra. Az u.n. N.E.W. (North East-West) kapcsolat Távol-Kelet és Oroszország, illetve Észak-Európa és Amerika között

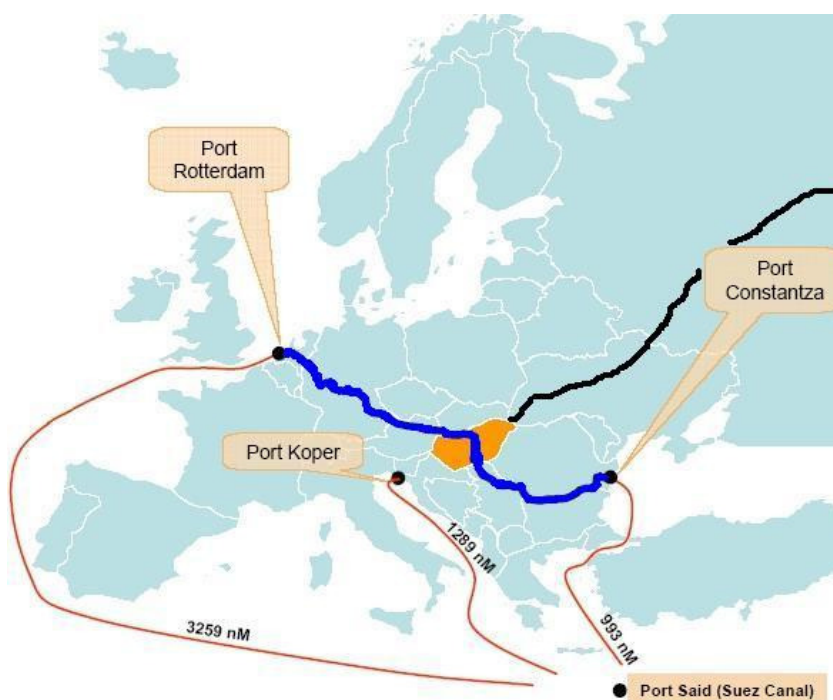
A tervezetben preferált szárazföldi folyosó Kínától Kazahsztánon és Oroszországon (Jekatyerinburg–Szentpétervár) Finnország és Svédország érintésével a norvég Narvik kikötőjében zárul, innen tengeren folytatódik Észak-Amerika felé. A projektet az UIC Nemzetközi Vasúti Unió (Párizs) irányítja, a Skandináv országok nyilvánvaló támogatásával.(Eriksen 2005).

A másik fontos elem, amire a dokumentum felhívja a figyelmet, az u.n. Északi Tengeri Folyosó (Northern Maritime Corridor) ami teljesen beleillik az unió „tengeri autópályákat” támogató közlekedéspolitikai felvetéseibe. Ezzel Narviktól nem csak Észak-Amerika, hanem Európa nyugati partvidéke is előnyösen elérhetővé válik.

Visszatérve a 4. ábrához, itt jelezzük, hogy arról az ábráról hiányzik a 6. ábrán megjelölt, *északnyugat-délkelet irányú átlós folyosó*, amely tehát Kína, Kazahsztán és Oroszország felfűzésével jut el Szentpétervárra.

A 6. ábra ugyanakkor még egy további folyosó lehetőségét is magába rejti, ennek tárgyalása előtt azonban áttérünk a *tengeri lehetőségek* bemutatására.

A legdélebbi óceáni folyosó *délről megkerüli Afrikát*. Előnye, hogy korlátozás nélkül bármekkora hajók közlekedésére alkalmas; viszont ez a leghosszabb útvonal. Ennél 1600 km-rel rövidebb a Szuezi csatornán át vezető tengeri út. (ha Rotterdam vagy Hamburg az úticél). A csatorna, folyamatos bővítése következtében már 15000 TEU hordképességű hajók számára is járhatóvá vált (Erdősi 2007)



Forrás: Egyed Géza szakállamtikár előadása GKM, Budapest, 2007. május 29.

7. ábra. A Szuezi csatornától további lehetőségek adódnak Kelet-, Dél-, Nyugat- vagy Észak-Európa felé [A távolságok tengeri mérföldben]

A 7. ábra rámutat arra, hogy Dél-Európa és Kelet-Európa irányában további jelentős rövidítést jelent a Szuezi-csatorna használata; vagy másképp kifejezve, felértékelődik a Szuezhöz közelebb eső kikötők jelentősége.

Még két további tengeri folyosó lehetőségéről kell említést tenni. Az egyik Észak-Amerika nyugati partvidékét éri el, a 6. ábrán láthatóan különösen Mandzsúria, Korea vagy Japán felől viszonylag rövid úton, és innen az áru akár az amerikai szárazföldi hidat használva juthat el Európába. A másik lehetőség ugyancsak a 6. áb-

rán válik jól követhetővé: nevezetesen Észak-Kína felől nem csak Amerikába, de a Jeges-tengeren át Észak-Európa felé is lehetőség van Ázsiát észak felől elkerülő hajóút kialakítására. Ez az útvonal jelentősen, mintegy 7200 km-rel (?) rövidebb a Szu-ezi-csatornán át vezető útvonalnál (Ivanova *et al* 2006). Az északi átjárásnak jelentős hátránya, hogy csak jégtörőkkel járható, továbbá, hogy kevésbé felszerelt kikötők szegélyezik. Ha azonban egy jelentős Távol-Kelet – Európa (+ Szibéria – Európa) forgalom számára ezt az akadályt érdemessé válna leküzdeni, az jelentős átrendeződést indíthatna el a teljes logisztikai lánc értékelésében.

NÉHÁNY IDŐ- ÉS KÖLTSÉG-ÖSSZEHASONLÍTÁS

A távol-keleti kereskedelem tömegének jelentős része tömegáru, ami fontossá teszi a hajózás szerepét a szállítások lebonyolításában. Jelenleg a konténerizáció átlagos szintje 55-65% és a szakértői becslések szerint ez tovább nő, 2010-re eléri a 70%-ot.

A konténerforgalom 90%-a vízen bonyolódik le. Kína–Európa viszonylatban a teljes tengeri forgalom mintegy 7 millió TEU. A *tengeri forgalom* gyors növekedésének jelenleg a következő fő akadályai vannak: a csatornák és szorosok korlátozott átbocsátóképessége, kikötői víz-oldali infrastruktúra hiányok (vízmélység és dokkok kapacitása) és a kikötők hiányos szárazföldi árukezelő kapacitása. (Ivanova *et al* 2006). A globális konténerpiac jelenleg gyorsabban fejlődik, mint akár a hajótérfogatok, akár a kikötői kapacitások:

A légi szállításra vonatkozóan egyaránt vannak jelentős további növekedésre, ill. visszaesésre vonatkozó előrebecslések is. A szállítás jövőjére vonatkozóan a szakértők ugyanakkor többé-kevésbé egyetértenek abban, hogy *a légi szállítás túl drága, és a hajózás túl lassú*. Alternatív megoldásra van szükség, és úgy tűnik ez *kombinált konténeres szállítási mód lesz: hajó ill. vasút a távolsági szakaszon és gépkocsi az áruterítésben*.

A konténerszállításnak a jelenlegi (sajnálatos) európai gyakorlat szerint önmagában is fontos tényezője lehet a *közúti fuvarozó*. Távol-keleti viszonylatban a közlekedési hálózat hiányosságai megakadályozzák a kamionok térhódítását. Ugyanakkor számos szakaszon gyakorlatilag egyelőre a vasúti szállítást is versenyképtelenné teszi a hálózat infrastrukturális problémái. Lényeges feladat lenne, hogy az előrelépés mindenekelőtt a vasút körülményeit javítsa meg. Mivel a szárazföldi szakasz megtétele sokkal gyorsabb, mint a tengeri út, nagy jelentősége van az u.n. szárazföldi hidak mielőbbi fejlesztésének.

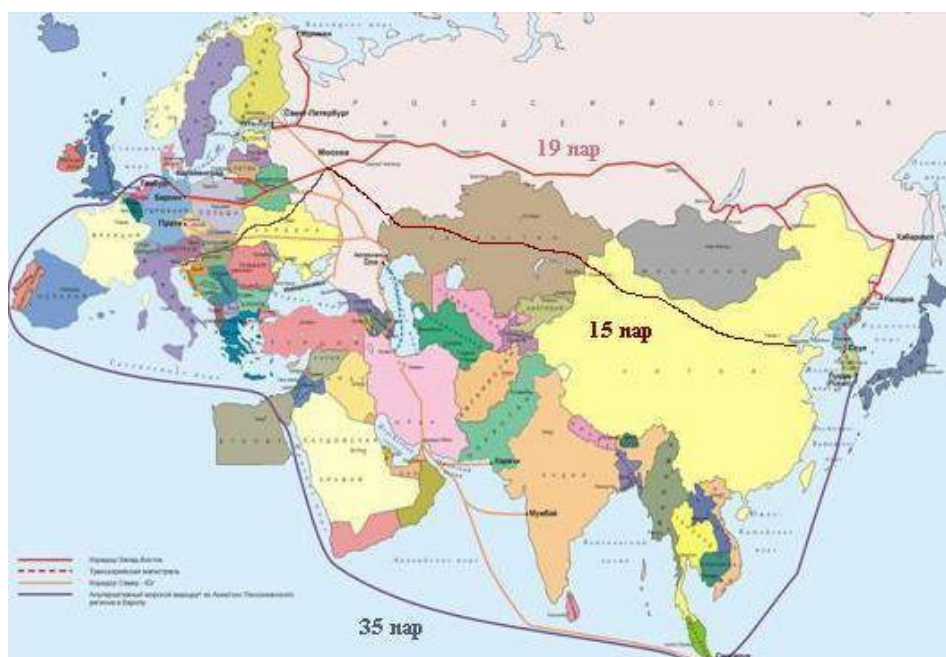
A Duna mentén történő, eltérő közlekedési módokat igénybevevő áruszállítás idő- és költségviszonyainak összehasonlítására a mintegy 700 km-es Budapest–Regensburg viszonylaton, 70-120 km-es ráhordási távolság feltételezésével végzett

alapos összehasonlítást Lövey Dávid Balázs (Lövey 2007) A folyásiránytól és a rakterfogat kihasználásától is függő összehasonlítás röviden úgy összegezhető, hogy oda-vissza szállítás esetén a belvízi szállítás (8,6 nap) időigényének a vasút (3,6 nap) a 42%-át, a közúti szállítás (3,0 nap) a 35 %-át vette igénybe; míg az ehhez kapcsolódó költségek (ismét 100%-nak tekintve a belvízi szállítás költségeit) vasút esetében 120-140%-nak, közút esetében 160%-nak adódtak. Nyilvánvaló, hogy értékesebb áru esetén már maga a négy napos többlet árukészlet-lekötés is versenyképtelenné teheti a vízi szállítást a relatíve kis (esetenként a vasúttal szemben csak 20%-os) menetdíj nyereség mellett.

Ugyanebben a tanulmányban Lövey (a Via Donau tanulmány adatai alapján) összehasonlította a Sanghaj–Budapest és vissza viszonylat idő és költség tényezőit is, mégpedig Szeuzen keresztül Hamburg fogadó-kikötővel és onnan vasúttal számolva egyfelől, illetve Constanta érkezéssel és onnan dunai szállítással kalkulálva másfelől. Az idő-adatok úgy foglalhatók össze, hogy a hamburgi kikötés Európa megkerülése miatt a tengeri utat négy nappal meghosszabbítja (Sanghajtól 23 helyett 27 nap) és ez az idő elegendő arra, hogy Constanta felől a belvízi út is versenyképes maradjon időben (átlag 5,5 nap) a három és fél nappal rövidebb hamburgi vonatút ellenére. Költségben egyelőre azonban a rövidebb hajóút ellenére kapacitásproblémák és a Boszporuszon való átkelés költsége miatt a Sanghaj–Constanta hajóút maga drágább, mint a Hamburgig történő hajózás, és ezt a különbséget a vasút és a belvízi hajóút közötti tarifa-különbség nem tudja kiegyenlíteni. Feltételezve a kapacitásproblémák megoldását és a tarifák kiegyenlítését a későbbiekben mintegy 20%-os költségmegtakarítás lenne elérhető a Constanta felőli behajózás esetén.

Az összehasonlítás ugyanakkor nem számolt azzal az esettel, hogy az Európán belüli szállítási idők jelentősége miatt nem csak Hamburgból, de Constanta felől is felvethető lenne a jó minőségű vasúti kapcsolat igénye, ami két napra lenne képes csökkenteni a Constanta–Budapest kapcsolat idősükségletét, és ismét mérlegelés tárgyává tenné, hogy vajon a belvízi kapcsolat, vagy a vasúti kapcsolat rendbehozása-e a sürgetőbb feladat.

Minél inkább a jövőbe tekintünk, annál kevésbé igaz, hogy a távolkeleti szállítványok tekintélyes részét tömegáru képezi; és ahogy nő az áruk értéke, úgy válik egyre jelentősebb tétellé az úton töltött napok vesztesége a tarifákhoz képest. Itt már nem az Európán belüli 2-5 napos szállításról van szó, hanem a teljes szállítási idő döntő hányadát kitevő mélytengeri hajóútról. Amint a 8. ábrán láthatjuk, a Koreától 35 naposra becsült hajóúttal szemben 19 illetve 15 napos vasúti szállítási idők érhetőek el; (A 15 napot a korábban is említett átlós irányú Kína–Kazahsztán–Oroszország vasútvonal lenne hivatott elérni) azaz esetenként akár 20 nap, a hagyományos szállítási idő több, mint a fele is megtakarítható lenne.



Forrás: Egyed Géza szakállamtikár előadása GKM, Budapest, 2007. május 29.

8. ábra. Szállítványozási időadatok összevetése Korea – Észak-Európa viszonylatban

Korábban említettük, hogy jelenleg a konténerforgalom 90%-a még vízi szállítással kerül el Európába, azaz az itt jelzett tendenciák egyelőre még nem érvényesülnek a napi gyakorlatban. Ennek ellenére érdemes átgondolni, hogy mennyire tekinthetők a mai tendenciák hosszabb távon is irányadónak, illetve mennyiben fogja a tengeri szállítás továbbra is a gerincét adni a Távol-Kelet és Európa közötti szállításoknak. Abban az esetben, ha itt változás állna be, nyilvánvalóan a kikötőkhöz kapcsolódó szállítások, és ezen belül is a belvízi szállítások perspektíváit ugyancsak újra kellene értékelni.

ÖSSZEGZŐ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A Távol-Kelet és Európa közötti szállítási útvonalak között három főbb tengeri folyosót (1 délről Afrika megkerülése, 2 Szuézen át különböző európai kikötőkbe, és 3 a Jeges-tenger felé északról) és öt szárazföldi folyosót különböztettünk meg. (1 a transzszibériai, 2 a TRACECA és 3 a déli folyosók kelet-nyugati irányban, 4 az észak-déli folyosó a Perzsa-öbölhöz és 5 az átlós folyosó Kínán, Kazahsztánon át Szentpétervár felé). A tengeri folyosók megtételéhez 25-40 napra, a szárazföldi folyosók megtételéhez 15-20 napra van szükség; természetesen a folyosók a legkülönbözőbb módokon kombinálhatók, és ha valamelyik szerepe a jövőben áttörést fog jelenteni, akkor minden bizonnyal az ottani körülmények fognak további jelentős fejlesztésre kerülni.

Az áruszállítások jövőbeli alakulására vonatkozóan háromféle lényegesen különböző forgatókönyvvel lehet számolni.

(1) Az időfaktor szerepe felértékelődik, és vele a *szárazföldi vasúti kapcsolat szerepe* is. Jelenleg a teljes áruforgalom kétharmadát kitevő konténerforgalom 90%-ban tengeri szállítással bonyolódik le, ami megítélésünk szerint elsősorban a múltbeli áruszerkezet (olcsó tömegáru) összetételét tükrözi vissza. Az áruk spektruma már ma is jelentős bővülést mutat, és a jövőben még inkább eltolódás várható az értékeesebb áruk irányában. Az értékeesebb áruból növekvő veszteséget jelent a 30-40 napos tengeri út árukészletének a biztosítása, és növekedni fog a nyomás a fele időt igénybevevő vasúti, szárazföldi szállítás körülményeinek és kapacitásviszonyainak rendezésére. Itt elsősorban a transzszibériai és az „átlós” (Kazahsztánon és Oroszországon át vezető) folyosók felértékelődésére számítunk, a jó orosz–kínai és orosz–európai kapcsolatoknak mindkettőben fontos szerepe van. Amennyiben ez a forgatókönyv érvényesül, akkor az Európán belüli szállítás távolsági szakaszán is értelemszerűen a vasút szerepe kerül előtérbe.

(2) Az időfaktor szerepe felértékelődik, és a hajózás képes ezt követni a maga megújulásával. Ha a *hajózási/kombinált szállítási technológia jelentős megújulása* nyomán járhatóvá lehetne tenni a jeges-tengeri útvonalat, ez mind Európa, mind Amerika felé alapvetően átrendezné a szállítási folyosókat és a távolsági viszonyokat. Értelemszerűen egy ilyen változásban is döntő szerepe van az oroszországi kapcsolat alakulásának.

(3) A *globális környezeti tényezők szerepe felértékelődik*, és a szállítási ráfordítások és kibocsátások elfogadhatatlanná teszik a jelenleg kialakuló globális munkamegosztást. Az emberi munkaráfordítás költségei közötti különbség csökkenésével jelentősen lecsökken az a haszon is, ami ma a termelés globális megosztását rentábilisnak mutatja, ugyanebben az irányban idéz elő változást az is, ha meg kell fizetni a közlekedés által előidézett externális költségeket. Ebben a forgatókönyvben kisebb szerepet kap új közlekedési folyosók felértékelődése, és a megmaradó, még mindig jelentős forgalom a ma is ismert, minőségében javított folyosókat fogja használni. Sajátos módon ennek, a közlekedés mérséklésére építő forgatókönyvnek az esetén marad egyedül esélye annak, hogy a Duna, mint közlekedési folyosó szerepet kapjon a távol-keleti szállítások európai fogadásában, de egyébként ebben az esetben is elsősorban a vasútnak a (személyforgalomban is) megnövekvő szerepére számítunk.

Összességében, a fenti összeállítás kevésbé bízik abban az egyszerű képletben, hogy a távol-keleti forgalom folyamatos növekedése valamennyi ma igénybevett közlekedési csatorna számára hasonló arányú növekedést ígérne. A termelési szerkezet ma is látható változásai a közlekedés jelentős további növekedése esetén is mindenképpen komoly ésszerűsítést és súlypont-átrendezést kívánnak, ami megítélésünk szerint a legnagyobb valószínűséggel a szárazföldi folyosók, és ezen belül is a vasúti kapcsolatok felértékelődését vonja maga után. Ennél is nagyobb esélyt adunk annak

a forgatókönyvnek, amely szerint a jelenlegi tendenciák alapján előrebecsült további forgalomnövekedés hosszú távon nem következhet be, sőt az trendnek meg kell fordulnia, és a termelési szerkezet bizonyos visszarendeződésének (egyenletesebb földi eloszlásának) kell hosszabb távon bekövetkeznie.

Más a helyzet rövid (néhány éves) távlatban, amikor nyilvánvalóan a meglévő áruszerkezet, termelési szerkezet, közlekedési infrastruktúra, közlekedési eszközök adottságnak tekinthetők, vagy csak kis mértékben változtathatók. Egészen rövid távon a Duna szerepének a felértékelődését Constanta megközelítése (a Boszporusz-szoros) és az ezzel kapcsolatos költségek behatárolják, nem teszik reálissá. Elvileg a Fekete-tengeri bejárat és kikötő kapacitásproblémáinak rendezése ebben változást idézhet elő. Hosszabb távú kitekintésben azonban nem biztos, hogy ezek a beruházások – legalább is a távol-keleti szállításokra építve – perspektivikusak lennének. Az áttekintés nem foglalkozott a Fekete-tenger egyéb, „helyi” szerepével, a hajózás itteni arányaival és a Duna szerepét illető, ebből adódó további következtetésekkel.

HIVATKOZÁSOK

Egyed Géza szakállamtitkár előadása GKM, Budapest, 2007. május 29. SmartPort Hungary – Miért éppen Magyarország?

Erdősi Ferenc (1996) A tengeri közlekedés földrajza. Egyetemi jegyzet. Pécsi Tudományegyetem, Pécs.

Erdősi Ferenc (2004) A globalizálódó közlekedés és távközlés. *eVilág* 2004 április

Erdősi Ferenc (2005) Oroszország nemzetközi közlekedési infrastruktúráinak kényszerei, globális és regionális szerepei. *Tér és Társadalom* XIX. évf. 2005. 1. szám. pp. 1–20.

Erdősi Ferenc (2007) A politika szerepe a Balkán közlekedésében. pp. 343-355. In: Glatz F (szerk.) *A Balkán és Magyarország. Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián.* MTA Társadalomkutató Központ – Európa Intézet, Budapest

Eriksen, Odd (2005)(Executive of Business Development and Transport, Norway) Public consultation on the extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions – Comments from Nordland County Council European Commission Directorate General for Energy and Transport Unit B2 - TEN policies & technological development B-1049 Brussels Bodø, 30. March 2005

http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/2005_03_31_tent_consultation/doc/stakeholders_contributions/norway/nordland_county_council.pdf

Gorshkov T. – Bagaturia G. (2001) TRACECA—Restoration of Silk Route. *Japan Railway & Transport Review* 28 Sept 2001

Ivanova, Oksana – Toikka, Tero – Hilmola, Olli-Pekka (2006) Eurasian Container Transportation Market: Current Status and Future Development Trends with Consideration of Different Transportation Modes. Research Report 179 Lappeenranta University of Technology, Department of Industrial Engineering and Management, Kouvola Research Unit. – with support from the European Union and TEKES, the Finnish Funding Agency for Technology and Innovation. ISBN 952-214-327-8

http://kouvola.lut.fi/files/download/Research_Report_179_Nora.pdf

Lövey, Dávid Balázs (2007) Efficient and sustainable management of the trans-European Corridors: Developing cost efficient and sustainable multimodal transportation by increasing the inland shipping of the containers in the Danube River. Dissertation. Tutors: Ongjert, Richárd and Skovmoes, Ole Hansen. Budapest University of Technology and Economics, Faculty of Economic and Social Sciences, Budapest, 81p.

Ruppert László dr. (2007) Az EU délkeleti irányú közlekedésének Magyarországot érintő hatásai. pp. 357-363. In: Glatz F (szerk.) A Balkán és Magyarország. Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. MTA Társadalomkutató Központ – Európa Intézet, Budapest; valamint <http://www.balkancenter.hu/pdf/elemzes/ruppert.pdf>

TED Case Studies: The New Silk Road. Boon or Boondoggle?
<http://www.american.edu/TED/silkroad.htm#r3> (loaded 20.May.,2005)

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific Development of Asia–Europe Rail Container Transport through Block-Trains: Northern Corridor of the Trans-Asian Railway. United Nations New York, 1999
http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/tarnc-fulltext_2032.pdf

Budapest, 2007. június 11.

FÜGGELÉK

Routes of the Trans Asian Railways (TAR) Northern Corridor (TARNC)

Route i: from the port of Vostochny (Russian Federation) to Europe through the railways of Russian Federation, Belarus and Poland

Route ii: from the port of Lianyungang (China) to Europe through the railways of China, Kazakhstan, Russian Federation, Belarus and Poland

Route iii: from the port of Tianjin (China) to Europe through the railways of China, Mongolia, Russian Federation, Belarus and Poland

Route iv: from the port of Pusan (Republic of Korea) to Europe through:

Variant iv-1: railways of Republic of Korea, Democratic People's Republic of Korea (from border with Republic of Korea to Sinuiju), China, Mongolia, Russian Federation, Belarus and Poland

Variant iv-2: railways of Republic of Korea, Democratic People's Republic of Korea (from border with Republic of Korea to Tumangang), Russian Federation, Belarus and Poland

Variant iv-3: railways of Republic of Korea, Democratic People's Republic of Korea, China, Russian Federation, Belarus and Poland.

Route v: from the port of Rajin (Democratic People's Republic of Korea) to Europe through:

Variant v-1: railways of Democratic People's Republic of Korea, Russian Federation, Belarus and Poland

Variant v-2: railways of Democratic People's Republic of Korea, China, Russian Federation, Belarus and Poland

Forrás: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific 1999

A TÁVOL-KELETI KAPCSOLATOK LOGISZTIKÁJA ÉS A DUNA LEHETSÉGES SZEREPE

Fleischer Tamás⁴

BEVEZETÉS	1
ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK: A TÁVOL-KELETI KERESKEDELEM RÉSZESEDESE.....	3
SZÁMÍTÁSBA VEHETŐ ÚTVONALAK TÁVOL-KELET ÉS EURÓPA KÖZÖTT.....	5
NÉHÁNY IDŐ- ÉS KÖLTSÉG-ÖSSZEHOSONLÍTÁS	9
ÖSSZEGZŐ MEGÁLLAPÍTÁSOK	11
HIVATKOZÁSOK	13
FÜGGELÉK.....	15

⁴ tudományos főmunkatárs, MTA Világgazdasági Kutatóintézet