

A Rijeka – Koper dichotómia sajátosságai a magyar agrárexportot illetően a Rail Cargo Hungária Zrt. tevékenysége példáján

DR. BALI LÓRÁNT

Bevezetés

A közlekedési infrastruktúra fejlődését a politikai földrajzi tényezők mellett az aktuálpolitikai események is jelentősen befolyásolják. Az elmúlt huszonöt évben a Nyugat-Balkán élte meg az európai történelem egyik legjelentősebb geopolitikai átrendeződését¹. Témám szempontjából nem hagyhatom figyelmen kívül a rendszerváltoztatást megelőző államszocialista időszakban lezajló változásokat, amelyek erőteljesen megalapozták Rijeka (Fiume) és Koper későbbi helyzetét. Az alábbiakban az Isztria környéki kikötők egymáshoz való viszonyrendszerének az alakulását fogom bemutatni különös tekintettel a magyar szállítmányozás alakulásra. A horvát honvédő háborút követő időszakban elemzem a magyar agrárkereskedelmet érintő változásokat, illetve egy külön fejezetben a Rail Cargo Hungari Zrt. Rijekában és Koperbe irányuló forgalmának a változásait vázoló fel.

A második világháború utáni geopolitikai átrendeződés, a kialakult új helyzet

Az isztriai kikötők közötti versengést a második világháború után két körülmény határozta meg markánsan, az egyik az államhatárok átrendeződése, a másik pedig, hogy a „külön utas Jugoszlávia” és Olaszország merőben más politikai és társadalmi-gazdasági beállítottsággal rendelkezett, amelyeket még nemzetiségi problémák és határviták is tetézték. Az új konstelláció rendkívül hátrányosan érintette Triesztet, perm helyzetbe került és lecsökkent vonzókörzetében még tovább kellett osztozkodnia Velencével. Emellett a térség országai között ellenségessé vált a viszony. Ausztria független lett az 1955-ös államszerződés értelmében, Olaszország a későbbi EGK alapítója, Jugoszlávia pedig „külön utas” szocialista, Hazánk pedig a szovjet érdekszférába tartozott. Ebben a helyzetben Rijeka (Fiume) az eddigi történelmi helyzetéhez nem hasonlítható előnyös helyzetbe került. A 60-as években a két kikötő fej-fej mellett haladt a forgalmi sajátosságait illetően². Rijeka Jugoszlávia első számú kikötőjévé vált³. Az országon belüli vasúti és a közúti fejlesztések mind elősegítették, hogy az államszövetség nagy része a város hinterlandjává váljon. A forgalom további növekedését eredményezték a KGST országokkal kötött klíring-szerződések az ötvenes évektől fogva. Ezek azonban a hatvanas években kivezetésre kerültek⁴.

¹ Erdősi Ferenc 2005: A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.)Balkán Füzetek No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 130 old.

² Strazicic Nikola 1995: Rijeka – Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa. Österreichische Ostheft. Jahrgang 37/1995. Heft 2. 355-377. old.

³ Roknic Andrea 2007: Gospodarska situacija u općini Rijeka 1970-1972. godine. Rijeka, XII. godina, svezak 1. 25-39 old.

⁴ Erdősi Ferenc 2005: A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.)Balkán Füzetek No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 130 old.

A hetvenes évektől fogva átstrukturálódott az Isztria környéki kikötők helyzete. Ebben kevés szerep jutott a versenybe belépő Kopernek, amely kikötőjét 1957-ben alapították. Bár a kétmillió szlovéniaihoz képest túlméretezett kapacitással rendelkezett. Az elsődleges funkciója Rijeka darabáru forgalmának a tehermentesítése volt, ezt segítette a város környéki vasútvonalak villamosítása. Ugyan 1987-re a forgalma elérte a 4 millió tonnát, ennek ellenére nem tudta felvenni a versenyt Rijekával és Trieszttel. A kapacitásainak a nagy rész a szlovén külkereskedelmet szolgálta. Ezen felül a többi tagköztársaságot szolgálta a darabáru (pl. fa), és romlandó áru (zöldség, gyümölcs) átrakására szakosodva. A túlzott mértékű specializációja eleinte hátrány jelentet, majd a későbbiekben a rendszerváltoztatás után konvertálódott át előnyre⁵.

„Trieszt és Fiume versenyét igazából az döntötte el, hogy még az 1970-es évekbeli olajválság előtt eltérő szerepet kaptak az Európai Közösség, valamint a KGST regionális olajválság előtti energiapolitikájának megfelelő nemzetközi kőolaj logisztikában. Az Isztria környéki kikötők közül először (1970-ben) Trieszt vált az európai léptékű kőolajlogisztika empóriumává....” (Erdősi F. 2005. p. 40.) forgalmának a nagy részét az idegen világrészekből érkező olajszállítmányok adták, innen látták el az ingolstadti és a schwehati finomítót. A kőolajválság után megépült Adria-csővezeték kiinduló pontja Omišaljba került, ami a Rijeka fejlődésére közvetlenül is csak kevés hatást gyakorolt. 1975-ben még a két kikötő fej-fej mellett haladt Rijeka 5,8 millió tonna, Trieszt pedig 5,9 millió tonna kőolaj forgalommal. Rijeka kapacitása meghaladta a jugoszláv gazdaság által elvártakat, ezért kapacitásának váltakozó részét, 1960-ban 35,4%-át, 1980-ban 21,6%-át, 1990-ben 22,4%-át a tranzit forgalomra tudta fordítani.

Az államszocialista időszakot követő délszláv polgárháború hozta meg a tényleges felemelkedést Koper számára. 1998-ban már 8 millió tonnás forgalommal rendelkezett, amelynek a 70 %-a tranzit. Eközben Rijeka csak 4,3 millió tonnás forgalmat tudott csak produkálni, miközben több mint 20 tonnás kapacitással rendelkezik. Mindkét kikötő számára rendkívül fontos az Ausztriából, Csehországból, Szlovákiából, Magyarországról, Lengyelországból érkező forgalom.

Rijeka és Koper helyzete napjainkban

A kilencvenes évek elején a Szerbiával vívott honvédő háború idején a kikötő forgalma elenyésző volt, mert az ország kivitele és behozatala minimálisra csökkent. A kikötő részegységeiben az egyes áruk szerinti specializáció figyelhető meg. A következő az agrárkereskedelem szempontjából fontos terminálokat tudunk megkülönböztetni, az amúgy vámszabad területen¹:

- Faáru terminál, amely Rasaban (Rijeka mellett) található, 550 000 m³ éves kapacitással rendelkezik.
- A kikötő medencében található Frigo-terminál éves szinten 54000 tonnás áruforgalom lebonyolítására alkalmas. 4000 m² hűtött, valamint 4500 m² szabad téri kapacitással rendelkezik, amely 5000 tonna zöldség, gyümölcs hűtött tárolására alkalmas.

⁵ Erdősi Ferenc 2005: A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.) Balkán Füzetek No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 130 old.

- A rasai medence élőállat-termináljában egyidejűleg 1000 darab élőállat elhelyezésére alkalmas.
- A Gabona-terminál betonsilója egyidejűleg 56000 tonna gabona befogadására alkalmas éves kapacitása 800 ezer tonna.
- A száraz ömlesztett áruk tárolására kialakított terminál 1 millió tonna áru zsákolására alkalmas. A folyékony áru terminálon 3500 m³ bor, étolaj, melasz egyidejű tárolása oldható meg.

Ahogy már említettem Koper a délszláv polgárháború során sikeresen terelte el a forgalmat Horvátországtól. A Karlovác-Ogulin-Rijeka vonalat a szerb milicisták és a Jugoszláv Néphadsereg alakulatainak támadásai veszélyeztették. Emiatt lett „kedveltebb” a jóval biztonságosabb és relatíve gyorsabb Ljubljana-Koper vonal, amely nem mellesleg dupla pályával rendelkezik Rijekától eltérően. A következő az agrárkereskedelem szempontjából fontos terminálokat tudunk megkülönböztetni a kikötőben²:

- Élőállat-terminál 1200 állat gondozására és befogadására képes
- 60 ezer tonna tárolókapacitással rendelkező gabonasiló
- 20000 m³ növényi olaj, 5000 m³ pálmaolaj, 2930 m³ bor, 1200 m³ kaucsuktej tárolására képes

A fentiekből megállapítható, hogy a rijekai kikötő a mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek tekintetében jóval nagyobb tárolókapacitással bír, mint Koper. Egyedül az élőállat tárolás, illetve a növényi olaj tárolókapacitása nagyobb. Az elvitathatatlan előnyét a relatíve Rijakénál gyorsabb megközelíthetősége adja.

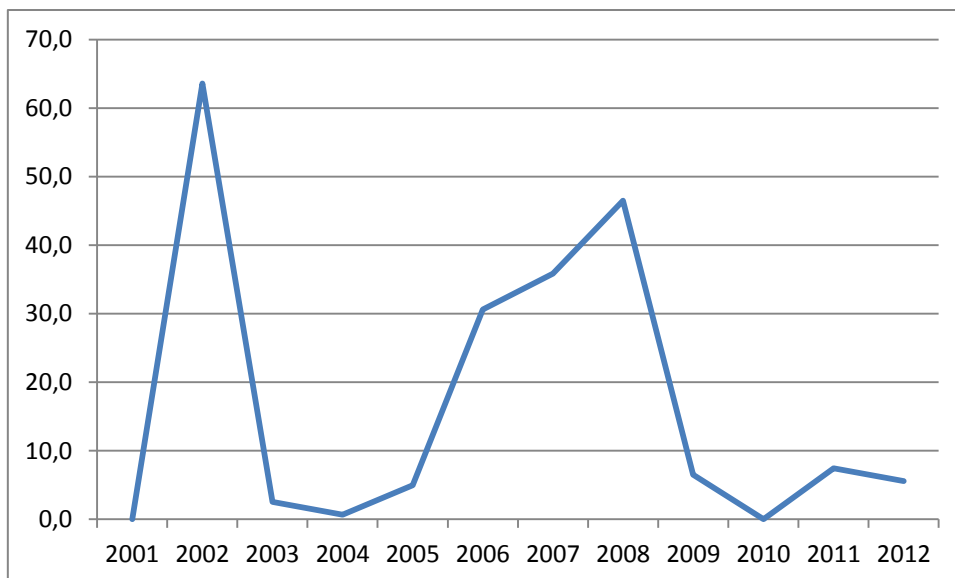
A Rail Cargo Hungária mezőgazdasági terményeket érintő teherforgalmának a változása Rijeka és Koper irányába 2001-2013 között⁶.

A már említett sajátosságok figyelembe vételével az alábbiakban a két kikötő Magyarországról érkező mezőgazdasági teherforgalmi sajátosságait fogom bemutatni a Rail Cargo Hungária adatai alapján. Jelenleg a gyékényesi, murakeresztúri, valamint az őrihodosi határátkelők forgalmának a 97-97%-át a cég bonyolítja le⁷.

1. A mezőgazdasági termékek részesedése a Rail Cargo Hungária Rijekába irányuló vasúti teherforgalmából

⁶ A teherforgalmi adatokat Gyevnár Sándor a Rail Cargo Hungaria Zrt. munkatársa gyűjtötte össze.

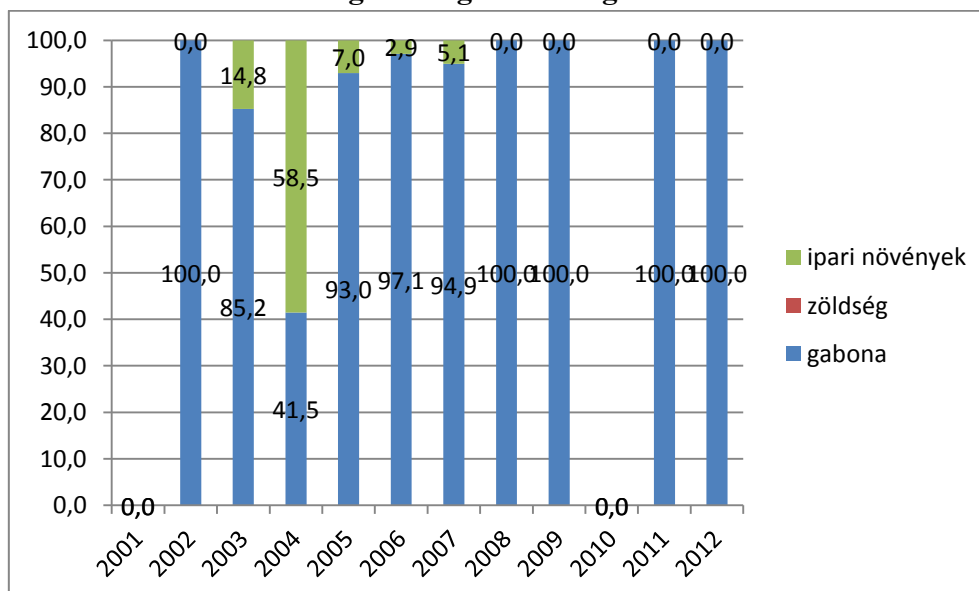
⁷ http://www.hungrail.hu/doku/magyar_vasut_2013/2_Dr_KovacsImre_RailCargoHungaria.pdf



Forrás: a szerző saját szerkesztése Gyevnár Sándor által szolgáltatott adatok alapján

A fenti ábra alapján jól látszik, hogy a Rijekába irányuló mezőgazdasági forgalom erős ingadozást mutat. Egyes években 60%-nál is magasabb, míg máskor csaknem 0%-os részesedéssel rendelkezik. Tehát az agrártermék részesedése az összforgalomból jelentős ingadozást mutatott a vizsgált időintervallumban.

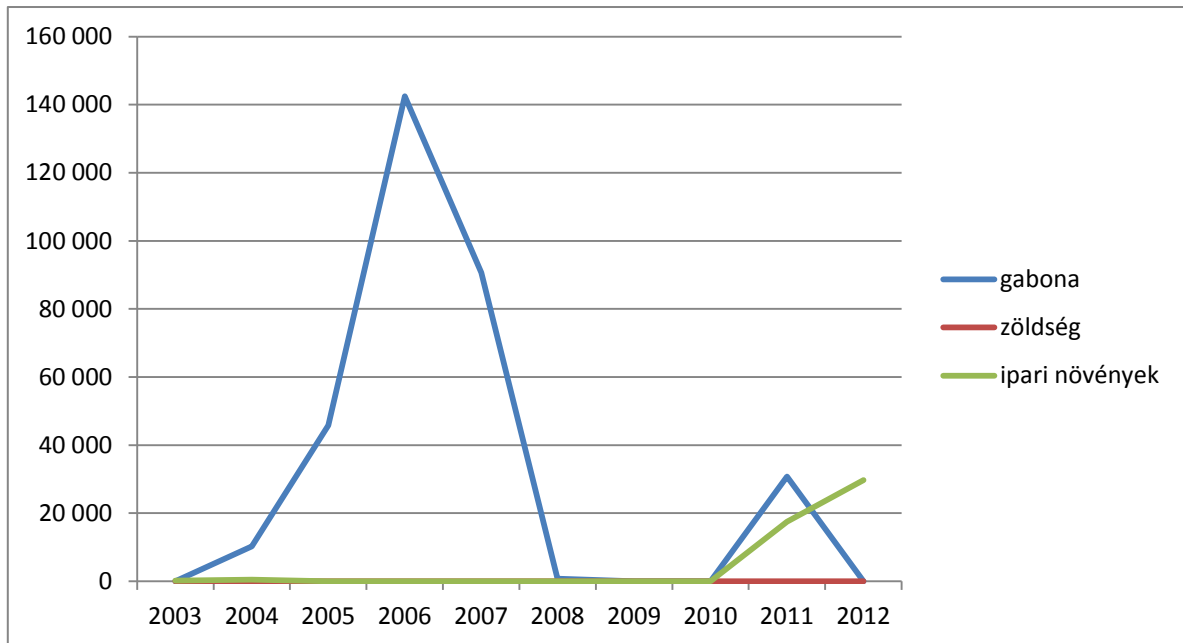
2. Az egyes növényfajta csoportok részesedése a Rail Cargo Hungária Rijekába irányuló mezőgazdasági teherforgalmából



Forrás: a szerző saját szerkesztése Gyevnár Sándor által szolgáltatott adatok alapján

Rijeka magyar viszonylatú tároló kapacitásai elsősorban a gabona tengerentúli kereskedelmére szakosodtak. Emellett az egyes években az ipari növények is fontos jutottak szerephez jutottak a magyar rijekai forgalomban.

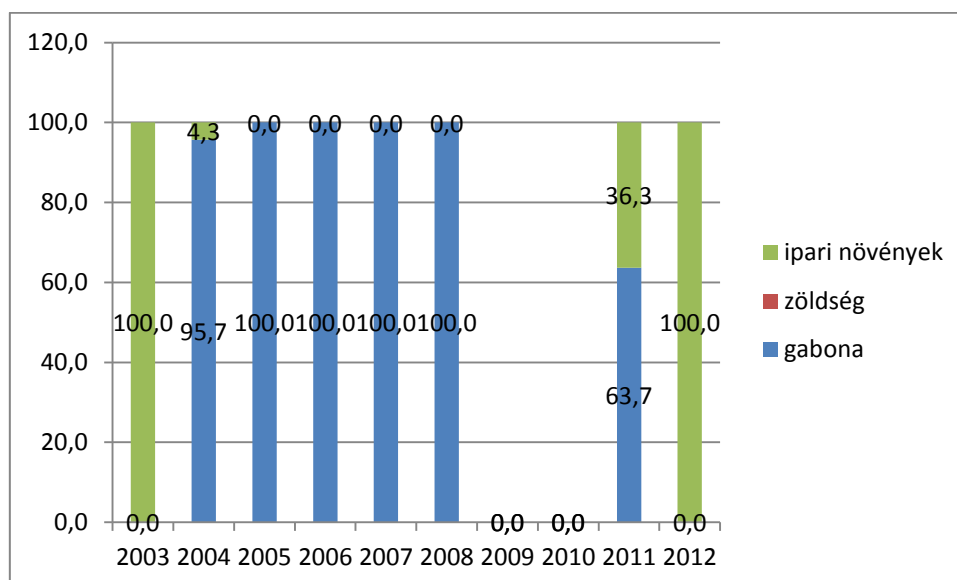
3. Az egyes növényfajta csoportok részesedése a Rail Cargo Hungária Koperbe irányuló mezőgazdasági teherforgalmából



Forrás: a szerző saját szerkesztése Gyevnár Sándor által szolgáltatott adatok alapján

A koperi kikötő jelentősége szintén, akárcsak a rijekaié a gabona tengerre juttatásában jár az élen, azonban kitűnik, hogy pont azokban az időszakban, amikor Rijeka háttérbe volt szorult. Ebből is jól látszik, hogy a két kikötő az „újkori történelemben”, pontosabban a rendszerváltoztatást követő években versenyt folytat egymással nem csak európai szinten, hanem magyar relációban is.

4. ábra. Az egyes növényfajta csoportok részesedése a Rail Cargo Hungária Koperbe irányuló mezőgazdasági teherforgalmából



Forrás: a szerző saját szerkesztése Gyevnár Sándor által szolgáltatott adatok alapján

Konklúziók

Hazánk a trianoni békediktátumot követően az állandó tengeri kijáratát nem tudta megtalálni. Az adriai kikötők közül Koper és Rijeka is verseng a hazai külkereskedelem „kegyeiért”. A kezdeti Rijeka (Fiume) előny jelentősen megkopott, minden termék, így az agrártermékek viszonylatában is. Ez nem csak geopolitikai tényezőkkel magyarázható, hanem magyar a külpolitikai nosztalgia megkopásával és a közlekedési tényezők sajátosságával. A rijekai kikötő kapacitásait tekintve jelentős előnnyel rendelkezik Koperrel szemben. A megközelíthetősége Magyarországról azonban rendkívül lassú, az előbbivel szemben legalább körülbelül két óra időhátránnyal rendelkezik. A fenti diagramokból jól látszik, hogy a magyar agrár külkereskedelem elsősorban a gabonánál és az iparnövényeknél használja két kikötőt.

¹Fejér Gábor 2009: Rijeka (Fiume) közel 250 éves szerepe Magyarország külkereskedelmében. In: Földrajzi Közlemények 133. évfolyam. 2. szám, 147-157. oldal

²Illés Gábor 2000: Az adriai kikötők (Koper, Rijeka) stratégiai szerepe a magyar külkereskedelmi forgalomban az EU csatlakozás tükrében. In: EU Working Papers 3. évf. 4. szám. <http://epa.oszk.hu/00000/00026/00010/pdf/illes.pdf>