

BALI LÓRÁNT*

**A RIJEKA–KOPER DICHOTÓMIA SAJÁTÓSSÁGAI A MAGYAR
AGRÁREXPOROTOT ILLETŐEN A RAIL CARGO HUNGÁRIA ZRT.
TEVÉKENYSÉGE PÉLDÁJÁN****

*SPECIAL CHARACTERISTIC OF THE RIJEKA–KOPER DICHOTOMY
REGARDING TO THE HUNGARIAN AGRICULTURAL EXPORT
BY THE EXAMPLE OF THE ACTIVITY OF RAIL CARGO HUNGÁRIA ZRT.
CORPORATION*

ABSTRACT

Current political events have a significant impact on the development of transport infrastructure in addition to political geographical factors. Over the last 25 years, Western-Balkans lived through one of the greatest European geopolitical realignment. Regarding to my topic I cannot ignore the changes took place in the years of socialism before the regime change which basically determined the later situation of Rijeka (Fiume) and Koper.

In my study I will demonstrate the relationship of Adriatic Sea ports with special focus on Hungarian transport. Previously I examined the status of Rijeka in the socialism and the maritime trade development policy of Yugoslavia.

1. 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 átrendeződését.^{1,2} Témám szempontjából nem hagyhatom figyelmen kívül a rendszerváltoztatást megelőző államszocialista időszakban lezajló változásokat, amelyek erőteljesen megalapozták Rijeka (Fiume) és Koper későbbi helyzetét.³ 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. Rijekáb és Koperbe irányuló forgalmának a változásait vázoló fel.

2. 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 problémák⁴ és határviták is tetézték. Az új konstelláció rendkívül hátrányosan érintette Triesztet, perm helyzetbe

* Dr. PhD Bali Lóránt egyetemi adjunktus – Pannon Egyetem, Georgikon Kar, Vállalatökonómiai és Vidékfejlesztési Tanszék.

került és lecsökkent vonzáskörzetében tovább kellett osztozkodnia Velencével. Emellett a térség országai között ellenségesé vált a viszony. Ausztria független lett az 1955-ös államszerződés értelmében, Olaszország a későbbi EGK alapítója, Jugoszlávia pedig „külön utas” szocialista, Hazánk meg a szovjet érdekszférába tartozott. Ebben a helyzetben Rijeka (Fiume) az eddigi történelmi helyzetéhez nem hasonlítható előnyös pozícióba került. A 60-as években a két kikötő fej-fej mellett haladt a forgalmi sajátosságait illetően.⁵ Rijeka Jugoszlávia első számú kikötőjévé vált.⁶ 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 kerültek.⁷

A hetvenes évektől átstrukturálódott az Isztria környéki kikötők helyzete. Ebben kevés szerep jutott a versenybe belépő Kopernek, amely kikötőjét 1957-ben alapították. Bár a kétmillió Szlovéniához képest túlméretezett kapacitással rendelkezett az elsődleges funkciója Rijeka darabáru forgalmának a tehermentesítése volt, ezt segítette a város környéki vasútvonalak villamosítása is. 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, csak a későbbiekben, a rendszerváltoztatás után konvertálódott át előnyé.⁸

„Trieszt és Fiume versenyt 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....”⁹ 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 közvetetten 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.¹⁰

3. 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 vám szabad területen.¹¹

- Faáru terminál, amely Rasaban (Rijeka mellett) található, 550 000 m³ éves kapacitással rendelkezik.

- A kikötő medencében található Frigo-terminál éves szinten 54 000 tonnás áruforgalom lebonyolítására alkalmas. 4000 m² hűtött, valamint 4500 m² szabad téri kapacitással rendelkezik, amely 5000 tonna zöldség, gyümölcs hűtött tárolására alkalmas.
- A rasai medence élőállat-termináljában egyidejűleg 1000 darab élőállat elhelyezésére képes.
- A Gabona-terminál betonsilója egyidejűleg 56 000 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 szakasz, amely nem mellesleg dupla pályával rendelkezik Rijekától eltérően. A következő az agrárkereskedelem szempontjából fontos terminálokat tudunk megkülönböztetni a kikötőben:¹²

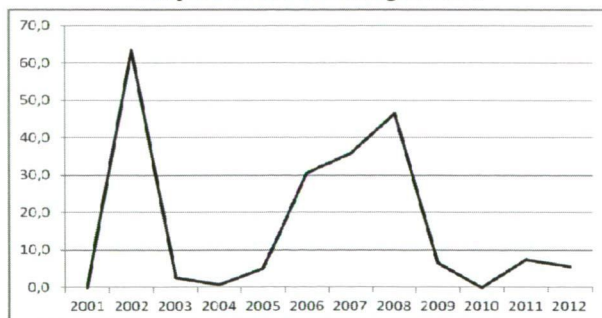
- Élőállat-terminál 1200 állat gondozására és befogadására képes,
- 60 ezer tonna tárolókapacitással rendelkező gabonasiló,
- 20 000 m³ növényi olaj, 5000 m³ pálmaolaj, 2930 m³ bor, 1200 m³ kaucsuktej tárolására képes.

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

4. A Rail Cargo Hungária mezőgazdasági terményeket érintő teherforgalmának a változása Rijeka és Koper irányába 2001–2012 között¹³

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 97–98%-át a cég bonyolítja le.¹⁴

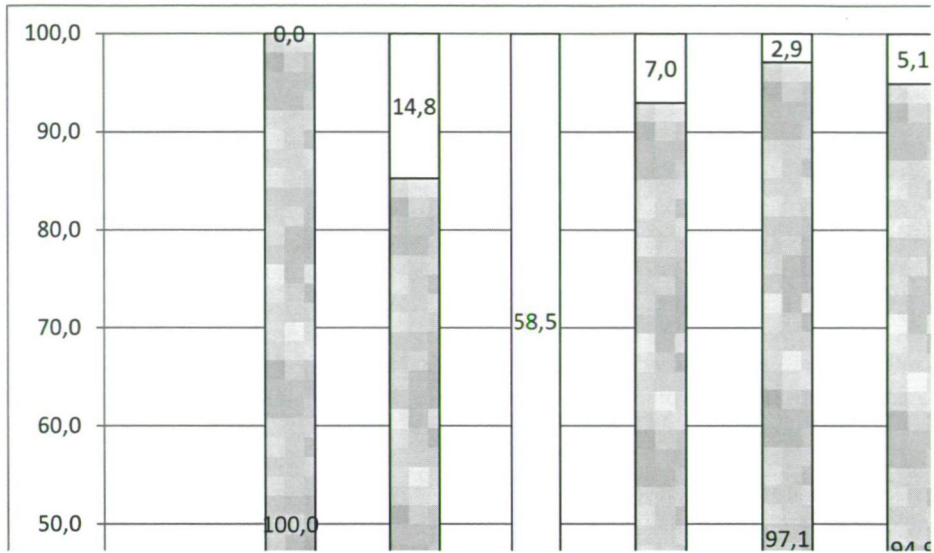
1. ábra. A mezőgazdasági termékek részesedése a Rail Cargo Hungária Rijekába irányuló vasúti teherforgalmából



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.

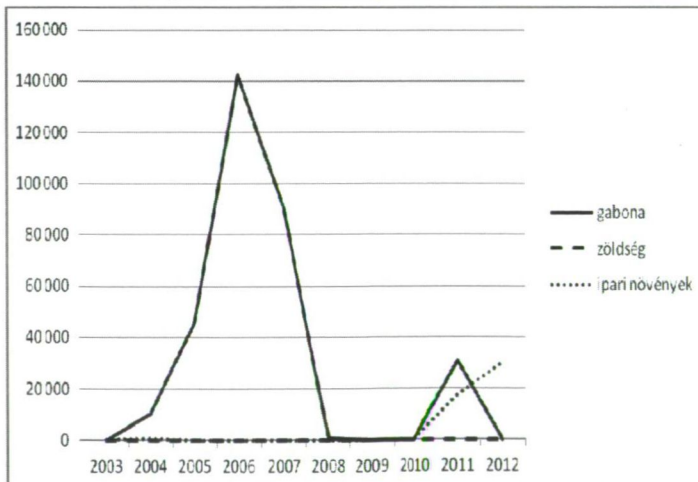
2. ábra. Az egyes növényfajta csoportok részesedése a Rail Cargo Hungária Rijekába irányuló mezőgazdasági teherforgalmából



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 szerephez jutottak a magyar rijekai forgalomban.

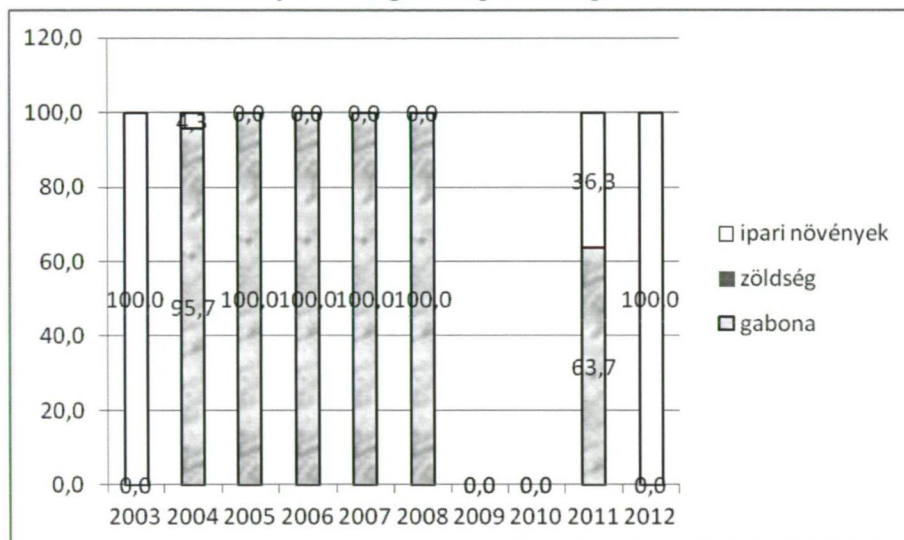
3. ábra. Az egyes növényfajta csoportok részesedése a Rail Cargo Hungária Koperbe irányuló mezőgazdasági teherforgalmából



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

A koperi kikötő jelentősége szintén, akárcsak a rijekaié a gabona tengerre juttatásában jár az élen, azonban kitűnik, hogy pont azokban az időszakokban, amikor Rijeka háttérbe volt szorulva. 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

5. 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 a két kikötőt.

JEGYZETEK

1. Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.) Balkán Füzetek No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 130 old.
2. Rác Szilárd (2011): Déli szomszédsági városhálózatok és hatások. In: Cieger A. (szerk.): Terrek, tervek, történetek. Az identitás történetének térbeli keretei 2. Budapest, Atelier. 211–237. old.
3. Faragó László–Hajdú Zoltán–Rác Szilárd (2012): Államosodás – városhálózat – térszerkezet. – Magyar Tudomány. 4. 389–406. oldal.

4. Erről bővebben lásd Gulyás László (2009): Regionalizáció, regionalizmus és a nemzeti kérdés a titói Jugoszláviában. *Tér és Társadalom* 2009/2. szám. 155–169. old.
5. Strazicic Nikola (1995): Rijeka – Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa. *Österreichische Ostheft. Jahrgang 37/1995. Heft 2.* 355–377. old.
6. Roknic Andrea (2007): *Gospodarska situacija u općini Rijeka 1970–1972. godine.* Rijeka, XII. godina, svezak 1. 25–39 old.
7. Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.) *Balkán Füzetek* No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 130 old.
8. Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.) *Balkán Füzetek* No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 130. old.
9. Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.) *Balkán Füzetek* No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 40. old.
10. Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.) *Balkán Füzetek* No. 3., PTE KMBTK, Pécs, 130. old.
11. Fejér Gábor (2009): Rijeka (Fiume) közel 250 éves szerepe Magyarország külkereskedelmében. In: *Földrajzi Közlemények* 133. évfolyam. 2. szám, 147–157. oldal.
12. Illés 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>
13. A teherforgalmi adatokat Gyevnár Sándor a Rail Cargo Hungaria Zrt. munkatársa gyűjtötte össze.
14. http://www.hungrail.hu/doku/magyar_vasut_2013/2_Dr_KovacsImre_RailCargoHungaria.pdf

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Erdősi Ferenc (2005): A Balkán közlekedési földrajza. M. Császár Zs. (szerk.) *Balkán Füzetek* No. 3., PTE KMBTK, Pécs.
- Faragó László–Hajdú Zoltán–Rácz Szilárd (2012): Államosodás – városhálózat – térszerkezet. – *Magyar Tudomány.* 4. 389–406. oldal.
- Fejér Gábor (2009): Rijeka (Fiume) közel 250 éves szerepe Magyarország külkereskedelmében. In: *Földrajzi Közlemények* 133. évfolyam. 2. szám, 147–157. oldal.
- Gulyás László (2009): Regionalizáció, regionalizmus és a nemzeti kérdés a titói Jugoszláviában. *Tér és Társadalom* 2009/2. szám. 155–169. old.
- Rácz Szilárd (2011): Déli szomszédsági városhálózatok és hatások. In: Cieger A. (szerk.): *Terek, tervek, történetek. Az identitás történetének térbeli keretei* 2. Budapest, Atelier. 211–237. old.
- Roknic Andrea (2007): *Gospodarska situacija u općini Rijeka 1970–1972. godine.* Rijeka, XII. godina, svezak 1. 25–39 old.
- Strazicic Nikola (1995): Rijeka – Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa. *Österreichische Ostheft. Jahrgang 37/1995. Heft 2.* 355–377. old.
- http://www.hungrail.hu/doku/magyar_vasut_2013/2_Dr_KovacsImre_RailCargoHungaria.pdf
- A teherforgalmi adatokat Gyevnár Sándor a Rail Cargo Hungaria Zrt. munkatársa gyűjtötte össze.