

**ILLÉS GÁBOR<sup>1</sup>**

## **AZ ADRIAI KIKÖTŐK (KOPER, RIJEKA) STRATÉGIAI SZEREPE A MAGYAR KÜLKERESKEDELMI FORGALOMBAN AZ EU-CSATLAKOZÁS TÜKRÉBEN**

### **BEVEZETÉS**

A nemzetközi konténerszállítmányozás területén dolgozó szakemberként munkám távlati kilátásai tekintetében nagy jelentőséggel bír, hogy azok az adriai tengeri kikötők (Rijeka, Koper), melyeken keresztül Magyarország tengerentúli külkereskedelmi forgalmának igen jelentős hányada bonyolódik, milyen szerepet töltenek majd be a magyar külkereskedelemben hazánk uniós csatlakozását követően.

Ennek a kérdésnek a megválaszolásához mindenekelőtt világos képet kell alkotnunk egyrészt arról, hogy hogyan alakul majd Magyarország külkereskedelmi forgalmának relációk szerinti szerkezete az EU-csatlakozás után, különös tekintettel azokra az ország-csoportokra, melyekkel külkapcsolataink jellemzően, vagy legalábbis jelentős arányban az adriai kikötőkön keresztül bonyolódnak; másrészt pedig a két említett adriai kikötő, Koper és Rijeka jelenlegi piaci pozíciójáról.

Az előbbihez nemcsak hazánk közelmúltbeli külkereskedelmi forgalmának relációk és árucsoportok szerinti alakulását leíró statisztikai adatok meglehetősen alapos ismerete szükséges, de a napjainkban rendkívüli horderejű átalakulási-fejlődési folyamat közepén, illetve küszöbén álló Európai Unióval kapcsolatos napi történések nyomon követése, a hazánk által az uniós csatlakozást követően alkalmazható külkereskedelempolitikai eszközrendszernek a külkapcsolatainkra gyakorolt várható hatásainak ismerete, továbbá az adriai kikötők szempontjából relevánsnak ítélt régiók jelenlegi és közeljövőben várható konjunkturális helyzetének, fejlődési irányának, a velük kialakított külkapcsolataink állapotának, fejlesztettségének figyelembevétele is.

---

<sup>1</sup> A Budapesti Gazdasági Főiskola Külkereskedelmi Főiskolai Kar Európai Uniós szakirányú továbbképzés 2000-ben végzett hallgatója. A tanulmány a szerző diplomamunkájának átdolgozott, lerövidített változata. Témavezetője dr. Tátra Anna főiskolai docens.

Az utóbbihoz ugyanakkor ismernünk kell a kikötők történelmi hátterét, közel-múltbeli fejlődésüket, földrajzi adottságaikat, szolgáltatásaikat, technikai felszereltségüket, kapacitásaikat, az elmúlt néhány év forgalmi adatait, fontos célpiacokat, pénzügyi helyzetüket, tulajdonosi struktúrájukat, üzleti filozófiájukat, valamint jövőbeli fejlesztési, terjeszkedési terveiket és lehetőségeiket, csakúgy, mint az észak-európai kikötőkkel összehasonlított versenyképességüket.

Mindezen információk birtokában és figyelembe vételével, felhasználva a két kikötő egy-egy szakértőjével folytatott személyes konzultációk eredményeit és tapasztalatait, született meg a végső konklúzió, amely kitér a cikk által közvetlenül érintett három ország (ti. Magyarország, Szlovénia és Horvátország) és szomszédai EU-csatlakozási folyamatának különböző menetrendje esetén előálló helyzetek taglalására, s nemcsak külön-külön mérlegeli a két kikötő magyar külkereskedelemben játszott jövőbeni szerepét, de kettejük egymáshoz való viszonyának fényében is.

## 1. KOPER

Délnyugati szomszédunk, az egykori Jugoszláv Államszövetségből elsőként kivált Szlovénia, mely mind területét, mind népességét tekintve alig ötöd akkora, mint hazánk, nemcsak a délszláv térség, de az egész volt szocialista tömb legjómódúbb országaként került ki a rendszerváltás zűrzavaros időszakából. A '90-es években mind határozottabb tanújelét adta euro-atlanti elkötelezettségének, s bár az EU-val való társulási megállapodás megkötéséig csak 4 évvel Magyarország után, 1996-ban jutott el, 1998-ban ugyanúgy ott volt azon 5 kelet-közép-európai ország között, akikkel az EU megkezdte a csatlakozási tárgyalásokat, mint hazánk. Politikai és gazdasági stabilitása, viszonylagos fejlettsége és gazdagsága alapján pedig méltán számíthatunk arra, hogy az első körben csatlakozik majd a nyugat-európai integrációhoz, még ha a bővítési folyamat el is tart néhány évig.

Ez a kicsiny észak-adriai, a mediterrán, az alpesi és a kontinentális éghajlat határmezsgyéjén fekvő ország ügyesen használja ki területéből adódóan meglehetősen szűkösen rendelkezésre álló természeti kincseit, így például partvonalamentén mérve is alig 45 km hosszúságú tengerpartját. Az egyébként festői szépségű, a horvát és az olasz határ közé ékelt nyúlfarknyi partszakaszon csupán néhány kilométerre fekszik egymástól az előkelő szállodáktól zsúfolt, a turisták kedvenc célpontjának számító Portoroz, az évszázados kulturális hagyományokkal bíró, igazi halászfalu hangulatát árasztó Piran, és a szolid, de komoly nemzetközi kikötővárosi ambíciókat dédelgető Koper.

Szlovénia egyetlen tengeri kikötője, Koper, melyen keresztül a közép-európai országok a legrövidebb útvonalon érhetik el tengerentúli piacukat, 1957-es alapítása óta fokozatosan hatékony és műszakilag korszerűen felszerelt nemzetközi kikötővé nőtte ki magát. Napjainkban szolgáltatásai legnagyobb része hátszágai: Ausztria, Magyarország, a Cseh Köztársaság, Szlovákia, Lengyelország, Bajország, Olaszország, Svájc, Horvátország, Bosznia Hercegovina és Jugoszlávia, továbbá kisebb részt Macedónia, Albánia, Bulgária, Ukrajna és Oroszország külkereskedelmi forgalmának lebonyolítását segíti elő.

A kikötő (melynek teljes területe vámszabad terület) tevékenysége tizenegy, a hatékonyság növelésének érdekében specializált terminál keretében került megszerzésre:

- Konténerterminál 200 000 TEU éves kapacitással, speciális konténerek kezelésére is alkalmassá téve;
- RO-RO és gépkocsi terminál évi 120 000 járműre méretezett rakodási kapacitással, 15 000 jármű tárolására alkalmas tárolóterülettel;
- Általános áruk terminálja kávé, fém-, vas-, papír- és más árufeleségek részére 154 000 m<sup>2</sup> fedett, gyümölcsök és zöldségek tárolására 11 000 m<sup>2</sup> légkondicionált raktárral, hús- és tejtermékek részére 1 900 m<sup>2</sup> hűtőkamrával, pamut-, textil- és bőrárak tárolására 39 600 m<sup>2</sup> speciális raktárterülettel, évi 800 000 tonna összkapacitással
- Élőállat-terminál 1 200 egyed egyidejű befogadóképességgel, számos, az állatok gondozásával összefüggő szolgáltatással;
- Faáru-terminál 50 000 m<sup>2</sup> fedett tárolóval, évi 600 000 m<sup>3</sup> kapacitással;
- Gabonasiló 60 000 tonna tárolási kapacitással;
- Vasérc- és szénterminál 1,8 millió tonna éves kapacitással, 600 000 tonna egyidejű befogadóképességgel;
- Alumíniumsiló 20 000 tonna befogadóképességgel, 350 000 tonna éves kapacitással;
- Szója-, műtrágya-, ill. egyéb ömlesztettáru-terminál 50 000 tonna szója, 6 000 tonna műtrágya és 13 000 tonna egyéb ömlesztett áru (rizs, cukor, só, foszfát, ilmenit, tinkál, szulfur, műtrágya stb.) befogadóképességgel;
- Folyékony áru terminál 12 400 m<sup>3</sup> vegyi áru, 7 500 m<sup>3</sup> foszforsav, 20 000 m<sup>3</sup> növényi olaj, 5 000 m<sup>3</sup> pálmaolaj, 2 930 m<sup>3</sup> bor, 1 200 m<sup>3</sup> kaucsuktej, továbbá 140 000 m<sup>3</sup> olaj és olajszármazék egyidejű befogadására képes tárolókapacitással.

A koperi kikötő forgalma a kezdetektől fogva csaknem töretlen fejlődést mutatott. Míg működésének első évében, 1958-ban csupán 53 ezer tonnás áruforgalmat realizált, addig 1967-ben már átlépte az 1 millió tonnás határt. Az ezt követő két év (feltehetően a közvetlen vasúti összeköttetés kiépítésének köszönhetően) rendkívül dinamikus fejlődést hozott: 1969-ben már 2 millió tonna áru fordult meg a kikötőben, mely szint aztán hosszú időre stabilizálódott.

Tíz év elteltével, a '70-es évek végén, azaz nagyjából a konténerterminál átadásával egy időben indult meg újra egyértelmű, bár mérsékelt növekedés, melynek köszönhetően a '80-as évek közepére már a 3 millió tonnát is meghaladta a forgalom, ráadásul a szárazáru-terminál 1984-es üzembe helyezése olyan többletleadületet adott, mely egy év alatt 4 millió tonna fölé röpítette a kikötőben megfordult árumennyiséget.

Ezt követően egy kissé nyugalmasabb időszak következett, de a '80-as évek vége, amikor a gabonasilók is megépültek, újabb rekordokat hozott: 1989-ben az áruforgalom elérte, majd meg is haladta az 5 millió tonnát. Bár a '90-es évek eleje (nyilván nem függetlenül a rendszerváltás és a délszláv államszövetség szétesésének gazdasági recessziót előidéző hatásától) erős visszaesést jelentett a kikötő életében, 1991-ben már újraindult a növekedés, amely olyan erőteljesre sikerült, hogy nemcsak a korábbi visszaesést volt képes néhány éven belül kompenzálni, de 1995-re már a 6, sőt a 7 millió tonnás csúcs is megdőlt.

A '90-es évek második fele ismét stagnálással indult, de ekkor meg a gépkocsi-terminál üzembe helyezése adott újabb lendületet, mely 1998-ra messze 8 millió tonna fölé lendítette a kikötő forgalmát. Mindennek fényében egyáltalán nem tűnik túlzottnak a 2000-re kilátásba helyezett 10 millió tonna teljesítése, melyet a berendezések további modernizációja, a tárolási és rakodási kapacitások fejlesztése és bővítése révén kívánnak megvalósítani.

Ami a pénzügyi mutatókat illeti, Kopernek itt sincs oka panaszra: a legutóbbi pénzügyi évben, 1998-ban az előző évhez képest 11%-os árbevétel- és 14%-os nettó nyereség-növekedést produkált, ami 2 272 M SIT (kb. 11 M USD) összegű profit realizálását jelentette.

Mindent egybevetve Koper nemcsak múltjára lehet büszke, de rendkívül ígéretes jövő előtt is áll. Mindenekelőtt biztos háttérrel jelent, hogy egy olyan országban található, mely, mint rendszerváltó független állam, sikeresen tapossa ki saját ösvényét Európa gazdasági és politikai élete felé, stabilitása pedig szilárd alapot teremt a jogállam kiépítéséhez, ami lehetővé teszi hosszútávon is stabil és versenyképes gazdasági környezet megteremtését.

Egy kis ország kikötőjeként Koper igen erősen rá van utalva arra, hogy a környező országok tengerentúli külkereskedelmi áruforgalmát kikötőjébe terelje (a tranzit forgalmának több, mint 70%-át teszi ki). Ezt egyébként az is jól tükrözi, hogy több országban (köztük Budapesten is) tart fenn külföldi képviseletet. Míután legfőbb piaca is ő maga is éppen az EU jövőbeni potenciális bővítési zónájában helyezkedik el, nagy érdeklődésre számot tartó kérdés, hogy milyen hatással lehet jövőbeni fejlődési kilátásaira az EU keleti kibővítése.

Az EU-bővítés várható hatásainak elemzése előtt látnunk kell, hogy az elsődleges konkurenciát jelentő, de kiemelkedően fejlett infrastruktúrájú, ráadásul a nagy nyugat-európai iparvidékekhez is sokkal közelebb fekvő északi kikötőkkel (Hamburg, Rotterdam, Antwerpen) számos területen nem vehetik fel a versenyt az egyenlőre még nagyságrendekkel kisebb forgalmat bonyolító, elmaradottabb mediterrán kikötők, köztük Koper. Aligha lehet tehát arra számítani, hogy Szlovénia EU-csatlakozása után Koper esetleg jelentős forgalmat csábíthat át az északi kikötőktől.

Ami mégis igazolhatja a mediterrán kikötők létjogosultságát, az a fentiekben már részletesebben ecsetelt közép-európai térséghez való földrajzi közelségük. Túlélésük záloga erre az EU-tagállamokhoz képest elmaradott, de ennek ellenére (vagy talán éppen ezért) komoly fellendülés előtt álló térségre való specializálódásuk lehet, ami Koper esetében lényegében már megvalósult, hiszen tranzit forgalmának mintegy fele két rendszerváltó, az EU-val Szlovéniához hasonlóan csatlakozási tárgyalásokat folytató országhoz: Magyarországhoz és Csehországhoz kötődik. Bár legnagyobb piacát Ausztria jelenti, jelentős bővülésre ebben a relációban nem számíthat, hiszen amióta Szlovénia 1996-ban aláírta az EU-val a társulási megállapodást, az uniós exportőröket és importőröket már semmilyen pénzügyi szankció nem sújtja a szlovén kikötő választása esetén. Azaz Szlovénia csatlakozása nem jelentene a mainál könnyebb bejutást az EU piacaira, mivel ennek már ma is szinte alig vagy egyáltalán nincsenek akadályai.

Ami a Koperen keresztül lebonyolódó magyar külkereskedelmi forgalom EU-csatlakozás utáni alakulását illeti, megbecslésénél komoly problémát jelent Magyarország és Szlovénia egymáshoz képesti csatlakozási időpontjának bizonytalansága.

Korántsem biztos ugyanis, hogy a két ország egyszerre lesz tagja az EU-nak, arra vonatkozólag pedig végképp nehéz jóslásokba bocsátkozni, hogy ha netán egyikük előbb válna EU-taggá, a másikuk felvételéig eltelő időszak mennyire lesz átmeneti. Ezen oknál fogva három különböző forgatókönyvet is meg kell vizsgálnunk.

### ***1.1. Magyarország és Szlovénia egyszerre lép be az EU-ba***

A legkedvezőbb, és jelen pillanatban legvalószínűbbnek látszó csatlakozási forgatókönyv esetén tulajdonképpen minden maradna a régiben. Gondot jelenthetne a közvetlen vasúti összeköttetés hiánya, de az előrehaladott munkálatok ismeretében, továbbá a csatlakozási folyamat várható elhúzódása miatt joggal feltételezhető, hogy addigra ez a probléma megoldódik. Tengerentúli piacaink hosszabb távon várható felértékelődéséből Koper is jelentősen profitálhatna, Magyarország pedig talán még a jelenleginél is fontosabb partnerré válhatna a kikötő számára, különösen, ha a mostanában lemaradozó Csehország kimaradna a bővítés első köréből. Az adriai kikötők várható specializációja miatt azonban mindez csak korlátozottan, az ömlesztett áruk kategóriájára lenne érvényes, márpedig a magyar gazdaságpolitikusok abban bíznak, hogy a beindult technológiai fejlődés eredményeképpen a tengerentúlra is mind nagyobb arányban exportálunk majd magasabb feldolgozottsági szintű termékeket, amelyek viszont sehogyan sem férnek bele az ömlesztett áruk kategóriájába.

Összegezve tehát Koper tengerentúli ömlesztett-áru exportunk hídfőállása lehet, ugyanakkor a magasabb feldolgozottsági szintű exportcikkeink reményeink szerint növekvő hányada, továbbá a Délkelet-Ázsiából és a Távol-Keletről ideözönlő szórakoztató-elektronikai és ruhaipari import, mely jellemezően konténerben kerül elhajózásra, más kikötőkbe, feltehetően Triesztbe terelődhet át – feltéve, hogy beigazolódnak az adriai kikötők specializációjára vonatkozó jóslatok.

### ***1.2. Szlovénia előbb lesz EU-tag, mint Magyarország***

Ez a konstelláció nagy csapást jelenthet a Koperi Kikötő számára, különösen, ha Magyarország még jó ideig az EU-n kívül marad, nevető harmadikként pedig Rijeka kerülhet ki nyertesén a helyzetből. Szlovénia csatlakozásával egyidejűleg ugyanis kénytelen lesz felmondani a CEFTA-szerződést, melynek addigi kereskedelem-liberalizációs intézkedéseit egy csapásra az EU közös kereskedelem-politikája veszi át, azaz a CEFTA keretében gyors ütemben leépülő határok helyébe újakat húz fel az EU, ami Magyarország számára megnehezíti az áru Koperi Kikötőbe való eljuttatását. Ráadásul Koper a cseh piacon is komoly veszteségeket szenvedhet, még hozzá csaknem függetlenül attól, hogy Csehország vele együtt csatlakozik-e vagy sem. Ha Csehország is kívül marad, ugyanabban a helyzetben lesz, mint Magyarország, míg ha csatlakozik, Koperen keresztül tengerentúli külkereskedelmi forgalma akkor is át kellene haladjon Magyarországon (valamint Szlovákián is), azaz előbb ki kellene lépnie az EU-ból, majd újra be kellene oda lépnie, s ezzel visszajutottunk az eredeti alaphelyzethez. Németországon és Ausztrián keresztül persze megoldható lenne, hogy az áru végig az EU-ban maradjon, csakhogy ezzel elveszne

a közép-európai útvonal egyik legfőbb előnye: az alacsony vasúti tarifák jelentette olcsó előfutás. Ily módon félt, hogy az északi kikötőktől egyébként sem túl messze fekvő Csehországból az export inkább Hamburgba veszi majd az irányt.

A Kopertól elvándorló forgalom pedig feltehetően az euro-atlanti integrációs folyamatban messze a többi rendszerváltó ország mögött kullogó Horvátországban fekvő Rijekát (Csehország csatlakozása esetén részben Hamburgot) célozza majd meg, s ezzel Rijeka lehet Koper veszteségeinek nagy haszonélvezője, hiszen egy csapásra ölébe hullhat a szlovén kikötő hagyományos piacainak jelentős része. Különösen a magyar külkereskedelemből hasíthat ki nagy szeletet, az aláírásra váró horvát-magyar szabadkereskedelmi egyezmény várható kereskedelemliberalizáló hatásának köszönhetően.

Ebben az esetben még a három adriai kikötő előre jelezett specializációja is csak a majdani két EU-kikötőre: Triesztre és Koperre szorítkozna, s kettőjük, valamint Rijeka között kiélesedhet a verseny. Koper magyar külkereskedelemben betöltött szerepe gyakorlatilag marginalizálná, s a mediterrán országokba, a Közel-, Közép- és Távols-Keletre irányuló magyar export, illetve onnan érkező import adriai hídfőállása Rijeka lenne. Mindazonáltal ennek a forgatókönyvnek a megvalósulása, különösen pedig az annak eredményeképpen kialakuló helyzet konzerválódása nem tűnik valószínűnek, miként az alábbiakban felvázolásra kerülő harmadik eshetőség sem.

### ***1.3. Magyarország előbb lesz EU-tag, mint Szlovénia***

Az események ilyen alakulása feltehetően nem befolyásolná ugyan lényegesen a koperi kikötő magyar piacon elfoglalt pozícióit (a szintén EU-tagállamban fekvő Trieszt ugyanis csak a jóval magasabb tarifát alkalmazó osztrák vasútvonalakon keresztül közelíthető meg anélkül, hogy az áru kilépne az EU-ból, s újra be kellene azt oda léptetni), a cseh piacon azonban ebben az esetben is jelentős veszteségekre számíthat, s emiatt Koper számára felértékelődhet Magyarország. Akár csatlakozik ugyanis Csehország az első körben, akár nem, exportja mindenképpen keresztül halad egy nem EU-tag országon, Szlovákián, ahonnan aztán be kell majd léptetni az EU-tag Magyarországra. Emiatt a cseh külkereskedelem valószínűleg erősen átterelődne az északi kikötők felé, abból még Rijeka sem részesedne jelentős mértékben, az előálló helyzet nyertese Hamburg lenne – főleg Csehország első körben való felvétele esetén.

Szlovákia tehát nagyon „útban van” Kopernek, miatta ugyanis szinte alig létezik olyan csatlakozási kombináció, amely mellett ne kellene komoly csehországi piavesztéssel szembenéznie. Nyilván az volna az optimális, ha Szlovákia Csehországgal együtt, az első körben felvételt nyerne, ami nem lehetetlen ugyan, de a dolgok jelenlegi állása mellett megint csak kevésbé valószínű.

Amennyiben a dolgok a fentiek szerint alakulnának, az adriai kikötők közötti specializáció késlekedést szenvedne, a magyar tengerentúli külkereskedelmi forgalom pedig árunemekre való tekintet nélkül Kopert részesítené előnyben, mely ily módon továbbra is adriai hídfőállásként szolgálna Magyarország számára.

Ez az állapot azonban bekövetkezése esetén mindenképpen csupán átmenetinek lenne tekinthető, s Szlovénia csatlakozását követően az 1.1. pontban leírt folyamatok játszódna le. Nagyon hosszú távra előretekintve persze egyértel-

műen valamennyi térségbeli ország EU-csatlakozása, s ezzel az 1. pontban leírtak megvalósulása jósolható, a kikötők közötti erőviszonyokon azonban jelentősen módosíthat a 1.2. forgatókönyv bekövetkezte és az annak megfelelő helyzet néhány éves konzerválódása.

## 2. RIJEKA

Észak-nyugati szomszédjával összehasonlítva Horvátország helyzete messze nem olyan rózsás. Míg Szlovénia alig egy-két puskalövessel megúszta a délszláv államszövetség szétesését, addig Horvátország a '90-es években heves fegyveres konfliktusba bonyolódott Szerbiával és a boszniai szerbekkel. Bár a háborúból végső soron győztesen került ki, gazdasága azonban komoly károkat szenvedett, melyet tovább súlyosbított a hadigazdaság közvetett erőforrás-elszívó hatása.

A háború vége óta erőteljesen folyik ugyan az újjáépítés, és gazdasági potenciálja alapján ott lenne a helye a többi 10, az EU-val társulási viszonyban álló kelet-közép-európai ország között, a nyugat-európai közösség azonban az idei év elejéig úgy ítélte meg, hogy Horvátországban nem érvényesülnek bizonyos demokratikus szabadságjogok, így egészen a közelmúltig mostohagyermekként kezelte, elzárva előle az euro-atlanti integrációhoz vezető valamennyi utat. Kedvező fordulatként értékelhető ugyanakkor az, hogy az országot meglehetősen autokratikus módon kormányzó FRANJO TUDJMAN elnök 1999. decemberi halálát követően, 2000. január elején tartott horvátországi parlamenti választások az addigi ellenzék győzelmével végződtek, melynek hatására a nemzetközi közösség újra nyitottnak látszik „visszafogadni” a tékozló fiúként TUDJMAN kormányzása idején eltévelyedett Horvátországot.

Természeti adottságai egyébként szép jövőre predestinálnák Horvátországot. A délszláv utódállamok közül például a mesés szépségű adriai tengerpart messze leghosszabb szakaszát örökölte, melyet ráadásul változatos szigetvilág tesz még színesebbé és változatosabbá. Mindez nemcsak turistacélpontként teszi vonzóvá az országot, de a tengerhajózás nemzetközi vérkeringésébe való bekapcsolódásra is bőven nyújt lehetőséget. A szárazföldi és tengeri fuvarozás horvát tengerparton fekvő kapcsolódási pontjai közül a legismertebb az Isztriai-félszigettől északkeletre, Kopertől légvonalban alig 60 km-re fekvő Rijeka, mely Trianon előtt (Fiume néven) még magyar tengeri kikötőként funkcionált.

Magán a kikötőn belül (mely nagyrészt szintén vámszabad területként működik) az egyes kikötőmedencék, illetve azok egyes részeinek árunemek szerinti specializációja figyelhető meg, az alábbi terminálokkal:

- Faáru-terminál: kisebb részt Rijekában, nagyjából Rasaban terül el, éves kapacitása 550 000 m<sup>3</sup>
- Frigo terminál: a rijekai kikötőmedencében található terminál évente 54 000 tonnás áruforgalom lebonyolítására, ill. egyidejűleg 5 000 tonna gyümölcs, zöldség és mélyhűtött áru tárolására képes, 4 000 m<sup>2</sup> -nyi hűtő- és légkondicionált térrel, ill. 4 500 m<sup>2</sup> szabadtéri tárolóval rendelkezik
- Élőállat-terminál: a rasai medence istállóiban egyidejűleg 1 000 jószág helyezhető el, éves kapacitása 100 000 tonna élőállat

- Száraz ömlesztett áru terminál: a bakari medencében található terminál 130 000 tonna vasérc, bauxit, szén és más ömlesztett áru tárolására alkalmas, éves kapacitása 3 000 000 tonna
- Gabona-terminál: a rijekai medence partján található terminál betonsilója 56 000 tonna befogadóképességű, évi kapacitása 800 000 tonna
- Általános áru terminál: a nagyobb részét Rijeka kikötőjének régi, központi részén, kisebb részét Skrljevo viszonylag újonnan kiépített részén elterülő, 2 100 000 tonna éves kapacitású terminál tulajdonképpen három kisebb, specializált terminálból áll:
  - ⇒ A konvencionális általános áruk terminálja évente 1 300 000 tonna papíráru, kőhászati termék és veszélyes áru kezelésére képes
  - ⇒ A száraz ömlesztett áruk termináljának éves tárolási kapacitása 800 000 tonna, 20 000 tonna befogadóképességű fedett tárolóterülettel rendelkezik, s évente akár 100 000 tonna áru zsákolása is megoldható
  - ⇒ A folyékony áru terminálon 3 500 m<sup>3</sup> bor, étolaj, melasz és más folyékony áru egyidejű tárolására van lehetőség
- Konténer- és RO-RO terminál: a susaki medencében elterülő brajdica konténerterminál 7 000 TEU befogadására alkalmas, éves kapacitása 70 000 TEU, ill. 600 000 tonna, míg a szintén itt található, specializált gépkocsi-terminálon egyszerre 3 000 autó tárolása oldható meg, éves kapacitása 50 000 gépkocsi

A horvát gazdaság egykori büszkesége, a valaha dollármilliárdos forgalmat lebonyolító rijekai kikötő közelmúltja sajnos korántsem nevezhető dicsőségesnek. A számok talán mindennél ékeesebben illusztrálják a problémát: a racai élőállat-termináltól a bakari ömlesztett áru kikötőig hozzávetőlegesen évente 22 millió tonnás kapacitással rendelkező kikötő forgalma, mely az 1985-ös rekordévben még 7,1 millió tonnára rúgott, 1996-ra 2,5 millió tonna alá zuhant. Bár azóta mérsékelt emelkedés tapasztalható, a legfrissebb adatként rendelkezésre álló 1998-as kevesebb, mint 3,3 millió tonna még mindig messze elmarad attól a 4 millió tonna árutól, mely már a század elején megfordult az akkori Fiume rakpartjain. A kikötő, amelynek vagy tíz éve átszámítva százmilliárd forint tiszta nyeresége volt évente, a '90-es évek közepén 450 milliárd forintnyi veszteséget halmozott fel.

Eközben Közép-Európa tengeri forgalma nagyrészt az olasz Trieszt és a három évtizeddel ezelőtt még jelentéktelen szlovén Koper kikötőre összpontosult. Míg 1989-ben Rijekában 6,1 millió tonna áru fordult meg, Koperben csak 4,3 millió. 1998-ban viszont Koper forgalma már 8,6 millió tonna volt, s 2000-re merészen kitűzte a 10 millió tonnás határ elérését, míg Rijekáé mindössze 3,3 millió tonna.

Mindennek számos objektív, de még több szubjektív oka volt. Az első helyen természetesen a háborús konfliktus és az ezzel járó bizonytalanság állt, s az objektív nehézségek közé sorolható a kikötő forgalmi helyzete is.

Mindezek részben megmagyarázhatók. Az első háborús években a kikötő békebeli forgalma alig egyharmadával csökkent, 1991-ben, 1992-ben és 1993-ban négy és fél millió tonna körül mozgott. 1993-ban könyvelték el az első igazán súlyos veszteséget, és azóta, a békeévek közepette a forgalom lavinaszerűen zuhant. Időközben a botrányok sorozatát jegyezték fel a kikötő krónikájába. A vezérigazgatók és az igazgatóságok úgyszólván futószalagon mentek és jöttek, a munkáso-



kat tömegesen bocsátották el, a dolgozók hiába sztrájkoltak, a fizetések hónapokig várattak magukra.

Ilyen körülmények között az akut háborús veszély megszűnte dacára a forgalom ma is alig több mint egyharmada a békeidők normális menetének.

Elemzők szerint a jelenlegi katasztrofális helyzetet nem háborús vagy gazdasági, hanem elsősorban politikai körülmények váltották ki. A kikötőt működtető vállalat ugyanis állami tulajdonban van. Az országban 1990 óta a HDZ van uralmon, ám a rendszerváltozás óta Rijeka városa és a megye a szociáldemokraták és időnként a velük koalícióban lévő ellenzéki pártok kezén van. A kikötő élére a kormány nem a politikailag „gyanús” bevált szakembereket, hanem a szakmailag alkalmatlan, de politikailag nagyon is alkalmas kormánypárti igazgatókat nevezett ki. E gyakorlat következménye kézzelfogható: a kikötő évek óta tartó hanyatlása, amit azonban a politikailag tájékozatlanok elsősorban a város szociáldemokrata vezetésének rovására írnak.

Sajnos Koperrel ellentétben Rijeka közelmúltja közel sem nevezhető sikertörténetnek, a Horvátországban az év elején bekövetkezett politikai fordulat azonban bizakodásra ad okot mind Horvátország, mind maga a rijekai kikötő jövőjét illetően.

Bár a rijekai kikötő forgalmát tekintve a 80-as évek végéig meghatározó volt az Adriai-tengeren, s évi közel 9 millió tonnás forgalmával kiemelkedő gazdasági jelentőséggel bírt a közép-kelet-európai export-import forgalomban, a háborús események következtében azonban folyamatosan vesztett vezető szerepéből, ezért az adriai térségben felértékelődött Koper és Trieszt. Rijekában az elmúlt évtizedben az ismert politikai és polgárháborús helyzet miatt a legszükségesebb felújításokon kívül jelentősebb, a kikötő szolgáltatási színvonalát javító beruházásra, technológiai fejlesztésre, rekonstrukcióra nem került sor, ami sok szempontból hátrányos helyzetbe hozta, elsősorban Koperrel szemben. Az elmaradt beruházások pótlása viszont komoly tőkebefektetést igényelne. A szükséges tőke előteremtése tehát jelenleg kulcskérdés a rijekai kikötő számára, ami ismerve meglehetősen nehéz pénzügyi helyzetét, nem lesz könnyű feladat.

A rijekai kikötőt sújtó pénzügyi válság azonban nemcsak a háborús konfliktusok horvát gazdaságra és Horvátország más nemzetekkel való kapcsolataira gyakorolt hatásai miatt tört ki, abban számos más tényező is közrejátszott. A kikötő például évtizedeken keresztül csupán saját forrásaira támaszkodhatott, ami egyedülálló a világon. A volt Jugoszlávia idején a szlovén kikötő, Koper megkapta a lehetőséget (és élt is vele), hogy megteremthesse az egész szlovén gazdasági növekedés alapjait, míg az állami költségvetési támogatásokat a montenegrói Bar kikötőjének fejlesztésére, továbbá a jugoszláv főváros, Belgrád és Bar közötti vasútvonal felépítésére fordították, holott világosan látszott, hogy ez a szállítási útvonal nem bír nemzetközi jelentőséggel. Rijeka ily módon elszigetelődött.

A fentiek alapján tehát Rijekáról, mint tengeri kikötőről egészen más kép rajzolódik ki, mint Koperről. Ebben meghatározó tényező a két kikötő elmúlt 10 éves történetének különbözősége, hiszen míg ez az időszak Koper számára a béke és minden addiginál látványosabb forgalombővülés időszakát jelentette, addig Rijeka számára háborús konfliktusokat, forgalom- és presztízsveszteséget, pénzügyi veszteségeket, botrányokat hozott. S miközben Kopernek fiatal kikötőként alig négy évtizedes fennállása során gyakorlatilag soha nem kellett súlyos piac-

vesztéssel szembesülnie, addig Rijekának több száz éves hagyományaival a háta mögött kellett lemondania a közép-európai piacon hagyományos vezető szerepéről – részben éppen Koper javára.

Ennek ismeretében pedig egyáltalán nem csodálkozhatunk azon, hogy Rijekában egy kissé másképpen látják az adriai kikötők közötti jelenlegi és közeljövőbeli viszonyt. Míg Koperben nem a többi adriai, hanem inkább az észak-európai kikötőket és a dunai hajózást tekintik a nagy versenytársnak, addig a rijekai kikötő csaknem mindenben: forgalomban, kapacitásban, infrastruktúrában, fejlesztésekben Koperhez méri magát. A cikk elkészítéséhez felhasznált írásos dokumentumokból valósággal sugárzik, hogy Rijekát igen érzékenyen érintette, hogy Koper kihasználta '90-es évekbeli szorult helyzetét, s a cél nem is lehet más, mint a forgalom Rijekába való visszatérése, amihez minden követ igyekezik megmozgatni. Mindez végső soron nagyon is érthető, Rijeka számára ugyanis immár létkérdés piaci pozíciónak erősítése, helyesebben fogalmazva azok visszaszerzése, hiszen földrajzi helyzetéből adódóan aligha jöhet számára szóba más térség, mint Közép-és Kelet-Európa, ahol Koper a '90-es évek folyamán igencsak megvetette a lábát.

Ami az uniós csatlakozással kapcsolatos kérdéseket illeti, Rijeka esetében nemcsak azért nem lehet komolyan vizsgálni a jelenlegi, de még inkább a jövőben valószínűsíthető EU-elvárásoknak való megfelelést, mert Horvátország mindeztáig politikai okokból csak a partvonalról nézhetette a közép-európai volt szocialista országok euro-atlanti integrációjának folyamatát. Talán még ennél is nagyobb súllyal esik latba, hogy Rijeka elhanyagolt, korszerűsítésre szoruló infrastruktúrájának, súlyos piacvesztésének és ebből adódó rossz jövedelmezőségének terhe alatt nyögve egyelőre a túlélésért küzd, azaz kisebb gondja is nagyobb annál, semhogy az egyelőre még a láthatáron sem feltűnő EU-csatlakozás majdan őt érintő kérdéseivel foglalkozni tudna – s valljuk be, ez szintén érthető.

Mindez persze nem jelenti azt, hogy Rijekát egyáltalán ne érintené az EU keleti kibővítésének kérdése, legfeljebb nem közvetlenül, hanem a szomszédos országok várható csatlakozásának közvetett hatásain keresztül.

Ami a jövőt és az EU-csatlakozásokat illeti, Koperhez való fent leírt viszonyulásból arra következtethetünk, hogy Rijeka a továbbiakban mindent megtesz majd annak érdekében, hogy elvesztett piacainak minél nagyobb hányadát visszaszerezze. Az elkövetkező néhány évben ez a törekvés fogja meghatározni üzletpolitikáját.

A rijekai kikötő közeljövőjének másik meghatározó tényezője az elmaradt beruházások pótlásának sikere. Ebben sokat segíthet, hogy a közelmúlt politikai változásainak következtében Horvátország sokkal vonzóbb célpont lehet a külföldi befektetők szemében, illetve remélhetőleg elhárulnak a jelenleg még a külföldi tőkebefektetések útjában álló adminisztratív akadályok.

Rijeka szempontjából szerencsés fordulatnak számít a dunai hajózás megbénelése, valamint az, hogy a szerbiai Duna-hidak romjainak mai napig nem kezdődött meg az eltakarítása, ami konzerválja a Duna járhatatlanságát. Bár a Duna szabaddá tétele elsősorban a szerbiai belpolitikai szituáció alakulásának függvénye, s emiatt nehezen megjósolható, hogy e tekintetben mikorra várható változás, az nyilvánvaló, hogy túl sokáig nem tartható fenn a jelenlegi helyzet, a Dunán előbb vagy utóbb újra megindul az élet. Rijekának tehát hosszú távon nem szabad a Duna „befagyására” építenie, az átmenetinek tekinthető helyzetet azonban igyekeznie kell minél jobban kihasználnia, mert az segíthet lendületbe hozni for-

galmának fellendítését. Ezzel egyébként, ha rövid időre is, de csaknem azonnal növekedne a magyar külkereskedelemben betöltött szerepe, hiszen vasérc- és szénimportunk, illetve vasáru-exportunk jelentős hányadát csábíthatná magához.

Mivel Horvátország az európai integrációs folyamatból való eddigi szinte teljes kimaradása miatt belátható időn belül aligha lesz tagja az Európai Uniónak, elegendő, ha legfontosabb piacainak, illetve az általa legfőbb versenytársnak tekintett kikötő otthonának, Szlovéniának a különböző csatlakozási forgatókönyveit vizsgáljuk meg.

Rijeka piacszerző, pontosabban piacviszasszerző törekvéseinek egyértelműen az a helyzet kedvezne a leginkább, ha Szlovénia előbb csatlakozna az EU-hoz, mint Magyarország, s ez az állapot minél hosszabb ideig fennmaradna. Ebben az esetben ugyanis mind a magyar, mind a szlovák, mind pedig a cseh piacon megerősíthetné pozícióit, hiszen az említett országok export áruforgalmának Koper vagy Trieszt választásánál be kellene lépniük a határait szigorúan ellenőrző EU-ba, azaz a szlovén határ EU-határrá alakulása forgalomelterelő hatású lenne. Ráadásul ebben a konstellációban teljesen mindegy, hogy Csehország és Szlovákia uniós tag-e vagy sem, hiszen külkereskedelmi áruforgalmuk keresztülhaladna egy EU-n kívüli országon (ti. Magyarországon), s így mindenképpen be kellene azt léptetni az EU-ba. Ha a fent vázolt szituáció alakulna ki, s netán még néhány évre konzerválna is, úgy Rijekának minden esélye megvan arra, hogy visszaszerezze régi dicsőségét, s újra a magyar külkereskedelem adriai hídfőállása legyen, méghozzá nemcsak az ömlesztett áruk, de csaknem valamennyi áru fajta tekintetében.

Ha Magyarország az első körben csatlakozna (ami igencsak valószínű), akkor lényegében minden maradna a régiben, méghozzá függetlenül Szlovénia felvételétől. Ebben az esetben Rijeka jövője beruházásainak és piacszerzési törekvéseinek sikerességén múlik. Ha elég agresszív üzletpolitikát folytat, feltehetően vissza tud majd valamennyit szerezni a '90-es években elvesztett forgalmából, de igazi áttérés nem várható, s legfeljebb Koperrel azonos súlyt képviselhet tengerentúli külkereskedelmünk lebonyolításában – forgalmán belül megőrizve az ömlesztett áruk túlsúlyát.

Érzékeny veszteség érheti azonban Rijekát akkor, ha Szlovákia nem Magyarországgal együtt lép be az EU-ba, ami mellesleg könnyen előfordulhat. Így mind cseh, mind szlovák piaci pozíciói meggyengülnének, hiszen az említett két ország árujának Rijekába való lefuvarozása útjában ott állna az EU-tag Magyarország. Rijeka számára ekkor jelentősen felértékelődne a magyar piac, ahol várhatóan még a korábbinál is erőteljesebb akvizíciós tevékenység folytatására kényszerülne.

Ha tehát Magyarország az első körben csatlakozna, akkor Rijeka számára az lenne a legkedvezőbb, ha vele együtt mindkét csehszlovák utódállam is ezt tenné. Ebben az esetben forgalmának jelenlegi, országok szerinti összetétele valószínűleg hosszabb távon is fennmarad, s pusztán stratégiájának sikerességén múlik, hogy korábbi piaci részesedéséből mennyit tud visszaszerezni.

Tekintettel arra, hogy hosszú távon mindenképpen az egész közép-európai térség EU-integrációjára kell számítani, így kulcsfontosságú lehet, hogy a különböző csatlakozási forgatókönyvek megvalósulása esetén előálló, s mindenképpen csupán átmenetileg fennmaradó előnyös, illetve hátrányos helyzeteket Rijeka hogyan tudja kihasználni, illetve átvészelni. A teljes régió integrációjának megvalósulása pillanatában fennálló viszonyok ugyanis a későbbiekben hosszú távra konzerválódhatnak.