

## **A TENGERPARTI RÉGIÓK VÁLTOZÓ GAZDASÁGI SZEREPE A 21. SZÁZADI EURÓPÁBAN**

IGARI ANDRÁS

THE CHANGING ECONOMIC ROLE OF COASTAL REGIONS  
IN 21<sup>ST</sup> CENTURY EUROPE

### **Abstract**

Coastlines have always played a major role in Europe's history. From antiquity through the early stages of colonialism and the advent of the Industrial Revolution, seashores were the economic centres of the continent. Though industrialization marked the beginning of the decreasing importance of these areas, it has been in recent decades that the significance and economic structure of coastal regions has changed completely. The importance of fisheries has declined, the hubs of the marine trade have moved to the Far East, and the significance of the tourism has increased. This article examines how the social and economic role of the European seashores—which used to have a central role in trade and the world economy—has changed in the last 10-15 years. In addition, the article studies the differences between the coastal and terrestrial regions of the European Union based on existing literature and statistics. Finally, the paper analyses some coastal areas, and examines what has led to increases or decreases of population and the economy in certain regions.

**Keywords:** Europe, coastal regions, population, GDP, economic structure, Great Recession

### **Bevezetés**

A tenger minden korban jelenthetett fenyegető veszélyt és gazdasági előnyöket a partján lakók számára. Mint mindenhol a világon, Európában sem volt ez másképp. Hol viking rablócsapatok, hol bubópestis, hol pedig vihardagályok érkeztek a tenger felől, míg más, szerencsésebb időkben ide futottak be a partvidék gazdagságát megalapozó tengeri kereskedelmi útvonalak. A tengerparti területeken élők voltak ezek elszenvedői, illetve fő haszonélvezői, koronként eltérő formában. A cikk relevanciáját adja, hogy a 21. század több változást hozott az európai tengerpartok életében. Egyrésztől átfogóbb problémákat, mint a prognosztizált tengerszint-emelkedés, a Földközi-tenger térségét érintő migrációs hullámok, valamint a tengerekhez kötődő klasszikus gazdasági tevékenységek egy részének további lassú európai hanyatlását. Másrésztől új funkciók jelentek meg, mint a megújuló energiaforrások hasznosítása, míg egyes kevésbé új funkcióik pedig erősödtek, mint a turizmus. Mindezek miatt jelenleg is folyik a vita arról, hogy a tengerhez való közelség pozitívumot, vagy inkább negatívumot jelent a partján élő emberek számára.

Jelen tanulmányban azon kérdésekre keresem a választ, hogy milyen természeti és gazdasági tényezők befolyásolják az európai tengerparti térség gazdaságát? Európában a tengerpartok vagy a szárazföldek jelentősége-e nagyobb a népességet vagy gazdasági teljesítményt figyelembe véve? Mely tengerpartok jelentősége emelkedik ki az európai partvidékek közül? A kérdésekre válaszokat egyrészt a hazai és nemzetközi szakirodalom, másrészt az Eurostat regionális statisztikai adatainak feldolgozása segítségével próbáltam adni. A kutatás az Európai Unió területére fókuszál, elsősorban a rendelkezésre álló regionális szintű adatok elérhetősége és összevethetősége miatt.

## A tengerpartok gazdagságát befolyásoló tényezők

Az egyes gazdasági koncentrációk létrejötte és fejlődése számos tényezőtől (természeti, társadalmi, gazdasági) függhet. Mint látni fogjuk, az összefoglaló néven *földrajzi energiáknak* is hívott természeti erőforrások jelentősen befolyásolják a jelentős népesség- és gazdasági tömörülést jelentő települések kialakulását, hiszen azok olyan területeken jönnek létre, ahol a vizsgált tényezők közül több is jelen volt (KOVÁCS Z. 2002). Az alábbiakban ezen természeti erőforrásokat és az ezen adottságokra épülő, speciálisan tengerpartokhoz kötődő gazdasági ágazatokat mutatom be.

### *Természeti tényezők*

A földrajzi energiák két nagyobb csoportja közül a *helyi energiák* olyan adottságokat jelentenek, amelyek lokálisan, csak az adott helyen vannak jelen. Számos ilyen tényező köthető a tengerpartokhoz, kezdve a nyersanyagforrásként és energiaforrásként is hasznosítható tengervízzel (KOVÁCS Z. 2002): az árapály-jelenség hasznosítására már számos példát ismerünk, míg a tenger hullámzásából, a tengeráramlásokból és a víz hőmérsékletváltozásából kinyerhető energia hasznosítása még csak kezdeti, kutatási fázisban jár. Fontos még a tenger és tengerpartok felett akadálytalanul fújó szél energiájának hasznosítása is szélerőművek segítségével (FORMAN B. 2001). A tenger sótartalmát ipari nyersanyagként és élelmezési cikként, élővilágát pedig elsősorban emberi táplálékként és állati takarmányként hasznosítják. A tengeraljzat ásványkincsei és energiahordozói közül a kőolaj és a földgáz a legjelentősebbek, de jelentős érckészletek is felhalmozódhatnak a tengeraljazaton konkrét formájában (BORA GY. 2001; VIDÉKI I.–SZABÓ L. 2009). További meghatározó szerepe lehet egy térség arculatának és gazdaságának alakításában az éghajlatnak: míg a Balti-tengeren a téli fagyok nehezítik a tengeri szállítást, addig a mediterrán éghajlat a turizmus számára biztosíthat kitűnő körülményeket (ERDŐSI F. 2008; MICHALKÓ G. et al. 2009).

A másik nagy csoportot a *helyzeti energiák* jelentik, ami a földrajzi fekvésből származó előnyök gyűjtőneve. Közülük a relatív helyzeti energiák azok, amelyek megmutatják, hogy az adott térség a környezetéhez képest relatíve jobb, vagy rosszabb földrajzi helyzetben van-e. Ilyen relatív energia az eltérő jellegű tájak találkozása (KOVÁCS Z. 2002), ami minden tengerparton jelentkezik, hiszen „a part a tenger és a szárazföld érintkezési vonala” (SZABÓ L. 2009: 24.). A homogén tájak középpontjai is kiemelt jelentőséggel bírnak; ilyenek például a tengeri szigetek központjai. Végül a kedvező *forgalmi helyzet* is fontos relatív helyzeti energiának számít, amely elsősorban a kikötésre való alkalmasságot és a szárazföld felől való elérhetőséget jelenti a tengerpartok esetében. Ez elsősorban attól függ, hogy milyen az adott partszakasz típusa: így a diszkordáns térségek (ahol partra merőleges hegyláncok húzódnak a szárazföldön) megsüllyedése esetén létrejött ria partok, a megsüllyedt táblás vidékek vagy a jég olvadákvizei által létrehozott főhrdés partok kitűnő lehetőséget biztosítanak a kikötéshez (KURUC A. 1982). Speciális esetnek számítanak a tengeri folyótorkolatok (elsősorban a tölcsértorkolatok), amelyek ugyancsak elősegítik a kikötővárosok létrejöttét, hiszen a folyami utakon a szárazföld belseje is elérhető innen. Szintén kiemelt jelentőségűek a tengerszorosok és a földszorosok is, ahol a vízi és szárazföldi utak sűrűsödnek (KOVÁCS Z. 2002). A konkordáns térségek (amikor parttal párhuzamos hegységek húzódnak a szárazföldön) megsüllyedése esetén létrejövő dalmát partok, illetve a gleccserek által kimélyített fjordos partok bár kitűnően alkalmasak kikötésre, a szárazföld felől nehezen megközelíthetők. Ezzel szemben a turzásos-lagúnás partok,

a dűnés- és kliffpartok, illetve a jég csiszoló munkája következtében létrejött skjäres partok jelentősen megnehezítik a kikötést (KURUC A. 1982).

### *Az európai tengerpartok átalakuló gazdasági funkciói*

A fenti természeti tényezők hatása a tengerpartok gazdasági szerepére minden korban jelentős volt, bár a helyi és helyzeti adottságok hasznosításának módja időről-időre és helyről-helyre változott, illetve változik. Az elmúlt évtizedekben számos hagyományos ágazat jelentősége esett vissza, ugyanakkor más ágazatok szerepe megnőtt.

A visszaeső ágazatok közt találjuk a *halászatot*, amely a tengerek legősibb hasznosításának egyike. A halászat természetes halászatra és a növekvő jelentőségű, mesterséges körülmények közti haltenyésztésre, az ún. akvakultúrákra osztható. A természetes halászat Európai Unión belüli jelentősége többek közt az 1983-ban elfogadott Közös Halászati Politikának és a tengerparti térségek gazdasági felpozícióját célul kitűző Blue Growth programnak köszönhetően csökkent; mindkettő az akvakultúrákat részesíti előnyben a halászzal szemben (KSH 2013; EC 2014, 2018). Ezen szakpolitikai döntések alapja elsősorban az Európát övező tengerek túlhalászata: ez a jelenség az Északi- és Balti-tengeren éppúgy megfigyelhető, mint a Földközi-tengeren (JOHNSON, T. et al. 2002; FAO, 2016; ICES 2017; PIRODDI, C. et al. 2017).

Visszaeső ágazat a *tengeri személyszállítás* is, amely már évszázadok óta nem kiemelkedő jelentőségű európai viszonylatban, szerepe azonban tovább csökkent a légi közlekedés megjelenésével. Főleg az idegenforgalmon belül nagy az arányuk a tengeri utaknak, illetve a tengeri kompforgalom fontos még néhány helyen (SZABÓ SZ.–LENGYEL T. 2009): így a Calais – Dover, a görög Palouki Salaminas – Perama, illetve a Helsinki – Tallinn útvonalakon (EC 2017).

Ezzel szemben a *tengeri áruszállítás kiemelkedő jelentőségű*, hiszen a világkereskedelem nagyjából 90%-a a tengeren zajlik (IMO 2018). Számos előnye van, többek közt az alacsony fajlagos szállítási költség, az alacsony élőmunka-igény és az ingyenes útvonal. Ellene szólnak a kikötők és hajók magas építési költségei, a hosszú szállítási idő, illetve a haváriaveszély és a jelentős tengervíz-szennyezés (ENDRESEN, Ø. et al. 2003; SZABÓ SZ.–LENGYEL T. 2009).

A tengeri szállítás központjai a kikötők, amelyek kialakulása erősen kötődik a fentebb említett helyi és helyzeti energiákhoz, különösen a forgalmi helyzethez. Az ókorban és a középkorban létrejött kikötők esetén a védhetőség is jelentős szempontnak számított, azonban ez napjainkra már kisebb jelentőséggel bír (POUNDS, N. J. G. 1997). Ugyanakkor a kereskedelem mértéke ugrásszerűen megnövekedett, amellyel párhuzamosan a hajók mérete is egyre nagyobb lett, így számos kikötő elvesztette korábbi jelentőségét annál az egyszerű oknál fogva, hogy az új hajók már nem fértek el bennük. Ezt a problémát úgy küszöbölték ki több helyütt, hogy a tradicionális kikötők elé, a tengerhez közelebb előkikötőket építettek (SZABÓ SZ.–LENGYEL T. 2009). Ennek az állandó terjeszkedésnek kitűnő példája Európa legjelentősebb kikötője, Rotterdam. A Maas partján fekvő város egy mesterséges csatorna, az ún. Nieuwe Waterweg 1872-es megnyitását követően indult gyors fejlődésnek, amit a kikötői létesítmények folyamatos bővülése is jelez (KREUKELS, T.–WEVER, E. 1996). Ehhez hasonló fejlesztéseknek köszönhetően számos más tradicionális kikötő is máig megőrizte kontinentális szerepét: Antwerpen, Hamburg, Amsterdam és Bréma kikötői már a középkortól kezdve kiemelt jelentőséggel bírtak. Voltak kikötők, amelyek korábbi kiemelkedő jelentősége visszaesett (pl. Velence, Genova, Brugge, Liverpool, London, Gibraltár) (POUNDS, N. J. G. 1997) és helyüket korábbi vetélytársaik (pl. Marseille, Valencia), vagy újonnan létesült kikötők (pl. Algeciras – La Linea) vették

át. Az 1. táblázat alapján szembevetendő az Északi-tenger déli partvidékének kiemelkedő szerepe, illetve a 18–19. század legfőbb hajózó nemzetének számító britek európai jelentőségű kikötő nélkül maradása. A földrajzi energiák szerepét jelzi, hogy a legfőbb kikötők folyók tölcserterkolatában jöttek létre (pl. Rotterdam – Maas, Antwerpen – Schelde, Hamburg – Elba).

1. táblázat – Table 1

Az Európai Unió legnagyobb kereskedelmi kikötőinek 2016-os áruforgalma  
Total cargo volume of the biggest ports of the European Union in 2016

Kikötő	Tengerpart	Ország	Áruforgalom (ezer tonna)
Rotterdam	Északi	Hollandia	461 177
Antwerpen	Északi	Belgium	214 170
Hamburg	Északi	Németország	138 171
Algeciras – La Linea	Atlanti-Földközi	Spanyolország	96 862
Amszterdam kikötői	Északi	Hollandia	96 035
Marseille	Földközi	Franciaország	80 627
Bréma kikötői	Északi	Németország	75 171
Valencia	Földközi	Spanyolország	70 996
Le Havre	Atlanti	Franciaország	65 388
Konstanca	Fekete	Románia	59 425

*Forrás:* AAPA 2017 alapján saját készítés  
*Source:* based on AAPA 2017

A kikötővárosok nem csak a kereskedelem, hanem a *feldolgozóipar* központjai is, mivel az itt kirakott nagy mennyiségű árut sokszor a legegyszerűbb helyben feldolgozni és a nyersanyagok mellett a helyi nagyvárosi munkaerő is rendelkezésre áll. A tengeri halászat zsákmányára halfeldolgozó üzemek, az importált mezőgazdasági termékekre pedig az élelmiszeripar más ágazatai (pl. édességipar, malomipar) is települhetnek. Ugyancsak hagyományos kikötői iparágnak számított a 20. század elején a vaskohászat, amelyet később kiegészített a vegyipar (petrolkémia), a 21. századra pedig az elektrotechnika és a gépgyártás (SZABÓ SZ.–LENGYEL T. 2009). Azonban napjainkban ez is átalakulóban van: így pl. Európa legnagyobb kikötővárosának, Rotterdammak az agglomerációjában már csak a foglalkoztatottak 12%-a dolgozik az iparban, igaz ezzel is jelentősen megelőzve az ország többi nagyvárosának hasonló értékét (CBS 2018).

A legjellegzetesebb kikötői iparág a különböző *vízi járművek gyártása*. Amíg a középkorban és a kora újkorban a velencei Arzenál, majd Németalföld üzemei voltak a hajógyártás központjai (EICKHOFF, E. 2010), addig a 19. század második felétől Északnyugat-Európa (elsősorban Nagy-Britannia) kikötőiben gyártották a világ hajóinak tetemes részét (POUNDS, N. J. G. 1997). A II. világháború után recesszió következett be az európai hajógyártásában és előbb Japán, Dél-Korea, majd Kína is megelőzte az öreg kontinenst. Ezen országok játsszák napjainkban a legjelentősebb szerepet a világ hajógyártásában, míg 2015-ben Európa már csak a világtermelés 3%-át adta (SAJ 2016). E visszaszoruló ágazat azonban még így is jelentős szerepet tölt be egyes európai térségek, városok esetében: jelentős üzemeket találhatunk Németországban (Papenburg, Európa legnagyobb hajógyára), a francia Saint-Nazaire-ben, Horvátországban és Olaszországban az Adriai-tenger északi partvidékén, illetve a román tengerparton (ezzel utóbbi GDP-jének 6,5%-át adva (EC 2014)) (ECORYS 2009).

Speciális eset a hadikikötők, amelyek jelentős népességet (katonák és családjaik, kikötők személyzete) és szolgáltatásokat is magukhoz vonhatnak: erre példa Devonport kikötője, amelyhez kapcsolódó tevékenységek Plymouth város bevételeinek egytizedét adják (RN 2018). Ide köthető a hadihajók gyártása is, ami több város gazdasági fejlettségét alapozta meg, ám a hidegháború vége óta, a megrendelések hiányában ezen ágazat erősen visszaesett Európában (NAGLE, G. – SPENCER K. 1999).

Fontos szerepe van a tengerpartok gazdaságában a *tengeralfajzati ásványkincseknek és energiahordozóknak*, kiemelten a kőolajnak és a földgáznak, hiszen a csővezetéseken, vagy hajókon szállított nyersanyag itt éri el a kontinenst, és gyakran itt is dolgozzák fel őket. Továbbá egy esetleges havária esetén is a tengerparti területek vannak leginkább kitéve a hatásoknak. Az Európai Unióban egyedül az Északi-tenger kőolaj- és földgáz-készletei igazán jelentősek, emiatt a partján található országok a legfontosabb kitermelők: az Egyesült Királyság, Hollandia és Dánia (BROWN, T. J. et al. 2015). Nem meglepő tehát, hogy az Unió két legjelentősebb energiaszektorban tevékenykedő cégének, a Royal Dutch Shell-nek és a British Petrol-nak is egyaránt ebben a térségben található a székhelyei (Hága illetve London).

Azonban ahogy az előző fejezet bemutatta, nem csak a tengerfenék szénhidrogén-készlete használható energiaforrásként, hanem maga a víz mozgása és a tenger felett fújó szél is. A Rance folyó torkolatában (Franciaország) található a kontinens első és legjelentősebb árapály-erőműve (egymaga adja az Európai Unió óceánból kinyert energiájának 97%-át), míg jelentős beépített kapacitással bírnak a tengerre telepített, úgynevezett off-shore-szélenergiaerőművek is: e téren kiemelkedő szerepe van az Egyesült Királyságnak, Dániának, Németországnak és Belgiumnak (OBSERVER 2016).

Napjainkban az egyik leginkább prosperáló tengerparti gazdasági ágazatnak a *turizmus* számít. Az ókori gyökerekkel rendelkező idegenforgalom a 20. század második felében vált tömegessé és a világ gazdaság egyik fő mozgatórugójává (AUBERT A. 2002). A turizmuson belül a tengerpartok szerepe rendkívül fontos, ugyanis itt található az ún. „3S”, a homok (sand), a tengervíz (sea) és a napfény (sun) együttese, amelyek a legvonzóbb turisztikai vonzerők közé tartoznak. *Európa kiemelkedő szerepet tölt be a világ idegenforgalmában*, hiszen a fenti tényezőknél túl a kontinens jelentős kulturális, történelmi és építészeti attrakciókat is fel tud vonultatni (MICHALKÓ G. et al. 2009).

A tengerpartok idegenforgalomban betöltött kiemelkedő jelentőségét bizonyítja a 2. táblázat. Eszerint a tíz legtöbb vendégéjszakával rendelkező NUTS2-es régió (sajnálatos módon NUTS3-as szinten nem érhető el teljes körűen az adatok) közül nyolc tengerparti: a 2016-ban több mint 100 millió vendégéjszakát jegyző Kanári-szigeteket hét mediterrán tengerparti (Katalónia, a Baleár-szigetek, Andalúzia és Valencia Spanyolországból, a francia Provence-Alpes-Côte d’Azur, az olasz Veneto, illetve a horvát adriai-partvidék), illetve két francia szárazföldi régió követi. Szembetűnő, hogy míg a Kanári-, és Baleár-szigeteken, illetve Horvátországban kiemelkedő a külföldiek szerepe, addig a dél-francia régiókban inkább a belföldi vendégéjszakák alkotják a többséget (2. táblázat).

A mediterrán országban koncentrálnak a turizmus több helyen is az egyik legprospektívabb gazdasági ágazatnak számít (így Málta GDP-jének 14, míg Horvátországnak 11%-át teszi ki (KNOEMA 2018)), ugyanakkor a tömegessé váló idegenforgalom számos problémát is okozhat az adott térségben. Így az elmúlt évtizedekben egyre nagyobb figyelmet kap a fenntartható turizmus (GARCÍA-FALCÓN, J. M. – MEDINA-MUÑOZ, D. 1999; CARLSEN, J. – BUTLER, R. W. 2011), illetve a tengerparti térségek közelében található rurális térségek falusi turizmusa, amely a túlterhelt tengerparti sáv tehermentesítését és az elmaradottabb vidék idegenforgalomból való részesedését hozhatja magával (HERNÁNDEZ, J. M. et al. 2016).

Az Európai Unió leglátogatottabb NUTS 2-es régiói 2016-ban, a turisztikai szálláshelyeken eltöltött vendégéjszakák száma alapján  
Most visited NUTS 2 regions in the European Union in 2016, based on the nights spent at tourist accommodation establishments

Régió	Ország	Vendégéjszakák száma (ezer éj)			Külföldi vendégéjszakák aránya
		Külföldiek	Hazaiak	Összes	
<i>Canarias</i>	Spanyolo.	91 274	11 405	102 680	89%
<i>Cataluña</i>	Spanyolo.	52 209	27 613	79 822	65%
<i>Jadranska Hrvatska</i>	Horváto.	69 548	4 649	74 196	94%
Île de France	Franciao.	38 268	32 917	71 185	54%
<i>Illes Balears</i>	Spanyolo.	64 166	5 758	69 924	92%
<i>Andalucía</i>	Spanyolo.	35 947	30 215	66 162	54%
<i>Veneto</i>	Olaszo.	43 962	21 431	65 392	67%
<i>Provence-Alpes -Côte d'Azur</i>	Franciao.	17 292	34 498	51 790	33%
Rhône-Alpes	Franciao.	13 987	35 065	49 052	29%
<i>Comunidad Valenciana</i>	Spanyolo.	24 015	23 416	47 431	51%

*Forrás:* EUROSTAT 2018b alapján saját készítés

*Source:* based on EUROSTAT 2018b

*Megjegyzés:* dőlt betűvel a tengerparti régiók

### Az európai tengerpartok változó jelentősége

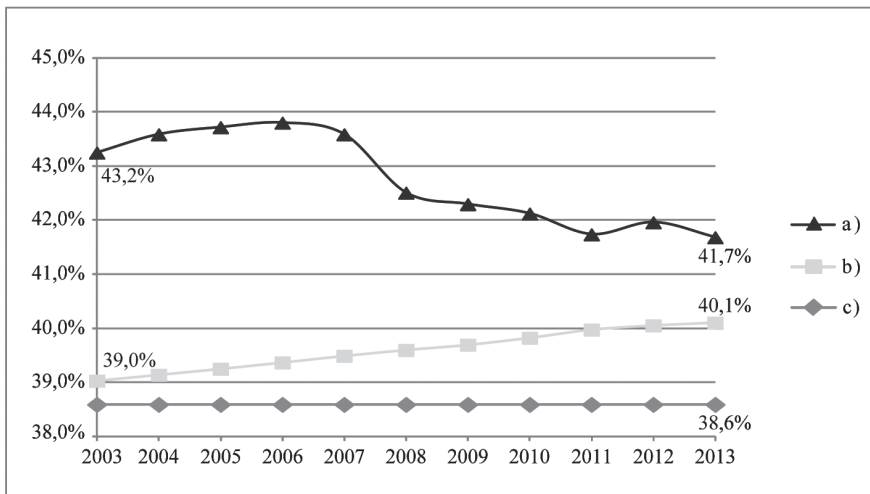
A történelem során az európai tengerpartok gazdasági szerepköre és kontinensen belüli jelentősége többször is változott. Míg az ókorban (Athén, majd Róma), az érett középkorban (Észak-Itália és Németalföld), és az újkor kezdetén (London, Amszterdam) egyértelmű volt egyes partvidékek, tengerparti városok kiemelt szerepe Európában, addig az ipari forradalom a bányavidékek és így közvetve a kontinentális térségek felemelkedését hozta (POUNDS, N. J. G. 1997). Jelenleg azonban számos jel arra mutat, hogy a globalizáció előretörésével ismét változások álltak be a kontinens térszerkezetében és felértékelődtek a fővárosi térségek (pl. London, Párizs), a hajózható folyók városai (Frankfurt, Strasbourg stb.), illetve a fontos tengeri kikötők is (Antwerpen, Rotterdam, Amszterdam, Hamburg stb.) (PROBÁLD F. 2007).

Érdekes lehet megvizsgálni az Eurostat regionális statisztikai adatbázisának segítségével, hogy napjainkra megnőtt-e a tengerpartok gazdasági szerepe és súlya, illetve hogy mely tengerpartok emelkednek ki hasonló helyzetű társaik közül. Ezen kérdések megválaszolásához az Európai Unió NUTS3-as szintű régióit két csoportra, tengerpartiakra és kontinentálisokra osztva vizsgáltam 2003 és 2013 között. Kutatásom során három mutatót vettem figyelembe: a területet (négyzetkilométerben), az évközepi népességet (főben) és a bruttó hazai összterméket (GDP, euróban) (EUROSTAT, 2018a). Ezek közül a gazdasági teljesítmény mérésére az utóbbit, a jelenlegi piaci árakon számított bruttó hazai összterméket használtam. Annak ellenére, hogy számos korlátja (pl. pontos lokalizáció) és értelmezéssel problémája van (pl. a GDP mennyire tükrözi az adott térség gazdasági



teljesítményét), mégis a legtöbb kutatásban ezt használják gazdasági mutatóként (NEMES-NAGY J. 2006; SZABÓ P. 2015).

Ahogy az 1. ábra is mutatja, a tengerparti régiók súlya kisebb Európában, mint a kontinentális régióké. Míg 2013-ban a régiók számának 35%-a volt partvidéki, addig a terület 39%-a, a népesség 40%-a, a GDP-nek pedig 42%-a koncentrálódott a tengerparton. Azaz bár összességében a tengerparti térségek súlya kisebb, azonban egy átlagos tengerparti régió nagyobb, népesebb és gazdasági termelése is jelentősebb, mint egy kontinentálisnak. A mutatók időbeli változását vizsgálva azt találtam, hogy míg a tengerpartok népességből való részesedése egyenletesen növekedett a vizsgált időszakban, addig gazdasági súlyuk jelentősen visszaesett. Különösen 2008-ban csökkent a tengerpartok gazdasági értéktermelésből való részesedése: egy év alatt 1,1%-ponttal. Növekedő népességi és csökkenő gazdasági súly háttérben több tényező is áll.



1. ábra A tengerparti régiók részesedése az Európai Unió területéből, népességéből és GDP-jéből (2003–2013)  
 Jelmagyarázat: a) GDP b) Népesség c) Terület. Forrás: Eurostat, 2018a alapján saját készítés  
 Figure 1 Coastal regions' share from the territory, population and GDP of the European Union (2003–2013)  
 Legend: a) GDP b) Population c) Area. Source: based on Eurostat, 2018a

A népességből való részesedés növekedését egyrészt a főleg kontinentális régiókból álló Kelet-Közép-Európa (a térség 269 régiójából csak 31 tengerparti (13 %)) 3%-os népességcsökkenése (összehasonlításként: az Európai Unió többi részének népessége 4%-kal nőtt ez idő alatt), másrészt pedig a turisztikailag vonzó tengerpartok gyors ütemű népességének növekedése okozta. Ez különösen Spanyolország mediterrán partvidékén figyelhető meg, aminek népessége 14%-kal nőtt a vizsgált időszakban. Ezen belül is Barcelona, Alicante, Malaga, Valencia és Murcia régióinak népességnövekedése volt kiemelkedő.

A gazdasági teljesítmény változásának háttérben is számos tényező áll. Egyrészt a már említett Kelet-Közép-Európa 94%-os GDP-növekedése (az EU többi részének értéke ezekben csak 26%-kal nőtt): különösen a térség – döntően nem tengerparti elhelyezkedésű – nagyvárosainak (pl. Szófia, Bukarest, Budapest, Pozsony, Prága, Varsó) és azok környékének jelentősége nőtt meg. Ezzel szemben a főleg tengerparti régiókból álló Görögország (52 régiójából 47 tengerparti (90%)) gazdasági teljesítménye háromnegyedére csökkent a 2008-as válság következtében, amit az is jelez, hogy a 17 legjobban visszaeső gazdasági régió közül 15 itt található.

Azonban a 2008-ban kitörő és 2009-ben csúcsosodó világgazdasági válság nemcsak Görögországra, hanem az egész világkereskedelemlre jelentős befolyást gyakorolt: a legjelentősebb gazdaságú országok összesített külkereskedelme a 2009 januárjában az előző évi szint 70%-át érte el (BOROS L. – PÁL V. 2011). Mindez az Európai Unióban is éreztette a hatását, hiszen 2009 első hónapjaiban az export értéke átlagosan 20%-kal lett kisebb (CURRAN, L. 2009). Mivel pedig a nemzetközi kereskedelem nagy része tengereken zajlik, így ez a tengerparti térségeket érintette a legérzékenyebben. Ugyancsak a tengeri kereskedelem csökkenő forgalmát bizonyítja, hogy 2008 és 2009 között az EU legjelentősebb kikötőinek áruforgalma szinte kivétel nélkül visszaesett: Rotterdammak 8%-kal, Amszterdammak 6%-kal, Antwerpennek 17%-kal, Hamburgnak pedig 21%-kal (AAPA 2017). Ugyancsak számos, elsősorban mediterrán térséget érintett negatívan, hogy 2008 második felében a csökkenő megtakarítások következtében jelentősen visszaesett a nemzetközi turisták száma (SMERAL, E. 2009).

Mindezek következtében kijelenthető, hogy a gazdasági világválság döntő hatással volt az európai tengerpartok életére és nagymértékben visszavetette gazdasági fejlődésüket. Ugyanakkor megállapítható, hogy sem a népesség, sem a GDP változása nem függ egyértelműen a tengerparti helyzetétől, hiszen kelet-közép-európai GDP-növekedés és népességvesztés, illetve Görögország gazdasági recessziója sem elsősorban e térségek tengerhez való viszonyából fakad, azonban értékeik földrajzi helyzetüknél fogva mégis jelentősen megváltoztatják az eredményeket.

### Európa eltérő tengerpartjai

Mint ahogy fentebb is utaltam rá, Európa különböző tengerparti térségei eltérő utakat jártak be a vizsgált időszakban. További kérdés vet föl emellett, hogy az egyes tengerparti térségek népessége és gazdasági teljesítménye miként változott meg ez idő alatt. Az Európai Unió tengerparti térségeit öt részre osztottam fel, aszerint, hogy mely tenger vize mossa partjait: a Fekete-, a Földközi-, az Északi-, vagy a Balti-tenger, esetleg az Atlanti-óceán. Ahogy a 3. táblázat is mutatja, ezen tengerparti térségek területe, illetve népességi és gazdasági súlya jelentősen eltér egymástól.

3. táblázat – Table 3

Az egyes tengerparti térségek részesedése az Európai Unió területéből, népességéből és GDP-jéből 2013-ban

Share of each coastal area from territory, population and GDP of the European Union in 2013

	<b>Területből való részesedés</b>	<b>Népességéből való részesedés</b>	<b>GDP-ből való részesedés</b>
Fekete-tenger	0,7%	0,4%	0,1%
Földközi-tenger	10,9%	15,0%	12,3%
Atlanti-óceán	9,2%	11,9%	11,6%
Északi-tenger	5,2%	9,7%	14,2%
Balti-tenger	13,8%	4,4%	5,6%
Szárazföldek	60,3%	58,6%	56,3%

*Forrás:* EUROSTAT 2018a alapján saját készítés

*Source:* based on EUROSTAT 2018a



Az Unió keleti szegélyén található *Fekete-tengeri partvidék* mindközül messze a legkisebb jelentőségű, hiszen egyik mutató terén sem éri el az Európai Unió összértékének 1%-át, sőt a gazdasági értéktermelése is csak 2013-ban haladta meg a 0,1%-ot. A csökkenő népességű partvidék gazdasági teljesítményből való részesedése ugyanakkor kétszeresére nőtt 2003 és 2013 között, elsősorban a kereskedelemnek (kiemelkedik Konstanca kikötője (AAPA 2017)), a Galați központú hajógyártásnak, illetve a turizmusnak köszönhetően (HAJDÚ-MOHAROS J.–PROBÁLD F. 2007).

A kontinens déli perifériáját jelentő *földközi-tengeri partszegély* esett át a legjelentősebb változásokon az elmúlt időszakban, hiszen míg ennek a térségnek nőtt legnagyobb arányban a népessége, addig a válság is itt érezte legjobban hatását. Ez a partvidék ugyanakkor rendkívül sokszínű is, hiszen egymás mellett találjuk az Európai Unió egyik legfejletlenebb országát, Horvátországot, a válság által különösen érintett Görögországot, illetve a Roger Brunet által 1989-ben leírt ún. „Európai Napfényövezet” is. A Barcelonától a Francia Riviérán át egészen Közép-Olaszországig tartó sáv a kontinens egyik legdinamikusabban fejlődő térsége volt, amelynek gazdasági növekedése a szolgáltatásokra (elsősorban a turizmusra), tudásalapú ágazatokra, high-tech iparágakra és specializálódott, exportra termelő kkv-kra épült (SZABÓ P. 2009). Azonban a gazdasági válság ezt a területet is jelentősen érintette, és 2008 óta csak a francia tengerpart, illetve Toszkána és Emilia-Romagna partvidékének gazdasági teljesítménye tudott növekedni a „Napfényövezetben”.

Hasonlóan a Mediterráneumhoz, az *Atlanti-óceán partvidékét* is jelentősen érintette a gazdasági világválság (igaz itt mérsékeltbben, mint pl. Görögországban), illetve itt sem állapítható meg egységes gazdaságföldrajzi karakter. Csak a francia tengerpart értékei (eltekintve néhány brit és portugál régiótól) tudták 2013-ra elérni a válság előtti utolsó év gazdasági teljesítményét, míg a legjelentősebb visszaesést egyes Egyesült Királyságbeli és ír régiók szenvedték el. Írország, a „Kelta Tigris” 1980-as években induló gazdasági fellendülése tehát megakadt a válság következtében, azonban Manchester és Lisszabon mellett továbbra is Dublin számít a térség egyik fő gazdasági és népességi gócpontjának (BARRY, F. 2002).

A fentebbi tengerpartokkal szemben az *Északi-tenger partvidékének* gazdasága egyértelműen jobban teljesít: a Földközi- és Atlanti-partvidékhez képest jóval kisebb területen összpontosul az előbbieknél valamivel kisebb népesség, illetve nagyobb gazdasági teljesítmény. A gazdasági prosperitás számos tényező következménye: itt található a kontinens legnagyobb kikötői (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg), legjelentősebb városa (London, amelynek az Európai Unió GDP-jéből való részesedése meghaladja a 3%-ot) és ide futnak ki az Unió legjelentősebb kőolaj és földgázmezőinek vezetékai is (Groningen, Aberdeen). Mindezek következtében megállapítható, hogy itt érezhető legjobban a tenger gazdasági teljesítményt pozitívan befolyásoló szerepe.

Végezetül a *Balti-tenger partvidékének* régiói, amelyek összességükben a legnagyobb kiterjedésűek, ugyanakkor a második legkisebb népességgel és GDP-vel rendelkeznek az egyes tengerparti térségek közül, három főbb csoportra oszthatók. Egyrészt a kimagasló népességű és GDP-jű Dél-Svédország, Dél-Finnország és Dánia térségére (elsősorban az itteni fővárosok: Stockholm, Helsinki és Koppenhága értékei jelentősek), másrészt a nagy területű, azonban a zord időjárás miatt alacsony gazdasági teljesítményű és népességű északi svéd- és finn régiókra, illetve a lengyel, német és balti országok tengerparti régióira, amelyek népessége közepes, gazdasági teljesítménye pedig, a jelentősebb városokat kivéve alacsony. A gazdasági válság bár jelentősen visszavetette az érintett országok külkereskedelmét (pl. Finnországot 40%-kal (CURRAN, L. 2009)), azonban ennek hatása a gazdasági termelésre mérsékelt maradt a térségben: Lettországon kívül mindegyik tengerpart GDP-je nőtt 2008-hoz képest.

Összességében tehát azt találjuk, hogy nem állapítható meg napjainkban az európai tengerpartok egységes gazdaságföldrajzi karaktere, hiszen éppúgy találhatunk a tengerpartokon a *népesség gócpontjainak* és *gazdasági centrumainak* számító nagyvárosi régiókat, mint elmaradott, alacsony gazdasági termelésű, esetleg válságban lévő térségeket. A legfőbb központoknak a kikötővárosok (pl. Rotterdam, Hamburg, Antwerpen), illetve a tengerparti, tengerhez közeli fővárosok (pl. London, Amszterdam, Róma, Dublin, Koppenhága, Stockholm, Helsinki, Lisszabon) és nagyvárosok (pl. Barcelona, Nápoly, Valencia, Marseille) számítanak.

## Összefoglalás

A tengerparti helyzet adta előnyök és hátrányok jelentősége időről időre változik, éppúgy, mint a természetföldrajzi adottságok gazdasági hasznosításának módozatai is: így napjainkra számos, korábban meghatározó ágazat visszaesett, míg mások éppenséggel előretörték. Ugyanakkor az egyes helyi és helyzeti energiák továbbra is kiemelkedő szerepet játszanak az egyes gazdasági ágazatok megtelepedésében: például a mediterrán éghajlat pozitívan hat az idegenforgalom megtelepedésére, míg a jó forgalmi helyzet a kikötők létesítése során bír alapvető jelentőséggel.

Ugyancsak megállapítható, hogy bár a múltban egyes tengerparti térségek többször is kiemelkedtek Európa gazdasági és népességi centrumai közül és a tengerparti helyzet a dinamikus gazdasági fejlődés (egyik) alapfeltétele volt, azonban napjainkra jóval kiegyenlítettebb lett a tengerparti és kontinentális térségek egymáshoz viszonyított helyzete. Bár területükhöz képest viszonylag nagy a tengerparti térségek népességből és gazdasági értéktermelésből való részesedésének aránya, azonban a vizsgált időszakban (2003–2013) jelentős változások álltak be ezen a téren. A 2008-as gazdasági világválság következményeként visszaesett a kereskedelem és a turizmus, illetve tartós gazdasági recesszió állt be a főleg tengerparti régiókból álló Görögországban, amely így a tengerparti térségek Európai Unión belüli gazdasági helyzetének visszaesését jelentette. Ugyanakkor a népességből való részesedés terén növekedett a tengerpartok súlya.

Ezen változások mögött azonban sokszor a tengerparti helyzethez nem feltétlenül kapcsolódó okot is találunk (mint például a görög államcsőd), azaz ebben a helyzetben elhanyagolható ezen földrajzi tényező gazdaságalkító hatása. Továbbá az egyes tengerparti térségeken belül is jelentős eltéréseket találhatunk: erre jó példa a kifejezetten változatos a Mediterráneum, amelyet Európa tengerpartjai közül legmélyebben érintett a válság, azonban a népesség itt nőtt meg a legnagyobb mértékben. Ezzel szemben az Északi-tenger partvidékén érzékelhető legjobban a tengerparti helyzet pozitív gazdaságalkító szerepe; bár kissé veszített relatív gazdasági súlyából a térség, azonban még így is itt termelik az Európai Unió GDP-jének több mint 14%-át, amivel kiemelkedik vetélytársai közül. Jelentőségét elsősorban az Unió (még) legjelentősebb városának, Londonnak, nagy múltú, ám modernizált kikötővárosainak, valamint a helyi kőolaj- és földgázlelőhelyeknek köszönheti.

Összességében tehát a tengerparti helyzet, bár jelentős szereppel bír egyes térségek életére, önmagában nem magyarázza az Európai Unió gazdasági és társadalmi különbségeit, sőt az egyes tengerekhez tartozó partvidékeken belül is kifejezetten nagy eltéréseket találhatunk. Mindezen különbségek, illetve ezek alaposabb okainak feltárása további kutatásokat tesz szükségessé, hogy minél pontosabb képet kaphassunk arról, hogy a tenger miképpen befolyásolja Európa életét.

## Köszönetnyilvánítás

Köszönettel tartozom tanáromnak, SZABÓ PÁL egyetemi docensnek, aki meglátásaival és tanácsaival segítette a tanulmány, illetve az annak alapjául szolgáló dolgozat megszületését.

---

IGARI ANDRÁS

ELTE TTK Regionális Tudományi Tanszék, Budapest  
andris.igari@gmail.com

## IRODALOM

- AAPA 2017: World Port Rankings 2016 – American Association of Port Authorities, Alexandria (<http://www.aapa-ports.org/unifying/content.aspx?ItemNumber=21048>)
- AUBERT A. 2002: A turizmus földrajza. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz II. Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest. pp. 143–159.
- BARRY, F. (szerk.) 2002: Understanding Ireland's economic growth. – Palgrave MacMillen, Basinstoke. 242 p.
- BORA GY. 2001: Az ércek, a fémek forrásai. – In: BORA GY.–KOROMPAI A. (szerk.): A természeti erőforrások gazdaságtana és földrajza. Aula Kiadó, Budapest, pp. 134–188.
- BOROS L.–PÁL V. 2011: A gazdasági válság hatásai és a rá adott válaszok különböző földrajzi léptéken. – Földrajzi Közlemények 135. 1. pp. 17–32.
- BROWN, T. J.–BIDE, T.–DEADY, E. A.–IDONE, N.–RAYCRAFT, E. R.–RIPPINGALE, J.–SHAW, R. A.–WRIGHTON, C. E. 2015: World Mineral Production 2009-13. – British Geological Survey, Keyworth, 79 p.
- CARLSEN, J.–BUTLER, R. W. 2011: Island Tourism: a Sustainable Perspective – CAB International, Wallingford. 263 p.
- CBS 2018: CBS in uw Buurt – Centraal Bureau voor de Statistiek, Hága-Herleen-Bonaire (<http://www.cbsinuwbuurt.nl/>)
- CURRAN, L. 2009: The Impact of the Financial and Economic Crisis on EU Competitiveness in International Trade. – *Intereconomics* 44. 5. pp. 264–268.
- EC 2014: Infographics – Blue Growth – European Commission, Brüsszel-Luxembourg (<http://ec.europa.eu/assets/mare/infographics/>)
- EC 2017: European Atlas of the Seas – European Commission, Brüsszel-Luxembourg. ([http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime\\_atlas/#lang=EN;p=w;bkgd=5;theme=2:0.75](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN;p=w;bkgd=5;theme=2:0.75))
- EC 2018: Blue Growth – European Commission, Brüsszel-Luxembourg. ([https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue\\_growth\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_en))
- ECORYS 2009: Study of Competitiveness of the European Shipbuilding Industry – Ecorys, Rotterdam. 237 p.
- EICKHOFF, E. 2010: Velence, Bécs és a törökök: A nagy átalakulás Délkelet-Európában (1645–1700). – Európa Könyvkiadó, Budapest. 556 p.
- ENDRESEN, Ø.–SØRGARD, E.–SUNDET, J. K.–DALSØREN, S. B.–ISAKSEN, I. S. A.–BERGLEN, T. F.–GRAVIR, G. 2003: Emission from international sea transportation and environmental impact – *Journal of Geophysical Research* 108. 17. pp. 1–22.
- ERDŐSI F. 2008: Kelet-Európa országainak vízi közlekedése. – MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 459 p.
- EUROSTAT 2018: Database – Eurostat, Luxembourg. (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>)
- EUROSTAT 2018: Nights spent at tourist accommodation establishments by NUTS-2 regions – Eurostat, Luxembourg. ([http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/hui/show.do?dataset=tour\\_occ\\_nin2&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/hui/show.do?dataset=tour_occ_nin2&lang=en))
- FAO 2016: The State of World Fisheries and Aquaculture – Food and Agriculture Organization of the United Nations, Róma. 200 p.
- FORMAN B. 2001: Az energiaforrások és az energiapolitika. – In: BORA GY.–KOROMPAI A. (szerk.): A természeti erőforrások gazdaságtana és földrajza. Aula Kiadó, Budapest. pp. 81–133.
- FORTUNE 2017: The Fortune 2016 Global500. (<http://fortune.com/global500/2016/list/filtered?sector=Energy>)
- GARCÍA-FALCÓN, J. M.–MEDINA-MUÑOZ, D. 1999: Sustainable tourism development in islands: a case study of Gran Canaria – *Business Strategy and the Environment* 8. 6. pp. 336–357.
- HAJDÚ-MOHAROS J.–PROBÁLD F. 2007: Románia. – In: PROBÁLD F.–SZABÓ P. (szerk.): Európa regionális földrajza – Társadalomföldrajz. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. pp. 400–424.

- HERNÁNDEZ, J. M. – SUÁREZ-VEGA, R. – SANTANA-JIMÉNEZ, Y. 2016: The inter-relationship between rural and mass tourism: The case of Catalonia, Spain – *Tourism Management* 35. 3. pp. 43–57.
- ICES 2017: Baltic Sea Ecoregion – Fisheries Overview – Center of Information Security, Technical University of Denmark, Lyngby, 25 p.
- IMO 2018: Overview – International Maritime Organization, London. (<https://business.un.org/en/entities/13#overview>)
- JOHNSEN, T. – NYGAARD, K. – OLSAGARD, F. 2002: The North-east Atlantic Ocean. – In: European Environment Agency: Europe's biodiversity – biogeographical regions and seas. 21 p.
- KOVÁCS Z. 2002: Népeesség- és Településföldrajz – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 239 p.
- KNOEMA 2018: Travel and tourism direct contribution to GDP as a share of GDP, % (<https://knoema.com/atlas/topics/Tourism/Travel-and-Tourism-Direct-Contribution-to-GDP/Travel-and-tourism-direct-contribution-to-GDP-percent-of-GDP>)
- KREUKELS, T. – WEVER, E. 1996: Dealing with competition: the Port of Rotterdam – *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 87. 4. pp. 293–309.
- KSH 2013: A haltermelés és –fogyasztás alakulása a világon és Magyarországon. – *Statisztikai Tükör* 7. 84. pp. 1–4.
- KURUC A. 1982: Tengerek földrajza hajósoknak. – Műszaki Könyvkiadó, Budapest. 479 p.
- MICHALKÓ G. – SZALAI K. – VÍZI I. 2009: Turizmus a tengerek és óceánok térségében. – In: SZABÓ L. (szerk.): *Tengerek és óceánok földrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs*, pp. 157–166.
- NAGLE, G. – SPENCER, K. 1999: Az Európai Unió földrajza. Regionális és Gazdasági megközelítésben. – Holnap Kiadó, Budapest. 156 p.
- NEMES-NAGY J. 2006: A regionális fejlettségi tagoltság keresztmetszeti összehasonlítása. – In: GYÓRI R. – HAJDÚ Z. (szerk.): *Kárpát-medence: települések, tájak, régiók, térstruktúrák Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest*. pp. 192–213.
- OBSERV'ER 2016: The state of renewable energies in Europe, Edition 2016 – 16. EurObserv'ER Riport, Párizs, 202 p.
- PIRODDI, C. – COLL, M. – LIQUETE, C. – MACIAS, D. – GREER, K. – BUSZOWSKI, J. – STEENBEEK, J. – DANOVARO, R. – CHRISTENSEN, V. (2017): Historical changes of the Mediterranean Sea ecosystem: modelling the role of impact of primary productivity and fisheries changing over time – *Nature – Scientific Reports*. 19 p.
- POUNDS, N. J. G. 1997: Európa történeti földrajza. – Osiris Kiadó, Budapest. 532 p.
- PROBÁLD F. 2007: Európa társadalomföldrajzi vázlata – In: PROBÁLD F. – SZABÓ P. (szerk.): *Európa regionális földrajza – Társadalomföldrajz. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest*. pp. 5–32.
- RN 2018: Devonport – Royal Navy, Portsmouth. (<https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/where-we-are/naval-base/devonport>)
- SAJ 2016: Shipbuilding Statistics – The Shipbuilders' Association of Japan. ([https://www.sajn.or.jp/files/view/articles\\_doc/src/73265e1329b4a8e0ae4fe4bcf31c7e5b.pdf](https://www.sajn.or.jp/files/view/articles_doc/src/73265e1329b4a8e0ae4fe4bcf31c7e5b.pdf))
- SMERAL, E. 2009: The Impact of the Financial and Economic Crisis on European Tourism – *Journal of Travel Research* 48. 1. pp. 3–13.
- SZABÓ L. 2009: A tengeri és óceáni medencék kialakulása, alaktana. – In: SZABÓ L. (szerk.): *Tengerek és óceánok földrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs*. pp. 15–36.
- SZABÓ P. 2009: Európa térszerkezete különböző szemléletek tükrében – *Földrajzi Közlemények* 133. 2. pp. 121–134.
- SZABÓ P. 2015: Régió és térszerkezet az elmélettől a területpolitikáig – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. 275 p.
- SZABÓ SZ. – LENGYEL T. 2009: Tengeri áruszállítás. – In: SZABÓ L. (szerk.): *Tengerek és óceánok földrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs*. pp. 119–139.
- VIDÉKI I. – SZABÓ L. 2009: A tengeri (óceáni) fenék ásványi készletei. In: SZABÓ L. (szerk.): *Tengerek és óceánok földrajza. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs*. pp. 103–104.