

KECSKEMÉT, MINT EURÁZSIA „KAPUJA” – AZ ÚJ EURÁZSIAI KAPUVÁROSOK KIALAKULÁSÁNAK ELMÉLETE – KECSKEMÉT LEHETŐSÉGEI

KECSKEMÉT, AS A ‘GATEWAY’ TO EURASIA – THEORETICAL FRAMEWORK OF A NEW EURASIAN GATEWAY CITY’S FORMATION – OPPORTUNITIES FOR KECSKEMÉT

Berneke Ágnes*

Geopolitikai Kutatócsoport, Gazdaságföldrajz, Településmarketing és Geopolitikai Központ,
MNB Tudásközpont, Neumann János Egyetem, Magyarország
<https://doi.org/10.47833/2021.4.TGT.001>

Kulcsszavak:

Eurázsia
„Egy Övezet Egy Út”
kapuváros
kaputárság
szárazföldi kikötő
intermodális összeköttetés

Keywords:

Eurasia
“One Belt One Road”
gateway city
gateway region
dry port
intermodal connection

Cikktörténet:

Beérkezett 2021. november 25.
Átdolgozva 2021. november 30.
Elfogadva 2021. december 5.

Összefoglalás

Milyen helyzete van, illetve milyen helyzete lehetne Kecskemétnek a most formálódó eurázsiai kontinensen. Lesz-e Kecskemét a közeljövőben Eurázsia kapuvárosa? A tanulmány először a kapuváros és a kaputárság fogalmait elméletileg értelmezi, majd a kínai „Egy Övezet Egy Út” program tengeri és szárazföldi infrastrukturális útvonalait elemzi, s ezek mentén pozicionálja újra Kecskemét közlekedésgéográfiai helyzetét. A tanulmány fő javaslata az, hogy Kecskemét új eurázsiai kapuvárosi szerepkörének kialakításakor először pontosan meg kell határozni azt, hogy a városnak milyen egyedi, speciális szerepköre lehetne a jelenleg formálódó eurázsiai erőterben.

Abstract

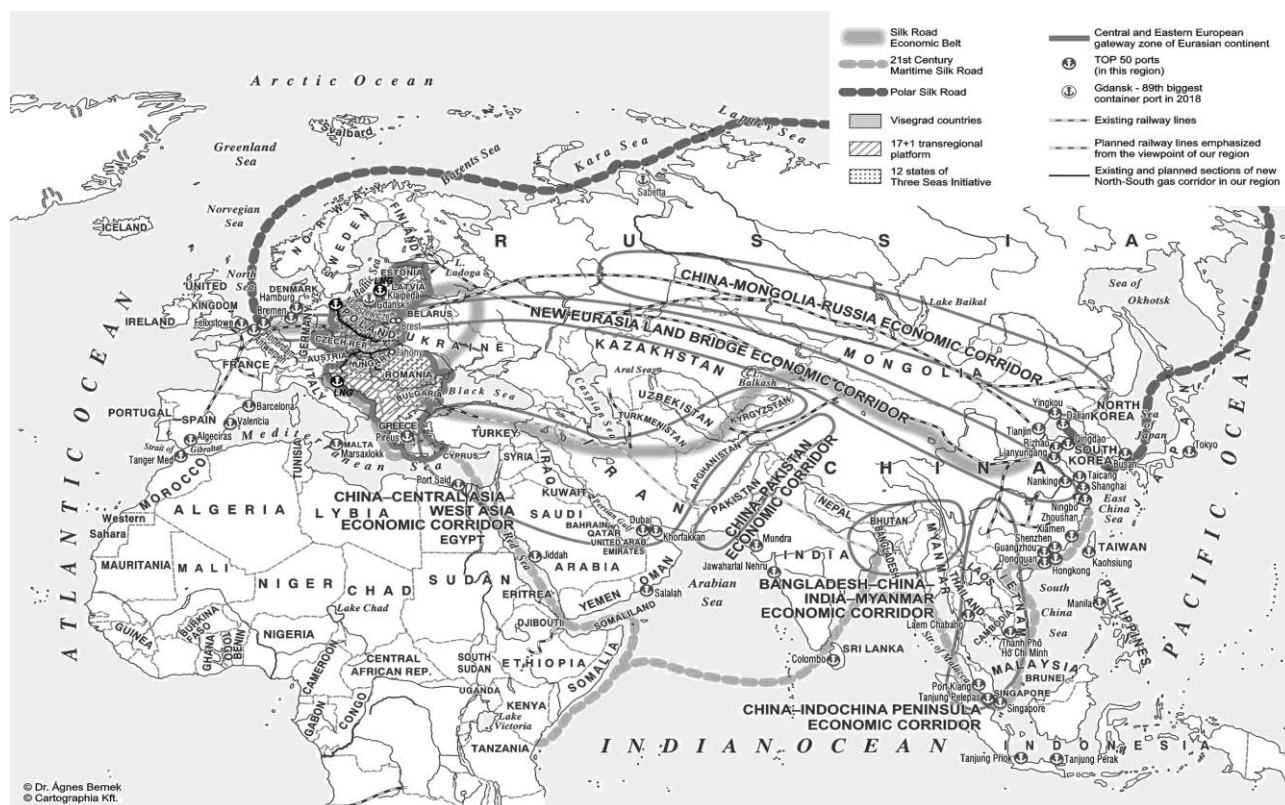
What is the situation of Kecskemét and what situation could be concerned on the Eurasian continent, forming now? Will Kecskemét be Eurasian gateway city in the near future? The study interprets the gateway city and gateway region concepts theoretically first, then analyses the maritime and land infrastructural routes of Chinese “One Belt One Road” Initiative and repositions the transport-geographical situation of Kecskemét along these again. According to the main proposal of the study, in the forming of a new Eurasian gateway city’s role of Kecskemét, a unique and special possible role has to be defined in the emerging Eurasian economic network.

* Kapcsolattartó szerző. Tel. +36 1/2754871
E-mail cím: bernek.agnes@uni-neumann.hu

1. Bevezetés: Kecskemét új eurázsiai nemzetközi pozíciójának meghatározása

Enyedi György 2000-ben, „A globalizáció és a magyar területi fejlődés” c. cikkében arról értekezett, hogy a magyar területfejlesztési politikának kiemelt feladata a világgazdasági folyamatokhoz való alkalmazkodás [1] Enyedi György a magyar területi fejlődést befolyásoló nemzetközi hatásokat három egymásra épülő térségi szinten elemezte: a globális, a kontinentális és a határ menti regionális együttműködés szintjén.

Azonban napjainkra, a 21. század elején megkezdődött egy új, ún. „deglobalizációs korszak”, amikor is kialakulóban van egy új többpólusú világgazdasági és világpolitikai rendszer, s a globális világpiac szerepét egyre inkább nagytérségi regionális piacok, az ún. megarégiók veszik át. Mindez azt is jelenti, hogy a magyar területi fejlődésben is megerősödik a kontinentális vertikális térségi szint befolyásoló szerepe. De ez az ún. „kontinentális” fogalom is jelentősen átértékelődik. Korábban az egypólusú, atlanti erőter központú világban Nyugat-Európa és Észak-Amerika alkotta a vezető térséget, vagyis a fő kontinentális szintet. 2013-tól a kínai „Egy Övezet Egy Út” infrastrukturális és gazdasági fejlesztési program meghirdetésével egy új eurázsiai erőter van kialakulóban. Kiemelten azért, mert e hatalmas infrastrukturális beruhások révén most először a történelem során lehetőség van arra, hogy Európa nyugati fele és Ázsia keleti fele összeköttetésbe kerüljön, vagyis ezáltal lehetőség van arra, hogy Európa és Ázsia egy gazdasági erőteret alkosson [2]. Ezen új, most formálódó eurázsiai erőteret ábrázolja a következő, 1. ábra.



1. ábra: A 21. század elejének formálódó eurázsiai erőtere – Kína „Egy Övezet Egy Út” kezdeményezésének szárazföldi, tengeri és sarkvidéki infrastrukturális összeköttetése

Forrás: a szerző és a Cartographia Kft. által készített térkép, 2020

Ahogy az ábrán is látható, az új eurázsiai szárazföldi összeköttetés Kínából, Kazahsztánon (tágabb értelemben véve Közép-Ázsián keresztül) és Oroszországon át teremt meg a vasúti

kapcsolatot Kína legnagyobb keleti városai és Nyugat-Európa vezető megapoliszai között. Az „Új Tengeri Selyemút” útvonala Kína keleti partvidékéről tart a Délkínai-tengeren, a Malaka-szoroson, az Indiai-óceánon, a Vörös-tengeren és a Szuezi-csatornán át a görög pireuszi kikötőig. Az ún. Poláris Selyemút a Csendes-óceán és az Atlanti-óceán közötti kapcsolatot a Jeges-tengeren keresztül teremti meg.

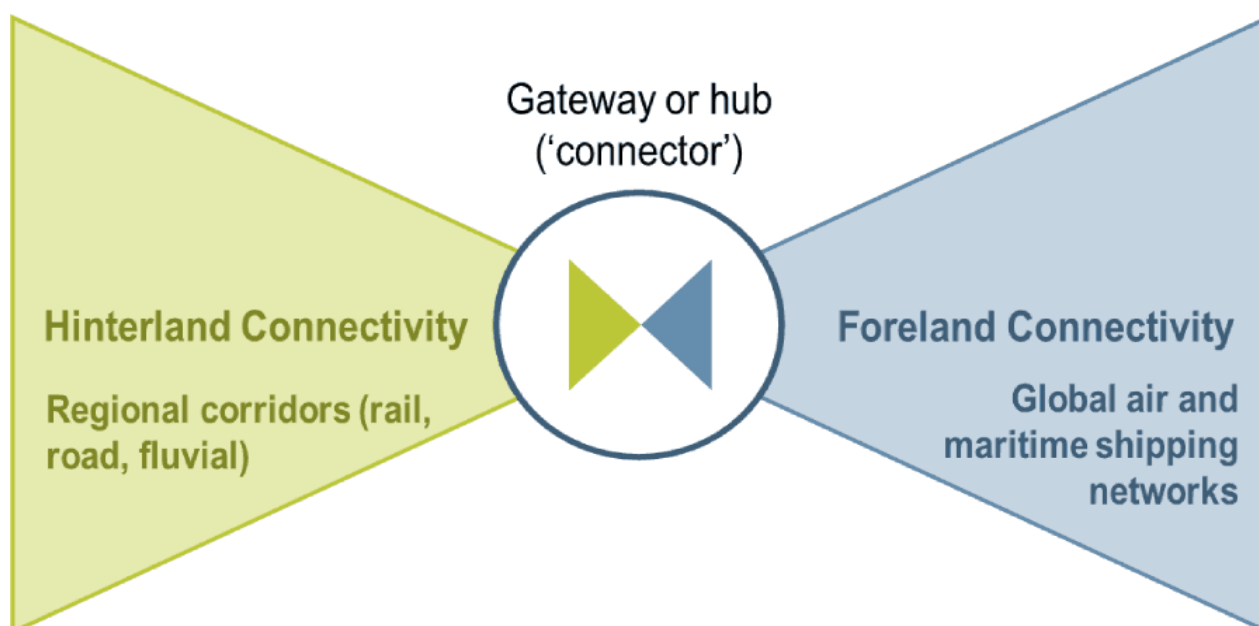
Tanulmányunk fő kérdése, hogy milyen helyzete van, illetve milyen helyzete lehetne Kecskemétnek ezen a most formálódó eurázsiai kontinensen? E kérdésfelvetés nyilván furcsának tűnik, s a szkeptikus vélemény szerint egy magyar középvárosnak egyáltalán nem lehet szerepe Kína világgazdasági stratégiáiban. Ugyanakkor a még európai szemnek szokatlan fenti térkép tanulmányozása során megállapíthatjuk azt is, hogy az új eurázsiai megarégió alakulása új gazdasági lehetőségeket is kínál. Nevezetesen az új eurázsiai infrastrukturális összeköttetések útvonalán lévő települések olyan stratégiai földrajzi helyekké válhatnak, amelyek speciális termelési vagy üzleti/szolgáltatási tevékenységeik révén az Európa és Ázsia közötti kereskedelem kapuvárosai lehetnének.

A kapuváros hagyományos településföldrajzi értelmezésben a különböző természeti tájak közötti közvetítő szerepet tölti be [3]. Lehet-e Kecskemét a közeljövőben Eurázsia kapuvárosa? A kérdést először a kapuváros és a kaputárság elméleti értelmezése felől közelítem meg, majd a kínai „Egy Övezet Egy Út” program tengeri és szárazföldi infrastrukturális útvonalait elemzem, s ezek mentén pozicionálom újra Kecskemét közlekedésföldrajzi helyzetét. Végül, tanulmányom összefoglalásaként javaslatokat fogalmazok meg arra, hogy hogyan, milyen módon lehetne Kecskemét új eurázsiai kapuvárosi szerepkörét kialakítani.

2. A kapuváros (gateway city) és a kaputárság (gateway region) elméleti kérdései

A „gateway” szó szerinti fordításban kapubejáratot jelent. A kapu valahonnan valahová teremti meg a bejáratot. A „gateway” fogalmat az informatikában átjárónak is nevezik. Ezen átjáró értelmezés jelentheti a különböző horizontális (az azonos fontosságú) rendszerek és a vertikális (egymásra épülő, alá- és fölérendelt) rendszerek közötti kapcsolatot. Ha ezen átjáró fogalmat a regionális tudomány felől közelítjük meg, akkor a „gateway” a különböző horizontális térségi szinten lévő (egymás mellett lévő, szomszédos) területek között biztosítja az összeköttetést, míg ha a világgazdaság/geopolitika felől értelmezzük a „gateway” fogalmát, akkor az egymásra épülő vertikális térségi szintek közötti (pl. régiók, országok összeköttetése a világgazdasággal, vagy kontinenssel, vagy ennek egy adott megarégiójával, vagy akár adott nagyhatalom érdekszférájával) összeköttetésről beszélünk.

Jelen tanulmány a közlekedésföldrajz következő ábráját (2. ábra) tekinti a kapurégió elméleti kiindulópontjának [4].



2. ábra: A „gateway city” elméleti értelmezése - a kapuváros mint összekötő kapocs a „hinterland” és a „foreland” terület között

Forrás: <https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/#jp-carousel-10216>
(letöltve: 2021. január 20.)

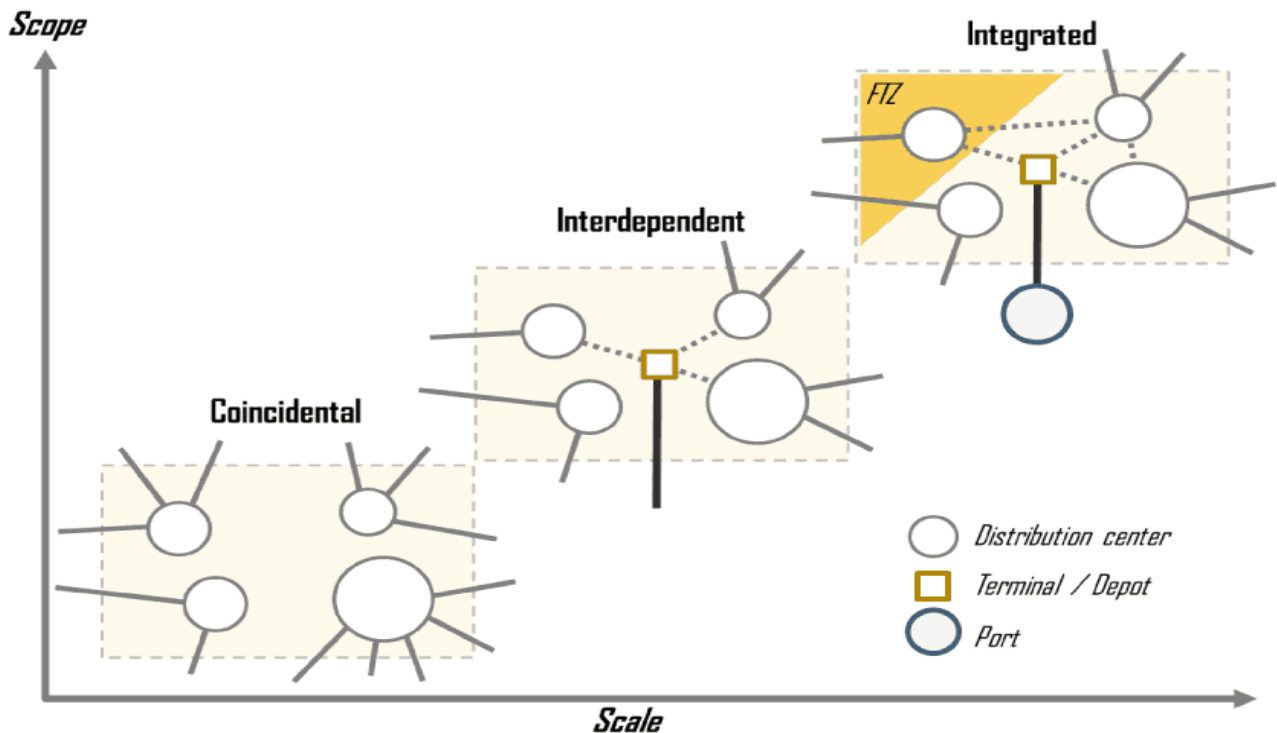
Az ábra a „gateway city”-t úgy értelmezi, mint az összekötő elemet a „hinterland” és a „foreland” területek között. Az ún. „foreland” terület a „gateway” előterületét, világgazdasági kapcsolatát jelenti, közlekedésföldrajzi megközelítésben a világszinten szerveződő tengeri, légi és szárazföldi szállítási kapcsolatokat. Például, ha a „gateway” tengeri kikötő, akkor a „foreland” terület jelentheti mindazokat a kikötőket, amelyekkel kapcsolatban áll, ha a „gateway” repülőtérrel jelent, akkor a „foreland” terület utalhat azokra a repülőterekre, amilyen irányokba a repülőtérnek légi járatai vannak. Az ún. „hinterland” fogalma viszont a „gateway” szárazföldi kapcsolatait jelenti, például egy tengeri kikötő azon területét, ahol a kikötő értékesíti a szolgáltatásait és a vevőkkel kapcsolatba lép. A kikötőből érkező áruk a vevőkhöz csak akkor tudnak eljutni, ha a kikötő szárazföldi közlekedési kapcsolatai minél fejlettebbek. Ahhoz, hogy egy adott földrajzi hely „gateway” területté váljon mindenképpen előnyös, ha kiváló földrajzi helyzettel rendelkezik, s így már eleve a természetföldrajzi adottságai révén rendelkezik egy ún. természetes háttérrel, amely területet bekapcsolja például a tengeri kereskedelembe.

A regionális tudomány „gateway” fogalma kiemelten a „hinterland” felől elemez, s nagyon széles körű nemzetközi szakirodalommal rendelkezik a témakörben, például adott terület helyi gazdaságfejlesztésének kérdéskörében. E tanulmány különlegessége, hogy a kaputárs fogalmát a „foreland” felől közelíti meg, vagyis a „gateway” világgazdasági, geopolitikai megközelítésével foglalkozik. Kiemelten azért, mert Kecskemét új kapuvárosi szerepkörét a most formálódó eurázsiai erőter vonatkozásában vizsgáljuk, választ keresve arra, hogy Kecskemét milyen új eurázsiai szintű folyamatok felé történő kapcsolódást teremthet meg.

A regionális- és földrajztudományban a „gateway” koncepció már az 1970-es évektől elterjedt, s az akkori közlekedési infrastruktúra fejlettségi szintjének megfelelően főleg a tengeri kikötőkre és ezek „hinterland” területének lehatárolására és fejlesztésére alkalmazták. Mivel jelenleg is a nemzetközi kereskedelem 90%-a tengeri úton bonyolódik le, így napjainkban is a regionális tudomány, a közlekedésföldrajz és a logisztika tudománya a „gateway” elméletet kiemelten a tengeri kikötők, és ezek „hinterland”-jának, vagyis a „gateway” régiók fejlesztésére alkalmazza. Ugyanakkor a 21. század elejére a szárazföldi közlekedési technológiák (kiemelten a konténeres és az intermodális szállítási mód elterjedésével) hatalmas fejlődése révén az ún. „dry port”-ok, vagyis szárazföldi kikötők egyre fontosabb szerephez jutnak [5].

Az általános definíció szerint a „dry port” olyan vasúti vagy más szárazföldi közlekedési terminál, amely rendszeres belföldi szállítási szolgáltatási tevékenységeket bonyolít le. A szárazföldi terminálok jelentős szerepet játszanak a tengerparttal nem rendelkező, ún. „land-locked” országok közlekedési és áruszállítási rendszereinek fejlesztésében, s ezáltal hozzájárulnak a világgazdaságtól elzárt államok konnektivitásának erősítésében.

A „dry port”-okat vizsgálhatjuk az alapján is, hogy a különböző belföldi terminálok az egyes szállítási, logisztikai funkciók megosztására milyen integrációs formákat, együttműködéseket hoznak létre a méretgazdaságosság elve és teherszállítási rendszerek földrajzi kiterjedése, vagyis regionális vagy világszintű hatókörének összefüggése alapján. (3. ábra)



3. ábra: Az áruszállítási elosztó rendszerek funkcionális integrációjának logisztikai szempontú értelmezése

Forrás: <https://i1.wp.com/transportgeography.org/wp-content/uploads/freightcluster.png>
(letöltve: 2021. március 1.)

A legelső szintnek az egymás mellett, különböző területeken lévő, külön-külön működő logisztikai övezetek felelnek meg. E különböző logisztikai övezetek véletlenszerűen alakulnak ki, függetlenül egymástól, saját ellátási láncolatokkal rendelkeznek (az ábrán angolul „coincidental”) Magasabb szintnek az felel meg, amikor a korábban még különböző logisztikai övezetek együttműködnek egymással, egymásra utaltak, s logisztikai zónákat, logisztikai klasztereket hoznak létre. (az ábrán angolul „interdependent”) Így a logisztikai tevékenységeknek földrajzi agglomerációi alakulnak ki, amelyek alacsonyabb költségzínvonalalal működnek és magasabb szolgáltatási tevékenységeket kínálnak. A sikeres logisztikai klaszterek működéséhez elengedhetetlen a köz- és magánszféra együttműködése. A logisztikai övezeteknek, klasztereknek legmagasabb szintje az, amikor a szállítási és logisztikai tevékenységeknek teljesen integrált szintje jön létre, amikor a logisztikai övezetekhez még szabadkereskedelmi zónák, vámszabad területek is csatlakoznak, s ennek révén az intermodális áruszállítási rendszereknek teljes vertikuma alakul ki. (az ábrán angolul „integrated”) Európában ezen integrált logisztikai övezeteket „Freight Village”-nek nevezik, s egyben a „dry port”-ok legmagasabb szintjének is ezt tekintik.

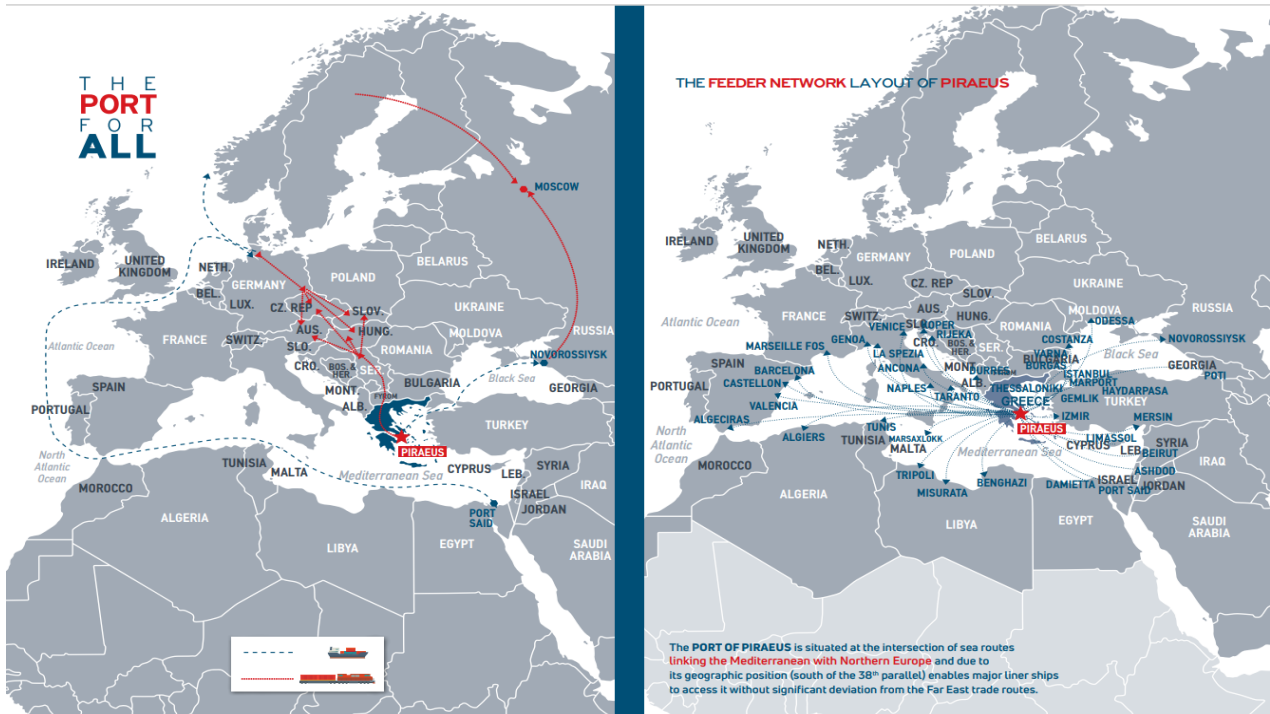
3. A görög pireuszi kikötő, mint Kína kiemelt tengeri kapuvárosa és ennek „hinterland”-ja

A Kecskemét várossal foglalkozó szakdokumentumok, városfejlesztési stratégiák mindegyike kiemeli azt, hogy a városnak kiváló a közlekedésföldrajzi helyzete, mivel a Budapest-Belgrád-Athén fejlesztési tengelyen fekszik, amelyen áthalad az Észak-és Dél-Európát összekötő IV-es számú Helsinki (pán-európai) folyosó. E közlekedési folyosó déli és középső szakasza megegyezik az EU Kelet/Kelet-Mediterrán TEN-T útvonalával, amely az Északi-tengert/Balti-tengert köti össze a Földközi-tengerrel. Pontosabban szólva, csak fogja összekötni, mivel e folyosó déli és középső részéből még több szakasz is fejlesztésre vár. E közlekedési útvonal Kecskemét eurázsiai kapuvárosi szerepkörét illetően kiemelt fontosságú, mivel ezen útvonal révén a város „foreland” területét jelentheti a nyugat-balkáni terület és tágabb értelemben véve Dél-Európa, s a pireuszi kikötőn, s a Szezei-csatornán keresztül az Indiai-óceán. Vagyis Kecskemét így az Európa és Ázsia közötti tengeri kereskedelem folytatásának tekinthető európai szárazföldi útvonal stratégiai földrajzi helyévé válhatna. Mindezek alapján egyértelmű, hogy kiemelten fontos Kecskemét és a pireuszi kikötő közötti közvetlen szárazföldi összeköttetés megteremtése.

Kecskemét kapuvárosi szerepköre számára hatalmas lehetőséget kínál az, hogy a 21. Századi Tengeri Selyemút európai kapuja egyértelműen a görög pireuszi kikötő. A kínai állami tulajdonban lévő COSCO vállalat 2008-tól kezdte meg a görög konténerkikötő működtetését. 2013 februárjában a pireuszi kikötő vasútvonalát hozzákapcsolták az európai vasúti hálózathoz, és azóta is zökkenőmentesen működik. 2016 júliusában a kínai vállalat megvásárolta a pireuszi kikötő, vagyis a Pireusz Kikötői Hatóság (Piraeus Port Authority) elnevezésű állami vállalat részvényeinek 67%-át, s így többségi tulajdonossá vált [6]. Az állami tulajdonú COSCO Kína legnagyobb és a világ negyedik legnagyobb tengeri áruszállító cége.

A COSCO azáltal, hogy átvette a pireuszi kikötő üzemeltetési jogait, átvette három konténer- és két autóterminál üzemeltetését is. A Pier I. konténerterminál (a legrégebbi, 2016-ig a görög állam tulajdonában lévő) kapacitása évi 1 millió TEU (egy TEU egy 20 láb hosszúságú konténerrel egyenlő). A már a kínai COSCO által épített és fejlesztett Pier II. konténerterminálon 2016-ban 3,5 millió TEU-t rakodtak ki, de a kapacitás kihasználtsága még csak 70-75%-os. A Pier III konténer terminált 2018-ban helyezték üzembe, kapacitása 2,7 millió TEU. A három terminál összesített kapacitása 6,7 millió TEU. A COSCO hatalmas fejlesztései révén 2019-re Pireusz Európa 4. legnagyobb konténerkikötőjévé vált. Pireusz így már Európa történelmileg kialakult, három messze legnagyobb kikötője (Rotterdam, Antwerpen és Hamburg) után szerepel.

A COSCO a tervek szerint a pireuszi kikötőt a közeljövőben még tovább fogja bővíteni, ugyanis 2019 augusztusában a kínai és a görög kormány közötti megbeszélések követően, a COSCO meghirdette azt a tervét, hogy ki fog építeni egy IV. konténerterminált is, amelynek a kapacitását 2,8 millió TEU-ra tervezik. Nem véletlenül, az előrejelzések és prognózisok szerint 2030-ra Pireusz Európa legnagyobb konténerkikötőjévé válhat.



4. ábra. A pireuszi kikötő stratégiai földrajzi helyzete

Forrás: Pireaus Port Authority S.A.: The Port of All
http://www.olp.gr/images/pdf/files/OLP_2018.pdf (letöltve: 2020. augusztus 8.)

Bár sokak szerint eltúlzott az a vélekedés, hogy 2030-ra Pireusz lesz Európa legnagyobb konténerkikötője, de az vitathatatlan, hogy földrajzi helyzete ezt maximálisan megalapozza. A kínai Új Tengeri Selyemút a Szuezi-csatornán át lép be a Földközi-tengerbe, s innen az európai kontinensre a legközelebbi szárazföldi belépési pont egyértelműen a pireuszi kikötő. Ahogy a fenti, 4. ábrán is látszik a közúti és a vasúti összeköttetések révén Pireuszból szárazföldi úton Közép-Európa és Nyugat-Európa legnagyobb városai érhetők el. Sőt Pireusz egyben a Mediterrán vidék egyik központja is. Az ábrán az is látható, hogy milyen földközi-tengeri kikötőkkel van összeköttetésben, s így összekötő hely Dél-Európa és a Közel-Kelet, s tágabb értelemben Kelet-Ázsia között. Mindezen túl Pireusz a legnagyobb fekete-tengeri kikötőkkel is kapcsolatban van, s így Kelet-Európa és az Oroszország felé irányuló szállítási útvonalat is biztosítani tudja.

A COSCO jelenleg heti három vonatot indít Pireuszból Magyarország, és hazánkön keresztül Közép-Európa felé. A pireuszi kikötő európai szárazföldi kapcsolatainak megteremtése terén kiemelkedő jelentősége van a Budapest-Belgrád vasútvonal felújításának, mert így reális esély van arra, hogy hazánk váljon a tengeren szállított kínai áruk közép-európai elosztó központjává. Így a kínai Új Selyemút tengeri útvonala révén a pireuszi kikötőbe behajózott, Nyugat-Európába szánt árut Észak-Macedónián, Szerbián és Magyarországon (s remélhetőleg Kecskeméten át) keresztül tudják majd a leggyorsabban szállítani.

Mivel az EU Kelet/Kelet-Mediterrán törzshálózati TEN-T folyosója kizárólag az EU tagállamain fut keresztül, s így földrajzilag kerülőt tesz Bulgária és Románia felé. De a hagyományos nyugat-balkáni útvonal a földrajzilag rövidebb útvonalat követi Görögországból Macedónián és Szerbián át Magyarország irányába. Egyébként az EU TEN-T folyosóinak legújabb térképén már szerepel e közlekedési folyosó új tervezett leágazása a Theszaloniki – Szkopje – Pristina – Belgrád – Budapest útvonalat illetően [7].

A déli, pireuszi kapurégió megteremtéséhez elengedhetetlen a Budapest-Belgrád vasútvonal felújítása. 2017 novemberében kezdődött meg a Budapest-Belgrád vasútvonal szerbiai szakaszának korszerűsítése. A felújítás befejezését követően a két főváros közötti jelenlegi 8 órás menetidő 3 órára rövidül. A beruházás kínai finanszírozással valósul meg. A tervek szerint a teljes felújítás és korszerűsítés 2023-ra fejeződik be. A Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi

szakaszának fejlesztése 2020 áprilisában kezdődött meg. Így a vasútvonal felújításával Magyarország – Kecskeméten áthaladva - fogja kínálni az áruk leggyorsabb szállítási útvonalát Pireusz és Nyugat-Európa között. Ezt az útvonalat is szemlélteti a 4. ábra.

4. Az eurázsiai erőter fő szárazföldi közlekedési folyosói

Kína „Egy Övezet Egy Út” kezdeményezése nyomán Európa és Ázsia között jelenleg három fő – az északi, a középső és a déli – szárazföldi közlekedési korridor alakult ki, illetve formálódik. E közlekedési folyosókat szemlélteti a következő, 5. ábra. Kecskemét számára a közeljövőben az északi közlekedési folyosó Ukrajnán keresztül átvezető új útvonala és az egyelőre még fejlesztések alatt lévő középső szárazföldi korridor lehetne kiemelkedő fontosságú.

A térképen piros vonallal jelölt északi közlekedési folyosó lényegében megfelel az „Egy Övezet Egy Út” kezdeményezés ún. „Új eurázsiai földhíd” fejlesztési övezetének. E fejlesztési övezet immár valódi áru fuvarozási folyosóvá vált, mivel 2014-től rendszeresen járó konténervonat, ún. „block-train” közlekedik a Shanghajtól 300 km-re lévő kínai Yiwu (a világ legnagyobb fogyasztási cikkekkel kereskedő központja) és a spanyolországi Madrid között. A 13000 km hosszú vasútvonal Yiwu-ból Kazahsztánon, Oroszországon, Beloruszon, Lengyelországon, Németországon és Franciaországon át érkezik meg Spanyolországba. Az e vasútvonalon történő fuvarozási idő 21 nap, a fuvarozás tengeri úton hat héten keresztül tartana. A világ leghosszabb vasútvonalának üzemeltetője az InterRail Group a kínai (Chinese Railways) és a német (Deutsche Bahn) vasúttársaságokkal együttműködve [8].



5. ábra. Eurázsia térségének jelenleg már működő északi közlekedési folyosója (piros), a jelenleg alakuló középső (sárga) és a még csak tervezett déli közlekedési folyosója (zöld)

Jelmagyarázat: szaggatott piros vonallal jelezve az északi közlekedési folyosó Ukrajnán és Magyarországon át vezető, várhatóan a közeljövőben egyre fontosabbá váló új vonala. Kék vonallal körülhatárolva az az európai (kárpát-medencei) földrajzi térség, ahol az északi folyosó új vonala, valamint középső és déli folyosó vonalai találkozni fognak.

Forrás: a szerző jelölése, az északi folyosó új vonala, a középső és a déli folyosó útvonalának jelölése a szerző véleménye alapján. A térkép forrása: CIA The World Factbook, World and Regional Maps www.cia.gov/the-world-factbook/maps/world-regional/ (letöltve: 2021. március 6.)

2018-ban Eurázsia vasúti pályáin – döntően az északi közlekedési folyosó vonalán - 340 ezer TEU-nak megfelelő árut szállítottak, sőt a Nemzetközi Vasúti Unió (International Union of Railways) prognózisa szerint 2030-ra az Európa és az Ázsia közötti vasúti forgalomban szállított áruk mennyisége akár már a 2 millió TEU-t is elérheti. A technológiai fejlődés révén a vasúti, vagyis a szárazföldi áruszállítás egyre versenyképesebb lesz a tengeri áruszállításhoz viszonyítva. Bár vitathatatlan, hogy az Európa és Ázsia közötti áruszállításnak jelenleg még domináns része tengeri úton bonyolódik le (mennyiségben, súlyban számolva 94%-a, értékben számolva 64%-a.) De a vasúti áruszállítás versenyképességének növelésére utal az, hogy amíg a vasúti áruszállítás átlagos ideje 2006-ban 36 nap volt, addig 2017-ra már csak 16 nap. Ha nem is ilyen nagy mértékben, de a vasúti áruszállítás költség szintje is csökkent, így a szárazföldi (vasúti) úton történő áruszállítás már egyre inkább kínál alternatívát a tengeri áruszállításhoz viszonyítva. Az eurázsiai áruforgalom 95%-a ezen az északi közlekedési folyosón keresztül zajlik le, s továbbá az eurázsiai áruforgalom 75%-a a kazah/kínai határon lévő Dostyk/Alashankou és a belarusz/lengyel határon lévő Breszt/Malaszevicze átrakóállomásokon keresztül bonyolódik le [9].

Mindezek eredményeként 2020-ra – az Eurostat 2020 február 25-i jelentése szerint - Kína lett az EU legnagyobb árukereskedelmi partnere, megelőzve az Egyesült Államokat. Ez azért is különleges, mert a 2020. év volt az első, amikor az EU Kínával folytatott árukereskedelmének értéke nagyobb volt, mint az EU USA-val folytatott árukereskedelme. Igen szemléletes az az adat is, hogy 2020-ban 12406 tehervonat közlekedett Kína-Európa viszonylatában, s ez 50%-os növekedést jelent az előző évhez képest, vagyis 2020-ra a Kína és Európa közötti vasúti áruszállítás átlépte az évi 10000 tehervonatot számláló határ vonalat [10].

Az északi eurázsiai összeköttetés a közép- és kelet-európai térség Lengyelországtól délre fekvő államai számára (s így Kecskemét számára is) még további fontosságot kapna azzal, ha megkezdődne az orosz-ukrán politikai rendezés, s így a vasúti áruszállítások egy része Moszkvánál nem Lengyelország felé, hanem az ukrán Kijev és Lvov-on keresztül haladva Záhony felé lépne hazánk területére. A fenti térképen piros szaggatott vonallal jelöltem az északi korridor várható új útvonalát.

A közeljövőben várható orosz-ukrán rendeződés politikai háttere minden valószínűség szerint szerepet játszott abban, hogy 2021 januárjában Záhonytól 18 km-re, Fényeslitkén megkezdődött egy új intermodális terminál építése. Az East-West Gate (EWG – East-West Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt.) honlapján – <https://eastwestil.com> – elérhető információk alapján a terminál próbaüzemének megkezdését 2022 januárjára tervezik, még végleges átadását 2022 első negyedévére. A terminál építése magánberuházás keretében történik, s maximális kapacitása évente egy millió TEU átrakása és kezelése lesz, s ezzel a tervek szerint Európa legnagyobb intermodális terminálja lesz. A terminál széles nyomtávon történő kiszolgálása a Csop-Záhony-Komoró útvonalon történik, míg a normál nyomtávú vasúti szolgáltatását közvetlenül a fényeslitkei vasútállomás biztosítja majd. A terminál teljes tárolókapacitása 15 ezer konténer lesz a tervek szerint.

A terminál széles nyomtávú belépési pontján röntgenkaput és optikai karakterfelismerési kaput is felszerelnek a tárolókhoz. A terminál igazi különlegessége, hogy ez lesz az európai kontinens első belső kommunikációra és a technológiai eszközök működtetésére 5G hálózatot használó terminálja. Továbbá a létesítmény működtetésére kizárólag majd megújuló energiaforrásokat használnak majd, s még a terminál területén is kizárólag elektromos autókat és termináltraktorokat fognak majd használni. A vasúti átrakó terminálhoz logisztikai központ fog csatlakozni annak érdekében, hogy az áruk mozgatásával kapcsolatos valamennyi szolgáltatási tevékenységet minél egyszerűbben és minél rövidebb idő alatt tudják majd ellátni [11].

A fényeslitkei új intermodális szárazföldi terminál Kecskemét kapuvárosi szerepköre számára azt jelenti, hogy Kecskemétnek közvetlen szárazföldi áruszállítási összeköttetése lesz Ukrajna, Oroszország, Kazahsztán és Kína irányába. De ehhez természetesen fejleszteni kell a magyarországi teherforgalmi vasútvonalakat, különös tekintettel az ún. „V0” teherforgalmi vasúti körgyűrű kiépítésére. Jelenleg ugyanis a Záhony-Nyíregyháza-Debrecen-Szolnok vasúti fővonal Budapest felé megy tovább, ennek megfelelően a vasúti teherforgalom 80-90%-a nem tudja elkerülni Budapestet, s így túlsúfoltak a budapesti vasúti átrakóállomások. A tervezett, Budapestet elkerülő „V0” vasúti vonal Solnokot és Komáromot kötné össze Bicske-Ercsi-Albertirsa-Cegléd útvonalon haladva. A tervek szerint a vasúti körgyűrűhöz Ceglédnél közvetlen kapcsolatot kapna a Kecskemét-

Szeged vasúti fővonal, amely a Budapest-Belgrád vasútvonal korszerűsítése után így - e tanulmány előző fejezetében említett - Budapest-Belgrád-Athén/Pireusz új gazdasági tengelyhez is közvetlen elérhetőséget teremtené.

A fenti térképen sárgával jelölt eurázsiai középső korridor útvonala Kínán, Közép-Ázsián, Iránon, valamint részben a Kaszpi-tenger és a Dél-Kaukázus térségén áthaladva, Törökországon, Bulgárián és Szerbián át lépne be Magyarország területére. E középső útvonal ázsiai területe megfelel a kínai „Egy Övezet Egy Út” program „Kína- Közép-Ázsia- Nyugat-Ázsia” és „Kína-Pakisztán” gazdaság fejlesztési területeinek. E középső közlekedési folyosó kiemelt fontosságú a közép-ázsiai és dél-kaukázusi országok számára. E két térségben hatalmas infrastrukturális fejlesztések zajlanak annak érdekében, hogy minél jobb legyen e túlnyomórészt szárazfölddel körülvett államok világgazdasággal történő összeköttetése. Kecskemét kapuvárosi szerepkörét ezen jövőbeli útvonal is elősegítené, mivel „foreland” területe Törökország, a Dél-Kaukázus és Közép-Ázsia felé is irányulhatna.

Egyelőre még csak a jövőre vonatkozó tervek között szerepel a térképen zöld vonallal jelölt eurázsiai déli folyosó, amely Kína délkeleti (a Dél-kínai tengernél lévő területeit, kiemelten a Gyöngy-folyó deltavidékét és Hongkongot) területeiről indulna, s Délkelet-Ázsia és India északi részén, továbbá Pakisztánon, Afganisztánon, Iránon át haladva, majd Törökország területére belépve a középső korridor útvonalát követné, s így szintén áthaladna Magyarország területén. Az eurázsiai déli közlekedési folyosó kiépítése ellen hatnak a hegyvidéki domborzati viszonyok, továbbá az is, hogy a Gyöngy-folyó vidékéről főként a tengeri áruszállítás révén kerülnek a kínai áruk az európai piacokra. Kecskemét számára ez azt jelenti, hogy még nagyobb „foreland” területe lehetne, s különösen a török reláció fontossága erősödne meg.

5. Összefoglalás: javaslatok Kecskemét jövőbeli eurázsiai kapuváros szerepkörének megteremtéséhez

Tanulmányunk összefoglalásaként megállapíthatjuk, hogy a jelenleg formálódó eurázsiai erőter, s ennek új szárazföldi és tengeri közlekedési folyosói Kecskemét közlekedésföldrajzi helyzetét a közeljövőben még inkább kedvezőbbé fogják tenni. Az új eurázsiai dimenzió Kecskemét kapuvárosi szerepkörének kialakítására nagyon komoly lehetőséget kínál. A város nemzetközi szintű újra pozicionálását méginkább szükségessé teszi az, hogy miután a Wizz Air légitársaság 2021 márciusában sikeres tesztrepülést hajtott végre a kecskeméti katonai repülőtérről, 2021 szeptemberében megkezdődtek a tervezési munkálatok a katonai repülőtér polgári zónájának kialakítására. Így Kecskemét a Cargo forgalomban is globális/kontinentális dimenziót kaphat. Vagyis a város közeljövőben ugrásszerűen javuló közlekedésföldrajzi pozíciója egy új kapuvárosi szerepkör kialakulásának infrastrukturális feltételeit maximálisan megteremti. Ugyanakkor ez még önmagában kevés egy új, kiemelten eurázsiai orientációjú kapuváros létrehozásához.

Egy kapuváros megteremtéséhez - tanulmányuk 2. ábráját, a „gateway city” elméleti értelmezését alapul véve – elengedhetetlen az előterület, a „foreland”, vagyis a nemzetközi kapcsolatok kialakítása, s szintén alapvető a kapuváros hátszágának, ún. „hinterland”-jának megteremtése.

Ahhoz, hogy Kecskemét a közeljövőben új, kiemelten eurázsiai kapuváros legyen, mindenképpen erősíteni kell a város nemzetközi kapcsolatait, s ennek révén új „foreland” területet kell kialakítani mind társadalmi, mind gazdasági szempontból. Gazdasági szempontból már most is nagyon előnyös pozíció az, hogy egyre több külföldi tulajdonú vállalat választja Kecskemétet telephelyének (kiemelten a német autóipai Mercedes Benz és a japán élelmiszeripari Nissin Food). Ugyanakkor a város eurázsiai ismertségét is növelni kellene, lehetőleg minél több ázsiai cég működőtőke-befektetése révén. A város keleti relációjú befektetésösztönző politikája további erősítést kaphatna a város pénzügyi és üzleti szolgáltatásainak erősítésével. S ezen belül is kiemelten fontos lenne, hogy egyre több magas szinten képzett gazdasági szakember legyen, akik a nem angolszász üzleti világ elméletében és főleg gyakorlatában is jártasak. Ennek érdekében megfontolandó lenne a Neumann János Egyetem nemzetközi gazdaság BSc és MSc szakán új, ázsiai üzleti menedzsment specializáció indítása.

Gazdasági és társadalmi szempontól is kiemelt fontosságú Kecskemét nemzetközi ismertségének növelése, nemzetközi városmarketing stratégia kidolgozása, kiemelten ázsiai

orientációra. Mindennek révén Kecskemétnek egy olyan új nemzetközi arculatot lehetne adni, amely speciálisan az ázsiai országok felé is „kompatibilis” lehetne. Természetesen a város nemzetközi imázsának kialakításához nagyon előnyös lenne a város minél szélesebb körű kulturális, tudományos és oktatási nemzetközi kapcsolatainak fejlesztése. Ennek legelső lépése lehetne, ha a Neumann János Egyetem minél több ázsiai egyetemmel alakítana ki kutatási és oktatási együttműködést. Szintén nagyon előnyös lenne Kecskemét testvérvárosi kapcsolatainak fejlesztése, ugyanis a jelenleg meglévő 18 testvérváros túlnyomó többsége európai, s például kínai várossal Kecskemét még egyáltalán nem kötött testvérvárosi együttműködést. Tózsza István e számban lévő tanulmányának megfogalmazásában a „testvérvárosi arculat” [12] kialakítása egyben nemzetközi tükör, s pontosan ezért nagyon hasznos lenne a város új ázsiai arculatának kialakítása.

Kecskemét új eurázsiai kapuvárosi szerepköre a „hinterland” terület újra értelmezését is felveti. Ebben az esetben ugyanis nem egyszerűen a város vonzáskörzetéről beszélünk, hanem a Kecskemét körüli azon területekről, amelyeknek funkciója van az eurázsiai kapuvárosi szerepkör működtetésében. Általában a hátsó feladata a logisztikai tevékenység elvégzése, de jelen esetben komoly hátráltató tényező az, hogy Kecskemétnek csak regionális logisztikai szerepköre van, míg a körülötte lévő Budapest, Székesfehérvár, Szeged és Szolnok országos jelentőségű logisztikai központ.

Mindezek alapján úgy vélem, ahhoz, hogy Kecskemét új eurázsiai kapuváros legyen, elengedhetetlen annak pontos meghatározása, hogy a városnak milyen egyedi, speciális szerepköre lehetne a jelenleg formálódó eurázsiai erőterben. Nevezetesen, milyen különleges termékkel/termékekkel tudna bekapcsolódni a kínai „Egy Övezet Egy Út” programba. A városnak jelenleg három fő vezető gazdasági ágazata van: a jármű- és gépgyártás, a villamosberendezésgyártás és az élelmiszeripar. A város és a vállalatok vezetőinek Kecskemét számára egy új eurázsiai irányú stratégiát kellene kidolgoznia, s ennek egyik kiemelt eleme lehetne a három vezető gazdasági ágazat valamely speciális termékére, vagy termékeire vonatkozó új, egyedi, nemzetközi jelentőségű logisztikai központ létrehozása. Így például Kecskemét lehetne a kiváló magyar minőségű prémium élelmiszerek új eurázsiai logisztikai központja. Ennek révén Kecskemét eurázsiai desztinációjú „foreland”-dal, és az egyedi termékekre épülő logisztikai központtal, mint „hinterland”-dal új eurázsiai kapuvárossá válhatna.

Irodalomjegyzék

- [1] Enyedi, Gy. : Globalizáció és magyar területi fejlődés. Tér és Társadalom, 2000, Vol. XIV. No. 1. pp. 1-10. DOI: 10.17649/TET.14.1.554.
- [2] Bernek, Á. : Közép- és Kelet-Európa a 21. század geopolitikai/geoökonómiai stratégiáiban. A 20. század Nyugat és Kelet közötti ütközőzónájától a 21. század eurázsiai hídtérségéig. Akadémiai Kiadó, Budapest, 2018. 200 p. DOI: [10.1556/9789634541783](https://doi.org/10.1556/9789634541783)
- [3] Mendöl, T. : Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1963.
- [4] Rodrigue, J.-P. : The Geography of Transport Systems. Routledge, New York, 2020. Fifth edition. DOI: [10.4324/9780429346323](https://doi.org/10.4324/9780429346323)
- [5] [Bernek, Á. : Geopolitics of Central and Eastern Europe in the 21st Century. From the Buffer Zone to the Gateway Zone. Peter Lang Academic Publisher, Berlin. 2021. DOI 10.3726/b18155](https://doi.org/10.3726/b18155)
- [6] Pireus Port Authority S.A. : www.olp.gr/en/ (letöltve: 2017. január 24.)
- [7] Európai Unió, Európai Bizottság : Connecting Europe, Orient/East-Med Corridor, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/orient-east-med_en, (letöltve: 2017. december 8.)
- [8] Adampol SA Euro China Train (ECT). <https://eurochinatrain.com>
- [9] CSIS : The Rise of China-Europe Railways. 2018. csis.org/analysis/rise-china-europe-railways. (letöltve: 2021. március 2.)
- [10] Zoltai, A. : [Kína lett az EU legnagyobb kereskedelmi partnere. 2021., https://eurasiacenter.hu/2021/03/15/kina-lett-az-eu-legnagyobb-kereskedelmi-partnere/](https://eurasiacenter.hu/2021/03/15/kina-lett-az-eu-legnagyobb-kereskedelmi-partnere/) (letöltve: 2021. március 2.)
- [11] East-West Gate : East-West Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt. – <https://eastwestil.com>
- [12] Tózsza, I. : Kecskemét tükröi – A testvérvárosi arculat funkciója. Gradus, 2021, Vol. 8, No. 4, pp. 67-74, DOI: <https://doi.org/10.47833/2021.4.TGT.008>