



Tarrósy István

## **Afrikaiak a világban, afrikaiak Magyarországon – Elhanyagolt diaszpóra?**

**Africans all around the world, Africans in Hungary – Neglected diaspora?**

### **ABSZTRAKT**

Miközben számos kelet-közép-európai médium kongat vészharangokat a szerintük folyamatosan erősödő, ezen európai térséget is célba vevő fekete-afrikai migráció veszélyei miatt, a nemzetközi sajtóban a Szaharától délre elterülő afrikai területek „oroszlán gazdaságai” növekedésének szentelnek figyelmet, egyúttal az ázsiai „tigrisek” fejlődéséhez mérik vezető képviselőiket – köztük például Etiópiát, Botswanát, Angolát, nem is beszélve a Dél-afrikai Köztársaságról és Nigériáról, melyek egyértelmű növekedési pólusok az afrikai kontinensen annak ellenére, hogy éppen elhúzódó recesszióban vannak. A közhiedelemmel – melynek kialakulásában a globális média jelentősen érintett – ellentétben a 2010-es években további figyelemre méltó migrációs tendenciák rajzolódnak ki szerte az afrikai kontinensen. Elsősorban az Afrikán belüli, illetve az Afrikába irányuló migráció kerül az érdeklődés középpontjába. Ha pedig a fekete-afrikai területekről kifelé irányuló vándorlásokat vesszük szemügyre, köztük egyre fontosabbá válnak a világ gyorsan növekvő gazdaságaiba (így például Indiába, Kínába, Brazíliába, Törökországba) igyekvők által kijelölt útvonalak – szemben a sokáig tradicionális európai desztinációkhoz köthetőkkel. A világ legfiatalabb korfájával rendelkező afrikai kontinens kontrasztosságában éppúgy igazoltnak látjuk a helyi gazdaságok erősödését, a lakosság helyi keretek közötti boldogulásának igényét, mint a fiatalok azon aspirációit, melyek a jobb élet reményében külföldön – egyre többször akár Ázsiában, de sok esetben még mindig Európában – tartják elképzelhetőnek a jövőt. A téma kapcsán nem hagyható figyelmen kívül a diaszpórák fontossága, főként az egyéni migrációs döntések meghozatalának folyamatában oly fontos viszonyítási pontként szolgáló közösségek megléte vagy éppen hiánya az adott vándor által választott célország tekintetében. A globális afrikai diaszpórákkal foglalkozó, többnyire a Globális Észak kutatóműhelyeiben publikált szakirodalom vajmi keveset (ha egyáltalán) foglalkozik a posztszovjet térségben kialakult afrikai

közösségekkel. A ma interpoláris globalizmusának a világ számos országában fellelhető afrikai diaszpórái azonban szerves részét képezik: transznacionális kapcsolathálójuk mind a kibocsátó, mind a befogadó országok számára jelentőséggel bír. Jelen tanulmány egy, a szerző által 2008 óta folytatott, több fázisú és rétegű kutatásból táplálkozik és előfutára egy önálló kötetnek, mely a volt keleti blokk különböző helyszínein vizsgálja az ott élő afrikaiak helyzetét, szerepét, lehetőségeit, az adott ország külpolitikái számára értelmezhető jelentőségét. Az írás második nagyobb egysége a magyarországi „elhanyagolt” afrikai diaszpórára koncentrál.

### ABSTRACT

While several Central and Eastern European (CEE) media have been sounding the alarm about the steadily increasing sub-Saharan migration with all its dangers towards this region of Europe, global media attention is paid more to the ‘lion economies’ of sub-Saharan Africa. Their economic growth is compared with that of the ‘Asian tigers’, including Ethiopia, Botswana, Angola, the Republic of South Africa and Nigeria, which, despite their ongoing recession, are certainly ‘poles of growth’ of their respective regions. Contrary to popular belief – which is markedly formed by the global media –, by the 2010s remarkable migratory tendencies have developed throughout Africa. Today, awareness is raised about *intracontinental* migrations together with trajectories of movements *to* the African continent. At the same time, if we look at outbound migration from the continent more closely, new routes are becoming increasingly significant to the emerging economies of the globe (such as India, China, Brazil, or Turkey), in particular, when we compare them to the more traditional European and North American destinations. On the continent with the most expansive population pyramid worldwide we see justified both the context of growing economies and the need of the local populations to stay at home, and the aspirations of young people to find a better life abroad – recently rather frequently in Asia, and still in a large number of the cases, in Europe. Regarding this issue, the importance of the diaspora needs to be taken into consideration, especially, as a crucial point of reference in the process of the decision the migrant has to make about the destination country. Academic literature about the global African diaspora – mainly published in the scientific and knowledge centres of the Global North – scarcely (if at all) mentions diaspora communities in post-Soviet countries. However, such African communities in many countries of these parts of the world are also integral part of the global transnational African diaspora, and their network of connections do matter both for their countries of origin and the chosen countries of destination. The present paper is built upon an ongoing research by the author having been conducted since 2008, and is forerunner of a book project, which investigates the status and roles of African communities across the former Soviet Bloc, with a focus on their potential involvement in the new pragmatic foreign policies of CEE countries towards Africa. After offering an overview of African migratory patterns, the second part concentrates on the “neglected diaspora” living in Hungary.

*Kulcsszavak: afrikai migráció, diaszpóra, afrikaiak Magyarországon*

*Keywords: African migration, diaspora, Africans in Hungary*

## BEVEZETÉS: AFRIKA MIGRÁCIÓS TENDENCIÁI A LEGFRISSEBB ADATOK TÜKRÉBEN

A közhiedelemmel ellentétben a nemzetközi migráció tendenciáit vizsgáló és adatoló szervezetek jelentései alapján sem látható, hogy Afrika oly jelentős mértékben venne részt a nemzetközi vándorlásban, mint amennyire azt a globális és a helyi médiumok jelentős része sugallja – bár kétségtelenül növekszik az otthonaikat elhagyók száma. „Az afrikai kontinensről kiinduló nemzetközi migráció, más kontinensekéhez viszonyítva alacsony, noha helybeni taszító hatás bőven létezik” (L. RÉDEI. 2016. p. 529). Az ENSZ 2013-as adatai alapján a Föld nemzetközi határokat átlépő 232 millió vándorának 8 százaléka volt található Afrikában – szemben például Ázsia 30, Európa 31, Észak-Amerika 23 százalékaival.<sup>1</sup> Az International Migration Report 2015-ben összesen 244 millió főt jelzett, melyből 8,6 százalék volt afrikai.<sup>2</sup> Ha a 20. század utolsó időszakát vizsgáljuk, azt látjuk, hogy 1980-tól 2000-ig az afrikaiak nemzetközi migrációban való részvétele „abszolút és relatív értelemben is monoton csökkent (14%-ról 9%-ra)” (RÉDEI. 2007. p. 272). A 2010-es évek elején az észak-afrikai forradalmak és politikai változások következtében tömeges kiáramlás történt elsősorban a szomszédos államokba, és a földrajzi proximitás okán az Európai Unió felé. „Látható, hogy milyen váratlan és tömeges volt megérkezésük az európai kontinensre, és mennyire felkészületlenül érte az az egyes cél és tranzit országokat” (L. RÉDEI. 2016. p. 529). A különböző történelmi időszakokban egyenlőtlen mértékben változott az afrikai migránsok száma. A migráció egyik kényszerű (kényszerített), egyben tragikus formájának tekinthető rabszolga-kereskedelem már az ókorban is bőségesen juttatott afrikai rabszolgákat különböző piacokra, a 16. századtól azonban az atlanti-óceáni „nagy triangulum” beindításával milliós veszteségeket szenvedtek el Afrika népei. E (ki)kényszerített migráció eredményeként a háromszög amerikai területeket felölelő oldalán létszámban is jelentős afrikai származású diaszpóra alakulhatott ki. 1518 és 1850 között nagyjából 11 millió afrikait hurcoltak el rabszolgaként. Ma a világ legnépesebb szubszaharai afrikai diaszpórái Brazíliában (96 millió fő fekete vagy multietnikus fekete él a több mint 200 milliós országban), az Amerikai Egyesült Államokban (41 millió fő), Haitin (9,5 millió fő), Kubában és Dominikán (1-1 millió fő), európai államként Franciaországban (több mint 2 millió fő), az Egyesült Királyságban (több mint 3 millió fő), illetve Olaszországban (legalább 600 ezer fő) találhatóak.<sup>3</sup> Kína határozott és pragmatikus Afrika-politikájának<sup>4</sup> egyik hozadéka pedig az, hogy mára nagyjából 500 ezerre tehető azoknak az afrikaiaknak a száma, akik az elmúlt néhány évben Kínába vándoroltak szerencsét próbálni.<sup>5</sup>

Akár kényszerített, akár saját akaratból választott, az elvándorlás az afrikai környezeti krízisekre és gazdasági szorításokra adott kézenfekvő válaszként volt értelmezhető (PARNELL, S. – WALAWEGE, R.

<sup>1</sup> <http://www.un.org/en/development/desa/population/migration/data/estimates2/estimatesorigin.shtml> (2017-03-21)

<sup>2</sup> United Nations Department of Economic and Social Affairs/Population Division: *International Migration Report 2015*. New York, United Nations, 2016. 1. <http://www.un.org/en/development/desa/population/migration/publications/migrationreport/docs/MigrationReport2015.pdf> (2017-03-21)

<sup>3</sup> Ezen adatok forrása: The African Diaspora. [http://www.experience-africa.de/index.php?en\\_the-african-diaspora](http://www.experience-africa.de/index.php?en_the-african-diaspora) 2017-03-10

<sup>4</sup> A kínai kormány 2006 januárjában tette közzé angolul a *China's African Policy* című stratégiai dokumentumát. L. <http://www.focac.org/eng/zt/zgdfzccwj/t230479.htm> 2017-02-05

<sup>5</sup> E témáról l. bővebben: TARRÓSY I. 2016: Afrikai migrációs folyamatok. In: TARRÓSY I. – GLIED V. – VÖRÖS Z. (szerk.): *Migráció a 21. században*. Pécs, Publikon Kiadó, pp. 241-244. Összességében e könyvfjezet biztosította jelen tanulmány argumentációs alapját és ivét.

2014. p. 48). A világ összes, a lakóhelyüket belföldön elhagyni kényszerült személyeinek (Internally Displaced People – IDP) száma 40 millió fölé (soha nem látott mértékűre) emelkedett 2015 év végére. Háromnegyedük 10 országban volt megtalálható, melyek közül öt ország, Kolumbia, a Kongói Demokratikus Köztársaság, Irak, Szudán és Dél-Szudán 2003 óta minden évben a tíz legnagyobb IDP-vel rendelkező ország között volt jegyezve.<sup>6</sup> A szubszaharai afrikai térség a teljes IDP-tömeg 30 százalékát vonultatja fel és láthatóan krónikus érintettsége folyamatos kihívást jelent az ott élő lakosság számára.<sup>7</sup> Mindezeket egészíti ki az a problémahalmaz, amely a menekültekhez kapcsolódik. 2015 év végén a világ akkori 16,1 millió menekültje közül 4,4 millió (tehát az összes 27 százaléka) a szubszaharai Afrikában próbált életben maradni.<sup>8</sup> A kényszerítő okok, azaz azon (ki)taszító (push) tényezők – melyek őket otthonaik elhagyására késztették – között találtuk a fegyveres konfliktusokat, a polgárháborús helyzeteket, de a környezeti körülmények, feltételek drasztikus megváltozása miatt a tiszta, iható és egészséges ivóvíz hiányát, az elsivatagosodást és általában az ökológiai katasztrófákat.

Az afrikai kontinensen a vándorlás korántsem új keletű jelenség. A kontinens népcsoportjainak egy meghatározó része – azáltal, hogy nomád-félnomád életmódot folytat(ott) – évszázadok óta járja a kiterjedt térségeket, az esetek többségében megfelelő legelőt keresve állataik számára. Az 1960-as és 1970-es években függetlenségüket a volt gyarmati hatalmaktól elnyerő új afrikai államok lakóinak egy másik jelentős része hullámokban indult meg a volt gyarmatosító nyugat-európai országok felé, majd talált munkát és telepedett le a választott új hazában.

Mára a glóbusz legfiatalabb korfájú kontinensén – a stabil migrációs célpontnak tekinthető észak-afrikai államokat (így pl. Marokkót, Algériát, Tunéziát és Egyiptomot) leszámítva – egyre több szubszaharai ország válik desztinációjává a belső migránsoknak (pl. Dél-Afrika, Ghána, Kenya, Szenegál, Mauritius, vagy Kamerun és Zimbabwe). Annak ellenére pedig, hogy sokak szerint Afrika maga nem túl vonzó a „külső” betelepülők számára, érdekes folyamatok rajzolódnak ki az Ázsiából kiinduló migrációban – elsősorban az Afrikába érkező kínai vándorok számának emelkedését elemezve. E jelenség hátterében a McKinsey Global Intézet 2010 júniusi jelentése szerint az „orszlán gazdaságok” progresszív növekedése, de általában Afrika globális felértékelődése, gazdasági, befektetési (és megtérülési) lehetőségeinek bővülése, új piacainak vonzereje áll, mely többek között a kínai (és más ázsiai) vállalkozókat is egyre komolyabban és hosszú távon érdekli.<sup>9</sup> Sokan vannak azok a véleményen, hogy a „második versenyfutás Afrikáért”<sup>10</sup> folyamata egyfajta újragyarmatosítást takar, megint mások éppen ellenkező álláspontot foglalnak el, és ahogyan például Parag Khanna jelzi: „Kína [...] nem leigazza Afrikát, hanem lehetővé teszi számára a növekedést, és azt, hogy vonzóbbá váljon a globális befektetők, köztük Kína számára is” (KHANNA. 2016. p. 119). Ahogyan szerte a nagyvilág különböző országaiban, úgy Afrika-szerte sem tudható pontosan, melyik országban, hány

<sup>6</sup> Értelemszerűen 2011-ig Dél-Szudán nem létezett önálló államként, tehát addig az akkori Szudán déli területein lévő, és így Szudán egésze volt a listán szerepeltetve.

<sup>7</sup> Internal Displacement Monitoring Centre: *Global Report on Internal Displacement 2016*. 8. <http://www.internal-displacement.org/assets/publications/2016/2016-global-report-internal-displacement-IDMC.pdf> 2017-03-25

<sup>8</sup> United Nations High Commissioner for Refugees: *Global Trends. Forced Displacement in 2015*. Geneva, UNHCR, 2016. 14. <http://www.unhcr.org/576408cd7.pdf> 2017-03-25

<sup>9</sup> MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE: *Lions on the move: The progress and potential of African economies*. Washington, D.C., 2010. június.

<sup>10</sup> Ld. erről pl. BÚR G. 2011: *The Second Scramble – A második versenyfutás Afrikáért*. In: BÚR G.: *Afrika-történeti tanulmányok*. Budapest, Mundus Novus Könyvek, pp. 160-175.

kínai bevándorló él/tevékenykedik akár időszakosan, akár hosszabb időre berendezkedve. A szakértői becslések<sup>11</sup> minimum 800 ezer, de inkább legalább 1 millió kínairól szólnak, ám vannak, akik a reális számot 1 és 2 millió közé teszik. Annak ellenére, hogy általában egy afrikai ország teljes populációjához képest a kínaiak jelenléte még mindig elenyésző (kevesebb mint 1 százalék), az elmúlt pár évtized exponenciálisan növekvő tendenciája, illetve néhány állam egyre gyarapodó kínai közösségei elgondolkodtatják az embert a változások következményeiről, különösen a helyi társadalomban az „idegenről” (a másikról, az „Ők”-ről) alkotott percepciókat tekintve. Ez utóbbi egy nemrég, a jelen tanulmány szerzője által indított újabb kutatás központi vizsgálati kérdését jelöli ki.<sup>12</sup>

A különböző formákat és jegyeket, valamint igen kevert népeiséget felmutató afrikai migrációs körképen egymás mellett vonulnak menekültek, lakóhelyüket belföldön elhagyni kényszerülők, a globális munkaerő-piacon szerencsét próbálók, „klímavándorok”, elszípkázott értelmiségiek, „csempészett” fiatalok és mások. Az Afrikában folyó migráció azonban egyre inkább kétirányú folyamat, ahogy a távol-keleti betelepülők példáján láttuk, és számos térsége a nemzetközi immigrációnak célpontja. Az afrikai migráció jelenlegi állása szerint azonban az „afrikai bevándorlók legnagyobb számban nem a fejlett világban, hanem Afrikában vannak.”<sup>13</sup> Amíg a folyamatok média-reprezentációját dominálják a lélekvesztőkön a legközelebbi európai szigetek felé tartó afrikaiakról készült képek, az Afrikán belüli migráció egyre erősödik. Napjainkban Elefántcsontpart, Nigéria, Ghána, Gabon, Líbia, Kenya és a Dél-afrikai Köztársaság saját jogon válik migrációs desztinációkká (CASTLES, S. – DE HAAS, H. – MILLER, M. J. 2014. p. 142); a szubszaharai térséget jellemző migráció valójában egy intrakontinentális folyamatgyűttest takar.

### AZ „ELHANYAGOLT” DIASZPÓRA: AFRIKAIK A VOLT KELETI BLOKKBAN

Ahogy már előzetesen jeleztük, az afrikai migráció egyúttal interkontinentális jelenség is. Azzal együtt, hogy a jelenleg is zajló menekültügyi válság idején látható módon több afrikai igyekszik Európát elérni, az Európai Unióba bejutni, mégis túlzónak értékelhető az a megállapítás, mely egyfajta apokaliptikus víziót sejtet a közép- és hosszú távú trendekre hivatkozva, melyek alapján „az afrikai kontinensről, különösen annak szubszaharai régiójából az előbbinél jóval intenzívebb elvándorlás várható Európa felé.”<sup>14</sup> Friss kutatások éppen azt erősítik meg, hogy „az afrikai migránsok túlnyomó része továbbra is a kontinensen belül mozog. [...] A kontinensről kifelé irányuló migrációban pedig ugyan megmaradt az Európába történő mozgás, de egyre inkább Észak-Amerika, az Öböl-térség és Ázsia” szerepelnek céltérségként az afrikai migránsok számára (FLAHAUX, M-L. – DE HAAS, H. 2016. p. 22). Az Európa felé zajló mozgások hátterében történelmi, a gyarmatosítás időszakához és

<sup>11</sup> Például I. PARK, Y. J. 2009: Chinese Migrants in Africa. *SIIA Occasional Paper*. No. 24. <https://www.saiia.org.za/occasional-papers/132-chinese-migration-in-africa/file> 2017-03-21, valamint FRENCH, H. W. 2015: *China's Second Continent. How a Million Migrants Are Building a New Empire in Africa*. Vintage Books, New York.

<sup>12</sup> Amely figyelembe veszi az olyan megjelent publikációkat, mint pl. NASSANGA, G. L. – MAKARA, S. 2016: Perceptions of Chinese presence in Africa as reflected in the African media: case study of Uganda. *Chinese Journal of Communication*. 2016, 9. évf. 21-37.

<sup>13</sup> HETTYEY A. 2011: Nem jutnak tovább Afrikánál az afrikaiak. Index, 2011.09.18. [http://index.hu/kulfold/2011/09/18/nepvandorlas\\_afrikaban/](http://index.hu/kulfold/2011/09/18/nepvandorlas_afrikaban/) 2017-02-20

<sup>14</sup> MARSAL V. 2016: A migrációs diskurzus margójára I. – Afrika mint kibocsátó régió. *SVKK Elemzések* 2016/13. Budapest, Stratégiai Védelmi Kutatóközpont, 2016.09.19. 1. [http://netk.uni-nke.hu/uploads/media\\_items/svkk-elemzesek-2016-13-a-migracios-diskurzus-margojara-afrika-mint-kibocsato-terseg-marsai-v.original.pdf](http://netk.uni-nke.hu/uploads/media_items/svkk-elemzesek-2016-13-a-migracios-diskurzus-margojara-afrika-mint-kibocsato-terseg-marsai-v.original.pdf) 2017-03-21

a posztkoloniális időszak fennmaradt kapcsolatrendszeréhez köthető örökséget<sup>15</sup> találjuk, melynek egyik következménye a tanulmány első részében jelzett diaszpórák kialakulása, jelenléte, és minden bizonnyal döntést befolyásoló szerepe. Az afrikai vándorok a többi nemzetközi vándorhoz hasonlóan világos módon a diaszpóráik kapcsolati hálóját igyekeznek (fel)használni a többször kihívásokkal teli utazásaik során, megérkezésükkor pedig számítanak a célországban létező afrikai közösségek támogatására. Fontos megjegyezni még, hogy az Európába érkezett afrikaiak jelentős többsége jogszerűen, dokumentáltan jött, papírokkal, a belépéshez szükséges vízummal rendelkezik – különösen azok például, akik cirkuláris migránsként a déli európai államok mezőgazdaságában dolgoznak akár szezonális munkavállalókként –, és akkor válnak jogszerűtlen tartózkodókká, amikor túllépve a vízumuk engedélyezte időszakot (CASTLES, S. – DE HAAS, H. – MILLER, M. J. 2014. p. 188), bent maradnak az Európai Unióban. Ami képes fenntartani az afrikaiak fejlettebb térségek felé történő mozgását, magyarázható a duális vagy szegmentált munkaerő-piac elméletével, mely a nemzetközi migrációt ösztársadalmi kontextusban vizsgálja. Az elmélet szerint „a modern ipari államok gazdasága eleve meghatározott szintű bevándorlásra rendezkedett be. Bizonyos szektorokban a bevándorlók munkájára erős és folyamatos kereslet van. A fejlett országok jellemzően kettős (duális) munkaerő-piacca rendelkeznek” (HAUTZINGER Z. – HEGEDŰS J. – KLENNER Z. 2014. p. 29). „Az elmélet primernek tekinti a fejlett ipari államok hazai munkaerő számára nyitott, viszonylag magas jövedelmet kínáló legális munkaerő-piacát, míg szekundernek ezen országok szintén legális, de alacsony státuszú feladatokat, alacsony társadalmi presztízst, rossz munkakörülményeket, alacsony béreket kínáló instabil munkapiacát” (PÓCZIK SZ. 2008. pp. 70-71). Mindezeket túlmenően az Európába igyekvő afrikaiak jelentős része nem a legszegényebbek közül kerül ki, ugyanis az Európába való bejutás, az EU-ban való lét jelentős anyagi áldozatokkal jár. Mára például akár az egyre szigorúbb határellenőrzéseket, a vízumrezsimeket, akár a megélhetés napi pénzübeni tételeit nézzük, kedvezőbb körülményeket találunk az Ázsia – például Kína – irányába tervezett afrikai migráció számára. Egy szubszaharai gazdasági migráns könnyebben kap vízumot, olcsóbb lesz az utazása, ha Kantonban vagy a Csöcsiang tartománybeli Jivuban próbálkozik munkát találni a jobb megélhetés reményében, mintsem az Európai Unió egyik nyugati tagállamában tenné ugyanezt.<sup>16</sup>

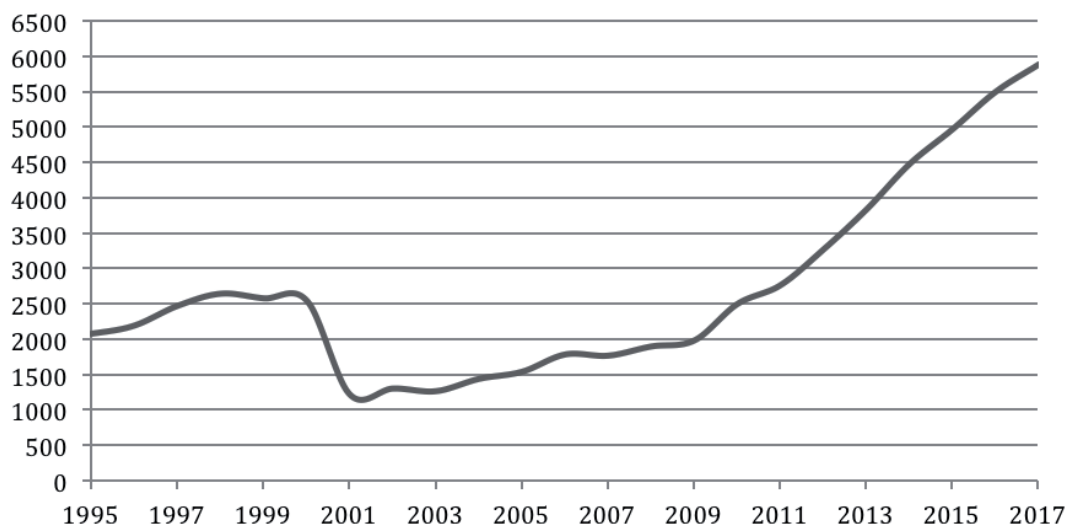
A kelet-közép-európai térség azonban továbbra is – vagy talán ismételtten – vonzó a legálisan utazó afrikaiak számára. Ahogyan a volt keleti blokk időszakában, napjainkban újfent jelennek meg gazdasági bevándorlók a térség államaiban. Számuk továbbra is csekély, de köszönhetően többek között néhány ösztönzőleg ható „kormány-praktikának” (így ösztöndíjprogramoknak), a menekültügyi szigorítások ellenére növekvő tendenciát mutat.

<sup>15</sup> Ez az örökség sok mindennel terhes, sőt, ahogyan Biedermann Zsuzsánna írja, „Afrika elmaradottságáért a migránsok [e] célországai is felelősek: a kereskedelmi egyezményeket a fejlett országok érdekei alapján fogalmazzák meg, és Afrika a globális értékláncokban csak marginális szerephez jut. A szigorú származási szabályok, illetve a szűk körű preferenciális klauzulák akadályozzák, ellehetetlenítik a kontinens betagozódását az értékláncokba. Napjaink kereskedelmi rendszere [továbbra is] a fejlett országok érdekeit szolgálja.” L. BIEDERMANN ZS. 2016: A szubszaharai Afrikából Európába irányuló migráció kiváltó okai. *Műhelytanulmányok* 113. MTA KRTK Világgazdasági Intézet, Budapest, 2016. 16. <http://mek.oszk.hu/16000/16000/16000.pdf> 2017-03-21

<sup>16</sup> Ezt több interjúalany is megerősítette 2015 szeptemberében Jivu városában. Őket egy kutatóút alkalmával kérdeztük a Jivuban található, jelenleg a világ legnagyobb nagyker-piacának tartott Yiwu Market afrikai üzletnegyedében.

A Szovjetunió felbomlásáig tartó kétpólusú világ keleti blokkjának országaiban már az 1960-as évektől emelkedő számban jelentek meg afrikaiak, akik akkori „baráti” állami ösztöndíjakat és továbbtanulási lehetőséget nyertek el jónevű egyetemeken. Diplomát szereztek, elsajátították a fogadó ország nyelvét, sokan családot alapítottak, mások hazatértek szülőföldjükre, és szinte kivétel nélkül egzisztenciát teremtettek. A Magyarországon tartózkodó afrikaiak nagy része is főként tanulmányi céllal érkezett hazánkba. A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) szerint 2017-ben kevesebb mint 6000 legális afrikai bevándorló él jogszerűen nálunk (1. ábra). Sokan aktívak vesznek részt civil szervezetek munkájában vagy kulturális egyesületekben, és hídszerepet töltenek be anyaországuk és választott hazájuk kultúrája és társadalma között. Rendszerint jól integrálódtak, jelentős mértékben járulnak hozzá választott hazájuk gazdasági teljesítményének növeléséhez is. Glied Viktor is kiemeli, hogy a Magyarországon élő afrikaiak többsége „tanulási, munkavállalási, néhány esetben pedig családdegyszítési céllal jön hozzánk. A szórakoztatóipar, az oktatás, a sport és az egészségügy veszi fel a legálisan itt élő és dolgozó afrikaiak 90%-át” (GLIED. 2012. p. 112).

1. ábra: Magyarországon tartózkodó afrikaiak 1995 és 2017 között. Forrás: KSH 2017. Saját szerkesztés  
 Figure 1: Africans in Hungary between 1995 and 2017. Source of data: Hungarian Statistical Office 2017. Own edition  
 ([https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_wvvn001b.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wvvn001b.html) 2017-04-22)



Róluk ugyanúgy vajmi keveset tudunk, mint a volt keleti blokk más országaiban élő afrikaiakról, hiszen a nemzetközi migráció szakirodalmában roppant szerényen (ha egyáltalán) foglalkozott velük az elmúlt évtizedekben.<sup>17</sup> „Elhanyagoltnak” tekinthetjük őket abból a megközelítésből is, hogy a többségi, befogadó társadalom – ugyan érzékeli őket – nem igazán vesz tudomást róluk, mint „hozzáadott értéket” képviselő, amúgy a gazdasághoz, de még inkább a sikeres külpolitikához – mely manapság külgazdaság orientált diplomáciát takar – hozzájárulni képes populációról. Különösen egy expansionista és pragmatikus külpolitika számára jelenthet fontos kapcsolatot az adott országban fellelhető afrikai diaszpóra – kimondottan a felsőfokú végzettséggel rendelkező magasan képzett személyek – az anyakontinensen vállalt szerepek definiálásában, illetve az egyes tettek, akciók megvalósításá-

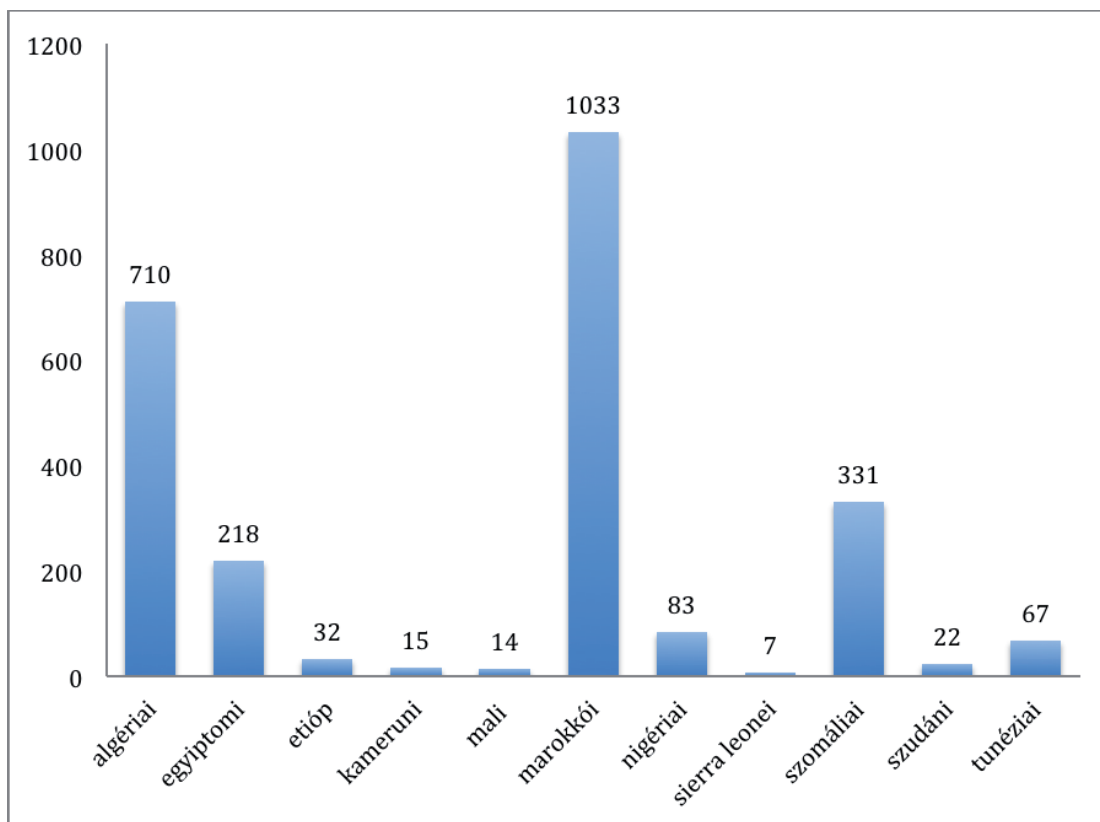
<sup>17</sup> 2008-tól Magyarországon éppen a szerző és kutatótársai folytattak e területen kutatásokat számos esetben az Európai Integrációs Alap támogatásával, melyeket az *Afrika Tanulmányok* folyóirat hasábjain, valamint szerkesztett tanulmánykötetekben és tankönyvekben adták közre.

ban. Izgalmas, egyúttal hasznos kutatási területet jelöl ki tehát a volt keleti blokkban élő afrikaiak feltérképezése, helyük, szerepeik, tetteik bemutatása, az egyes országok e megközelítésben történő összevetése.

Nem vitatjuk, hogy Európának, azon belül Magyarországnak és a kelet-közép-európai térség más országának is fel kell készülnie egy következő lehetséges menekülthullám kezelésére, elsődlegesen, hogy ne legyen tömeges és ezáltal ellenőrizetlen a beáramlás, mely aztán a beilleszkedés tekintetében is kihívásokat eredményezhet. Azonban továbbra is igaz az az állítás és ellenérv, miszerint „a szubszaharai menekültek számára hazánk messze nem elsődleges célpont: Magyarországnak nincs gyarmati múltja [tehát nincsenek posztkoloniális transznacionális kapcsolati hálói], nyelve nehezen tanulható, a nyugat-európai államokhoz képest az életszínvonal alacsonyabb” (MARSÁI V. 2016. p. 18). A Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal adatai szerint<sup>18</sup> 2016-ban összesen 29 432 fő regisztrált menedékkérő volt, akik közül 438 fő részesült védelemben (menekültként, oltalmazottként vagy befogadottként). Ebben az évben összesen 2854 fő volt afrikai, akik leginkább három észak-afrikai országból: Marokkóból, Algériából és Egyiptomból érkeztek (2. ábra).

2. ábra: A Magyarországra érkezett afrikai menedékkérők száma állampolgárság szerint 2016-ban (a legalább 5 főt kibocsátó országok összevetése). Forrás: KSH 2017. Saját szerkesztés

Figure 2: Asylum-seekers arriving in Hungary according to nationalities in 2016 (comparing sending countries from where at least 5 persons arrived). Source of data: Hungarian Statistical Office 2017. Own edition [https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_wvn002b.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wvn002b.html) (2017-04-22)



A legális migrációt vizsgáló kutatások rámutatnak arra, hogy „az afrikai közösségek otthonra leltek hazánkban” (MARSÁI V. 2016. p. 19). A hazánkban 2015 év végén érvényes engedéllyel, huzamos

<sup>18</sup> Forrás: a BÁH 2015-2016. összefoglaló statisztikai kiadványfüzete. [www.bmbah.hu](http://www.bmbah.hu) 2017-03-09



ideig itt tartózkodó külföldi állampolgárok közül 4985 afrikai személyről tudtunk beszámolni, mely a teljes legális értelemben vett migráns populáció nagyjából 3 százalékát tette ki; ahogyan pedig az 1. ábrán látjuk, 2017-re e szám közel 6000-re emelkedett.<sup>19</sup> Közülük sokan állami ösztöndíjasként érkeztek Magyarországra és felsőfokú végzettséget szereztek. A mauritániai születésű Szliman Ahmed<sup>20</sup>, a Szahara Alapítvány vezetője például az akkori budapesti Műszaki Egyetemen szerzett diplomát 1976-ban, majd több mérnöki továbbképzésen vett részt, többek között Csepelen és a Dunaújvárosi Vasműnél. Raymond Irambo 1982-ben érkezett Kongó-Brazzaville-ből (Kongói Köztársaság) szintén a műegyetemre és ma elektromérnökként dolgozik Budapesten. Egy 2009-ben készült interjúban a civil szervezeti szinten is aktív Irambo – ő a Magyar Afrika Társaság (AHU) főtitkára – erről az időszakról úgy nyilatkozott, hogy: „Nekünk onnan messziről barátságosnak tűnt a kommunista világ, sokan úgy gondolták, hogy ha szocialista országban képzik magukat, azt majd otthon jobban lehet kamatoztatni. Ráadásul a többi szocialista országban tanuló honfitársunk mindig azt mondta, hogy ahhoz képest, ahol ők élnek, Magyarország olyan, mint a paradicsom.”<sup>21</sup> Az etióp Tadesse Eyassu 1990-ben nyert el egy ösztöndíjat, tudatosan választotta Magyarországot. Egy 2009-es interjúban kifejtette azt a két okot, ami miatt ránk esett a választása: „Az egyik ok az volt, hogy a magyarországi oktatás nagyon elismert Afrikában is. Továbbá ez egy kifejezetten élhető ország. A másik, hogy a magyar népet keresztény népként emlegették, vendégszerető keresztény népként, és ez nagyon fontos volt számomra.”<sup>22</sup> 2004-et követően további vonzerőt képvisel az a tény, hogy a magyar diplomák EU-s diplomák, melynek megszerzése egyértelmű előnyökkel járhat az afrikai fiatalok számára is.

A Magyarországon diplomát szerzett volt diákok, akik közül többen vezető politikai vagy üzleti pozíciót töltenek be országukban, jelentős társadalmi tőkét jelentenek Magyarország számára. Kötődésük hazánkhoz, ismeretük Magyarországról, nyelvtudásuk mind azt a célt segítik megvalósítani, amely Magyarország afrikai (újra)pozicionálását vizionálja. Így nem meglepő, hogy a 2. Budapest Africa Forum (BAF2), melyet a Külgazdasági és Külügyminisztérium Afrika Főosztálya szervezett 2015. november 2-3. között, deklarált célja volt az oktatási kapcsolatok középpontba emelése: „Kapcsolataink hagyományos eleme és Afrika fejlődésének motorja az oktatás, ennek megfelelően az oktatási együttműködés képezi a fórum fő témáját. [...] A fórum célja, hogy fokozott párbeszédet folytassunk a korábban hazánkban tanult afrikaiakkal, a hazai akadémiai, civil és üzleti szféra képviselőivel, hogy jobban építhessünk az általuk felhalmozott tudásra és kapcsolati tőkére. A BAF2 meghívotti célcsoportja magyar egyetemeken végzett magas rangú afrikai állami tisztségviselők, afrikai felsőoktatási miniszterek és egyetemek vezetői,” áll a fórum hivatalos internetes oldalán.<sup>23</sup> Mindezek alapján egyértelműen látható a kapcsolat az oktatás és a külpolitika között. A puha erőként definiálható minőségi és versenyképes oktatás és képzés, valamint a hozzá kapcsolt ösztöndíjak,

<sup>19</sup> Ez a szám 2016. január 1-jén a Központi Statisztikai Hivatal szerint 148 400 fő volt. L. KSH: Magyarország, 2015. Budapest, 2016. 19. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo/mo2015.pdf> 2017-01-08

<sup>20</sup> L. a Szliman Ahmeddel készült interjú: *Afrika Tanulmányok*. 2010, 4(2): 60-64. Interneten: [http://www.afrikatanulmanyok.hu/application/essay/893\\_1.pdf](http://www.afrikatanulmanyok.hu/application/essay/893_1.pdf)

<sup>21</sup> L. Vincze Barbara: „A piaci értékünk alacsonyabb”. Origo, 2009.09.19. <http://www.origo.hu/itthon/20090919-afrikaiak-magyarorszagon.html>

<sup>22</sup> L. a Tadesse Eyassuval készült interjú: *Afrika Tanulmányok*. 2009, 3(3-4): Interneten: [http://www.afrikatanulmanyok.hu/application/essay/846\\_1.pdf](http://www.afrikatanulmanyok.hu/application/essay/846_1.pdf)

<sup>23</sup> L. <http://budapestafricaforum.kormany.hu>

csereprogramok, kiegészülve egyéb kulturális és turisztikai, az ún. nyilvános diplomácia (public diplomacy) keretébe illeszthető aktivitásokkal és intézményekkel képesek fajsúlyosabb területeket (gazdaság, kereskedelem) erősíteni. Amennyiben e vonzerők súlyosa(bba)n és hangsúlyosa(bba)n szerepelhetnek egy kormányzati politikában, minden bizonnyal támogatni tudják a gazdasági élet magyar szereplőinek pozíciószerzését. Ezzel pedig képesek lehetnek Magyarország „okos erejét” (smart power) erősíteni, fejleszteni, Magyarországot Afrika térképén markánsa(bba)n elhelyezni.<sup>24</sup>

A 2015-ben Afrikából Magyarországra bevándorlók száma nem érte el az ezret (3. ábra). Köztük a tanulmányi céllal hazánkba érkezőket hangsúllyal érdemes kezelni. A 2013-ban a nemzeti felsőoktatásról szóló 2011. évi CCIV törvény és a nemzeti köznevelésről szóló 2011. évi CXC. törvény felhatalmazásai alapján újtára indított Stipendium Hungaricum ösztöndíjprogram (mint állami ösztöndíjprogram ismét) egyre több afrikai fiatalnak kínál lehetőséget, mellyel Magyarország számukra migrációs desztinációvá válik. A legális afrikai bevándorlók nagy része tehát tanulási céllal érkezik Magyarországra. Ez a fajta mobilitás a „migráció egészének egy fontos részterülete, [amely] nem végleges letelepedést jelent, hanem huzamos tartózkodást, [de] azzal, hogy valaki megismeri a másik környezetet, esetleg nyelvi vagy más vonatkozásban akár otthonosan is mozog, összehasonlításokat tesz korábbi lakóhelyének lehetőségeivel, növeli a végleges elvándorlási szándékot, és letelepedhet” (L. RÉDEI M. 2009. p. 11.) Ebből a szempontból pedig még hatványozottabban szükséges a mindenkori világos kormányzati elképzelés, szándék és stratégia arra vonatkozóan, hogyan „hasznosítható” (integrálható) a letelepedő személy a befogadó nemzet érdekei mentén.

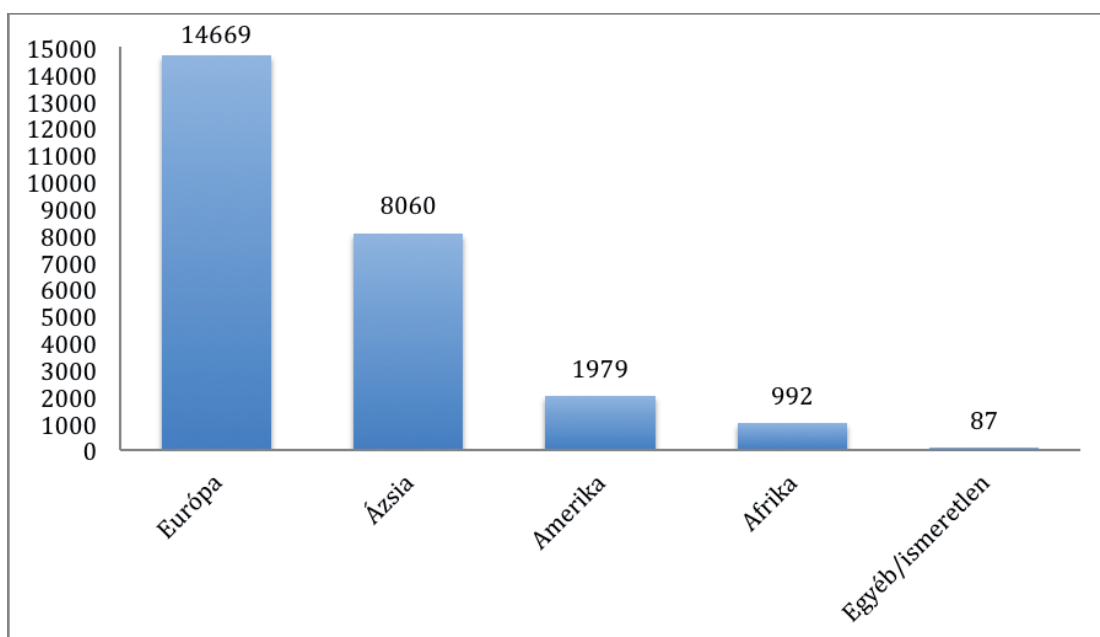
3. ábra: A bevándorló külföldi állampolgárok Magyarországon földrészek szerint 2015-ben.

Forrás: KSH 2017. Saját szerkesztés

Figure 3: Foreign migrants in Hungary according to continents in 2015. Source of data:

Hungarian Statistical Office 2017. Own edition

[https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat\\_eves/i\\_wvvn005b.html](https://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_wvvn005b.html) (2017-04-22)



<sup>24</sup> A magyar-afrikai kapcsolatokról I. TARRÓSY I. 2017: Magyar-afrikai kapcsolatok és a pragmatikus külpolitika. In: BIEDERMANN ZS. – KISS J. (szerk.): *Szubszaharai Afrika gazdasága a 21. században*. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 365-384.

### TÉRSÉGI „KIPILLANTÁS” A KELETI BLOKKBAN:

#### ELSŐ AFRIKAI SZÁRMAZÁSÚ PARLAMENTI KÉPVISELŐK LENGYELORSZÁGBAN

„A lengyel társadalom befogadóképességéről, a kisebbségek iránt tanúsított nagyfokú nyitottságáról árulkodik az a tény, hogy egy kevesebb mint 5000 főt számláló afrikai közösségből bekerülhettem a parlament alsóházába, a Sejmbé,” nyilatkozta 2015-ben a ma 44 éves John Abraham Godson, aki 1999-ben tanulmányi céllal érkezett Nigériából Lengyelországba.<sup>25</sup> Ma már lengyel állampolgárként lengyel feleségével négy gyermeket nevelnek közösen. 2015-ben rajta kívül még egy afrikai származású tagja volt az akkori törvényhozásnak: a ma 53 éves zambiai Killion Munyama, aki 1982-ben szintén tanulmányi céllal utazott a kommunista Lengyelországba. Godson, aki 2010 és 2015 között volt parlamenti képviselő (a legutóbbi választások alkalmával nem tudott mandátumhoz jutni), egy 2015 kora tavasszal készült interjúban azt hangsúlyozta a különböző kultúrák együttélését firtató kérdés kapcsán, hogy nyitottságra van szükség mind az afrikai, mind az európai oldalon. „Nyitottnak kell lenni, maradni, de egyfajta okos módon. Ad hoc jellegűek a migrációs és integrációs politikák Európában. Sokkal okosabb, intelligensebb, holisztikusabb politikára van szüksége az EU-nak és benne nekünk is. Nem kérdés továbbá, hogy Európa és Afrika jövője – ahogyan múltja és jelene is – össze van kötve. Nekünk európaiaknak otthon Afrikában kell segítenünk a fejlődést, támogatni például az afrikai oktatási rendszereket, lehetőségeket, hogy a fiatalok otthon maradván megtalálhassák számításaikat, családjaik jobban, jól élhessenek. [...] Afrika nem támogatást, segélyt igényel, hanem partnerséget, intelligens partnerséget, együttműködést. Okos, integrált európai politikák segíthetik azt is, hogy az afrikaiak munkát találjanak maguknak otthon, aztán majd turistaként látogassanak Európába” (TARRÓSY I. 2015. pp. 65-69).

### ÖSSZEGZÉS

Ma azt láthatjuk Európa-szerte, hogy a John Abraham Godson által igényelt „okos, integrált” politikák hiánycikknek számítanak az EU döntéshozóinak asztalán. Nincs egyetértés azzal kapcsolatban, mit kell Európának tennie a migrációt illetően. Olyan jelenségről van szó, amely per definitionem létezik és a jövőre nézve is létezni fog (hiszen az emberiség történetének kezdetétől fogva elmaradhatatlan része a vándorlás, valójában a történelem lényegében vándorlások és vándorok története), jogos az a felvetés, mely aláhúzza: „Az államok és kormányzatok feladata tehát az, hogy igyekezzenek hasznosítani annak pozitív elemeit, illetve tompítani a negatívumokat, és amennyire lehetséges, ellenőrzés alatt tartani a folyamatot” (MARSÁI V. 2016. p. 20). Magyarország esetében ez különösen komoly feladatot jelöl ki egy olyan időszakban, amikor látható, hogy „2012 óta az idegenellenesség stabilan magasnak mondható [...] és a nyíltan idegenellenesek aránya a 2016-os év elején elérte az eddigi csúcspontját: [...] minden második megérdezett tekinthető idegenellenesnek” (SIK E. – SIMONIVITS B. – SZEITL B. 2016. p. 99). Mindeközben érdemes megfontolni a hazai népességfogyásból levezetett következő gondolatmenetet is: „a népességfogyás megállítására évente 35 ezer bevándorlót kellene befogadni, hogy Magyarország [...] lakossága szinten maradjon. [...] Ha a határon túli magyarok természetes bevándorlását figyelmen kívül hagyjuk, gyakorlatilag »tágra kellene nyitni a kapukat«”

<sup>25</sup> L. a szerző Varsóban rögzített interjút Godsonnal: TARRÓSY 2015.

(WETZEL T. 2011. p. 133). E felvetés a tanulmány írásakor politikai értelemben minden bizonnyal elképzelhetetlennek tűnő gondolat.

A magyarországi határvédelmi szigorításokkal egyidőben azonban az ország legújabb külpolitikai fejezetei, a „Déli Nyitás” és a „Keleti Nyitás”, éppen az afrikai (és ázsiai, valamint dél-amerikai) térségek – különösen a szubszaharai Afrika országai – felé történő kapcsolat(újra)építést szorgalmazzák. E politika sikerességéhez egyértelműen járulhatnak hozzá a Magyarországon élő afrikaiak, és az általuk képviselt „hozzáadott értéket” szükséges komoly(a)bban vennie a mindenkori kormánzatnak. Az expandáló, külgazdaság-alapú pragmatikus magyar külpolitika számára megtérülhet, ha nem elhanyagolja, hanem éppen ellenkezőleg, bevonja a velünk élő afrikai diaszpórát.

*Dr. habil. Tarrósy István, habilitált doktor, egyetemi docens*  
Pécsi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Társadalmi Kapcsolatok Intézete,  
Politikatudományi és Nemzetközi Tanulmányok Tanszék

### FELHASZNÁLT IRODALOM

- BIEDERMANN ZS. 2016: A szubszaharai Afrikából Európába irányuló migráció kiváltó okai. *Műhelytanulmányok* 113. MTA KRTK Világgazdasági Intézet, Budapest.
- BIEDERMANN ZS. – KISS J. (szerk.) 2017: *Szubszaharai Afrika gazdasága a 21. században*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- BÚR G. 2011: *Afrika-történeti tanulmányok*. Mundus Novus Könyvek, Budapest.
- CASTLES, S. – DE HAAS, H. – MILLER, M. J. 2014: *The Age of Migration. International Population Movements in the Modern World*. 5<sup>th</sup> edition. Palgrave Macmillan, London.
- FLAHAUX, M-L. – DE HAAS, H. 2016: African migration: trends, patterns, drivers. *Comparative Migration Studies*. 2016 (4. évf.) 1. szám. PP. 1-25.
- FRENCH, H. W. 2015: *China's Second Continent. How a Million Migrants Are Building a New Empire in Africa*. Vintage Books, New York.
- GLIED, V. 2012: Egy afrikai magyar „közösségről”. Afrikával foglalkozó civil szervezetek Magyarországon. In: TARRÓSY I. – GLIED V. – KESERŰ D. (szerk.): *Új népvándorlás. Migráció a 21. században Afrika és Európa között*. Publikon Kiadó, Pécs. pp. 187-204.
- HAUTZINGER Z. – HEGEDŰS J. – KLENNER Z. 2014: *A migráció elmélete*. Nemzeti Közszerzői Egyetem, Budapest.
- HETTYEY A. 2011: Nem jutnak tovább Afrikánál az afrikaiak. Index, 2011.09.18.
- KHANNA, P. 2016: *Konnektográfia. A globális civilizáció jövőjének feltérképezése*. HVG Könyvek, Budapest.
- L. RÉDEI M. 2009: *A tanulmányi célú mozgás*. REG-INFO Kft., Budapest.
- L. RÉDEI M. 2016: Az afrikai migráció aktuális kérdéseiből. *Ethnologia*. 2016 (1. évf.) 1-4. szám. pp. 529-540.
- MARSAI V. 2016: A migrációs diskurzus margójára I. – Afrika mint kibocsátó régió. *SVKK Elemzések* 2016/13. Stratégiai Védelmi Kutatóközpont, Budapest. 2016.09.19. pp. 1-21.
- PARK, Y. J. 2009: Chinese Migrants in Africa. *SAIIA Occasional Paper*. No. 24.
- PARNELL, S. – PIETERSE, E. (szerk.) 2014: *Africa's Urban Revolution*. Zed Books, London – New York.
- PÓCZIK SZ. – DUNAVÖLGYI SZ. (szerk.) 2008: *Nemzetközi migráció – nemzetközi kockázatok*. HVG-ORAC, Budapest.
- RÉDEI M. 2007: *Mozgásban a világ. A nemzetközi migráció földrajza*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- SIK E. – SIMONOVITS B. – SZEITL B. 2016: Az idegenellenesség alakulása és a bevándorlással kapcsolatos félelmek Magyarországon és a visegrádi országokban. *REGIO*. 2016 (24. évf.) 2. szám. pp. 81-108.
- TARRÓSY I. – GLIED V. – KESERŰ D. (szerk.) 2012: *Új népvándorlás. Migráció a 21. században Afrika és Európa között*. Publikon Kiadó, Pécs.
- TARRÓSY I. 2015: John Abraham Godson, a lengyel Obama. *Afrika Tanulmányok*. 2015 (9. évf.) 2. szám. pp. 65-69.
- TARRÓSY I. – GLIED V. – VÖRÖS Z. (szerk.) 2016: *Migráció a 21. században*. Publikon Kiadó, Pécs.
- WETZEL T. 2011: *A bevándorlás kérdése Magyarországon*. Publikon Kiadó, Pécs.





Tibor Fehér

## **Geo-economics and Geopolitics in Europe from the Aspect of a Centre-Periphery Divide**

### **ABSTRACT**

The paper gives a comprehensive geo-economic analysis of Europe, providing a new, distance-based definition of core (360 km), centre (720 km), semi-periphery (1440 km) and periphery (over 1440 km), which is also relevant for other, non-European economies. The main finding of the paper is that transportation costs per unit are much higher for peripheral economies than central ones which might question the rationale behind a close economic integration for peripheral countries with the centre when shipping low value-added exports. However, integration with the centre is still beneficial for semi-peripheral producers. The paper also compares the Lower Rhine Centre with two other historical centres, notably Moscow and Istanbul, concluding that the latter two are economically significantly weaker and thus cannot be an alternative integration vector for semi-periphery or periphery with high value-added exports. The findings of the paper would favour a significant reform of the European Monetary Union, arguing for a common currency of central countries (including UK, Denmark and Switzerland) while reintroducing national currencies at the periphery. However, political realities do not match usually geo-economic rationale as close neighbours who are destined for close economic cooperation often have troubled historical ties.

*Keywords: Centre-Periphery; Economic Geography; Integration; European Union; Transportation Cost*

## INTRODUCTION<sup>1</sup>

The causes of the European economic crisis and especially that of several Eurozone countries, the North-South and East-West differences in Europe have extensive literature; the purpose of this study is not to summarize the different theories, but to provide an alternative, geography-based explanation for various phenomena. First I have to highlight an important distinction: there is no crisis in the Eurozone or the EU as a whole – as often claimed by the opponents of European integration inside and outside the EU – but there is/was a crisis in several Eurozone countries. The causes are multiple but there is one underlying condition which is not highlighted enough in mainstream political and economic discourse: the Centre-Periphery divide. Centre-Periphery divide has various interpretations: it could be used in a global sense as in case of the World Systems Theory of Immanuel Wallerstein (WALLERSTEIN 2004). However, this paper would use it in a regional sense, more in line with the Paul Krugman's New Economic Geography (KRUGMAN 1991 and FUJITA-KRUGMAN-VENABLES 1999).

Since the fall of the Roman Empire and the Muslim conquest of North Africa and the Near East, the economic centre of Europe had been the Lower Rhine area, i.e. present-day Netherlands, Belgium and the Ruhr area of Western Germany, which is roughly corresponding to the core area (Austrasia) of the Frankish Empire in the early Middle Ages. Whether the rise of the Franks was caused by them holding this key economic centre or the political successes of the Franks helped the region to emerge to a central role, this region became the manufacturing centre of Western Europe as well as the meeting point of the Levantine and Hanseatic trade routes, and later the core region of capitalist and democratic development feeding in also Trans-Atlantic trade from the 16<sup>th</sup> century.

## THE CENTRE AND THE PERIPHERY

The Lower Rhine area also became the centre of the European integration in the 20<sup>th</sup> century, being the core of a wider area including London (metro area 13,8 million), Paris (12,1 million),<sup>2</sup> Rhine-Ruhr metropolitan region (11,3 million),<sup>3</sup> and Randstad (6,4 million)<sup>4</sup> with more than 100 million consumers and very high technological development, with Brussels (metro 2,5 million) roughly in the geographical centre. The Lower Rhine also became the “warehouse” of non-European goods through the ports of Rotterdam (1<sup>st</sup> in Europe, 437 mt goods handled in 2015), Antwerp (2<sup>nd</sup>, 190 mt) and Amsterdam (4<sup>th</sup>, 99 mt)<sup>5</sup> – thus it became (stayed throughout history) the manufacturing, retail and consumer centre of Europe. This also means that a significant part of extra-EU exports of the semi-periphery has to be shipped to the Centre before leaving the EU.

It is rather difficult, artificial and simplifying to delimitate the area of the Centre and to decide where the semi-periphery begins. But as all economic models are over-simplifying, I would choose the range of 720 km from Brussels, the “capital of Europe” and the geographic centre of the central

<sup>1</sup> This work is a result of the author's own research; it does not represent the views of the Hungarian Government; the Hungarian Ministry of Foreign Affairs and Trade or the views of their officials. The essay was a voluntary undertaking, not being part of any project and not getting any financing from any persons or legal entities.

<sup>2</sup> Eurostat data for 2015 (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/metropolitan-regions/data/database>)

<sup>3</sup> Compiled from <https://www.it.nrw.de/statistik/a/daten/amtlichebevoelkerungszahlen/index.html>

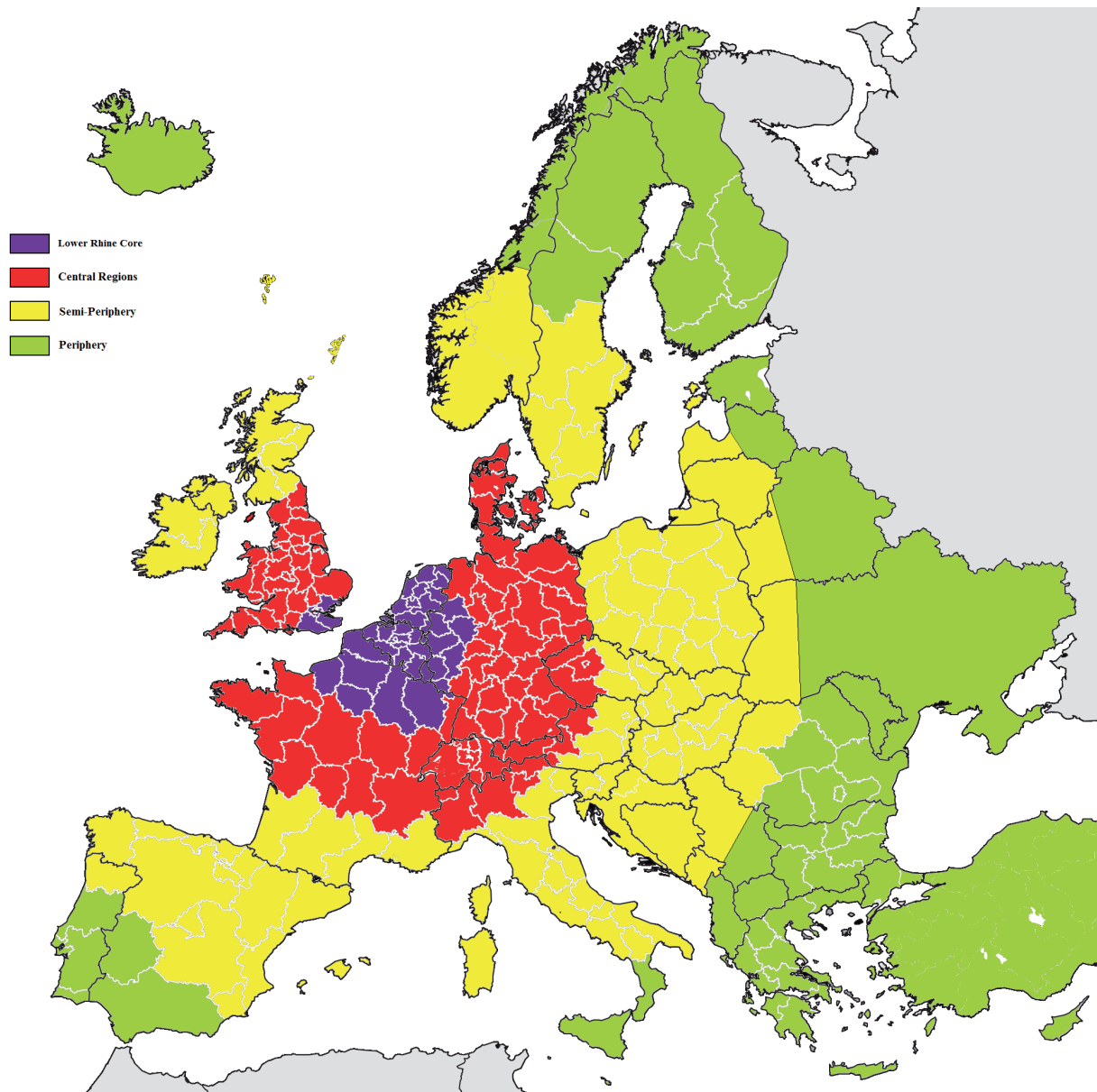
<sup>4</sup> Sum of Amsterdam, Rotterdam, Utrecht and the Hague metro areas from Eurostat 2015

<sup>5</sup> Eurostat data for 2015 ([http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime\\_ports\\_freight\\_and\\_passenger\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics))



micro-region. The argument is that one truck with one driver without stopping or violating the European rules (8 hours drive = one working day) can transport the cargo from the starting point 720 km-long with an average 90 km/h speed (while this choice might seem artificial and simplifying, later in the article we can see its relevance). Any further transport would need another driver or stopping the truck for several hours or violating the rules – all resulting in higher economic costs. With doubling this distance, we can get the border of the semi-periphery and the periphery around 1440 km. With halving the distance, we will get the main core or a 360 km-wide region around Brussels containing the Benelux, London and Southeast England, Paris and North-East France, as well as the German federal states of Saarland, North Rhine-Westphalia, and Rhineland-Palatinate. The main point is that from any end of the core you can get to the opposite end driving less than 8 hours. The main European financial centres (London, Paris, and Frankfurt) are situated on the edges of the core. In the following calculations I use not only EU-28 but European Economic Area (EEA) data, as geographically Switzerland, Liechtenstein and Norway cannot be excluded from the analysis.

Fig. 1: Geo-economic regions of Europe (Source: Author's own work)



The centre contains roughly half of the EEA population and 2/3 of the GDP (see Purple+Red area on Fig. 1, for data see Supplementary Table). In the simplistic model, we can argue that all EU/EEA producers, who are selling their products on the internal EU market, would sell 2/3 of their goods in the Centre and only 1/3 elsewhere around the EU. On the other hand, the periphery (see Green on Fig. 1) makes up only 7% of the GDP, so on average every producer would try to sell only 7% of their products there. What will be the difference between the transportation cost – and thus the final cost – of a product coming from the Centre and the Periphery, respectively if we assume that transportation cost is 1X until 720 km, 2X between 720 and 1440 km, and 3X over 1440 km (Table 1)?

Table 1: Transportation costs in an integration – simplistic model (where X=basic transportation cost/unit)  
(Source: Author's own work)

Producer/Sale	Centre	Semi-periphery	Periphery	SUM cost	%
Centre	0,65X	0,28*2X=0,56X	0,07*3X=0,21X	1,42X	100%
Semi-periphery	0,65*2X=1,3X	0,28X	0,07*2X=0,14X	1,72X	121%
Periphery	0,65*3X=1,95X	0,28*2X=0,56X	0,07X	2,58X	182%

As we can see from the simplified model in the table, the average transportation cost for a producer on the periphery would be more than 80% higher than a producer in the centre in the same product segment. This results in a significant loss of competitiveness for the peripheral producer not only in the central but also on local markets. The producers from the Centre may sell their products on peripheral markets below the actual “production + transportation” cost as their relative loss would be offset by profits on the Central market, while Peripheral producers might have to sell the goods at a higher price on the local market to offset the losses from transportation cost to Central markets. As we can see also from the table, for the Semi-periphery, the relative loss of competitiveness is 20% as higher transportation costs to the Centre are mitigated by the higher competitiveness on local Semi-Peripheral markets as well as on increased sales on the periphery (e.g. Poland has a very positive trade balance with Ukraine, Hungary with Romania, Slovenia with the Western Balkans etc.). Offsetting the 20% transport cost loss with lower wages is also a possibility for the Semi-Periphery but offsetting 80% with wages in a region where the free movement of workers applies is unlikely.

The loss of competitiveness for the Peripheral producer depends on the absolute cost of the product – the higher value-added, the less impact of transportation in the final cost. This means that on the periphery, any country or company can only be successful if it has a high-tech high-cost product where transportation cost has marginal effect, while low value-added sectors would suffer the most. This explains the difference between the success of Finland, Estonia and to some extent Ireland, and the constant backwardness of the Portuguese, Andalucian, Southern Italian and Greek economy, regardless of the huge historical financial transfers from the EU and member state budgets.

*Example (own calculations):* Product A has a production cost of 100 € and basic transportation cost of 20 €. The producer in the core region sells 100 units of Product A in the EEA market, that would mean  $100 \times 100 = 10\,000$  € production cost and an average  $1,42 \times 100 \times 20 = 2840$  € transport cost, overall 12 840 €. If we assume that the product would be priced for the whole market, they could sell it for 140 €/unit with 11,6 € profit/unit.

Semi-peripheral producer would face a similar 10 000 € production cost but  $1,72 \times 100 \times 20 = 3440$  € transport cost, overall 13 440 € which can still be sold for 140 €/unit in the EU market competitively. However, our semi-peripheral company would only earn 5,6 € profit/unit. This is a limited disadvantage compared to central producers which would result in lower investment into modernization or push the company to lower basic production cost (wages) but still makes it possible to compete with central producers.

Peripheral producer with 10 000 € production cost would have to bear  $2,58 \times 100 \times 20 = 5160$  € transport cost, resulting in overall cost of 15 160 € (18% higher than centre), so it cannot go below 152 € per unit as a sales price or would need to significantly reduce production cost, with more than 10%. One possibility is lowering wages but workers than possibly would move to central and semi-peripheral companies for higher wages when free movement of workers is a rule. Alternatively, the peripheral country could keep the wages intact in local currencies but devaluate the currency by more than 10% (this is impossible when the periphery and the centre are in a currency union).

In a similar case, if Product B has a production cost of 100 € and basic transportation cost of 5 €, central producers would have 10 710 € cost per 100 unit, semi-peripheral 10 860 € and peripheral 11 290 € (1,4% higher than Centre), so the difference would shrink but could still impact the market position. However, at 1 € transportation cost/unit (Product C), the results would give 10 142, 10 172 and 10 258 € (1,14% higher than Centre) final cost, respectively, where peripheral disadvantage would nearly diminish.

One may raise the question how distant exporters (like China or Bangladesh) might export low value-added goods in bulk to the European Centre when it is disadvantageous for much closer European peripheral producers. The answer lies in different regulatory framework, which leads to non-transport related price advantages for the distant exporters (e.g. lower environmental and labour protection standards, government subsidies, lower wages etc.). These advantages cannot be generated for European peripheral economies as they should observe a similar regulatory framework and there is free movement of workers within the EU. Common currency inside the Eurozone/USD zone also excludes exchange rate manipulation, which is available for distant players exporting to the European/American market.

### OTHER HISTORICAL CENTRES

The analysis above suggests that for the Periphery, the costs of economic integration can be higher than the benefits if we assume mutual market opening. It also poses the question whether it would be more beneficial to integrate with another, geographically closer Centre, instead of the Lower Rhine core of the EU. The question comes, where are other centres nearby? In Europe, historically, there have been two more political-economic centres besides the Lower Rhine, notably Istanbul (Byzantium, Constantinople) and Moscow.

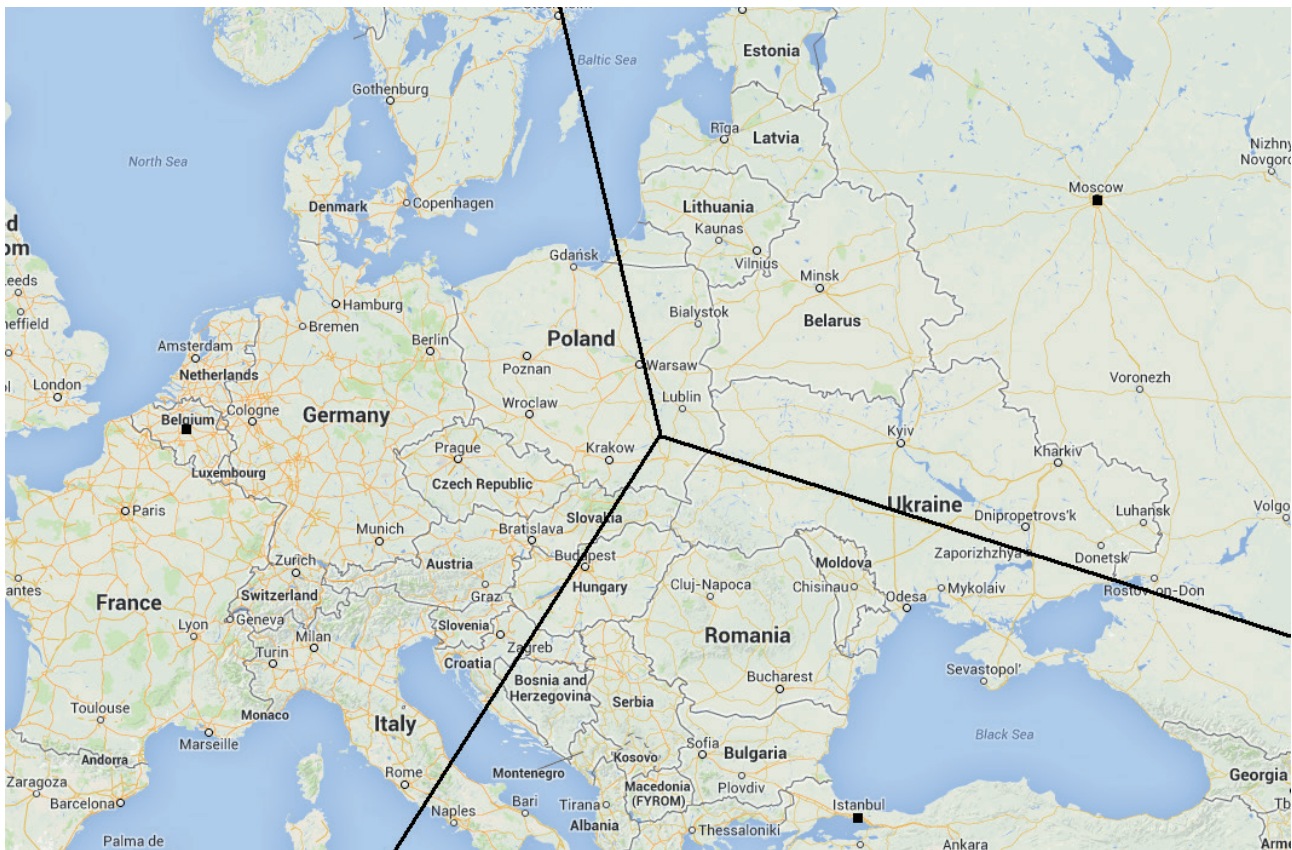
Byzantium has been the traditional centre of Anatolia, the Balkans, the Southern coast of the Black Sea and in specific periods, also Southern Italy. Moscow is different from the Lower Rhine and Istanbul – both of which benefited from the fall of the earlier centre, Rome – as historically it had not been relevant until at least the 15<sup>th</sup> century. It has developed into a significant European

political-economic centre only during the Soviet period when it regained the status of the imperial capital, lost to Petersburg in the early 18<sup>th</sup> century. After WWII, Moscow became the centre of a huge “Communist empire” containing several vassal states and a hub-spoke command-economy system (COMECON). After a brief downturn after the fall of the Soviet Union, Moscow is again becoming the dynamic centre of the Russian and CIS economy, with the clearly articulated goal of becoming the centre of the Eurasian Economic Union as opposed to Brussels-led European Union.

The distances Brussels-Istanbul, Brussels-Moscow and Moscow-Istanbul have had a more significant geopolitical impact throughout history than someone would think at first glance. The continental halfway between Brussels and Istanbul is on the Šibenik–Zagreb–Budapest–Rzeszów line, which is quite similar to the border of the Hapsburg and Ottoman empires during the 16-17<sup>th</sup> centuries. The same divide also fits the border between Southern Italy (Mezzogiorno) and North-Central Italy (Papal State + city states), but the Ottomans were prevented from utilizing the geographical advantage due to their defeat in the Battle of Lepanto in 1571. On the other hand, the Byzantine Empire was able to conquer Southern Italy in the early middle ages as opposed to the Frankish and Langobard-dominated North and Central Italy.

The Brussels-Moscow halfway is on the Stockholm–Kaliningrad–Warsaw–Rzeszów line, which is roughly corresponding to the border of the Russian Empire and later the Soviet Union in the 19<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries. The Moscow-Istanbul divide goes from Rzeszów through Lviv–Vinnitsa–Zaporizhia–Mariupol–Stavropol to Grozny. Several Russo-Turkish wars have been fought for the control of these areas from the 18<sup>th</sup> century onwards (Fig. 2).

Fig. 2: Half-way distance in a straight (bee-) line Brussels/Moscow/Istanbul. The actual intersection is closest to Tarnobrzeg near Rzeszów, Poland (Source: Author’s own work)



Understandably, straight-line distances not completely fit the realities on the ground. High mountain ranges historically increased, seas and navigable rivers decreased the real (time and effort-wise) distance, thus the actual Russo-Turkish line would be closer to the Carpathian and Caucasus mountain ranges, while the Baltic Sea connected the shore of Finland and the Baltic states to Scandinavia and North Germany. However, from the 19<sup>th</sup> century, the spread of railways and later road transportation made inland transportation cheaper and quicker, which increased the importance of direct land connection in national economies. The borderlines in modern times for an economic point of view are also affected by the relative power of the centres: as the Lower Rhine is much more powerful economically today than Istanbul and Moscow, the economic strength pushes the borderline to the East and South-East.

What conclusion can be drawn from the above phenomena? That historically dominant empires on the edge of Europe had expanded mostly only to a geographically “reasonable” border, to halfway between the Western European Centre and their own imperial centres. Thus, a Moscow-based empire was practically limited to the Finland-Sweden border – Baltic Sea – Vistula – Carpathians line and then along the Dniester to the Black Sea and the Caucasus. An Istanbul-based empire was limited to the Dalmatia/Croatia – Central Hungary – Eastern Slovakia line and then through the Dniester and the Black Sea to Transcaucasia. As we know, these empires surpassed their “natural extent” in certain historical periods at the height of their power (i.e. Ottomans in the 16-17<sup>th</sup> centuries and Russia/Soviet Union in the 19<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> centuries) but these gains were only temporal. It is an interesting question whether the volunteer association of states (i.e. the EU) could surpass these boundaries and constantly anchor the eastern and southern peripheries to the Lower Rhine Centre.

### POTENTIAL OTHER CENTRES TODAY

Today both alternative centres have a population of more than 10 million and produce a large part of GDP of Turkey and Russia, respectively. None of them can compete with the Lower Rhine area but are emerging consumer and industrial centres. Let’s have a short analysis whether these regions may pull the economic activity to themselves from the peripheral EU regions.

The core region of Central Russia (the 360-km radius around Moscow) produced 30,1% of the whole Russian GDP according to the Russian Federal Statistics Office.<sup>6</sup> In current USD, it means 401,2 billion out of the Russian GDP of 1331,2 billion in 2015 (World Bank).<sup>7</sup> The core EU-region in 2015 had a GDP of 3675 billion EUR,<sup>8</sup> which equals 4075 billion USD, that is 10-times higher than the Moscow core area.

<sup>6</sup> [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#) Валовой региональный продукт В текущих основных ценах - всего (1998-2015гг.)

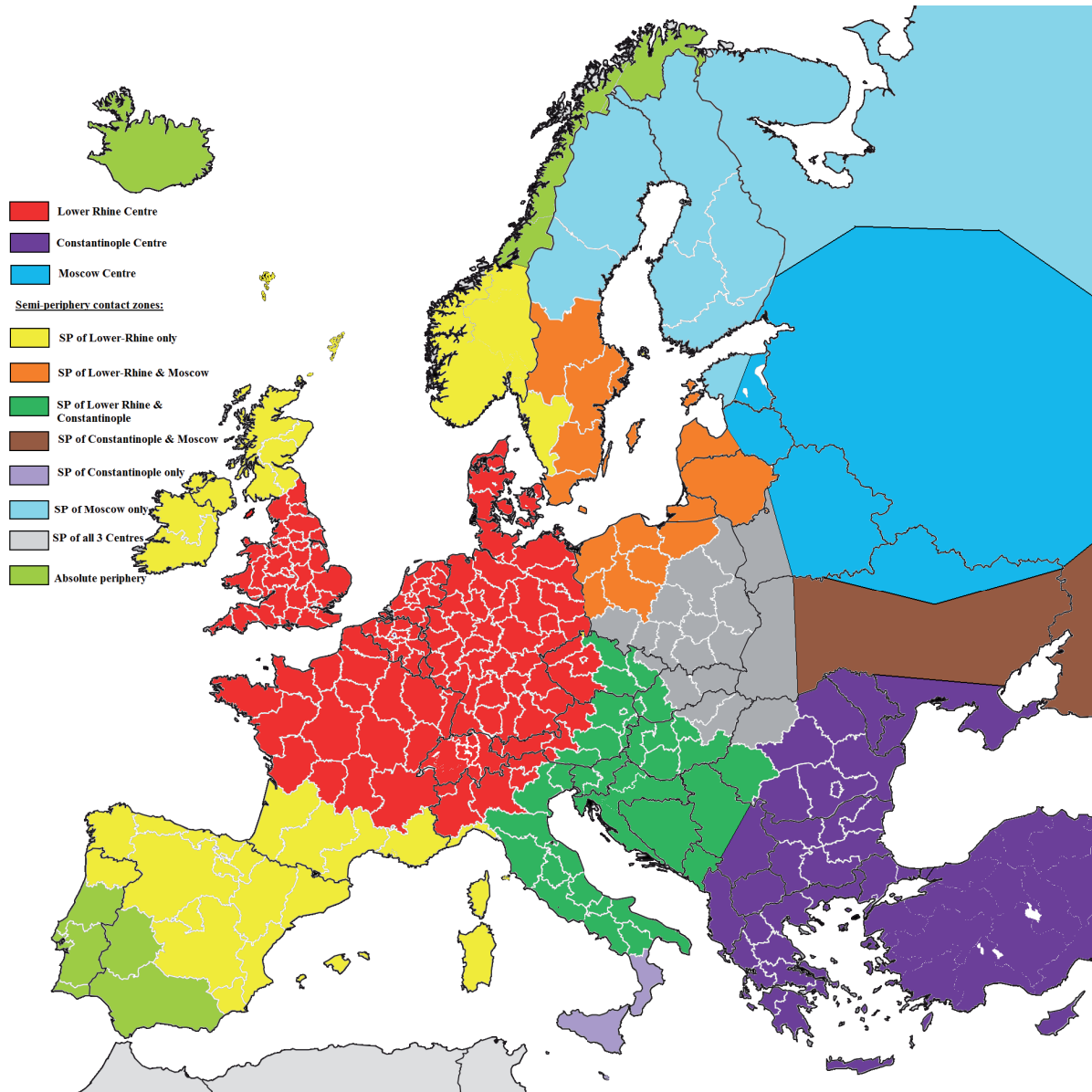
The following federal subjects were considered belonging to the Core Moscow region: Moscow, Tver, Yaroslavl, Ivanovo, Vladimir, Kostroma, Kaluga, Ryazan, Smolensk, Tula regions (oblasts) and Moscow city (nearly identical with Central Federal District). Their GDP was 19,6 trillion rubles out of 65 trillion rubles total.

<sup>7</sup> <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=RU>

<sup>8</sup> Eurostat Regional Statistics; Gross domestic product (GDP) at current market prices by NUTS 2 regions <http://ec.europa.eu/eurostat/web/regions/data/database>

Istanbul and the 360 km-wide core region around it in North-western Turkey<sup>9</sup> was responsible for 44,2% of the Turkish GDP in 2014 according to official data (*regional data for 2015 is not available*). This is 353,2 billion USD out of 798,8 billion USD in 2014 (World Bank). Assuming a similar weight of Istanbul, the core Turkish GDP would be 317,5 billion USD in 2015. To the core region of Istanbul also belongs the South-East of Bulgaria with 6,1 billion USD in 2015, so the whole core area produced 323,6 billion USD compared to 3675 billion EUR of the core EU region, which equals 4075 billion USD. Thus, Core Istanbul produces 8,8% of Core Brussels or 11-times less.<sup>10</sup>

Fig. 3: Intersection of three geo-economic centres in Europe (Source: Author's own work)



<sup>9</sup> <http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (National Accounts > Regional Accounts)

The following regions were considered belonging to the Core Istanbul region: İstanbul (TR10), Tekirdağ, Edirne, Kırklareli (TR21), Kocaeli, Sakarya, Düzce, Bolu, Yalova (TR42), Bursa, Eskişehir, Bilecik (TR41). Note that Zonguldak was not included as the other two provinces of TR81 statistical region are too far, but we assume that the outer parts of Eskişehir province compensate for the difference.

<sup>10</sup> Note: The first (unpublished) version of this study was conducted in 2013 with 2010 regional data. From the dynamical perspective, it is interesting to note that at that time the EU core was 8 times larger than Moscow (10-times in 2015) and 12 times larger than Istanbul (11-times in 2015). Thus Moscow is on a weakening while Istanbul is on a strengthening track, while the 2010 3:2 advantage for Moscow over Istanbul is slowly diminishing.

Therefore, based on the above analysis, Moscow and Istanbul – while being economically dominant inside their own countries – can not yet compete with the Lower Rhine core region for the semi-peripheries. Unless we would see a significant economic growth in the core regions of these megacities, and a long-lasting stagnation or contraction in the EU’s core, Brussels would still remain the main economic gravity for border regions. However, it could be a topic for further analysis whether it would be economically reasonable to promote the “foundation” of a new economic centre in the “overlap triangle” (see grey area on Fig. 3) which could compete with the existing centres.

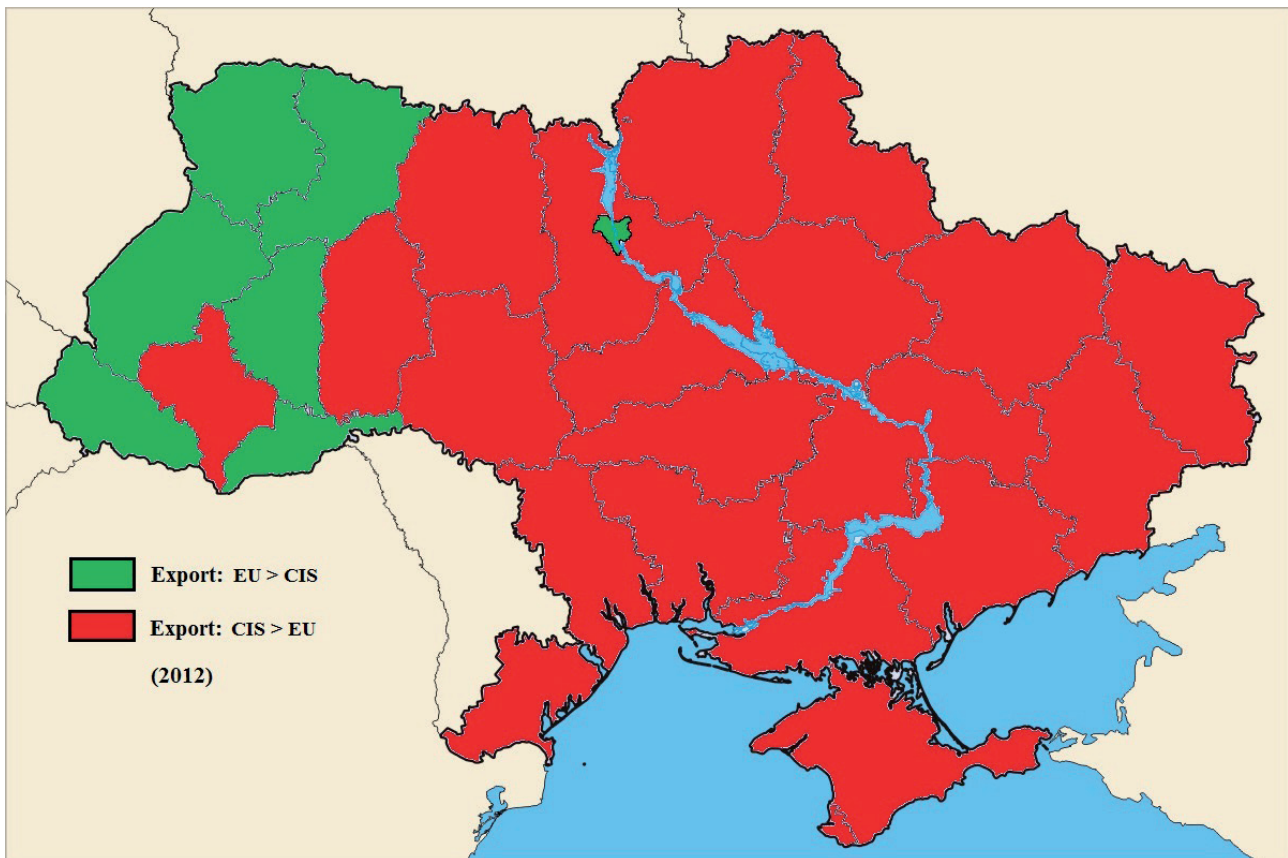
### **THE CHOICE: PERIPHERY IN RICHER VS. CENTRE IN POORER INTEGRATION?**

Considering the comparative disadvantages faced by European peripheral producers on the EEA market, the question arises whether it would be more advantageous for them to pursue integration with one of the smaller economic centres or try to become a smaller peripheral economic centre, where they would be more likely to be competitive based on transportation costs. We may say that countries/regions have to calculate the opportunity cost between a large market with competitive disadvantage vs. a smaller market with competitive advantage. As semi-peripheral regions have relatively low disadvantage on transport costs, it is clear that they should pursue integration with the richer centre (according to the model, this applies for Ireland, Northern Spain, North and Central Italy, Slovenia, Croatia, Bosnia-Herzegovina, Montenegro, Hungary, Slovakia, Poland, Lithuania, Sweden, and Norway). Absolute peripheries lacking alternative centres like Portugal, Southern Spain or Iceland could follow suit, but probably without full monetary integration.

On the other hand, EU peripheries which fall into Istanbul’s orbit (Greece, Cyprus, Albania, Kosovo, Macedonia, Bulgaria, Moldova as well as large parts of Serbia, Romania and Ukraine) should analyse the economic advantages and disadvantages of their integration vector.

Economically “Contested areas” between the EU periphery and Moscow Centre include Finland, Estonia, Latvia, Belarus and Ukraine (all of which are in the geopolitical focus of Russia-EU/Russia-NATO relations). Ukraine is especially problematic as its Western areas would logically economically focus on the EU, the Northeast on Moscow and the South on Istanbul. The 2012 export structure of Ukraine (the last “normal year” before the Russian-Ukrainian trade and later military conflict started) shows that those regions export more into the EU that fall into the Lower Rhine semi-periphery while others to CIS (mostly Russia). Since 2012, Ukraine’s higher value-added exports (machinery, chemicals) have diminished as these product clusters were related to the Russian market, and cannot be integrated to the production chains of the EU core. Ukraine thus became a typically peripheral raw material (bulk agriculture, wood) exporter vis-à-vis the Lower Rhine centre with limited semi-manufactories (iron and steel), while before 2013 it was part of the higher value-added segment of the Moscow-centred CIS market (Fig. 4).

Fig. 4: Exports of Ukrainian regions in 2012 (Source: Ukrstat (<http://ukrstat.gov.ua/>))



These peripheral countries from an economic point of view should evaluate how high value added they can produce thereby decreasing their comparative disadvantages for transport costs. With high-tech production, the distant rich Lower Rhine market is favourable, but with low value-added production, the closer smaller market could be better. Economic Complexity Index<sup>11</sup> provides a good measurement of value-added production and hints which countries can manage to be “competitive peripheries: Finland (rank 8) and Ireland (16) have significantly higher scores than Latvia (35), Portugal (36), Bulgaria (38) or Greece (46), while Estonia (25) is in between the two groups. One should be of course aware that countries and nations do not always base their integration decisions on pure economic advantages; security policy, historical grievances etc. can overwrite those. The Russia-Baltic, Russia-Ukraine, Greece-Turkey and Cyprus-Turkey relations provide vivid examples.

### GLOBAL OUTLOOK

Geopolitical/geo-economic theories would be considered relevant if they not only reflect realities in a particular region but have global relevance. With that purpose, I analysed other regions from a similar distance-trade-economic development aspect. The key numbers outlined in this paper are 360 km (220 miles/border of core), 720 km (440 miles/border of centre), and 1440 km (880 miles/border of semi-periphery).

*Japan* has no periphery with Tokyo situated in the geographical middle of the country. The northernmost point of Hokkaido, Vakkanai is 1474 km from Tokyo, while the southern end,

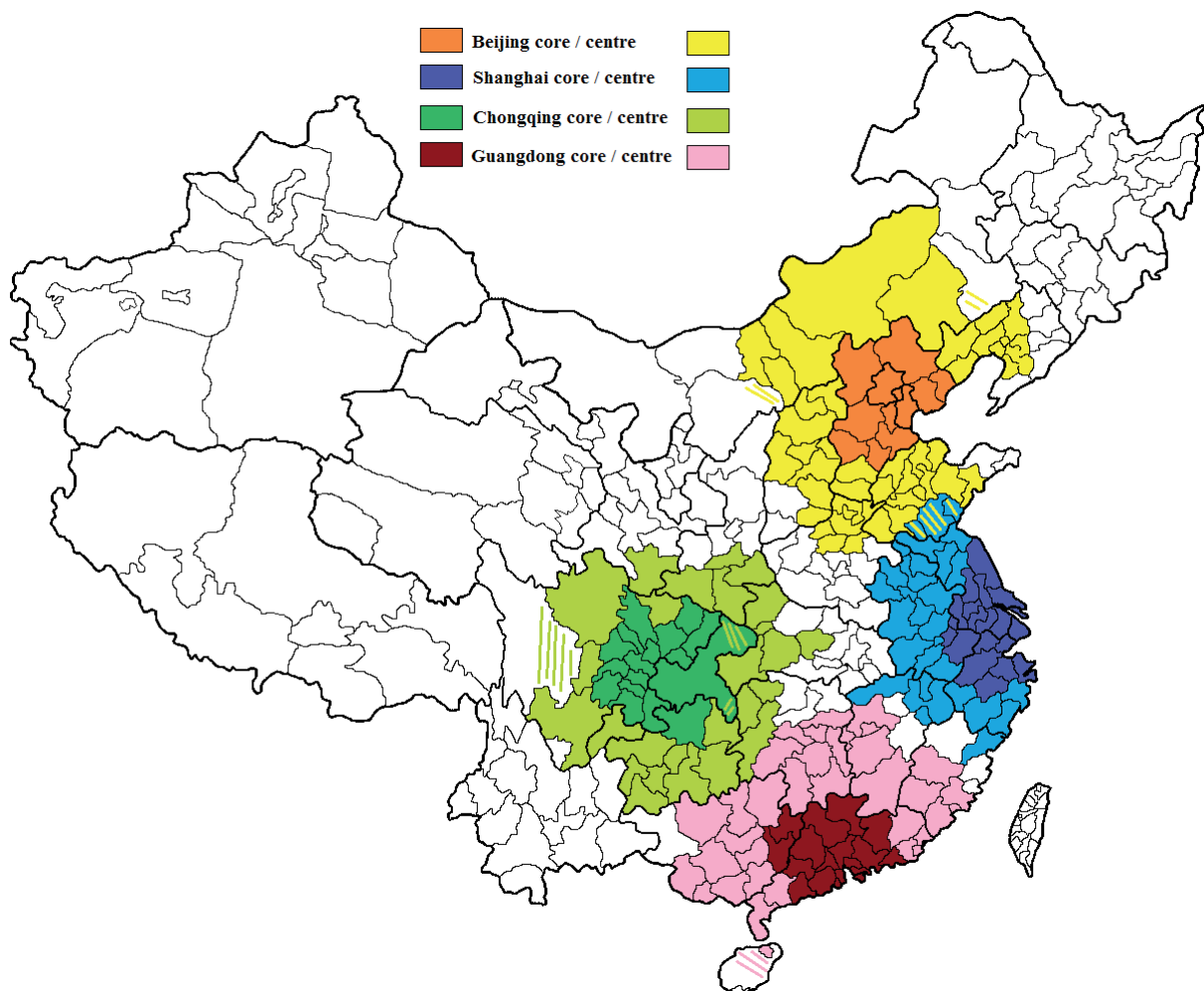
<sup>11</sup> <http://atlas.cid.harvard.edu/rankings/>



Makurazaki (Kagoshima prefecture) is at 1404 km. Therefore, practically all of Japan's territory (except the Ryukyu Islands) falls within at least the semi-periphery of Tokyo. This underpins the unnecessary of the historical formation of an alternative economic/political centre in Japan.

In *China*, there are traditionally three economic-demographic centres: the so-called Bohai Economic Rim area in the North (Beijing-Tianjin, see yellow on Fig. 5); the Yangtze River Delta in the Centre (Shanghai-Nanjing, see blue on Fig. 5); and the Pearl River Delta in the South (Guangdong-Shenzhen-Hong Kong-Macau, see red on Fig. 5). While I could not find GDP data below provincial level<sup>12</sup>, all of these three areas had somewhere between 1000-1500 billion USD GDP in 2016. A recently emerging fourth centre of growth is the so-called West Triangle in historical Sichuan (Chongqing-Chengdu, see green on map) with a GDP around 750 billion USD. Until 2015, five cities were considered National Central City in China, exactly these four core cities plus Tianjin in the Beijing metro area.

Fig. 5: The four economic centres of China (prefecture-level map) (Source: Author's own work)



As the map shows, the 720 km-radius described in this paper is relevant for Chinese economic geography, the borders of various centres near-perfectly fit; only Shanghai and Beijing have some overlap in Southern Shandong province and there are small gaps between Shanghai and Guangdong. Geo-economic analysis could be useful for selecting new growth centres in China in “coreless”

<sup>12</sup> Provincial GDP data available here: <http://data.stats.gov.cn/english/>

(white) areas to create the least possible overlaps, for example Harbin in Heilongjiang (Manchuria) or Lanzhou (Gansu province) in Northwest China.

The same method can be applied for *North America*. New York City is the undisputed economic hub of the Northeast United States, and one the two Alpha++ global cities besides London, UK (TAYLOR 2004). NYC is part of the larger Northeast Megalopolis (aka. BosWash) extending from Boston, Massachusetts to Washington D.C. Interestingly, this conurbation meets the presented criteria as NYC (Manhattan) is at 216 miles from Boston and 225 miles from Washington D.C., these two cities being at the edges of the NYC core region. This core region had a GDP of 3645 billion USD in 2015<sup>13</sup>, somewhat lower than the Lower Rhine core (4075 billion). The Northeast core GDP equalled 20,2% of the US GDP (18 037 billion USD according to World Bank), and the edges of the New York centre (720 km/440 miles) end around the Canadian Montreal-Ottawa-Toronto-Hamilton line.

California can be described as two contiguous cores around San Francisco (roughly 1000 billion USD) and Los Angeles (roughly 1450 billion USD) forming the “California Economic Centre”. The other two economic core regions in the US which surpass the 1000 billion USD GDP limit are the Texas Triangle (Dallas-Houston-San Antonio) and Chicago/Great Lakes. The New York City and Chicago centre meet around Youngstown, Ohio (being at 403 miles from Chicago and 398 miles from NYC), near the Ohio-Pennsylvania border. A comprehensive analysis of North American economic regions is not the purpose of this study; I only wanted to demonstrate that the seemingly arbitrary distance chosen to define the European economic centres also fit for China or North America.

The described geo-economic rules can be used in the future especially in non-industrialized developing countries to optimize the internal trade flows/investments and to create economically reasonable international economic organization. However, this is not an easy task. Many developing countries have realized the importance of relocating their capitals to a more central location in the country, but usually economic activity has not been relocated. Most notably stock exchanges stayed in big coastal cities regardless of moving the administrative capital (Lagos vs. Abuja in Nigeria; Karachi vs. Islamabad in Pakistan; Sao Paulo and Rio de Janeiro vs. Brasília in Brazil etc.), representing the real economic centres.

## CONCLUSION

The most important conclusion for states/regions on the Periphery is that they will have a constant and significant drawback due to transportation costs in the main EU/EEA markets, which should be offset by high-tech, high value-added production / non-transport related services or specialization into a very specific segment of the European economy where the Core/Centre is non-competitive by objective reasons (Spain’s globally dominant olive industry can be such an example). If none of these could be achieved, integration with less prosperous but still important alternative centres (Moscow or Istanbul) could be considered as a more profitable alternative.

From a strictly geo-economic point of view, Brexit is an illogical move as London is part of the Lower Rhine core region, the whole England and Wales falls into the Centre, only Scotland and Ireland being semi-periphery. As for the common currency, also the ideal currency union (€) for the Lower

<sup>13</sup> <https://www.bea.gov> see Supplementary Table

Rhine Centre would be Benelux, Germany, France, UK, Switzerland, Austria, Denmark and probably Czechia (potentially rivalling the global currency role of the USD) – while in reality, Switzerland, UK and Denmark are the main opponents of Euro. Somewhat counter-intuitively, semi-peripheral and peripheral countries adopted the Euro in large numbers, resulting in loss of competitiveness and debt crises (Greece, Cyprus, Spain, Portugal, Ireland, but also threats for the banking system in Italy). It is also important to note that the Lower Rhine core economic area has the largest GDP concentration in the World, even surpassing the New York core (BosWash) area, and nearly equalling the total Japanese GDP, regardless of comparatively slow economic growth in Europe in the recent years. Emerging core regions in China and California are still much behind. Therefore, the Lower Rhine core would keep being the most attractive market for other European countries in the semi-periphery. Geo-economic rules could be used in future industrial development plans in the developing world as well as in presently semi-peripheral and peripheral areas, but moving economic centres or founding new ones are a rather difficult task, as the recent history of developing countries shows.

*Tibor Fehér, diplomat*  
*Ministry of Foreign Affairs and Trade, Budapest*  
*E-mail: jafetie@gmail.com*

### BIBLIOGRAPHY

- Bureau of Economic Analysis: <https://www.bea.gov>
- Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- Fujita M, Krugman P, Venables AJ (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, MIT Press, Cambridge, MA
- Krugman, P (1991), *Geography and Trade*, MIT Press, Cambridge, MA
- Taylor, PJ (2004). *World city network: a global urban analysis*. London, New York. Routledge
- Wallerstein, I (2004), „*World-systems Analysis.*” In *World System History*, ed. George Modelski, in *Encyclopedia of Life Support Systems (EOLSS)*, Developed under the Auspices of the UNESCO, Eolss Publishers, Oxford, UK
- National Bureau of Statistics of China: <http://data.stats.gov.cn/english/>
- Nordrhein-Westphalen statistic: <https://www.it.nrw.de/statistik/index.html>
- Rosstat: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#)
- The Atlas of Economic Complexity: <http://atlas.cid.harvard.edu/rankings/>
- Turkstat: <http://www.turkstat.gov.tr/>
- Ukrstat: <http://ukrstat.gov.ua/>
- World Bank: <https://data.worldbank.org/>

