

MAGYARORSZÁG MINT REGIONÁLIS KÖZPONT KÍNA SZÁMÁRA KÖZÉP~, KELET~ ÉS DÉLKELET~EURÓPÁBAN. A REGIONÁLIS KOOPERÁCIÓ LEHETŐSÉGEI

Novák Tamás – Túry Gábor

Bevezetés

Magyarország számára a kínai reláció további fejlődését tekintve lehetőséget kínálhat az, hogy az ázsiai országok, köztük Kína is egyre inkább el kívánják érni európai jelenlétük erőteljesebbé tételét. E szempont alapján kulcsfontosságú, hogy ebben a folyamatban – kihasználva a kelet-közép-európai térség ismeretéből származó előnyeinket – Magyarországra Európa, illetve az Európai Unió kapujaként tekintsenek, valamint hogy megfelelően pozicionáljuk országunkat mint regionális központot. Ez a regionális központi szerep alapvetően tudásközpontot jelenthet (a térségre vonatkozó ismeretek hangsúlyozásával, a szomszédos országokban meglévő gazdasági és kulturális szálak megújításával és felerősítésével). Magyarországnak ki kell használnia kedvező kínai megítélését, ugyanakkor az előnyök kiaknázása – más relációknál sokkal erőteljesebben – csakis hathatós állami szerepvállalással sikerülhet. Ez egy több elemből álló cselekvési stratégia, amelynek központi célja a Magyarország mint Kína számára többletet, hozzáadott értéket nyújtó regionális szolgáltatóközpont-szerep kialakítása lehet. Ez a fajta stratégia nagy elkötelezettséget követel, és azzal is számolni kell, hogy Magyarország ma már távolról sem rendelkezik olyan előnyökkel a térségre vonatkozó ismereteket tekintve, mint korábban. A kilencvenes években és sokáig a kétezres években is a közép- és

kelet-európai térség nem szerepelt a legfontosabb gazdasági és politikai prioritások között, aminek az lett a következménye, hogy más, a térség iránt nagyobb elkötelezettséget mutató országok ismeretei, gazdasági és politikai kapcsolatai a magyarhoz képest sokkal jobban elmélyültek. Ezért az ilyen típusú regionális szerep megszerzéséhez sok területen az alapoktól kell újjáépíteni a kapcsolatokat.

Magyarországnak – sok szempontból – elemi érdeke a délkelet-európai térségben való gazdasági, politikai érdekérvényesítés – gazdasági eszközökkel. Az elmúlt évek tapasztalatai azonban azt mutatják, hogy a tömeges magyar gazdasági „behatolás” a legtöbb ország esetében korlátokba ütközik. Magyarország – ezen belül Budapest – regionális gazdasági, kereskedelmi és szolgáltató központként történő szerepvállalásának ma elsősorban a Balkán északi és nyugati területeivel összefüggésben lehet tényleges esélye. Az EU tagjaként Magyarország sajátos integrációs hídfő funkciót is betölthet: keleti és déli határain továbbra is az átalakulás nehézségeivel küzdő államok helyezkednek el, ahol a határon túli magyarság többsége is él.

A regionális vezető szerep alapja a külkapcsolati stratégiai, a politikai–gazdaság-politikai vízió, amelyben jelentős hangsúly kerül erre a kérdéskörre. A kelet-közép-európai régió többi országához képest Magyarországnak a kínai gazdasággal való együttműködésének fejlesztésére vonatkozó stratégiai terveit és elképzeléseit térségi versenytársaihoz képest jóval korábban sikerült meghatározni, és megvalósításukat megkezdenie. A magyar kormány az elmúlt években egyre intenzívebben foglalkozott azazal, hogy a kínai üzletemberek számára kedvező befektetői környezet jöjjön létre. Másrészt azonban fontos hangsúlyozni, hogy az elmúlt két-három évben a közép- és kelet-európai térség országai (Csehország, Lengyelország, Románia és Szlovákia) egyre intenzívebb kapcsolatokat alakítanak ki Kínával, vagy a kínai üzletembereket célzó jelentős beruházásokat hajtanak végre. Mindez azt is jelzi, hogy a kínai belépési pontért zajló verseny a korábbi időszakhoz képest erősebb, s ez egyre intenzívebb magyar erőfeszítéseket kíván, amennyiben helyzeti előnyünket erősíteni, növelni szeretnénk.

Ezen keretek mellett három részterületet vizsgálunk tanulmányunkban, amelyek lehetőséget nyújthatnak a regionális központi szerep elnyeréséért zajló versenyben. (A külföldi befektetésekkel itt nem foglalkozunk, mivel arról egy külön munka készül.)

1) Külkereskedelem

Ahhoz, hogy meghatározzuk Magyarország esélyeit és lehetőségeit a térségben, valamint feltárjuk a közép-európai régió pozícióit, figyelembe kell vennünk, hogy a jelenlegi európai-kínai viszony tekintetében Európa nyugati fele a közép- és kelet-európai régióhoz képest eltérő utat járt be. Míg a közép- és kelet-európai és a balkáni térség országainak a világgazdasági integráció, az európai uniós csatlakozás, valamint a piacgazdaságra történő átmenet megoldatlan kérdései kötötték le az erőforrásaikat, addig a nyugat-európai térség országai egyre szorosabb politikai és gazdasági köteleket építettek ki az 1980-as évektől töretlenül fejlődő Kínai Népköztársasággal. Kína 2001-es WTO-tagságával, valamint a 2008-as nyári olimpiai játékok rendezési jogának elnyerésével új szakasz kezdődött, nemcsak a nyugat-európai államok, de a közép-európai országok Kína-politikáját illetően is. Kína fontosságát, az országgal ápoltt politikai kapcsolatok jelentőségét az elmúlt időszakban a közép- és kelet-európai országok is felismerték. A kapcsolatok mélysége azonban az egyes államokat tekintve eltérő. Ez részben érthető, mivel például a balti államok a Szovjetunió őlelésétől megszabadulva az Európai Unióval történő szorosabb együttműködésben látták a politikai és a gazdasági megerősödést, s nem a Távol-Kelettel történő kapcsolatok erősítésén fáradoztak. Egyes országok a gazdasági kapcsolatok területén töretlen fejlődést mutatnak fel, annak ellenére, hogy politikai téren nem egységes a Kínával fenntartott viszony megítélése.

Az elmúlt évtizedben Kína egyre innovatívabb iparpolitikája és kereskedelmi súlyának dinamikus növekedése komoly kihívást jelentett nemcsak a fejlett Európa számára, hanem az európai piacokért versengő újonnan csatlakozott közép- és kelet-európai országoknak is.¹ Ez a megváltozott versenyfeltételek mellett mind a balti országoknak, mind Közép-Európának, mind pedig a balkáni térségnek – melyek külkereskedelmi dinamikája az európai piacokhoz kötődik – a jövőben komoly versenyt támaszt. Ugyancsak problémát okoz, hogy az innovációnak köszönhetően az utóbbi időben a Kínából származó import termékszerkezete gyökeres átalakuláson ment keresztül. A kilencvenes évek közepén az addig túlnyomórészt jellemző munkaerő-intenzív és alacsony technológiai szintű ter-

¹ Casarini (2007).

mékeket – bőr- és textilipar – felváltotta a feldolgozott gépipari és elektronikai árucikkek növekvő importja.

Magyarország a közép- és kelet-európai térségben igen élénk politikai és gazdasági kapcsolatokat ápol Kínával. Kína mind a kivitel, mind pedig a behozatal tekintetében, mind abszolút, mind relatív értelemben egyre jelentősebb partnerünké vált. 2007-ben Kína az import területén Németország után hazánk legfontosabb kereskedelmi relációja lett: külkereskedelmünk 4,4 százalékát bonyolítottuk az ázsiai óriással. A kivitelünk nagyságát és ütemét felülmúló behozatal következtében azonban a Kínával szembeni külkereskedelmi hiányunk évről évre nagyobb, 2007-ben a GDP-ben mért értéke már elérte a 4,6 százalékot. A Kínával szemben fennálló és egyre növekvő külkereskedelmi passzívum lefaragása a kivitel fokozásával azonban csak korlátozottan lehetséges, tekintettel arra, hogy a kínai import jelentős része reexport. A kínai áruk kereskedelmében ugyanis hazánk részben csak logisztikai, azaz elosztó-továbbító szerepet tölt be, részben pedig a kínai import egy hányadát a termelés során alkatrészként beépítik, majd exportra jut.

1.1. A külkereskedelem volumene és növekedési mutatói

A közép- és kelet-európai, valamint a balkáni térség szerepe a kínai külkereskedelemben, bár 2003 és 2006 között 0,97 százalékról 1,3 százalékra nőtt, napjainkban is meglehetősen periférikus. Ha a térség 100 milliós népességének külkereskedelmi súlyát összevetjük a 1995-ig csatlakozott tizenötökével, drámaian alacsony kereskedelmi összefonódást kapunk. Míg 2006-ban az EU15 390 milliós piaca a kínai külkereskedelem 14,6 százalékát kötötte le, addig ugyanez az érték az újonnan csatlakozott országoknál csupán 1,3 százalékos. Mégis a kis, illetve közepes méretű nemzetgazdaságok számára az évről évre bővülő kínai kereskedelem egyre fontosabb szerepet tölt be. *(1. táblázat)*

A közép- és kelet-európai és balkáni térség országainak Kínával folytatott kereskedelmi kapcsolatait az egyik legnagyobb átalakulást felmutató relációnak bizonyultak az elmúlt évtizedben. A térség összes kereskedelme az 1999-es évben kevéssel volt több mint hárommilliárd euró, tavaly azonban már megközelítette a 23 milliárd eurót is. Ez a hétszeres növekedés meghaladta a térség országainak átlagos külkereskedelmi bővülését. Míg a kilencvenes évek végén Kína és a közép- és kelet-európai térség közti kereskedelmi kapcsolatok értéke az összes kereskedelem 1,2 százalékát adta, addig 2007-re ez az arány több mint kétszeresére, 2,7 százalékra bővült.

1. táblázat
A kínai külkereskedelem alakulása Európa
és az újonnan csatlakozott térség országaival
(millió USD)

	2003	2004	2005	2006
EU15	125 069	168 037	206 558	256 356
EU27	133 702	178 847	219 187	280 126
CEE+Balkán	11 322	14 126	17 526	30 022
Észtország	170	223	369	741
Lettország	130	199	290	453
Litvánia	188	286	372	571
Csehország	1 579	1 793	2 039	2 883
Lengyelország	1 979	2 331	3 153	4 673
Szlovákia	259	288	491	914
Magyarország	2 588	3 127	2 859	3 987
Szlovénia	187	249	323	541
Románia	976	1 384	1 662	6 316
Bulgária	225	405	531	1 865

Forrás: China Statistical Yearbook 2005, 2007.

A kétszeres érték természetesen önmagában nem jelent markáns átalakulást, még azt figyelembe véve sem, hogy Magyarország 1,3 százalékról a térségben a legdinamikusabb bővülést felmutatva 4,4 százalékra növelte a kapcsolatainak súlyát. (2. táblázat) Ha azonban figyelembe vesszük a Kínával folytatott export és import alakulását, akkor már indokolt a kapcsolatok mélyebb vizsgálata.

2. táblázat
A közép- és kelet-európai országok külkereskedelme Kínával
(millió euró és összkülkereskedelmük százaléka)

	1999		2005		2007	
	Millióeuró	%	Millióeuró	%	Millió euró	%
Bulgária	62	0,7	625	2,9	677	1,9
Csehország	583	1,1	1917	1,5	4843	2,8
Észtország	44	0,8	338	2,3	364	1,9
Magyarország	640	1,3	4148	4,0	6145	4,4
Litvánia	60	0,9	302	1,4	513	1,7
Lettország	14	0,3	114	1,0	274	1,6
Lengyelország	1266	1,8	3083	2,0	5763	2,6
Románia	170	1,0	1481	2,7	1824	2,3
Szlovénia	139	0,8	257	0,8	516	1,1
Szlovákia	141	0,7	510	1,0	1890	2,2
Összes	3120	1,2	12774	2,2	22808	2,7

Forrás: Eurostat.

1.2. A külkereskedelmi mérleg alakulása

Az import és az export nagyságrendjének jelentős eltérései – az előbbi javára – azt eredményezik, hogy a fent említett 1999–2007-es időszakban hiába bővült a térség országaink kivitele közel kilencszeresére – tehát majdnem egy nagyságrenddel nagyobbra – az import átlagos hétszeres növekedésével szemben, a külkereskedelmi deficit drámai mértékben megnőtt. A növekedés legfontosabb oka nem csupán Kína WTO-tagsága, hanem a régió nemzetközi munkamegosztásban betöltött szerepének megváltozása. A térség országaiiban az elmúlt másfél évtizedben a külföldi érdekltségű vállalkozások sorra építették ki kapacitásaikat; termelésük legnagyobb része magas importvonzattal jár – ez a magyar külkereskedelmi termékgforgalmi statisztikájából világosan kimutatható. A feldolgozott termékek növekvő importja mellett a gépek és berendezések hasonló ütemben növekvő exportja figyelhető meg, vagyis az importtal szemben egy még magasabb feldolgozottságú export valósul meg. A kínai import tehát részben reexport, azaz a termelés során beépítik, majd exportra kerül, a hozzáadott érték mértékét az import árufőcsoport elemzése során kapjuk meg. Természetesen Magyarország logisztikai központtá fejlesztésével, az elosztó-továbbító kereskedelem importnövelő hatása a mainál nagyobb lehet, mely még jelentősebb külkereskedelmi deficithez vezet.

Az elmúlt időszakban a kivitelnek a behozatal ütemét meghaladó növekedése mellett az import exportfedezete is javult. 1999 és 2007 között az átlagos 10,9 százalékos fedezeti mutató 2,5 százalékpontot emelkedett. (3. táblázat) Ugyanakkor a külkereskedelmi mérleg 0,7 százalékos GDP-arányos hiánya 2,1 százalékra nőtt, mely Észtország esetében a 21 százalékot is meghaladja. (Ha ezt Litvániával hasonlítjuk össze – ahol csupán háromszázalékos a deficit –, akkor valóban igen kedvezőtlen trendet állapíthatunk meg.) Magyarország 2007-ben 4,6 milliárd eurós, Lengyelország 4,3 milliárd eurós, Csehország pedig 3,8 milliárd eurós deficitet halmozott fel Kínával szemben. A számok értékelésénél célszerű azonban az előzőekben tárgyalt okokat is figyelembe venni. A kínai behozatal még impozáns exportértékek mellett is évről évre nagyobb deficitet produkál. Az import jelentős része vagy közvetlenül, vagy indirekt módon további exportot indukál. A térség országai a politikai és gazdasági kapcsolatok területén az exportlehetőségek fokozása érdekében igyekeznek a lehetőségek minél szélesebb körű kihasználására. Ez természetesen örvendetes, azonban az export ösztönzésének nem szabad mindent alárendelni. Kína feltartóztatathatatlannal növeli termelését és a kínai kibocsátás egyre na-

gyobb részét képezi a nemzetközi kereskedelemnek és a munkamegosztásnak. A kínai külkereskedelem csak 2003 és 2006 között éves szinten 20-35 százalékkal, a bázisévhez képest 100 százalékkal, a kivitel éves szinten 30-35 százalékkal, összességében 120 százalékkal nőtt. Az együttműködés egyik fontos színtere a kínai import által teremtett lehetőségek kihasználása lehet, mely a logisztikai együttműködés, a kínai áruk fogadására alkalmas logisztikai kapacitás kiépítését jelenti. A térség országai felismerték ezt, és a híd szerep kiemelése kellő nyomatékka szerepel a kétoldalú találkozásokon. Természetesen az adottságok határozzák meg az elképzelések realitását, tekintettel arra, hogy a fent említett közép- és kelet-európai térség, valamint a Balkán országainak nem mindegyike rendelkezik tengeri kapcsolattal, illetve infrastruktúráik – kikötői, közúti, vasúti, légi kikötői létesítményeik – nincsenek azonos állapotban. Észtország a tallini kikötő fejlesztését határozta el, részben kínai befektetők bevonásával, azt célozván, hogy Észtország legyen az Európába érkező áruk logisztikai központja. Magyarország csupán légikikötőit tudja felajánlani erre a célra, lévén tengeri kapcsolattal nem rendelkezik. Lehetőség lenne Szlovéniával vagy Horvátországgal történő együttműködésre, a közös kikötőépítés és logisztikai bázis kialakításának céljával.

3. táblázat
A külkereskedelem alakulása, a nettó export (a GDP százalékában)
és az importfedezeti mutató

	1999		2005		2007	
	Egyenleg	Import-fedezet	Egyenleg	Import-fedezet	Egyenleg	Import-fedezet
Bulgária	-0,4	12,1	-2,3	10,1	-1,9	11,4
Csehország	-0,8	10,4	-1,4	14,3	-3	11,6
Észtország	-0,7	5,6	-2,4	11,1	-1,5	21,6
Magyarország	-1,1	11,7	-3,9	8,7	-4,6	14,0
Litvánia	-0,6	1,2	-1,4	3,8	-1,7	3,1
Lettország	-0,2	0,7	-0,7	7,9	-1,2	6,5
Lengyelország	-0,6	10,8	-0,9	18,3	-1,4	14,4
Románia	-0,3	25,3	-1,4	12,6	-1,2	9,4
Szlovénia	-0,6	9,5	-0,6	20,3	-1,1	15,4
Szlovákia	-0,7	4,1	-0,8	25,1	-2,3	20,5
Összes	-0,7	10,9	-1,5	13,0	-2,1	13,4

Forrás: Eurostat, 2008, saját számítások.

1.3. Áruszerkezet

Az elmúlt egy évtizedben a kínai import termékszerkezete átalakult. Míg a kilencvenes évek közepén a behozatalt főként a textilipari termékek, a bőráru, valamint a játékok és a sportfelszerelések dominálták, addig ez napjainkra a közepes és egyes esetekben a magasan feldolgozott és technológiaintenzív termékek irányába tolódott el. 2007-ben a behozatal tekintetében a feldolgozott termékek (SITC 5, 6, 8, 9), gépek és szállítóeszközök (SITC 7) dominálnak közel 97 százalékos arányban. Az egyes országok csak a feldolgozott termékek, illetve a gépek és szállítóeszközök behozatalának arányában térnek el. Csehország, Magyarország és Szlovákia ez utóbbiban emelkedik ki, míg a többi ország kereskedelmét az előbbi dominálja. Ezen három ország esetében az árufőcsoporton belül az elektronikai – főként távközlési – alkatrészek aránya a meghatározó, tehát olyan részegységek, melyeket összeszerelnek, illetve beépítenek, és nagy hányadukat exportálják. Vagyis lényegében Magyarországnak a Kínával szemben évek óta fennálló külkereskedelmi deficitjének 90 (!) százaléka elektronikai alkatrészek behozatalából származik, mely az exportnövekedést adó elektronikai berendezések kiviteléből származik. Így nem a Kínával szembeni deficit lefaragása a cél, hanem a kivitel bővítése.

A kivitel tekintetében már sokkal látványosabb eltérés tapasztalható az egyes országok között. Az első csoportot az alacsony feldolgozottsági szintű termékeket és a nyersanyagokat exportáló országok, Bulgária, Észtország, Litvánia, Lettország és Románia alkotja; a kivitel 40-50 százalékát a nyersanyagok jelentik. A következő „csoportba” Lengyelország tartozik, ahol a feldolgozott termékek (SITC 6) adják a kivitel 62 százalékát. Az országok harmadik csoportja, ahova Magyarország is tartozik – Csehországgal, Szlovéniával és Szlovákiával együtt – a közepesen és magasan feldolgozott termékek exportjával emelkedik ki a térségben. Itt a kivitel 70-90 százalékát a gépek és szállítóeszközök jelentik. (4. táblázat)

4. táblázat
Az export szerkezete Kínával a kiválasztott országok esetében
(2007-es év, a SITC Rev. 3-as nomenklatúra szerint)

	I. Élelmiszerek, italok, do- hány (0+1)	II. Nyersanya- gok (2+4)	III. Energia- hordozók (3)	IV. Feldolgozott termékek (5+6+8+9)	V. Gépek és szállítóesz- közök (7)
Bulgária	3	41	1	42	14
Észtország	8	44	1	10	36
Litvánia	4	44	5	29	18
Lettország	5	55	7	18	16
Románia	0	50	0	14	35
<i>Lengyelország</i>	<i>1</i>	<i>8</i>	<i>1</i>	<i>62</i>	<i>27</i>
Csehország	1	3	0	27	69
Magyarország	0	1	0	9	90
Szlovénia	1	4	0	19	76
Szlovákia	0	1	0	9	90

Forrás: Eurostat, 2008, saját számítások.

2) A tengeri szállításhoz kapcsolódó logisztika

Magyarország számára a térség országaival történő együttműködés területén a tengeri szállítás és a hozzá kapcsolódó logisztikai szolgáltatások adta lehetőségek, illetve kooperáció jelenti az egyik legfontosabb kihívást. Magyarország csupán folyami, illetve ún. kombinált átrakodó kapacitásokkal rendelkezik. Így egyfelől azokat a meglévő és leendő kapacitásokat célszerű kihasználni, melyek az országba érkező áruk elosztását és továbbítását valósítják meg, lévén a behajózott és szárazföldön továbbított áruk a kikötőkben már végső úti céljuk felé indulnak. Magyarország így a továbbítás területén vehet részt az áruszállítási együttműködésben.

Másfelől célszerű azt a lehetőséget is megfontolni, hogy Magyarország, illetve a magyar vállalatok milyen módon vehetnek részt akár építőipari vállalkozások, akár befektetők révén a meglévő tengeri kikötői kapacitások és szolgáltatások bővítésében. A két szolgáltatási terület (kirakodói logisztikai kapacitás és a hazai elosztó, továbbító, illetve szállító kapacitás) együttes megléte biztosíthatja Magyarország számára a központi – transzeurópai hálózatok mentén történő elhelyezkedés – fekvés adta lehetőségek kiaknázását.

A kombinált szállítás tekintetében a magyar adatok alapján a szállítások túlnyomó többsége (80%-a) ún. Ro-La-forgalom, mely teljes kamionok vasúti szállítását jelenti (Körtvélyesiné, 2004). A fennmaradó húsz százaléka a konténeres szállítás (vasúti konténeres továbbítás), valamint az ún. Ro-Ro-szállítás – mely kamionok vízi úton történő továbbítását foglalja magában – között oszlik meg. Az európai uniós csatlakozás óta, és különösen a schengeni rendszerbe történő belépés után a kifejezetten a nyugati határmenti elosztó logisztikai bázisok helyzete válságossá vált, a közúti szállítás mértéke tovább nőtt a kombinált szolgáltatások ellenében. Ezzel együtt is, a földrajzilag központi fekvésből adódóan, különösen a konténeres szállítás esetében Magyarországnak lennének lehetőségei a környező országok tengeri áruszállításához kapcsolódó szolgáltatások területén.

A külkereskedelmi relációk elemzése során nyilvánvalóvá vált, hogy a térség országainak Kínával folytatott kapcsolata egyoldalú, s elsősorban a Kínából származó importra összpontosul. Kína pozícióját e tekintetben még korántsem használta ki; így további importbővülésre számíthatunk. A kereskedelem alakulásának üteme, illetve az export és az import aránya és termékszerkezete országoként eltér. A kínai behozatal jelentősége azonban mindegyik országban igen fontos stratégiai momentum.

Magyarország a tengeri szállítást tekintve, az újonnan csatlakozott európai uniós országok közül hét állammal alakíthat ki stratégiai kapcsolatot. Az együttműködés köre Horvátország leendő tagságával, illetve a balkáni térségben jelenleg fennálló politikai helyzet normalizálódását követően természetesen bővíthet. A hét országban összesen 13 meglévő kikötő bonyolít le jelentős forgalmat. (5. táblázat) Ezek közül a legnagyobb a romániai Konstanca, a legkisebb pedig a lettországi Ventspils.

A kapcsolatok kialakításának esélyeit az egyes kikötők forgalmán kívül a távolság és a megközelíthetőség is befolyásolja. Természetesen a partnerség kialakításánál olyan, a kikötő földrajzi fekvéséből adódó tényezőket is figyelembe kell venni, melyek egyes esetekben eleve kizárják az együttműködés elmélyítését. Ugyanakkor az északi kikötők esetében Magyarország a dél felé haladó áruk tekintetében tölthet be stratégiai pozíciót, a déli, főként az adriai tengeri hajózásban pedig az áruk keletre, illetve északra történő továbbításánál játszhat szerepet. (1. térkép)

5. táblázat
A térség legnagyobb tengeri kikötői
(bérkező áru alapján)

	2001		2006	
	Forgalom ezer tonna	Hazai részesedés %	Forgalom ezer tonna	Hazai részesedés %
Bulgária				
Burgasz	8233	69	11720	72
Várna	3694	31	4530	28
Észtország				
Tallinn	3591	95	5633	83
Lettország				
Riga	1598	64	2873	42
Ventspils	396	16	3069	45
Litvánia				
Butinge	2961	35
Klaipeda	3475	100	5506	65
Lengyelország				
Gdansk	2677	18	4391	22
Gdynia	4155	28	6900	35
Swinoujscie	3362	23	3382	17
Szczecin	3137	21	3733	19
Románia				
Konstanca	13924	96	23094	94
Szlovénia				
Koper	6648	99	10501	99

Forrás: Eurostat, 2008.

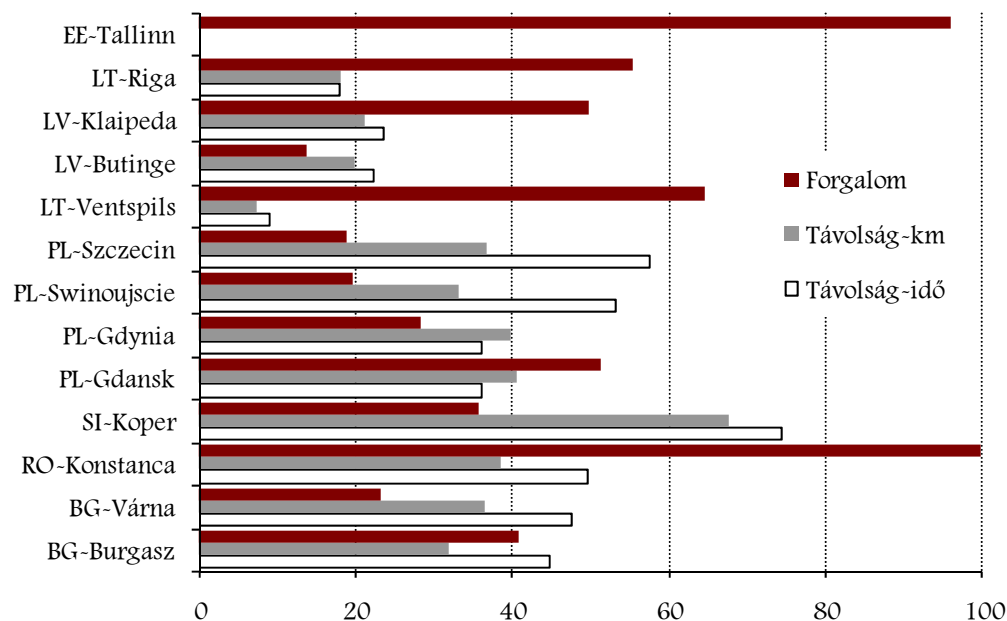
1. térkép
Magyarország tengeri kapcsolatai a térség országaiban



A már említett távolságtényező nagyban befolyásolhatja a kapcsolatok alakulását. A távolság esetében nem csupán a fizikai, hanem az időtényező is szerepet játszik. Távolság és idő szempontjából a szlovéniai Koper a legelőnyösebb, forgalom szempontjából pedig a romániai Konstanca. Optimális alternatívát – ahol minden tényező kiegyensúlyozott arányokat mutat – pedig a lengyelországi Gdansk és Gdynia, valamint a bulgáriai Burgasz nyújt. A balti térség országai sem földrajzi fekvésüknél fogva, sem pedig a távolság miatt nem jöhetnek szóba a regionális együttműködés területén. Erre leginkább a Balti-tengeren Lengyelország, az Adriai-tengeren Koper, a Fekete-tengeren pedig az éves áruforgalom alapján a romániai Konstanca alkalmas. (1. ábra)

A kínai kereskedelem mértéke a felmérés során vizsgált kikötők esetében igen eltérő képet mutat. Említésre méltó mennyiség csupán Lengyelország (2006-ban Gdansk 2,95 millió tonna) Lettország (2006-ban Ventspils 1,13 millió tonna), valamint Észtország (2006-ban Tallin 0,6 millió tonna) estében van. Az összes többi ország, illetve kikötő 100 ezer, illetve jóval 100 ezer tonna alatti összereskedelmet mutat.

I. ábra
A térség tengeri kikötőinek fontosabb paraméterei
(az éves fogalom [2006], távolság kilométerben, illetve távolság időben alapján,
a legnagyobb érték százalékában, illetve távolságnál fordított 100-x értékekkel számolva)



Forrás: Eurostat, 2008 alapján a szerző számításai.

Eme adatok tükrében az együttműködés köre Lengyelországra szűkült, azon belül is Gdansk kikötőjére. Az északi lengyel kikötő közúton és vasúton is megközelíthető, de a térség infrastruktúrájának fejletlensége miatt az időtávolság a vizsgálatba vett kikötők közül az egyik legrosszabb. Ugyanakkor a magyar pozíciók az északi-déli logisztikában elvitathatatlanul kedvezőek, lévén Magyarország a balti térséget, valamint a balkáni térséget összekötő nemzetközi közlekedési folyosók mentén fekszik.

3) Turizmus

A kifelé irányuló kínai turizmus, előrejelzések szerint, középtávon évi 10-12 százalékos növekedést is képes elérni. Ez a hatalmas méretű kereslet 2020-ra évi százmillió kínai turistát jelenthet, amivel Kína Németország, Japán és az Egyesült Államok után a negyedik legnagyobb keresletet jelentheti. Az elmúlt években a turisztikai szektorban a kiutazó kínai fizetőképes kereslet robbanásszerű növekedést produkált. 2002-ben a kiutazó kínai turisták száma még jóval 17 millió fő alatt volt, de 2007-ben a szám már közel 41 millió főt tett ki (China Outbound Tourism Research Institute, 2008). A kétoldalú politikai kapcsolatok területén a kulturális turisztikai együttműködések – a beutazási feltételek megkönnyítése, a turisztikai rendezvények megszervezése – a gazdasági kapcsolatok elmélyítése mellett igen fontos szerepet játszanak. 2000-ben közel kétfélmillió turista érkezett Európába, ebből egymillió Nyugat és Dél-Európába; a másik egymillió pedig a volt Szovjetunió köztársaságaiba, valamint Közép-Európába. A beutazások mindkét térségbe dinamikusan, kétszámjegyű éves ütemben növekednek.² (6. táblázat)

Az utazások nagy része Hongkongon és Makaón keresztül történik. Az elmúlt időszakban a nem ázsiai célpontok aránya emelkedett, s az eddig kevésbé népszerű új célok, mint Afrika, Ausztrália és Óceánia részesedése dinamikusan nő, sokkal nagyobb mértékben, mint az eddig keresett európai és amerikai célországoké. (7. táblázat)

² China National Tourism Administration, 2008.

6. táblázat
A kiutazó turisták számának alakulása
(milli fő és százalék)

	Kiutazó turisták		Éves növekedés	Piaci részesedés	
	1995	2020		1995	2020
Németország	75	153	2,9	13,3	9,8
Japán	23	142	7,5	4,1	9,1
USA	63	123	2,7	11,1	7,9
<i>Kína</i>	<i>5</i>	<i>100</i>	<i>12,7</i>	<i>0,9</i>	<i>6,4</i>
Egyesült Királyság	42	95	3,3	7,4	6,1
Franciaország	21	55	3,9	3,7	3,5
Hollandia	22	46	3	3,8	2,9
Olaszország	16	35	3,1	2,9	2,3
Kanada	19	31	2	3,4	2
Oroszország	12	31	4	2,1	2
Összesen	298	811	4,1	52,7	51,8

Forrás: World Tourism Organization (2003).

7. táblázat
A kínai kiutazások 2007-ben

	Kiutazó turisták száma, millió fő	Növekedés 2007/2006, százalék
Ázsia	36,3	20,1
Európa	2	7,4
Amerika	1	9,8
Óceánia	0,5	11,5
Afrika	0,3	36,2
Összes	40,95	18,6

Forrás: China Outbound Tourism Research Institute, 2008.

Ebből a hatalmas méretű keresletnövekedésből minden ország szeretne magának minél nagyobb részt kiharítani. 2005-ben az EU15-ök több mint kétmillió kínai beutazóval számoltak. Ezzel szemben az újonnan csatlakozott országok mindösszesen csak 49 ezer kínai turistát fogadtak. A turisztikai adatok arányaiban is igen nagy eltérést mutatkozik a két régió között. Az EU15 országaiba látogató kínai turisták ugyanis sokkal nagyobb arányban részesednek az összes beutazó közül, mint az új tagországokban. Térségünkbe mindösszesen a potenciális beutazóknak csupán ötöde érkezik. A közép- és kelet-európai, valamint a balkáni országok egyébként is

alacsonyabb mutatókat produkálnak, részben az ismertség, részben pedig az infrastruktúra fejletlensége miatt. (8. táblázat)

A legtöbb kínai beutazót Csehország és Magyarország fogadta. Az arány különösen hazánk esetében kiemelkedő: a kínai turisták a beutazások közel egy százalékát adják. Ez részben a kiterjedt magyarországi kolóniának is betudható, illetve, hogy 2004 augusztusától közvetlen Budapest–Peking légi járat üzemel.

8. táblázat
A beutazó turisták és a kínai turisták száma, valamint aránya

	2005			2007		
	Összes	Kínai	Kínai %	Összes	Kínai	Kínai %
Bulgária	1.909.436	n.a.	n.a.	2.210.702	n.a.	n.a.
Csehország	5.685.757	16.463	0,3	9.893.294	36.376	0,4
Észtország	1.358.089	472	0,0	1.283.884	798	0,1
Lengyelország	3.723.176	12.726	0,3	3.765.948	15.446	0,4
Lettország	680.311	357	0,1	764.534	369	0,0
Litvánia	622.700	958	0,2	767.173	902	0,1
Magyarország	3.140.248	15.630	0,5	3.094.681	26.978	0,9
Románia	...	n.a.	n.a.	1.529.939	6.194	0,4
Szlovákia	1.202.685	1.357	0,1	1.350.183	4.082	0,3
Szlovénia	1.192.460	1.637	0,1	1.353.649	3.207	0,2
NMS12 (ezer fő)	19.515	49,6	0,3	26.014	94,4	0,4

Forrás: Eurostat, 2008.

A térség országai a turizmus területén az összefogást szorgalmazzák, tekintettel arra, hogy a térség egyes kiemelt útirányoktól eltekintve még mindig túl egységes és sztereotípiákkal terhelt képet mutat a külföldi turisták számára. Az országok és a látnivalók megismertetése érdekében politikai szinten is szorgalmazzák a kapcsolatok elmélyítését. Szinte minden megbeszélésen érintik a kulturális kapcsolatok területén elért eredmények hasznosságát; ezen belül pedig kiemelt szerepe van a turizmus adta lehetőségek kihasználásának. Az együttműködés a visegrádi négyek között alakult ki, és az évtized elején együttműködést kezdeményeztek a harmadik országok piacain történő pozíciók erősítésére, kiemelten az Egyesült Államok, Japán és Kína viszonylatában. 2003-as létrehozása óta működik a visegrádi országok, valamint Németország keleti részének és Alsó-Ausztria turisztikai hivatalainak összefogásával egy közös információs csatorna.

3.1. Légi közlekedés

Az elmúlt időszakban a közép- és kelet-európai térség országai kétszámjegyű növekedést mutattak fel a polgári légi közlekedés személyszállító tevékenységének alakulásában. Az összességében évi közel 30 százalékos bővülés desztinációnként és országonként eltérő képet mutat. Az elemzés során azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az iparág hajlamos akár éves szinten is kiugróan nagy teljesítményváltozásra, továbbá hogy egyes még jelenleg is kiaknázandó piaci lehetőségek nagyban befolyásolják az adatok alakulását. A térségben három nagy szereplő van. (9. táblázat) Lengyelország piacvezető helye azonban jóval a lehetőségek alatt van, hasonlóan Magyarországhoz harmadik helyéhez. Csehországban mind a légitársaságok, mind pedig a repülőterek igen sikeresen aknázzák ki az ország központi fekvését, és a központi elosztó funkcióból eredő fejlődési lehetőségeket. Magyarország számára így Csehország és Lengyelország mint versenytárs szerepel a légi közlekedésben betöltött pozíciók területén.

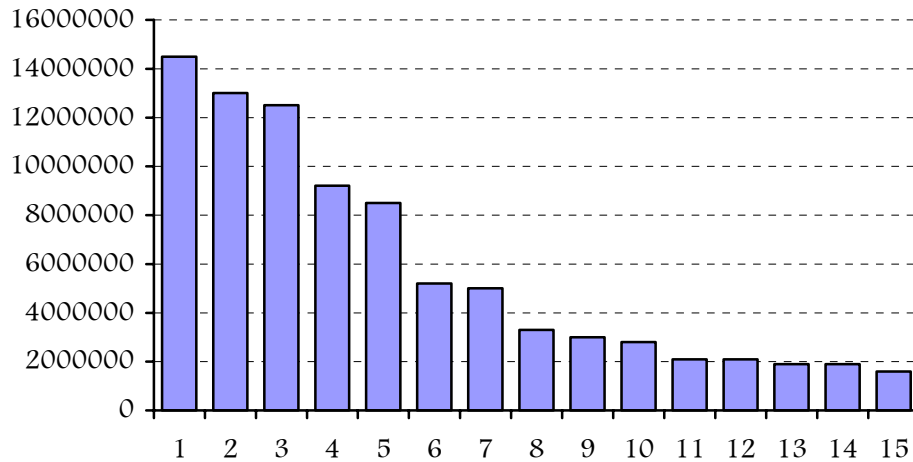
9. táblázat
A légi közlekedés alakulása a kiválasztott országokban
(ezer fő)

	2004	2005	2006
Észtország	974	1372	1512
Lettország	1059	1889	2501
Litvánia	0	1432	1800
Lengyelország	5166	6189	12586
Csehország	9943	11070	11951
Szlovákia	1089	1504	2036
Magyarország	6380	7916	8243
Szlovénia	1050	1219	1329
Románia	na.	na.	na.
Bulgária	na.	na.	na.
<i>Összesen</i>	<i>25661</i>	<i>32591</i>	<i>41958</i>

Forrás: Eurostat, 2008.

Az aggregált adatok mellett a légikikötők eredményei világosan jelzik a lengyel fejlődési potenciált – a lengyel légi forgalom nem főváros központúságát –, illetve az igen erős és az elmúlt években egyre markánsabban erősödő cseh pozíciót. (2. ábra)

2. ábra
A személyforgalom alakulása a kisebb európai,
illetve a közép- és a kelet-európai repülőtereken 2007-ben
(fő)



1-Lisszabon LIS; 2-Helsinki HEL; 3-Prága PRG; 4-Varsó WAW; 5-Budapest BUD; 6-Larnaca LCA; 7-Bukarest OTP; 8-Riga RIX; 9-Málta MLA; 10-Szófia SOF; 11-Pozsony BTS; 12-Zágráb ZAG; 13-Tallinn TLL; 14-Vilnius VNO; 15-Ljubljana LJU.

Forrás: Cranfield University (2008): Air Transport: Quarterly Report Q1 2008 for DG TREN. p. 13.

A földrajzi irányokat tekintve az európai desztinációk adják a járatok kétharmadát. Az Európából kifelé tartó járatok leginkább Afrika északi részébe, a volt szovjet tagköztársaságok európai területeire, valamint Észak-Amerikába tartanak. A Távol-Kelet és Kína szerepe az egyezrelékes értéket éri csak el. Itt különbségek vannak Magyarország és a térség többi állama között, tekintettel a Budapest és Peking közötti közvetlen repülőjáratra. 2004-ben még csak 15 ezer utast jelentett, 2007-ben pedig már a 41 ezret is meghaladta a Magyarország és Kína közti utasforgalom (indulók és érkezők összesen). (10. táblázat)

10. táblázat
A közép- és a kelet-európai repülőterek* forgalmának**
megoszlása fontosabb irányok szerint

	2004	2005	2006
EU25	72,1	74,7	76,0
Európa többi országa	10,7	10,7	10,5
EU-n kívül	27,9	25,3	24,0
Észak-Afrika	5,4	4,7	4,2
Egykori szovjet tagköztársaságok európai területei	4,8	4,5	3,9
Észak-Amerika	3,2	2,7	2,5
Közel- és Közép-Kelet	3,1	2,0	1,6
Kelet-Ázsia	0,2	0,3	0,4
Egykori szovjet tagköztársaságok ázsiai területei	0,2	0,2	0,2
Kína (Hongkong nélkül)	0,1	0,1	0,1

* Bulgária, Csehország, Észtország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovénia, Szlovákia; ** *Total passengers on board*

Forrás: Eurostat, 2008.

4) Pénzügyi központ és közvetítő szerep

Sokszor elhangzik manapság, hogy Magyarországnak pénzügyi központként kellene szolgálnia az Európába érkező kínai üzletemberek számára, mintegy kiindulási pontot alkotva a tágabb térségbeli tevékenységük számára. Nagyon sokféle pénzügyi központ létezik, ezek tipizálást a 11. táblázat mutatja be.

Ezen tipizálás alapján megállapíthatjuk, hogy Kína viszonylatában Magyarország számára elméleti lehetőségként a regionálisközpont-funkció kialakítása lenne kívánatos. Kérdés azonban, hogy milyen lehetőségek kínálkoznak ennek kialakítására adottságaink és a térségbeli országok növekvő versenye tükrében.

Történelmi tapasztalat, hogy a különböző szintű földrajzi térségek gazdasági és társadalmi fejlődésében nagy jelentősége van a pénzviszonyok fejlettségének, aminek kialakulásában sok más tényező között helye van a földrajzi adottságoknak is. A nemzetközi pénzügyi központok felemelkedése megkönnyítette a világpiac fejlődését, de ezzel párhuzamosan gyengítette a kis- és közepes méretű városok szerepét, mert a globális és lokális gazdasági, politikai és gazdaságpolitikai folyamatok között szoros kölcsönhatás van. Az egykor kisebb városokban megtelepedett cégek mára

nagy, multinacionális cégek leányvállalataivá váltak. Ennek eredményeképpen vállalati központjaik is átkerültek a nagy pénzügyi központokba. A nemzetközi pénzügyi központok funkciói mára jelentősen bővültek, s lényegében univerzális tevékenységet folytatnak, míg a regionális központokra inkább a funkcionális specializáció a jellemző. Napjainkban a pénzügyi kapcsolatok esetében a világ térképén alig található olyan pont, amely kivonhatná magát a pénzügyi központok hálózatának hatásai alól.

11. táblázat
A pénzügyi központok közötti hierarchia

	Jellemzők	Városok
A globális pénzügyek fontosabb terei	Diverzifikált szolgáltatások; a nagyobb pénzügyi szereplők jelen vannak; jelentős értéktőzsde és devizapiac; külföldi bankok; nagyon széles földrajzi területre kiterjedő tevékenység	London, New York, Tokió
Diverzifikált regionális központok	Jelentős határon átnyúló tevékenység; fontosabb pénzügyi és nem pénzügyi vállalatok jelenléte; kritikus piacméret; a szabályozó hatóságok központjai; széles körű kiegészítő szolgáltatások	London, Párizs, Frankfurt, Hongkong, Szingapúr
Specializált központok	„Piaci rés szakértelem”	Luxemburg, Dublin, Zürich
Nemzeti központok korlátozott nemzetközi üzleti kapcsolatokkal	A vezető pénzügyi cégek jelenléte; specializált és általános pénzügyi szolgáltatások; főleg hazai ügyfélkör; szabályozó funkciók	Róma, Hamburg, Barcelona
Regionális központok	Cégek regionális központjai; üzleti szolgáltatások; néhány pénzügyi cég központja; széles körű back-office funkciók	Berlin, Rotterdam, Torinó, Bilbaó, Leeds
Specializált nemzeti központok	Adatfeldolgozó központ vagy egy jelentősebb pénzügyi szereplő jelenléte	Norwich

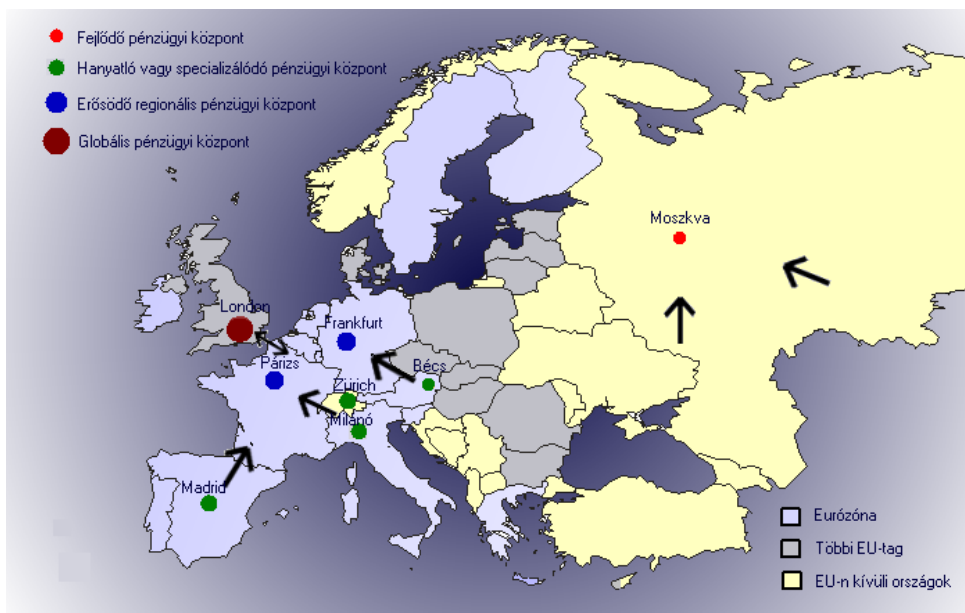
Forrás: Begg (1992).

A pénzügyi központok a fizetések központosításából fejlődnek ki. Amint valamelyik központ elkezd növekedni, a növekedés önmagában stabilizálja, és megerősíti pozícióját. A kiszorító hatás, a piaci szegmentálás, más pénzügyi központok stratégiája egy földrajzi régióban több pénzügyi központ létét is igazolhatja, de ezek száma ekkor is nagyon korlátozott marad. A különböző pénzügyi területek integrálódásának megindulásával a kisebb jelentőségű vagy növekedésre képtelen központok hanyatlani kezdenek, csak kevés marad fenn, s általában egy válik meghatározóvá.

A világra kiterjedő tevékenységgel rendelkező vállalatok az egyes értékláncblokkokat oda telepítik, ahol az a legjobban működtethető (pl. a K+F-tevékenység az USA-ban, a tömegtermelés Délkelet-Ázsiában stb.). Az ezredfordulóra ez a fajta stratégia már a globalizálódó pénzügyi vállalatok esetében is megfigyelhető, amelyek specializált tevékenységi egységeiket is ennek megfelelően telepítik (pl. a legkedvezőbb forrásbevonási lehetőségek szerint vagy a legfontosabb tőzsdék közelébe). Így a liberalizáció és a vállalati tevékenység lehetőségeinek kibővülése együttesen nagymértékben képesek átalakítani a pénzügyi központok tevékenységének keretfeltételeit.

Európában a pénzügyi központok közötti verseny a hetvenes-nyolcvanas években ahhoz vezetett, hogy a nemzeti központok tevékenysége egyre erőteljesebben koncentrálódott Párizsba, Frankfurtba és Londonba. (2. térkép) Az euró bevezetésével ez a tendencia felgyorsult, s a három fő európai pénzügyi központ tulajdonképpen három egymás tevékenységét és funkcióját kiegészítő város hálózatává vált, amely képes növelni az EU pénzügyi versenyképességét. Ugyanakkor a kisebb jelentőségű pénzügyi központok Európában vagy fokozatosan elsorvadnak, vagy specializálódás révén képesek fenntartani magukat, illetve egyes tevékenységekre vonatkozó hálózatosodás révén tudnak továbbra is fontos szerepet betölteni. Ez a regionális pénzügyi/szolgáltató központért folytatott verseny még nem teljesen dőlt el a közép-európai régióban.

2. térkép
A pénzügyi központok közötti átrendeződés Európában



Kelet-Európa helyzete a pénzügyi központi fejlődést tekintve sajátos volt. A KGST a közgazdasági logikának megfelelően a pénzügyek területén is próbált valamiféle egységesítést kialakítani. Az ilyen típusú, mesterséges módon létrehozott egység akkor járhat – esetleg – sikerrel, ha az a résztvevők közös gazdasági érdekein alapulva figyelembe veszi a globalizáció következtében kialakult feltételeket.

A keleti blokk felbomlásával akkor sok szempontból vákuum keletkezett a közép-európai régióban.

- * Egyrészt a térség legfejlettebb országai igen gyorsan kezdtek orientálódni az Európai Unió felé, miközben egymás közötti gazdasági és politikai kapcsolataik szintje minimálisra zuhant.
- * Ugyanakkor a volt Szovjetunió területe mély gazdasági válságba zuhant, ami együtt járt a térség nemzetközi gazdasági és politikai kapcsolatokban játszott szerepének visszaesésével.
- * Mindemellett a délkelet-európai régió piacgazdasági átalakulása rendkívül lassan zajlott, a volt Jugoszlávia területén pedig fegyveres konfliktus bontakozott ki.

A hasonló típusú, történelmi, szinte esetleges determinációk sok ország és térség esetében járultak hozzá speciális lehetőségek kihasználására. Ilyen lehetőség nyílt meg Ciprus számára Libanon pénzügyi központ szerepének elvesztésével, vagy a korábbi évszázadokban Svájc előtt sajátos geostratégiai elhelyezkedése folytán, illetve például Bécs válhatott fontos központtá a keleti blokkhoz való közelsége folytán a hidegháború időszakában. A rendszerváltás átmenetileg lehetőséget teremtett a térségbeli regionális és funkcionális pénzügyi központ kialakítására, és Budapest is ilyen szereplővé válhatott volna. A kilencvenes évek kevésbé liberalizált nemzetközi pénzügyi viszonyai között logikusan merült fel Budapest mint pénzügyi központ kialakításának terve, amely a térségben átmenetileg fennálló több együttes tényező kihasználása érdekében pénzügyi híd szerepet szánt Budapest számára.

Ezt az elképzelést az is megalapozta, hogy a nemzetközi pénzpiac érdeklődése 1996-tól kezdve Magyarország iránt erőteljesen nőtt. Ennek okai az alábbiak:

- (1) Ekkorra nyilvánvalóvá vált, hogy az ország – különösen térségbeli versenytársaival összehasonlítva – túljutott a piacgazdálkodásra való átmenet (első) válságán, és a fenntartható növekedés pályájára állt.
- (2) Döntő mértékben lezajlott a hazai bankprivatizáció, a hazai vezető bankok külföldi tulajdonba kerültek, s így azok nemzetközi pénzpiaci integrálódása megvalósult.
- (3) A forint konvertibilitása zavartalanul alakult, árfolyama stabil volt.

- (4) Megvalósult a nemzetközi pénzmozgások liberalizációja a magyar gazdaságban.
- (5) Már eredményesen működött a Budapesti Értéktőzsde és az Árutőzsde.
- (6) Nyilvánvalóvá vált, hogy Magyarország az Európai Unió tagja kíván lenni.
- (7) A NATO-tagság szavatolta az ország kedvező biztonságpolitikai helyzetét.

A magyar gazdaságba vetett bizalmat az egyre növekvő külföldi működő tőke is jól jelezte. Az országba szinte mindegyik meghatározó transznacionális vállalat betelepült, s ennek nyomán a gazdasági szerkezetben nagy változás, modernizáció ment végbe. Ezen tényezők alapján Magyarország ebben az időszakban jelentős pénzügyi (piaci) versenyelőnyben volt a környező országokkal szemben. Közép- és Kelet-Európának még nem alakult ki a saját regionális jellegű „pénzpiaca”. Ezt a funkciót hosszú évtizedeken át Bécs töltötte be, amely – a hidegháború éveiben – híd volt a KGST-országoknak a Nyugattal folytatott pénzügyi tranzakcióiban.

A gazdasági élet vezető körei és a kormány, látva az ország kedvező nemzetközi pénzügyi megítélését és földrajzi helyzetéből fakadó adottságait, célul tűzte ki, hogy Budapesten létrehozza a térség nemzetközi pénzügyi központját. E törekvést két fontos érdek vezérelte: először, hogy tovább javítsa az ország pozícióit a világ globalizált pénzpiacán, ami a külföldi forrásbevonást olcsóbbá teszi; másodsor, hogy kibővülő pénzügyi szolgáltatásaival (amire a hazai pénzügyi infrastruktúra már alkalmas) addicionális jövedelmet hozzon az országnak, s így növelje a GDP-t.

A Miniszterelnöki Hivatal 1996-ban szakértői bizottságot hívott létre a terv megvalósítására. A szakértői bizottságban részt vett a Lámfalussy Sándor és Járai Zsigmond vezette Stratégiai Tanács, az EuroClub tagjai,³ valamint az állami és a jegybanki pénzügyi irányítás képviselői. A bizottság javaslatára jött létre 1997. július 24-én, tízmillió forint alaptőkével a Budapest Üzleti és Pénzügyi Szolgáltató Központ Rt. (BÜPÜSZ). A részvénytársaság alapítói az International Finance Corporation (10%), az Aranypénz Lap- és Könyvkiadó Rt. (10%), a Magyar Fejlesztési Bank Rt. (40%), a Magyar Külkereskedelmi Bank Rt. (20%) és a Kereskedelmi és Hitelbank Rt. (20%) voltak. A BÜPÜSZ vállalati formában működött volna.

³ Az EuroClub az ország legfontosabb vállalatának és bankjainak 40 elsőszámú vezetőit mozgósította volna. „A klub célja a piaci és állami vezetők közötti párbeszéd, a közös regionális és integrációs stratégia kialakítása, hogy korszerű információs rendszer kialakításával és működtetésével segítse új piaci lehetőségek feltárását, a magyar cégek üzleti pozícióinak javítását, és megkönnyítse a külföldi cégek magyarországi képviselőinek letelepedését.”

A szakértői bizottság a létrehozandó BÜPÜSZ feladataként a következőket jelölte meg:

- * a pénzügyi rendszer integráló szerepét erősítő intézményi változások kidolgozása;
- * a pénzpiaci stratégiai-taktikai lehetőségek kihasználásának vizsgálata;
- * a globális pénzügyi piacok veszélyei miatt szükséges teendők felmérése;
- * a fejlett pénzügyi információs rendszerek meghonosítása és fenntartása, a szükséges korszerű banktechnikai infrastruktúra megteremtése;
- * új lehetőségek felkutatása és megvalósítása az ország pozíciójának javítására;
- * az ország által kínált lehetőségek eljuttatása a világgazdasági szereplőkhöz;
- * a kollektív bölcsesség által célszerűnek ítélt döntések meghozatalának elősegítése.

A BÜPÜSZ racionális céljai a nemzetközi szakkörökben jelentős érdeklődést váltottak ki, s ez sürgette volna a pénzügyi központ létrehozásának munkáit. A 1998. évi kormányváltást követően azonban e munkák leálltak, a terv lekerült a napirendről. Jelenleg folyik az Rt. végelszámolása. Valószínű, hogy e kezdeményezés gazdaságilag pozitív hatásokkal járt volna, s ha Budapest pénzügyi központtá válik, akkor a folyó fizetési és tőkemozgási mérlegeink egyenlegét jelentősen javítani lehetett volna.

Kérdés, hogy vajon Magyarország milyen feltételek mellett, milyen állami keretfeltételek révén válhatna ma egy olyan regionális pénzügyi szolgáltatóközponttá Közép-Európában, amely mintegy belépési pontot jelenthetne a kínai cégek, vállalkozások számára. Magyarország esetében valószínűleg a következő részelemek összehangolása révén lenne esetleg lehetőség a kínai cégek számára az átlagostól és a mindenhol elérhetőtl eltérő típusú pénzügyi tevékenységet nyújtani.

- (1) Az első eszközcsoport a valamilyen típusú kedvezőbb feltételek nyújtása, mivel azok a pénzügyi központban megtelepülő vállalatok számára alacsonyabb változó költségekben csapódnak le.
- (2) A második eszközcsoporthoz alapvetően a kritikus tömeg fenntartására kell irányulnia, különösen a kezdeti időszakban. Mivel az önbeteljesítő várakozások a rendszer jövőbeni fejlődéséről kulcsszerepet játszanak, a hitelesség kritikus kérdéssé válik. Ezért a pénzügyi központ fejlődése melletti elkötelezettséget bizonyító ösztönző rendszer kiépítésére is szükség van. Ez jelentős infrastrukturális beruházásokat, valamint a pénzügyi központ tulajdonosi szerkezetébe az ott jelenlévő cégek bevonását is jelenti, vagy éppen valamilyen biztosítékot jelent a fix beruházások védelmére.

(3) A harmadik eszközrendszer a kompatibilitási választásokat érinti: „a kompatibilitás megnöveli mindegyik hálózat méretét a két hálózat teljes tagságára”. Így a piacméret növekszik, ami lehetővé teszi a skálahatékonyság jobb kihasználást, a költségek csökkentését. Ebben az értelemben a nemzeti pénzügyi központok képesek profitálni más hasonló intézményekkel való hálózatépítésből, ami lehetővé teszi a szolgáltatások nagyobb volumenben való nyújtását, mintegy kaput képezve a belső pénzügyi rendszer felé, ugyanakkor több szolgáltatást tudnak nyújtani a hazai fogyasztóknak is, lehetővé téve hozzáférésüket a globális pénzügyi piachoz. Több kutatás is azt állítja,⁴ hogy a pénzügyi központok közötti kölcsönös összekapcsolódás egyre mélyebb, ami azzal is mérhető, hogy az egyik meghatározott városban központtal rendelkező bankok milyen mértékben tartanak fenn leánybankokat a többi pénzügyi központnak helyet adó városban. Vagyis a magyarországi belépési pont kialakítása mellett intenzíven kell keresni a kapcsolatokat a hasonló típusú térségbeli kezdeményezésekkel.

Romániában jelentős erőfeszítések történnék a kínai közösség mind nagyobb számban való bevonása és a számukra minél kedvezőbb üzleti lehetőségek kialakítása érdekében. Ennek egyik legújabb megnyilvánulási eleme az ún. Chinatown-projekt Bukarestben. E projekt egyszerre egyesít magában egy nagyméretű kereskedelmi zónát, állandó kiállítási lehetőségeket, valamint szállodát és az elsősorban Romániában élő kínaiak számára lakóépületeket. Az utóbbi 2-3 évben ugyanis a korábbi időszakhoz képest egyre több üzletember érkezett Romániába az ország európai uniós tagságához is kapcsolódó pótlólagos üzleti lehetőségek még teljesebb kiaknázása érdekében. A Chinatownban kapnának helyet a különböző kereskedelmi kamarák képviselői, valamint a térség iránt érdeklődő kereskedelmi missziók is. Ez tehát egy helyen teremtené könnyű elérhetőséget lehetővé tevő kapcsolatépítési teret a román, kínai illetve az Európai Unió más országaiban lévő érdeklődő vállalatok számára.

Mindezen feltételek figyelembe vétele mellett felvetődik a kérdés, hogy van e még napjainkban aktualitása a korábbi Budapest Pénzügyi Központ terv feltámasztásának és megvalósításának a kínai üzletemberek viszonylatában? Erre ma a térség országainak megváltozott gazdasági helyzete és az Európai Unióhoz fűződő kapcsolatok elmélyülése (EU-tagság, tagjelöltstátusz) s a nemzetközi pénzügyi liberalizáció további elmélyülése következtében sokkal kisebb lehetőség van, s Budapest speciális „pénzügyi híd” szerepére általában már nincs szükség. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a gazdaságpolitikának nem érdemes törekednie például a távol-

⁴ Gehrig (1998); Choi *et al.* (1986).

keleti országokkal olyan pénzügyi kapcsolatok kialakítására, amelyek révén Budapest számukra képezhet pénzügyi hidat, piacralépési pontot az unió felé, elsősorban a délkelet-európai és közép-európai térség felé.

Hasonló lehetőségeket kínálhat, hogy Magyarország kedvező földrajzi fekvése következtében jelentős komparatív előnyökkel rendelkezik a gazdasági logisztikában. Az európai, de más földrészek anyag- s szolgáltatásáramlása érinti országunkat, ami lehetőséget kínál logisztikai tevékenységek folytatására, aminek több pénzügyi vonzata van, mivel jelentős devizaforgalmat indukál. Az ország fejlesztési elgondolásaiban a logisztikai tevékenységben rejlő lehetőségek sokoldalú kibontakozása áll. Ezek erősíthetik Budapest regionális pénzügyi pozícióit, s befolyásolják a hazai bankrendszer működését is.

5) Összegző gondolatok

Az elmúlt évtizedben Kína egyre innovatívabb iparpolitikája és kereskedelmi súlyának dinamikus növekedése komoly kihívást jelenthet nemcsak a fejlett Európa számára, de az európai piacokért versengő újonnan csatlakozott közép- és kelet-európai országoknak is. Ez a megváltozott versenyfeltételek mellett mind a balti országoknak, mind Közép-Európának, mind pedig a balkáni térségnek – melyek külkereskedelmi dinamikája az európai piacokhoz kötődik – a jövőben komoly versenyt támaszt. Másfelől a kínai gazdaságban végbement innovációnak köszönhetően az utóbbi időben a Kínából származó import termékszerkezete gyökeres átalakuláson ment keresztül. A kilencvenes évek közepén az addig túlnyomórészt jellemző munkaerő-intenzív és alacsony technológiai szintű termékeket – a bőr- és textilipari cikkek – felváltotta a feldolgozott gépipari és elektronikai árucikkek növekvő importja. Magyarország a közép- és kelet-európai térségben igen intenzív politikai és gazdasági kapcsolatokat ápol Kínával. Kína mind a kivitel, mind pedig a behozatal tekintetében, mind abszolút, mind relatív értelemben egyre jelentősebb partnerünkké vált. A térség országaihoz hasonlóan azonban Magyarországnak az évek óta Kínával szemben fennálló külkereskedelmi deficitjének túlnyomó része az elektronikai alkatrészek behozatalából származik, ami az exportnövekedést adó elektronikai berendezések kivitelét szolgálja. Így a jövőben nem a Kínával szemben fennálló deficit lefaragása a cél, hanem a kivitel bővítése.

Magyarország számára a térség országaival történő együttműködés területén a tengeri szállítás és a hozzá kapcsolódó logisztikai szolgáltatások adta lehetőségek, illetve kooperáció jelenti az egyik legfontosabb kihívást.

Magyarország csupán folyami, illetve ún. kombinált átrakodó kapacitásokkal rendelkezik. Így egyfelől azokat a meglévő és leendő kapacitásokat célszerű kihasználni, melyek az országba érkező áruk elosztását és továbbítását valósítják meg, lévén a behajózott és szárazföldön továbbításra kerülő áruk a kikötőkben már végső úti céljuk felé indulnak. Magyarország így a továbbítás területén vehet részt az áruszállítási együttműködésben. Másfelől célszerű azt a lehetőséget is megfontolni, hogy Magyarország, illetve a magyar vállalatok milyen módon vehetnek részt akár építőipari vállalkozások, akár befektetők révén a meglévő tengeri kikötői kapacitások és szolgáltatások bővítésében.

Hasonló lehetőséget kínálhat, hogy Magyarország kedvező földrajzi fekvése következtében jelentős komparatív előnyökkel rendelkezik a gazdasági logisztikában. Az európai, de más földrészek anyag- s szolgáltatásáramlása érinti országunkat, ami lehetőséget kínál logisztikai tevékenységek folytatására, aminek több pénzügyi vonzata van, és jelentős devizaforgalmat indukál. Az ország fejlesztési elgondolásaiban a logisztikai tevékenységben rejlő lehetőségek sokoldalú kibontakozása áll. Ezek erősíthetik Budapest regionális pénzügyi pozícióit, s befolyásolják a hazai bankrendszer működését is.

A kifelé irányuló kínai turizmus, előrejelzések szerint, középtávon évi 10-12 százalékos növekedést is képes felmutatni. Ez a hatalmas méretű kereslet 2020-ra évi százmillió kínai turistát jelenthet, amivel Kína, Németország, Japán és az Egyesült Államok után, a negyedik legnagyobb keresletet jelentheti. Ennek kihasználása csupán a térség országainak hatékony összefogásával valósulhat meg, mely részben a közös kommunikáció keretében már megkezdődött. Magyarországnak mint a térség kiemelt turisztikai célországának ebben központi szerepet célszerű betöltenie.

Ma a térség országainak megváltozott gazdasági helyzete és az Európai Unióhoz fűződő kapcsolatok elmélyülése (EU-tagság, tagjelöltstátusz) s a nemzetközi pénzügyi liberalizáció további elmélyülése következtében sokkal kisebb lehetőség van Budapest speciális „pénzügyi híd” szerepének kialakítására. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a gazdaságpolitikának nem érdemes törekednie a távol-keleti országokkal olyan pénzügyi kapcsolatok kialakítására, amelyek révén Budapest számukra képezhet pénzügyi hidat, piacralépési pontot az Európai Unió felé, elsősorban a délkelet-európai és közép-európai térség felé. Ez azonban az állami szabályozás és ösztönzés, illetve a magánszféra hathatós közreműködése révén valósítható azonban csak meg.

* * * * *

Referenciák

- Begg, I. (1992): 'The Spatial Impact of Completion of the EC Internal Market for Financial Services', *Journal of Regional Studies*, 26(4), pp. 333–347.
- 'China Relations and the New Significance of Central and Eastern European Countries'. *International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs*, Vol. XVI, No. 3/2007, pp. 3–17.
- China National Tourism Administration (2008): *Market Analysis*.
- China Outbound Tourism Research Institute (2008): *New Faces of Outbound Chinese Tourists*.
- European Commission (2007): *The European Tourism Industry in the Enlarged Community*.
- Eurostat (2008): *Comext*-adatbázis.
- Choi, S. – Park, D. – Tschoegel, A. (1996): 'Banks and the World's Major Financial Centers, 1990'. *Weltwirtschaftliches Archiv*, Bd. 132. p.
- Gehrig, T. (1998): *Cities and the Geography of Financial Centres*. CEPR WP 1894.
- Kindleberger, C. P. (1974): *The Formation of Financial Centers: A Study in Comparative Economic History*. Princeton Studies in International Finance, No. 36., Princeton University.
- Körtélyesiné Molnár Tünde (2004): *A kombinált áru fuvarozás helyzete és szerepének növelése Magyarországon az EU-csatlakozás idején*. EU Working Papers 4/2004 pp. 36–55.
- World Tourism Organization (2003): *China's Outbound Tourism*.