

EURÁZSIA

SZEMLE

III. évf. 2023/2. szám



EURASIA
CENTER

EURÁZSIA SZEMLE

III. évf. 2023/2. szám

Főszerkesztő:

Prof. Dr. Szilágyi István

Főszerkesztő-helyettesek:

Dr. Moldicz Csaba

Dr. habil. Salát Gergely

Felelős szerkesztő:

Dr. Horváth Levente

A szerkesztőbizottság tagjai:

Dr. Bernek Ágnes	Prof. Dr. N. Rózsa Erzsébet
Dr. habil. Csicsmann László	Dr. Obrusánszky Borbála
Dr. Csizmadia Norbert	Prof. Dr. Popp József
Dr. habil. Csoma Mózes	Dr. P. Szabó Sándor
Prof. Dr. Dövényi Zoltán	Prof. Dr. Rostoványi Zsolt
Dr. Háda Béla	Dr. Sipos Sándor
Prof. Dr. Hamar Imre	Dr. Szatmári Péter
Prof. Dr. Hidasi Judit	Dr. Szerdahelyi István
Dr. Horváth Levente	Prof. Dr. Tarrósy István
Dr. habil. Ittész Máté	Prof. Dr. Tózsza István
Dr. Klemensits Péter	Prof. Dr. Vasa László
Dr. Lehmann Kristóf	Dr. habil. Wilhelm Zoltán
	Zoltai Alexandra



EURÁZSIA KÖZPONT
NEUMANN JÁNOS EGYETEM

Budapest, 2023. szeptember



EURÁZSIA SZEMLE

© Eurázsia Központ, Neumann János Egyetem

Főszerkesztő:

Prof. Dr. Szilágyi István

Főszerkesztő-helyettesek:

Dr. Moldicz Csaba

Dr. habil. Salát Gergely

Felelős szerkesztő

Dr. Horváth Levente

Rovatvezetők:

Dr. Bernek Ágnes – Európa rovat vezetője

Dr. Horváth Levente – Kína és Kelet-Ázsia rovat vezetője

Dr. Klemensits Péter – Délkelet-Ázsia rovat vezetője

Prof. Dr. Rostoványi Zsolt – Közel-Kelet és az Iszlám világ rovat vezetője

Dr. Szatmári Péter – Oroszország és posztszovjet térség rovat vezetője

Prof. Dr. Vasa László – Közép-Ázsia rovat vezetője

Dr. habil. Wilhelm Zoltán és Dr. Háda Béla – India és Dél-Ázsia rovat vezetője

Zoltai Alexandra – Könyvismertető rovat vezetője

Olvasószerkesztő:

Bíró Csilla

Borítóterv és térkép-illusztrációk:

Érsek-Csanádi Alexandra

Felelős kiadó: Neumann Lapkiadó és Kommunikációs Kft., 2023

1117 Budapest, Infopark sétány 1. I épület.

Dr. Horváth Levente, ügyvezető igazgató



Jelen kiadványban megjelenő tanulmányok és azok következtetései kizárólag a szerzők magánvéleményét tükrözik és nem tekinthetők az Eurázsia Szemle Szerkesztőbizottsága álláspontjának.

Grafika: Copy&Consulting Kft.

Gál Zsolt ügyvezető

ISSN 2786-409X

TARTALOM

Bevezetés

Előszó..... 4

Tanulmányok

BÁGER GUSZTÁV

Az állami és magánvállalkozások irányításának hatása a versenyképesség és a hatékonyság alakulására néhány eurázsiai országban 6

KÁRPÁTI JÓZSEF

A kínai személyautó-gyártók megjelenése a külföldi piacokon..... 30

HORVÁTH MARCELL – BOROS ESZTER – SZTANÓ GÁBOR

Digitális pénzforgalom és a renminbi (RMB) szerepe..... 56

HINEK MÁTYÁS

Ázsia jelentősége a világ és Európa turizmusában 76

GÁL ZOLTÁN – FAZEKAS GÁBOR

A kínai, japán és dél-koreai külföldi közvetlentőke-befektetések innovációs motivációi a visegrádi országokban..... 98

NÉMETH VIKTÓRIA

Kína és Oroszország gazdasági együttműködésének közelmúltbeli fejleményei kitekintéssel az Arktisz térségére..... 120

SZEGEDINÉ LENGYEL PIROSKA

A nyereségadók megjelenítése a magyar vállalkozások IFRS-alapú beszámolóiban 2005-től kezdődően..... 140

Könyvismertető

SZAKÁLI MÁTÉ

Philip C. Zerrillo – Havovi Joshi – Pannapachr Itthiopassagul: Startupok Thaiföldön 160

SEREMET SÁNDOR

Dmitry Kaminskiy – Margaretta Colangelo: A Hosszúélet-Ipar 1.0..... 166

BEVEZETÉS

Előszó

Az Eurázsia Szemle legújabb számában az új és formálódó eurázsiai világrend kulcsfontosságú szempontjait, különösen ennek pénzügyi-gazdasági vonatkozásait prezentáljuk a kedves olvasók felé több különböző és izgalmas kontextusban. Az Eurázsia-konceptió napjainkban egyre inkább valóssá válik, ami miatt nem véletlen, hogy a geopolitikai és gazdasági viták középpontjába kerül. Éppen ezért kiadványunk egyik elsődleges célja, hogy bemutassa az eurázsiai térség dinamikáját, valamint azokat a kulcsfontosságú területeket és vívmányokat, amelyek a térség felemelkedéséért is felelősek. Az eurázsiai világrend kialakulásának fő jellemzője, hogy a fókusz lassan, de biztosan nyugatról kelet felé tolódik, a folyamat pedig a gazdaság területén egyre markánsabban jelentkezik. A tradicionális hatalmi központok, mint például az Egyesült Államok és az Európai Unió, továbbra is meghatározóak a világpolitikában és a gazdaságban, de egyértelmű, hogy mára egyes ázsiai országok a korábbiaknál sokkal nagyobb befolyásra tettek szert. Kétségtelen, hogy a térség, amely többek között olyan nagyhatalmakat fed le, mint Oroszország, Kína vagy éppen India, jelentős mértékben hozzájárul a globális gazdasági és politikai egyensúly alakulásához.

Miért fontos az Eurázsia-konceptió? Nem utolsósorban azért, mert összekapcsolja a különböző kultúrákat, gazdasági rendszereket és hatalmi centrumokat. Az Oroszország vezette Eurázsiai Gazdasági Unió és a Kína által támogatott „Egy övezet, egy út” kezdeményezés (Belt and Road Initiative, BRI) olyan vállalkozások, amelyek összekötik a térség országait, növelik a kereskedelem forgalmát és a gazdasági együttműködést. Az eurázsiai országok gazdasági potenciálja hatalmas, és az itt zajló események komoly hatással vannak a világ gazdaságára. A kedves olvasóban joggal merülhet fel a kérdés: miért fontos összekapcsolni a pénzügy és gazdaság témáját az eurázsiai világrenddel? Legfőképpen azért, mert az eurázsiai gazdaságok egyre inkább összekapcsolódnak, és a térség gazdasági dinamikája meghatározza a világ többi részének sorsát is. Az energiatermelés és -ellátás terén a szuperkontinens államai kulcsfontosságú szerepet játszanak a globális piacokon, miközben Kína pedig az egyik legnagyobb gazdasági szereplővé vált a világon, és aktívan fejleszti kereskedelmi kapcsolatait nemcsak az ázsiai országokkal, hanem a világ többi részével is.

A pénzügy és gazdaság kulcsfontosságú szerepet játszik az államok közötti kapcsolatokban és a konfliktusok megoldásában. A gazdasági együttműködés és a kereskedelem segíthet csökkenteni a feszültségeket, és elősegítheti a béke és stabilitás fenntartását. Ugyanakkor ne felejtjük el, hogy a gazdasági verseny és az erőforrásokhoz való hozzáférés is konfliktusok forrásává válhat. Éppen ezért van rendkívüli jelentősége a konnektivitásnak és az országok közötti kooperációnak, amivel számos érdekellentét kiküszöbölhető, és ami az új világrend egyik alappillére is egyben.

Az Eurázsia Szemle legújabb számának szerzői Eurázsia pénzügyi és gazdasági vonatkozásainak ismert szakértői, akik olyan témákkal ismertetik meg az olvasót, amelyekről Magyarországon nagyon ritkán hallunk. Báger Gusztáv az állami és magánvállalkozások irányításának hatását vizsgálja bizonyos eurázsiai országokban a versenyképesség és a hatékonyság alakulására nézve. Tanulmányában részletesen kifejti, hogy az eurázsiai országokban megvalósuló reformok hogyan hatnak az állami és a magánvállalkozások irányítására, a vállalati szféra működésére, és hogyan befolyásolják a gazdasági versenyképességet és hatékonyságot. Kárpáti József írásában a külföldi piacokon megjelenő kínai autógyártók szerepét vizsgálja, és a piaci adatok elemzésével ad helyzetképet a kínai gyártók és autómárkáik jelenlegi pozíciójáról. Horváth Marcell, Boros Eszter és Sztanó Gábor tanulmánya a digitális pénzforgalom és a renminbi szerepére fókuszálva úgy látja, hogy a kínai pénzügyi központok fejlődése, a digitális RMB és a szárazföldi pénzügyi piac nyitásának irányába mutató lépések hozzájárulnak ahhoz, hogy az RMB használata tovább bővüljön főképp az ázsiai–csendes-óceáni térségben. Hinek Mátyás tanulmánya, amely Ázsia jelentőségére koncentrálna a világ turizmusa szempontjából, azt vizsgálja, hogy mi az egyes ázsiai országok, országcsoportok potenciálja a nemzetközi kiutazó turizmusban, illetve bemutatja a főbb küldő országok kiutazó turizmusának a fontosabb jellemzőit. Gál Zoltán és Fazekas Gábor a kínai, japán és dél-koreai külföldi közvetlentőke-befektetések innovációs motivációit vizsgálják a visegrádi országokban. Tanulmányukban az ázsiai (kínai, japán és dél-koreai) közvetlentőke-befektetők stratégiai céljait tárják fel az említett régióban. Németh Viktória az Arktisz térségében tapasztalható kínai–orosz gazdasági együttműködést elemzi, és tanulmányában többek között arról értekezik, hogy a régióban lejátszódó folyamatok a világ egyik legnagyobb energiahordozó exportőre, Oroszország és az egyik legjelentősebb importőre, Kína közötti kapcsolatok révén a világpiaci mozgások szempontjából is meghatározók. Szegediné Lengyel Piroska a nyereségadónak az IFRS-alapon készült számviteli beszámolókból való megjelenéséről értekezik, amivel egy ritkán kutatott témára reflektál.

A hét tanulmányon túl két könyvajánló is helyet kapott az Eurázsia Szemle folyóirat legújabb számában. Szakáli Máté a Philip C. Zerrillo, Havovi Joshi és Pannapachr Itthiopassagul által írt „Startupok Thaiföldön” című művet mutatja be, míg Seremet Sándor a Dmitry Kaminskiy és Margaretta Colangelo által jegyzett „A Hosszúélet-Ipar 1.0” című könyvébe nyújt mélyebb betekintést.

Az Eurázsia Szemle legújabb száma arra törekszik, hogy áttekintést adjon az Eurázsia-konceptió jelentőségéről és a szuperkontinens pénzügyi-gazdasági vonatkozásairól. Bízunk benne, hogy a kiadványban olvasható elemzések segítenek mélyebb betekintést nyerni ebbe a fontos térségbe, és hozzájárulnak a párbeszéd kialakulásához az eurázsiai világrend aktuális kihívásaival kapcsolatban. Köszönjük, hogy velünk tartanak ebben az izgalmas utazásban.

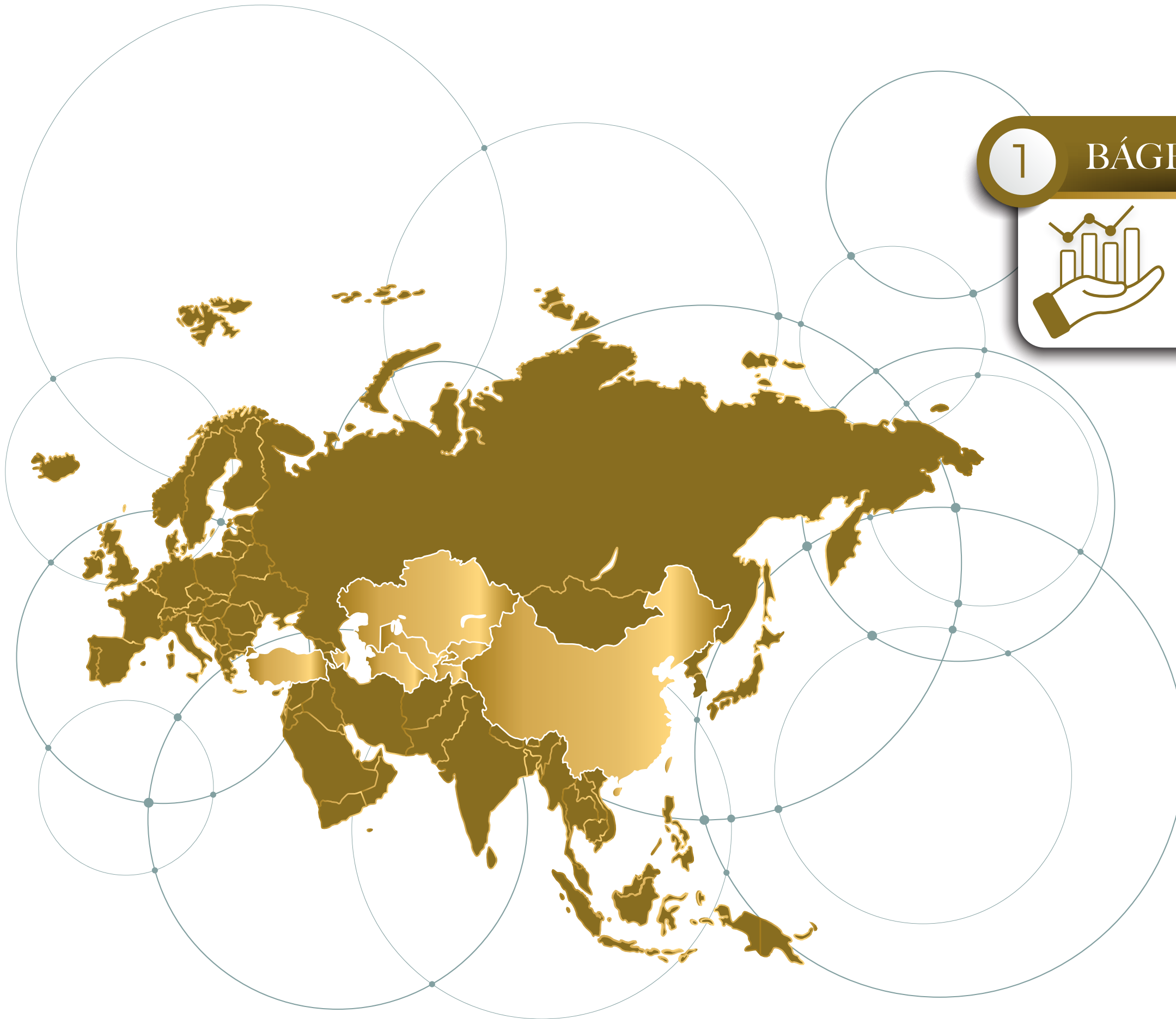
A szerkesztők

1

BÁGER GUSZTÁV



Az állami és magánvállalkozások irányításának hatása a versenyképesség és a hatékonyság alakulására néhány eurázsiai országban



AZ ÁLLAMI ÉS MAGÁN- VÁLLALKOZÁSOK IRÁNYÍTÁSÁNAK HATÁSA A VERSENYKÉPESSÉG ÉS A HATÉKONYSÁG ALAKULÁSÁRA NÉHÁNY EURÁZSIAI ORSZÁGBAN

BÁGER GUSZTÁV¹

Absztrakt

A tanulmány azt vizsgálja, hogy az eurázsiai országokban megvalósuló reformok hogyan hatnak az állami és a magánvállalkozások irányítására, a vállalati szféra működésére, és hogyan befolyásolják a gazdasági versenyképességet és hatékonyságot. Az ezen a területen végzett, az eurázsiai országokra fókuszáló kutatást jelentős mértékben korlátozzák az adatok hiányosságai és az összehasonlíthatóság nehézségei. A szerző célja, hogy ilyen körülmények között is – kiemelten Kína esetében – feltárja az irányítás különböző módjainak és főbb eszközeinek hatását a gazdasági fejlődésre, az országok gazdaságának működésére és a kormányzati szervei számára felhasználható további kutatási kiindulópontokat nyújtson az irányítási stratégiák kidolgozásához. A kutatás hozzáadott értéke az a megállapítás, hogy az egyensúlyi növekedés olyan elérése a legjobb megoldás, amely az innováción alapuló gazdasági versenyképességet és hatékonyságot ösztönzi, továbbá megvalósul a régió országainak együttműködése és a legjobb tapasztalatok átvétele hosszú távon.

Kulcsszavak: eurázsiai gazdasági reformok, vállalatirányítás, hatékonyság, versenyképesség, gazdasági integráció

¹ Prof. Dr. Báger Gusztáv, PhD, kutató, Úrgazdasági és Nemzetgazdasági Versenyképességi Kutatócsoport, Nemzeti Közszolgálati Egyetem; elnöki főtanácsadó, Magyar Nemzeti Bank.

Abstract

This paper examines the effects of reforms implemented in the Eurasian countries on the management of public and private enterprises, the functioning of the corporate sector, and their impact on economic competitiveness and efficiency. Research in this area, particularly in Eurasian countries, is limited due to data gaps and comparability issues. The purpose of this study is to investigate the impact of various management methods and tools on economic development and the functioning of the economies of these countries. The author's aim is to provide government agencies with additional research to aid in the development of management strategies, particularly in the case of China. The added value of the research lies in its finding that achieving balanced growth is the optimal solution, which promotes innovation-based economic competitiveness and efficiency while fostering long-term cooperation and adoption of best practices among the countries in the region.

Keywords: Eurasian economic reforms, corporate governance, efficiency, competitiveness, economic integration

1. A vállalkozások irányításának reformfolyamatai

Az eurázsiai országok többségében sokoldalú reformfolyamatok keretében valósult meg az állami tulajdonon alapuló centralizált gazdaságirányítási rendszer fokozatos átalakítása a piacorientáltabb gazdaság felé. Ennek részeként a mikroszintű reformok célja az állami vállalatok modern gazdasági társaságokká történő átalakítása volt. E modernizációs cél követése azokra az országokra is jellemző, amelyek korábban nem a szocialista tervgazdálkodás szerint működtek.

A tanulmányban az országok nagy száma és a rendelkezésre álló információk korlátozottsága miatt az elemzés csak néhány eurázsiai országra vonatkozóan tudja bemutatni az állami és magánvállalkozások irányításának főbb jellemzőit és azok hatásait a versenyképesség és a hatékonyság alakulására az elmúlt évtizedekben.

1.1. A kínai reformfolyamat

Súlya és szerepe miatt indokolt kiemelt figyelmet fordítani a kínai állami vállalatok reformjának értékes tapasztalataira. Ezeket elsősorban Xiao Geng, Xiuke Yang, Anna Janus 2009-es és Ligang Song 2018-as elemzéseiből kiindulva foglaljuk össze.

A reformok három fő szakasza különböztethető meg. Az 1978-tól 1984-ig tartó első szakasz célként a vezetői autonómia növelésére összpontosított, a kínai állami vállalatokat a profit és növekedés elérésére ösztönözte. A legfontosabb újítások ebben az időszakban a vezetői autonómia átruházása a kormányzati bürokráciáról a vállalatvezetőkre, valamint a kettős árrendszer: a kvótán belüli termelés tervezett árának és a kvóta feletti kibocsátásra az új piaci árnak a bevezetése volt.

Az 1985-től 1993-ig tartó második szakaszban a reform a „szerződéses felelősségi” rendszer bevezetésével a vállalati tulajdonjog és a menedzsment szétválasztására összpontosított. A vezetők szerződést kötöttek az illetékes kormányhivatalokkal, és az állami tulajdonú részvénytársaság jogi képviselőivé váltak, így ők lettek felelősek a társaság nyereségéért és veszteségéért. A reform célja ebben az időszakban az volt, hogy az állami vállalatokat valóban független, saját nyereségükért és veszteségükért felelős gazdasági egységekké alakítsák, amelyek közös jogokat és kötelezettségeket viselnek. Az eredmény az volt, hogy a vezetői csapatok inkább rövid távú érdekeket követtek, nem pedig a hosszú távú nyereséges növekedést célozták, mert csak állami tulajdonú vállalatok működtetésére voltak jogosultak, egyértelmű tulajdonjoggal nem rendelkeztek. A vezetők így könnyen megoszthatták a profitot a kormánnyal és a munkavállalókkal, de gyakorlatilag nem voltak képesek átvállalni a vezetői döntéseikből eredő veszteségeket és kötelezettségeket, mivel nem rendelkeznek jelentős tőkével és vagyonnal.

Az 1993-tól kezdődő és napjainkig tartó harmadik szakaszban célként az állami vállalatok modern társaságokká alakítása került előtérbe. A reform fő elemei ebben az időszakban a következők voltak: „megragadni a nagyot és elengedni a kicsiket”, az állam és a munka közötti kapcsolat megszakítása, valamint az állam részvényesekkel szembeni pozíciójának megváltoztatása a vegyes (állami és nem állami) tulajdon tekintetében. Ebben az időszakban a privatizáció nagy léptékben zajlott, különösen a kis állami vállalatok körében. A legnagyobb állami vállalatok némelyikét még az újonnan alapított kínai tőzsdéken és a hongkongi tőzsdén is jegyzik, általában úgy, hogy a tőzsdén jegyzett társaságok részvényeinek körülbelül kétharmada még mindig az állam birtokában van. A többségi állami tulajdon nem szükséges az állam érdekeinek képviseletéhez, és nem előnyös a tőzsdei társaság versenyképességének a javításában. Az állam érdeke továbbra is fenntartható egyetlen aranyrészvénnyel, amely vétőjogot ad az államnak a testület azon döntéseivel szemben, amelyek potenciálisan károsak a nemzetérdekre vagy a nemzetbiztonságra.

A piacorientált reformok eredményeként jelentősen átalakult a kínai állami tulajdonú szektor. 1999-ben az állami holdingok száma 61 301 egységről 2017-ben 18 806 egységre csökkent. Az állami tulajdonú vállalatok esetében pedig nagyobb volt a csökkenés, 50 651 egységről 2372 egységre. Ezzel szemben a magánvállalkozások száma ebben a vizsgált időszakban 14 601 egységről 222 473 egységre nőtt (lásd Melléklet 1. táblázat).

Az ipari foglalkoztatottak száma pedig 1998-ban 37,5 millió főről 2017-re 14,9 millió főre csökkent az állami holdingokban, miközben a magánvállalkozásokban az 1998. évi 1,6 millió főről 2017-re 32,7 millió főre nőtt (lásd Melléklet 2. táblázat).

Az állami tulajdonú vállalatokkal kapcsolatban szükséges megemlíteni, hogy e szektor szerepe a nagyarányú csökkenés ellenére is jelentős a kínai gazdaságban. A kínai gazdaság jellemzőjeként megállapítható az is, hogy az OECD Állami Vállalatok Vállalatirányítási Alapelveiben foglalt struktúrák némelyike (például a központosított tulajdonosi funkció előnyben részesítése egy független ügynökségen keresztül a decentralizált vagy kettős struktúrával szemben) még nem lett kellőképpen „tesztelve” a gyakorlatban, ezért fontos tapasztalat, hogy a kínai önkormányzatok sajátosságai

eltérnek a központilag irányított formális intézményektől. Ezek meghatározó jellemzői a kínai kormányzati verseny intézményi keretének, amelyben a központi kormányzat csak egy fontos szereplő (Vagliasindi, 2008).

1.2. A kazahsztáni reformfolyamat

Kazahsztánban a függetlenség kikiáltása után számos gazdasági reformot hajtottak végre. Az első szakasz az 1990-es évek elején kezdődött, és az állami vállalatok privatizációjára összpontosított, ezzel pedig a gazdaság átalakulását indította el. A 2000-es évek elején kezdődött második szakasz az adórendszer reformjára és a szabad piacgazdaság kialakítására koncentrált. A legfontosabb újítások az adórendszer egyszerűsítésére, az üzleti szabályozás javítására, valamint a külföldi befektetések ösztönzésére irányultak. A jelenlegi harmadik időszakban a kormányzat számos intézkedést hozott a digitális infrastruktúra fejlesztése érdekében, és támogatja a fiatal vállalkozókat az innovatív ötletek megvalósításában (Cornell et al., 2021).

A piaci reformok eredményeként az állami tulajdonú vállalkozások száma csökkent, sok vállalkozás került magánkézbe, lehetőség nyílt a kazah vállalkozások számára, hogy új piacokat fedezzenek fel, és versenyezzenek a külföldi vállalkozásokkal. A privatizációt követően is számos állami tulajdonú vállalkozás került magánkézbe, és ezáltal növelhették piaci részesedésüket (OECD, 2017).

A piaci reformok nagyobb szabadságot teremtettek a kazah vállalkozások számára az üzleti döntések meghozatalában, illetve az állami szabályozás is enyhült. Lehetővé vált, hogy rugalmasabban alkalmazkodjanak az üzleti környezet változásaihoz, és hatékonyabban működjenek (Naqvi, 2020).

A piaci reformok ellenére az OECD Termékpiazi Szabályozás Állami Ellenőrzési Indexének² nagysága 2013-ban 3,7 volt Kazahsztánban, ami kismértékben magasabb a többi gazdasági erőforrás-intenzív eurázsiai országban, mint Kínában 3,5, Oroszországban és Törökországban pedig 3,4 volt (World Bank, 2018). Megjegyezzük, hogy a szóbanforgó OECD-index nagysága még Kazahsztánnál is nagyobb India és Indonézia esetében.

1.3. Az üzbegisztáni reformfolyamat

Üzbegisztánban a gazdasági és politikai reformfolyamat 1978 és 1984 közötti első szakaszában mind a magán-, mind az állami szektorban nagymértékű átalakítások történtek. Az állami szektorban az új gazdaságpolitikák célja az volt, hogy növeljék a termelékenységet. A kormányzat nagyobb önállósággal ruházta fel a vállalatokat, így csökkentette a bürokráciát, illetve ösztönözte a hatékonyságot. A magánszektorban az állam megkönnyítette a vállalkozások alapítását és működtetését, s így hozzájárult a vállalkozói szellem fejlődéséhez, továbbá lehetővé tette a vállalkozások számára, hogy versenyképesek legyenek a nemzetközi piacon (World Bank, 2021). Az 1990-es években kezdődő második szakasz-

² A Termékpiazi Szabályozás Állami Ellenőrzési Index a termékek szabályozásának mértékét és kialakítását méri fel a piacokon. Összefoglalja az állam jelenlétének különböző dimenzióit a megfigyelt szektorokban aszerint, hogy az ágazatban tevékenykedik-e állami tulajdonú társaság, valamint milyen arányban vannak a legfontosabb vállalatok az egyes állami tulajdonú szektorokban.

ban a privatizációs program a bankszektor, a távközlési szektor és az energiaszektor átalakítására irányult (Abdullaev, 2020). Jelentős lépés volt, hogy 1992-ben elfogadták az új alkotmányt, és létrejött az elnöki kormányzati rendszer. Többfordulós parlamenti és helyhatósági választásokra került sor (UN, 2023). A 2000-es évek elején a harmadik szakasz reformjai az ország jogi, gazdasági és szociális rendszerének a kiépítésére fókuszáltak. 2003-ban Üzbegisztánban valutareform valósult meg (Rferl, 2003). A 2008. évi földreform lehetővé tette a mezőgazdasági földek magántulajdonba kerülését. Ez jelentős változás volt a korábbi rendszerhez képest, amelyben az összes mezőgazdasági terület állami kézben volt (Hayward, 2021). 2019-ben Üzbegisztánban olyan közigazgatási reform valósult meg, amelynek része volt a teljesítményalapú irányítási rendszerek bevezetése és a Közszolgálati Akadémia létrehozása (Mannopov & Shamsiev, 2019). Az ugyanebben az évben végrehajtott adóreform – amelynek egyik része a társasági adókulcs csökkentése, a másik a kisvállalkozások egyszerűsített adórendszerének a bevezetése volt – egyszerűsítette a működő adórendszert, és csökkentette a vállalkozások adóterheit (Buvsara & Shokhida, 2019).

1.4. A türkménisztáni reformfolyamat

Türkménisztán az 1991. évi függetlenné válása óta jelentős politikai és gazdasági változásokon ment keresztül. A reformfolyamat 1991 és 2000 között a piacgazdaság felé mozdult el, és megkezdődött a földgáz exportja, amely jelentős bevételi forrást biztosított (Amanov, 2022). 1992-ben elfogadták az új alkotmányt, amelyben az elnök széles jogkört kapott, valamint korlátozott hatáskörrel megalakult a parlament is (UniDem, 1992). A 2000-es évektől megkezdődött a türkmén gazdaság liberalizálása. Az új adótörvénykönyv elfogadása, a vám eljárások egyszerűsítése, a tőzsde létrehozása és a Kereskedelmi Világszervezethez való csatlakozás voltak e reformfolyamat részei. A 2008-ban elfogadott új alkotmány megszüntette a Vének Tanácsát³, és megerősítette a parlament szerepét. 2018-ban új, piacorientált törvényt fogadtak el, amely egyszerűsített eljárással és nagyobb védelemmel ösztönzi a külföldi befektetések beáramlását az országba (O'Bryan, 2022).

1.5. A tádzsikisztáni reformfolyamat

1978–1984 között az országban számos reform valósult meg. Az új iparágak, új technológiák bevezetése, valamint a többi szovjet köztársasággal való kereskedelmi kapcsolat bővítése modernizálta a gazdaságot, növelte az ipari termelést (ADB, 2016). A reformok további célja a közszféra hatékonyságának javítása, a bürokrácia csökkentése volt, amit hatalmi decentralizációval, új önkormányzati tanácsok létrehozásával és a döntéshozatali folyamatokban az állampolgári részvétel növelésével értek el (UCLG, 2008). Az üzleti környezet javítása és a külföldi befektetők vonzása érdekében az országban az 1990-es évek elején átálltak tervgazdaságról a piacgazdaságra, privatizálták az állami tulajdonú vállalatokat, és liberalizálták a kereskedelmet (Matveeva, 2009). 1994-ben Tádzsikisztán új alkotmányt fogadott el, amely létrehozta az elnöki kormányzati rendszert. 1997-ben a kormány és

³ A türkménisztáni Vének Tanácsa fontos szerepet játszott az ország életében. A társadalmi szokásoknak és a hagyományoknak megfelelően a Tanáccsal való megbeszélés nélkül egyetlen fontos törvényt vagy dokumentumot sem fogadtak el.

az ellenzéki erők békemegállapodást írtak alá, amely véget vetett a polgárháborúnak (IMF, 2000). A 2000-es években kezdődő és azóta is folytatódó reformszakaszban Tádzsikisztán további demokratikus értékeket előmozdító lépéseket tett. 2003-ban új alkotmányt fogadtak el, amely kétkamarás parlamenttel rendelkező elnöki kormányzati rendszert hozott létre (Asia-Plus, 2022). 2013-ban az ország új befektetési kódexet fogadott el, amely egyszerűsítette az eljárásokat, és nagyobb védelmet biztosított a külföldi befektetők számára (OECD, 2021). Emellett a kormány mezőgazdasági reformokat hajtott végre: az új földszabályzat elfogadása 2014-ben, amely a földhasználat és a gazdálkodás javítását célozza; valamint az új mezőgazdaság-fejlesztési program bevezetése 2016-ban, amely ösztönzi a gazdálkodókat a termelékenység és a jövedelem növelésére. Ez kulcsfontosságú foglalkoztatási és bevételi forrást jelentett az ország számára (World Bank, 2019).

1.6. Az azerbajdzsáni reformfolyamat

1978 és 1984 között Azerbajdzsán jelentős gazdasági reformokon ment keresztül. Az új gazdaságpolitikák célja a közszféra termelékenységének és hatékonyságának növelése volt, valamint a magán-szektorban is elősegítették a vállalkozások alapítását, ami hozzájárult a vállalkozói szellem fejlődéséhez (World Bank, 2021). 1991-ben az ország függetlenségének kivívását a privatizációs reformok végrehajtása követte. Az olaj- és gázipar magántulajdonba kerülése jelentősen hozzájárult az ország gazdasági növekedéséhez (Abdullaev, 2020). 1995-ben Azerbajdzsán új alkotmányt fogadott el, amely az elnöki kormányzati rendszer és a hatalmi ágak szétválasztását hozta létre. 2006-ban valutareformot hajtottak végre, amely a nemzeti valuta újradenomálását jelentette. Célja az egyszerűbb tranzakciók és az infláció csökkentése volt (CBAR, 2023). A 2009. évi földreform keretében privatizálták a mezőgazdasági földeket, korábban az összes mezőgazdasági terület állami tulajdonban volt (Hayward, 2021). 2016-ban az ország stratégiai ütemtervet dolgozott ki a gazdaság fejlesztése érdekében, amely magában foglalta a gazdaság diverzifikációját, az üzleti környezet javítását és a külföldi befektetések vonzását célzó intézkedéseket (Aliyev, 2016). A 2020. évi adóreform, a társasági adó kulcsának csökkentése és a kisvállalkozások egyszerűsített adórendszerének bevezetése hatékonyabbá tette az adórendszert, és csökkentette a vállalkozások adóterheit (BDO, 2019).

1.7. A törökországi reformfolyamat

Törökország az 1980-as évek óta jelentős gazdasági és politikai reformokat valósított meg, beleértve a külkereskedelem liberalizációját, az állami tulajdonú vállalatok privatizációját és a pénzügyi szektor deregulációját. E reformok célja a termelékenység és a hatékonyság növelése, a bürokrácia csökkentése és a vállalkozói szellem ösztönzése volt (World Bank, 2021). Törökország az 1990-es években a bankszektor, a távközlési szektor és az energiaszektor magántulajdonba adásával folytatta a reformfolyamatait (OECD, 2021). 2001-ben az ország pénzügyi válságot élt meg, ami a török pénzügyi szektor új szabályozási keretének létrehozásához vezetett (IMF, 2021). A kormány lebegő árfolyamrendszert vezetett be. A török árfolyam ezt követően a piaci viszonyokhoz igazodott, ami hozzájárult a folyó fizetési mérleg hiányának csökkentéséhez (TCMB, 2002). A 2003. évi adóreform a társasági adókulcs mérséklésével és a kisvállalkozások egyszerűsített adórendszerének bevezeté-

sével redukálta a vállalkozások adóterheit (Ernst & Young, 2021). 2005-ben az ország földreformot hajtott végre, amely lehetővé tette a mezőgazdasági földek privatizációját (World Bank, 2021). Az elmúlt években Törökország politikai kihívásokkal küszködött, beleértve a 2016-os sikertelen puccskísérletet és a nyugati országokkal kialakult növekvő feszültséget (Republic of Türkiye, 2021). A 2020. évi új befektetést ösztönző rendszer bevezetésének célja a kiemelt ágazatok és régiók befektetőinek támogatása volt (Republic of Türkiye Ministry of Trade, 2021).

2. A versenyképesség és a hatékonyság további ösztönzése

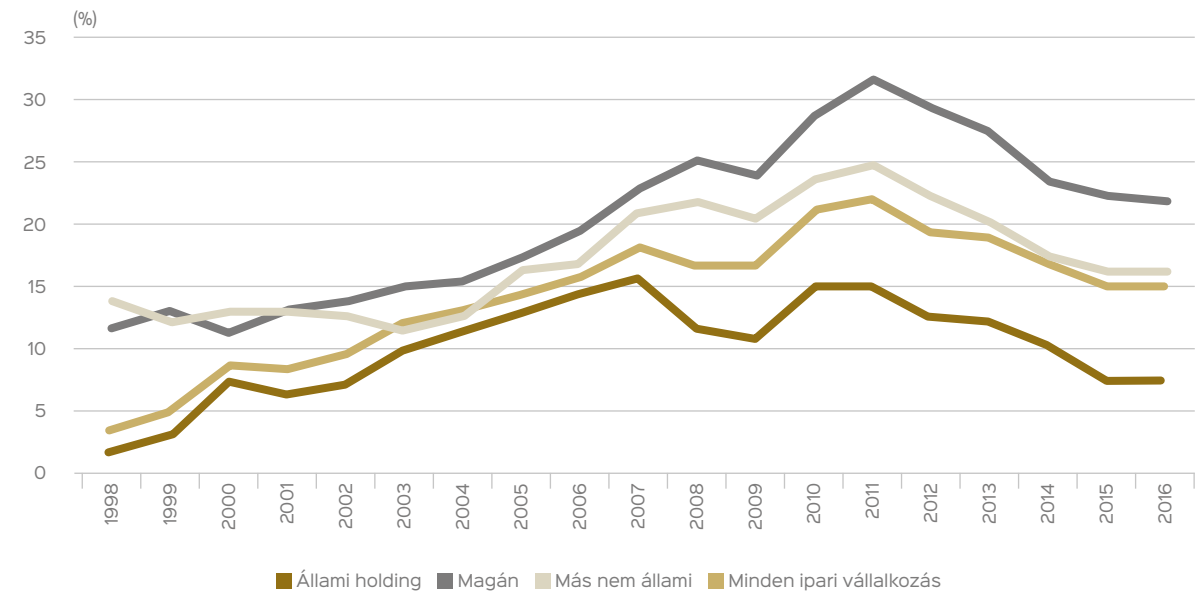
Míg az áttekintett eurázsiai országokban a reformok számos állami vállalat tevékenységének és pénzügyi teljesítményének javulásához vezettek, több országban az állami tulajdonú vállalatok általános teljesítménye az elmúlt időszakban hanyatlott, és elmaradt a magán- és egyéb nem állami vállalatokétól. Ezért szükséges, hogy további reformokkal, programokkal és célzott intézkedésekkel segítsék elő a vállalatok irányításának ösztönző hatásait a versenyképesség és a hatékonyság javulására. Célszerű, hogy ezek az állami tulajdonú vállalatok működésének és irányításának olyan alapvető kérdéseire vonatkozzanak, mint a privatizáció, a tulajdonosi diverzifikáció, az ágazati verseny, az autonómia, a szabályozás és a felügyelet.

2.1. Kína teljesítményének alakulása

Bár az állami vállalatok teljesítménye a kiterjedt szerkezetátalakítások során javult, továbbra is elmarad a magánvállalkozásoktól. 1998 és 2003 között az állami tulajdonú veszteséges cégek aránya továbbra is nagyon magas, 35–39% volt – körülbelül három-négyszer magasabb, mint a versenyszférában (lásd Melléklet 3. táblázat). Ebből adódóan, az állami vállalatok behajthatatlan követeléseinek megoldása továbbra is kihívást jelentett. Az államadósság miatt és a korszerű vállalati rendszer fejlesztésének támogatására a kormány bankreformot hajtott végre. Az 1990-es évek végéig állami tulajdonú bankok uralták a kínai bankszektor, mivel a pénzügyi támogatások jelentették a fő forrást: az állami tulajdonú bankok nem teljesítő hiteleinek (NPL) állományában az állami tulajdonú vállalatok domináltak. 1995-ben a Kínai Népi Bankról szóló törvény és a Kereskedelmi Banktörvény meghatározta a fő banki reformprogramokat, biztosítva a keretrendszert, amely szigorúbb költségvetési megszorításokat írt elő az állami vállalatok számára. Következésképpen a négy legnagyobb kereskedelmi bank alá tartozó vagyonkezelő társaság jött létre 1999-ben, hogy kezeljék az állami vállalatoknak nyújtott nem teljesítő hiteleket (Chow, 2002).

A privatizáció (kínai elnevezéssel *gaizhi*) pozitív pénzügyi hatást gyakorolt az állami vállalatokra. Az iparban működő állami vállalatok sajáttőke-megtérülésének (ROE) nagysága jelentős mértékben emelkedett, és az ipari magánvállalatok szintjének közelében alakult (1. ábra).

1. ábra: Ipari vállalkozások sajáttőke-arányos hozama tulajdonosi típusok szerint, 1998–2017 (százalék)



Megjegyzés: Az állami vállalatok közé tartoznak az állami tulajdonú és az államilag ellenőrzött vállalatok.
Forrás: saját szerkesztés a CEIC China Database alapján.

Az állami vállalatok gyengébb pénzügyi teljesítménye azonban megoldatlan maradt, s így további reformokra volt szükség. A magán- és kollektív cégek mellett az új részvénytársaságok, köztük az állami irányítású vállalkozások is szükségessé tettek változásokat a pénzügyi, költségvetési és szabályozási rendszerekben a kormány és a vállalat közötti kapcsolat területén, és tágabb értelemben támogatták a teljesebb piacgazdaság kapcsolatát a nyitott kereskedelmi rendszerrel.

Az Állami Vagyonfelügyeleti és Adminisztrációs Bizottság (SASAC) megalakulásával összhangban 2003 márciusában a kínai kormány a stratégiai iparágak ellenőrzésének a fontosságát hangsúlyozta. Az ágazati fókusz gondolata már a „megragadni a nagyot, elengedni a kicsiket” politikában is megfogalmazódott. 1999 szeptemberében a tizenötödik Nemzeti Kongresszus négy iparági csoportot határozott meg, ahol meg kell őrizni az állami tulajdonú vállalatok dominanciáját. Ezek a csúcstechnológia, a nem megújuló természeti erőforrások, a közműves és az infrastrukturális szolgáltatások, valamint a nemzetbiztonság voltak (Broadman, 2002). 2006-ban az Állami Tanács újabb, konkrét listát javasolt az iparági csoportokról és a tulajdonosi célokról, amelynek részletes leírása az 1. táblázatban⁴ látható.

⁴ Ez a lista egy referenciaforrás, mivel a benne szereplő iparágak és tulajdonosi célok idővel eltérőek lehetnek a későbbi politikai irányoktól.

1. táblázat: A tulajdonosváltás céljai iparáganként

Ipari csoport	Felhasznált iparágak	Tulajdonosi cél
Stratégiai és kulcsfontosságú iparágak	Védelem, energiatermelés és -forgalmazás, olaj és petrokémia, távközlés, szén, polgári repülés, hajózás	100 százalékos állami tulajdonjog fenntartása vagy abszolút irányítása; az állami vagyon növelése ezekben az iparágakban.
Alapvető iparágak	Gépek, autók, IT, építőipar, acél, alap fémek, vegyszerek, földfelmérés, kutatás és fejlesztés	Abszolút vagy feltételesen relatív irányító részesedés; fokozva az állami tulajdon befolyását még akkor is, ha a tulajdoni hányad csökken adott esetben.
Egyéb iparágak	Kereskedés, befektetés, gyógyszer, építőanyagok, geológiai feltárás	A szükséges befolyás fenntartása a kulcsfontosságú cégeknél lévő részesedések irányításával; nem kulcsfontosságú vállalatoknál az állami tulajdon csökkenhet.

Forrás: saját szerkesztés Mattlin (2007) alapján.

A kormány különféle iparpolitikai intézkedéseket alkalmazott az erőforrások elosztására, kiemelt figyelemmel azonban a pénzügyi forrásokra, amelyek a stratégiai és az iparágakban működő állami vállalatok számára álltak rendelkezésre. A legáltalánosabb művelet az adminisztratív, a műszaki vagy a szabályozási belépési korlátok alkalmazása volt (World Bank és DRC 2013). Az állami vállalatok kedvezményes hozzáférést is kaptak a kölcsönökhöz vagy a hitelekhez a banki szférán keresztül, amelyek az állami tulajdonú bankok köréhez tartoznak (Song et al., 2011). Ezek az intézkedések, a piacosság összefüggésében, jelentős gazdasági bérleti díjak bevezetésével jártak (Chu & Song, 2015), amelyek elsősorban az állami tulajdonú vállalatoknál halmozódtak fel, és jelentős keresleti és megtakarítási összeget is biztosítottak számukra a továbbterjeszkedéshez.

A stratégiai és kulcsiparágakban, valamint az alapvető iparágakban működő állami vállalatok további tulajdonosi reformja a hatékonyságot és a termelékenységet célozta, és állami tőkével is támogatták az új iparágakban működő magáncégeket. Ez jól mutatja a magánszektor növekvő szerepét az állami tulajdonú vállalatok által uralt és monopolista iparágakban. A nemzeti érdekek definíciója megváltozott, hiszen immár a stratégiai és új iparágakban működő vezető magáncégeket is magában foglalja. Indokolt több magánvállalkozás részvételének engedélyezése a közjavak, például az infrastruktúra-fejlesztés és a szolgáltatások területén is. A magánvállalkozások növekvő részvétele mellett elengedhetetlen a stratégiai és a kulcsfontosságú input-, erőforrás- és szolgáltatási piacokra vonatkozó adótörvények és szabályozások érvényesítésének megerősítése is a gazdasági bérleti díjak közérdekű szabályozása érdekében (Song, 2015).

Szükség volt továbbá arra is, hogy a jelenlegi reformok funkcióit az eddiginél jobban a szabályozási területre összpontosítsák. A piacot támogató egyéb jogi szabályozást továbbfejlesztették olyan területeken, mint a földhöz és hitelhez való egyenlő hozzáférés a puha költségvetési korlát csökkentése érdekében, valamint a kormányzat K+F finanszírozásának átlátható eljárásai és a pénzügyi piaci szabályozás megerősítése.

2.2. Többi eurázsiai ország teljesítményének alakulása

Az eurázsiai országok versenyképességét és hatékonyságát az árupiaci hatékonyság, az infrastruktúra és a makrogazdasági stabilitás tényezőin keresztül hasonlítjuk össze (lásd 2. táblázat). Árupiacát tekintve Kína magas szintű versenyképességének, külkereskedelmi nyitottságának és jelentős piacméretének köszönhetően kiemelkedő, amíg Tádzsikisztán és Türkmenisztán kicsi és kevésbé versenyképes piacuk miatt szerényebb helyet foglalnak el. Tádzsikisztán és Türkmenisztán korlátozott infrastruktúrájuk miatt igen kezdvezőtlen pozícióban vannak, miközben Kazahsztán és Azerbajdzsán a közlekedésbe, az energiába és a távközlésbe fektetett fejlesztéseik révén előkelő eredményt értek el. Kína stabil makrogazdasági környezete erős fiskális politikájának és alacsony államadosságának köszönhető, amíg Törökország és Tádzsikisztán magas államadossága és inflációja miatt hátrébb került a rangsorban. Üzbegisztán mindhárom területen aránylag hátul foglal helyet, de összességében Türkmenisztán került a rangsor végére (Schwab, 2019).

2. táblázat: Kína és Törökország versenyképessége és hatékonysága néhány eurázsiai országhoz képest

Ország	Árupiaci hatékonysági besorolása	Infrastruktúra-besorolása	Makrogazdasági stabilitási besorolás
Kína	13	36	34
Törökország	60	53	135
Kazahsztán	78	48	63
Azerbajdzsán	80	79	61
Üzbegisztán	92	110	91
Tádzsikisztán	105	117	116
Türkmenisztán	126	123	139

Megjegyzés: A rangok 1-től 141-ig terjednek, ahol az 1 a legmagasabb, a 141 pedig a legalacsonyabb.
Forrás: World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2019.

Az Eurázsiai Gazdasági Unió (EAEU) tagországaiban az új gazdaságpolitikák és reformok javították az üzleti környezetet, azonban a jövedelemszintek lassú konvergenciája az alacsony termelékenységű, kulcsfontosságú ágazatok miatt továbbra is korlátozó tényező. A 3. táblázatban látható, hogy az üzbég mezőgazdasági szektorban az egy alkalmazottra jutó vásárlóerő-paritás alapú bruttó hozzáadott érték 17 700 amerikai dollárt tesz ki, amíg ez az érték Oroszországban és Fehéroroszországban kétszer akkora. A gyártás és az építőipar szektorokban Üzbegisztán termelékenysége Oroszországnál háromszor, Fehéroroszországnál kétszer alacsonyabb. A szolgáltatási szektor az üzbég GDP 30–35%-át teszi ki. Ez az ágazat Kazahsztánhoz és Oroszországhoz képest négyszer, illetve Fehéroroszországhoz és Örményországhoz képest háromszor alacsonyabb termelékenységi szinten termel (Vinokurov et al., 2021).

3. táblázat: Termelékenység a gazdasági szektorok szerint Üzbegisztánban és az Eurázsiai Gazdasági Unió (EAEU) tagországaiban

	Üzbegisztán	Örményország	Fehéroroszország	Kazahsztán	Kirgizisztán	Oroszország
Mezőgazdaság	17,7	21,4	34,1	19,2	9,7	35,4
Gyártás és építkezés	26,6	41,7	45,5	97,2	15,0	71,6
Szolgáltatások	11,5	38,4	34,8	48,2	13,2	47,7

Megjegyzés: Az egyes szektorok vásárlóerő-paritás alapú bruttó hozzáadott értékei a GDP-ben releváns részesedésük és a GDP összegének a szorzata, amerikai dollárban kifejezett nominális vásárlóerő-paritás alapú GDP. Forrás: World Bank, EEC, az EAEU-tagországok és Üzbegisztán nemzeti statisztikai hivatalai.

2.3. A kínai vállalatok technológiai innovációs tevékenysége

Hasonlóan a más gazdaságot ösztönző tevékenységhez, az innováció minősége is eltér az állami és a magánvállalkozások esetében. Az állami vállalatok technológiai innovációjának minősége a gazdasági reformok, a vállalati irányítás átalakításának ösztönző hatásai ellenére – a K+F-források eltérő allokációs hatékonysága miatt – alacsonyabb színvonalú, mint a magánvállalkozásoké. Erre a következtetésre jutott Kínában az – elméleti modellen alapuló – kutatás is, amely mintegy 73,8 ezer szabadalom alapján, 1985 és 2011 közötti időszakra vonatkozóan vizsgálta meg az állami és magánvállalkozások innovációjának a teljesítményét (Huang, Duan & Zhang, 2020).

- A versenyképes iparágakban az állami vállalatok szabadalmi értéke azt mutatja, hogy az általános innovációs minőségi szint e vállalatok esetében alacsonyabb, mint a tisztán magánvállalkozásoknál. Az innováció minősége azonban a monopolizált iparágakban működő vállalkozásoknál jelentősen magasabb, mint a magánvállalkozásoké, tehát a K+F-erőforrás-monopólium javíthatja a vállalkozások innovációs képességét, de egyben ez a K+F-erőforrások nem hatékony elosztásához vezet.
- A versenyképes iparban működő állami vállalatok számára a K+F-erőforrások hatékonysága általában nem magas az átszervezés előtt. Az átszervezést követően a technológiai innováció minősége azonban jelentősen javult. Az átszervezés után benyújtott szabadalmak az állami vállalatok számára nagyobb bevételt termeltek, ami arra utal, hogy a hatékonyságot és a K+F-forrásallokációt jelentősen javítja az átszervezés. Hatása azonban a monopólium iparágakban működő állami vállalatok technológiai innovációjának minőségére vonatkozó átszervezése nem volt szignifikáns, és a szabadalmi bevétel sem javult jelentősen az átszer-

vezés előtt és után sem. Bár a monopolizált iparban működő állami vállalatok nagyarányú szabadalmi bevételei azt jelzik, hogy magas színvonalú technológiai innovációval rendelkeznek, jóllehet a K+F-erőforrások elosztásának hatékonysága nem kielégítő. Nem meghatározó, hogy mennyi K+F-forrást kapnak a monopóliummal rendelkező állami vállalatok, mivel a szerepük a technológiai innováció minőségének javításában nem jelentős.

- Az átszervezés után magánvállalkozásokká átalakult állami vállalkozások innovációs minősége és K+F-forrásallokációs hatékonysága megközelíti, de még mindig alacsonyabb, mint a tisztán magánvállalkozásoké. Ennek az az oka, hogy az átszervezés után is jelen van a bürokrácia az állami vállalatoknál.

A fenti következtetések a meglévő szakirodalom fontos kiegészítéseit jelentik, amelyeknek jelentős következményei vannak az innováció minőségének javítására irányuló munkákra.

A vállalatok technikai innovációjának másik fontos területe a digitális gazdaság hatása a gazdasági növekedésre a Covid-19-járvány utáni időszakban.

A Melléklet 4. táblázatából látható, hogy a digitális gazdaság fejlődése az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés mentén fekvő országokban 2009 és 2019 között emelkedő tendenciát mutatott. A lista első tíz országának többsége Kelet-Ázsiában, Délkelet-Ázsiában, valamint Közép- és Kelet-Közép-Ázsiában, valamint Európában található, nem Dél-Ázsiában és nem Közép-Ázsiában. Ez azt jelzi, hogy nyilvánvalóan regionális egyensúlyhiány létezik a digitális gazdaság fejlődésében az „Egy övezet, egy út” mentén fekvő országokban. Noha a kínai digitális gazdaság átfogó pontszáma a hatodik helyen állt a listán, 2009–2019 között a pontszám gyorsan nőtt. Ez azt jelzi, hogy az elmúlt években Kína nagyobb figyelmet fordított a digitális gazdaságra, elmélyítette az információs technológia népszerűsítését és alkalmazását. Ezért a digitális gazdasági nemzetközi versenyképessége fokozatosan nőtt. A digitális fejlettség szempontjából az „Egy övezet, egy út” menti országok a következő három kategóriába sorolhatók (Zhang et al., 2022):

- Szingapúr, Izrael és Malajzia az „Egy övezet, egy út” mentén az első három ország közé került a digitális gazdasági fejlődés átfogó pontszámait tekintve, 2019. évben 70 feletti pontszámmal. Közülük Szingapúr végzett az első helyen, elsősorban azért, mert magas pontszámot ért el a következő három fő összetevő tekintetében: a legújabb technológia elérhetősége, a vezetékes széles sáv elterjedése és az internethasználók aránya. Így Szingapúr jól kiépített információs infrastruktúrával, fejlett információs és kommunikációs technológiával, valamint a digitális gazdaság nagy népszerűségével és nyitottságával rendelkezik.
- Észtország, a Cseh Köztársaság, Kína, Vietnám stb. 30–70 közötti átfogó pontszámot ért el 2019-ben. Ezekben az országokban tehát indokolt tovább erősíteni a digitális gazdaság fejlődését. Miközben az országok jól teljesítettek a vezetékes telefon- és mobiltelefon-penetráció terén, a többi mutató elért értéke gyenge volt. Ezért továbbra is javítaniuk kell a digitális gazdaság infrastruktúráját, és kedvező digitális infrastruktúra-politikákkal elősegíteni a digitális gazdaság magas színvonalú fejlesztését.

- Örményország, Ukrajna, Mongólia, India, Egyiptom, Moldova, Kirgizisztán és Pakisztán viszonylag lemaradt a digitális gazdaság fejlesztésében, az átfogó pontszámok 30 alatt voltak 2019-ben. Ezen országok többsége Nyugat-Ázsiában, Közép-Ázsiában és Dél-Ázsiában található. Ezekben az országokban nagymértékben hiányzik a digitális gazdaság fejlődéséhez szükséges infrastruktúra, a szakmai felkészültség, az információs és kommunikációs technológiai (IKT) képességek, valamint a digitális technológiai innovációs környezet. Ez azt jelzi, hogy komoly „digitális szakadék” van az „Egy övezet, egy út” mentén fekvő országok között. Ezért célszerű, hogy a digitális gazdaságban lemaradt országok erősítsék az együttműködést más országokkal az „Egy övezet, egy út” mentén, és pótolják az infrastrukturális fejlettség, valamint a technológiai innovációs képességek terén fennálló hiányosságokat.

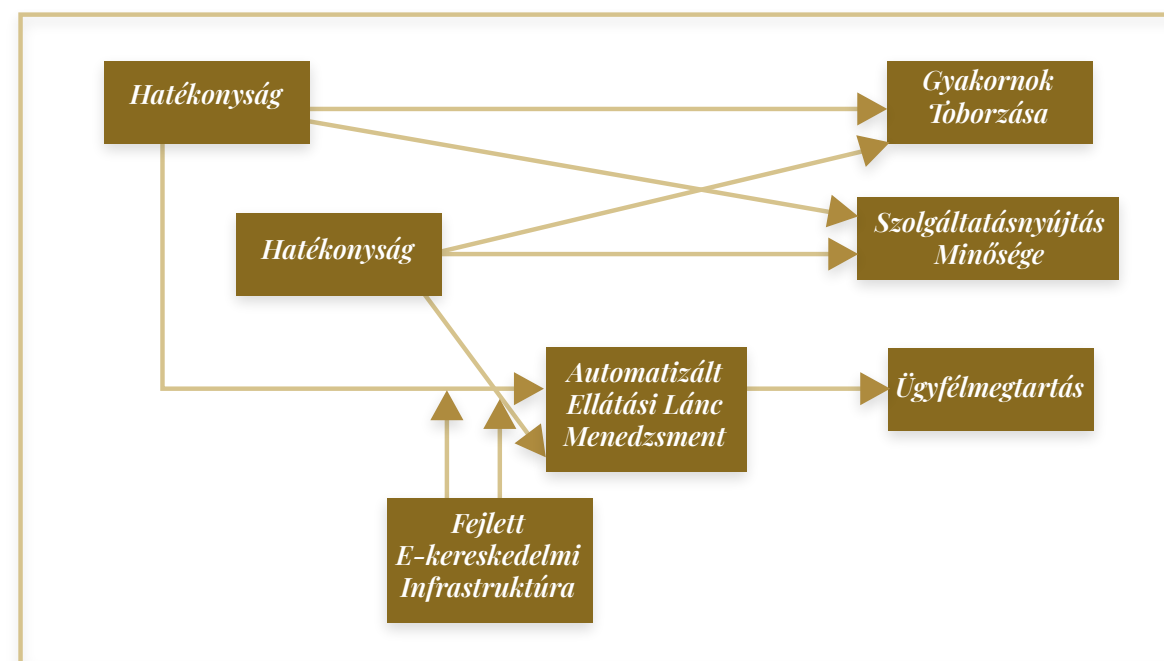
A vállalatok technikai innovációjának harmadik ígéretes területe az e-kereskedelem menedzsmentje a kínai privát expressz vállalatok szolgáltatásnyújtásával. Az expressz kézbesítés az a növekvő iparág, amely eszközöket kínál arra, hogy megkönnyítse az emberek életét az egész világon áruszállítással és dokumentumok eljuttatásával az egyik helyről a másikra. A vállalkozások jövedelmezősége az áron, a minőségen, a megbízhatóságon és a szolgáltatásokon alapul. E területtel kapcsolatban figyelemre méltó az a törekvés, hogy folyamatmodellt fejlesszenek ki a vezetési folyamatok hatékonyságára, a szolgáltatásnyújtás minőségére, foglalkoztatásra és az ügyfelek megtartására fókuszálva. Olyan modell kidolgozása és alkalmazása a cél, amelyben a „Haladás az e-kereskedelmi infrastruktúrában” elnevezésű terv erősíti a jó menedzsment és az ügyfél kapcsolatát, és tovább magyarázza az automatizálás közvetítését az ellátásilánc-menedzsmentben (Farooq et al., 2019).

Ilyen szemlélettel és módszerekkel Kína gyorsan fejlődő e-kereskedelme magasabb követelményeket támaszt az expressz kézbesítési ágazattal szemben (EDI): a szolgáltatásminőség, az információ-korszerűsítés és az országos hálózat vonatkozásában. Ez lehetőséget ad a kínai privát expressz kézbesítési vállalatok (EDC) jelenlegi működési hiányosságainak elemzésére az e-kereskedelmi környezetet illetően a szolgáltatás oldaláról és a hiányosságok kijavítására.

A kínai feldolgozóipar régóta fennálló problémája a megfelelő beszállítók és a gyanús termékek minősége. A kínai lánc transzparenciája minden vállalat számára kiemelt fontosságú, különösen a Kínában működő vállalatok számára. Az átláthatóság érdekében a vállalatoknak helyszíni intelligenciára, szigorú információs követelményekre és szoros együttműködésre van szükségük mindenkivel, aki részt vesz a termékellátási láncban (Masabo, 2013). Az áruk időben történő beszerzése és szállítása jó esélyeket ad az ügyfeleknek, hogy megtartsák helyüket a hatékony ellátási láncolatokban. Ezért a vállalati irányításban egyre nagyobb szerepet kap annak az elvnek az érvényesülése, hogy az automatizált ellátási lánc menedzsment közvetíti a kapcsolatot a jó gazdálkodás és az ügyfelek megtartása között.

Az e-kereskedelem elfogadása és népszerűsítése a kvv-kal kapcsolatos szakirodalomban is egyre aktuálisabb feladat. Az e-kereskedelem alapjaiban változtatta meg e vállalati kör minden aspektusát. A hagyományos nézet a kvv-k olyan lineáris modellje, amely az e-kereskedelmet elfogadja (Santarelli & D'Altri, 2003). Ezért fontos, ebből következő elv, hogy az e-kereskedelmi infrastruktúra fejlesztése megerősíti a kapcsolatot a jó irányítás és az ellátási lánc hatékony menedzselése között. A javasolt modell kapcsolatrendszerét a 2. ábra illusztrálja.

2. ábra: A jó gazdálkodás modellje expressz magánvállalkozások számára



Forrás: saját szerkesztés Farooq et al., 2019 alapján.

3. Konklúzió

Összefoglalóan megállapíthatjuk, hogy az eurázsiai régióban az országok az elmúlt évtizedekben nagy figyelmet fordítottak a vállalati irányítás színvonalának emelésére, és jelentős előrehaladást értek el ezen a téren. E tevékenység első szakaszában a piactudományi működéshez szükséges intézményi feltételek megteremtése (kiemelten a magánszektor arányának növelése), illetve a duális gazdasághoz szükséges jobb működési egyensúlyok kialakítása állt előtérben.

A következő fejlődési szakaszt azoknak az állami intézkedéseknek, programoknak, szabályozásoknak a megvalósítása jellemzi, amely célirányosan ösztönözte a vállalati irányítást arra, hogy a versenyképesség és a hatékonyság javulását – a jövedelmezőbb és sokoldalúbb tevékenységen keresztül – ériék el. Ennek tükrében megállapítható, hogy az eurázsiai országok teljesítménye mind ez ideig nagymértékben eltérő, az országok között jelentősek a különbségek, továbbá az is, hogy a kínai gazdaság olyan vállalatiirányítási tapasztalatokra tett szert, amelyek e téren új megoldásokkal gazdagítják az átmeneti országokkal kapcsolatos nemzetközi tapasztalatokat.

A vállalatiirányítás harmadik, új szakasza számára – Szingapúr, Izrael, Malajzia, Észtország és a Cseh Köztársaság után – Kína technológiai innovációs tevékenysége nyújt elsősorban példát az eurázsiai régió számára. Megjegyzendő, hogy Vietnám után Magyarország a 8. helyen áll az „Egy övezet, egy út” mentén fekvő 29 ország között a digitális gazdaságfejlesztési mutatók tekintetében.

Felhasznált irodalom

- Abdullaev, U. (2020). *State-Owned Enterprises In Uzbekistan: Taking Stock and Some Reform Priorities*. Asian Development Bank Institute. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/560601/adbi-wp1068.pdf>
- Aliyev, I. (2016). *Azerbaijan 2020: Look into the Future*. Government of Azerbaijan, <https://president.az/en/documents>
- Amanov, M. (2022). Has Turkmenistan's Transition to a Market Economy Been a Success? *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2022/08/has-turkmenistans-transition-to-a-market-economy-been-a-success/>
- Asian Development Bank (ADB) (2016). *Tajikistan Promoting Export Diversification and Growth Country Diagnostic Study*. Asian Development Bank. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/189730/taj-export-diversification-growth.pdf>
- Asia-Plus (2022). Tajikistan marks the 28th anniversary of the adoption of the country's Constitution this year. *Asia-Plus*. <https://asiaplustj.info/en/news/tajikistan/society/20221108/tajikistan-marks-the-28th-anniversary-of-the-adoption-of-the-countrys-constitution-this-year>
- BDO (2019). Azerbaijan – VAT Reforms In 2019 and 2020. *BDO Taxes News*. <https://www.bdo.global/en-gb/microsites/tax-newsletters/indirect-tax-news/issue-1-2019/azerbaijan-vat-reforms-in-2019-and-2020>
- Broadman, G. (2002). The business(es) of the Chinese state. *The World Economy*, 24(7), 849–875. doi.org/10.1111/1467-9701.00386
- Buvsara, T. & Shokhida, I. (2019). Tax Reforms in the Republic of Uzbekistan and Their Impacts on Social and Economic Conditions of Citizens. *International Journal of Economics, Commerce and Management (IJECM)*. <https://ijecm.co.uk/wp-content/uploads/2019/10/71027.pdf>
- Central Bank of the Republic of Azerbaijan (CBAR) (2023). *Currency in circulation*. Central Bank of the Republic of Azerbaijan. <https://www.cbar.az/page-28/currency-in-circulation?language=en>
- Chow, G. (2002). *China's Economic Transformation*. Malden, MA: Blackwell.
- Chu, S. N. & Song, L. (2015). Promoting private entrepreneurship for deepening market reform in China: A resource allocation perspective. *China & World Economy*, 23(1), 47–77. doi.org/10.1111/cwe.12099
- Cornell, S. E., Starr, S. F. & Barro, A. (2021). *Political and Economic Reforms in Kazakhstan*. Central Asia-Caucasus Institute. <https://silkroadstudies.org/resources/211201Kaz-Reforms.pdf>
- Ernst & Young (2021). Turkey Tax Guide 2021. *EY*. [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-turkey-tax-guide-2021/\\$FILE/ey-turkey-tax-guide-2021.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-turkey-tax-guide-2021/$FILE/ey-turkey-tax-guide-2021.pdf)
- Farooq, Q., P. F., Y. H., T. J. & Zhang, Y. (2019). A Review of Management and Importance of E-Commerce Implementation in Service Delivery of Private Express Enterprises of China. *Sage Journal*. <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/2158244018824194>

- Hayward, C. (2021). *Azerbaijan: Land Reforms and Agricultural Development*. The University of Edinburgh. <https://www.research.ed.ac.uk/en/persons/chris-hayward>
- Hayward, D. (2021). Uzbekistan – Context and Land Governance. *Land Portal*. <https://landportal.org/book/narratives/2021/uzbekistan>
- Huang, D., Duan, H. & Zhang, G. (2020). *Analysis on the Enterprises' Innovation Quality Based on the Patent Value: A Comparison between Public and Private Enterprises in China*. <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/8/3107>
- IMF (2000). *Transition Economies: An IMF Perspective on Progress and Prospects*. IMF. <https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2000/110300.htm>
- IMF (2021). *Turkey and the IMF*. IMF. <https://www.imf.org/en/Countries/TUR>
- Kazakhstan Systematic Country Diagnostic*. Washington, DC.
- Kazim, A. (2020). *Azerbaijan: Economic Reforms and Prospects*. Independent Academia. <https://independent.academia.edu/KazimAbdullaev>
- Mannopov, E. & Shamsiev, B. (2019). *Administrative reform in full swing in Uzbekistan*. Dentons. <https://www.dentons.com/en/insights/alerts/2019/january/18/administrative-reform-in-full-swing-in-uzbekistan>
- Masabo, H. O. (2013). *Self-service technology and customer satisfaction in commercial Banks in Kenya*. University of Nairobi. <http://erepository.uonbi.ac.ke:8080/xmlui/handle/123456789/61638>
- Mattlin, M. (2007). The Chinese Government's new approach to ownership and financial control of strategic state-owned enterprises. *BOFIT Discussion Paper No. 10/2007*, 13 April, Helsinki: Bank of Finland Institute for Economies in Transition. ssrn.com/abstract=1001617
- Matveeva, A. (2009). *The Perils of Emerging Statehood: Civil War and State Reconstruction in Tajikistan*. Crisis States Research Centre. <https://www.files.ethz.ch/isn/98292/wp46.2.pdf>
- Naqvi, K. (2020). Reforms, Opportunities, and Challenges for State-Owned Enterprises: Performance of State-Owned Enterprises in Kazakhstan. World Bank – Asian Development Bank. <https://state-owned-enterprises.worldbank.org/sites/soe/files/reports/REFORMS%2C%20OPPORTUNITIES%2C%20AND%20CHALLENGES%20FOR%20STATE-OWNED%20ENTERPRISES.pdf>
- O'Bryan, E. (2022). *2022 Investment Climate Statements: Turkmenistan*. U.S. Department of State. <https://www.state.gov/reports/2022-investment-climate-statements/turkmenistan/>
- OECD (2017). *Reforming Kazakhstan. OECD Global Relations, Eurasia*. <https://www.oecd.org/eurasia/countries/OECD-Eurasia-Reforming-Kazakhstan-EN.pdf>
- OECD (2021). *Improving the Legal Environment for Business and Investment in Central Asia*. OECD. <https://www.oecd.org/eurasia/Improving-LEB-CA-ENG%2020%20April.pdf>
- OECD (2021). *Turkey – Economic Snapshot*. OECD. <https://www.oecd.org/economy/turkey-economic-snapshot/>

- Republic of Turkey Ministry of Trade (2021). *Investment Incentive Scheme*. <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/investmentincentivescheme/pages/default.aspx>
- Republic of Turkey (2021). *Why Turkey*. <https://www.invest.gov.tr/en/whyturkey/pages/default.aspx>
- Rferl (2003). *Currency Convertibility In Uzbekistan: Economic and Political Implications*. Central Asia Report. <https://www.rferl.org/a/1342228.html>
- Santarelli, E. & D'Altri, S. (2003). The diffusion of e-commerce among SMEs: Theoretical implications and empirical evidence. *Small Business Economics*, 21, 273–283.
- Schwab, K. (2019). *The Global Competitiveness Report 2019*. World Economic Forum. https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
- Song, L. (2018). *State-owned enterprise reform in China: Past, present and prospects*. Australian National University Press. <https://press-files.anu.edu.au/downloads/press/n4267/pdf/ch19.pdf>
- Song, L., Yang, J. & Zhang, Y. (2011). State-owned enterprises' outward direct investment and the structural reform in China. *China & World Economy*, 19(4), 38–53.
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) (2002). *Monetary Policy Implementation in Turkey*. Central Bank of the Republic of Turkey. <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/f0005821-4ead-494e-bfca-e70698034083/2002AR.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOT-WORKSPACE-f0005821-4ead-494e-bfca-e70698034083-m3fw86Z>
- UCLG (2008). *Decentralization and local democracy in the world*. UCLG Global Report. https://www.gold.uclg.org/sites/default/files/GOLDI_%20EN.pdf
- UN (2023). Constitution of the Republic of Uzbekistan. Uzbekistan. Permanent Missions Permanent Mission to the United Nations. <https://www.un.int/uzbekistan/uzbekistan/constitution-republic-uzbekistan>
- UniDem (1992). *Constitution Making as an Instrument of Democratic Transition*. Venice.coe. [https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-STD\(1992\)003-e](https://www.venice.coe.int/webforms/documents/default.aspx?pdffile=CDL-STD(1992)003-e)
- Vagliasindi, M. (2008). *Governance Arrangements for State Owned Enterprises*. World Bank. <https://elibrary.worldbank.org/doi/epdf/10.1596/1813-9450-4542>
- Vinokurov, E. et al. (2021). *Uzbekistan and the Eaeu: Prospects and Potential Impact of Economic Integration*. Eurasian Development Bank. https://eabr.org/upload/iblock/62f/EDB_2021_Report_Uzbekistan-and-the-EAEU_eng.pdf
- World Bank and Development Research Center of the State Council (DRC) (2013). *China, 2030*. Washington, DC: The World Bank.
- World Bank (2018). *A New Growth Model for Building a Secure Middle Class*. <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/29792>
- World Bank (2019). *Rural Economy Development Project (P168326)*. World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/549701561341661821/pdf/Tajikistan-Rural-Economy-Development-Project.pdf>
- World Bank (2021). *An overview of the World Bank's work in Kazakhstan*. The World Bank in Kazakhstan. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/72cc30afc57918dc7ffaa5aaf6e6196d-0080012021/original/KAZAKHSTAN-Snapshot-SM2021-en.pdf>
- World Bank (2021). *Assessing Uzbekistan's Transition*. World Bank Group. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/862261637233938240/pdf/Full-Report.pdf>
- World Bank (2021). *Azerbaijan Overview*. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/country/azerbaijan/overview>
- World Bank (2021). *Turkey Overview*. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/country/turkey/overview>
- Xiao G., Xiuke, Y. & Janus, A. (2009). *9 State-owned enterprises in China: Reform dynamics and impacts*. Australian National University Press. <https://press-files.anu.edu.au/downloads/press/p93731/pdf/ch095.pdf>
- Zhang, J., Zhao, W., Cheng, B., Li, A., Wang, Y., Yang, N. & Tian, Y. (2022). The Impact of Digital Economy on the Economic Growth and the Development Strategies in the post-COVID-19 Era: Evidence from Countries Along the “Belt and Road”. *Frontiers in Public Health*, 10:856142. <https://doi.org/10.3389/fpubh.2022.856142>

Mellékletek

1. táblázat: Vállalkozások száma tulajdonosi típus szerint, 1998–2017 (egység)

Év	Állami holding	Állami tulajdonú	Állam által ellenőrzött	Magánvállalkozás	Összesen
1998	64,737			10,667	165,080
1999	61,301	50,651	10,650	14,601	162,033
2000	53,489	42,426	11,063	22,128	162,885
2001	46,767	34,530	12,237	36,218	171,256
2002	41,125	29,449	11,676	49,176	181,557
2003	34,280	23,228	11,052	67,607	196,222
2004	35,597	23,417	12,180	119,357	276,474
2005	27,477	16,824	10,653	123,820	271,835
2006	24,961	14,555	10,406	149,736	301,961
2007	20,680	10,074	10,606	177,080	336,768
2008	21,313	9,682	11,631	245,850	426,113
2009	20,510	9,105	11,405	256,031	434,364
2010	20,253	8,726	11,527	273,259	452,872
2011	17,052	6,707	10,345	180,612	325,609
2012	17,851	6,770	11,081	189,289	343,769
2013	18,574	3,957	14,617	208,409	369,813
2014	18,808	3,450	15,358	213,789	377,888
2015	19,273	3,234	16,039	216,506	383,148
2016	19,022	2,459	16,563	214,309	378,599
2017	18,806	2,372	16,434	222,473	385,369

Megjegyzés: Az állami vállalatok közé tartoznak az állami tulajdonú és az államilag ellenőrzött vállalatok.
Forrás: CEIC China Adatbázis.

2. táblázat: Ipari foglalkoztatás tulajdonosi típusok szerint, 1998–2017 (ezer ember)

Év	Állami holding	Magánvállalkozás	Teljes ipari szektor
1998	37 477,8	1 608,0	61 958,1
1999	33 945,8	2 290,6	58 050,5
2000	29 952,5	3 464,2	55 593,6
2001	26 751,1	5 415,2	54 408,4
2002	24 236,3	7 329,0	55 200,6
2003	21 628,7	10 276,1	57 485,7
2004	19 732,0	15 154,3	66 220,9
2005	18 748,5	16 920,6	68 959,6
2006	18 040,0	19 710,1	73 584,3
2007	17 429,9	22 529,1	78 752,0
2008	17 941,0	28 718,9	88 376,3
2009	18 033,7	29 738,4	88 312,2
2010	18 363,4	33 120,6	95 447,1
2011	18 119,8	29 564,1	91 672,9
2012	18 927,7	31 213,0	92 729,4
2013	18 894,9	33 593,9	97 914,6
2014	18 426,7	35 053,2	99 772,1
2015	17 778,3	34 639,8	97 750,2
2016	16 959,3	33 977,6	94 755,7
2017	14 954,0	32 711,0	88 594,0

Megjegyzés: Az állami vállalatok közé tartoznak az állami tulajdonú és az államilag ellenőrzött vállalatok.
Forrás: CEIC China Adatbázis.

3. táblázat: A veszteséges vállalkozások részesedése
tulajdonosi típusok szerint, 1999–2017 (%)

Év	Állami holding	Állami tulajdonú	Állam által ellenőrzött	Magán-vállalkozás	Összesen
1999	39,2	41,1	29,9	7,9	27,3
2000	34,1	36,4	25,3	13,8	23,4
2001	36,0	39,0	27,7	13,4	23,0
2002	36,1	39,4	28,0	11,9	20,8
2003	35,2	39,2	26,9	10,9	18,6
2004	37,4	42,6	27,4	14,6	21,1
2005	35,5	41,0	26,9	11,9	17,8
2006	31,9	37,6	24,1	10,6	15,6
2007	25,8	30,3	21,6	9,2	13,6
2008	27,4	29,7	25,5	10,8	15,3
2009	26,3	29,2	24,0	9,8	13,8
2010	21,4	24,4	19,2	6,9	10,0
2011	20,6	22,2	19,6	6,0	9,4
2012	24,0	25,5	23,1	7,9	11,5
2013	24,7	26,4	24,2	7,8	11,3
2014	26,7	29,5	26,0	8,1	11,5
2015	28,9	28,4	29,0	9,1	12,6
2016	25,6	26,2	25,5	7,8	10,8
2017	24,7	26,9	24,4	9,0	11,8

Megjegyzés: Az állami vállalatok közé tartoznak az állami tulajdonú és az államilag ellenőrzött vállalatok.
Forrás: CEIC China Adatbázis.

4. táblázat: Átfogó pontszámok az „Egy övezet, egy út” mentén fekvő országok
digitális gazdasági fejlődési mutatóiról 2009 és 2019 között

Rang-sor	Ország	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Szingapúr	75	77	74	74	76	76	80	84	90	90	100
2	Izrael	61	59	61	61	60	61	68	69	71	71	74
3	Malajzia	59	60	60	62	62	66	68	67	67	67	71
4	Észtország	42	47	51	51	51	53	54	55	57	57	66
5	Cseh Köztársaság	40	42	43	43	43	46	46	49	52	52	62
6	Kína	35	38	40	41	45	45	46	50	53	53	58
7	Vietnám	18	20	22	28	33	36	40	44	48	48	52
8	Magyarország	44	46	44	40	39	38	36	42	45	45	50
9	Litvánia	34	34	35	37	37	38	40	41	43	43	49
10	Thaiföld	31	31	28	31	33	34	38	43	46	46	49
11	Szlovénia	37	37	34	34	34	33	37	38	42	42	48
12	Lettország	27	27	30	34	37	40	43	41	40	40	45
13	Ciprus	46	47	42	36	35	36	34	34	39	39	41
14	Bulgária	23	23	25	27	27	26	28	31	36	36	39
15	Görögország	28	27	29	28	27	30	32	33	34	34	38
16	Szaúd-Arábia	28	33	37	35	34	32	35	34	34	34	38
17	Lengyelország	29	29	28	29	29	32	33	34	36	36	38
18	Orosz Föderáció	23	25	22	25	28	31	33	33	33	33	37
19	Horvátország	25	27	27	28	29	28	28	30	29	29	34
20	Románia	24	23	22	20	20	24	24	25	26	26	32
21	Kazahsztán	20	23	26	33	38	38	38	32	29	29	32
22	Omán	20	24	27	28	29	28	26	21	28	28	31
23	Azerbajdzsán	12	15	16	21	26	25	24	24	29	29	30
24	Örményország	1	9	10	14	15	16	18	21	21	21	25
25	Ukrajna	15	14	16	20	19	20	22	20	21	21	25
26	Mongólia	6	6	9	10	10	12	7	12	10	10	22
27	India	14	13	15	14	14	11	13	17	18	18	21
28	Egyiptomi Arab Köztársaság	10	10	11	12	12	9	11	11	15	15	20
29	Moldova	3	7	10	11	13	16	16	15	18	18	20
30	Kirgizisztán	2	0	3	4	5	8	13	15	16	16	14
29	Pakisztán	3	7	10	11	13	16	16	15	18	18	20

Megjegyzés: A rangsor az egyes országok 2019-es digitális gazdaságfejlesztési mutatóinak átfogó pontszámán alapul. Forrás: SPSS22.0 software számítások.

2

KÁRPÁTI JÓZSEF



A kínai személyautó-gyártók megjelenése a külföldi piacokon



A KÍNAI SZEMÉLYAUTÓ- GYÁRTÓK MEGJELENÉSE A KÜLFÖLDI PIACOKON

KÁRPÁTI JÓZSEF¹

Absztrakt

A 2000-es évek fordulóján európai vásárlóként még épp csak szükségszerű, olcsó alternatívaként kezdtünk tekinteni az addigra Európába bevezetett dél-koreai autókra (a Daewoo, Kia, SsangYong olcsóbb modelljei), miközben nem is hallottunk kínai személyautókról. Még egy évtizeddel később is csak megmosolyogtuk a kínai autógyártás leginkább a nagy világmárkákat kopírozó termékeit, amelyek képei, videóí az internet révén körbejárták a Földet. A kínai autók minősége, formaterve, tartóssága nem felelt meg az Európában elfogadott standardoknak, így néhány elszigetelt kísérlet dacára nem jelentek meg az itteni piacokon, pedig mennyiségét tekintve már ekkor is jelentős kibocsátásról volt szó. A kínai autógyártás a hatalmas belföldi igényeket kellett, hogy kiszolgálja, nem is igazán volt célja az export. Világmárkák felvásárlásával, a technológia és gyártókapacitás fejlődésével, az elektromos meghajtású autók robbanásszerű ázsiai elterjedésével és az európai környezetvédelmi elvárások erősödésével új fejezet nyílt a világ autóiiparában. Nem utolsósorban az Ukrajna ellen indított háború miatt bevezetett Oroszország elleni embargós intézkedéseket is kihasználva, tíz év alatt nagy változás következett be: a kínai márkák egyre-másra jelennek meg az európai uniós és az orosz piacokon. Cikkemben a piaci adatok elemzésével adok helyzetképet a kínai gyártók és autómárkáik jelenlegi pozíciójáról.

Kulcsszavak: autógyártás, járműipar, munkaerő, Oroszország, Kína, EU

Abstract

At the turn of the 2000s, as European customers, we just began to see the South Korean cars that had been introduced to Europe (cheaper models from Daewoo, Kia, SsangYong) as a necessary, cheap alternative, while we had not even heard of Chinese passenger cars. Even a decade later, we only smiled at the products of the Chinese car industry, mostly copying the shapes of world brands, whose pictures and videos travelled around the world via the Internet. The quality, design, and durability of Chinese cars did not meet the standards accepted in Europe, so despite a few isolated attempts, they did not appear on the markets here, although the output of the industry was already significant. The Chinese car industry had to serve the huge domestic demand, and export was not really its goal. However, with the help of acquisitions, the development of technology and production capacity, the explosive spread of electric cars in Asia and the introduction of strong environmental rules in the EU opened a new chapter in the world automotive industry. Last but not least, the embargo measures against Russia introduced due to the war against Ukraine were used by Chinese brands wisely and a big change has taken place in ten years: Chinese brands are increasingly appearing in the European Union and on Russian markets. In my article, I provide a picture of the current position of Chinese manufacturers and car brands by analyzing market data.

Keywords: vehicle manufacturing, automotive industry, labour force, Russia, China, EU

1. Bevezetés

A járműgyártás és azon belül az autóiipar gazdasági teljesítménye világszerte kiemelkedő jelentőséggel bír. Az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) jelentése szerint (ACEA, 2023) a 2022. nap-tári évben világszerte összesen 85,4 millió új gépjárművet gyártottak (személygépkocsit, terepjárókat, SUV-eket, kis- és nagyteherautót, illetve autóbust összesen), ami közel 6%-os növekedést jelent a megelőző évhez viszonyítva. Ezen belül is gigászi teljesítményt mutat a kínai autóiipar kibocsátása, hiszen a Földön legyártott új gépjárművek közül manapság majdnem minden harmadik termék Kínában készül! Összehasonlításképpen: 2022-ben a kínai autóiipar járműkibocsátása megegyezett a teljes európai és észak-amerikai autógyártási teljesítmény összességével!

Az autóiipar jelentősége több (gazdasági és társadalmi) nézőpontból is megközelíthető. Mindenekelőtt közvetlen gazdasági hatása a fejlett autóiipari gyártásnak, hogy a különböző ellátási láncokkal integrálódva bonyolult gazdaságiteljesítmény-hálókat hoz létre egy térségben. Befolyásolja egész országok iparát, szolgáltatásait, gazdasági fejlettségét és teljesítményét. Teszi ezt egyrészt a jelentős munkaerő-állomány felszívásával, másrészt az autógyártókkal összekapcsolódó beszállítói lánc kialakításával, és nem utolsósorban infrastrukturális fejlesztésekkel járul hozzá az adott térség általános fejlettségéhez. Áttételes, további hatása az ágazatnak a társadalmi dinamizmusra gyakorolt hatása: az autó elérhetővé válásával egyre szélesebb társadalmi rétegek válnak a korábbinál mobilabbá, mert meg tudják engedni maguknak, hogy individuálisan közlekedjenek, és ezzel a szó szoros értelmében

¹ Dr. Kárpáti József, PhD, egyetemi docens, dékán, Neumann János Egyetem, Gazdaságtudományi Kar.

kitárul számukra a világ és annak lehetőségei. Harmadrészt mindennek a mobilitásnövekedésnek és gazdasági fejlődésnek van egy jelentős kulturális-társadalmi fejlettségre gyakorolt hatása is az érintett térségben. Nem véletlen tehát, hogy a magyarországi iparfejlesztésben is kulcskérdéssé vált az elmúlt harminc évben az autóiipari termelés letelepítése, ösztönzése. Ennek a kínai társadalomra és gazdaságra nézve is különösen intenzív befolyása volt az elmúlt harminc évben: erre a folyamatra a cikkben később még visszatérek.

A 2022. év végi adatok szerint (Moore, 2022) a világ teljes GDP-jének 3%-át a gépjárműgyártó ipar termeli meg, amellyel az ágazatból származó előállított érték megközelíti a Föld teljes mezőgazdasági termelésből származó GDP-jét (Statista.com1). Kínában és az Európai Unióban egyaránt ennél is fontosabb az autógyártás gazdaságra gyakorolt hatása: mind az ázsiai országban, mind a 27 országot tömörítő közösségben a GDP 7%-át adja a járműgyártás kibocsátása (Moore, 2022 és Eurostat 1). Az európai térségben közel 14 millió munkavállaló dolgozik a tágran értelmezett autóiipari szektorban. A China Association of Automobile Manufacturers (CAAM), azaz a Kínai Autógyártók Szövetsége szerint Kína autógyártásában 2021-ben több mint 28 millió ember dolgozott. Ez az EU adataihoz hasonlóan magában foglalja a járműgyártó cégek, beszállítók, gyártósorok és egyéb kapcsolódó tevékenységek munkaerőigényét is.

A szerző itt kitekintésül megjegyzi, hogy az indiai autóiipar GDP-arányos teljesítménye ugyanezt az értéket közelíti, ami megér egy másik tanulmányt, tekintve, hogy egy ugyancsak milliárdos lélekszámú ország piaca és termelőkapacitása viharos gyorsasággal kezd felkerülni az autóiipari térképre.

2. Kína és az autók – történeti áttekintés

A kínai autógyártás a 20. század második felében jelentős fejlődésen ment keresztül, és az ország a 21. században a világ legnagyobb autógyártójává vált. Az alábbiakban áttekintést nyújtok a kínai autógyártás történetéről az 1940-es évektől a 2010-es évekig.

1940–1950 között a kínai autógyártás a második világháború hatásai közepette lassan formálódott. Miközben a korszak amerikai személyautóiból már minden második légkondicionálással készült(!), Kína ipara rendkívül gyengén fejlett volt a járműipari szektorban, és a legtöbb autó import útján került az országba. Az első helyi gyártók ez idő tájt jelentek meg, és kezdtek kísérletezni a hazai autók gyártásával. Az 1950-es évek elejétől Kína kommunista ipari modernizációjának fontos mozgatórugójává vált a járműipar, de elsősorban a közösségi és teherszállítási mobilitás fejlesztése. Kína központi kormánya, valamint számos tartományi kormányzat is lelkesen fektetett be a járműgyártásba, hogy megmutassa a nemzeti iparosodás erejét, és az iparág hosszú értékláncának kihasználásával elősegítették a fejlődést különféle állami vállalatok, ipari kapacitások létesítése érdekében. A kommunista kormányzat ezzel nagyszámú munkahelyet teremtett. Az 1950-es évek elején a Szovjetunió is határozottan támogatta Kínát teherautógyárak létrehozásában. Az első sorozatgyártott autónak tekinthető modellt a hosszú múltra visszatekintő Chang'an állami iparvállalat mutatta be Type 46 néven, ami viszont a világháborús amerikai Willys Jeep kínai változata volt.

1953 júliusában a FAW (First Automotive Works) megkezdte az építkezést Changchun városában. Az 1960-as években számos autógyártó jött létre Nanjingban, Sanghajban és Pekingben, valamint speciális célú járművek, például katonai teherautók, polgári tűzoltóautók és mentőautók tömeggyártásába is kezdtek. 1964-ben az állam a fejlesztés mellett döntött az úgynevezett harmadosztályú városokban is. Így a Second Automotive Works (most Dongfeng Motor Corporation), valamint a szecsuanai és a shanxi autógyárak is megépültek. Ebben a korszakban a helyi gyárak elsősorban továbbra is a tömegközlekedés és az áruszállítás kiszolgálására koncentráltak. A kínai autógyártás az 1960-as évekig még mindig elmaradott volt, mivel a kommunista rezsim ideológiája nem támogatta a nagyüzemi személygépkocsi-gyártást, hiszen a polgári értelemben vett magántulajdon egyik legfőbb szimbóluma volt a saját tulajdonú személygépkocsi. Inkább a tömegközlekedési eszközök és a mezőgazdasági járművek gyártására összpontosítottak.

A kulturális forradalom idején a kínai autógyártás szinte teljesen leállt. A politikai instabilitás és a gazdasági nehézségek miatt kevés figyelmet fordítottak az autógyártás fejlesztésére. Autót lényegében továbbra is csak a pártállam apparátusa birtokolhatott, az egyszerű kínai polgár számára a közlekedés általános eszköze a kerékpár volt. 1970–1980 között azonban a kínai kormányzat, a Mao Ce-tung nevével jelzett nyitás jegyében elkezdte fellendíteni az autóiipart. Belátták, hogy külföldi befektetők nélkül az autóiipart nem lehet lábra állítani Kínában, ezért japán és nyugat-európai autógyártókkal kezdtek együttműködések kötni, hogy technológiát és *know-how*-t szerezzenek. A folyamat felgyorsult, amikor Kína is megkezdte a WTO (Világkereskedelmi Szervezet) tagsága érdekében a tárgyalásokat (1986), habár 15 év telt el végül, mire valóban a szervezet tagja lett. Ez az időszak volt a kínai autóiipar modernizációjának kezdete. Az 1980-as években Kína tehát nyitni kezdett a külföldi befektetők felé, ezzel több, kizárólag közös (a kínai állam és külföldi befektető által alapított, utóbbinak legfeljebb 50%-os tulajdonrészt biztosító) *joint venture* vállalat alakult ki külföldi autógyártókkal, például a Volkswagennel, a Peugeot-val vagy a Chryslerrel. Az ezredfordulóra a kínai autógyártás teljesítménye intenzíven növekedni kezdett, és megjelentek az első kínai tulajdonú (nem *joint venture*) vállalatok által gyártott személyautók is. Úttörő cégek voltak ebben a Geely és a Chery.

A jelenlegi helyzet értelmezéséhez szükséges azt is tudnunk, hogy a belföldi piac fejlődésében fontos dátum 1985, amikor munkahelyi ajánlólevéllel és készpénzzel a zsebben, a magyar Merkur-rendszerhez hasonlóan első alkalommal lehetett várólistás feliratkozással személygépkocsit igényelni magánhasználatra Kínában, majd 1994, mivel ebben az évben engedélyezte a Kínai Kommunista Párt általánosan a magánszemélyek részére, hogy saját tulajdonú személygépkocsit tartsanak. 1985-ben Pekingben mindössze ezer darab személygépkocsi volt összesen, és egész Kínában hatmillió lakosra jutott egyetlen autó, miközben ekkor ugyanez a szám Japánban öt fő volt (Baum, 1985). Ebben az évben a teljes kínai személygépkocsi-gyártás alig tett ki 250 ezer járművet (BTS, 2017), ami csak nagyjából egynegyedével nagyobb a kecskeméti Mercedes-Benz-gyár jelenlegi éves kibocsátásánál! Emiatt a külföldi autógyártók is meglátták a lehetőséget Kínában, és növelni kezdték befektetéseiket. Az autóiipari termelés növelését célzó kormányzati támogatások, ösztönző intézkedések és az addig jogszabályokkal visszafogott belföldi kereslet robbanásszerű növekedése, a minden legyár-

tott járművet felszívni képes piac a 2000-es évek elejére lehetővé tette a gyártás extrém növelését (nyolc év alatt közel tízszeresére nőtt a gyártott személygépkocsik száma), így a kínai autógyártók versenyképesebb autókat tudtak előállítani, és így már méretgazdaságossá vált a korszerű gyártástechnológiákba történő beruházás is. Szükséges is volt a további technológiaátvitel és a modernebb gyártási folyamatok bevezetése, mivel a kínai autók minősége ekkortájt messze elmaradt a japán és a nyugat-európai, vagy az amerikai járművektől, ezért exportra ekkor még gondolni sem lehetett.

3. A kínai belpiac és a termelés változásai 2000 után

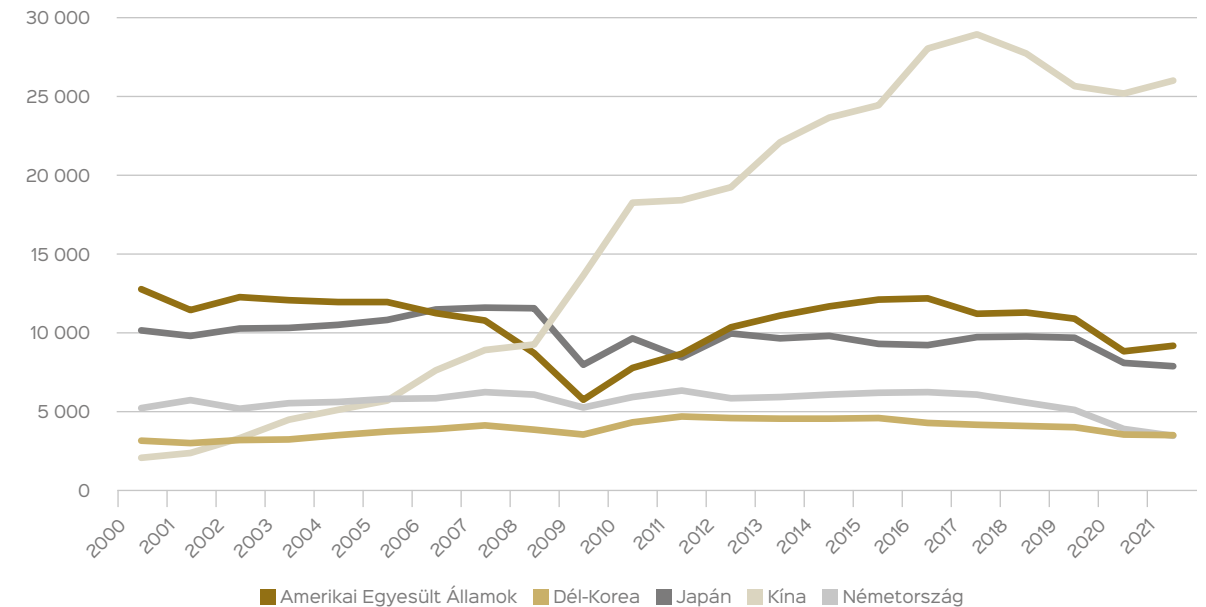
A 2000-es évekre a „nyugati”, illetve japán gyártók érdekes dilemmával kerültek szembe, már ami a kínai személygépkocsi-ipart és a piacot illeti.

Kína ugyanis az ő segítségükkel sikeresen kiépített egy új iparágat, amely egyébként éppen jókor, a nehézipar és más ipari termékgyártás munkaerőigényének csökkenése idején a vidéki munkanélküliségre is gyógyírt jelentett. Az 1990-es évek vegyesvállalati rendszerében leginkább a Volkswagen, a General Motors és a Daihatsu voltak a legnagyobb nyertesek: 2000-ben a kínai személygépkocsi-eladási piac 53%-át a Volkswagen uralta, a Daihatsu 14%-kal volt második, majd a Suzuki és a Citroën-PSA 8-8%-kal dobogós. Az eladások fennmaradó egyötödén osztozott a többi gyártó, például a GM, illetve a Ford és az addigra megjelent kínai autómárkák.

Ezzel szemben alig öt év alatt a nagy állami autógyártók és a hazai magánvállalatok technológiai felfutásával 2005-re drámaian átalakult a piac képe, és a külföldi befektetőknek egyszerűen nem volt ellenszere a folyamattal szemben: a VW elvesztette dominanciáját, és mindössze 11%-ot tudott megtartani az új autók piacán, míg a kínai autógyárak közül az FAW konszern, a Geely és a Chery addigra elvittek 18%-ot (Donnelly, 2008). Kína belső piacán tehát a hazai márkák jelentette konkurencia kezdte kiszolgálni az addig soha nem látott mértékben autóra vágyó kínai vásárlók átlagigényeit (a külföldi autógyártóknak pedig nem volt kapacitása ezt az igényt kielégíteni. Új gyárakat létesíteni Kínában viszont már nehezebb volt, mivel a kormányzati támogatásokat már a hazai alapítású gyárak kapták).

A kínai autógyártás felfutásának intenzitását szemlélteti az 1. ábra. Világosan látszik, hogy a kínai járműipar már 2001-ben utolérte, legalábbis mennyiségi alapon a dél-koreai autógyártást, majd 2005-ben haladta meg az Európában etalon németországi autógyártás mennyiségeit, és megállás nélkül, meredeken emelkedni kezdett a kibocsátása. A téma jelentőségét tehát az adja, hogy ez az ágazat jelenleg már ötször annyi autót termel, mint a német autóipar, illetve két és félszer meghaladja az Egyesült Államok gyártási teljesítményét is, a közvetlen szakmán túl mégsem foglalkoztunk az elmúlt években a kínai autóiparral túl sokat.

1. ábra: Néhány ország autógyártási kibocsátása, személygépkocsik és haszonjárművek összesen, ezer db



Forrás: saját szerkesztés a Bureau of Transport Statistics alapján.

A kínai autómárkák erőteljesebb európai exportpiaci bevezetését Donnelly épp másfél évtizeddel ezelőtt 5-15 éves távra tette (Donnelly, 2008). Elsősorban a minőségi problémák, az Euro-5, 6 majd 7 környezetvédelmi normák teljesítési kihívásai, a nem elég hatékony gyártástechnológia és a szellemi tulajdon alacsony szintű védelme tűntek ekkor a fő kihívásnak. Az elhíresült, első kínai gépkocsin végrehajtott szabványos német ADAC-töréstesztet 2005-ben (Vezess.hu, 2005) a Jiangling Landwind terepjáró teljes megsemmisülésével végződött. Ez az incidens olyan bizalomvesztésnek bizonyult, amely jelentősen visszavetette a kínai márkák európai bevezetését.

Azonban az az újabb, kereskedelmi nézőpontú dilemma is legalább ugyanilyen fontos, hogy vajon az addig a nyugati és japán cégek fejlesztéseinek odahaza felnővekvő kínai cégek hazai termékeit beengedjék-e a partnereik saját kereskedelmi hálózatukon keresztül az amerikai, japán vagy európai piacra. Logikus lépés lett volna, hiszen a kínai márkáknak nem volt dedikált márkakereskedői hálózata, amelyben az értékesítést lehetett volna végezni, ugyanakkor ha mindezt megint az addigi fejlesztési háttér munkát is felkínáló cégek terített asztalként teszik a kínai márkák elé, garantált az anyacégek krízise.

A 2010-es években a kínai autógyártás már jelentős globális szereplővé vált. Egyes kínai autógyártók, mint például a Geely, az elektromos járműveket készítő BYD és a Chery immár nemcsak Kínában, hanem a nemzetközi piacokon is növekedést értek el. A gépkocsik értékesítése szempontjából úgynevezett *soft-market*nek tekinthető kelet-ázsiai, közép-ázsiai és közel-keleti országokban az elmúlt tíz év során jelentős exportpiacokra letek, sőt néhány összeszerelő üzem létesítésével már a kínai gyártók maguk is technológiatranszfert hajtanak végre ezeken a földrajzi területeken.

Jelenleg a FAW (First Automotive Group Corporation), a Dongfeng és a SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) alkotja az úgynevezett *big three – big four* csoport három tagját Kínában, azaz a legnagyobb, állami tulajdonú autógyártó vállalatokat. Később az egyébként elsők között autógyártásba kezdő Chang'an Automobile került be a nagy négyesbe. A kínai autók minősége és megbízhatósága is javult, azonban az európai és az amerikai piacra jelentős eladási sikerekkel nem sikerült belépni a hagyományos, belső égésű motorral hajtott termékekkel. A hibrid és elektromos járműplatformok azonban átrendezni látszanak a játékteret, itt ugyanis az európai és amerikai cégek lépéshátrányban voltak. A kínai autógyártás fejlődése tehát az 1980-as évektől kezdődően a kínai állam növekvő támogatásával, nyugati, valamint japán cégekkel alapított vegyesvállalatokkal indult útjára, és külföldi befektetési állományból építkezett. A mostani formájában a kínai autógyártó nagyjai bonyolult holdingokat alkotnak, és autómárkák különböző csoportjait foglalják magukba rendkívül széles termékpalettát alkotva.

4. A legnagyobb kínai autógyártó konszern bemutatása

A Geely vállalat 1986-ban alakult. A vállalat székhelye a kínai Zhejiang tartományban található. Kezdetben a cég hűtőgépek gyártásával foglalkozott, majd 1997-ben a Geely elindította saját autógyártási tevékenységét Geely Automotive néven. A céget magántőkéből alapították, állami részvétel nélkül.

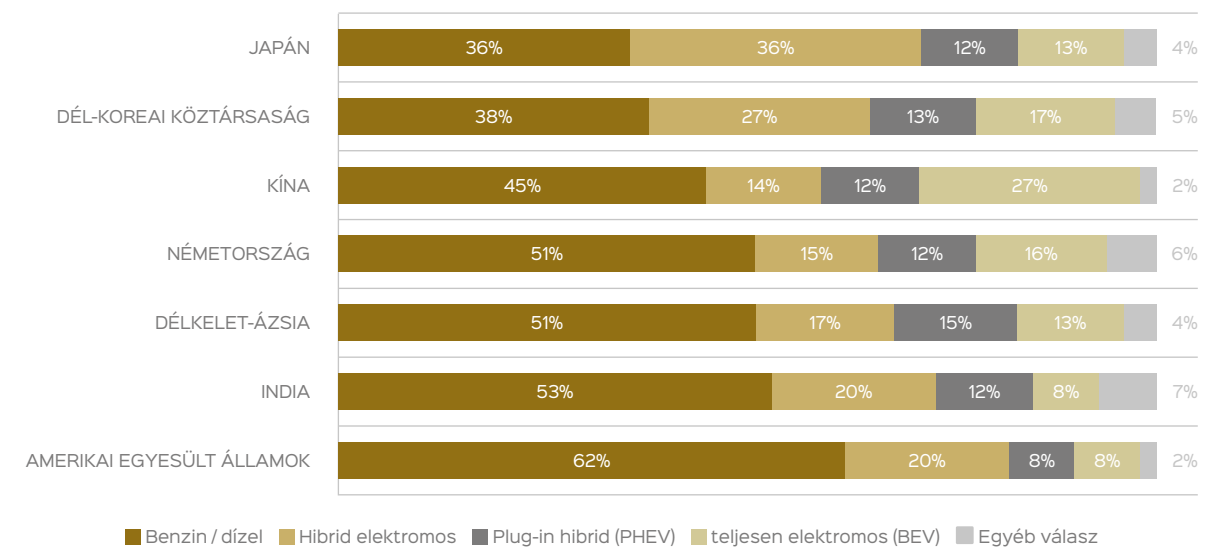
A Geely első autómódellje, a Haoqing (HQ), 1998-ban került piacra Kínában. Ez a modell egy egyszerű Daihatsu kisautó licence volt. Kezdetben alacsony árával és megbízható teljesítményével nyert népszerűséget a belpiacon. A Geely folytatta a modellválaszték bővítését, és 2003-ban bemutatta már az észak-amerikai piacra szánt Freedom Cruiser modellt is, és azóta folyamatosan, különböző márkanevek alatt gyárt járműveket. A vállalat autógyártási ágja gyorsan növekedve 2009-ben megvásárolta a Fordtól a Volvo (majd a Polestar) autómárkát, később maláj tulajdonosától akvizícióval a Lotus sportautó márkát és a malajziai Protont is. A Volvo felvásárlásával a cég modern belső égésű és hibrid motortekológiához jutott, amelynek további fejlesztésével és a svéd márkák *know how*-jának használatával világszerte sikeres autógyártóvá, fejlesztővé vált. A cég szállítja a London EV Company (LEVC) márkán keresztül a brit elektromos taxikat és kisáruszállítókat is. További akvizíciók révén ma a Geely a Daimler-Benz egyik jelentős, 10% körüli részvényese is, és a Smart márkanev is portfóliójába tartozik. Piaci hírek szerint a Geely előrehaladott tárgyalásokat folytat a Daimlerrel az elektromos járműplatformok közös fejlesztéséről is.

A 2010-es évek második felében a cég komoly fejlesztéseket indított a New Energy Vehicle (elektromos hajtást részben vagy egészben felhasználó) szegmensbe tartozó gépkocsik fejlesztése terén, és új, *plug-in hibrid* és kizárólag elektromos meghajtású gépkocsikkal jelentkezett az utóbbi években (Volvo platformra építve) a Lynk&Co, Geometry, illetve Zeekr márkanev alatt. A Lynk&Co márkájú járművei már elérhetőek Nyugat-Európában is, egyedi, a cég által működtetett tartós bérleti konstrukcióban, a másik két márkáé pedig 2022-ben külön-külön közel 100 ezres eladásokat produkált világszerte.

A piaci adatok alapján a Geely Automotive jelentős pénzügyi növekedést ért el az elmúlt években. 2020-ban a vállalat értékesítése meghaladta a 1,32 millió darab autót, és ezzel a világ egyik legnagyobb kínai autógyártó magánvállalatává vált (ennek a jelzőnek később még lesz jelentősége). A Geely saját beszámolója szerint (Geely, 2023) 2022. évben összesen 1,43 millió autót értékesített csak az eredeti márkanevük alatt, jelentős részüket exportra is. A Geely további, újhullámos márkáin keresztül nagyon erős globális jelenléttel rendelkezik, és folyamatosan bővíti a termékpalettáját, beleértve az elektromos és hibrid járműveket is, hogy lépést tartsanak az autógyártás gyors változásaival. A fentebb említett Lynk&Co márkájú autók közül csak Nyugat-Európában és Skandináviában 2022 során gazdára talált 180 ezer darab, amivel megközelítették a Tesla tavalyi európai eladásait (234 ezer db) (tridentstechnology.com). A Volvo tulajdonosaként további, a jelenlegi elemzésben nem érintett 600 ezer darab személygépjárművet is gyártottak a skandináv márkanev alatt.

A Geely 2023-ban 1,65 millió darab gépjármű legyártását tervezi. A további növekedésben a Geely számára is az elektromos járműplatformok jelentik a fő irányt, habár egyelőre abban a világ elemzői egyetértenek, hogy az elektrifikáció üteme nem azonos a különböző földrajzi térségekben. Egy nemrég publikált globális fogyasztói kutatás (Deloitte, 2023) ugyanis rávilágít, hogy a világ nagy részén a vevők fele – nyilván anyagi és tradicionális okok miatt is – a legközelebbi alkalommal még hagyományos belső égésű motorral gyártott gépkocsit vásárolna. Az európai piacon a szigorú környezetvédelmi előírások és a kapcsolódó autógyártási stratégia explicit módon is az e-mobilitás irányába formálják a vevői attitűdöt. A kínai belpiac sajátosságára, vagyis arra, hogy a leendő vevők kiemelkedő aránya, 27%-a vásárolna tisztán elektromos autót a következő alkalommal, részben az a magyarázat, hogy a kínai környezetvédelmi intézkedések korlátozzák a legnagyobb városokban és régióinkban a gépkocsik rendszámhoz jutását, a forgalmi engedélyek kiadását, és könnyebb elektromos hajtású autóra rendszámot kapni, mint hagyományos motorral szereltre.

2. ábra: Milyen meghajtású járművet vásárolna legközelebb?



Forrás: Deloitte 2023 Global Automotive Consumer Study alapján saját szerkesztés.

A céghez tartozó vállalkozások jelenleg öt különböző profilú holdingra bontva működnek, ezek közül egyébként csak egy autóiipari. A jelenlegi formájában Geely Automobile Holdings néven működő társaság részvényeit 2004-ben bevezették a hongkongi tőzsdére, 2017 óta pedig a részvény mozgása a Hang Seng-indexbe is bekerült, annak egyik jelentős alkotóeleme.

A SAIC Motor Corporation (korábban Shanghai Automotive Industry Corporation) Kína legnagyobb állami tulajdonú autóiipari vállalatcsoportja, a cég mérete és gyártókapacitása európai szemmel nézve gigászi. Eredete az 1950-es évekre nyúlik vissza, amikor még más név alatt, de elsők között gyártott (1958-ban) személygépkocsit a Kínai Népköztársaságban. Ez az autósorozat a lengyel FSO Warszawa alapjaira készült, amely pedig a szovjet Pobeda M20 licence volt. Nagyobb szériában a módosított és végül a korabeli „fecske” Mercedes 220 alapjait felhasználó Shanghai SH760 modellt gyártották, 1965-től egészen 1991-ig. A korábban leírt, gépkocsitulajdonlásra vonatkozó korlátozások miatt ezek a járművek is elsősorban pártcélokat szolgáltak, és a párt, illetve az állami vállalati középvezetés közlekedési eszközeiként rótták a kínai utakat. Az autógyár nagyrészt kezdetleges eszközökkel és gyártósorral dolgozott, negyed évszázad alatt mindösszesen alig 80 ezer gépkocsi gördült ki a gyárkapun. Fejlődésének mozgatórugója mindig is a sanghaji területi pártvezetés helyi gazdaságfejlesztés iránti elkötelezettsége volt, amellyel – esetenként – még a pekingi központi kormányzat rosszállását is kivívták.

Áttörést a Volkswagennel tető alá hozott 1984-es megállapodásuk hozott, amelynek köszönhetően az alapított vegyesvállalat hozzájutott az 1980-as évek eleji, Európában éppen leváltott német technológiához, és a SAIC-Volkswagen modelljeit több százszáz példányszámban gyártották le az 1990-es évekig. A sanghaji helyi önkormányzat lényegében a nulláról kezdett beszállítói láncot építeni a SAIC köré, aminek eredményeképp 1997-re a gyár által előállított autók alkatrészeinek 90%-át már kínai beszállítók biztosították (Thun, 2006). Ugyancsak ebben az évben a cég tető alá hozott egy megállapodást a General Motorsszal is, amelynek köszönhetően a következő négy évben megduplázták a gyártási kapacitásukat Buick, Chevrolet és Cadillac modellek helyi gyártásával. 2002-ben már a GM-mel együtt szálltak be a dél-koreai Daewoo Motors megvásárlásába is! A SAIC ezt követően megpróbálta megszerezni a brit MG Rover csoportot. Azt végül ugyan egy másik kínai cég (Nanjing Automobile) tudta megvenni, de az MG márkanév a SAIC tulajdonába került (és éppen visszavezeti azt az európai piacra). A szintén dél-koreai SsangYongot is felvásárolták, azonban ez az akvizíció nem volt sikeres, 2010 körül a cég 10% alá csökkentette a tulajdonrészét. Azonban kedvező feltételek mellett jutott a Mercedes technológiájához, amelyet akkortájt Dél-Koreában épp a SsangYong licencelt! Összességében a SAIC jelenleg az európai fogyasztók számára kevésbé ismert, ám Kínában és a kelet-ázsiai országokban rendkívül népszerű autómárkákat gyárt, mint a Wuling, Baojun, Maxus, Roewe és Marvel. Az MG márkát azonban intenzív promóció mellett ismét bevezették az európai piacra is, sőt ezeknek az autóknak 2023-tól a volt GM, most PSA konszern Opel kereskedésein keresztül már magyarországi hálózata is működik. Az MG modellek között is elsősorban a relatíve kedvező áron kapható elektromos MG4 típustól várják az európai sikereket – ugyanis a GM-től átvett európai márkának, az Opelnek jelenleg még nincs olyan fejlett elektromos hajtáslánc és akkumulátortechnikája, mint az MG-nek.

A SAIC Motor a *Fortune* magazin 2022-es adatai szerint a Global Top 100 lista 68. helyén áll. A cég friss sajtóközleménye szerint a vállalatcsoport több mint 5,3 millió új autót gyártott az előző évben, és ezzel az abszolút legnagyobb gyártó cég Kínában. Ebből a mennyiségből 1 millió járművet külföldön értékesítettek. Tekintve, hogy a kínai járműipar 2022-ben valamivel több mint 3 millió autót szállított exportra (SCMP, 2023), kijelenthető, hogy abból minden harmadik a SAIC gyártmánya volt.

Az első negyedéves jelentésük további 40%-os várható növekedést jelez Kínában és 20% felett az európai piacokon. A cég maga is kiemeli, hogy európai viszonylatban nagyon sikeresnek bizonyult az MG4 elektromos jármű bevezetése, amelyből 2023 márciusában már 100 ezer darabot értékesítettek (SAIC Motor 2023). A cég a 2023. évre 6 millió jármű legyártását célozta meg.

A FAW (First Automobile Works) – jelenleg China FAW Group Corp. Ltd. a *big four* állami autógyártó vállalati klub második legnagyobb tagja. 1953-ban alapították az észak-kínai Changchunban, a Szovjetunió technikai és anyagi támogatásával. A gyár első időszakában a Sztálin Teherautógyár ZISZ teherautóját gyártotta Jiefang („Felszabadulás”) márkanéven, amely nevet azóta is megtartotta a teherautó termékvonala számára.

Ez a vállalat gyártja 1958 óta a kínai kommunista vezetőknek szánt reprezentatív személyautókat is Hongqi („Vörös Zászló”) márkanéven, amelyből a 2010-es évekre a tehetősebb kínaiak által is megvehető luxuslimuzin- és minibusz-termékvonalat alapítottak. Jelenleg a cég az elérhető adatok alapján elsősorban a Hongqi mint luxusmárka terjeszkedésére koncentrálnak – Szaúd-Arábiában, Hollandiában és Skandináviában már forgalmazza legújabb, kizárólag elektromos meghajtású luxusegyterűjét (Hongqi E-HS9) is egy jól extrázott Tesla árán, és pár darab legyártása helyett a márkanéven ma már 300 ezer darab autót gyárt évente (FAW 2023).

A cég tucatnyi *joint venture* megállapodáson keresztül az 1980-as évek óta ismét a Volkswagennel kötötte a legnagyobb üzletet, és ma VW, Audi, Toyota és GM modelleket gyárt a kínai piacra. A saját Bestune, Junpai és még számtalan további márkanévei alatt a konszern a kétüléssel elektromos miniautóktól a távolsági buszokig gyakorlatilag minden közlekedési eszközt gyárt. Termékpalettájának sajátossága, hogy míg saját márkáiból körülbelül 600 ezer járművet gyártott, addig FAW-Volkswagen (kb. 20 különböző Volkswagen és Audi típus), illetve FAW-Toyota név alatt a kínai belpiacra és részben exportra további 2 millió járművet bocsátott ki 2022-ben. A FAW honlapja és gazdasági-pénzügyi adatai a Geelyhez és a SAIC-hoz képest kevésbé átláthatók, de azt közlik, hogy 2021-ben 3,5 millió gépjárművet gyártottak, és a cég értékesítési árbevétele 706 milliárd jüan, azaz hozzávetőleg 92 milliárd euró volt.

A Second Automobile Works – mai nevén Dongfeng Motor Company története ugyancsak az 1950-es évekig nyúlik vissza. A kínai kormányzat újabb teherautógyárat kívánt létesíteni, azonban ennek terveit végül gazdasági okokból egészen az 1960-as évek végéig halasztották. A SAW egy távoli közép-kínai településen jött létre, az 1970-es évek elejére épült fel a teherautógyár a maga teljességében.

A Dongfeng kizárólag tehergépkocsikat, elsősorban katonai járműveket gyártott az 1990-es évekig, majd viszonylag későn kezdett közös vállalatok alapításába külföldi partnerekkel. A cég az 1990-es

évek elején a Citroënnel, majd a Citroën-PSA csoporttal kötött szerződéseket személyautók közös gyártására, de a 2000-es években felgyorsította ezt a folyamatot, és a Kia, a Honda, a Nissan, majd a Renault cégekkel lépett partnerségre. A Dongfeng Motor vállalat részvényei is bevezetésre kerültek a hongkongi tőzsdén.

A Dongfeng kínálatára is jellemző, hogy egyrészt több „hazai” autómárkába gyűjtve számos terméket értékesít, ezek között kiemelkedik a cég elektromosjármű-gyártási képessége és az önvezető járművek fejlesztése iránti elköteleződése. Megállapítható, hogy a Dongfeng, mint késői érkező a személygépjármű-piacon, egyből végrehajtott néhány olyan technológiai ugrást, amely az előzőekben taglalt SAIC és FAW több évtizedes munkájába került, így sikerült ezek mögé felzárkóznia.

A konszern manapság nagyjából 2,3 millió járművet értékesít évente, és ezen eladásainak körülbelül egynegyedét teszik ki a saját kínai márkák, a többi értékesítési eredményt a közös japán, koreai és francia cégek termékei teszik ki. A vállalat most futtatja fel elektromos járműveit, azonban nehezíti a helyzetét, hogy 2023-ra egyelőre kifutott a kínai kormány elektromos autókra kínált vásárlási támogatása. A cég pozíciójának megtartása érdekében Hupei tartományban, a székhelyén jelentős akciókkal kínálta 2023 márciusában a hagyományos motorral szerelt típusait (esetenként példátlan, 50%-os kiskereskedelmi árkedvezménnyel), amivel sikerült a készleteket kisöpörni a térség autókereskedőinél (Yicaiglobal, 2023). A cég kínálata újabban Közép-Európában, így Magyarországon is elérhető, köszönhetően annak, hogy egy szlovákiai magyar üzletember cégével öt országra szóló térségi megállapodást kötöttek. Egyes területeken a vállalat Dongfeng, másutt DFSK néven van jelen. Az új értékesítési partnerek keresése valószínűleg azért is fontos minden új piacon a vállalat számára, mert a 2022. decemberi termelési jelentés alapján a vállalat által készített járművek mennyisége összesen közel 12%-kal csökkent a 2021-es évhez képest (Dongfeng 2022). Azon belül is kritikus mértékben, 40-50%-kal csökkent a különböző haszonjárműveik iránti kereslet, amely ágazat bevételét Európában forgalmazott, fejlettebb technológiájú személyautók értékesítésével igyekeznek kompenzálni.

A négy állami vállalat közül a „legkisebb” a Changan (Chang’an), amelynek ugyancsak hosszú történelmi múltja van, és a bevezetőben említettek szerint az első, sorozatban gyártott autót készítette Kínában. A gyár a 21. század fordulójáig elsősorban Suzuki-licenc alapján készített kisteherautókat, haszonjárműveket és kisebb mértékben személygépkocsikat, a kibocsátott mennyiség azonban már ekkor hatalmas volt. A személygépkocsik gyártásában a Ford és a Mazda kínai közös vállalati partnere a cég, azonban európai méretekben mérve ugyancsak megdöbbentő, hogy három-négy márkánév alatt közel 50 (!) különböző típusú és formatervű autómódell érhető el a kereskedéseikben. A cég üzleti sikerének kulcsa a rendkívül kiterjedt export hálózata: autóit jelenleg több mint 40 országban lehet megvásárolni Angólától Mianmarig. A Changannak a cég saját forrásai szerint 21 gyártó üzeme van világszerte, elsősorban Indiában, Közép-Ázsiában és persze Kínában. A Changan 2022-ben közel 1,9 millió saját márkás járművet készített, ehhez jött még hozzá a közös vállalatok Ford és Mazda márkáinak termelése.

A Changan érzékelhetően a négy nagyvállalat közül az, amely a legkésőbb váltott személyautó-gyártásra és azon belül elektromos meghajtású autókra. Azonban amerikai, olaszországi, brit és japán fejlesztő és dizájnközpontokat tart fenn, ahol olyan autók születnek, mint a mostanra már 30 ezer

példányban legyártott Shenlan modellek vagy az elektromos hajtásban kiemelkedő Nio márkával és a CATL akkumulátorgyárral közös Avatr 11 elektromos szabadidőautó. A Changan formatervei Torinóban születnek, európai szemmel ma már teljesen befogadhatóak, a cég pedig különösen nagy energiát fektet az innovációba. A vállalat partnerségre lépett Kína legnagyobb online kiskereskedelmi platformjával (JD) és a hangfelismerést és mesterséges intelligenciát kínáló, szintén állami tulajdonú iFlytek nagyvállalattal, amelynek segítségével elsőként kínál mesterséges intelligencia alapú ember-autó-okosotthon-okosháztartás integrációt a vásárlói számára. A cég ambiciózus célkitűzése, hogy 2025-re teljes autopalettáját kizárólag elektromos hajtásra állítsa át, és piacvezető legyen a mesterséges intelligencia és az önvezető technológia autóiipari és fogyasztói alkalmazásában (Changan, 2023).

A BYD Automobile („Build Your Dreams”) 2003-ban alakult, és a kezdeti években egyetlen városi kisautót, majd egy kompakt szedánt gyártott, utóbbi BYD F3 néven 2005 körül Kína legnagyobb darabszámban eladott autótípusa volt. 2008-tól a cég lényegében kizárólag *plug-in hibrid*, vagyis konnektorral tölthető hibrid és elektromos autók fejlesztésével foglalkozik. Jelenleg is a legtöbbet eladott autómárka a BYD Kínában, ami nem kis teljesítmény – 2023 első negyedévében taszította le a kínai trónról a Volkswagent (Bloomberg, 2023). A cég jelenleg 12-féle különböző elektromos és másik 12-féle *plug-in hibrid* személyautót gyárt. Fejlesztései leginkább a 2022. naptári évben értek be: tavaly megháromszorozta a gyártott járművek mennyiségét: több mint 1,8 millió alternatív hajtású személyautót, azon belül több mint 917 ezer kizárólag elektromos hajtású gépkocsit gyártott. A cég által közölt értékesítési adataik szerint (BYD, 2023) ebből 6 ezer darab híján 2022. december 31-ig el is adták az összeset. A BYD céges működésének jellemzője a rendkívül erős vertikális beszállítási láncolat, azaz a vállalat a járműveinek alapanyagait és köztes termékeit is lényegében mind maga készíti, ezek közül technikai világszínvonalat képvisel maga a saját gyártású Byd Blade akkumulátor és az akkumulátorvezérlés és -hűtés műszaki rendszere is. A BYD újabban a kínai gyorsvasúttrendszerekhez is végez fejlesztéseket.

A cég világszerte jelentős mennyiségű elektromos hajtású autóbust is gyárt, amely tevékenységének egyik üzeme épp Magyarországon, Komáromban található. A BYD elektromos kishaszonjárművei, teherautói és autóbuszai már hazánkban is kaphatók.

A Chery Automobile e körkép utolsó tagja. A járműgyártó vállalatot 1997-ben alapították állami tulajdonú cékként a kelet-kínai Anhui tartományi kormányzata által. A cég 1999 óta gyárt járműveket, főleg személyautókból és kistehergépjárművekből áll a kínálata. A vállalat autóinak hivatalos hatósági engedélyezése csak 2003-ban történt meg, addig *de jure* illegálisan gyártottak gépkocsikat.

Egyébként sem volt felhőtlen a cég működésének első tíz éve, mivel több formatervlopási és licencszerződés-szegési vád érte a Cheryt, elsősorban a GM-Daewoo, a Toyota és a Volkswagen részéről. Több megkezdett közös projektjük kútba esett: a Fiat, a Chrysler és a Tata kooperáció sem indult zökkenők nélkül, bár ezekből végül többtucatnyi új autótípust tudtak bevezetni a kínai belpiacon. A Chery sokáig szenvedett olcsó autóival, a koordinálatlanul szétaprózott típusválasztékával és gyártási nehézségeivel. Csak a 2000-es évek végén kezdett a járműbiztonsági fejlesztésekkel is komolyan foglalkozni. A 2010-es évek második harmadára sikerült a gyártást egyenesbe kormányozni

és a termékfejlesztést is házon belül, megfelelő színvonalon biztosítani. Az indiai Tata cégcsoporttal kötött megállapodás alapján pedig a Chery megszerezte a kínai piacra a Jaguar és a Land Rover márkák gyártási jogát. A Chery jelenleg sok nemzetközi alkatrész-beszállítóval áll kapcsolatban, így autóiban számos Bosch, Visteon, VDO és Valeo alkatrész is megtalálható, illetve ezek kínai partnereivel az elmúlt tíz évben sikerült stabilizálnia a hazai beszállítói láncolatát. Létrehoztak négy külföldi fejlesztő központot is, amelyek a műszaki, biztonsági és formatervezési feladatokért felelősek.

A vállalat ma fejlődő kelet-ázsiai és közép-ázsiai országokban több összeszerelő üzemet és félig önálló gyártó vállalatot is működtet például Egyiptomban és Iránban, illetve Dél-Amerikában és Ausztráliában is megtelepedett. Az európai piacon szinte teljesen ismeretlenek az Exeed, Jetour és Chery márkájú autók, amelyek ugyanakkor rendkívül népszerűek a fejlődő országokban. A márka üzleti sikerét egyrészt az olcsón kapható, a kevésbé jómódú társadalmakban is még megfizethető egyszerűbb autóival alapozta meg, azonban jelenleg a Tiggo név alatt futó drágább szabadidő-terepjáró típusok néhány éve bevezetett palettája húzza az eladásokat. A Chery Tiggo 8 Pro a „kevés pénzért sok autó” elvet követi, Braziliától Szaúd-Arábiáig rendkívül sikeres, és ezeken a piacokon átszámítva körülbelül 9,5 millió forintnyi vételárért, azaz 25 ezer euró körül kínál a leginkább az Audi Q7-re hasonlító, elegánsan mutató hétüléses nagyautót teljes felszereltséggel. Európából nézve ez alig fél ár az itteni versenytársakhoz képest. Mindezek mellé számos piacon 10 év vagy 1 millió km garanciát kínál a motorra és a hajtásláncre, ami példátlan. *Plug-in hibrid* változata pedig elnyerte több fejlődő piacon a legjobb *plug-in* autó díját.

A cég nagy erőfeszítéseket tett az elektromos járművek fejlesztésének területén, és 2017-től az „eQ1-eQ7” terméksorozatával sikeresen, e-autó-exportörként is belépett a világpiacra. Ma a Chery legnagyobb exportpiaca Brazília, Oroszország, a Dél-afrikai Köztársaság, Chile és Egyiptom. 2022. évi adataik szerint 1,2 millió gépjárművet gyártottak, és ebből közel 400 ezret exportra! A tavalyi, Katarban rendezett labdarúgó-világbajnokság egyik kiemelt támogatójaként a cég jelentősen emelte az ismertségét.

5. Mit állapíthatunk meg a bemutatott cégek eddigi életútjából?

A sorra vett kínai autómárkák láthatóan eltérő pályákat jártak be a világpiaci sikereik eléréséig, és úgy tűnik, további útjuk is némiképp eltér egymástól.

A SAIC, az FAW és a Dongfeng „ősrégi” kínai állami vállalatok, az autógyártás klasszikus 20. századi keleti ívét mutatják: elavult, főleg szovjet technika átvételével indultak, majd az 1980-as évektől megkötött *joint venture* megállapodások segítségével kezdték a fejlett európai, japán és amerikai cégek technológiáját átvenni. Sokat tanultak, és a technológiai fejlesztésbe befektetve mára már dominálnak Kínában és 60-80 fejlődő ország nem kicsi nemzetközi piacán, ahol egy európai gyártó középkategóriás modelljének 30-35 ezer eurós ára, az autóvásárló átlagtömegek pénztárcájához mérten nem megfizethető.

- Megfigyelhető, hogy az FAW a közös vállalatai nemzetközi autómárkáinak kínai gyártásával éri el elsősorban az üzleti sikereket, és „nyugati” exportra lényegében csak a Vörös Zászló márka luxusautóival céloz. Ezek megjelenése a luxustermékszegmensben egzotikumnak számít, és egyediséget kínál drágán árazva.
- A SAIC saját, kínai márkájú autóival tarol a belső piacon, és exportjában sikeresnek tűnik a fejlettebb világban ismert MG márkánév felélesztésével, különösen az elektromos platformon várható további európai és amerikai befolyása.
- A korábban periférikus, elsősorban haszonjárműgyártó Changan a hatalmas kínai belpiacot ugyancsak elsősorban saját márkáival hódította meg köszönhetően az 1994 után felfutó autóvásárlási hullámnak, azonban a másik két állami vállalatnál dinamikusabb innovációs lépéseket tesz. Ha megvalósítja stratégiáját, és teljesen az alternatív hajtásra áll át, akkor várhatóan a legnagyobb elektromosautó-gyártók között látjuk viszont néhány év múlva most még nem látható exportmodellekkel.
- A Chery alapítása valószínűleg a másik három állami óriás sikerének másolására épült volna, azonban láthatóan kevés volt a tapasztalat és a technológiai szaktudás a gyors és eredményes rajthoz. Mára azonban kiköszörülte az imposztori csorbát, és elsősorban külföldi beszállítókra építve nemzetközi szintű technológiát és beszállítói láncot használ, amelyet megfelelően olcsón tud kínálni. A Chery autógyártóként intenzíven terjeszkedik: fejlődő országokban alapított összeszerelő üzemekkel és autógyárakkal építi nemzetközi bázisát. Európában már bizonyosan megjelenik 2023 folyamán, elektromos járművekkel.
- A Geely magánvállalként az akvizíciók éllovasa. A Volvo és a Smart megvásárlásával induló pozíciót szerzett magának Európában, amelynek farvizén divatos elektromos autókkal már most is intenzíven mutatja magát az öreg kontinensen.
- A BYD repülőrajtja jó példája annak, hogy utolsókból hogyan lehetnek első: kihagyva az autógyártás elmúlt 70 évének evolúciós lépcsőit, eleve a legújabb technológiába fektetve és a beszállítói hálózatot is kapun belül tartva versenyelőnyvel indul az elektromos autógyártás területén. Nem véletlen, hogy a Teslát is előzi forgalomban, a pénzügyi elemzők pedig a piaci értékét a Porschéval egy szintre árazták be (fleetnews.co.uk, 2023).

6. Miért az elektromosjármű-gyártásban tör élre a kínai autóipar?

A kínai dominancia kialakulása az elektromos járművek terén egyértelműen annak köszönhető, hogy mire a kínai járműipar és technológia fejlettsége az 1990-es évekre elérte a megfelelő szintet, valamint a kínai lakosság hatalmas járművéhsége, de korlátozott anyagi lehetőségei megjelentek a belső égésű motorral szerelt kocsik piacán, addigra az európai, japán és amerikai gyártók ezt a szegmenst már régen uralták. A hibrid járművek gyártása terén pedig Japán tett szert behozha-

tatlannak tűnő előnyre, és a szigetország nem is nagyon dinamikusan mozdul a teljes elektromobilitás felé.

Az elektromos meghajtás tehát épp az addigra uralkodó gyártók belsőégésű-fókuszra révén még kiaknázatlan terület volt. A kínai állam ezért hatalmas adókedvezményekkel és támogatásokkal ösztönözte az elektromos járművek előállítását, illetve annak legfontosabb építőköveinek, a megfelelő minőségű akkumulátoroknak a gyártását-fejlesztését.

2008 óta a kínai nemzetgazdasági tervezésben külön kiemelt célként szerepel az elektromobilitás fejlesztése. A kínai kommunikációban NEV rövidítés (*new energy vehicle*) alatt a konnektorral tölthető *hibrid/plug-in hibrid* (PHEV) és tisztán elektromos meghajtású *battery electric vehicle* (BEV) járművek összességét értik. 2009 és 2022 között összesen 29 milliárd amerikai dollár értékben folyósított a kínai kormányzat támogatást és adott kedvezményeket az elektromosautó-gyártás fejlesztési céljaira (Gordon, 2023). A kínai kormányzat élen járt a tömegközlekedés elektrifikációjában is: már 2010-ben preferáltan elektromos autóbusszokkal fejlesztették a városi közlekedést, amikor a meghajtás társadalmi elfogadottsága még minimális volt. Az e-járművek állománya rendkívüli emelkedésnek indult, a gyártás felfutott, és a kereslet is élénkült. Míg 2009-ben ötszáz darab, addig 2017-ben már 1,2 millió, újabb négy év elteltével már közel 8 millió elektromos jármű futott a kínai utakon.

Fontos ösztönzőként hatott az elektromos járművek lakossági keresleti oldalán az a megoldás, ahogyan a kormányzat a rendszámok kiadását szabályozta. A legsűrűltabb kínai megvárosokban és sűrűn lakott körzetekben ugyanis már egyáltalán nem egyszerű hagyományos meghajtású járművet forgalomba helyezni. A kínai kormányzat egyes körzetekben sorshúzásos, más városokban és körzetekben árverési rendszerben, a legmagasabb pénzüsszeget kínálóknak ad ki előre meghatározott számú rendszámot, ezzel szabályozva a forgalomba helyezhető autók növekedési ütemét. Ezekkel a megoldásokkal szemben a kormányzat preferált forgalomba helyezési szabályokat alkalmaz a *plug-in hibrid* és a teljesen elektromos autókra. A fővárosban, Pekingben például 2011 óta működik a kéthavonkénti lottóhúzásos rendszer, amellyel meghatározott számú jármű forgalomba helyezését teszik lehetővé, és első ránézésre sikerrel szabályozták a piacot, és csökkentették a főváros extrém levegőszennyezettségét is. Azonban hamarosan számos illegális megoldást, kiskaput fedeztek fel, így elszaporodtak a rendszámközvetítő ügynökségek és még a névházasságok is. Ennek köszönhetően a rendszert folyamatosan finomhangolni kellett. Pekingben a lottórendszerben éveket kell várni egy új autó forgalomba helyezési engedélyezésére, vagyis a gyakorlatban az igénylők először megvárják, amíg megvan a rendszám, utána tudnak autót is venni hozzá. A fővárosi szabályozás jelentősen támogatja a tisztán elektromos autók vásárlását: a kiadható engedélyek 70%-a ilyen autókra szól. Lényegében ma szinte lehetetlen Pekingben egy új benzinmotoros autót észszerű időn belül forgalomba helyezni (Zhuge et al., 2022).

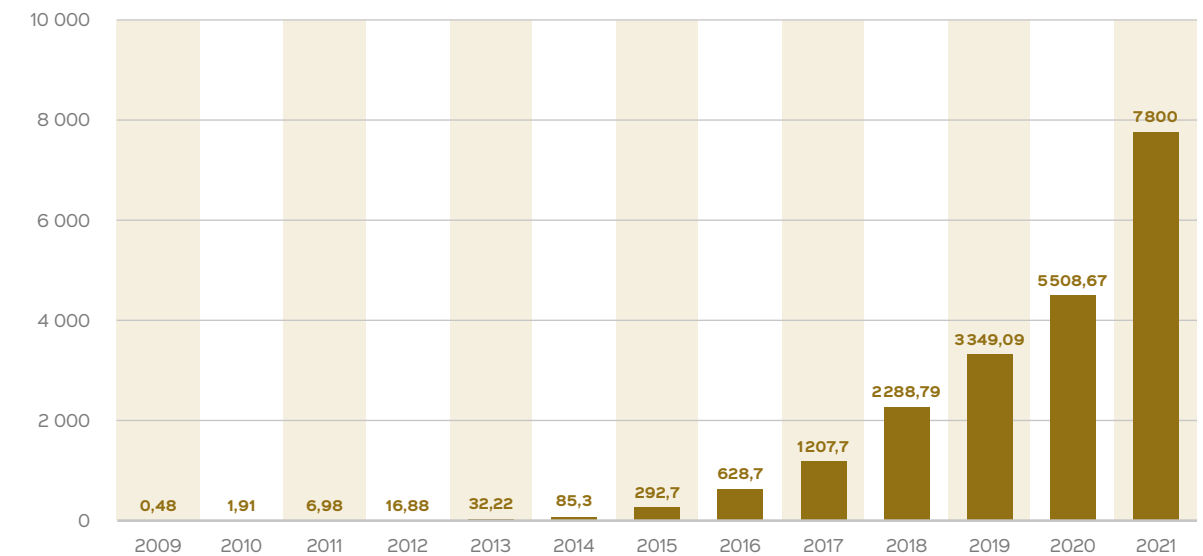
Sanghajban havonta 10 ezer új rendszámot adnak ki belső égésű motorral hajtott autókra, amelyekért rendre körülbelül 185-200 ezer licitáló száll harcba az aukción, jelentős bevételt termelve a városnak. Előző évi tavaszi adatok szerint (CNEVPOST, 2022) a sikeres zárólicitek átlagos ára júanról átszámítva 14,2 ezer amerikai dollár körül van, vagyis sanghaji lakosként nagyjából 5 millió forintba kerül, hogy újonnan megvásárolt autónkat valóban használni is tudjuk. A város ezzel szemben

2022. december 31-éig ingyenesen adta ki a *plug-in hibrid* (PHEV) és teljesen elektromos (BEV) autókra szóló rendszámokat, ezzel is támogatva a közlekedés elsődleges környezetszennyezésének csökkentését. 2023. január 1-jétől szigorítottak a szabályokon, és immár csak a teljesen elektromos autók élvezik ezt az előnyt, a PHEV-k vevőit beállították a normál sorba, és ezzel viszonylag azonnal nehéz helyzetbe is hozták a *plug-in* járművek helyi gyártóit és forgalmazóit (Pandaily.com).

Ha mindehhez hozzáteszük, hogy az elektromos autók vásárlói Kínában mentesülnek a gépkocsikra kivetett 10%-os tulajdonszerzési adó megfizetése alól, beláthatjuk, hogy a szabályozási környezet rendkívül nagyvonalú a hagyományos motorral hajtott gépkocsikéval szemben.

A 3. ábra szemlélteti, hogy milyen ütemben fejlődött az előbbiek hatására a kínai e-jármű-állomány.

3. ábra: A teljesen elektromos és plug-in hibrid meghajtású járművek állományának növekedése Kínában (1000 db)



Forrás: Statista, 2023.

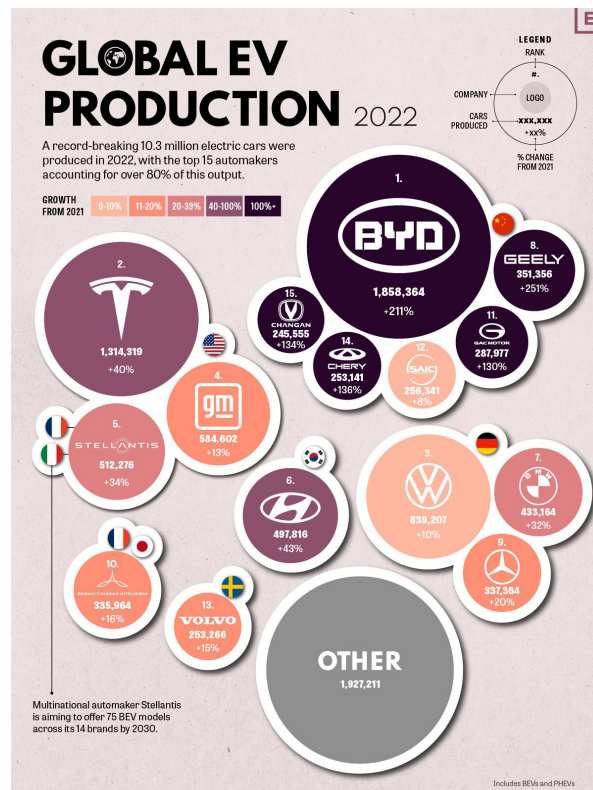
A befektetett erőforrások az elsődleges környezetvédelem szempontjából is megtérülni látszanak, hiszen Kína városias területei a világ leginkább szmoggal terhelt lakóövezetei, ahol a közlekedési légszennyezés csökkentése rendkívül javíthatja a szálló por és abban a káros anyagok koncentrációját. Az elektromosjármű-gyártás a Covid-krízis időszakában a teljesítményével is kíségette Kínát: a kereslet folyamatos, hatványozódó növekedésével segítette a legkritikusabb 2020–2021-es években is a gazdaságot (MIT Technology Review, 2023).

A szakértők egyetértenek abban, hogy a kínai elektromobilitással karöltve sok fejlesztés történt az informatikai háttérben is Kínában: az autók, az okosotthonok és az életmód-applikációk, *cloud* eszközök összekapcsolásában, ami releváns sikertényező a kínai fiatal vásárlók megnyerése érdekében, hiszen életük jelentős részét online töltik.

A gyártó ágazatot és a keresletet is egyszerre ilyen mértékben támogató kormányzati-igazgatási-adózási környezet hatására globálisan is jelentős erejű szereplők nőtték ki a semmiből. A 4. ábrán látható a legfrissebb kimutatás, amelynek különös mondanivalója a növekedés üteme: minél sötétebbek a buborékok, annál nagyobb a járművek gyártásában bekövetkezett növekedés az előző évhez képest.

Míg a globálisan is ismert és népszerű Tesla termelése 40%-kal nőtt, addig a kínai e-autó-gyártók 130-250%-kal tudták növelni gyártásukat 2021-ről 2022-re! Érdekes ezzel párhuzamba állítani, hogy a GM, a Mercedes vagy a Volkswagen mekkora mértékű növekedést tudott – egyébként is alacsony bázisán – felmutatni, és ebből le is vonhatjuk azt a következtetést, hogy ha megfelelően kedvező árakat, jó minőséget és megbízható szervizhátteret tudnak kínálni, a kínai elektromos autók két éven belül élre törnek Európában, és vélhetően egyik itteni gyártó sem fogja tudni ezt megállítani. Ennek oka pedig egyértelműen az, hogy a világ nagy márkái Elon Musk cégén kívül nem érezték meg időben a váltás szükségét, és nem értékelték a helyén az elektromobilitás felé billenő ázsiai hangsúly nagyságát.

4. ábra: A világ elektromosjármű-gyártása 2022-ben



Forrás: Elements, é. n.

Ezen a piacon egyébként a még itt nem tárgyalt Guangzhou Automobile (GAC) – „Go and Change” is jelentős szereplő, azonban Európában egyelőre nincs jelen.

7. A kínai személyautók aktuális piaci helyzete az európai és az orosz autópiacon

Bár az elmúlt évtizedben a kínai autógyártó cégek aktívan törekedtek arra, hogy növeljék jelenlétüket az európai autópiacon, igazi áttörést egyelőre nem tudtak elérni. Egyrészt az Európai Unió élénken vizsgálódik Kínában az állami támogatások és a restriktív importpolitika miatt, és nehezen ad meg kedvezményeket a kínai cégek számára. Másrészt a kínai cégeknek a nulláról kellene felépíteniük márkahálózatukat Európában, és ebben még vegyesvállalati partnereik sem feltétlenül túl segítőkészek. Az MG számít egyelőre az említett viszonylagos kivételnek, amiben szerepet játszhat az, hogy a partner ex-GM, most PSA-tulajdonú Opel Európában nem képes jelenleg versenyképes e-autó-platformot forgalmazni: sem az Opel e-Corsa, sem a Mokka-e nem tud megfelelően nagy hatótávot biztosítani, ami viszont az MG4 modellnek házon belül fejlesztett korszerű akkupakkja révén megvan. Mindezt 29 ezer euróért vagy hazánkban 13 millió forintért (támogatás nélküli bruttó áron) meg lehet venni.

Az európai autópiacon alacsony árú, ám minőségüket vagy szolgáltatásaikat tekintve keveset tudó kínai új autókkal nehéz lenne megjeleníteni. Illetve az ilyen igényekre is van néhány, uniós belüli gyártó. Ezért egyértelmű, hogy az EU piacára a betörést az új szegmens, az elektromos autók jelenthetik, amelyek offenzívája a kínai kínálat szélesítésére törekvő, e-mobilitásban élenjáró holland, belga és skandináv piacokon meg is van. Mivel Európában Norvégia a legdinamikusabb piaca az elektromos autóknak, és fizetőképes kereslete is van a nem mindig olcsó technológiára, nem véletlen, hogy szinte az összes feltörekvő gyártó ott szeretne először piacra lépni. Hollandia pedig tengeri kikötői adottságai révén tud partnerségeket kialakítani: az Európába irányuló tengerentúli autószállítások nagy része itt ér partot.

Az MG márkán túl érdemes megemlíteni a Geely Lynk&Co márkáját, amely egészen sikeres lett már Németországban és Dániában. A BYD pedig hatalmas üzletet kötött a német SIXT autókölcsönző céghálózattal: összesen 100 ezer darab elektromos BYD autót fog a hálózat megvásárolni az innovatív kínai gyártótól. Az üzlet hasonló jelentőségű, mint a Tesla valamivel korábban bejelentett üzlete a Herz autókölcsönzővel (autoevolution.com, 2022). A kereskedői hálózat és kiterjedt szervizhátter hiányában az európai piacra egyelőre kis mennyiségben és kisebb partnervállalkozásokon keresztül érkeznek, főleg az innovatívabb *startup*ok termékei, mint például az Xpeng, az Aways, a NIO vagy az ORA. Eladásaik azonban egyelőre viszonylag elhanyagolhatók. Az európai fogyasztók ugyanakkor kezdenek nyitottabbá válni a kínai márkák iránt, és az ár-érték arányban látják az előnyöket. Eközben műszaki vizsgálatok igazolják, hogy a kínai elektromos autók technológiája fejlett, kidolgozási minőségük pedig felzárkózott az európai elvárásokhoz.

Az orosz autópiacon ugyanakkor egy másik fontos terület, amely vonzó lehetőségeket kínál a kínai autógyártók számára, mivel a 2022-ben kitört orosz–ukrán háború miatt a nyugat-európai, japán és amerikai gyártók egyszerűen kivonultak Oroszországból. Az orosz piacon a kínai autógyártók, például a Chery és a Geely már komolyan megvetették a lábukat, és látható növekedést értek el az elmúlt években, ami 2022-ben tovább folytatódott. Az ár-érték arányuk vonzóvá teszi ezeket a

márkákat az orosz vásárlók számára is. Az orosz autópiacnak ugyanakkor sajátos jellemzői vannak, így például a kínai autógyártók olyan járműveket kínálnak, amelyek megfelelnek az oroszországi éghajlati és útviszonyoknak.

A vezess.hu portál elemzése megállapította, hogy a tavalyi év folyamán 122 ezer kínai autót értékesítettek az orosz piacon, ami az egy évvel korábbi számokhoz képest 13%-os növekedést jelent. Sőt a piac egészét nézve 20%-kal nagyobb részhez jutottak. Igaz, a piacrész-növekedésben kétségkívül közrejátszik, hogy már a használtautó-eladások is nehézségekbe ütköznek a térségben, még import szintjén is, míg a helyi autóipar a Szovjetunió bukása óta nem muzsikált ennyire gyengén. 2023 januárjában megtriplázódott az oroszok által vásárolt kínai autók száma az előző év első hónapjához viszonyítva: a több mint 17 ezer autóra több mint 50 milliárd rubelt áldoztak egy hónap alatt, ami a jelenlegi árfolyamon 236 milliárd forintnak felel meg. Először egyébként 2004-ben jelentek meg a kínai gyártók Oroszországban, de az első tíz évben kevés autót sikerült eladniuk. Az éves eladási számok egészen 2013-ig nem lépték át a százezres küszöböt. Az eladásokban a legnagyobb szerep a Chery, a Great Wall Motors és a Geely márkáknak jut, amelyek adott esetben több leányvállalattal képviseltetik magukat. Népszerűségük jelenleg leginkább épp nem annak köszönhető, hogy alacsony árazású alternatívákat kínálnának az orosz fogyasztóknak, hanem annak, hogy egyáltalán lehet az orosz piacra valahonnan új autót kínálni. (Sőt a kínaiak kihasználják, hogy nem nagyon tudnak hová fordulni az orosz vevők, és egyáltalán nem adják olcsón az autóikat.)

A kínai márkák orosz piaci részesedése 2023 első negyedévében már átlépte a 37%-ot (nrgreport.com, 2023). A kínai autógyártók Oroszországban is szembesülnek a megbízhatósági kérdésekkel és a hírnevük építésének kihívásaival. Az orosz vásárlók még némiképp vonakodva, de elköltik a pénzüket a kínai ipar termékeire. A jövőbeni elégedett vásárlói visszajelzések és a megbízható garanciális szolgáltatások nyújtása esetén az európai autógyártók lényegében teljesen el fogják veszíteni az orosz piacot, első égésű motoros járművek terén biztosan átveszi a dominanciát Kína. Az oroszországi piacon emellett az elektromos autók iránti növekvő érdeklődés is lehetőségeket teremt a kínai gyártók számára, de ebben a szegmensben egyelőre az infrastruktúra is hiányos, és az eladott autók száma is elhanyagolható, alig 2-3 ezer e-autó fut Oroszország útjain (statista.com2).

Az embargós intézkedések másik hozadéka, hogy a kínai autógyártók veszik át szép sorban azokat a piacokat is, ahol a korlátozások előtt Oroszország jelentősebb újautó-szállító volt. Így az üzbég, kazah, türkmén stb. piacokon is egyre-másra nyílnak a hagyományos motorizáltságú kínai új autók forgalmazó cégek, szalonok és ezzel párhuzamosan szorul ki az orosz autóipar. A Chery és a BYD itt is éberrel figyelt, és már évekkal ezelőtt megkezdte offenzíváját. Mivel Kazahsztánig jelenleg 18 nap alatt el lehet juttatni egy autószállítmányt Kínából, a fő logisztikai kérdések pedig megoldottak, nem is jár túl nagy kihívással a közép-ázsiai térség piacának a teljes átvétele (eurasianet.org).

8. Összegzés

Az 1940-es évektől a 2020-as évekig a kínai autógyártás hatalmas fejlődésen ment keresztül. Kezdetben lassú volt ez a fejlődés, de a kormányzati támogatási rendszer és a külföldi befektetések lehetővé tették a kínai autógyártók számára, hogy viszonylag versenyképes járműveket hozzanak létre. A 2010–2020 között indult intenzív elektromosautó-fejlesztési hullám is egyedi és külön támogatásokat élvező kormányzati programok révén jöhetett létre. Az említett autógyártó konszernek dinamikus növekedését a kutatás-fejlesztésre és az innovációra való fókuszálás, az egyre minőségibb termékek előállítására és a fenntartható mobilitás iránti elkötelezettség jellemzi. Ezek a cégek jól pozicionáltak jövőbeni autóipari trendekre is, mint például az önvezető járművek terjedésére.

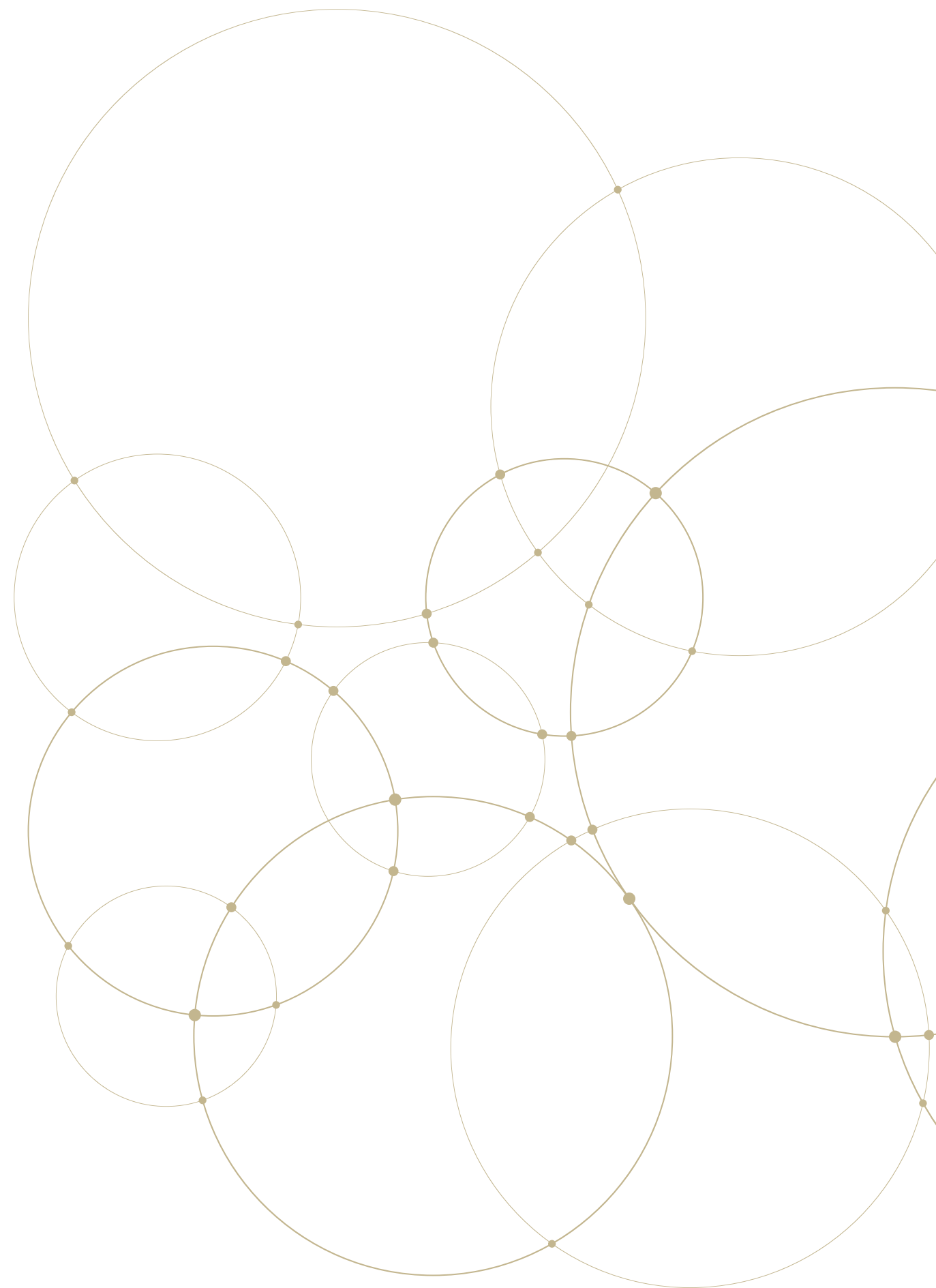
A kínai autóipart hat jól azonosítható működési konklúzióval tudom jellemezni a vizsgált tények alapján:

- A „nyugati” cégekkel működtetett közös vállalati modell kritikus alapfeltétel volt a technológiai fejlődésük korai szakaszában. Ezt a modellt fenntartották, ezzel a nyugati technológia transzferálhatóvá vált számukra.
- Az elektromosautó-gyártók és ezek termékeit vásárlók még különböző, elég jelentős támogatásokat kaphatnak.
- Az elektromos autók piacán kiemelkedő növekedést produkáltak, és jelentős kínálati potenciállal rendelkeznek e téren Európára nézve is.
- Egyszerűbb modelljeikkel olcsó áron kínálnak közlekedési lehetőséget odahaza és a világ 60-80 fejlődő országában olyan autóra vágyó tömegeknek, amelyek Európából nehézkesen és csak részben szolgálhatók ki, illetve nem megfelelő áron.
- Az európai autópiacra egyelőre óvatosan és a magasabb minőségű termékekkel jelennek meg, és szinte kizárólag elektromos meghajtású járművekkel. A *know how*-t számos európai fejlesztőközpontban, az ágazat dél-koreai felfutásához hasonlóan európai szakemberektől gyűjtik össze. Két éven belül itt tömeges megjelenés várható.
- Gyártókapacitásokat, üzemeket létesítenek Közép-Ázsiában és a világ fejlődő országaiban, amivel jelentősen növelik a kínai autómárkák helyi beágyazódottságát.

vezess.hu (2023. március 4.). *Száz autómárka megjelenését várják az orosz piacon.* <https://www.vezess.hu/hirek/2023/03/04/kinai-autogyartok-oroszorszag-ujauto-piac/>

Yicaiglobal (2023. március 7.). *Dongfeng Motor's JVs With Peugeot, Honda and Nissan Slash Fuel Car Prices by Over 50% in China.* <https://www.yicaiglobal.com/news/dongfeng-motor-jvs-with-peugeot-honda-and-nissan-slash-fuel-car-prices-by-over-50-in-china>

Zhuge, G. et al. (2020). The role of the license plate lottery policy in the adoption of Electric Vehicles: A case study of Beijing. *Energy Policy*, 139. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2020.111328>



3

HORVÁTH MARCELL –
BOROS ESZTER – SZTANÓ GÁBOR



Digitális pénzforgalom
és a renminbi (RMB) szerepe



DIGITÁLIS PÉNZFORRADALOM ÉS A RENMINBI (RMB) SZEREPE

HORVÁTH MARCELL¹ – BOROS ESZTER² – SZTANÓ GÁBOR³

Absztrakt

A világgazdaság gyorsuló digitalizációja és a multipoláris világrend kialakulása a pénzügyek terén is olyan változásokat indított el, amelyek több szempontból hasonlítanak a korábbi korok úgynevezett pénzügyi forradalmihoz. Napjainkban a technológiai, fenntarthatósági és geopolitikai átmenetek olyan kombinációjának lehetünk tanúi, amelyek a pénz mivoltát és különösen a határon átnyúló pénzügyi tranzakciók szerkezetét alapjaiban formálhatják újjá. Mivel Kína az elmúlt években a világban zajló átalakulás egyre fontosabb szereplőjévé vált, így nem hagyható figyelmen kívül a *renminbi* nemzetközi használatának ösztönzése és a digitális pénzügyek terén folytatott politikája sem. Ennek egyik központi eleme a digitális jegybankpénz, amelyben a kínai jegybank (PBOC) mostanra nemcsak jelentős gyakorlati tapasztalatokat szerzett, hanem a multilaterális CBDCprojektek egyik kulcstényezőjévé is vált. A tanulmány megvizsgálja, hogyan segítheti az RMB-nemzetköziesítés és a digitalizáció politikája a kínai deviza regionális világpénzzé válását a kibontakozó új pénzügyi rendszerben. A következtetések szerint a kínai pénzügyi központok fejlődése, a digitális RMB és a szárazföldi pénzügyi piac nyitásának irányába mutató lépések hozzájárulnak ahhoz, hogy az RMB használata tovább bővüljön főképp az ázsiai–csendes-óceáni térségben.

Kulcsszavak: ciklusok, pénzforradalom, határon átnyúló tranzakciók, digitális jegybankpénz, Kína, *renminbi*, világpénz

¹ Dr. Horváth Marcell, ügyvezető igazgató, Nemzetközi kapcsolatok igazgatóság, MNB.

² Dr. Boros Eszter, PhD, vezető nemzetközi szakértő, Nemzetközi kapcsolatok igazgatóság, MNB.

³ Sztanó Gábor, közgazdasági elemző, Monetáris politika és pénzügyi elemzés igazgatóság, MNB.

Abstract

The fast digitalization of the global economy and the evolution of the multilateral world order have also induced significant changes in the financial system, which seem to be similar in many ways to earlier “money revolutions” in history. Nowadays, we can witness a combination of technological, geopolitical and sustainability transitions which might basically reshape the concept of money and restructure crossborder financial transactions, in particular. As China has become a key player of this global transformation in recent years, its policy towards RMB internationalization and digital finance deserves much more attention, too. A central element to these policies is central bank digital money (CBDC). By now, the People’s Bank of China (PBOC) has gained significant practical experience with its pilot CBDC (e-CNY), and parallelly, it has also become a crucial partner in multilateral CBDC projects. This study examines how RMB internationalization and digitalization supports the RMB to edge closer towards becoming a well-established regional currency. We find that the rise of Chinese financial centres, the e-CNY and the opening-up of financial markets in mainland China contribute to the growing use of the RMB in the Asia-Pacific region.

Keywords: cycles, money revolution, cross-border transactions, central bank digital currency (CBDC), China, *renminbi*, world currency

1. Bevezetés és háttér: Egy új gazdasági-geopolitikai ciklus és egy új pénzügyi forradalom kibontakozása

A hosszú távú gazdasági és geopolitikai ciklusok 50, 80 és 400 éves mintáinak elemzése a közelmúlt óta újra nagy figyelmet kapott (Friedman, 2020), amit a világgazdaság gyorsuló digitalizációja és a multipoláris világrend kialakulása táplálnak. Mára már végéhez közeledni látszik az 1990–2000-es éveket jellemző időszak, amikor az Egyesült Államok egyedüli meghatározó szereppel bírt a globális gazdaságban és a világpolitikában, a közgazdászok és a jegybankárok pedig a gazdasági stabilizáció receptjének megtalálásáról beszéltek (úgynevezett *great moderation*). Míg a 2008–2009-es globális válság hatásai Nyugaton súlyosak és tartósak voltak, Kínát a válság kevésbé rázta meg. Az ázsiai óriás a 2010-es évektől a nemzetközi folyamatok egyre aktívabb szereplőjévé vált, amit jól mutat a 2023-ban tízéves „Egy övezet, egy út” kezdeményezés (Belt and Road Initiative, BRI) is. Ezzel egyidejűleg Kína tovább integrálódott a nemzetközi pénzügyi rendszerbe, sőt a legelső között lépett a jegybankpénz digitalizációjának gyakorlati útjára.

A közgazdászok gyakran az új technológiák megszületéséhez és elterjedéséhez kötik a hosszú távú ciklusokat, a technológiai innováció ugyanis lehetővé teszi egyes feltörekvő gazdaságok számára a termelékenység jelentős növelését, új piacok megszerzését és ezáltal geopolitikai szerepük erősítését (lásd Matolcsy, 2023). A Kondratyev-ciklusok hagyományát folytatva Flint és Zhang (2019) arra jutottak, hogy a körülbelül 60 éves teljes ciklus geopolitikai értelemben is két részre oszlik: a felívelő

(„A”) szakaszban a hegemon kihasználja az adott időszakban meghatározó gazdasági tevékenységek előnyeit, és központi szerephez jut a világgazdaságban. A ciklus második felében azonban előnyei mérséklődnek, leszálló ágba kerül („B” szakasz), miközben új szereplők alakítanak ki és vonzának magukhoz új technológiákat és tevékenységeket. Ez magyarázza a világgazdaság súlypontjának (*economic centre of gravity*; Quah 2011) eltolódását. Flint és Zhang (2019) e logika mentén az elmúlt évtizedek értelmezését is felvázolják (lásd még Matolcsy, 2023):

- 1945–1971: „A” szakasz: az Egyesült Államok ebben az időszakban szuperhatalomként meghatározta a nemzetközi intézményeket és normákat (például IMF, Világbank). Noha a Szovjetunió és a hidegháború hosszú ideig rendkívüli kihívást képviselt, az USA előnye a technológia, a világkereskedelem és a pénzügyek terén egyre látványosabbá vált.
- 1971–2008: „B” szakasz, amely az USA világhatalmi pozíciójának relatív gyengülését hozta. A Szovjetunió megszűnése (1991) ugyan az amerikai hegemonia teljességének pillanata volt – amely a sokat idézett „történelem vége” következtetéshez is elvezetett (Francis Fukuyama filozófus részéről) –, összességében az 1990–2000-es évektől kezdve azonban több gazdasági centrum felemelkedésének lehettünk tanúi, elsősorban a Távol-Keleten, de az európai kontinensen is. Az Európai Unió intézményrendszerének megszilárdulása, valamint az euró létrehozása az 1990-es években abba az irányba mutattak, hogy az Európai Unió egységes gazdasági tömbként stratégiai szuverenitást szerezzen az Egyesült Államok mellett (lásd Matolcsy, 2019). A Távol-Keletről először Japán jelent meg versenytársként, majd az időszak vége felé Kína, ahol a „reform és nyitás” politikája szembevető gazdasági teljesítményhez vezetett. Ehhez hozzátehetjük, hogy az USA-ból indult 2007–2008-as pénzügyi-gazdasági válság jelképesnek tekinthető abban az értelemben, hogy a nyugati világ abszolút erejével kapcsolatos kép csorbát szenvedett.
- 2008-tól: feltehetően egy új Kondratyev-ciklus kezdetének lehetünk tanúi, amelynek első, „A” szakaszában az innovációk minden korábbinál gyorsabb ütemben formálják át a világot. A technológiai és zöldinnovációknak jelenleg több kulcsszereplője is van. A Nyugat továbbra is erős technológiai központjai (például Szilikon-völgy) mellé felzárkóztak vagy jelenleg felzárkózóban vannak Kelet- és Délkelet-Ázsia, valamint a Közel-Kelet csomópontjai. Ezen belül Kína előrehaladása az infokommunikációs technológia, a tudomány határterületei (például biotechnológia, új anyagok, magfúzió stb.), az űrkutatás és az elektromobilitás terén igen látványossá vált. Így okkal vetődik fel a gondolat, hogy a távol-keleti óriás és a BRI által formált befolyási övezete új erőközpontként jelennek meg a geopolitika színterén.

George Friedman, a magyar származású neves amerikai stratégiai gondolkodó 40+10 éves ciklusokkal kapcsolatos elmélete hasonló gondolatot fogalmaz meg. Amellett érvel, hogy az elmúlt 150 évben három olyan időszak volt, amikor a világ ipari műhelyének szerepe egymás után került az USA, Japán, majd Kína kezébe (Friedman, 2021). Eszerint a nemzetek felemelkedését a költséghatékony termelés és a megfelelő exportpiacok fellelése alapozza meg. Az exportvezérelt modell korlátjainak elérkezése azonban a gazdaság újjászervezését követeli meg, miközben az átmeneti időszakban új ipari hatalmak emelkedhetnek fel (bár a korábbi vezető is megőrizheti jólétét és magas életszínvona-

lát). Ez arra enged következtetni, hogy a következő években, évtizedekben multipoláris világrenddel kell számolnunk. Sachs (2023) rámutat arra, hogy ebben az összetett viszonyrendszerben nem szabad alábecsülni az együttműködés fontosságát, mivel a technológiai, társadalmi, környezeti és egyéb kihívások rendkívül komplexek, amelyeket a rivalizálás lefelé vivő spirálja nem tud megoldani.

A határon átnyúló pénzügyi tranzakciók innovációja jelenleg a versengésre és a kooperációra is számos példát szolgáltat. A komplex technológiai-gazdasági és geopolitikai átmenetek korában érdemes vizsgálni a pénz változásait, hiszen a tapasztalatok szerint az ilyen időszakok mindig a pénz vagy a pénzügyi rendszer megújulását is eredményezték elősegítve egyes új hatalmi központok fel-emelkedését is (lásd például Horváth & Boros, 2022). Más megfogalmazások szerint napjainkban a technológia, a pénz, a geopolitika (földrajzi helyek) és a fenntarthatóság fúziójának korába léptünk (Matolcsy, 2022; Csizmadia, 2023).

Végigtekintve a pénz és a globális pénzügyi rendszer történelmében, elsősorban az Európában és Az Egyesült Államokban zajló meghatározó eseményekre fókuszálva megállapítható, hogy a geopolitikai megfontolások és a nagyhatalmi küzdelmek időről időre innovációra ösztönözték a pénzügyi rendszert is. Így egy-egy technológiai újítás megjelenése pénzügyi forradalmat hozott magával megalapozva a feltörekvő hatalmak pénzügyi erejét. Például már az 5000 évvel ezelőtti, ókori mezopotámiai agyagtáblák is mint az emberiség első írásos dokumentumai egyfajta ősi pénzügyi eszközként a kölcsönadott áru visszafizetéséről szóltak, és – a mai okostelefonokon megjelenő elektronikus pénzhez hasonlóan – a fizetési ígéret hitelességére támaszkodtak, létrehozva ezzel az első mezopotámiai városállamok rendezett pénzügyi és kereskedelmi viszonyait, stabil pénzügyi rendszerét. A modern korokba ugorva az itáliai városállamok felvirágzásával a modern kötvények elődjeként, itáliai mintára megjelentek az állami kölcsönök új fajtái, vagy a holland tengeri birodalom megjelenésével elterjedt a holland pénzügyi rendszer világformáló újítása is, a részvénytársaságok kereskedelmi monopóliuma. A 17. század nagy újításának helyszíne a világ következő új birodalmának fővárosa, London volt, ahol a kormány létrehozta a Bank of England-et. A brit jegybank elsődleges feladata eredetileg a kormány háborús politikájának finanszírozása volt, így különleges privilégiumokat kapott, úgymint a pénzkibocsátás monopóliuma és a részvénytársasági működési forma (Ferguson, 2011).

A modern korba érve, az elmúlt körülbelül száz évben a pénzügyek terén 25 évente jelentős – geopolitikai és technológiai természetű – változások határolhatók körül. Az első világháború végét (1918) követően a Brit Birodalom hanyatlásával a font és az aranystandard korszaka a végéhez közeledett, amelyet 1944-ben a Bretton Woods-i megállapodással fel is váltott az amerikai dollár központi szerepére épülő, aranydevizának nevezett rendszer. A dollár középpontba helyezése ugyan egy markáns geopolitikai pillanathoz köthető (a második világháború megnyerésében játszott amerikai kulcsszerephez), ám háttérben az USA technológiai-gazdasági fölényének 19. század vége óta tartó kibontakozása állt. Ezt követően pedig a dollár vezető pozíciójának megtartását a legutóbbi idő-ig az informatikai forradalom támogatta. 1971-ben az amerikai devizát formálisan is elszakították az aranyalaptól, és létrejött a kizárólag teremtett pénz (a termelt pénzekkel, például az arannyal szemben). A teremtett pénz mint bankpasszíva a számítástechnika rohamos fejlődése és a globális internet indulása (1990-es évek) révén kiváló alanya lett a nagy digitalizációs hullámnak. Újabban

az „egyszerű” digitális számlapénz (tehát a pénzügyi közvetítő rendszer nagy fokú digitalizációja) mellett más digitális pénz- vagy pénzjellegű formák is megjelentek és a napjainkban zajló átalakulás motorjaivá váltak.

Bár a 2009 utáni évek a bitcoin és más, kriptovalutának nevezett digitális tokenek („magánpénzek”) felfutását hozták, mára már többé-kevésbé világosnak látszik, hogy esetükben a legfontosabb innovációt a megosztott főkönyvi (blokklánc-) technológia (*distributed ledger technology*, DLT) és a kapcsolódó megoldások hordozzák (okosszerződések, programozható pénz stb.). A globális gazdasági válság közvetlen következménye ugyan az államba és a hivatalos pénzügyi rendszerbe vetett bizalom megrendülése lett (legalábbis Nyugaton), ugyanakkor a szakpolitikai válaszok miatt mégis az állam és a jegybankok szerepének megerősödését tapasztalhatjuk a 2010-es évtized óta. Az államok (jegybankok) ennek megfelelően megkerülhetetlenek maradtak a pénzkibocsátásban, és a hagyományos bankokat sem „győzték le” a *FinTech* cégek. Ehelyett ma a digitális technológia és az erős állami (intézményi) szerep elegyeként leginkább a kétszintű bankrendszer megőrzésével elképzelt digitális jegybankpénzek (*central bank digital currency*, CBDC) koncepciója kezd teret nyerni.

A gyors digitalizáció által támasztott kihívás a 2010-es évtized közepe óta számos jegybankot arra késztetett, hogy megvizsgálja a nyilvánosság számára digitálisan is elérhető jegybankpénz opcióját, amelyet egyrészt a szélesedő jegybanki mandátumok, másrészt a monetáris szuverenitás védelmének igénye is indokoltak. Zhou (2021) és Mu (2022) bemutatják, hogy ebben a gondolkodásban Kína az elsők között volt. A kínai jegybank (People’s Bank of China, PBOC) 2014-ben kezdte meg a CBDC tanulmányozását, majd 2016-ban Digitális Valuta Intézetet hozott létre. Az azóta eltelt időszak eredményei oda vezettek, hogy az RMB CBDC-változatát (a továbbiakban: e-CNY) már 23 helyszínen tesztelték a valós pénzforgalomban, 15 tartomány- és tartományi szintű városzerte. 2022 végéig 1,9 milliárd dollárnak megfelelő értékű e-CNY volt forgalomban (Nikkei, 2023).

A CBDC terén elért haladás egybecseng a *renminbi* nemzetközi használatának előmozdítására irányuló, régóta tartó kínai erőfeszítésekkel (Horváth & Boros, 2021). Az „RMB nemzetköziesítésének” (*RMB internationalization*) nevezett politika célja, hogy növeljék a kínai deviza volumenét és részarányát a határon átnyúló fizetésekben, a kereskedelmi elszámolásokban, sőt a portfólió- és működőtőke-befektetésekben is. Horváth és Boros (2021, 2022) részletesen kifejtik, hogyan támogathatja a digitális innováció e törekvés sikerét, illetve milyen korlátok állnak még a renminbi aktívabb nemzetközi használatának útjában.

E tanulmány célja, hogy tovább elemezze a *renminbi* előtt álló lehetőségeket különös tekintettel az eCNY fejlesztésének legújabb eredményeire és Kína multilaterális CBDC-projektekben való részvételére. Azt a kérdést vizsgáljuk, hogyan segítheti az RMB-nemzetköziesítés és a digitalizáció politikája a kínai deviza regionális világpénzzé válását a kibontakozó új pénzügyi rendszerben. Ehhez a 2. fejezetben áttekintjük az RMB határon átnyúló használatának alakulását mutató adatsorokat. Ezt követően a 3. fejezet tárgyalja a fő indokokat, amelyeknek köszönhetően az RMB hozzájárul a jövő pénzügyi rendszeréhez, beleértve a kínai pénzügyi központok felemelkedését, a határon átnyúló CBDCpartnerségeket, valamint a kínai pénzügyi piac liberalizációjával kapcsolatos tényezőket. A tanulmány következtetéseit és kitekintő gondolatait a 4. fejezet tartalmazza.

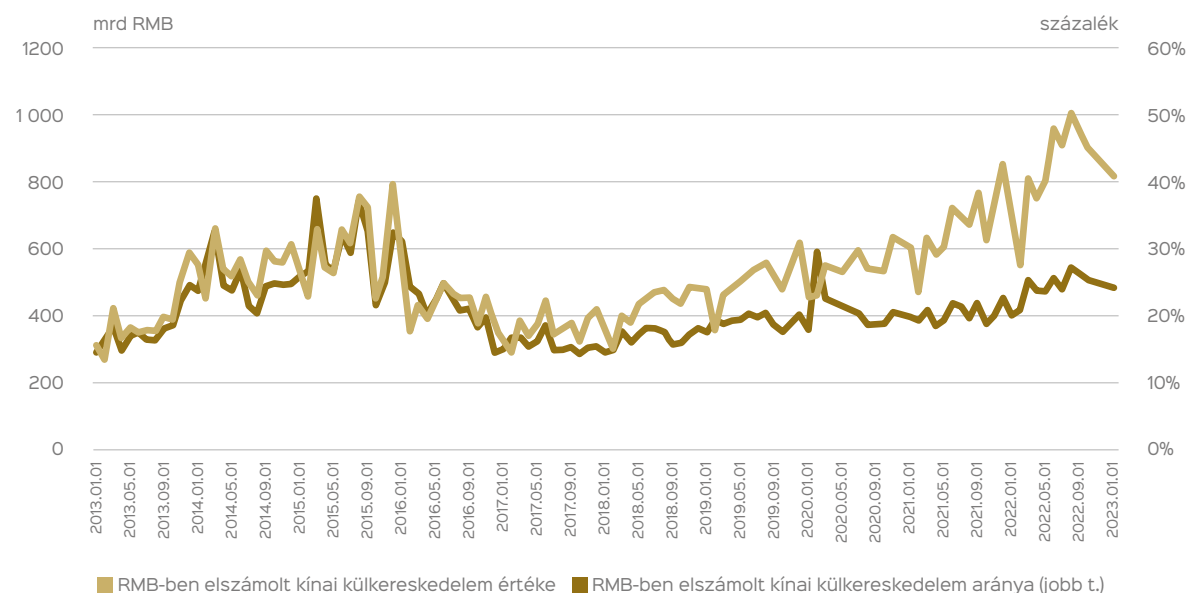
2. Az RMB nemzetközi használatának alakulása a friss adatok tükrében

A gazdaság nyitása 1978 óta, míg az RMB nemzetköziesítése közel tizenöt éve szerepel Kína stratégiai céljai között. A PBOC által évente kiadott RMB nemzetköziesítési jelentés összefoglalja azokat a fejleményeket, amelyek a kínai fizetőeszköz nemzetközi szerepének változását jelzik. A PBOC által számolt számos különböző tényezőt figyelembe vevő nemzetköziesítési index a legutóbbi, 2022-es riportban 2,86% volt, ami 14%-os növekedést jelzett az előző évhez és 43%-os növekedést 2019 utolsó negyedévéhez képest (PBOC, 2022). Ezek alapján a koronavírus-válság és a szigorú korlátozó intézkedések ellenére is a bővülés irányába mutatott az RMB nemzetközi használata. Összehasonlításként, az USD 58,13, az EUR 21,81, a GBP 8,77, míg a JPY 4,93 értéket mutat a nemzetköziesítésre, így a kínai fizetőeszköz stabilan az ötödik leginkább elfogadott fizetőeszköz a világon. Sőt bár a kompozit mutató alapján a japán fizetőeszköz használata szélesebb körű nemzetközi szinten, de egyes tényezőkben már megközelítette vagy túlszárnyalta a negyedik helyezett devizát az RMB.

A kínai fizetőeszköz külföldi használata leginkább a kínai gazdaság jelentős külkereskedelmi forgalmára, valamint a Kínából kiáramló működőtőke-befektetésekhez köthető tranzakciókra épül. A harmadik felek közötti RMB-elszámolás egyelőre csak korlátozottan valósul meg. Ugyanakkor számos intézkedés igyekszik ösztönözni a használatát, ami jól jelzi, hogy Kína nemcsak reálgazdasági, hanem pénzügyi oldalról is meghatározó szereplő kíván lenni az új gazdasági-geopolitikai ciklusban.

Az RMB a legnagyobb sikereket eddig vitathatatlanul a kínai külkereskedelem elszámolásában érte el az elmúlt másfél évtizedben. A 2010-es évek közepén jelentősen nőtt a kínai fizetőeszközben elszámolt külkereskedelmi forgalom, majd később lassult a növekedés, és enyhén csökkent is a tranzakciós érték. A koronavírus-járvány kitörése óta ugyanakkor 20%-ról 24%-ra emelkedett az arány, ami a növekvő külkereskedelmi forgalommal párhuzamosan az RMB-ben történő külkereskedelmi elszámolások jelentős növekedését jelzi (1. ábra). Kutatások azt mutatják, hogy ez nemcsak állományi, hanem árazási hatást is okoz az ázsiai-csendes-óceáni (APAC) térségben. Az RMB árfolyamának alakulása egyre inkább hatással van a szabadon lebegő APAC-devizák esetében. Ez arra utal, hogy az RMB-nek az USD világpénz mellé regionális világpénz szerepben való felzárkózása folyamatosnak mondható, amelyet a koronavírus sem vetett vissza (Boros & Sztanó, 2022).

1. ábra: Az RMB-ben elszámolt kínai külkereskedelem értéke és aránya a teljes külkereskedelmen belül

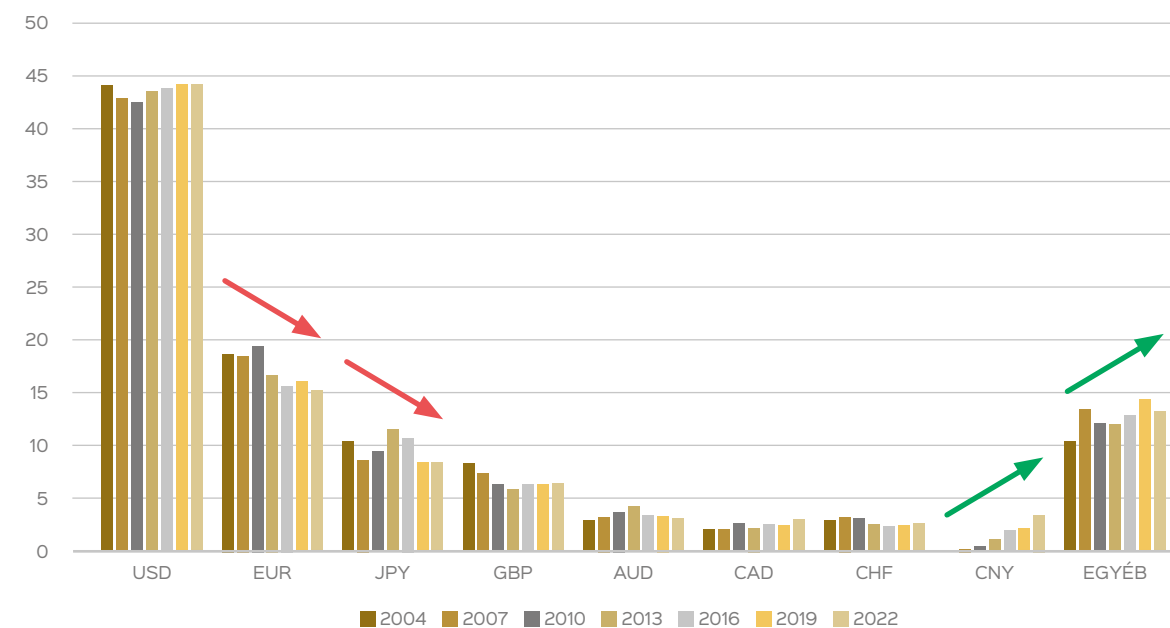


Forrás: saját szerkesztés a Bloomberg adatai alapján.

A határon átnyúló, bankokat érintő RMB-fizetések 2022-ben jelentősen, az előző évhez képest 29%-kal nőttek. A PBOC (2022) adatai alapján így 36,61 ezermilliárd RMB forgalmat mutatott, amelynek iránya nagyjából kiegyensúlyozott volt (404,47 milliárd RMB nettó beáramlással). A világpénz funkció betöltéséhez elengedhetetlen az adott deviza külföldi forgalma (kiáramlása), az adatokban ebből a szempontból tehát még van tér a fejlődésre. Fontos hozzátenni, hogy e kimutatások elemzését nehezíti, hogy a szárazföldi Kína és Hongkong közötti elszámolások is nemzetközileg jelennek meg, ami sok esetben csak korlátozottan kapcsolódik az RMB tényleges nemzetközi szerepéhez (inkább csak technikai következmény).

A globális devizapiaci tranzakciók aránya esetében szerényebb az RMB részesedése, ugyanakkor a bővülés jelei figyelhetők meg. A BIS háromévenkénti felmérése alapján 2021 áprilisában a teljes devizapiaci forgalom 3,5%-át érintette a kínai fizetőeszköz, amivel történelmi rekordot elérve a hatodik legtöbbet kereskedett deviza lett, és jelentős növekedést mutatott a 2019-ben hasonló módon mért 2,16%-os arányhoz képest. Ezzel az emelkedéssel megelőzte a kanadai és a svájci devizát (2. ábra). A devizaforgalom ország szerinti megbomlása azt mutatja, hogy az emelkedést nem feltétlenül a Kína és a az *offshore* piacnak számító Hongkong közötti tranzakciók határozták meg: bár Hongkong RMB-forgalma 78%-kal nőtt 2022 és 2019 között, az Egyesült Királyságban elszámolt RMB-ügyletek megháromszorozódtak, ami a tényleges nemzetközi fizetési forgalomban elért pozíció megerősödésére utal. Hasonló nagyságrendet mutat a nemzetközi SWIFT fizetési rendszerben teljesített ügyletek megoszlása is: a nemzetközi pénzügyi üzenetküldő rendszerben 2021-ben 2,22%, míg 2022-ben átlagosan 2,32% volt az RMB-elszámolások aránya (BIS, 2022).

2. ábra: A devizapiaci összforgalom alakulása



Forrás: saját szerkesztés a BIS adatai alapján.

A nemzetköziesítés egyik sarkalatos eleme a globális tartalékok közötti szerep növelése, amelyet a kínai kormányzat sarkalatos célként fogalmazott meg, az USD tartalékdeviza szerepének mérséklésével párhuzamosan. Ennek a kínai gazdaságra gyakorolt hatása ugyanakkor nem teljesen egyértelmű, ezért a cél mögött meghúzódó szándék részben az RMB nemzetközi presztízsének növelése. Bár a folyamatos, stabil kereslet külföldről – amely a külföldi jegybankok tartalékolási szükségletéből származik – az árfolyamot és a kibocsátás volatilitását is stabilizálhatja, ám ez felértékeli az árfolyamot, ami rövid távon visszafoghatja a kínai gazdaság versenyképességét. Hosszú távon ugyanakkor előnyös lehet, ugyanis az RMB-tartalékolás felívelése a feltörekvő országból a fejlett, vezető gazdaságok csoportjába való belépést is szignálná.

A jegybanki tartalékok körében való megjelenés lehetőségét jelentősen erősítette az SDR-kosárba való felvétel 2016-ban, ugyanakkor a monetáris hatóságok egyelőre csak a tartalékaik kis részét, 0,3%-át tartják RMB-ben az IMF felmérése alapján (IMF COFER, 2023). E téren tehát további ösztönző intézkedések várhatók a kínai kormányzat részéről. Különösen reális forgatókönyv, hogy azok az országok, amelyek kínai hitelt vesznek fel, a devizatartalékaik egy részét is RMB-ben tartsák.

Érdeemes áttekinteni az utóbbi időszak főbb lépéseit, amelyeken keresztül Peking igyekszik növelni az RMB jelentőségét a nemzetközi forgalomban. Az egyik érzékelhető irány a kereskedelmi kapcsolatokra való támaszkodás és ehhez kapcsolódóan az az igény, hogy a nemzetközi olajkereskedelemben megtörjék az USD-elszámolás kizárólagosságát. Az itt elért eredmények mindenképpen érintenék az USD világpénz szerepét.

Nemrégiben a *Wall Street Journal* úgy értesült, hogy Szaúd-Arábia megbeszéléseket folytat Kínával, miszerint az olajexportjuk egy részét RMB-ben számolnák el (WSJ, 2023). Miután Kína a szaúdi olajexport több mint 25%-át vásárolja meg, annak RMB-elszámolása érdemlegesen erősítené a jüan szerepét a világkereskedelemben. (Bár ez természetesen csak a kínai vásárlásokra vonatkozik, azaz harmadik országokkal továbbra is USD-ben kereskedne Szaúd-Arábia. Összességében tehát az RMB használata az olajpiacon egyelőre valószínűleg korlátozott maradhat.)

Kína részéről az Oroszországgal folytatott kereskedelem növelésében is megjelennek hasonló motívációk. A nyugati szankciók eredményeként Moszkva részéről elindult a törekvés, hogy minél kevésbé függjön a dollártól és az eurótól. Ehelyett RMB-ben (és rubelben) számolhatja el a kereskedelmét. A Kínai Vámhivatal és a Nemzetközi Kereskedelmi Központ (ITC) adatai alapján 2022-ben éves bázison az Oroszországból érkező olaj értéke 54%-kal emelkedett, míg az USAból érkező olaj értéke 20%-kal csökkent. Az orosz Gazprom emellett 2022 őszén bejelentette, hogy megegyezést írtak alá Kínával, miszerint a gázért a dollár helyett rubelben és RMB-ben fizetnek (Wachtmeister, 2023).

2023 márciusában a brazil elnök, Luiz Inácio Lula da Silva Kínába látogatott, ahol több megállapodás is született a két ország között a kereskedelmi kapcsolataik mélyítéséről. Az egyik értelmében a bilaterális tranzakciók során lehetséges a helyi devizában, tehát a brazil reálban és az RMB-ben való elszámolás. A kínai kormányzat Argentínával és Chilével is hasonló megállapodásokat kötött. Megjegyzendő, hogy Brazília exportál a legtöbb szójababot Kínába, de emellett a vasérc és az olaj exportja is jelentős (Huld, 2023).

A pénzügyi szerep növelését mindazonáltal különösen azok az intézkedések célozhatják, amelyek a kétoldalú kereskedelmi kapcsolatokon kívül esnek. Elszámolási oldalról ilyen a PBOC által közel tíz éve folyamatosan bővített RMB-*hub*, amely RMB-likviditást biztosít a piaci szereplők számára. Bár a *swap* eszközök kihasználtságáról és a lehívott RMB-likviditás tranzakciós céljairól nem állnak rendelkezésre részletes információk, ám felhasználásuk vélhetően főként a Kína által kezdeményezett FDI és hitel típusú befektetésekhez kötődik. A konstrukció alapötlete hasonlít a Világbank és az IMF által gondozott programok évtizedes megközelítéséhez: a partnerország számára előnyös beruházást vagy a szükséges hitelkeret biztosítását a domináns szereplő lehetővé teszi, de a saját devizájában, ami növeli annak nemzetközi jelentőségét. Kínai oldalról ez azért is előnyös, mert kiküszöböli a befektetés árfolyamkockázatát.

A Bloomberg által hivatkozott PBOC-adatok szerint 2023. március végén a Kína és partnerországai között kötött *swap*-megállapodások lehívott összege 109 milliárd RMB volt, ami 20 milliárd RMB-vel meghaladja a 2022. év végi szintet (Bloomberg, 2023a). A kínai jegybank ugyan nem közölt bontást arról, mely országok között hogyan oszlik meg ez az összeg, ám egyéb forrásokból kiderül, hogy 2020-ig 41 országgal kötöttek ilyen megállapodást (Atlantic Council, 2022). A Magyar Nemzeti Bank és a PBOC által először 2014-ben megkötött *swap*-megállapodást a felek legutóbb 2022 végén hosszabbították meg.

3. Az RMB hozzájárulása a napjainkban zajló pénzügyi átalakuláshoz

3.1. Új pénzügyi központok felemelkedése Kínában

A „reform és nyitás” politikának köszönhetően a szárazföldi Kína pénzügyi piaca a korábbiakhoz képest elérhetőbbé vált a külföldi befektetők számára, és több nagyváros is a regionális vagy globális pénzügyi központ szerep megszerzését tűzte ki célul. Horváth és munkatársai (2022) bemutatják, hogyan vált Hongkong és térsége – a Gyöngy-folyó deltájának nevezett városklaszter – globális pénzügyi központtá. Ezen belül Hongkong különösen a szárazföldi kínai (*onshore*) és az azon kívüli (*offshore*) RMBkereskedés közötti első számú összekötő kapcsot jelenti. A város a vezető pénzügyi központokat rangsoroló Global Financial Centres Index legfrissebb, 2023. márciusi listáján a 4. helyen szerepel; Ázsiából csupán Szingapúr előzi meg (GFCI 33, 2023). A Gyöngy-folyó-delta vidékével szorosan integrálódott Shenzhen szintén az előkelő, 12. helyet foglalja el, valamint az élvonalban található még Sanghaj (7. hely) és Peking (13. hely).

Az olyan „hagyományos” csomópontok mellett, mint Hongkong és Sanghaj, egyre több a feltörekvő pénzügyi központ Kínában. A GFCI rangsorának első száz helyezettje között jegyzik még Kantont (Guangzhou, Gyöngy-folyó-delta városklaszter; 34. hely), Qingdaót (36.), Chengdut (44.), Daliangot (72.), Nanjingot (75.), Tianjint (79.) és Hangzhout (80.). Ezzel az első száz helyből 11-et kínai város tudhat magáénak.

A felsoroltak közül Chengdu nem kikötőváros és nem is Kína déli vagy keleti, hagyományosan nyitottabb vidékén található. A GFCI rangsorában a város 2017-ig nem szerepelt, majd 2017ben, első alkalommal a 86. helyre sorolták. Innen zárkózott fel az első ötvenbe, ami jelentős részben a *fintech* szegmensnek köszönhető, ugyanis a GFCI 33 FinTech alrangsorában (GFCI 33 FinTech Ranks and Ratings) a város nemzetközi szinten a 17. helyen áll.

A PBOC már 2021-ben bejelentette, hogy Chengdut a nyugati, Chengdu-Chongqing térség pénzügyi központjává kívánják fejleszteni. A megapolisznak fontos szerepet szánnak például a szingapúri és japán tőkebefektetések kezelésében, valamint más kétoldalú beruházási és finanszírozási projekteken (Reuters, 2021a). Ennek háttere, hogy a kínai kormányzat fejlesztési stratégiát adott ki a Chengdu-Chongqing Gazdasági Körzetre (Chengdu-Chongqing Economic Circle), amely a technológiai és innovációs központ szerepre egyaránt fókuszál, és a régiót jelentőségében a Peking–Tianjin–Hebei térséggel, a Gyöngy-folyó-deltával és a Jangce-deltával egy szintre emeli. 2023 márciusában további irányelvek jelentek meg a tudományos-technológiai központot illetően, amelyek fontos része az innovációk finanszírozásának ösztönzése is (Interesse, 2023).

A feltörekvő kínai pénzügyi központok jó példái a jövő iparágai és a finanszírozási műveletek közötti szinergiának, illetve a koordinált fejlesztési stratégiáknak. Mindez az RMB növekvő használatát is maga után vonhatja. E tekintetben figyelemre méltó hír, hogy a kínai devizapiaci hatóság (State Administration of Foreign Exchange, SAFE) adatai szerint március volt az első olyan hónap, amikor az

RMB aránya meghaladta az USD arányát Kína összes határon átnyúló tranzakciójának értékén belül. (Ez az eredmény a szárazföldi Kína és Hongkong közötti értékpapír-kereskedelem figyelembevételével alakult ki.) Eszerint az RMB aránya 48%-os volt Kína nemzetközi fizetésein és elszámolásain belül, miközben az USD aránya 47%-ot tett ki. Mindez látványos változás 2010-hez képest, amikor az RMB aránya még 0% körül mozgott, az USD pedig 83%-ot tudhatott magáénak (Bloomberg, 2023b). A folyamatban lényeges tényező volt a szárazföldi piac – kiemelt helyszínekhez kötődő – fokozatos nyitása például a különböző részvény- és kötvénypiaci összeköttetéseken keresztül (lásd 3.3. fejezet).

3.2. Kína szerepe a digitális pénzügyekben, a határon átnyúló fizetési rendszer megújítása

A megfelelő lokációk (*hubok*) kiépítésével párhuzamosan a digitalizáció is további „felhajtóerőt” ad a kínai fizetőeszköz használatához. Ez alatt elsősorban a digitális jegybankpénzzel kapcsolatos fejleményeket értjük, mivel az elektronikus fizetés (mobilfizetés) Kínában már évek óta rendkívül elterjedt az Alipay és WeChat Pay applikációknak köszönhetően (lásd Sztanó & Xu, 2022). Épp e magán fizetési szolgáltatók óriási piaci lefedettsége és a külföldi magánszereplők (például Facebook) digitálispénz-projektjei ösztönözték eredetileg Kínát arra, hogy a monetáris szuverenitása védelmében a jegybankpénz digitalizációján kezdjen dolgozni (lásd Horváth & Boros, 2022).

Az e-CNY-ről rendelkezésre álló információkat úgy összegezzük, hogy a kereskedelmi bankok és fizetési szolgáltatók részvételével működő, azonnali fizetést és offline használatot is lehetővé tevő pénzről van szó (PBOC, 2021). A technológiát illetően központilag főként csak az átjárhatóság feltételét szabták meg, így kihasználhatták a fejlesztésben részt vevő egyes kereskedelmi bankok és fizetési szolgáltatók innovációs képességét.

Bár a kezdetektől fogva hangsúlyozták az e-CNY elsődlegesen belföldi célú használatát, a globális gazdaságban elkerülhetetlen igény jelentkezik a határon átnyúló tranzakciók hatékonyságának növelésére. A hagyományos nemzetközi fizetések idő- és költségvonzata jelentős lemaradásban van a számos országban már bevezetett belföldi azonnali fizetési rendszerekhez képest. A különböző devizák digitális jegybankpénzeinek összekapcsolása a DLT technológia felhasználásával a valós idejű közvetlen nemzetközi fizetések lehetőségével kecsegtet, ami egyben a jelenlegi hagyományos, levelező banki alapú, amerikai dominanciájú rendszer alternatíváját jelentheti. A multilaterális CBDC-kezdeményezéseknek e tekintetben már természetesen geopolitikai relevanciája is van.

Kína napjainkban a többoldalú CBDC-projektek fontos szereplője. A PBOC a Hongkongi Monetáris Hatóság (HKMA), a thai jegybank (Bank of Thailand) és az emírségi jegybank (Central Bank of the United Arab Emirates, CBUAE) mellett, a Nemzetközi Fizetések Bankja (BIS) Hongkongi Innovációs Központjának koordinálásával részt vesz a Multiple CBDC Bridge (mBridge) projektben. Ennek célja „egy működésre kész, a tágabb jegybanki közösséget szolgáló, nyílt forráskódú közjóság” létrehozása (mBridge Report, 2021, 8).

A határon átnyúló digitális működés lehetősége ösztönözheti az RMB használatát, mivel léteznek olyan térségek és csoportok, ahol ez a szempont döntő lehet. Az „Egy övezet, egy út” kezdeménye-

zésben részt vevő fejlődő országokban (például Afrikában), továbbá a vendégmunkások körében könnyen (csupán mobiltelefon segítségével, akár offline) és olcsón igénybe vehető fizetési módok előnyt jelenthetnek. A BRI mentén növekszik a kínai vállalatok és a kínai diaszpóra jelenléte, akik maguk is használhatják az e-CNY pénztárcákat. Egyelőre csak az e-CNY belföldi használatáról állnak rendelkezésre adatok, amelyről azonban meg kell jegyezni, hogy a kínai nyilatkozatok szerint is elmaradni látszik a hosszabb távon várt ütemtől. Az 1. fejezetben említett 1,9 milliárd dollár értékű forgalomban lévő e-CNY a teljes, forgalomban lévő RMB-állomány csupán 0,13%-a. Kínai szakértők ezért úgy vélekednek, hogy az e-CNY használatához további ösztönzőket kell nyújtani, lehetővé téve például a pénzügyi termékek megvásárlását is a fizetőeszközzel (Central Banking, 2023).

A BRI kapcsán nemcsak a kereskedelem tranzakciós igénye, hanem a beruházások finanszírozása is előtérbe kerül. Ezt az igényt jelentős részben a kínai *policy* bankok és kereskedelmi bankok töltik be. Noha a kínai állami hitelintézetekhez köthető hiteleket ma még főleg nem RMB-ben folyósítják, ez a későbbiekben változhat. E tekintetben az RMB használata már túlmutat a digitális formán, és visszavezet a pénzügyi piaci nyitás általános kérdésköréhez.

3.3. A piaci erők szerepének növelése az RMB nemzetközi használatának elősegítése érdekében

Mivel a világpénz szerep – a kibocsátó államba vetett bizalom mint fő tényező mellett – megköveteli az adott deviza szabad és rugalmas nemzetközi áramlását, sőt a kibocsátó országból való folyamatos kiáramlását (a világgazdaság pénzigényének megfelelő mértékben), a kínai pénzügyi mérleg zártságának szintje tekinthető jelenleg az RMB nemzetköziesítése fő akadályának. (Bizonyos geopolitikai szempontok – az USA–Kína szembenállás és a blokkosodás felerősödése – mellett.)

Az *onshore* piac nyitása az elmúlt évtizedek óta összességében folyamatosan, bár lassú ütemben zajlik. Peking ma már az RMB pénzügyi tranzakciókban való felhasználását sem korlátozza annyira, mint korábban. A pénzügyi nyitást és a bizalom erősödését elősegítő intézkedések közé tartozik az *onshore* és az *offshore*-nak minősülő kínai helyszínek közötti kötvény- és részvénykereskedelmi összeköttetések létrehozása, például a Sanghaj–Hongkong, Shenzhen–Hongkong viszonylatokban (Shanghai and Shenzhen Stock Connect; Bond Connect Scheme a szárazföldi Kína és Hongkong között; részletesen lásd Interesse, 2022).

Emellett a világ egyes top pénzügyi központjai és a szárazföldi Kína között is működnek már értékpapírpiazi kapcsolatok. A London–Shanghai Stock Connect kezdeményezést 2021 végétől kibővítették a shenzheni tőzsdén jegyzett bizonyos vállalatokkal, sőt német és svájci tőkepiaci kapcsolattal is (Reuters, 2021b). Kockázatkezelési szempontból lényeges, hogy 2023 májusától bizonyos derivatívák kereskedelme is elérhetővé vált Hongkong és a szárazföldi Kína között (Swap Connect Scheme; HKEX, 2023a), továbbá elindult a Hong Kong Dollar (HKD)–Renminbi (RMB) Dual Counter Model kereskedési forma a hongkongi tőzsdén jegyzett 24 vállalat értékpapír-tranzakcióinak HKD- és RMB-elszámolása érdekében (HKEX, 2023b).

Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy e pénzügyi összeköttetések nem egyformán teszik lehetővé a tranzakciókat mindkét irányban. Tipikusan az *onshore* piacra való tőkebeáramlás (*northbound channel*) előtt nyitnak utat, a szárazföldi kínai pénzügyi megtakarítások kiáramlása viszont továbbra is erősen korlátozott. Ennek hátterében többek között az a döntéshozói aggodalom húzódhat meg, hogy a nagymértékű tőkekiáramlás ellehetetlenítené a menedzselt árfolyamrendszer fenntartását, illetve az RMB érdemi leértékelődését hozná.

Valójában a belföldi (szárazföldi) és a külföldi piac közötti „spanyolfal” magyarázza azt, hogy az RMB esetében jelentősége van az *onshore* és *offshore* forgalom, illetve *onshore* és *offshore* árfolyam megkülönböztetésének (bár az árfolyamok között ténylegesen nem jellemző a tartósabb eltávolodás). Az *onshore* RMB esetén a PBOC árfolyam-menedzselést folytat, amelynek gyakorlatában valamelyest növekedett a piaci erők szerepe (az árfolyamreformokról bővebben lásd Boros & Sztanó, 2022).

Intézményi szempontból (a pénzügyi intézmények jelenléte szempontjából) a kínai pénzügyi nyitás már előrehaladottabb fázisban jár, amit alátámaszt a külföldi bankok és vagyongazdálkodói termékek engedélyezése Kínában, valamint a kínai bankok külföldi fióknyitásai (elsődlegesen, de nem kizárólag a kínai beruházások és a kínai diaszpóra kiszolgálására; például Bank of China, China Construction Bank, ICBC, Agricultural Bank of China). Az RMB világpénz vagy regionális világpénz szerepének hathatós támogatásában ugyanakkor a fenti, fizetési mérleget és árfolyamot érintő intézkedések kiterjesztésének lenne nagy jelentősége.

4. Összefoglalás, kitekintés

A hosszú távú geopolitikai és gazdasági ciklusok valószínű fordulópontjához érkezve napjainkban egyre nagyobb szerepet kapnak az átmenetek – technológiai, fenntarthatósági és pénzügyi szempontból egyaránt. A „fúziók korában” a pénzügyi rendszer működési modelljeinek változása összefonódik a többpólusú világrend új erőközpontjainak felemelkedésével. Roppant gazdasági súlyánál fogva és innovációs képességének látványos fejlődésével párhuzamosan Kína szerepe a többi kisebb-nagyobb centrum mellett megkerülhetlenné válik. A tanulmányban ezért azt vizsgáltuk, hogy a kínai fizetőeszköz (RMB) nemzetközi használatának ösztönzésére, az *onshore* piac nyitására és a digitális jegybankpénz (e-CNY) kialakítására irányuló kínai erőfeszítések együttesen hogyan járulhatnak hozzá az RMB (regionális) világpénz státuszához.

Az RMB nemzetközi szerepének bővítése esetében különösen fontos cél, hogy minél több olyan tranzakció esetében is növeljék a használatot, amely nem közvetlenül a külkereskedelemhez kötődik, hanem preferáltan működőtőke-beruházáshoz vagy hitelnyújtáshoz. A világpénzzé/regionális világpénzzé válás későbbi, spontánabb szakaszában már a kínai tranzakciókon kívül, független országok egymás között is RMB-t használnának elszámolásra, valamint jelentős arányú RMB-t tartanának a devizatartalékok között. Ugyanakkor ez jelenleg még távolabbi cél. Az RMB rövidebb távon aligha szakadhat el a kínai befektetési és hitelezési politika által kijelölt ösvénytől: vélhetően az RMB-

elszámolás azokban az országokban növekszik majd, ahol aktívak a bilaterális kapcsolatok, és főképp ezek az országok maradnak érdekeltek az RMB-tartalékok képzésében is.

Bár a kínai tranzakciókhoz való kötődés középtávon hasznos pozíciókat építhet ki az RMB számára, ugyanakkor önmagában még nem elegendő a dollárral és az euróval szembeni kihívó szerep sikeréhez. A világpénz státusz kialakulásához a (nem kínai) piaci szereplők olyan tényezőket is mérlegelnek, amelyek a szárazföldi kínai piac zártsága miatt az RMB számára egyelőre csak korlátozottan adottak.

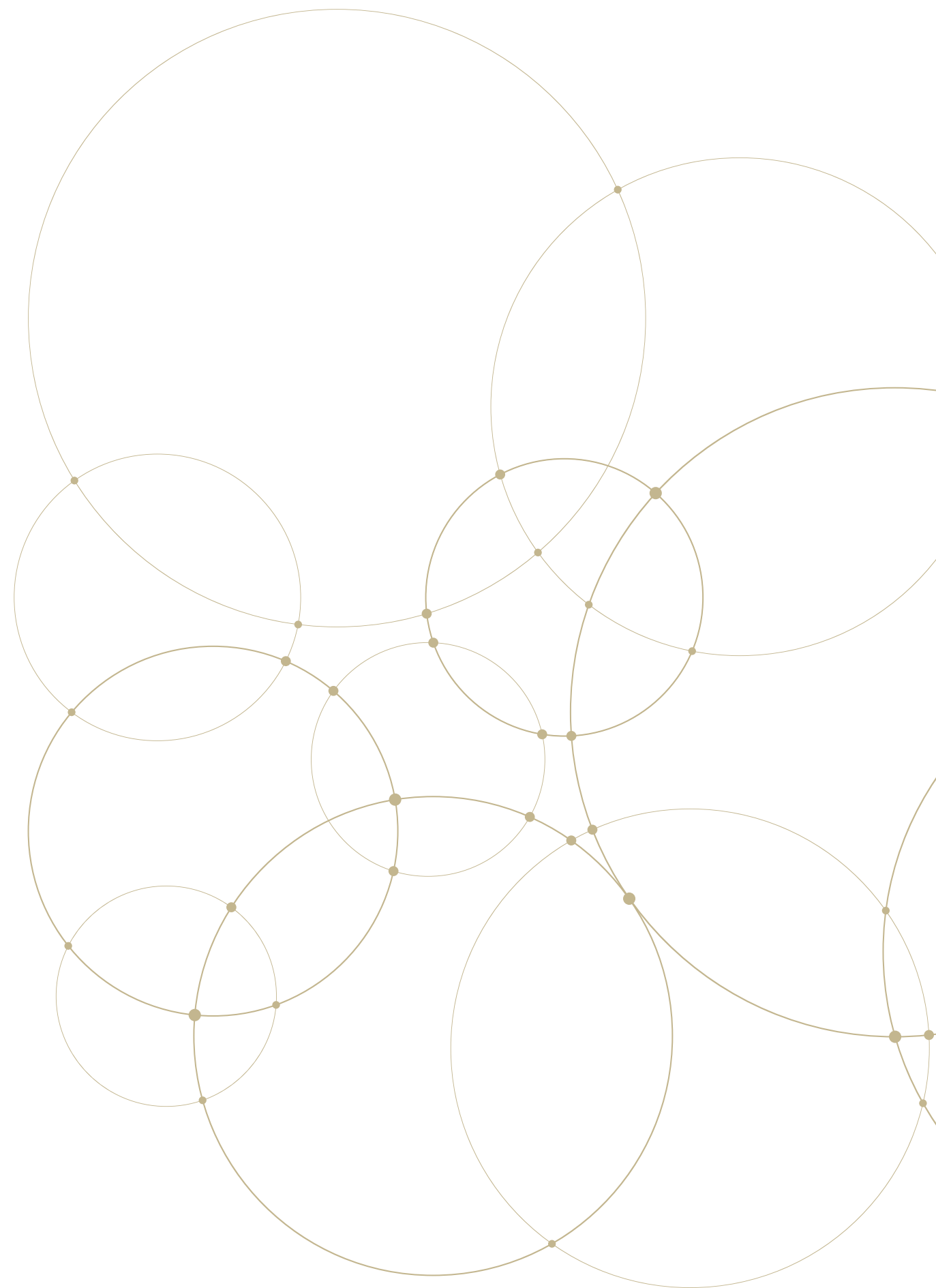
A „reform és nyitás” politikájának folytatása hosszabb távon viszont ezeknek a korlátoknak az oldódását ígéri, a digitális jegybankpénz alkalmazása pedig új szempontokat hozhat be ebbe a folyamatba. Az e-RMB – főként a kisebb tranzakciók esetében – két nem kínai szereplő között is reális elszámolási alternatíva lehet, és jóval hatékonyabban támogathatja azokat a befektetési igényeket, amelyeket a hagyományos pénzügyi intézményrendszer nem szolgál ki. A geopolitikai tényezőket is figyelembe véve ezekre a fejleményekre leginkább a tágabban vett ázsiai–csendes-óceáni térségben mutatkoznak esélyek.

Felhasznált irodalom

- Atlantic Council (2022. március 18.). *Central Banks Use Record Amount of Yuan Via PBOC Swaps*. <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/internationalization-of-the-renmibi-via-bilateral-swap-lines/>
- Bank for International Settlements (2022. október 27.). *Triennial Central Bank Survey of foreign exchange and over the counter (OTC) derivatives markets in 2022*. <https://www.bis.org/statistics/rpfx22.htm>
- Bloomberg (2023a). *Central Banks Use Record Amount of Yuan Via PBOC Swaps*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-05-16/global-central-banks-use-record-amount-of-yuan-from-pboc-swaps>
- Bloomberg (2023b). *Yuan Overtakes Dollar as China's Most Used Cross-Border Currency*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-04-26/yuan-overtakes-dollar-as-china-s-most-used-cross-border-currency>
- Boros, E. & Sztanó, G. (2022). Rising regional importance of the renminbi in the Asia-Pacific area: A panel analysis. *ECMS*, 36(1). <https://doi.org/10.7148/2022-0064>
- Csizmadia, N. (2023). *Geovízió I–II. Válogatott tanulmányok*. Pallas Athéné Könyvkiadó Kft., Budapest.
- Ferguson, N. (2011). *Civilization: The West and the Rest*. Allen Lane, Penguin Books, London.
- Flint, C. & Zhang, X. (2019). Historical-Geopolitical Contexts and the Transformation of Chinese Foreign Policy. *The Chinese Journal of International Politics*, 12(3), 295–331. <https://doi.org/10.1093/cjip/poz011>
- Friedman, G. (2020). *The Storm Before the Calm: America's Discord, the Coming Crisis of the 2020s, and the Triumph Beyond*. Doubleday, New York.
- Friedman, G. (2021. szeptember 24.). How the Global Economy Works, or Seems To. *GPF*. <https://geopoliticalfutures.com/how-the-global-economy-works-or-seems-to/>
- GFCI (2023. március). *Global Financial Centres Index, GFCI 33. Z/Yen Partners in collaboration with China Development Institute*. March 2023. https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_33_Report_2023.03.23_v1.1.pdf
- Hong Kong Exchanges and Clearing Limited (HKEX) (2023a). *HKEX Welcomes Launch of Swap Connect*. https://www.hkex.com.hk/News/News-Release/2023/230505news?sc_lang=en
- Hong Kong Exchanges and Clearing Limited (HKEX) (2023b). *HKEX Launches HKD-RMB Dual Counter Model and Dual Counter Market Making Programme*. https://www.hkex.com.hk/News/News-Release/2023/230619news?sc_lang=en
- Horváth, M. & Boros, E. (2021). Digitális renminbi: szintlépés az USA–Kína geopolitikai versengésben? In Banai, Á. & Nagy, B. (szerk.). *Egy új kor hajnalán – Pénz a XXI. században*. Az MNB tanulmánykötete a digitális jegybankpénzről. Magyar Nemzeti Bank, Budapest. 68–94.
- Horváth, M. & Boros, E. (2022). Digitális jegybankpénz: a következő pénzforradalom? *Pénzügyi Szemle*, 67(4), 506–521. https://doi.org/10.35551/PSZ_2022_4_2

- Horváth, M., Gulyás, Zs. & Nagy, I. (2022). Nemzetközi pénzügyi központok Euráziában. *Eurázsia Szemle*, 2(2), 108–139. https://eurasiacenter.hu/wp-content/uploads/2022/09/56_Horvath-MEurázsia_szemle_beliv_II_2_online.pdf
- Huld, A. (2023. április 21.). China and Brazil Deepen Bilateral Relations with Signing of 15 Agreements During Lula Visit. *China Briefing*. <https://www.china-briefing.com/news/china-brazil-relations-areas-of-strengthening-trade-commerce-investment-cooperation/>
- Interesse, G. (2022. december 23.). Mainland China and Hong Kong to Expand their Stock Connect Scheme. *China Briefing*. <https://www.china-briefing.com/news/mainland-china-and-hong-kong-to-expand-their-stock-connect-scheme/>
- Interesse, G. (2023. május 4.). China Issues Guidelines for Constructing the Western Science City. *China Briefing*. <https://www.china-briefing.com/news/chengdu-chongqing-twin-city-circle-guidelines-for-constructing-the-western-science-city-western-china/>
- International Monetary Fund (2023). *Currency Composition of Official Foreign Exchange Reserves (COFER)*. <https://data.imf.org/?sk=e6a5f467-c14b-4aa8-9f6d-5a09ec4e62a4>
- Matolcsy, Gy. (2019). *The American Empire VS. The European Dream – The Failure of the Euro*. Pallas Athéné Könyvkiadó Kft., Budapest.
- Matolcsy, Gy. (2022). *Az idő mintázatai – Az 1940-es és az 1970-es évek újraélése*. Pallas Athéné Könyvkiadó Kft., Budapest.
- Matolcsy, Gy. (2023). Long-Term Economic and Geopolitical Cycles: A Compass to Multilateral Cooperation in Our Age. *Economic Diplomacy*, 1(1). (megjelenés alatt)
- mBridge Report (2021). Inthanon-LionRock to mBridge. Building a multi CBDC platform for international payments. September 2021. BISI, Bank of Thailand, Hong Kong Monetary Authority, PBOC, Central Bank of the United Arab Emirates. *BIS*. <https://www.bis.org/publ/othp40.htm>
- Mu, C. (2022). Az adatvédelem és a biztonság egyensúlya: az e-CNY kezelt anonimitásának elmélete és gyakorlata. In Patai, M. & Horváth, M. (szerk.). *Jelenünk a jövő – Eurázsiai jegybankok az innováció élén*. Az MNB tanulmánykötete a jegybanki innovációkról. Magyar Nemzeti Bank, Budapest. 159–177-
- Nikkei (2023. május 5.). *Chinese cities begin to pay public employees in digital yuan*. <https://asia.nikkei.com/Business/Markets/Currencies/Chinese-cities-begin-to-pay-public-employees-in-digital-yuan>
- People's Bank of China (2021). *Progress of research & development of e-CNY in China. Working Group on e-CNY research and development of the People's Bank of China*. <http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4157443/4293696/2021071614584691871.pdf>
- People's Bank of China (2022). *RMB Internationalization Report 2022*. <http://www.pbc.gov.cn/en/3688241/3688636/3828468/4601761/index.html>
- Quah, D. (2011). The Global Economy's Shifting Centre of Gravity. *Global Policy*, 2(1), 3–9. <https://doi.org/10.1111/j.1758-5899.2010.00066.x>

- Reuters (2021a). *China to build financial centre in western region by 2025, central bank says*. <https://www.reuters.com/world/china/china-build-financial-centre-western-region-by-2025-central-bank-says-2021-12-24/>
- Reuters (2021b). *Shanghai-London Stock Connect to include Germany, Switzerland*. <https://www.reuters.com/business/china-securities-regulator-says-broaden-shanghai-london-stock-connect-2021-12-17/>
- Sachs, J. D. (2023). The New Geopolitics. Centre for International Relations and Sustainable Development (CIRSD). *Horizons*, 22. 10–21. <https://www.cirsd.org/files/000/000/010/6/1063099a5998c868364397c859203ebc09a42c81.pdf>
- Sztanó, G. & Xu, X. (2022). Impact of COVID-19 on Recent Trends in Digital Payments – A Case Study on China. *Prosperitas*, 9(3), 3. https://doi.org/10.31570/prosp_2022_0019
- Wachtmeister, H. (2023). *Russia-China energy relations since 24 February: Consequences and options for Europe*. Swedish National China Centre – Stockholm Centre for Eastern European Studies. Report No. 1. <https://www.ui.se/globalassets/ui.se-eng/publications/sceeus/russia-china-energy-relations-since-24-february.pdf>
- Wall Street Journal (2023. március 29.). *Saudi Arabia Strengthens Relations with China Amid Strained U.S. Ties*. <https://www.wsj.com/articles/saudi-arabia-strengthens-relations-with-china-amid-strained-u-s-ties-c5819114>
- Zhou, X. (2021). DC/EP és e-CNY: Kína fizetési rendszerének digitalizációja a digitális korban. In Patai, M. & Horváth, M. (szerk.). *Eurázsia kora. A tudás, a technológia, a pénz és a fenntartható geoökonómia jövőbeli irányvonalai*. Az MNB tanulmánykötete az eurázsiai együttműködés lehetőségeiről. Magyar Nemzeti Bank, Budapest. 354–370.

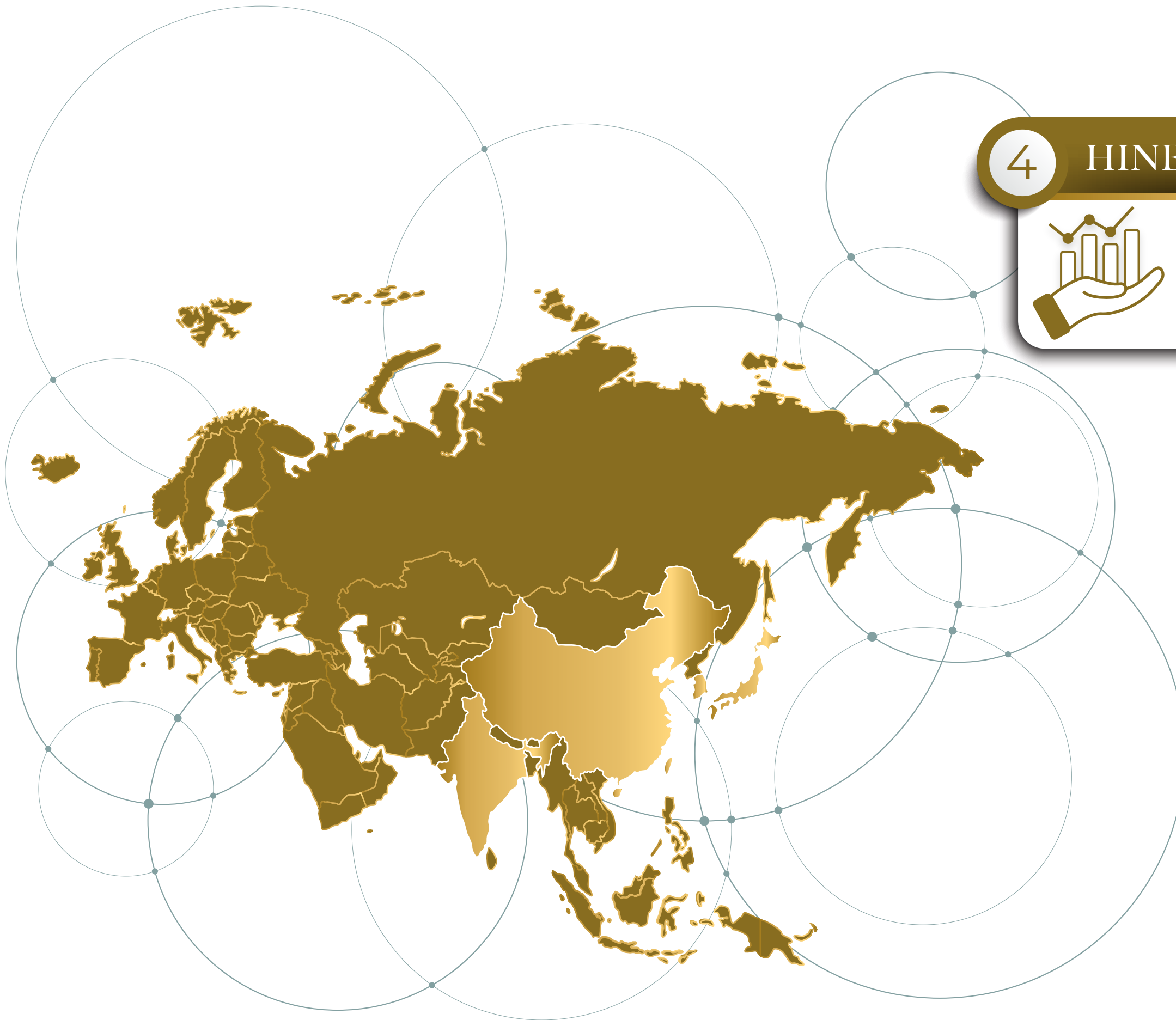


4

HINEK MÁTYÁS



Ázsia jelentősége a világ
és Európa turizmusában



ÁZSIA JELENTŐSÉGE A VILÁG ÉS EURÓPA TURIZMUSÁBAN

HINEK MÁTYÁS¹

Absztrakt

Az ázsiai kiutazó turizmus az elmúlt két évtizedben hatalmas fejlődésen ment keresztül. A régió országaiból kiutazó turisták száma az 1995-ös 60 millióról 400 millió közelébe emelkedett 2019-re. Ezt a lendületet törte meg a Covid-járvány, olyannyira, hogy 2020-ban a nemzetközi utazások 80-90%-kal csökkentek, nem túlzás azt állítani, hogy a nemzetközi, különösen a távolsági turizmus az elmúlt három évben összeomlott. A nemzetközi vendégérkezések hosszú távú elemzése azonban azt mutatja, hogy a turizmus gyorsan ki fogja heverni ezt az időszakot, és a növekedés ugyanarra az exponenciális pályára fog visszaállni, mint amit a 2010-es években tapasztaltunk. A tanulmány azt vizsgálja, hogy mi az egyes ázsiai országok, országcsoportok potenciálja a nemzetközi kiutazó turizmusban, illetve bemutatja a főbb küldő országok kiutazó turizmusának a fontosabb jellemzőit.

Kulcsszavak: Ázsia, kiutazó turizmus, nemzetközi turisztikai költés, kiutazó turizmus jellemzői

Abstract

Outbound tourism in Asia has grown enormously over the past two decades. The number of outbound tourists from countries in the region has increased from 60 million in 1995 to close to 400 million in 2019. This momentum has been broken by COVID, to the extent that international travel fell by 80-90% in 2020, it is no exaggeration to say that international, especially the long-haul tourism has collapsed in the last three years. However, a long-term analysis of international arrivals shows that tourism will quickly recover from this period, with growth returning to the same exponential trajectory as we saw in the 2010s. The study examines the potential of each Asian country or group

¹ Dr. Hinek Mátyás, PhD, főiskolai tanár, Budapesti Gazdaságtudományi Egyetem Kereskedelmi, Vendéglátóipari és Idegenforgalmi Kar.

of countries for international outbound tourism, presenting the main characteristics of outbound tourism in the main sending countries.

Keywords: Asia, outbound tourism, international tourism expenditure, outbound tourism characteristics

1. Bevezetés

Jelen tanulmány keretében másodlagos források alapján azt vizsgáljuk meg, hogy Ázsia, amelynek népessége immár meghaladja a 4,7 milliárd főt, milyen mértékben és hogyan vesz részt a nemzetközi, azon belül az európai turizmusban.

Az elemzés során Ázsián Kelet-Ázsiát, Délkelet-Ázsiát és Dél-Ázsiát értjük, és mivel ez közel harminc országot jelent, így ezen az óriási térségen belül is elsősorban a világ legnagyobb népességű országai kiutazó turizmusának jellemzőit és potenciálját mutatjuk be. Népessége és gazdasági potenciálja okán tehát elsősorban Indiát és Kínát, valamint Japánt és Dél-Koreát fogjuk elemezni, míg a többi országot összevontan, elsődlegesen aggregált adatok formájában fogjuk tárgyalni.

Tanulmányunk célja kettős. Egyrészt szeretnénk rávilágítani arra, hogy milyen potenciál rejlik a gyorsan növekvő ázsiai kiutazó turizmusban Európa (és a világ) számára, emellett megvizsgáljuk a fontosabb küldő országok kiutazó turizmusának főbb jellemzőit is. Az elemzést kizárólag másodlagos adatok alapján végeztük el, amihez elsősorban az Egyesült Nemzetek Turisztikai Világszervezete (UNWTO), az Eurostat és az European Travel Commission (ETC) adatait és tanulmányait használtuk fel, valamint áttekintettük az elmúlt években a témában megjelent tudományos szakirodalmat is. Primer kutatást nem végeztünk, ennek lehetősége egyébként is korlátozott volt a téma speciális jellege miatt.

2. Ázsia demográfiai és gazdasági potenciálja

Ázsia jelentőségét mind népessége, mind gazdasági potenciálja tekintetében nem lehet eléggé túlbecsülni. A világ demográfiai súlypontja Ázsiában van, e világrégió népessége adja a világnépesség 60%-át. Noha az előrejelzések szerint a népesség növekedési üteme lassulni fog, a régió demográfiai súlya nem fog érdemben csökkenni, az elkövetkező évtizedekben is ez a régió fogja adni a világ népességének több mint felét (Worldometer, é. n.).

Gazdasági értelemben az elmúlt években Ázsia teljesítménye meghaladta az összes többi világrégióét, így az amerikai kontinensét is. A legfrissebb becslések szerint Ázsia a világteljesítmény közel 40%-át képviseli, ezzel a legnagyobb gazdaságú világrégió. Az IMF szerint 2023-ban az ázsiai kontinens összesített gazdasági teljesítménye (nominális GDP-je) közel 40 ezer milliárd dollár lesz, ennek közel a felét Kína gazdasági teljesítménye fogja képviselni. Vásárlóerő-paritáson számolva Ázsia gazdasági teljesítménye még robusztusabb, majdnem 50%-át adja a világteljesítménynek, az amerikai kontinens adja az összteljesítmény negyedét, Európa részaránya pedig 21% (IMF, é. n.).

A kiemelkedő teljesítmény mögött jelentős különbségek vannak Ázsia egyes országai között, és általában is igaz, hogy az egy főre jutó GDP a legfejlettebb országok kivételével vásárlóerő-paritáson számolva jóval az európai vagy az észak-amerikai átlag alatt van. Amíg az USA egy főre jutó vásárlóerő-paritáson számolt GDP-je az IMF becslése szerint 2023-ban 80 ezer dollár/fő körül alakul, addig az ázsiai térség legnépesebb államai közül Kínában 23 ezer dollár/fő, Indiában 9 ezer dollár/fő, de a térség lefejlettebb államai közül Japánban sem magasabb, mint 50 ezer dollár/fő, illetve Dél-Koreában 56 ezer dollár/fő – utóbbi országok fejlettsége az Európai Unió átlagának felel meg (IMF, é. n.).

Bár a régió országai jórészt még nem tekinthetők fejlett országnak, a gazdasági teljesítmény növekedésével az elmúlt 40 évben Ázsiában közel egymilliárd ember emelkedett ki a szegénységből. Különösen jól teljesített Kína, ahol az elmúlt 40 évben a napi 1,90 dollár alatti jövedelemmel rendelkezők száma közel 770 millióval csökkent, ami a globális szegénységcsökkenés közel háromnegyedét teszi ki 1980 óta. A Világbank szerint a kínai szegénységcsökkentés sebessége és mértéke történelmileg példátlan (The World Bank, 2022).

A szegénység csökkenésével párhuzamosan megjelent és megerősödött a kínai középosztály, amely gazdasági ereje és nagysága tekintetében napjainkra felzárkózott, sőt demográfiai értelemben lehaladta a fejlett országok középosztályát. 2018-ban Kína globális középosztálya az ország lakosságának 25%-át tette ki (ez több mint 300 millió főt jelent), ez abszolút méretben közel kétszer akkora, mint az USA globális középosztálya, és hasonló méretű, mint az európai globális középosztály. A középosztály hasonlóan nagyarányú, gyors bővülése csak az átmeneti gazdaságokra, például Kelet-Közép-Európa gazdaságaira (így Csehországra, Lengyelországra, és részben Magyarországra) volt jellemző (Sicular et al., 2021).

Ugyanakkor Kína gyors gazdasági növekedése nem mentes a válságjelenségektől. A kínai ingatlanpiaci buborék kipukkanása, az ezzel együtt járó ingatlanár-csökkenés, az ingatlanszektorhoz kapcsolódó hitelezés összeomlása az elmúlt években fenyegető felhőként tornyosult a kínai gazdaság felett. Az ingatlanok és a kapcsolódó szolgáltatások aránya a kínai GDP-ben megdöbbentően nagy, 25% mértékű, ami nagyobb, mint az ingatlanszektor részesedése a spanyol és az ír gazdaságban a 2008 előtti csúcson. A más ágazatokra gyakorolt domináns hatása miatt a kínai ingatlanszektor jelentős lassulása akár 5-10%-kal csökkentheti a kumulatív GDP-növekedést a következő néhány évben. Ezen túlmutatóan az ingatlan messze a legfontosabb megtakarítási eszköz egy olyan gazdaságban, ahol tőkekontroll korlátozza a polgárok külföldi befektetési lehetőségeit. Az ingatlanárak bármilyen jelentős csökkenése nemcsak széles körű elégedetlenséghez vezetne, hanem más áruk és szolgáltatások fogyasztásának potenciálisan jelentős visszaeséséhez, beleértve a turizmust is (Rogoff, 2021).

Hasonló folyamat korábban Japánban nagyjából az 1970-es évek közepétől az 1980-as évek végéig tartó időszakban, Dél-Koreában és a többi ázsiai „kistigris” esetében (Hongkong, Szingapúr, Tajvan), az 1980-as és az 1990-es években következett be, illetve kisebb mértékben Thaiföldön és Malajziában is megfigyelhető volt. A nemzetközi kereskedelem és a tőkeáramlás liberalizációját kihasználva Japán és Dél-Korea, valamint a kisebb délkelet-ázsiai államok alacsony, illetve közepes jövedelmű országokból fejlett, magas jövedelmű országokká váltak vagy gyors ütemben megkezdték a felzárkózást. Ez volt az az időszak, amikor Japán több iparágban világhatalommá vált (pl. autó-

ipar, szórakoztató elektronika), és ugyanezt a receptet követve egy évtizeddel később Dél-Korea a mikroelektronika, az autóipar, a hajóépítés területén. Tajvan a chipgyártás központjává vált, ami által már-már függőségbe taszította a világgazdaságot, ahogy azt a koronavírus-válság időszakában tapasztalhattuk (Rónay, 2022).

A felzárkózás időszakában, vagy annak lezárásaként, szinte törvényszerűen következtek be válságok Ázsia feltörekvő országaiban. Japánban az 1980-as évek második felében az exportorientált növekedés kifulladására válaszul az ország központi bankja ultralaza monetáris politikát folytatott, amely törvényszerűen vezetett ingatlanpiaci és eszközár-buborékhoz. Amikor a központi bank az 1980-as évek végén megkezdte a szigorítást, a részvény- és ingatlanárak összezuhantak, ennek következményeként a bankok körülbelül 570 milliárd dollár veszteséget írtak le, és Japán ezt követően már nem tért vissza az 1970–80-as évek gyors növekedéséhez. Olyannyira nem, hogy a japán gazdasági növekedés mintegy másfél-két évtizede zéró körül alakul (Ozsvald & Pete, 2003).

A világgazdaságra is jelentős hatással bírt az 1997–98-as ázsiai pénzügyi válság, ami a liberalizált tőkeáramlással és ehhez kapcsolódóan a pénzügyi közvetítés túlzott kockázatvállalásával magyarázható. Ázsia több feltörekvő országában, például Thaiföld, Malajzia és Indonézia esetében a rosszul teljesítő hitelek aránya a teljes hitelállományhoz mérten 10% fölé kúszott, Dél-Korea pedig éppen csak elmaradt ettől az aránytól, ami pénzügyi válságot okozott a régióban (Blahó, 2016). Ehhez képest a 2008-as pénzügyi válság már nem szedett olyan áldozatokat Ázsiában, mint Európában.

A térség másik óriási népességű országa, India még nem lépett erre a fejlődési pályára, bár az indiai gazdaság izmosodásának is vannak jelei. Jelenleg azonban az India egy főre jutó vásárlóerő-paritáson számolt GDP-je kevesebb mint a fele a kínai mutatónak, ötöde európai, nyolcada az amerikai átlagnak. Nem véletlen, hogy az indiai globális középosztály részaránya a 2017-es adatok szerint nem érte el a lakosság 5%-át sem, de már ez is több tízmillió embert jelent (Sicular et al., 2021).

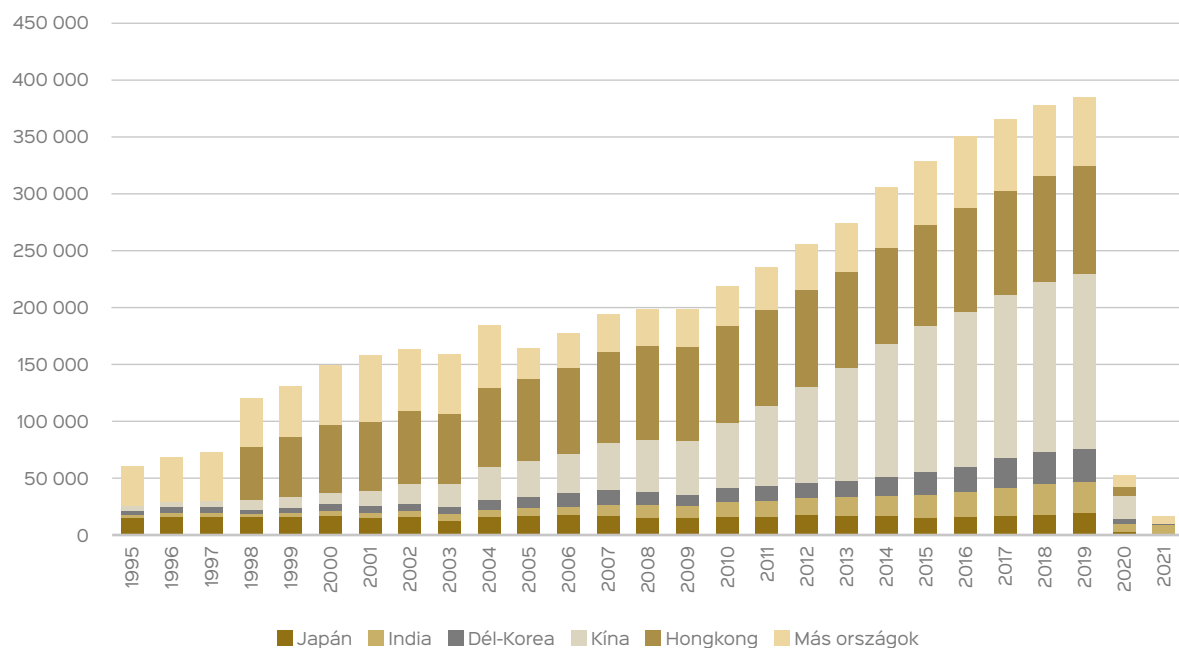
3. Az ázsiai kiutazó turizmus

A turisztikai kereslet egyik legfontosabb hajtóereje a potenciális turisták diszkrecionális jövedelme (Michalkó, 2016). A diszkrecionális jövedelem a jövedelemnek az a része, amely a kötelezően kifizetendő kiadások (például alapélelmiszerek, rezsi) után megmarad, és így szabadon, bármire elkölthető. A diszkrecionális jövedelem nagysága határozza meg az utazási lehetőségeket, és mivel a szegény társadalmakban nem képződik, vagy nem elegendő diszkrecionális jövedelem képződik, így széles rétegek számára nem nyílik mód utazásokra sem. Hasonlóan Európához, ahol a középosztály anyagi helyzete a háborút követően folyamatosan javult, ez a folyamat Ázsiában napjainkban figyelhető meg, és a társadalmak egyre szélesebb körét érinti. Ennek eredményeképp Ázsia a nemzetközi turizmus egyre jelentősebb küldő térségévé vált, jelenleg 26%-os a részesedése a vendégérkezések alapján számolt világturizmusból (1. ábra).

A koronavírus-járvány kitörése előtti két évtizedben dinamikusan nőttek a kiutazások Ázsia országaiból. Japán esetében a növekedés mérsékelt volt (2010-ben 16,6 millió, 2019-ben 20 millió),

ugyanakkor Dél-Korea esetében már jóval dinamikusabb, ugyanis egy évtized alatt megduplázódott (2010-ben 12,4 millió, 2019-ben 28,7 millió), és ezek a számok összevethetők az indiai kiutazások növekedésével (2010-ben 13 millió, 2019-ben 27 millió).

1. ábra: A nemzetközi turisztikai kiutazások számának alakulása 1995–2021 között Ázsia 28 országából (millió kiutazás)



Forrás: saját szerkesztés az UNWTO adatai alapján.

Az, hogy ázsiai kiutazó turizmus az ezredfordulót követő két évtizedben 150 millióról közel 400 millióra emelkedett, egyértelműen Kínának (és Hongkongnak) köszönhető, még akkor is, ha a város kiutazó turizmusával kapcsolatos UNWTO-adatokat erős kritikával kell kezelni.² 2010 és 2019 között a kínai kiutazó turizmus közel a háromszorosára, 57 millióról, 155 millióra nőtt, amely abszolút számokban mérve az időszak végére, ha Hongkongot nem vesszük figyelembe, majdnem 15%-kal haladta meg az ázsiai régió összes többi országának együttes kiutazását, Japánt, Indiát, Dél-Koreát, Thaiföldet, Indonéziát és Vietnámot, valamint további mintegy 20 országot beleértve. Kína napjainkra a világ legnagyobb turisztikai küldő országává és a kiutazó turisták száma tekintetében szinte önálló turisztikai küldő térséggé vált. 2019-ben Kína 154,6 millió kiutazásai több mint 50%-kal haladták meg az USA (99,7 millió) és Németország kiutazásait (99,5 millió), így a kínai kiutazó turisztikai piac volt a legnagyobb a világon.

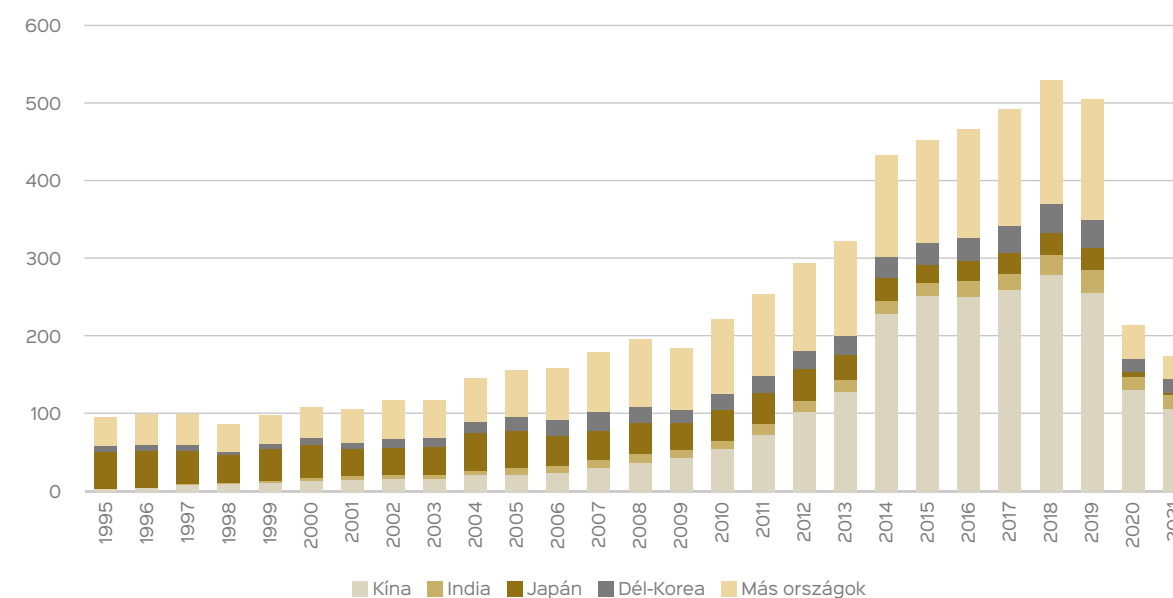
² Az UNWTO adatai szerint Hongkong kiutazó turizmusa a 2010-es években évente 84 millió és 94 millió fő körül alakult, ami a kínai kiutazó turizmus számainak több mint 60%-át képviseli. Ez nem reális egy 7 millió város esetében. Ez az adat úgy helyezhető kontextusba, hogy Hongkong erősen integrált az anyaországhoz, nevezetesen a sencseni és kantoni területhez, ám névlegesen önálló állam, így a hatóságok valószínűleg minden határátlépést regisztrálnak, ami egyébként a Hongkong és a kínai városok közötti mindennapos forgalom része.

A kínai kiutazó turizmus adatainak értékelésekor fontos megjegyezni, hogy az UNWTO adatai szerint a nemzetközi vendégérkezések négyötöde a saját régió belül történik (UNWTO, 2020), és ez a közepes és az alacsonyabb jövedelmű országok esetében különösen így van. A kínai kiutazó turizmus legkeresettebb desztinációi a környező országok és a csendes-óceáni térség, így Thaiföld, Dél-Korea, Japán, Szingapúr, Malajzia, Ausztrália és Vietnám. A legkeresettebb tíz desztinációba egyetlen nem ázsiai országgént csak az USA fért be (Cash & Kongkunakornkul, 2023).

3.1. Az ázsiai turisták nemzetközi turisztikai kiadásai

Az UNWTO adatai szerint 2019-ben a turizmus által generált bevételek, vagy a küldő országok oldaláról vizsgálva a nemzetközi turisztikai költség összesen 1481 milliárd dollárt tett ki (UNWTO, 2020).³ Ebből az Ázsiai térség országai egyharmad arányban részesültek, az ázsiai kiutazó turisták összesen 501 milliárd dollárt költöttek nemzetközi utazásaik során.

2. ábra: Az ázsiai turisták nemzetközi turisztikai költségének összesített alakulása 1995–2021 között (milliárd USD, aktuális árakon)



Forrás: saját szerkesztés az UNWTO adatai alapján.

Retrospektívan vizsgálva a költséget, a 2019-et megelőző közel 25 évben nem minden vizsgált ország költsége nőtt számottevően. Így például a japán turisták összesített nemzetközi turisztikai költsége az időszak elején volt magasabb, a későbbi években csökkent, Dél-Korea és más ázsiai országok esetében a 2010-es évek második felében inkább csak mérsékelt növekedésről lehet beszélni.

³ A Világbank adatai szerint 1440 milliárd dollárt (World Bank Open Data, é. n.).

Kína esetében a nemzetközi turisztikai költés együtt nőtt a kiutazók számának növekedésével. Amíg az 1990-es évek közepén a kínai turisták költése elenyésző volt, addig a 2010-es évek végére az ázsiai régió meghatározó részarányát képviselte közel 255 milliárdos költéssel, ami a régiós országok összes költésének több mint fele, de a nemzetközi turisztikai költésből is igen jelentős szeletet, több mint 17%-ot képviselt. Ez két és félszer haladja meg Európa legnagyobb küldő országa, Németország nemzetközi turisztikai költését (93 milliárd dollár 2019-ben), és jelentősen meghaladja az USA turisztikai költését is (185 milliárd dollár 2019-ben). Ezzel a kínai turisták a 2010-es évek közepére a világ legnagyobb turisztikai piacát jelentik, nemcsak nagyságrendben, hanem értékben is.

Erre mutat rá az egy kiutazóra vetített nemzetközi turisztikai költés is. Bár ez az adat, illetve számítás kevésbé megbízható, a kínai adatok alapján az egy kiutazóra jutó költés a 2010-es években megduplázódott, 900 dollárról 1800 dollárra nőtt, miközben minden más ázsiai ország esetén inkább csak stagnált. A kínaiak nemcsak többen utaznak, hanem egyre növekszik a költésük is, fajlagosan a német költés közel kétszereséről van szó, nagyságrendje hasonló az Egyesült Államok kiutazó turistáinak költéséhez. Az adatok alapján a kínai utazó „jól fizető” turista.

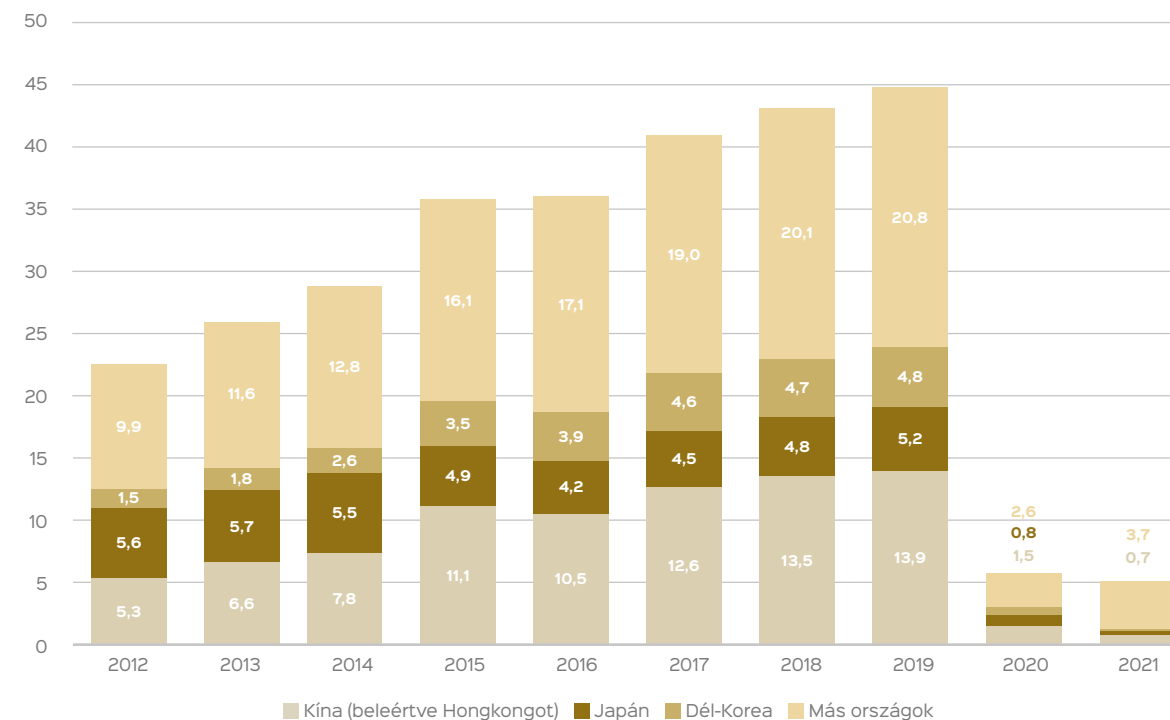
Azonban a kínai turisztikai potenciál sok tekintetben még kihasználatlan. Az ETC számításai szerint a kínai lakosság mintegy 10%-a számára fizethetőek meg a Nagy-Kínán túli utazások, az Európába irányuló szabadidős utazások pedig nagyjából a kínai lakosság 7%-a, azaz mintegy 100 millió ember számára érhetőek el. Mivel az elmúlt időszakban a gazdasági problémák miatt a társadalom vagyonosabb, illetve magasabb jövedelemmel rendelkező rétegjei vagyonszertést szenvedtek el, ez az utazáshoz szükséges költségvetésekre is hathat. Sokan elhalasztják az első európai (és más távolsági) utazásukat, amíg a gazdasági helyzetük ismét stabilizálódik (ETC Corporate, é. n.).

4. Az ázsiai beutazó turizmus jelentősége Európában

Valamivel magasabb számokkal,⁴ de az ázsiai turizmus esetében nagyságrendileg ugyanazt jelzik a Eurostat adatai, mint a UNWTO- adatok. Az Eurostat adatai szerint az Ázsiából érkező vendégek száma az EU 27 államába 44,6 millió volt 2019-ben. Majdnem 14 millióan érkeztek Kínából (Hongkongot is beleértve 31%-os részarányban), míg Japánból 5,1 millió látogató, Dél-Koreából 4,8 millió látogató érkezett, a további ázsiai országokból pedig 20,8 millió látogatót regisztráltak az EU országaiban (3. ábra).

⁴ Az eltérés egyik oka az eltérő számbavétel. Amíg a UNWTO a Közel-Keletet önálló küldő térségként definiálja, addig az EU földrajzi értelemben határozza le Ázsiát. Ezenfelül a UNWTO az elemzéseiben Ázsiát és a csendes-óceáni térséget összevontan kezeli. Szintén probléma, hogy a UNWTO- adatok sokszor hiányosak, és nem minden ország értelmezi ugyanúgy a mutatókat, amelyeket a világszervezetnek megküld. A Eurostat a turisztikai forgalom adatait a tagországok statisztikai hivatalaitól gyűjti, de ebben az esetben is előfordul, hogy módszertani eltérések vannak a számbavétel során, és hiányosságok is jellemzők.

3. ábra: A vendégérkezések megoszlása Ázsiából az EU 28 országába (2017–2021: EU27) a fontosabb ázsiai küldő országok szerint (millió érkezés)



Forrás: saját szerkesztés az Eurostat adatai alapján.

Országoként vizsgálva a vendégérkezéseket, a Eurostat adatai szerint 2019-ben a legtöbb turista – szám szerint 8,3 millió – Olaszországba érkezett, ezt követi sorrendben Franciaország (5,5 millió érkezés), Spanyolország (4,9 millió érkezés), Németország (4,7 millió érkezés) és Ausztria (2,8 millió érkezés). Magyarország 0,9 millió vendégérkezéssel tizenegyedik volt az érkezések szerint felállított rangsorban.

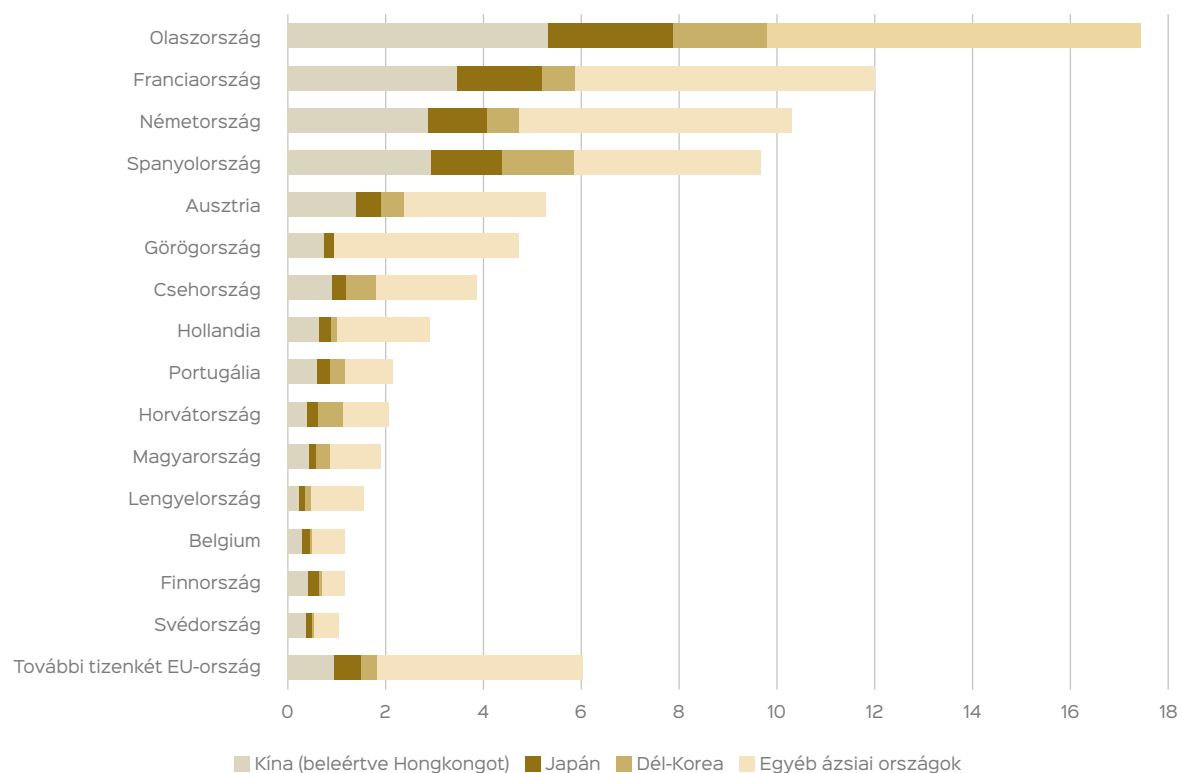
A koronavírus-járvány kitörése óta ezek a számok drasztikusan csökkentek, 2020-ban mindössze 1,5 millió, 2021-ben pedig nem egészen 5 millió ázsiai vendégérkezés realizálódott az EU 27 országában. A turisztikai forgalomra azonban az a jellemző, hogy egy-egy válságperiódust követően gyorsan helyreáll, így történt a 2003-as SARS-járványt követően, és a 2008-as válság hatása sem volt tartós, így 2023-ra már jóval erősebb számok várhatók. Legkésőbb 2025–2026-ra pedig már a világturizmus teljes rehabilitációja várható.

4.1. Az ázsiai turisták által eltöltött vendégéjszakák Európában

Az ázsiai vendégek 83,5 millió vendégéjszakát töltöttek el 2019-ben az Európai Unió 27 tagállamában, az egy vendégérkezésre jutó tartózkodás 2,1 éj volt. Ez nem jobb, de nem is rosszabb, mint bármely más országból, illetve régióból érkező vendégek tartózkodása. Az ázsiai turisták rövid tartózkodása nem azt jelenti, hogy ilyen rövid időre utaztak Európába. A rövid tartózkodási idő annak

köszönhető, hogy a turisták néhány nap alatt több országot, illetve várost is felkeresnek, így egymás után több szálláshelyet is igénybe vesznek, ezzel többször is bekerülnek a vendégérkezési statisztikákba. Az adat konkrétan arra utal, hogy a vendégek egy szálláshelyen átlagosan két éjszakát töltenek el, és egyben azt is jelzi, hogy a vendégérkezési statisztikák halmozódást tartalmaznak, ugyanazt a vendéget többször is számításba veszik akkor, ha egy új szálláshelyet vesznek igénybe utazásuk során.

4. ábra: Az Ázsiából érkező turisták által eltöltött vendégéjszakák száma az EU 27 országában (2019, millió vendégéjszaka)



Forrás: saját szerkesztés az Eurostat adatai alapján.

Az ázsiai turisták a legtöbb vendégéjszakát, több mint 17 milliót Olaszországban töltötték el, Franciaországot (12 millió éjszaka), Németországot (10,3 millió éjszaka) és Spanyolországot (9,7 millió éjszaka) megelőzve. Magyarország Horvátország után a 11. a rangsorban 1,9 millió vendégéjszakával (4. ábra).

Az EU területén eltöltött ázsiai vendégéjszakák negyede köthető a kínai turistákhoz 22 millió vendégéjszakával, ám a kínai turisták átlagos tartózkodása valamivel rövidebb volt, mint az összes ázsiai turista tartózkodása (1,7 éj/vendégérkezés). A japán turisták 10 millió, a dél-koreai turisták 7,7 millió, az egyéb ázsiai turisták 43,6 millió vendégéjszakát töltöttek Európában, 2,0, 1,7, illetve 2,5 éj/vendégérkezés átlagos tartózkodás mellett.

Magyarországon a kínai turisták 2019-ben 456 ezer vendégéjszakát töltöttek el, a japánok 146 ezret, a dél-koreaiak 280 ezret, az egyéb ázsiai országokból érkező turisták 1 milliót. A tartózkodási idők hasonlóan alakultak, mint Európában.

5. A kiemelt ázsiai országok kiutazó turizmusának főbb jellemzői

5.1. A kínai kiutazó turizmus

Soroko és Rashetnikau (2016) szerint a kínai kiutazások fellendülését főként az utazók új, fiatal generációja, az úgynevezett millenniumi korosztály táplálja: a kínai kiutazók fele 15–29 éves, míg több mint egyharmaduk 30–44 éves. A 2010-es évek közepén a tengerentúlra utazó kínai turisták mintegy kétharmada az 1980-as évek után született, akik Kína gazdasági fellendülésének időszakában nőttek fel, nem szenvedték el a nélkülözés éveit, mint az előző generációk. Ambiciózusabbak, és hedonistábbak, mint az elődeik, hajlandóak pénzt költeni a kényeztetésre. Jobban tájékozottak, és inkább egyénileg utaznak. Technológiailag is jártasak – bár ez a 2020-as évekre gyakorlatilag szinte minden kínaira jellemző – okostelefonon szereznek információkat, szervezik utazásaikat, és nagymértékben részt vesznek a közösségimédia-felületeken történő élménymegosztásban. Sok, egyre gazdagabb, fiatal középosztálybeli kínai hajlandó pénzt költeni a szülei utazásaira is (Soroko & Rashetnikau, 2016).

Quer és Peng (2022) 171 tanulmányt vizsgált át, amelyek 1995 és 2020 között jelentek meg a legfontosabb turisztikai folyóiratokban a kínai utazók különféle csoportjairól és jellemzőikről. Az áttekintés alapján a következő főbb szegmensek azonosíthatók a kínai kiutazó turizmusban:

- **Vásárlók:** a kínai külföldi turisták egy része főként vásárlási céllal utazik, különösen luxus-termékeket keresve. A vásárlók elégedettségét befolyásolja a termék minősége, a kockázat, az ár-érték arány, a bolti személyzet és a környezet. A vásárlási viselkedésüket kulturális értékek és a személyi szükségletek határozzák meg, elégedettségük a kiszolgálás minőségétől és a termék jellemzőitől függ.
- **Diákok:** a külföldi tanulmányok fő motivációi a hozzáférés a jó minőségű oktatáshoz, a nemzetközi tapasztalatszerzés a jobb karrierlehetőségek érdekében, valamint a nyugati kultúra mélyebb megismerése. A kínai diákok a szabadidős tevékenységeik során értékelik a helyi ételkínálatot, a természeti és kulturális látnivalókat. A szabadidős tevékenységeket kapcsolódási és alkalmazkodási lehetőségnek tekintik, ugyanakkor sokan érzik úgy, hogy a szabadidő a tanulmányok elől viszi el az időt.
- **Szervezett, csoportos/egyéni utazók:** a kínai külföldi turisták egy része a csoportos utazást választja, mert olcsóbb és egyszerűbb megoldásnak tartja. A csoportos utazók általában érdeklődnek a látnivalók, a kulturális örökség, a gasztronómia és a vezetett túrák iránt. Ezzel

szemben a kiutazók másik része, különösen a fiatalok, az egyéni utazást preferálják, mert több rugalmasságot és szabadságot biztosít. Míg a szervezett utazásokon utazók a városnézést, a kulturális örökséget, az étkezést és az idegenvezetést értékelik, addig a független utazók nagyobb hangsúlyt fektetnek a tájra, a desztinációban elérhető tevékenységekre és a közlekedés kényelmére.

- Szerencsejátékosok: a kínai külföldi szerencsejátékosok fő desztinációja Makaó, amely Ázsia „szerencsejáték-fővárosának”, a játék „Mekkájának” számít. A szerencsejátékosok motivációi között szerepel a vásárlás, a szórakozás és az újdonságkeresés, a mindennapok nyomásától való menekülés, a kaszinólátogatás és a társaságkeresés.
- Gasztronómia-rajongók: a kínai külföldi turisták egy része szenvedéllyel viszonyul az étkezéshez, és szeretné megkóstolni és megismerni a helyi ételeket. Az ételrajongók között is vannak alcsoportok attól függően, hogy mennyire nyitottak az új ízekre. Azok, akik szívesen próbálnak ki helyi ételeket, a „mit” szempontot fontosabbnak tartják a „hogyanál” (a minőségi kiszolgálásnál), bár az egyéni utazók értékelik a minőséget és a találat is.
- Millenniumiak: a kínai millenniumiak vagy az Y generáció az 1980-as évektől kezdve született kínaiakat jelenti, akik Kína modernizációs folyamatának idején nőttek fel. A millenniumiak külföldi utazását az önmegvalósítás motiválja, de megkülönböztető viselkedést mutatnak: kulturális hiedelmeket és családi kötelezettséget is figyelembe vesznek, és kevésbé közismert helyeket is felkeresnek, ha korábban ott nemzetközi diákok voltak. Ezenkívül két alcsoportot érdemes kiemelni a kínai millenniumi külföldi turisták között: (1) a hátizsákosokat, akik nyitott utazók, de ellentétben a nyugati társaikkal szeretnek vásárolni, és nem szeretnek egyedül utazni; és (2) a dolgozva utazókat (*working holiday makers*), akik személyes céljaikat követik, mielőtt elfoglalnak egy stabil munkahelyet (Quer & Peng, 2022).

Az idősebb turisták speciális szegmenseket jelenthetnek, különösen, mivel Kínában mintegy 200 millió 60 év feletti ember él. A kínai utazási irodák ezt a réteget, a „harmadik korú turistákat” (*tourists of third age*) is igyekeznek megnyerni.

Az idősebb kínai turisták jellemzően csoportosan utaznak. A szervezett utak mellett szólnak a nyelvi akadályok, a vízummal kapcsolatos problémák, a kockázattól való félelem, valamint az, hogy elkerüljék az egyéb lehetséges problémákat, például az egészségügyi ellátással kapcsolatban egy számukra ismeretlen helyen (Wen et al., 2020). A csoportosan utazók általában alacsonyabb költségvetéssel utaznak, olcsóbb szállodákban szállnak meg, valamint a kedvezményes viteldíjak kihasználása érdekében kerülő útvonalakat választanak (Soroko & Rashetnikau, 2016).

5.2. Dél-Korea kiutazó turizmusa

2019-ben Dél-Koreából közel 29 millió kiutazást regisztrált a statisztika, ami 50%-os növekedés 2012-höz viszonyítva. A UNWTO adatai szerint a kiutazók költése 35 milliárd dollár volt, amely elmarad a kínai vagy a dél-ázsiai országok összesített költésétől, azonban egy közepes népességű ország viszonylatában jelentős tételről van szó, és ez az összeg is kevesebb mint tíz év alatt dupla-

zódott meg, azaz jelentősen növekvő küldő piacról van szó, még ha Dél-Korea önmagában csak kis turisztikai piacnak tekinthető a nagy küldőországok mellett.

A Koreai Turisztikai Ügynökség Nemzeti Utazási Felmérésének adatai szerint 2019-ben a koreai turisták számára a vezető desztinációk a kelet- és dél-ázsiai országok voltak. Az utazások negyede tengerentúli desztinációkba, az utazások átlagos hossza 4,79 nap volt. A fő utazási célpont Japán volt (5,2 millió kiutazás), Vietnám (4,3 millió kiutazás), Kína (4,3 millió kiutazás, 2018-as adat), Thaiföld (1,9 millió kiutazás), a Fülöp-szigetek (1,8 millió kiutazás), de Tajvanra és Hongkongba is több mint 1-1 millió kiutazás történt. A távolabbi célpontok között vezet az Egyesült Államok (1,9 millió kiutazás), Európa részaránya viszont a felmérés adatai szerint elenyésző. A leggyakrabban felkeresett desztináció Ausztria volt (307 ezer kiutazás), míg az Egyesült Királyságba 148 ezer koreai turista utazott 2019-ben.

A külföldi utazás célpontjának kiválasztásakor a legnépszerűbb okok a „látnivalók” (23,1%) és az „úti cél hírneve” (21,4%) voltak, ezt követte az „utazásra rendelkezésre álló idő” (10,7%), az „útitárs” (10,6%) és az „alacsony utazási költség” (9%).

A koreai utazók általában társasággal (leggyakrabban partnerrel, illetve családtagokkal) utaznak, az utazók 80%-a 2-5 fős társaságban utazik. A felkeresett desztinációban a leggyakoribb tevékenységük a természet és a táj megismerése (81,2%), a pihenés/rekreáció (70,6%) és a gasztronómia (56,5%). Az utazók leggyakrabban szállodát vesznek igénybe utazásaik során. A külföldre utazók átlagos, egy főre jutó kiadásai 830-1100 dollár körül alakult 2019-ben.

A tengerentúli utazással való általános elégedettség 100-ból 80,6 pont volt, míg az újbóli látogatás szándéka és a másoknak ajánlás szándéka 75,4 pont volt (Korea Institute of Culture and Tourism, 2019).

5.3. Délkelet-Ázsia főbb országainak kiutazó turizmusa

A Market Vision Research and Consulting Services az Európai Utazási Bizottság számára készített 2019-es tanulmánya négy délkelet-ázsiai ország, Szingapúr, Malajzia, Indonézia és Thaiföld kiutazó turisztikai piacát vizsgálta. Jelentőségük abban áll, hogy ezekből az országokból több mint 50 millió kiutazás történt 2019-ben, és a kiutazók költése megközelítette a 70 milliárd dollárt. A tanulmány főbb megállapításai a következők:

- A délkelet-ázsiai utazók számára a hosszú távú úti célok közül Európa a legvonzóbb. A régiót olyan úti célnak tekintik, amely festői szépséget és természeti tájakat, jó időjárást, valamint a kulturális/történelmi látnivalók, élmények és tevékenységek sokszínűségét kínálja.
- Európa presztízsutazási célpontként történő megítélése szintén fontos motivációs tényező. Az Európába először látogatók általában több olyan úti célt keresnek fel, amelyet legmagasabbra értékelnek, így Franciaországot, Olaszországot és Németországot.
- Az utazás középpontjában a városnézés, a történelmi és kulturális látnivalók felkeresése, a helyi gasztronómia és a vásárlás áll, amelyek az Európába irányuló utazások fő mozgatórugói. A délkelet-ázsiai fogyasztók körében Európa érzékelt versenyelőnye a „lassú kaland” (*slow adventure*), a kultúra és történelem, a természet, a városi élet és a helyi gasztronómia.

- Negatívum, hogy Európát drága nyaralási célpontnak tekintik, ami a kontinensre való utazás legfőbb akadálya. A korlátozott légi összeköttetés (közvetlen járatok), különösen Malajziából és Indonéziából, valamint a schengeni vízum kérelmezésének szükségessége (az indonéz és a thaiföldi állampolgárok számára) a fő visszatartó tényezők az Európába történő utazástól.

A négy délkelet-ázsiai piac hasonló az utazási szokások és a turisták viselkedése tekintetében. Ugyanakkor néhány jelentősebb eltérés is megfigyelhető:

- Az Európába irányuló üzleti utazások a szingapúriak körében a leggyakoribbak, míg a tanulmányi vagy diákcseraprogramok a thaiföldiek körében a legnépszerűbbek.
- A thaiföldi látogatók számára vonzó a természetjárás, ha Európában tartózkodnak.
- A szingapúri látogatók körében a vidéki nyaralás a legnépszerűbb, a malajziai látogatók számára pedig a hegyvidéki nyaralás a legvonzóbb. Az indonézeket a síutak vonzzák a leginkább Európában.
- Az utazási csúcshónapok piaconként változnak, de egybeesnek az iskolai naptári évvel. Szingapúrból júniusban, Malajziából és Indonéziából decemberben, Thaiföldről pedig októberben utaznak a legtöbben Európába.
- Az indonézek európai nyaralásuk során leginkább szórakoztató/tematikus parkokat látogatnak, míg a thaiföldi látogatók leginkább az éjszakai életet élvezik.
- A régióbeli társaikhoz képest a malajziaiak sokkal nagyobb arányban kedvelik az apartmanokat a szállásválasztás során Európában, és kevésbé foglalnak szállást utazási irodán keresztül.
- A szingapúri és thaiföldi látogatók kiadásai lényegesen magasabbak Európában, mint az indonéz és maláj látogatók költségei (European Travel Commission, 2020a).

5.4. A japán kiutazó turizmus

A japán kiutazó turizmus sokáig stagnált, sőt még csökkent is a 2010-es évtized egyes éveiben, ám az évtized végére a japán kiutazások is újra növekedtek. Amíg 2016-ban a japán kiutazások száma 17,1 millió volt, amely szinte teljesen megegyezett a tíz évvel korábbi, 2007-es kiutazásokkal, addig a 2017 és 2019 közötti három évben a japán kiutazások évente 5%-kal nőttek, és elérték a 20 milliót. Ezt követően 84%-os csökkenés következett be, és 2022-ben a kiutazások száma még mindig nem érte el a 2019-es év 15%-át.

A japán kiutazók többsége a régió (Ázsián belül) utazik, távolabbi célpontokat (USA, Európa) nagyjából a kiutazók harmada preferál. A 2019-es adatok szerint a japán turisták által legnagyobb számban felkeresett országok Kína, USA és Dél-Korea voltak, mindhárom országban 3 millió feletti látogatás valósult meg. Ezt követi Tajvan (2,1 millió látogatás), Thaiföld, Hongkong és Hawaii (1,8, 1,1 és 1 millió látogatás), és egymillió közeli a Vietnámot felkereső japánok száma. Ettől messze elmaradva Szingapúr, Guam és a Fülöp-szigetek következnek.

Európán belül a legtöbb látogató Franciaországot keresi fel évente mintegy 1,1-1,3 millió érkezéssel, míg az Egyesült Királyságról, ahol valószínűleg hasonlóan alakul a látogatások száma, nincsenek adatok. Egymillió feletti japán látogatót a kontinensről még Olaszország fogad, ehhez 2,2 millió vendégéjszaka társul. Spanyolország és Németország szintén kedvelt célpont volt 2019-ben 671 ezer és 615 ezer látogatóval (1,3, illetve 1,2 millió vendégéjszakával). Kelet-Közép-Európát tekintve Csehországba érkezett a legtöbb japán vendég (148 ezer érkezés, 283 ezer vendégéjszaka), míg Magyarországra mindössze 67 ezer japán vendég érkezett, akik 146 ezer vendégéjszakát tölthettek el (Általános Statisztikai Hivatal, Japán).

A japán kiutazó turisták költsége 2019-ben 27,9 billió jen volt (kb. 20,5 milliárd dollár), így az egy kiutazásra jutó költség 1000 dollár körül alakult.

A japán kiutazók aránya az ország összlakosságához képest nem túl magas, mindössze a lakosság 3,7 százaléka utazik a határokon túlra (legalábbis a 2020-as adatok szerint, amelyek már tartalmazzák a Covid miatti visszaesést), ezen belül is a legnagyobb arányban a 20-49 évesek utaznak. Többségük szabadidős turista (45,5%), az üzleti utazók aránya 15,4%. Szervezett módon az utazók mintegy 20%-a utazik. Ezt vagy utazási irodák szervezik, vagy a japán munkaadók (Statista, é. n.).

A japán kiutazások egyéb tényezőiről kevés friss adat áll rendelkezésre, azok is ellentmondanak egymásnak. Ami jól azonosítható, hogy az ország gazdasági növekedése az 1980-1990-es évek fordulójától drámaian lelassult, és ez a kiutazásokon is látszik. Japán társadalma emellett elöregedő társadalom, a világon itt élnek a legnagyobb arányban idősek. A japán munkakultúra sem kedvez a szabadidős utazásoknak, különösen a férfiak koncentrálnak inkább a munkájukra és karrierjükre, ami gyakran az utazások gátja.

Egy viszonylag régebben, 2013-ban a JATA (Japan Association of Travel Agents) által készített szegmentáció szerint a japán nemzetközi turisták az alábbi szegmensekre oszthatók:

- Nyugdíjas házaspárok és özvegyek: a 65 év feletti növekvő száma, akiknek van elég szabadidejük és vagyonuk ahhoz, hogy gyakran és hosszan utazzanak.
- „Fizetettek”: elkötelezett vállalati alkalmazottak, akik üzleti céllal utaznak, de az utazást a szabadidős tevékenységek folytatására is felhasználják. Általában a 40-es és 50-es éveikben járó férfiakra van szó.
- Középkorú párok: ez a szegmens növekedni látszik, talán azért, mert a vállalati munkamórról veszít a vonzerejéből.
- Háromgenerációs családok: a japán nagyszülők gyakran utaznak az unokáikkal, különösen akkor, amikor a szülők nehezen tudnak szabadságot kivenni a nyaralás idejére.
- Japán hölgyek: fiatal, független, 20-as és 30-as éveikben járó nők, akik általában még mindig otthon élnek (és így nagyobb utazásra fordítható jövedelemmel rendelkeznek).
- Japán fiatal férfiak: a tengerentúli utazások kevésbé vonzzák őket, mivel sokan a karrierlét-rán való feljutás miatt aggódnak. Ha mégis utaznak, akkor gyakran baráti társaságokban vagy tanulmányi céllal.

- Nászutasok: a nászútra külföldre utazó friss házások száma csökken részben a fiatal népesség csökkenése miatt, részben pedig a változó preferenciák, valamint a változó utazási szokások és életstílus miatt (European Travel Commission, 2013).

5.5. Az indiai kiutazó turizmus

A 2000 és 2019 között eltelt majdnem két évtizedben az indiai kiutazások évi átlagban 10%-kal, 4,5 millióról 27 millióra nőttek, amely még messze elmarad a kínaiak kiutazásaitól. Ha 2010-es években tapasztalt éves növekedés a 2020-as évek hátralévő időszakában folytatódna a 2019-es bázisról indulva, akkor legkésőbb a 2030-as évek második felére 100 milliós kiutazásokkal lehetne számolni, amivel India a világ egyik vezető küldő országává válna.

A kiutazásokat, és általában az indiai turizmust is a millenniumi generáció igényei hajtják. Az indiai millenniumi utazók 62%-a jellemzően évente kettő-öt alkalommal utazik. További 10% évente hat-tíz alkalommal, rövid belföldi és hosszabb nemzetközi nyaralásokat kombinálva. (Snapshot on the Indian Outbound Travel Market, 2020).

Az indiai turisztikai minisztérium 2017-es adatai alapján a kiutazásoknál a legnagyobb részarányt Szaudí-Arábia képviseli (1,6 millió kiutazás), vélhetően elsősorban az iszlám vallás szent helyeire (elsősorban Mekkába) történő nagyszámú zarándoklatok miatt, míg ezt követően az USA-t, Thaiföldet és Szingapúrt (országoként 1,3 millió kiutazás) látogatták az indiai kiutazók. Kínába 0,8 millió, Malajziába 0,6 millió kiutazás történt. Európa országai közül az Egyesült Királyság 0,56 millió, Franciaország 0,52 millió látogatással részesedik, Németországba és Olaszországba 268 ezer és 215 ezer látogató érkezett. Kelet-Közép-Európában Csehországba 86 ezer, Magyarországra 41 ezer látogató érkezett Indiából, minden más ország esetében néhány tízezer indiai látogatót regisztráltak (Government of India, 2019).

Az ETC adatai szerint 2020-ban az indiai kiutazások kevesebb mint 20%-a irányult Európába, az EU országaiba pedig még ennél is kevesebb, mindössze 8,3%, ami abszolút számokban mintegy 2,3 millió beutazást jelent. Az indiai kiutazók költsége 2019-ben mintegy 28 milliárd dollár körül, átlagos költségük 1000 dollár körül alakult (European Travel Commission, 2020b).

Az indiai turisták utazási céljai közül a két legfontosabb a szabadidős motiváció (30%), valamint az oktatás, az időszakos munkavégzés és a zarándoklat (28%). Üzleti utakat az érkezők 26%-a jelölt meg, rokonok és ismerősök látogatását 16%, ez utóbbi arány értékeléséhez érdemes megjegyezni, hogy az USA, az Egyesült Királyság és Ausztrália jelentős indiai diaszpórával rendelkezik (European Travel Commission, 2020c).

Az Európába érkező indiaiak jellemzően több országot látogatnak meg (így az érkezési statisztikákba akár többször is bekerülhetnek), de egy-egy úti cél esetében a tartózkodás 2-3 napnál nem hosszabb, miközben egy teljes európai körút akár két-három hetes is lehet.

Az indiai utazók hagyományosan családdal utaznak. Ugyanakkor egyre több indiai utazik egyedül, és ezek között a nők aránya is növekszik. Úgy tűnik, hogy az egyéni utazás különösen népszerű Európában, a kiutazó indiaiak 37%-a utazott már egyedül európai úti célokra.

Az indiai utazók szívesen látogatják az éttermeket, előszeretettel vásárolnak, de a látnivalók, a múzeumok, a parkok és a botanikus kertek is kedvelt célpontjaik. A kalandosabb, aktívabb kirándulások és az autentikus, magával ragadó élmények iránti kereslet is növekszik, különösen a millenniumiak körében.

Az indiai utazók a legkülönbözőbb szálláshelyeken szállnak meg. Az indiaiak fele 75-150 amerikai dollárt költ szobánként és éjszakánként szabadidős utazásai során. Míg a többség szállodában száll meg, egyre több indiai utazó fedezi fel az egyéb szálláslehetőségeket, például a villa vagy apartman bérlését olyan online platformokon keresztül, mint az Airbnb. A nem szállodai lehetőségek között a hostel-ek az egyik leggyorsabban növekvő szegmens (Snapshot on the Indian Outbound Travel Market, 2020).

India rendkívül sokszínű utazási piac sokféle, különböző típusú utazói szegmessel. A Visit Finland 2018-as elemzése szerint szabadidős utazók nagyjából öt nagyobb szegmensbe sorolhatók: csoportos utazók, városi, jómódú családok, millenniumi korosztály, kis csoportban utazók (6-10 fő), és a Z generációs utazók. A feltörekvő alszegmensek az egyedül utazók, a női utazók és az idősebb utazók. Ezzel szemben a SOTC India vezető utazási és turisztikai vállalata hat indiai utazói szegmenst azonosított, ezek a következők: a „pénztárcabarát” utazók, a kényelmet keresők, a családi emlékekre vágyók, a felfedezők, a nyugodt nyaralók és a szenior turisták (Snapshot on the Indian Outbound Travel Market, 2020).

Noha egyelőre az indiai beutazó turizmus szinte csak kerekítési hiba az európai beutazó turizmusban, a következő évtizedek kiutazó turizmusának robbanása Indiában várható, feltéve, hogy az ország gazdasági növekedése nem törik meg, illetve a kiutazó turizmus számára kedvező környezet is megmarad. Ezt támogatja az indiai középosztály gyors bővülése, a fiatalok magas aránya és növekvő iskolázottsága.

6. Összefoglalás

Ázsia óriási, a kiutazó turizmus szempontjából színes régió. A különbségek ellenére sok azonoság is megfigyelhető Ázsia országai között mind a kiutazó turizmus fejlődése, mind annak célpontjai tekintetében. Az ázsiai turista elsősorban a régióon belül utazik, mindössze a töredékük utazik távolabbi célpontokra, köztük Európába, de számuk és jelentőségük folyamatosan emelkedik. Mivel az ázsiai kiutazó turizmus növekedése igen gyors, és sok tekintetben még csak a növekedés elején járunk, a potenciális fogadótérségek turisztikai marketingszervezetei, szolgáltatói és egyéb, a turizmusban érdekelt szereplők, különös tekintettel a turizmus által érintett helyi közösségekre, nem hagyhatják figyelmen kívül a régiót.

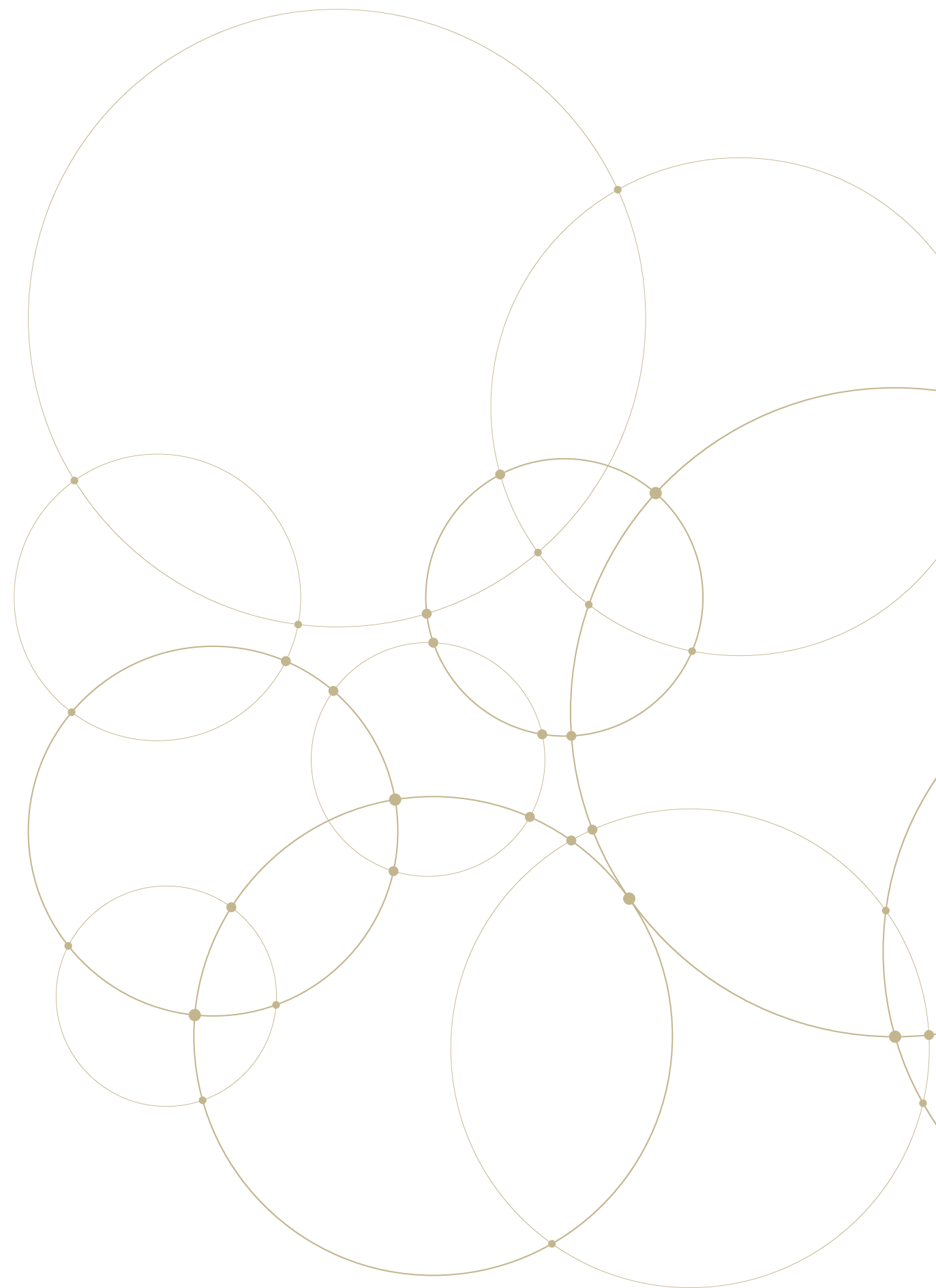
Ázsia legfontosabb turisztikai küldő piaca Kína, amely 2019-re 155 millió kiutazással a világ legnagyobb küldő országa igen jelentős turisztikai költséssel. A másik ígéretes piac a hasonló demográfiai potenciállal rendelkező India, de itt még nem beszélhetünk jelentős számú kiutazásról, a világ legnagyobb népességű országából nagyjából annyian indultak útnak 2019-ben, mint Japánból, miközben Japán népessége az indiai töredéke. Ez azonban várhatóan gyorsan változni fog.

Európa szempontjából az ázsiai turizmus részaránya még viszonylag kicsi, de gyorsan növekszik, és óriási jövőbeni potenciált tartogat. Ha a kínai kiutazások bővülése a koronavírus-járvány lecsengését követően visszaáll arra a növekedési pályára, amit a 2010-es években láttunk (évi átlagban több mint 15%-os növekedés!), és India, amely egyelőre abszolút számokban Európa szempontjából még elhanyagolható részarányt képvisel, szintén exponenciális növekedési pályára áll, akkor nemcsak az lesz a kérdés, hogy ebből Európa hogyan profitálhat, hanem jóval inkább a fenntarthatóság válik központi kérdéssé. Európa egyes területei, régiói, városai már a Covid-19-világjárvány előtt is túlturizmussal (*overtourism*) küzdöttek, olyannyira, hogy több desztináció korlátozni kezdte az érkezők számát, gondoljunk Velencére, a Bledi-tóra vagy Barcelonára. De nemcsak arról van szó, hogy lokálisan helyenként zsúfolttá válnak a turisztikai attrakciók. A kiutazó turizmusnak arra a növekedésére, amelyet Ázsia országainak a népességi és gazdasági potenciálja képvisel, nincs felkészülve a világ sem fogadó-, sem infrastrukturális kapacitások szempontjából (repterek, szállodák, utak, egyéb létesítmények), sem pedig környezeti szempontból, elég csak a légi közlekedés globális felmelegedésben betöltött szerepére utalni. Ezeknek a problémáknak a kezelése alapvető, mert a turizmus jelen formájában nem lesz fenntartható a jövőben az utazások robbanásszerű növekedése mellett. Az ázsiai kiutazó turizmus növekedése így nemcsak potenciált, de kezelendő problémát is jelent a világ számára.

Felhasznált irodalom

- Blahó, A. (2016). *Erőközpontok és régiók* (G. Kutasi, szerk.). Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630597883>
- Cash, J. & Kongkunakornkul, P. (2023. április 19.). Chinese tourists are back, but numbers still far from pre-COVID levels. *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/china/chinese-tourists-are-back-numbers-still-far-pre-covid-levels-2023-04-19/>
- ETC Corporate (é. n.). *China outbound tourism – FAQ*. <https://etc-corporate.org/chinarecovery2023/>
- European Travel Commission (2013). *ETC Market Insights – Japan*. <https://etc-corporate.org/uploads/reports/Market-Insights-Japan-2013.pdf>
- European Travel Commission (2020a). Research Snapshot on the South-East Asian Outbound Travel Market. <https://etc-corporate.org/reports/research-snapshot-on-the-south-east-asian-outbound-travel-market/>
- European Travel Commission (2020b). *European Tourism 2020 – Trends & Prospects (Q1/2020)* (2020). <https://etc-corporate.org/reports/european-tourism-2020-trends-prospects-q1-2020/>
- European Travel Commission (2020c). *Snapshot on the Indian Outbound Travel Market* (2020). <https://etc-corporate.org/uploads/2020/06/report-snapshot-on-the-indian-outbound-travel-market-2020-june-2020.pdf>
- Government of India (2019). *India Tourism Statistics 2019*. <https://tourism.gov.in/sites/default/files/2023-05/India%20Tourism%20Statistics%202019.pdf>
- IMF (é. n.). *Report for Selected Countries and Subjects*. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/weo-report>
- Korea Institute of Culture and Tourism (2019). *Korean National Tourism Survey 2019*.
- Michalkó, G. (2016). *Turizmológia*. Akadémiai Kiadó. <https://doi.org/10.1556/9789630597173>
- Ozsvald, É. & Pete, P. (2003). A japán gazdasági válság: Likviditási csapda az új évezredben? *Közgazdasági Szemle*, 50. (2003. július–augusztus), 571–589.
- Quer, D. & Peng, J. (2022). Chinese Outbound Tourism Segmentation: A Systematic Review and Research Agenda. *Journal of China Tourism Research*, 18(4), 778–808. <https://doi.org/10.1080/19388160.2021.1966563>
- Rogoff, K. (2021. szeptember 29.). China's Housing Conundrum | by Kenneth Rogoff. *Project Syndicate*. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-evergrande-real-estate-economic-rebalancing-by-kenneth-rogooff-2021-09>
- Rónay P. T. (2022. május 9.). Mik a chiphiány okai és következményei? Mi várható a jövőben? *xForest*. <https://xforest.hu/chiphiany/>
- Sicular, T., Yang, X. & Gustafsson, B. (2021). The Rise of China's Global Middle Class in International Perspective. *IZA Discussion Paper Series*, No. 14531. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3883807>

- Soroko, P. & Rashetnikau, D. (2016). *Marketing Activities of Countries to Attract Chinese Tourists: Trends and Challenges*. <https://elib.bsu.by/handle/123456789/166192>
- Statista (é. n.). *Travel and tourism in Japan* (é. n.). <https://www.statista.com/study/57443/travel-and-tourism-in-japan/>
- The World Bank (2022). *Four Decades of Poverty Reduction in China: Drivers, Insights for the World, and the Way Ahead*. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1877-6>
- UNWTO (2020). *International Tourism Highlights, 2020 Edition*. <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284422456>
- Wen, J., Yu, J., Huang, S. & Goh, Dr. E. (2020). Perceived constraint and negotiation of Chinese outbound senior tourists. *Anatolia*, 31(1), 149–153. <https://doi.org/10.1080/13032917.2020.1711786>
- World Bank Open Data (é. n.). World Bank Open Data. <https://data.worldbank.org>
- Worldometer. (é. n.). *Population of Asia (2023)*. <https://www.worldometers.info/world-population/asia-population/>

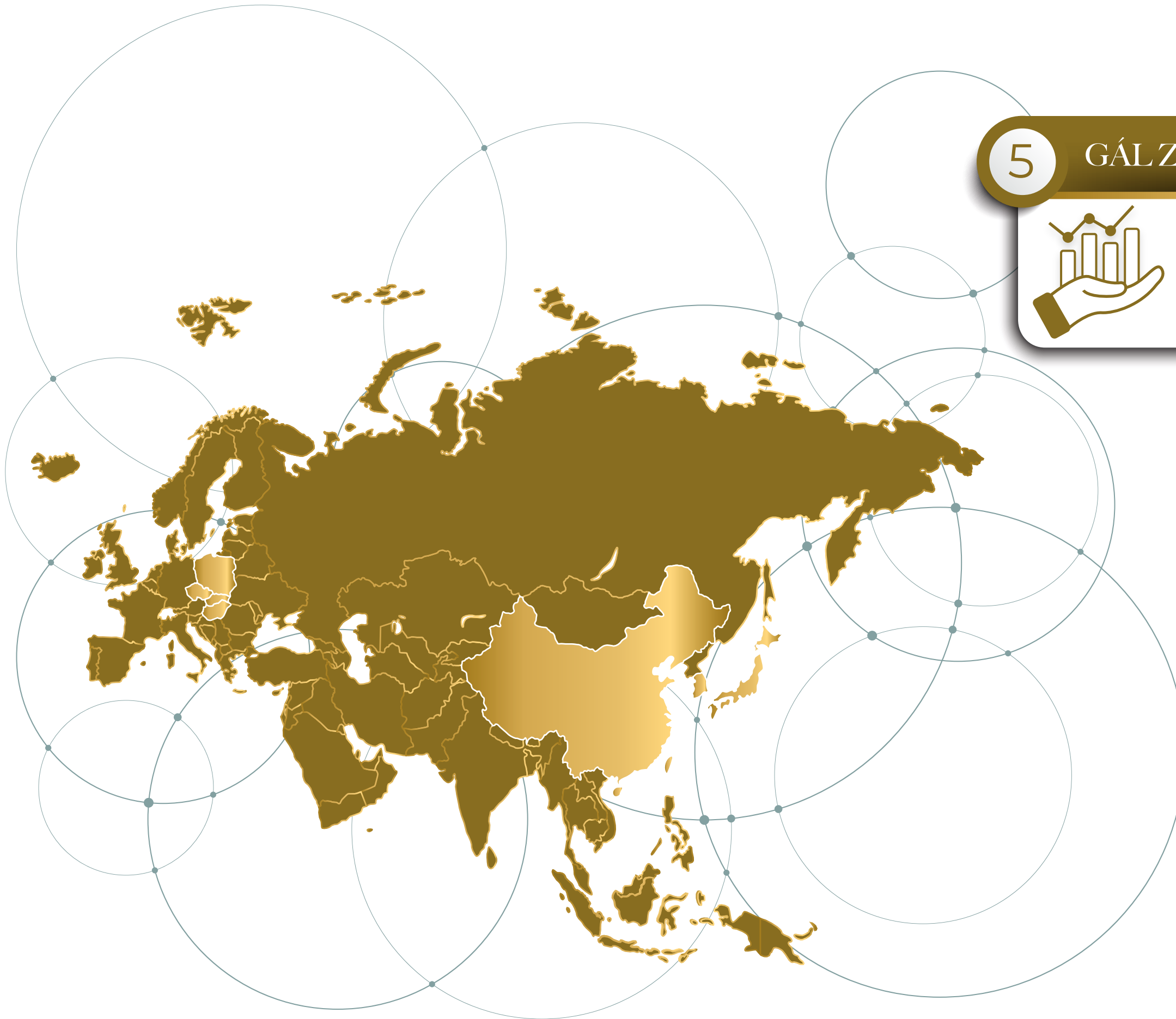


5

GÁLZOLTÁN - FAZEKAS GÁBOR



A kínai, japán és dél-koreai külföldi közvetlentőke-befektetések innovációs motivációi a visegrádi országokban



A KÍNAI, JAPÁN ÉS DÉL-KOREAI KÜLFÖLDI KÖZVETLENTŐKE- BEFEKTETÉSEK INNOVÁCIÓS MOTIVÁCIÓI A VISEGRÁDI ORSZÁGOKBAN

GÁL ZOLTÁN¹ – FAZEKAS GÁBOR²

Absztrakt

A tanulmány célja az ázsiai (kínai, japán és dél-koreai) közvetlentőke-befektetők stratégiai céljainak feltárása a visegrádi országokban. A kutatás arra keresi a választ, hogy az ázsiai befektetéseket mennyire motiválja a célországokban folyó tudástermelés és a meglévő innovációs aktivitás. Az innováció az ipar 4.0 korszakában egyre fontosabb befektetési tényezőnek számít, ezért kiemelten fontos annak stratégiai kezelése. A korrelációanalízis és a Granger-okság-vizsgálatunk rámutatott arra, hogy a magyarázó változók alakulása és a három ázsiai állam befektetéseinek volumene között összefüggések találhatók a visegrádi országokban. Legfőképpen Dél-Korea esetében mondható el, hogy a célország tudástermelési szintje meghatározza a befektetési kedvet.

Kulcsszavak: Kína, Japán, Dél-Korea, visegrádi országok, működőtőke-állomány, korrelációanalízis, Granger-okság, innováció

¹ Prof. Dr. Gál Zoltán, PhD, egyetemi tanár, PTE KTK; tudományos főmunkatárs, KRTK.

² Fazekas Gábor, PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola.

Abstract

The aim of the study is to explore the strategic objectives of Asian (Chinese, Japanese and South Korean) FDI investors in the Visegrad countries. The research seeks to understand the extent to which Asian investors are motivated by knowledge production and existing innovation activity in the target countries. Innovation is an increasingly important investment driver in the era of Industry 4.0 and its strategic management is therefore of paramount importance. Our analysis of correlation and Granger causality has shown that there are correlations between the evolution of explanatory variables and the volume of investment in the three Asian countries in the Visegrad countries. In the case of South Korea, in particular, the level of knowledge production in the destination country determines the propensity to invest.

Keywords: Japan, China, South Korea, Visegrad countries, FDI stock, correlation analysis, Granger-causality, innovation

1. Bevezetés

Az ázsiai közvetlentőke-befektetések volumene jelentősen megnövekedett a világgazdaságban, a fő célpontok pedig Európa és kisebb mértékben a visegrádi országok (Goreczky, 2017). A rendszerváltás óta a visegrádi országok gazdaságpolitikájának egyik fő célja a külföldi közvetlentőke-befektetések (FDI) vonzásának támogatása.

Az FDI különösen fontos a kelet- és közép-európai országokban, köztük Magyarországon. A külföldi tőkebefektetések alapvetően segítették a poszt-szocialista országokat a régió (külföldibefektetés-vezérelt) fejlődési pályáinak alakításában (Gál, 2019). Az FDI szerepe jelentős volt a privatizációban, és az átalakulás első szakaszában a legfontosabb tőkebefektetési formát jelentette (Kalotay, 2010). Az FDI felgyorsította a privatizációt, és így az állami tulajdon lebontásához járult hozzá, segítette a szerkezetváltást és a piacgazdaság megteremtését, ugyanakkor egyes ágazatokban a külföldi tulajdon dominánssá válásához is vezetett. Ez utóbbi tovább növelte a régió FDI-vonzerejét (Gál & Schmidt, 2017).

A visegrádi országokat viszonylagos gazdasági fejlettségük és a Nyugat-Európához való közelségük vonzóvá tette az FDI-befektetők számára, s a régió elsősorban az Európai Unió fejlett államaiból vonzotta a tőkét. A 2008-as válság azonban megnövelte az ázsiai befektetők érdeklődését az EU és a szűkebb kelet-közép-európai térség iránt (Varga, 2018). A régió országai is igyekeztek diverzifikálni a nyugat-európai tőkéktől való egyoldalú függőségüket és tőkeéhségüket ázsiai, különösen expanzív kínai befektetőkön keresztül kielégíteni. A japán és dél-koreai tőke korábban sem volt ismeretlen a régióban, a kínai befektetések azonban csak 2008 után váltak egyre fontosabbá. E tanulmány szempontjából nemcsak a tőkebefektetések eredetét és földrajzi eloszlását kell vizsgálni, hanem a célországokban a külföldi közvetlentőke-befektetéseket vonzó telepítő tényezőket és a befektető külföldi vállalatok telephely-stratégiáit is. Korábbi tanulmányunkban arra kerestük a választ, hogy az ázsiai befektetőket mennyire motiválják a célországok munkatermelékenységi teljesítményei (Gál & Fazekas, 2021). Jelen

tanulmány arra keresi a választ, hogy az ázsiai befektetéseket mennyire motiválja a célszágokban folyó tudástermelés és a meglévő innovációs aktivitás. Az innováció az ipar 4.0 korszakában egyre fontosabb befektetési tényezőnek számít, ezért kiemelten fontos annak stratégiai kezelése.

Az innováció a nemzetgazdaság egyik fontos hajtóereje, amelyet ma már az Európai Unióban és szerte a világon is prioritásként kezelnek. A tevékenységhez az államok különböző forrásokat biztosítanak, ugyanakkor nemcsak az állami, de a vállalati kutatások is rendkívüli jelentőséggel bírnak. A külföldi közvetlen tőke szerepe kettős. Egyrészt hozzájárul a kutatás-fejlesztés forrásainak bővüléséhez, másrészt közvetítő szerepe van az állami és a magánszféra között (Keller, 2004). A kutató-fejlesztő intézmények és az egyes vállalatok közötti együttműködésnek számtalan előnye van. A két szektor közötti kapcsolat biztosítja azt, hogy az egyes kutatások nem elszigetelt közegben folynak, és a külföldi vállalat is részt vesz a helyi közösség építésében (Cleeve, 2015). A külföldi multinacionális vállalatok által kifejlesztett termékek, kidolgozott módszerek segíthetnek a hazai vállalatok felzárkózásában is. A megfelelő ismeretanyag átadása hatványozottan releváns a hazai cégek versenyképessége szempontjából különösen úgy, ha a tudástranszfer a helyi sajátosságoknak megfelelően testre szabottan történik. Blomström és Kokko (1998) azokat a csatornákat és mechanizmusokat vizsgálja, amelyeken keresztül a közvetlen külföldi befektetések a fogadó országokba irányuló technológiatranszferhez és tudásáramláshoz vezethetnek. A kutatások önmagukban rendkívül tőkeigényesek, és nagy kockázattal járnak, mivel egyáltalán nem biztosított a befektetés megtérülése. Kisebb a kockázat, ha megfelelően oszlik el az állami és a magánszféra között, így ez a tény növelheti az investálni kívánók befektetési kedvét. Javorcik (2004) azt vizsgálja, hogy a közvetlen külföldi befektetések milyen potenciális termelékenységi átgúnyüzéseket eredményezhetnek a hazai vállalatok számára a visszamenőleges kapcsolatokon keresztül, beleértve a technológiatranszfert és a tudás terjesztését.

A szakemberek a működőtőke-beáramlást sokszor vezetik vissza a magas szintű kutatás-fejlesztés meglétére. Magát az innováció fogalmát többféleképpen is értelmezi a szakirodalom, ami nem véletlen, hiszen különböző típusú innovációkat különböztetünk meg a gazdaság egyes szereplőinél. Katona (2021) tanulmányában részletesen ismerteti az egyes megközelítéseket. A szakemberek szinte kivétel nélkül hangsúlyozzák a K+F-tevékenység pozitív hatásait a nemzetgazdaságra nézve. Az egyik legfontosabb mutató, a K+F finanszírozása elsősorban állami feladat, ugyanakkor egyre jelentősebb szerepet kap a magántőke is. A magánszektor részvételének kulcsát a szakemberek többek között a megfelelő ösztönző rendszerek meglétében látják. Fontos hangsúlyozni az újszerűség fogalmát, amelynek minden kutatás-fejlesztés során előállított szellemi terméknek meg kell felelnie.

A tanulmányban három, innováció terén a világ élvonalába tartozó ázsiai ország közvetlentőke-befektetéseit vizsgáljuk meg a tudásigényes ágazatokba fektetés és a fejlett technológiai ágazatokban megjelenő stratégiai eszközkereső stratégia mentén 2003 és 2018 között. Ugyanakkor Ázsiában számos másik országot is lehetett volna vizsgálni, amely aktív befektető a V4-régióban. A választás mögött egyrészt a három befektető ország földrajzi és kulturális közelsége áll. Másrészt a modernizáció ezekben az országokban eltérő időszakban indult. Japán a legkorábban modernizálódott, iparosodott, ami igaz a nemzetközi aktivitására, így külföldi tőkebefektetéseire is. Kína a későbbi és a legaktívabb új befektető. A hasonló gondolkodásmód, az ugyanazon szektorban egymással

konkuráló cégek, valamint a közös kapcsolódási pontok a történelem folyamán feltételezik, hogy a befektetési stratégiák sem térnek el jelentősen egymástól. Egymásra utaltságuk ma már megkérdőjelezhetetlen (Farkas, 2013). Különösen igaz ez a japán–kínai kapcsolatokra. A két ország rendkívül aktív kereskedelmi és beruházási kapcsolatokat tart fenn annak ellenére, hogy politikai viszonyaik rendkívül eltérőek. Kína is hasonló utat jár be az iparosodás terén, mint évtizedekkel korábban Japán és Dél-Korea. Ez azért is volt lehetséges, mert a második világháború után Japán a gazdasági sikereiből következően modellként szolgált a másik két ázsiai országnak. Mindhárom ország meghatározó szerepet tölt be Ázsiában és a világon, valamint a kelet-ázsiai régió a világ leggyorsabban fejlődő és leginnovatívabb térségei közé tartozik.

A Bloomberg innovációs indexe (2021) alapján Dél-Korea (1.) és Japán (7.) az első tíz ország között található, míg a 2017-ben még a 21. helyen álló Kína javított pozícióján, az Egyesült Államok pedig kikerült a top 10-ből (Jamriszko et al., 2021). Az első tíz ország között hét nyugat-európai ország található. Az összevont EU-innovációs index összehasonlító értékelést ad az Európai Unió tagállamaiban zajló innovációs tevékenységek alakulásáról. Az Európai Unió az USA-val, Japánnal és Dél-Koreával szemben is versenyhátrányban van (Innovation Scoreboard, Európai Bizottság, 2017). Kínával szemben az EU aktívabbnak mondható, azonban ez a különbség előbb-utóbb már el fog tűnni, mivel Kína hétszer gyorsabban növekszik, mint az EU. Az Európai Unió többi tagállamához képest a visegrádi országok az EU-átlag alatt helyezkednek el.

Hipotézisünk szerint a visegrádi országokban az innováció alakulása egyre hangsúlyosabb szerepet tölt be a régióba irányuló ázsiai befektetéseknél annak ellenére, hogy világszínvonalú K+F inkább az Európai Unió nyugati felében van jelen. A V4-országokban elsősorban alacsonyabb hozzáadott értékű tevékenységek találhatók, és a mostani adatokból kiindulva a felzárkózás még nagyon távoli célnak mondható. Az elmúlt évtizedekben mindhárom ázsiai ország stratégiai befektetőként is belépett a fejlett országok piacára, ami többek között kutatóbázissal, illetve komoly tudással rendelkező cégek felvásárlását vagy beolvasztását jelentette. Az ilyen jellegű befektetési stratégiáknak az Európai Unióban elég vegyes a megítélése, azonban a V4-régió kutatás-fejlesztésben betöltött alacsony súlya miatt ennek kisebb a visszhangja. A régió országai a mérsékelt és a lemaradó innovátorok csoportjába tartoznak az EU-n belül. Míg gazdasági komplexitás tekintetében ezen országok az EU-n belül is jelentős feldolgozóipari szektorális palettával rendelkeznek, addig a technológiai komplexitásuk alacsony (alacsony szintű vállalati innovációs aktivitás). A tudástranszfer megfelelő kihasználásával a régió rendkívül jól járhat, ami gyakorlatilag kihathat az egész gazdaság versenyképességére is.

2. Szakirodalmi áttekintés

Az ázsiai tőkekihelyezések expanziója az 1990-es évek elejének ázsiai (japán és dél-koreai) befektetői boomját követően 2008 után gyorsult fel, és töretlenül folytatódott 2017–2018-ig. Ebben a folyamatban mindenképp a kínai külföldi közvetlentőke-export felfutása volt a meghatározó. Kína vált az Egyesült Államok és Japán mellett az egyik legnagyobb FDI-kifektető országgá [globális szinten a

tőkeexport (OFDI) egyharmada Kínából érkezett 2018-ban]. Ugyanakkor az elmúlt öt évben a kínai befektetések jelentős visszaesése volt megfigyelhető globálisan, de különösen az Európai Unióban.

A trendek mellett az ázsiai közvetlentőke-befektetők motivációi is számos kutatás tárgyát képezték. Fung, Garcia-Herrero és Siu (2009) a Kínában, Japánban, Dél-Koreában és Tajvanon a kifelé irányuló közvetlen külföldi tőkebefektetések stratégiai motivációit vizsgálta. Megállapították, hogy a természeti erőforrások Japán (élelmiszerek és fémek) és a Koreai Köztársaság (élelmiszeripar) esetében, míg Tajvan tőkeexportja esetében a fejlett technológia megszerzése dominált. Japánban és Kelet-Ázsia feltörekvő gazdaságaiban az FDI-beruházásokat főként *push* tényezők mozgatják: a valuta felértékelődése, a folyó fizetési mérleg többlete, a munkaerőhiány, a kisebb hazai piacok és a kisebb belföldi piacok (Sass et al., 2019).

A későn érkező Kína esetében inkább az olyan *pull* tényezők dominálnak, mint a természeti erőforrások, a devizabevételek, a fogadó ország kereskedelmi akadályai, az új piacokra való behatolás, valamint a fejlett technológia és menedzsmentgyakorlatok megszerzése (Deng, 2004; Szunomár, 2018). Ez utóbbi a kínai terjeszkedés fő motivációja az EU-ban. Ez magyarázza a kínai zöldmezős beruházások alulreprezentáltságát is a felvásárlásokkal szemben. Az alábbiakban a vizsgált ázsiai országok közvetlentőke-kifektetési kapcsán azt vizsgáljuk, hogy esetükben megjelenik-e a tudásigényes ágazatokba fektetés (stratégiai eszközkereső stratégia), illetve a befektetési döntések meghozatalakor mennyire meghatározó a fogadó ország innovációs potenciálja.

2.1. A tudásigényes ágazatok és a K+F szerepe az ázsiai országok közvetlentőke-befektetéseiben

2.1.1. Kína

You (2017) kutatása a kínai kiáramló tőkét forrásonként vizsgálta. Különbséget tett a központi kormányzat és a helyi kisebb regionális szervezeti egységek befektetési között. A központi kormányzat által eszközölt befektetések végrehajtói az Állami Tanács által vezérelt cégek, míg a regionális befektetések generálói a helyi önkormányzathoz köthető cégek, valamint a magánszektor. A különbségtétel azért is volt indokolt, mert a regionális befektetések súlya folyamatosan növekszik. A szerző a Kínán belül lezajló folyamatok alapján próbált következtetéseket levonni a kiáramló tőkére vonatkozóan, és úgy látja, hogy befektetési stratégiájuk kialakításakor a központi döntéshozóknak figyelembe kellene venniük a regionális érdekeket is. Többtényezős vizsgálata során megállapította, hogy a központi kormányzat K+F-befektetések iránti hajlandósága hatással van a regionális vállalatoktól kiáramló működő tőkére. Minél többet fektet a kormányzat K+F-tevékenységekbe, annál nagyobb lesz a kifektetési kedv regionális szinten is a tudásintenzív ágazatokba.

Dreger, Schüller-Zhou és Schüller (2017) Kína európai befektetési stratégiáját vette górcső alá. Az Európai Unióban két típusú befektetési stratégia fedezhető fel. A szerzők kutatási eredményei arra engednek következtetni, hogy Nyugat-Európában a fejlett technológiához való közelség, míg Kelet-Közép-Európában az európai közös piacon való részvétel és a növekvő infrastrukturális lehe-

tőségek³ vonzzák a kínai befektetéseket. Az elmúlt években a kínai tőke számtalan iparágban jelent meg, amelyek közül kiemelkedtek a K+F-intenzív ágazatok. Azokban az országokban, ahol alacsonyak a bérek, ott az ipari beruházások jellemzőek. Ezzel szemben ott, ahol a dolgozók magasabb fizetést kapnak a munkájukért, a kínai döntéshozók és FDI-befektetők fókuszában a szolgáltatóipar, a kereskedelem és a K+F állnak. A szerzők meglátása szerint az EU-nak az innovációra és a vállalkozásfejlesztésre kell koncentrálnia annak érdekében, hogy hosszú távon a Közösség technológiai előnye fenntartható legyen Kínával szemben is.

Zhou, van Witteloostuijna és Zhang (2014) 60 ország 36 iparágában folytattak kutatásokat (2003–2008), amelyek során 512 felvásárlást elemeztek részletesebben. Arra a következtetésre jutottak, hogy hazai versenylőny hiányában a cégeknek érdemesebb külföldön stratégiai befektetéseket eszközölniük. Ez a típusú befektetési lehetőség különösen vonzó a *high-tech* iparágakban tevékenykedő kínai cégek számára. Az eredmények azt igazolták, hogy a magas technológiával rendelkező cégek hajlamosabbak a külföldi investícióra, míg a munkaerő-igényes iparágak vállalatai nagyobb valószínűséggel maradnak otthon. A K+F-intenzív vállalatok körében többször fordulnak elő nemzetközi akvizíciók, mint az egyéb tevékenységgel foglalkozó cégek esetében. A tudástermelésben aktív vállalatok még a nemzetközi felvásárlási ügyletekkel járó nehézségeket is vállalják. A fejlett világ nagyobb súllyal esik latba, és válik a kínai stratégiai befektetők első számú célpontjává. Az akvizíciók terén a kínai vállalatok sikeresebbnek bizonyulnak az OECD-országokban, mint a világ bármely más pontján.

Amendolagine és Rabelotti (2017) tanulmánya azt igazolta, hogy a kínai cégfelvásárlások egyik legfontosabb mozgatórugója a tudás megszerzése volt az EU-ban. A stratégiai felvásárlások a leggyorsabb és leghatékonyabb eszköznek számítanak a kulcsfontosságú képességek megszerzése szempontjából. A multinacionális cégekben meglévő technológia, márkák, K+F, elosztó hálózatokhoz való hozzáférés, valamint menedzsmentképességek mind olyan tulajdonságok, amelyek miatt Kína előszeretettel hajt végre stratégiai beruházásokat az EU-ban és a fejlett világ többi részén. Ezzel a módszerrel nagyon egyszerűen leküzdhetők azok a technológiai szakadékok, amelyek a kínai és a fejlett világ vállalatai között húzódnak meg. Ráadásul készen kapják a helyi ismereteket, valamint a helyi piaci szereplőkkel⁴ meglévő kapcsolatrendszerrel is.

Kratz és szerzőtársai (2020) a kínai működő tőke európai alakulásáról írt jelentésükben rámutattak, hogy a K+F-intenzív iparágakban nőttek a kínai beruházások. Kína és az OECD kapcsolatában egyre jelentősebb szerephez jut a közös kutatás-fejlesztés, amely mindenki számára fontos globális kérdéseket érint.⁵ A szerzők ugyanakkor felhívják a figyelmet arra, hogy a K+F során Kína észrevétlenül érzékeny európai eszközökhöz juthat hozzá. 2018-ban az EU megkezdte a külföldi felvásárlások szabályozásának felülvizsgálatát, mivel eddig a K+F-együttműködésekre alig vonatkozott valamilyen jogi kötöttség, és korábban az ilyen irányú tevékenységeknek a jogalkotók viszonylag kevés figyelmet szenteltek.

³ Különösen az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés kialakításával összhangban lévő beruházások.

⁴ Például vevők, szállítók, egyetemek, kutatóközpontok.

⁵ Például Covid-19, klímaváltozás.

2.1.2. Japán

Moran és Oldenski (2015) az USA-ban meglévő japán befektetéseket elemezték. Az FDI terén Japán számít az USA legfontosabb partnerének. Japán minden más befektetőnél többet költ a kutatás-fejlesztésre, ami jótékony hatással van az amerikai gazdasági növekedésre, valamint a jól fizető, magas hozzáadott értéket előállító munkahelyekre. A szerzők ennek okait is megpróbálták feltárni. Az IT-szektorban adják ki a legtöbb szabadalmat, és ebben a tekintetben nem produkálnak jól a japán cégek az anyaországban, ezért inkább külföldre viszik a tőkét, és ott szabadalmaztatják találmányaikat. A szoftvergyártó japán befektetőknek ezért vonzó az olyan technológiaigényes gazdaság, mint az USA.

Huijie (2018) Japán a termelési szektorra vonatkozó külföldi befektetéseit kutatta. Vizsgálódásának célja a Japán által kihelyezett tőke hatásainak felmérése volt az anyaországban. A termelés és a munkaerő alakulását tekintette vizsgálata elsődleges tárgyának. Arra a következtetésre jutott, hogy a gyártókapacitások külföldre helyezése negatív hatással lesz a japán munkaerőpiaci helyzetre. A szerző szerint a helyzet egyik megoldása, ha a japán állam befektet az innovációba és technológiába. Különösen az IT vonatkozású iparágakban lenne szükség az kutatás-fejlesztésbe történő investícióra annak érdekében, hogy Japán versenyképes maradjon.

Ushijima (2012) a célsországban meglévő szabadalmi jogok védelme és a japán működő tőke között kereste a kapcsolatot (1985–2004). Arra a következtetésre jutott, hogy azokban az országokban, ahol erőteljesebb a jogvédelem, ott aktívabbak a japán befektetők. A jogi háttér enyhíti a befektetők aggodalmát a technológiájuk jogtalan felhasználása miatt. Minél inkább intenzív egy cég szabadalmi aktivitása, annál fontosabb kérdést jelentenek a célsországban meglévő jogi viszonyok. A törvények alapvetően befolyásolhatják a működő tőkén keresztül beáramló technológia szétterjedésének sebességét.

Belderbos, Fukao és Kwon a japán vállalatok külföldi befektetéseit és a befogadó ország szabadalomra vonatkozó jogvédelmének a kapcsolatát elemezték (1996) 42 ország és 605 vállalat bevonásával (Belderbos, Fukao & Kwon, 2006). Arra a következtetésre jutottak, hogy a megfelelő jogvédelem erősíti a K+F-tevékenységet az adott országban. A jogrendszer pozitív hatással van a K+F-költségek alakulására, amelyeknek egy jelentős része bérköltség. A K+F-tevékenység rendkívül érzékeny a bérköltségváltozásra, ugyanakkor rendkívül fontos a minőség, amelynek mérőszáma az egy főre jutó kutatók és mérnökök száma.

Wakasugi és Ito (2017) szintén a szabadalmak mögött álló jogi védelem és a működő tőke között kerestek kapcsolatot (1995–2001). A vizsgálati eredmények egyértelműen kimutatták, hogy a jogrendszernek meghatározó szerepe van a vállalaton belüli technológiatranszferben. Minél fejlettebb a jogrendszer a célsországban, és minél nagyobb a K+F-kiadások nagysága az anyavállalatnál, annál gördülékenyebb lesz a technológia átadása a vállalaton belül. A K+F-kiadások mellett még a leányvállalat mérete, a társasági adó és a célsország piacmérete határozza meg a technológiatranszfer sebességét és gyakoriságát.

2.1.3. Dél-Korea

Plottier és Park (2019) Dél-Korea a latin-amerikai és a karibi országokban megvalósult befektetéseiről készült átfogó jelentésében leszögezik, hogy az FDI egyik fontos mozgatórugója a K+F. A 20.

század egyik legsikeresebb gazdasági fejlődése Koreában zajlott le, és az alatt az idő alatt Dél-Korea technologiaimportáló országból a világ egyik vezető innovatív állama lett. A latin-amerikai országok profitálhatnak a dél-koreaiak információs, valamint kommunikációs technológiák terén nyert a tapasztalataiból (például fejlett gyártástechnológia, okosvárosok, 5G stb.).

Nam és Craig (2002) a dél-koreai cégek befektetési stratégiáit elemezték. A *csebolok* egyik motivációja a magas technológiára képes országokban történő letelepedés. A tömegtermelés és az alacsony szintű termékek gyártásából úgy próbálnak meg kitörni, hogy kutatólaboratóriumokat létesítenek, illetve felvásárlásba kezdenek, vagy közös vállalkozást indítanak az olyan cégekkel, ahol nagy hozzáadott értékű tevékenységet folytatnak. A külföldi befektetéseknek számtalan előnye van. Egyrészt közel lehetnek a vevőkörökhez, és így egyszerűbb a vevők igényeire szabni termékeiket, másrészt hozzáférnek a rendkívül képzett munkaerőhöz (tudósok, mérnökök), harmadrészt könnyebben lépést tarthatnak a külföldi innovációkkal, negyedrész a befogadó ország kormányának ösztönzésére még innovatívabbak lehetnek, ötödrész képet kaphatnak a helyben gyártott alapanyagok minőségéről.

Kim és Rhe (2009) 34 fejlődő és fejlett országban vizsgálták a dél-koreai investíciókat (1994–2005). A *csebolok* egyik motivációja a magas technológiára képes országokba történő befektetés. A szerzők több hipotézist is felállítanak, amelyek közül az egyik arra keresi a választ, hogy a dél-koreai befektetések mennyire hozhatók összefüggésbe a célsországban meglévő szabadalmakkal. Az eredmények rámutattak, hogy a több szabadalommal rendelkező országokba a dél-koreaiak hatalmas összegeket fektetnek. A szabadalmak elsősorban a fejlett világhoz köthetők, ezért a dél-koreai stratégiai befektetések elsősorban ezt a régiót célozzák meg.

Kwak (2007) a dél-koreai működő tőkére készített jelentésében megállapította, hogy a külföldi leányvállalatok jelentős része egyáltalán nem kutatás-fejlesztés-orientált. A trend azonban változóban van, és a legújabban alapított leányvállalatok már egyre több K+F-központtal rendelkeznek. A kutatás-fejlesztésben való részvétel legfőbb motivációja a meglévő termékportfólió innovációja volt, valamint kisebb mértékben, de a befektetőknek releváns volt még új termékek kifejlesztése, illetve újabb gyártási folyamatok kitalálása. Ott, ahol kevésbé versenyképes a hazai gyártás, nagyobb a valószínűsége, hogy a szakemberek külföldre helyezik ki a technológiát, ahol a termelés tovább folytatódhat.

3. Módszertan

A szakirodalom áttekintése során megállapítottuk, hogy a feltörekvő ázsiai országok multinacionális vállalatainak meghatározó befektetési motivációja a célsországban meglévő innováció. A kérdés tehát elsősorban az, hogy a V4-országokban az ázsiaiakhoz köthető innovációs tevékenység mennyire jelentős. Ebben a részben empirikus elemzéssel megvizsgáljuk, hogy a visegrádi országokban befektető ázsiai vállalatok esetében mennyire meghatározó telepítő tényező az említett stratégia, illetve elemezzük, hogy van-e különbség a feltörekvő kínai és a fejlett országcsoporthoz tartozó japán és dél-koreai befektetők telephelyválasztási stratégiái között e tekintetben.

Az elemzésben a független változók az egyes célországokban meglévő innovációs tevékenység legfontosabb input és output indikátorai⁶ voltak, míg függő változónak az ázsiai (kínai, japán, dél-koreai) befektetők által befektetett külföldi közvetlentőke-állomány felelt meg. A külföldi közvetlentőke-beáramláshoz többféle adatbázis áll rendelkezésre. Jelen esetben az Eurostat-adatok alapján végezzük el az elemzéseket. Előnyei a következőkben foglalhatók össze:

- megegyezik az MNB-adatokkal;
- átlátható és visszakövethető;
- a régió összes országára ugyanaz a módszertan;
- csak a közvetlenül az anyaországból érkezett befektetésekre koncentrálnak;
- az adatokat euróban tüntetik fel;
- hiteles, a szakma által is elfogadott adatbázis;
- hozzáférhető.

Egy másik lehetséges forrás az OECD-adatbázis. Ebben már benne van a közvetítő országokon keresztül érkezett befektetéstömeg is. Az OECD lényegesen nagyobb ázsiai befektetést jelez, mint az MNB, illetve az Eurostat. Sass és szerzőtársai (2019) kimutatták, hogy Dél-Korea kivételével a többi ázsiai befektető befektetéseit közvetítő országokon keresztül valósítja meg. Ennek következtében a végső befektető számbavétele alapján a kínai (és a japán) befektetések is nagyságrendekkel meghaladják a közvetlen befektető szerinti számbavételt. A fentiekén túlmenően megemlíthetjük a MOFCOM-ot, illetve egyéb, kisebb adatbázisokat is, azonban ezek használata több szempontból is akadályokba ütközik.

A kutatás során alapvető probléma volt a megfigyelések alacsony száma. Ez a tény alapvetően limitáltta tette a statisztikai módszerek választását. A kétváltozós korrelációanalízissel vált lehetővé a különböző országokból érkező tőkebefektetések és a makrogazdasági mutatók közötti kapcsolat vizsgálata. A teszt segített kijelölni azokat a független változókat, amelyek befolyásolták az ázsiai működőtőke-beáramlást, azonban a módszer jellege miatt az ok-okozati kapcsolatok rejtve maradtak. A probléma megoldására a Granger-okság vizsgálata volt szakmailag indokolt, amelynek alkalmazása következtében feltárult a változók közötti kauzalitás. A Granger-teszt elvégzésével kiderül, hogy X hogyan befolyásolja Y változó alakulását, vagy Y mennyire hat X változóra.

⁶ K+F/GDP, kutatók aránya a teljes népességen belül, publikációk száma, szabadalmak száma.

4. Korrelációanalízis

1. táblázat: A korrelációanalízis eredményei, 2003–2018

Befektető ország	Célország	K+F/GDP		Kutatók aránya a teljes népességen belül		Publikációk száma		Szabadalmak száma	
		R ²	p-érték	R ²	p-érték	R ²	p-érték	R ²	p-érték
Kína	Csehország	0,23	0,06	0,53	0,01	0,38	0,01	0,53	0,00
	Lengyelország	0,28	0,03	0,03	0,57	0,30	0,03	0,18	0,12
	Magyarország	0,23	0,06	0,10	0,31	0,22	0,07	0,02	0,64
	Szlovákia	0,25	0,05	0,33	0,05	0,49	0,00	0,49	0,00
Japán	Csehország	0,40	0,01	0,36	0,04	0,61	0,00	0,64	0,00
	Lengyelország	0,03	0,50	0,46	0,02	0,08	0,29	0,00	0,95
	Magyarország	0,54	0,00	0,44	0,02	0,43	0,01	0,34	0,02
	Szlovákia	0,01	0,72	0,07	0,42	0,05	0,39	0,08	0,30
Dél-Korea	Csehország	0,75	0,00	0,94	0,00	0,84	0,00	0,87	0,00
	Lengyelország	0,19	0,09	0,29	0,07	0,32	0,02	0,10	0,24
	Magyarország	0,82	0,00	0,76	0,00	0,55	0,00	0,21	0,09
	Szlovákia	0,72	0,00	0,53	0,01	0,95	0,00	0,77	0,00

Forrás: saját szerkesztés.

A kutatás-fejlesztés finanszírozása. A mutató használata széles körben elfogadott, így nyilvánvalóan szerepet kapott a tanulmány alapját adó kutatásban is. A paraméter azonban nem ad választ arra, hogy mennyi munkahely teremtődött, milyen színvonalon, és mennyire hatékony a tevékenység stb. Fontos lenne megérteni, hogy ezek a kutatások mennyire elszigetelten történnek, vagy a kutatóintézeteken kívül bekapcsolódnak-e a cégek is. Érdeemes lenne tisztázni, hogy reális elvárás-e az, hogy a nagy multinacionális cégek valóban a régióba hozzák a kutatás-fejlesztési részlegüket vagy legalább annak egy részét.

A lenti táblázat alapján megállapítható, hogy az elmúlt időszakban a V4-régióban a GDP-arányos K+F-kiadások viszonylag eltérően alakultak. Csehország kiemelkedő szerepet tölt be a régióban, míg a legrosszabbul teljesítő Szlovákiában a cseh kiadások közel felét sem fordították kutatás-fejlesztésre. Ezzel együtt a térség egyik országa sem volt képes az EU27 átlagánál (2,19%) többet fordítani a kutatás-fejlesztésre, ami a régió tartósabb lemaradásának kockázatát hordozza magában.

2. táblázat: GDP-arányos K+F-kiadások (%), 2003–2018

	Csehország	Magyarország	Lengyelország	Szlovákia
2003	1,15	0,92	0,54	0,56
2004	1,15	0,86	0,55	0,5
2005	1,17	0,92	0,56	0,49
2006	1,23	0,98	0,55	0,47
2007	1,3	0,96	0,56	0,45
2008	1,24	0,98	0,6	0,46
2009	1,29	1,13	0,66	0,47
2010	1,34	1,14	0,72	0,61
2011	1,56	1,19	0,75	0,66
2012	1,78	1,26	0,88	0,8
2013	1,9	1,39	0,87	0,82
2014	1,97	1,35	0,94	0,88
2015	1,93	1,35	1	1,16
2016	1,68	1,19	0,96	0,79
2017	1,79	1,33	1,03	0,89
2018	1,93	1,53	1,21	0,84

Forrás: Eurostat.

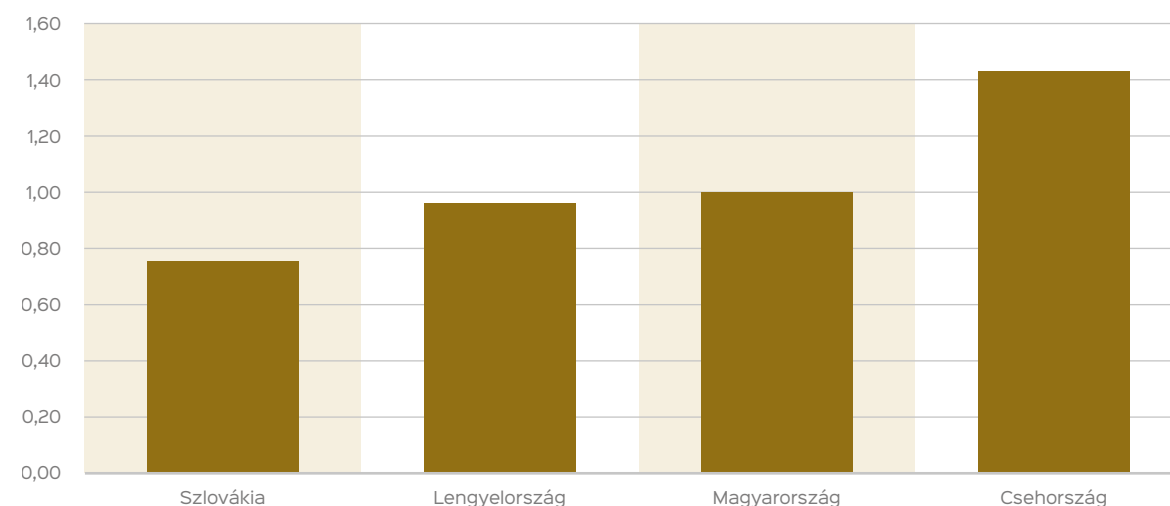
A korrelációanalízis rámutatott, hogy regionális szinten az országok közel felében fontos tényező a K+F-tevékenység az ázsiai befektetők számára. Dél-Korea bizonyult a leginkább innovációvezéreltnek ezen a téren, mivel Lengyelország kivételével mindenhol összefüggés mutatható ki a K+F-befektetések és a dél-koreai tőke között, ráadásul szoros és rendkívül szoros kapcsolatok rajzolódtak ki.

Kutatók száma. A kutatással foglalkozók aránya megnőtt a teljes munkaidőben dolgozók létszámán belül a régióban. A kutatók foglalkoztatója többféle lehet. Az egyetemeken mint tradicionális foglal-

koztatók mellett ma már jelentősnek mondható a vállalati és állami kutatóintézetekben folyó munka is. A magánszektor egyre inkább részt vesz a különböző kutatásokban. Az EU különböző tagállamaiban adókedvezményekkel próbálják a cégeket rávenni arra, hogy minél nagyobb létszámban és jobb feltételekkel alkalmazzanak kutatókat. A magánszektor térnyerésének árnyoldalai között lehet említeni, hogy adott esetben megfizetik a legjobb kutatókat, akikkel nem a nemzetgazdaság érdekeinek megfelelő kutatásokat végeztenek. Alacsony szintű tudástranszfer alakul ki akkor, amikor egy kutatói csoport olyannyira elzártan működik, hogy semmilyen kapcsolata sincs a helyi közösséggel. Az ilyen és ehhez hasonló kutatásokból szintén keveset profitál egy ország gazdasága. A külföldi leányvállalat K+F-outputját gyakran nem a hazai statisztikában veszik számba, az itt generálódó szabadalmakat a külföldi anyavállalat országában tartják nyilván. Ezeket a szempontokat mindenképpen érdemes lenne figyelembe venni az ázsiai finanszírozású K+F-tevékenységek értékelésénél is.

Az alábbi ábrán jól kirajzolódik Csehország vezető szerepe a régióban. A gazdaságilag aktív népességben belül itt a legmagasabb a kutatók aránya. Láthatóan a térség országai között elég nagy különbségek mutatkoznak ezen a téren, azonban a mutató mindenhol évről évre javuló tendenciát mutat. A jelenség okai visszavezethetők a magánszféra magasabb K+F-aktivitására, valamint a K+F-kiadások GDP-hez viszonyított arányának növekedésére.

1. diagram: Kutatók száma az összes foglalkoztatottra vetítve (%), 2018



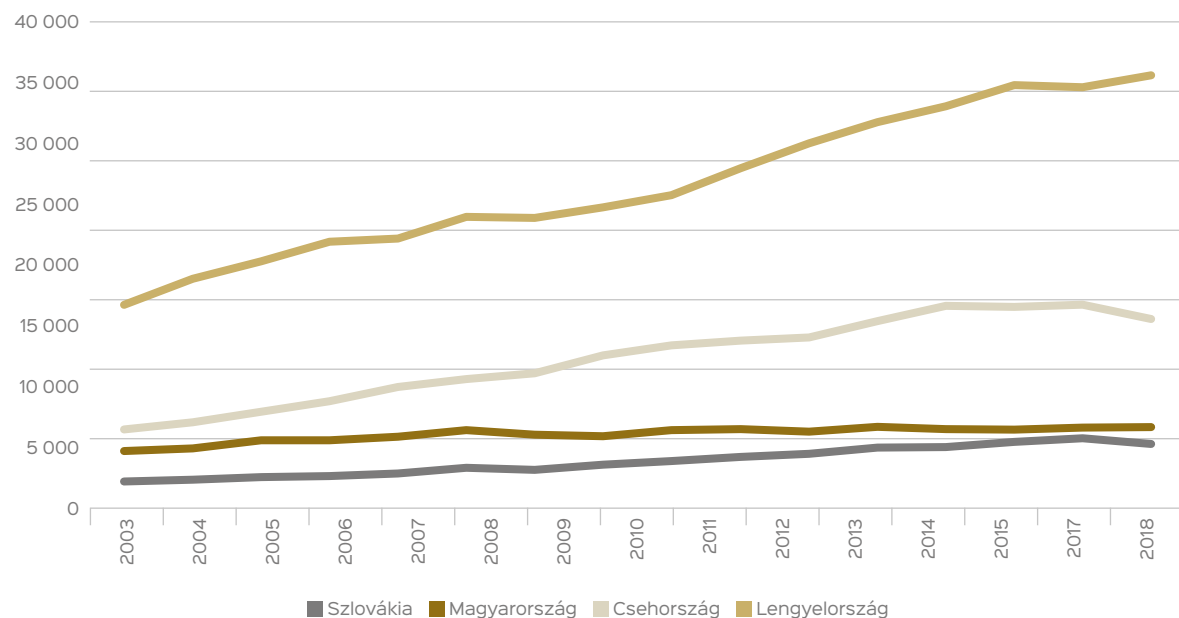
Forrás: Eurostat.

A kétváltozós korrelációs eredmények azt mutatták, hogy a japán és dél-koreai befektetők telephelyválasztásában három-három országban meghatározó szempont volt a kutatók száma. Kína esetében a régió csak két országában hozható összefüggésbe a befektetések és a kutatói létszám alakulása. Egyedül Csehország az a tagállam, ahol mind a három ázsiai befektető döntése függ ettől a magyar változótól. A régiót főként közepes erősségű kapcsolatok jellemzik, azonban Dél-Korea és Csehország esetében rendkívül szoros korreláció figyelhető meg.

Publikációk száma. A kutatási tevékenység egyik fontos *output*-ja. Lényegében ez egy szellemi termék, amellyel a kutató hivatalosan is számot ad kutatási eredményeiről. Természetesen két publikáció között számtalan különbség lehet. Vizsgálni lehet még a tudományos folyóirat besorolását, a hivatkozások és a társszerzők számát és egyéb szempontokat is, de ez meghaladná a tanulmány kereteit. A hangsúly elsősorban a minőségen van, ugyanakkor ezt nehéz lett volna számszerűsíteni. A kutatás szempontjából releváns, nemzetközi szinten összehasonlítható táblázatot a Világbank tett közzé, ugyanakkor az adatbázis csak bizonyos tudományterületekre (fizika, biológia, kémia, matematika, klinikai orvoslás, orvosbiológia, föld, űr, mérnöki, valamint technológiai tudományok) terjed ki.

Az egyes országok a különböző periódusokban máshogy teljesítettek. Húsz évvel ezelőtt önmagához képest Lengyelország alulteljesített a régióban, azonban ma már több mint kétszeresére növekedett a publikációk száma. Az elmúlt év enyhe visszaesését leszámítva Csehország és Szlovákia is folyamatos fejlődésre volt képes, míg Magyarországon stagnálás figyelhető meg.

2. diagram: Publikációk száma, 2003–2018



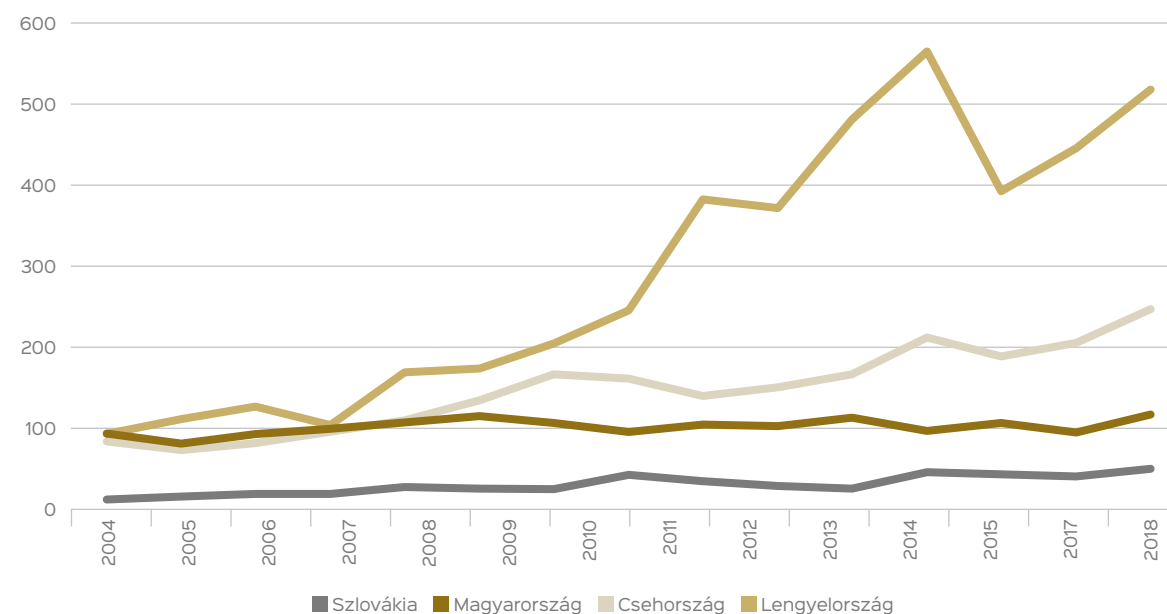
Forrás: Eurostat.

A V4-országokban a publikációk száma az esetek többségében hatással volt az ázsiai befektetők kedvre. Csehország tekintetében látható, hogy a kínai, japán és dél-koreai investíciók összefüggésben vannak a publikálási hajlandósággal. A dél-koreai befektetések abszolút harmonikusan viszonyulnak a V4-régióban meglévő publikálási aktivitással, mivel mind a négy országban befolyásolja a befektetési kedvet a független változó alakulása, ráadásul Csehországban, de különösen Szlovákiában a korreláció rendkívül szorosnak mondható. A kutatás során figyelembe vett magyarázó változók közül a publikációs aktivitás határozta meg leginkább az ázsiai befektetési döntéseket a V4-országokban.

Szabadalmak száma. A bejelentések száma egy adott ország innovációs aktivitását jellemzi, s az egyik legfontosabb innovációs output indikátor. A szabadalmaztatás egy eljárás, amelynek során a kutató levdheti találmányát. A megfelelő jogi keretek biztosítása elősegíti az innovációt. Az Európai Unióban ma már egységes szabadalmi oltalom működik, ami jelentősen csökkentette az idevonatkozó költségeket és az eljárás bonyolultságát. A befektető számára hasznos információ lehet, hogy a V4-országokban a találmányokat ugyanazon eljárás keretében bírálják el így garantálva ezzel a minőséget.

Az Európai Szabadalmi Hivatalhoz benyújtott szabadalmi bejelentések számáról készült statisztika alapján Lengyelország ugrásszerű növekedésre volt képes az elmúlt időszakban, miközben Szlovákia négyszer, Csehország háromszor annyi szabadalmi kérelmet nyújtott be, mint tizenöt évvel ezelőtt. A V4-országok között egyedül Magyarországon érezhető stagnálás ezen a téren. Ugyanakkor a 2004-es évhez képest is szembetűnő Magyarország lemaradása, mivel ebben az évben még szinte azonos mennyiségű szabadalmi benyújtással élt, mint Csehország és Lengyelország.

3. diagram: Az Európai Szabadalmi Hivatalhoz benyújtott szabadalmi bejelentések száma, 2004–2018



Forrás: Eurostat.

Mindhárom ázsiai ország két-két államban tartotta tőkevonzó képességét növelő tényezőnek a szabadalmak számának alakulását. Csehország kiemelkedett a V4-országok közül abban a tekintetben, hogy itt mindhárom ázsiai ország befektetési kedvét meghatározta a cseh szabadalmi bejelentési aktivitás, míg Lengyelországban a magyarázó változó teljesen indifferensnek bizonyult.

5. Granger-okság teszt

A korrelációanalízis mellett a Granger-okság alkalmazása volt a másik szakmailag indokolt módszer. Az előzőekben fény derült a kapcsolatok szorosságára, de az ok-okozati összefüggésekre már nem. A Granger-okság segítségével lehetővé vált a kauzalitás feltárása, azonban ez a módszer csak a mutatók egy kis részénél volt alkalmazható. A Granger-teszt eredményei az alábbiakban foglalhatók össze.

3. táblázat: A Granger-okság eredményei, 2003–2018

Befektető ország	Célország	lag	p-érték	Reláció	Ok	Okozat
Kína	Csehország	4	0,03	Egyirányú	FDI	Szabadalmak
	Lengyelország	2	0,04	Egyirányú	Publikációk	FDI
	Szlovákia	2	0,04	Egyirányú	K+F-kutatók	FDI
Japán	Magyarország	2	0,04	Egyirányú	K+F-kiadások	FDI
	Lengyelország	4	0,01	Egyirányú	Szabadalmak	FDI
Dél-Korea	Csehország	1	0,02	Egyirányú	FDI	Publikációk
	Csehország	2	0,05	Egyirányú	FDI	K+F-kiadások
	Csehország	2	0,05	Egyirányú	FDI	K+F-kutatók
	Magyarország	2	0,02	Egyirányú	K+F-kiadások	FDI
	Lengyelország	4	0,03	Egyirányú	FDI	K+F-kiadások
	Szlovákia	4	0,04	Kétirányú	Publikációk	FDI
	Szlovákia	4	0,04		FDI	Publikációk
	Szlovákia	4	0,04	Egyirányú	FDI	K+F-kiadások

Forrás: saját szerkesztés.

A késleltetett érték (*lag*) maximuma négy volt, azaz a vizsgálat az FDI-állomány és a különböző makrogazdasági mutatók okozati összefüggésében egy, két, három és négy évre eső késleltetéssel történt meg. A vizsgálat során leginkább egyirányú kapcsolatok rajzolódtak ki. 5%-os szignifikanciaszint mellett főként az FDI volt a Granger-oka a független változók (innováció) alakulásának, de bizonyos esetekben a lokális makrogazdasági mutatók hatottak az ázsiai közvetlentőke-befektetésekre. Leginkább Dél-Korea esetében látszódtak az érvényes Granger-okságok.

Az érvényes kapcsolatok felénél az FDI generálta hatásról beszélhetünk, valamint elsősorban Weresa és Napiórkowski (2018) a szabadalmakkal kapcsolatos kutatásai megerősítették az FDI tudásgeneráló hatását. Ugyanakkor ezt a megvalósuló agyelszívás negatív jelenségeként értékelték, mivel a kutatások során olyan eszközöket alkalmaznak, amelyek a helyiek számára nem érhetőek el, valamint főként a külföldiek által kitalált ötletek utánzása, azaz a külföldi technológia adaptációja folyik. Továbbá a külföldi leányvállalatnál keletkező esetleges szabadalmak nem a célország teljesítménymutatóit javítják. A szűkös beszállítói kapcsolatok miatt azonban ez a technológiai tudás nem áramlik be a hazai gazdaságba és a hazai vállalatok számára elérhetetlen (Gál & Lux, 2022). Azt is nehezményezték, hogy elégtelen a V4-országokban a hazai tulajdonú vállalatok és intézmények K+F-finanszírozása.

6. Következtetések

A témával kapcsolatban a Deloitte végzett kutatásokat Csehországban is (Deloitte, 2015). A különböző szektorokban működő külföldi vállalatok közel fele hajlandóságot mutatna a K+F-kiadások növelésére. A nagyobb kutatás-fejlesztési aktivitás legfontosabb eleme a megfelelő szakembergárda megléte, a pénzügyi források (szubvenciók, ösztönzők, adókedvezmények, egyéb) elérhetősége csak másodlagosnak bizonyult. A leginkább hátráltató tényezőnek az adózási feltételek körüli bizonytalanságot jelölték meg. A nehezen értelmezhető szabályok szintén problémát jelentenek, mivel sok esetben nem egyértelmű a költségek elszámolásának metodikája sem. A megkérdoztetek rámutattak, hogy törvényi változásokra van szükség ahhoz, hogy a rendszer átláthatóbb legyen.

A Nemzeti Innovációs Hivatal 2000 és 2010 közötti időszakra készített jelentéséből kiderül, hogy a jelentős támogatás ellenére Magyarországon a célul kitűzött felzárkózás kevésbé volt sikeres (Nemzeti Innovációs Hivatal, 2012). Alapvető problémának írják le, hogy rendkívül kevés a kutató vállalat a kkv-szektorban, és a tevékenység nagy részét külföldi tulajdonú multinacionális vállalatok végzik. A GDP-arányos K+F-ráfordítás a vizsgált időszakban növekedett. Magyarország EU-átlaghoz mért lemaradása tehát valamennyire csökkent, mégis a többi felzárkózó tagállam intenzívebb fejlődést volt képes felmutatni. A hazai kkv-szektor szerény innovációs teljesítmény jellemzi, és a versenyszféra innovációs tevékenysége főként a külföldi nagyvállalatokhoz köthető (a hazai nagyvállalatok relatíve kevés száma miatt).

A szektorban további potenciális lehetőségek rejlenek, aminek magyarázata az, hogy az ázsiai országok világszerte számtalan kutatás-fejlesztési projektben érdekeltek, amelyekhez anyagi forrásokat is biztosítanak. Az állam szerepe fontos a finanszírozásban, ugyanakkor nem kizárólag csak az abszolút kiadási összegek határozzák meg egy ország K+F-színvonalát. Fontos lenne megérteni, hogy a kiadásoknak mennyire erős a tovagyrűző hatása az ország tőkevonzó képességét meghatározó oktatásban, valamint hogy mennyire működnek ezek a kutatások elszigetelten, és mennyire hatékonyak a szektorba beáramló állami pénzek. A cégeknek nyújtott célzott támogatásokkal növelhető lenne a külföldi vállalatok innovációs tevékenysége, azonban kérdés, hogy reális elvárás-e az, hogy ezek a cégek kutatás-fejlesztési részlegüket végleg a régióba telepítsék. Mindenesetre a

célzott támogatásokkal nemzetgazdaságilag fontos területre lehet terelni a cégek K+F-tevékenységét, és a nyújtott támogatások fejében nemzetközi mércével mérve is komoly produktumot lehetne előállítani. Az ösztönzési rendszer megfelelő alkalmazásával ideális esetben ezek az innovációk továbbgyűrűzhetnek a kkv-szektorba segítve ezzel versenyképességük növelését. A multik számtalan fejlesztési és K+F-kedvezményt kapnak a V4-országokban, amit leírhatnak az adójukból. Ugyanakkor a speciális adókedvezmények arra ösztönöznek, hogy érdemes legyen statisztikailag kimutatni a külföldi vállalat K+F-tevékenységét a leányvállalatoknál is. Ez jellemzően úgy történik, hogy a hazai telephely az anyavállalattól technológiát vásárol, majd azt saját fejlesztésű innováció költségeként számolja el. Ám a tényleges K+F-tevékenység döntő hányada az anyaországban zajlik, miközben a leányvállalatoknál minimális mértékű az innovációs fejlesztés. Ebből adódik az, hogy a statisztikákban a külföldi leányvállalatoknál megjelenő K+F-forrás hatása a régió innovációs teljesítményében alig érzékelhető.

A vizsgált ázsiai országok rendkívül aktívak a K+F-beruházások terén, és előnyös lenne, ha a V4-országok képesek lennének olyan fejlesztéseket kínálni és mindenekelőtt a hazai vállalatok innovációs fejlesztéseit támogatni, amelyek felkeltik a befektetők érdeklődését, valamint addicionálisan járulnak hozzá a K+F-bázis bővüléséhez. A V4-országokban egyedül a Brno székhelyű csehországi régió ökoszisztémája ért el ezen a téren eredményeket. A cél elérése érdekében azonban invesztálni kellene, mivel jelenleg egy ország sem éri el az EU átlagát, ráadásul hárman a lemaradó innovátorok közé tartoznak. Az ázsiai részről megmutatkozó rendkívüli innovációs igényt kihasználható és egyszerű lenne a régió országainak célirányos kutatás-fejlesztési projektekkel, együttműködésekkel növelni a tőkevonzó képességüket.

Fontos lenne megérteni azt is, hogy közösségi szinten milyen stratégia dolgozható ki a régió tőkevonzó képességének erősítésében. Az egyes tagállamok stratégiájukat mennyire rendelik alá a közösségi érdekeknek és mennyire haladnak egységes elvek mellett, vagy inkább külön szigetként működnek. Regionális szinten is ki lehetne alakítani az ázsiai érdekek figyelembevételével egy egységes stratégiát, amelynek megfelelően az egyes országok specializálódhatnak a különböző igények kielégítésére. Az ilyen stratégiával könnyebben fel lehetne kelteni a befektetők érdeklődését. A kutatás-fejlesztés nem tartozik a kizárólagos uniós jogkörök sorába, az ettől való tagállami eltérés semmilyen szankcióval nem jár, ugyanakkor érdemes lenne megérteni, hogy ezek a működési elvek mennyire segítik elő a termelékenység és a versenyképesség erősítését.

A tanulmányban az egyes országok innovációs tevékenysége és a kínai, japán, valamint a dél-koreai beáramló működő tőke közötti összefüggéseket tártuk fel a visegrádi országokban. Megállapítottuk, hogy az ázsiai befektetési kedvet meghatározza a különböző innovációs mutatók alakulása. Elsősorban a Koreai Köztársaságra igaz, hogy innovációvezérelt stratégiával lép fel a régió életében. Az innovációs szint terén valamennyi fejlődés mutatkozott az elmúlt évek során a régióban, ugyanakkor a legjobban teljesítő állam (Csehország) sem érte el az EU átlagát, ami komolyabb lemaradást feltételez.

A tanulmány a K-135185 számú projekt keretében a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból biztosított támogatással valósult meg

Felhasznált irodalom

- Amendolagine, V. & Rabelotti, R. (2017). Chinese foreign direct investments in the European Union. In Drahekoupil, J. (ed.): *Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations*. ETUI, Brussels. 99–120.
- Belderbos, R., Fukao, K. & Kwon, H. U. (2006). Intellectual Property Rights Protection and the Location of Research and Development Activities by Multinational Firms. *Working Paper Series*, The International Centre for the Study of East Asian Development, Kitakyushu, Japan, Vol. 2006-02.
- Blomström, M. & Kokko, A. (1998). Multinational corporations and spillovers. *Journal of Economic Surveys*, 12(3), 247–277. <https://doi.org/10.1111/1467-6419.00056>
- Cleeve, E. A. (2015). FDI, Technology Spillovers, and Host Country Labor Productivity: A Review of Empirical Studies. *Journal of Economic Surveys*, 29(2), 326–362. <https://doi.org/10.1111/joes.12083>
- Deloitte (2015). *Vállalati K+F jelentés*. Deloitte, Budapest.
- Deng, P. (2004). Outward investment by Chinese MNCs. Motivations and implications. *Business Horizons*, 47(3), 8–16. [https://doi.org/10.1016/S0007-6813\(04\)00023-0](https://doi.org/10.1016/S0007-6813(04)00023-0)
- Dreger, C., Schüller-Zhou, Y. & Schüller, M. (2017). Chinese foreign direct investment in Europe follows conventional models. *DIW Economic Bulletin*, No. 14/15, 155–160. https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.555760.de/diw_econ_bull_2017-14-1.pdf
- Európai Bizottság (2017). *Európai Innovációs eredménytábla 2017. Összefoglaló*. Brüsszel.
- European Commission (2022). *European Innovation Scoreboard 2022*. Publications Office of the European Union, Brussels.
- European Patent Office. Statistics. <https://www.epo.org/index.html>
- Eurostat: Statistics. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- Farkas, I. (2013). Ázsia évszázada? Egy felemelkedő térség modernizációja és viszonyrendszerei. *Világtörténet*, 35(2–3), 161–164.
- Gál, Z. & Schmidt, A. (2017). Geoeconomics in Central and Eastern Europe. Implications of FDI. In Munoz, J. M. (ed.): *Advances in Geoeconomics. Europa Economic Perspectives*. Routledge Taylor – Francis Group, London – New York. 76–93. <https://doi.org/10.4324/9781315312132-6>
- Gál, Z. & Fazekas, G. (2021). Az ázsiai közvetlentőke-befektetések sajátosságai a visegrádi országokban: a beruházási stratégiák és a termelékenység összefüggései. *Területi Statisztika*, 61(1), 105–130. <https://doi.org/10.15196/TS610105>
- Gál, Z. & Lux, G. (2022). FDI-based regional development in Central and Eastern Europe: A review and an agenda. *Tér és Társadalom*, 36. 68–98. <https://doi.org/10.17649/tet.36.3.3439>
- Goreczky, P. (2017): *Közvetlen külföldi tőkebefektetések a változó világban*. KKI-elemzések, E-2017/28, Külügyi és Külgazdasági Intézet, Budapest.

- Huijie, G. (2018). Outward foreign direct investment and employment in Japan's manufacturing industry. *Journal of Economic Structures*, 7(1), 13. <https://doi.org/10.1186/s40008-018-0125-z>
- Jamrisko, M., Lu, W. & Tanzi, A. (2021. február 3.). South Korea Leads World in Innovation as U.S. Exits Top Ten. *Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-02-03/south-korea-leads-world-in-innovation-u-s-drops-out-of-top-10#xj4y7vzkg>
- Javorcik, B. S. (2004). Does foreign direct investment increase the productivity of domestic firms? In search of spillovers through backward linkages. *American Economic Review*, 94(3), 605–627. <https://doi.org/10.1257/0002828041464605>
- Kalotay, K. (2010). Patterns of inward FDI in economies in transition. *Eastern Journal of European Studies*, 1(2), 55–76.
- Katona, K. (2021). A vállalati innováció fejlesztésének és elterjedésének hatása a magyar vállalatok teljesítményére. *Közgazdasági Szemle*, 68. 36–51. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2021.k.36>
- Keller, W. (2004). International Technology Diffusion. *Journal of Economic Literature*, 42(3), 752–782. <https://doi.org/10.1257/0022051042177685>
- Kim, J. M. & Rhe, D. K. (2009). Trends and Determinants of South Korean Outward Foreign Direct Investment. *The Copenhagen Journal of Asian Studies*, 27(1), 126–154. <https://doi.org/10.22439/cjas.v27i1.2288>
- Kratz, A., Huotari, M., Hanemann, T. & Arcesati, R. (2020). *Chinese FDI in Europe. 2019 update*. Mercator Institute for China Studies & Rhodium Group, Berlin – New York.
- Kwak, J. S. (2007). *Korean OFDI. Investment strategies and corporate motivations for investing abroad*. CEPAL – Serie Desarrollo Productivo, No. 182, United Nations, Santiago, Chile.
- Moran, T. H. & Oldenski, L. (2015). *Japanese Investment in the United States. Superior Performance, Increasing Integration*. Policy Brief, Peterson Institute for International Economics, No. PB15-3.
- Nam, S. H. & Craig, T. (2002). Foreign direct investment by Korean firms. Profile, theory, and implementation. *Journal of International Business and Economy*, Fall 2002, 47–67. <https://doi.org/10.51240/jibe.2002.1.3>
- Nemzeti Innovációs Hivatal (2012). *Jelentés a vállalati KFI helyzetéről. Összefoglaló*. Nemzeti Innovációs Hivatal, Budapest.
- Plottier, C. & Park, Y. (2019). *Korean FDI in Latin America and the Caribbean. A partner for sustainable development*. UN ECLAC – The Government of the Republic of Korea, Santiago, Chile.
- Sass, M., Gubik, A. & Szunomár, Á. (2019). Ázsiai tőkebefektetések Magyarországon. Miért érkeznek gyakran közvetítő országokon keresztül? *Statisztikai Szemle*, 97(11), 1050–1070. <https://doi.org/10.20311/stat2019.11.hu1050>
- Szunomár, Á. (2018). Pull Factors for Chinese FDI in East Central Europe. *Institute of World Economics, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Working Paper*, No. 249.
- Ushijima, T. (2012). *Patent rights protection and Japanese foreign direct investment*. Faculty of Business and Commerce, Keio University, Tokyo. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2007293>
- Varga, Gy. (2018). Az Európán kívüli világból érkező külföldi működő tőke a visegrádi országokban. *Földrajzi Közlemények*, 142(2), 110–121.
- Waresa, M. A. & Napiórkowski, T. M. (2018). FDI and Innovation in Central European Countries. *Przedsiębiorczość i Zarządzanie*, 19(2), 235–251.
- Wakasugi, R. & Ito, B. (2007). *The Effects of Stronger Intellectual Property Rights on Technology Transfer. Evidence from Japanese Firm-level Data*. KIER Discussion Paper Series. Kyoto Institute of Economic Research, No. 632. <https://doi.org/10.1007/s10961-007-9073-8>
- World Bank: Statistics. <http://data.worldbank.org/>
- You, K. (2017). What drives outward FDI of China? A regional analysis. *The Journal of Developing Areas*, 51(2), 239–253. <https://doi.org/10.1353/jda.2017.0042>
- Zhou, C., van Witteloostuijna, A. & Zhang, J. (2014). The internationalization of Chinese industries: Overseas acquisition activity in Chinese mining and manufacturing industries. *Asian Business & Management*, 13(2), 89–116. <https://doi.org/10.1057/abm.2014.1>

6

NÉMETH VIKTÓRIA



Kína és Oroszország gazdasági együttműködésének közelmúltbeli fejleményei tekintettel az Arktisz térségére



KÍNA ÉS OROSZORSZÁG GAZDASÁGI EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK KÖZELMŰLTBELI FEJLEMÉNYEI KITEKINTÉSSEL AZ ARKTISZ TÉRSÉGÉRE

NÉMETH VIKTÓRIA¹

Absztrakt

Az északi tengeri út – Oroszország északi partjai mentén haladó, Európát és Kelet-Ázsiát összekötő tengeri kereskedelmi útvonal – a klímaváltozás következtében az elmúlt évtizedekben fokozatosan hajózhatóvá vált, és forgalma folyamatosan bővül. Kína jelentős potenciált lát az útvonalban, így 2018-ban az „Új selyemút” („Egy övezet, egy út”) kezdeményezés egyik útvonalaként jelölte ki azt, és nagy léptékű beruházásokat is megvalósított a régióban. Ahogy 2022-ben Oroszország Európával fennálló külgazdasági kapcsolatai befagytak, úgy élénkült kereskedelme Kínával. Az északi tengeri útvonal a következő években nem Európa és Ázsia közötti tranzitútvonalként, hanem az elsősorban Ázsiába irányuló orosz LNG-szállítások kiindulópontjává válhat. Tanulmányomban az északi-sarkvidéki régió erőforrásainak szerepét és a kínai–orosz külgazdasági kapcsolatok alakulását kívánom vizsgálni. A régióban lejátszódó folyamatok a világ egyik legnagyobb energiahordozó exportőre, Oroszország és az egyik legjelentősebb importőre, Kína közötti kapcsolatok révén a világpiaci mozgások szempontjából is meghatározók.

Kulcsszavak: Oroszország, Arktisz, Kína, északi tengeri út, külgazdaság, földgáz, kőolaj

¹ Németh Viktória, az Oeconomus Gazdaságkutató Alapítvány senior makrogazdasági elemzője, a Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola Geopolitika programjának PhD-hallgatója.

Abstract

The Northern Sea Route (NSR), the maritime trade route – connecting Europe and East Asia, running along the northern coasts of Russia – has gradually become navigable in recent decades as a result of climate change. The traffic of the NSR is constantly expanding. Therefore, among others, China sees significant potential in the NSR, so in 2018 it was designated as one of the New Silk Road (Belt and Road Initiative, BRI) routes, and China has also implemented large-scale investments in the region. While Russia's foreign economic relations with Europe froze in 2022, its trade with China intensified. In the coming years, the NSR may not become a transit route between Europe and Asia, but rather a starting point for Russian LNG deliveries primarily to Asia. In my study, I want to examine the role of the resources of the Arctic region, the development of Chinese-Russian economic relations. The events taking place in the region also provide insight into the relations between one of the world's largest energy exporters, Russia, and one of the most important importers, China, which is decisive in terms of world market conditions.

Keywords: Russia, Arctic, China, Northern Sea Route, foreign trade, natural gas, crude oil

1. Bevezetés

Kína több okból mutat érdeklődést az Északi-sarkvidék iránt, de helyi jelenlétét elsősorban a térségben rejlő gazdasági lehetőségek (például tengeri kereskedelmi útvonal, fosszilis energiahordozók és természeti kincsek) miatt szeretné biztosítani. Ugyanakkor nagyhatalmi státusza miatt nem teheti meg, hogy figyelmen kívül hagy olyan régiókat, illetve regionális együttműködéseket, amelyek a világ legnagyobb hatalmait tömörítik, köztük az Egyesült Államokat, Oroszországot vagy az Európai Unió egyes tagállamait. Az ázsiai ország ezért a térség szervezeteivel és országaival való együttműködés mellett döntött.

Kína északi-sarkvidéki tevékenységét a kezdeti időszakban tudományos kutatások jellemezték, majd az utóbbi évtizedben gazdasági érdekei is egyre látványosabban megnyilvánultak. Törekvéseihez partnerre talált néhány arktikus államban, mint Izland, a grönlandi autonóm tartomány és Oroszország. Az Oroszország északi partjai mentén húzódó északi tengeri útvonal² (Északkeleti-átjáró) könnyebben elérhetővé teheti Kína európai kereskedelmi partnereit. Mindemellett az ázsiai ország érdeklődését a terület ásványkincsei is felkeltették annak jelentős nyersanyagigénye miatt.

² Megfigyelhető, hogy több kifejezés is használatos lényegében ugyanarra a területre. Ezek az Északkeleti-átjáró, az említett északi tengeri útvonal (Northern Sea Route, NSR) és az északi-sarkvidéki selyemút (Polar Silk Road). A terminológia meghatározza, hogy mely országok vagy régiók érintettek a témában. Így például az északi selyemút kifejezést elsősorban Kína használja, míg az északi tengeri útvonal a hivatalos orosz megnevezésre utal. Az orosz terminológia szerint az északi tengeri útvonal alapvetően az Északkeleti-átjáró egy részét jelöli, az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán közötti útvonalszakaszt. A Kara-tenger vagy Novaja Zemlja déli bejáratától indul, átszeli a Laptev-tengert, a Kelet-szibériai-tengert és a Csukcsi-tengert, és a Bering-szorosban ér véget. Így az útvonal nyugat felé legalább Arkangelszkig vagy Murmanszkig, keleten pedig a Barents-tengerig terjed ki, és az orosz hatóságok felügyelete alá tartozik. Ugyanakkor a köznyelvben és a tudományos szóhasználatban is alkalmazzák a teljes Északkeleti-átjáró szinonimájaként (Németh, 2019). Jelen tanulmányban a kifejezés tágabb értelmezését preferáljuk.

Az északi tengeri út az elmúlt évtizedekben egyre hosszabb időszakokban vált hajózhatóvá, és ennek következtében a tengeri folyosó fokozatosan értékelődik fel. Az útvonal Európa és Kelet-Ázsia között – célállomástól függően – akár 30-40%-kal is lerövidítheti a távolságot a déli tengeri kereskedelmi útvonalakhoz képest, továbbá a szállítások időtartamát és költségeit is mérsékelheti.

Az Északkeleti-átjárón keresztül történő hajózás jelentőségét mutatja, hogy annak használatba vétele évszázadok óta foglalkoztatja a hajósokat, de a különböző történelmi korszakokban csak néhány merész kísérlet történt az útvonal teljes terjedelemben történő átszelésére. Az elmúlt évtizedekben a klímaváltozás hozta el a tengerszakasz rendszeres, kereskedelmi célú használatának ígéretét. A 2007-től nyaranta jégmentessé váltak az érintett tengeri szakaszok, amely esemény fordulatot jelentett az útvonal használatában. Ugyanakkor a zord időjárási körülmények miatt még az elmúlt években is csupán a világ tengeri kereskedelmének 0,3%-a koncentrált a térségbe, amely arányt az UNCTAD (UNCTAD, 2022) és az északi tengeri útvonalért felelős vállalat, a Roszatom adatai (Sea News, 2023) alapján kalkuláltam. Továbbá az olyan események nyomán, mint a 2021 márciusában a Szeuzi-csatornát egy hétre elzáró konténerszállító hajó, újabb figyelem irányul az északi tengeri folyosóra. Az útvonal azonban még csupán szezonálisan hajózható, általában a július és november közötti időszakban. A becslések szerint a tengeri folyosó 2040-re, de leghamarabb 2035-re válhat fenntarthatóvá.

Amennyiben az útvonal rendszeresen használhatóvá válik, az befolyásolhatja a nemzetközi kereskedelmet, illetve az Európa és Ázsia közötti gazdasági kapcsolatokat is. Oroszország számára a gazdasági előnyök realizálásához még jelentős infrastrukturális fejlesztések szükségesek. Ebben Oroszországnak külföldi befektetésekre kell támaszkodnia. További fontos tényező, hogy a terület geopolitikai előnyeit leginkább Oroszország és Kína élvezheti, az előbbi mint az útvonal feletti ellenőrzést gyakorló ország, az utóbbi állam számára pedig kiváló kereskedelmi lehetőséget és nyersanyagforrást jelent. A tanulmány e két ország szempontjából elemzi részletesebben az északi tengeri út gazdasági és geopolitikai jelentőségét, valamint annak a vizsgált országok kapcsolatára gyakorolt hatását.

Lassi Heininen, az Arktisz geopolitikai viszonyainak neves finn kutatója szerint a hidegháború utáni korszakot a klímaváltozás és a helyi erőforrások kiaknázása jellemzi a régióban (Heininen, 2018). E korszakhatár egybeesik Edward Luttwak által 1990-ben leírt időszakkal, amely a geoökonómia előtérbe kerülését jelenti. Bernek Ágnes (2015, 32.) egy általánosabb meghatározását írja le a geoökonómia fogalmának, mint a „a geostratégiák gazdasági eszközökkel történő megvalósítása és e megvalósítás lehetőségeinek kutatása, prognosztizálása”. Luttwak, a fogalom atyja ezt rövidebben úgy foglalja össze, hogy a geoökonómia lényegében azt jelenti, hogy a korábbi hatalmi konfliktusokat a fegyverek helyett gazdasági eszközökkel vívják. E megközelítésben a gazdasági érdekérvényesítés, versengés és hódítás kerül előtérbe, ahogyan az Arktisz esetében is láthattuk az elmúlt évtizedekben. Brutschin és Schubert (2016, 149.) szerint „[a]z államok töreksenek, hogy megőrizték pozíciójukat relatív gazdasági erejük biztosításával úgy, hogy gazdaságilag fontos tereket birtokolnak”. Bernek Ágnes (2016), valamint Brutschin és Schubert (2015) is ezt hangsúlyozza, de maga Luttwak az 1990-es évek elejét írja le korszakhatárként. Innentől kezdve a világkereskedelem és a globális gazdaság kerül előtérbe.

A kutatásom során az Arktisz gazdasági potenciálját vizsgáltam, ennek keretében az északi tengeri út jelentőségét, a kínai–orosz kapcsolatok alakulását, különös tekintettel az Északi-sarkvidék régió-

jára és a kétoldalú kereskedelmi kapcsolatokra. E tényezőket fontosnak tartom abból a szempontból, hogy megértsük a 2022-ben bekövetkezett változásokat és a következő időszakban várható tendenciákat. Továbbá lényegesnek tartom a 2022-es év eseményeinek elemzését is, hogy miként alakult a két ország közötti export és import, valamint a beruházások, különös tekintettel az arktikus régiót érintő folyamatokra. A kutatás során tanulmányoztam a két ország regionális együttműködését, valamint Kína Arktisz-politikájának fejlődését. A nemzetközi kapcsolatok diszciplínája mellett az elmúlt két évtizedre vonatkozó kereskedelmi statisztikákat és elemzéseket vizsgáltam. Emellett a rendelkezésre álló adatokból saját elemzést készítettem.

2. Az Északi-sarkvidék erőforrásai

Az Arktisz egyszerre jelent geopolitikai és földrajzi teret. A térségben olyan nagyhatalmak és jelentős gazdasági, illetve politikai súllyal rendelkező államok vannak jelen, mint az Egyesült Államok, az Oroszországi Föderáció és az Európai Unió egyes tagállamai (Dán Királyság, Finnország és Svédország), Izland és Kanada. A régió országai együttműködnek, aminek legfontosabb fóruma az Északi-sarkvidéki Tanács, de a konfliktus lehetősége is jelen van közöttük, elsősorban a területi viták, illetve a Nyugat és Oroszország szembenállása miatt.

Az Arktisz a klímaváltozás nyomán vált a geopolitikai folyamatok kiemelt helyszínévé, (ún. *hot spot*). Az éghajlat változása számos további átmenetet hozott, többek között a régió erőforrás-tartalékjainak felfedezését és felértékelődését. Az Északi-sarkvidék a világon egyedülálló régió a tekintetben, hogy javul a stratégiai forrásokhoz (mint a fosszilis energiahordozókhoz) való hozzáférés lehetősége. Az Északi-sarkvidék gazdag olyan meghatározó jelentőségű erőforrásokban, mint a fosszilis tüzelőanyagok vagy a különféle ércek.

A kőolaj- és földgázkészletek kitermelése az elmúlt évtizedekben még költséges volt más régiókkal összehasonlítva. A befektetések a 2010-es évek elején fellendültek, majd az évtized végére fokozatosan elmaradtak. Ugyanakkor a világpiaci árak a 2020-as évek elején magasabb szintre kerültek, emellett a technika fejlődése, a klímaváltozás előrehaladása, a kereslet-kínálati viszonyok átalakulása szintén hathat az északi-sarkvidéki erőforrások kitermelésére. Hosszabb távon ambivalens folyamatok kezdődtek, a karbonsemleges energiahordozók előretörése visszafoghatja a fosszilis energiahordozók iránti igényt, ugyanakkor a Föld más területein a kőolajkészletek kimerülésével is felértékelődhetnek a sarki ásványkincsek. Mindazonáltal az Arktisz erőforrásai az eddigiekben elsősorban jövőbeli tartalékokat jelentettek, amelyek csak rendkívül lassan válnak elérhetővé. Nehezen kiszámítható, hogy a jövőben a technológia fejlődése, valamint az esetleges világpolitikai és -gazdasági átrendeződés mellett (például Kína növekvő világpolitikai súlya vagy az Oroszország és a Nyugat közötti elhidegülés) milyen jelentősége lehet a helyi erőforrások felhasználására. Továbbá a globális közvélemény és politikaformálás számára egyre fontosabbá válnak a klímavédelmi szempontok, ami szintén visszavetheti az érdeklődést a térség erőforrásainak kiaknázása kapcsán.

Az északi hajózási útvonalak is nagy nemzetközi érdeklődésre tartanak számot. Az Északnyugati-átjáró az amerikai kontinens északról való megkerülését teszi lehetővé, míg az Északkeleti-átjáró az Európa és Ázsia közötti távolság jelentős lerövidítésére alkalmas. Ez az Arktisz térségén kívüli, tengeri kijárással rendelkező nyugat- és észak-európai, valamint délkelet- és kelet-ázsiai országok számára is kiemelten fontos lehetőség.

A geostratégiai és geoökonómiai szempontból fontos erőforrások elérhetővé válása a térség államain kívül más jelentős nemzetközi szereplők (többek között Kína, India, Japán, Dél-Korea, Európai Unió [és egyes európai országok]) érdeklődését is felkeltette. Az északi partvidék infrastruktúrája kiépítetlen és külföldi (például kínai és más távol-keleti) működő tőke segítségével fejlesztik. Az északi hajózási útvonalakon jelenleg még a tengeri világkereskedelem kis hányada zajlik, de várhatóan a súlya fokozatosan növekszik. Ennek egyik kiemelkedő példájának tartom, hogy Kína „Egy övezet, egy út” kezdeményezése (The Belt and Road Initiative, BRI) a külgazdasági stratégia részévé tette az északi tengeri utat. Az Arktisz felértékelődő jelentősége miatt a régió kívüli nagyhatalmak szeretnék érdekeiket érvényesíteni a helyi ügyekben (például a kereskedelmi hajózás szabályai vagy a természeti kincsek kitermelése).

3. Kína Északi-sarkvidék-stratégiájának és regionális gazdasági aktivitásának fejlődése

Kína figyelmét az elmúlt húsz évben más és más okok miatt vonta magára az Északi-sarkvidék. Eleinte tudományos együttműködésekben való részvétel jellemezte leginkább az ázsiai állam Arktisszal kapcsolatos tevékenységét. A térség geopolitikai és gazdasági felértékelődésével Kína számára is az arktikus régió újabb és újabb aspektusai váltak fontossá, közöttük a régió ásványkincstartalékjai és a kereskedelmi hajózás lehetőségei. Az elmúlt évtizedben a fosszilis energiahordozók az elmúlt évekig leginkább mint jövőbeli potenciál jelentkeztek.

Kína 2003 óta mutat aktív jelenlétet az Északi-sarkvidéken, amikor létrejött az első kínai kutatóbázisuk a Norvégiához tartozó Spitzbergákon. Az Egyesült Államok Képviselőházának 2022-es bizottsági elemzése alapján Kína azóta több mint 90 milliárd dollárt fektetett be az infrastruktúra fejlesztésébe (Foreign Affairs Committee, 2022). A beruházások nagyrészt az energia- és ásványi-anyag-ágazatba irányultak.

2013 több okból is mérföldkő volt Kína északi-sarkvidéki jelenléte szempontjából. Ettől az évtől kezdve a távol-keleti állam megfigyelőként részt vesz az Arktisz Tanács munkájában. Azóta tovább bővültek, illetve mélyültek Kína északi-sarkvidéki együttműködései. Az ázsiai ország jelentős nyersanyagigénye miatt a terület ásványkincseinek hasznosításában is érdekelt. 2013 óta koncessziót kapott három a Jeges-tenger területén elhelyezkedő kőolajmező feltárására (Tomani, 2016). 2013-ban vált aktívvá az északi kereskedelmi utak kihasználása tekintetében is. Ebben az évben haladt végig az északi tengeri úton az első helyi körülményekre alkalmas kínai konténerhajó (Ørts Hansen et al., 2016). A kereskedelmi hajók száma még rendkívül alacsony. 2011 és 2015 között (207-ből) még

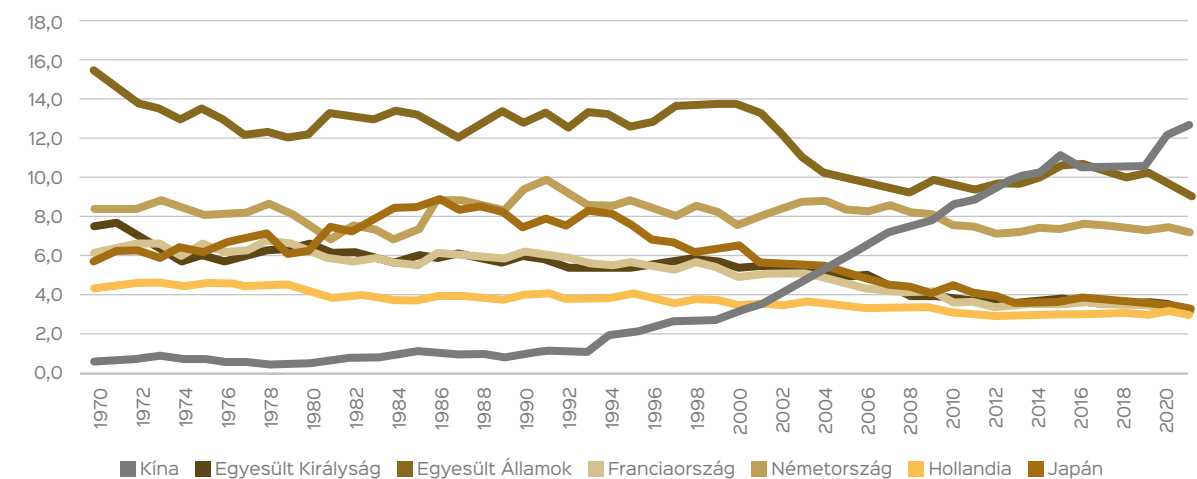
csak négy kínai és egy hongkongi kereskedelmi hajó utazott keresztül az Északkeleti-átjárón, de 16 hajónak volt az úti célja Kína. A Kínai Sarkkutató-intézet főigazgatója (Director General of Polar Research Institute of China) 2013-ban, egy oslói konferencián bejelentette, hogy országa 2020-ig tengeri kereskedelme 5-15%-át az északi selyemúton keresztül kívánja megvalósítani (Barents Observer, 2013; Ørts Hansen et al., 2016). Ez a szám végül nem teljesült, de a törekvéseket jól mutatja.

A 2017-es év Kína Arktisz-politikája szempontjából igen aktív volt. Ebben az évben több fontos esemény is történt: az északi selyemút tervének és Arktisz-stratégiájának nyilvánosságra hozatala, valamint a tudományos tevékenység bővítése. Ekkor vált az „Egy övezet, egy út” stratégia részévé az északi tengeri útvonal.

Az Arktisz-stratégia bejelentése mellett önmagát „Északi-sarkvidékhez közelinek” (*near Arctic state*) definiálta, és az Északi-sarkvidékkel kapcsolatos kérdések nemzetközi rendezését szorgalmazta. A kínai dokumentum alátámasztani látszik azokat az elképzeléseket, amelyek az ázsiai állam gazdasági érdekeit és nagyhatalmi státuszát kívánják érvényesíteni az Arktisz-ügyekben való részvétellel.

Érdekes azt is megvizsgálni, hogy a kínai gazdasági mutatók és stratégia hogyan viszonyulhat az új kereskedelmi folyosó lehetőségéhez. A kínai gazdaság a GDP alapján a harmadik legnagyobb a világon az Egyesült Államok és az Európai Unió után, a gazdasági növekedés 1977 óta szinte töretlenül 5% felett alakult, a 2000-es évek elején pedig akár a 10%-t is elérte, míg a 2010-es évektől az üteme lassult (World Bank, 2022b). A 2008-as válság után az exportbővülés lassulása nagyban hozzájárult a GDP alacsonyabb ütemű növekedéséhez. A kiviteli lehetőségek beszűkülése és a növekvő importigények, valamint a korábbi modell kudarcai új külgazdasági irányvonal kidolgozását tették szükségessé (Eszterhai, 2016). Ez a stratégia volt az új selyemút, amelyet Xi Jinping kínai elnök 2013-ban jelentett be (China Daily, 2013). Az erőfeszítések és az élénkülő gazdasági környezet hatására Kína már 2013-ra a világ legnagyobb exportőrévé vált a Világbank (World Bank) adatai alapján (2022a).

1. ábra: A világ legnagyobb kivittel rendelkező országainak részesedése a világ exportjából, százalékos arányban, 1970 és 2021 között



Forrás: The World Bank, é. n.

A világ tíz legnagyobb kikötőjéből hét Kínához tartozik (Lloyd's List, 2023). A vízi szállítás a 2000-es évek eleje óta erős ágazata a kínai áruszállításnak. Ugyanakkor 2008 óta a kínai kormány nagy volumenben támogatja a szárazföldi közlekedés fejlesztését, amely részaránya a szállításban azóta ismét jelentősen megemelkedett. Mára már nagyobb mennyiségű árut szállítanak szárazföldön, mint vízi úton. A külkereskedelem bővülésével a vízi transzport volumene is növekedett az elmúlt évtizedben. A jövőben a tengeri szállítás részaránya újra emelkedhet, ugyanis Kína felismerte azt a tényt, hogy a világkereskedelem 70-80%-a vízi úton zajlik (Geopolitical Futures, 2017). Ezzel összhangban deklarált célja, hogy 2030-ra a világ kereskedelmi flottáinak 25%-a az országhoz tartozzon (Pastusiak, 2016). Mindazonáltal a szakértők úgy vélik, hogy az ázsiai ország számára sokkal fontosabb maradhat a szárazföldi szállítás (Geopolitical Futures, 2017). Ugyanakkor az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés jövője az elmúlt időszakban bizonytalanná vált. A koronavírus-járványt követő kínai „zéró Covid” politika az ázsiai gazdaság bezárkózásához vezetett. Majd 2022-ben az Európa és Oroszország között befagyott kereskedelmi kapcsolatok is újrarajzolták a világpolitika mellett a nemzetközi kereskedelem és beruházások térképét.

Az útvonal jövője szempontjából fontos tényező, hogy miként alakulnak a Kína és Európa közötti kapcsolatok, mennyiben befolyásolja az európai államokat a Kína és Oroszország közötti gazdasági együttműködés. Továbbá az is kérdéses, hogy az Egyesült Államok Kínával folytatott kereskedelmi háborúja miként hat a kínai–európai kapcsolatokra. A geopolitikai feszültségek az északi tengeri út nemzetközi forgalmára is hatottak, a kínai és európai felek is tartózkodtak annak használatától. Összességében azonban még mindig Kína Európa legfontosabb kereskedelmi partnere, és ez fordított relációban is igaz. Ilyen módon a következő években visszatérhet a nemzetközi forgalom az északi tengeri útvonalra, amely folyamatot a klímaváltozás előrehaladása is erősítheti.

Kína kereskedelmi partnerei között az európai kontinens hangsúlyos szerepet tölt be. Kína külkereskedelmének 13,4%-a irányult az Európai Unióba 2022-ben. Ez a kínai export 15,8%-át, míg az import 10,5%-át jelentette a kínai adatok alapján (GACC, 2023). Ugyanakkor Kína elsősorban exportáló állam, kivitele harmadával haladja meg a behozatal volumenét. 2020-ban Kína vette át az EU fő kereskedelmi partnerének szerepét az USA-tól, az ázsiai ország 2021-ben összesen 16,2%-os részesedést képviselt, míg az USA 14,7%-os részesedéssel rendelkezett az Európai Bizottság adatai alapján. A kínai–európai kapcsolatok aszimmetriáját jelzi, hogy az unió külkereskedelmi mérlege a legnagyobb negatívumot Kínával szemben mutatja a Eurostat adatai alapján (Eurostat, 2022). Eközben Oroszország 2021-ben még az Európai Unió 5. legfontosabb külkereskedelmi partnere volt 5,9%-kal, amiben a fosszilis energiahordozók játszottak jelentős szerepet (Európai Parlament, 2022).³ A Világbank adatai alapján Oroszország számára 2013 óta Kína a legnagyobb kereskedelmi partner. Az orosz behozatalnak pedig több mint 20%-a érkezett a kelet-ázsiai államból. 2020-ban már Oroszország importjának 23,7%-át képviselte Kína, míg exportjának 14,58%-át (WITS, 2022). Ilyen módon e külkereskedelmi reláció is kiegyensúlyozatlan.

³ Érdemes tanulmányozni az európai–orosz kapcsolatokat is, ha az északi tengeri útvonal kihasználtságát elemezzük. Még ha az útvonal egyik végpontja Európa, a másik Kelet-Ázsia, az útvonal Oroszország partjai mentén halad. Az elhidegülő európai–orosz kapcsolatok kihathatnak az útvonal használatára hosszabb távon is.

Az Európa és Ázsia közötti árukereskedelem aszimmetriájára hívják fel a figyelmet a rendelkezésre álló adatok. Ázsia körülbelül kétszer annyi árut exportál Európába, mint fordítva, ez a tendencia az északi tengeri útvonal esetében is érvényesülhet. Ugyanakkor a jövőbeli gazdasági lehetőségeket nagyban befolyásolja többek között az egyes régiók 2020 utáni többszörös gazdasági válságból való kilábalása, és a világgazdasági, illetve –politikai súlypontok átrendeződései. Az orosz–ukrán konfliktus jelentősen átrajzolta Európa és Oroszország kereskedelmi kapcsolatait, illetve kihathat Kína és Európa kapcsolatára is. Ezek a kereskedelmi viszonyok pedig nagyban befolyásolják az északi tengeri útvonal jövőbeli kilátásait is.

3.1. Kínai–orosz kapcsolatok

A kínai–orosz kapcsolatokat is érdemes megvizsgálni. Marosvári Csaba véleménye szerint három megközelítés létezik a két állam relációjára vonatkozóan. Közeledésüket két nézőpont hangsúlyozza: az egyik szerint pragmatikus együttműködést láthatunk, a másik szerint „Nyugat-ellenes” platform kezd kirajzolódni. Az elméletek másik csoportja szerint viszont stratégiai ellenfelekről van szó Moszkva és Peking esetében (Marosvári, 2013). Más szerzők, így Szunomár Ágnes azt emeli ki, hogy a kínai külgazdasági nyitás csak a 2000-es évektől figyelhető meg. Sok más országhoz hasonlóan az orosz behozatalban jelentősen növekedett a kínai szállítások aránya. Oroszország részaránya a nagyobb mennyiségi növekedés ellenére nem tudott szignifikánsan emelkedni a Kínába tartó kereskedelemben. Szunomár az egyik országból a másikba irányuló befektetések alacsony arányára is felhívja a figyelmet. Ugyanakkor a kínai fölény a működő tőkeáramlás esetében is általános tendencia (Szunomár, 2015). Ez jelen elemzés nézőpontjából azért különösen fontos, mert a befektetések általánosan alacsony aránya mellett szembeűnő, hogy Kína hajlandó áldozni az északi tengeri út infrastruktúra-fejlesztésére. A háttérben feltehetőleg nem az orosz reláció javításának szándéka áll, hanem a kínai kereskedelem további diverzifikálását elősegítő mozzanat.

A politikai irányvonalakat tekintve Oroszország elképzeléseibe jól illeszkedik az Ázsia felé történő nyitás. Bernek Ágnes több tanulmánya is elemzi az orosz geopolitikában újraéledő eurázsiai gondolat, illetve törekvés feléledését. A két kontinensen is elterülő állam nagyhatalmi törekvéseinek alapja lett az eurázsiai eszméjének elterjesztése, illetve az ehhez kapcsolódó szövetségi rendszer kialakítása, valamint a fogalom atlantizmussal való szembeállítás (Bernek, 2015). Ugyanakkor a folyamatok kapcsán Marosvári kiemeli, hogy az eurázsiai vezető hatalom szerepében Kína ellenfél Oroszország számára. Emellett sok elemző kitér arra is, hogy a Távol-Keleten a jövőben a két fél között területi vita is kialakulhat. Ennek oka a Kínához közeli orosz területek népességének elkinaiasodása (Marosvári, 2013). Utóbbi ténynek szintén lehet jelentősége az északi tengeri út mentén formálódó szövetség esetében, amely munkaerőhiánnyal küzd. A jelenség együttes vizsgálata akár fenyegetésként is felfogható Oroszországra nézve.

Azt is fontos szem előtt tartani, hogy a kínai fél politikájától nem áll távol a pragmatikus megközelítés. Az utóbbi évek megtorpanása mellett is jelentősen javítani tudta gazdasági kapcsolatait.

Marosvári a két ország kapcsolatainak kettősségét emeli ki elemzésében. Az események egy része a baráti viszony irányába mutat, ugyanakkor számtalan terület van, ahol a két ország nem ért egyet,

vagy érdekeik egyenesen ütköznek. A kereskedelmi adatok ambivalenciája is ugyanebbe az irányba mutat. A kínai fölény gazdasági téren mindenképpen megnyilvánul. Ráadásul az energiapiacra, ahol a kereslet és kínálat könnyen találkozhatna, sem tudott látványosabb együttműködés kialakulni a két állam között – lényegében egészen a 2020-as évekig. A szomszédi viszony kedvező keretek között tartása mindazonáltal közös érdek (Marosvári, 2013). Az Északkeleti-átjáró is ezeket a folyamatokat támasztja alá, és rávilágít arra is, hogy Oroszország legnagyobb gyengesége nagyhatalmi státusza szempontjából a gazdasági teljesítménye.

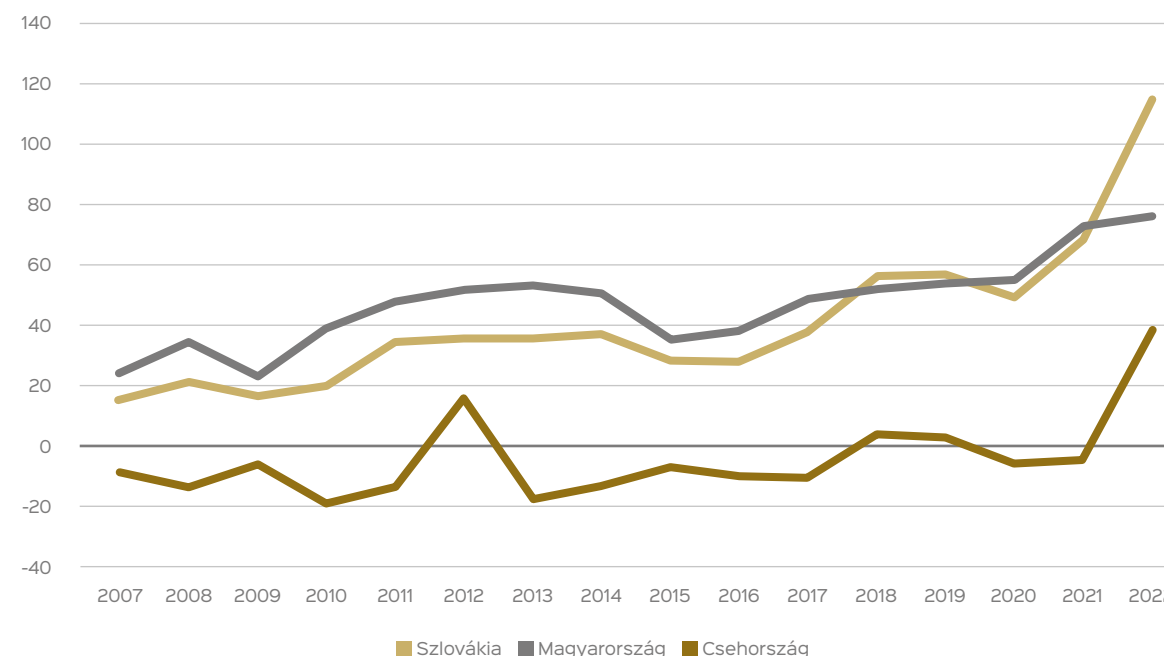
4. Az orosz–kínai külgazdasági kapcsolatok alakulása 2022-ben

Az orosz–kínai gazdasági kapcsolatokban fordulatot hoztak a 2022-es év eseményei: az orosz–ukrán háború, valamint az annak következtében még jobban elhidegült kapcsolatok Oroszország és a nyugat között. Elsősorban az orosz fosszilis energiahordozók exportja az, amely lényegesen megemelkedett Ázsia irányába. Ugyanakkor érdemes vizsgálni a befektetési kapcsolatok átalakulását is, hogy az előttünk álló időszak trendjei körvonalazódjanak. A kínai–orosz gazdasági kapcsolatok erősödése hatással lehet arra is, hogyan viszonyul Európa Kínához, és ebben a relációban milyen módon formálódnak a jövőben a gazdasági kapcsolatok.

4.1. Az orosz–kínai külkereskedelem jelentős élénkülése 2022-ben

A kínai–orosz kereskedelem 34,3%-kal 190 milliárd dollárra élénkült 2022-ben a megelőző évhez képest, ami új rekordot jelent a növekedés nagyságrendjét tekintve. Az év fordulatot hozott abból a szempontból is, hogy a jelentős kereskedelmi többletet Oroszország érte el, ahogyan a 2. ábra mutatja. E tényező erősíti a kölcsönös függőséget, amely a korábbiakban inkább egyoldalúnak tűnt, és abban Kína volt a meghatározó fél. A két ország közötti kereskedelem élénkülése már korábban elkezdődött. 2014-ben az európai országok szankciókat vezettek be Oroszországgal szemben, miután annektálta az Ukrajnához tartozó Krím félszigetet. Ezt követően a legnagyobb kereskedelmi partnerek rangsora átrendeződött, és Kína vált Oroszország legnagyobb exportcéljává. A kétoldalú kereskedelem több mint közel kétszeresére bővült 2019-ig, ahogyan a hajózási statisztikák (Silk Road Briefing, 2022) is megmutatják.

2. ábra: Az orosz export és import mértéke, valamint a kereskedelmi mérleg értéke 2007 és 2022 között milliárd dollárban



Forrás: saját szerkesztés a Statista adatbázisa alapján, Statista, 2023.

Az élénkülő külkereskedelmet elsősorban az energiahordozók orosz exportjának fellendülése és a két gazdaság egymást kiegészítő kétoldalú kereskedelmi kapcsolataiban rejlő lehetőségek további szektorokra való kiterjesztése egyaránt támogatja. Az Oroszországból Kínába irányuló export majdnem megkétszereződött, 68 milliárd dolláros szintről 114,15 milliárd dollárra. Ugyanakkor a Kínából Oroszországba irányuló kereskedelem is jelentősebb növekedést mutatott, 72,68 milliárd dollárról 76,12 dollárra. Az Oroszországba irányuló kínai export az átlag felett emelkedett. 2022-ben a kínai külkereskedelem volumene 4,4%-kal nőtt, és elérte a 6,310 milliárd dollárt. A Kínából származó export 7%-kal 3,595 milliárd dollárra bővült (Russia Briefing, 2023). Kína 2013 óta Oroszország legnagyobb kereskedelmi partnere, míg Kína számára Oroszország csupán a 10. legfontosabb partner volt 2022-ben is (Siqi, 2023). Összességében a két ország kétoldalú kereskedelme Kína tavalyi kereskedelmi volumenének 3%-át tette ki. További fontos elem a kétoldalú kereskedelmi kapcsolatok elmélyülésében a jüan- és rubelalapú fizetésre való fokozatos áttérés volt a dolláralapú kereskedelemről (Global Times, 2023). 2013-ban a kétoldalú kereskedelem csupán 2%-a zajlott jüanban, majd 2021 első felére már az Oroszországba irányuló kínai export 28%-át bonyolították a kínai fizetőeszközben (Silk Road Briefing, 2022).

Már a megelőző évben, 2021-ben is látványosan bővült a két ország közötti külkereskedelem. A dinamikus bővülés 2023-ban is folytatódhat, és meghaladhatja a 200 milliárd dollárt, amely volumen elérése korábbi tervek alapján 2024-re volt a meghatározott cél (Global Times, 2023). 2023. janu-

ár-februárban a reláció 25,9%-os növekedést mutatott. Amennyiben a 2023-as év egészében fennmaradna ez a növekedési ütem, az azt jelentené, hogy a teljes orosz–kínai kereskedelem 2023-ban mintegy 237 milliárd dollárt tenne ki. Ez megközelítheti azt a teljes kereskedelmi volument, amelyet 2022-ben Oroszország az EU-val folytatott (258,6 milliárd euró) (Russia Briefing, 2023). Mindazonáltal hasonló arányú növekedés nem várható, mivel 2022 rendkívüli év volt. Jelentős fordulatokat hozott az orosz külkereskedelem orientációjában, számos szektorban Kína váltotta fel a Nyugat szerepét. Továbbá egyedi tényező lehetett az energiahordozók árában bekövetkezett hirtelen emelkedés is. Ugyanakkor éppen előbbi tényező eredményeként a dinamikus bővülés továbbra is fennmaradhat.

4.2. A kereskedelem összetétele

Az orosz–kínai kereskedelem bővüléséhez elsősorban az orosz energiahordozók járultak hozzá. Kína hordónként 10–12 dolláros, vagyis körülbelül 20–30%-os kedvezménnyel vásárolta az orosz nyersanyagokat más exportáló országok hasonló minőségű termékeihez képest. Ennek eredményeként az ázsiai ország kőolajimportja 18–20%-kal emelkedett. Így Oroszország 2022-ben a legnagyobb energiahordozó-exportőrré vált megelőzve Szaúd-Arábiát (Silk Road Briefing, 2022). Ugyanakkor Kína kőolaj-kereskedelme diverzifikált, így például 2021-ben Szaúd-Arábia részesedése 17,4% volt, Oroszországé 15,6% (Workman, 2022).

A nyersolaj a kínai–orosz kereskedelem legértékesebb árucikke, amely a kínai import felét tette ki (Siqi, 2023). A cseppfolyós gáz (LNG) mellett az orosz vezetékes gáz exportja is emelkedett. A Power of Siberia I. vezetéki kihasználtsága a maximum közelébe bővült. 2022-ben a rajta történő szállítások 49%-kal nőttek elérve a 15,5 milliárd köbméter gázmennyiséget (38 milliárd köbméter tervezési kapacitás mellett) (Silk Road Briefing, 2022). Utóbbi volumen várhatóan tovább emelkedik 2023-ban, és eléri a 22 milliárd köbmétert (Global Times, 2023). Kína gázimportja szintén rendkívül diverzifikált; 2021-ben 10% körüli részesedéssel Oroszország a harmadik legnagyobb beszállító volt (Zaretskaya & Aloulou, 2022). 2022 őszének végére Kína orosz szénimportja 57%-kal nőtt 2021 azonos időszakához képest. Ezek a számok még magasabbak lettek volna, ha az infrastruktúra, a vasutak és a távol-keleti kikötők kapacitása nem lenne korlátozott. E szűk keresztmetszeteket igyekeznek mihamarabb kezelni, ami azt jelenti, hogy az Oroszországból származó jövőbeli kínai szénimport növekedni fog. Ráadásul a Kínával folytatott kereskedelem hozzáférést biztosíthat további kelet-ázsiai piacokhoz, amiben Kína mint tranzitország játszik szerepet. Kína nagyon jól kiépített ellátásilánc-útvonalakkal rendelkezik a térségben.

Az Ázsia irányába kialakuló egyoldalú orosz függést mutatja, hogy 2022 végére Kína és India az orosz kőolajexport több mint 80%-át adta, míg Európa részesedése 8% alá csökkent (Irwin-Hunt, 2023; Almén & Hsiung, 2022).

Eközben az orosz piacon egyes iparágakban valódi piaci áttörés történt. Az elektronikai és feldolgozóipari termékek, valamint a csúcskategóriás berendezések kínai exportja jelentősen nőtt 2022-ben Oroszországban. Így például a kínai autók orosz importja 30%-kal bővült. A kínai elektronika és háztartási készülékek első helyen álltak az orosz piacon történő értékesítésben. Az ázsiai országból

származó laptopok aránya elérte az összes orosz számítógép-vásárlás 45–50%-át. Hasonló fordulat ment végbe a legtöbb fogyasztási cikk esetében. Utóbbi kategóriában sikerült a nyugati márkák Oroszországból való önkéntes távozásával kieső termékeket Kínából származó behozattal kiváltani (Global Times, 2023; Silk Road Briefing, 2022).

4.3. A közvetlen külföldi befektetések alakulása

2022-ben az fDi Markets kutatóintézet szerint Oroszországban az FDI-projektek a legalacsonyabb szinten voltak 2003 óta, amikor azok mérését a szervezet megkezdte. 2022 előtt szinte minden évben a nyugat-európai befektetők tették ki Oroszország zöldmezős beruházásainak nagyjából felét (Irwin-Hunt, 2023). Tavaly ez az arány mindössze 23,1%-ra csökkent. 2020-ban Kína oroszországi befektetései értéke 12,07 milliárd dollár volt, ami mindössze 9,9%-a annak, amit Európa Oroszországba fektetett (Siqi, 2023). Előre tekintve a külföldi beruházások aránya emelkedhet. A fosszilis energiahordozók magasabb árai és az orosz export iránt élénkülő kereslet következtében a külföldi befektetők több tőkét juttatnak a kőolaj- és földgázkitermelési projektekbe, mint 2009 óta bármikor, az fDi Markets adatai alapján. 2022-ben több mint 57 milliárd dollárnyi tőkebefektetést jelentettek be a következő időszakra, ami az adatbázis nyilvántartása szerint körülbelül háromszorosa az előző tíz év átlagának (Irwin-Hunt, 2023). Különösen Ázsia, és azon belül is Kína esetében lehet a legnagyobb arányú a bővülés.

Az Eurázsiai Fejlesztési Bank 2022. decemberi jelentése szerint a kínai közvetlen külföldi befektetések (FDI) 27,4%-kal nőttek 2016–2022 között. Kiugró volt a kínai FDI bővülése 2022 első felében, amikor a kínai FDI Oroszországban 75%-kal nőtt. Az év során számos közös infrastrukturális projekt zárult le a két ország között Oroszország erőforrásokban gazdag távol-keleti régiójában (Siqi, 2023).

Kína az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés keretében – az amerikai College of William & Mary adatai alapján – Oroszország messze a legnagyobb kedvezményezett a beruházások összértékét tekintve (Silk Road Briefing, 2022). Kína az északi tengeri útvonalat tekinti kulcsfontosságú beruházási területnek. Mióta 2017-ben az úgynevezett északi-sarkvidéki selyemút is részévé vált az „Egy övezet, egy út” kezdeményezésnek, 2018-ban a Kínai Fejlesztési Bank közel tízmilliárd dollárt ígért az Északi-sarkvidék és az északi tengeri folyosó fejlesztésére. Emellett az ázsiai ország az északi-sarkvidéki bányászati és energiaszektorba is befektetett.

4.4. Kína északi-sarkvidéki gazdasági aktivitása 2022-ben

Kína infrastrukturális beruházásai 2022-ben sem álltak le függetlenül az orosz–ukrán háborútól és az Oroszország elleni szankcióktól. Kína igyekszik egyensúlyozni Oroszország és a Nyugat között, saját gazdasági érdekeit szem előtt tartva. Az ázsiai ország vállalatai a Jamal-félszigeten az orosz Novatek földgázmegaprojektben szereztek 20%-os részesedést 2019-ben, emellett egy másik Novatek LNG-létesítményben szintén a Jamal-félszigeten.

A fentiekén túl Kína igyekszik puha hatalomként jelen lenni a régióban tudományos és technológiai fejlesztésekkel. 2019-ben hozták létre a Kínai–Orosz Sarkvidéki Kutatóközpontot, amely közös

expedíció kivitelezését tervezi az északi tengeri útvonalon az éghajlatváltozás hatásait tanulmányozva. A kínai fél az expedíció költségeinek 75%-át fedezheti (Humpert, 2023a). A tudományos és technológiai együttműködés keretében, 2022 februárjában Oroszország és Kína közös nyilatkozatot adott ki, amelyben elkötelezték magukat az Északi-sarkvidék fenntartható fejlődése érdekében folytatott együttműködés mellett is (Foreign Affairs Committee, 2022). Kína technológiai térnyerését mutatja az a hír is, miszerint az ázsiai ország fogja az északi tengeri úton áthaladó hajók navigációjának fejlesztését kivitelezni. Kína szolgáltatja a műholdas adatokat az útvonalon történő jég navigáció optimalizálása érdekében, valamint a kínai és török hajógyárakkal fognak együttműködni a jövőbeli jégtörő hajók építésében (Humpert, 2023a).

Az infrastruktúra-fejlesztések ugyanakkor nem csupán az északi tengeri útvonalra és a fosszilis energia területére terjednek ki. Ennek egyik példája az úgynevezett Orosz Csendes-óceáni Vasút, más néven az Északi Szélességi Vasút (Northern Latitudinal Railway). A projekt célja a kapacitás bővítése a transzszibériai vasútvonal meglévő vlagyivosztki keleti végállomásától észak felé, Habarovszkba és tovább az orosz sarkvidékre. A tervek szerint éves kapacitása 23,9 millió tonna rakomány lesz, és lerövidíti a Nyugat-Szibéria északi részein található lelőhelyektől a keleti tengerpart mentén lévő orosz kikötőig tartó útvonalakat, és biztosítja az Északi-sarkvidék és az orosz csendes-óceáni tengerpart fejlődését (Devonshire-Ellis, 2023).

A kereskedelmi kapcsolatok tekintetében 2022-ben is a fosszilis energiahordozók jelentették a legnagyobb volument. 2022 első felében Kína LNG-importja az orosz sarkvidéki Jamal LNG-ből és a távol-keleti Szahalin-2 projektből 22%-kal, 1,84 millió tonnára nőtt. Csak 2022 novemberében Kína 852 ezer tonna LNG-t importált, elsősorban a Jamal LNG-ből és a Szahalin-2-ből. Hasonlóképpen Kína Oroszországból származó kőolajimportja 2022-ben rekordmagasságot ért el. Oroszország sikeresen folytatta azt a stratégiát is, hogy az alacsonyabb árú vezetékes gázt nagyobb értékű LNG-vel helyettesítse, és az Északi-sarkvidékről Európába és Ázsiába is szállítsa azt. Egyes esetekben az LNG ára öt-tízszer magasabb lehet, mint a csővezetéken szállított földgázé. Az Oroszországból érkező nyersolajszállítások 50%-kal emelkedtek az előző évhez képest, ezzel Oroszország Kína legnagyobb szállítójává vált, megelőzve Szaúd-Arábiát. A háború kezdete óta Kína 68 milliárd dollárt költött energiaimportra, mintegy 50%-kal többet, mint 2021-ben (Humpert, 2023b). A megemelkedett energiaimport növekedésének hátterében nem csupán a „zéró Covid” politika után gyorsuló kínai gazdasági növekedés áll. Kína az energiahordozók egy részét reexportálta Európába.

Az északi-sarkvidéki kínai–orosz együttműködés 2023-ban tovább erősödik. Xi Jinping kínai elnök háromnapos moszkvai látogatáson vett részt 2023 márciusában. Megállapodást kötöttek Putyin orosz elnökkel arról, hogy szorosabb együttműködést folytatnak az Északi-sarkvidék energia- és közlekedési ágazatában. A két ország közös ernyőszervezetet kíván létrehozni az északi tengeri útvonal forgalmának bővítése céljából. A fejlesztés érdekében a két állam közös munkacsoportot is létrehozott (Humpert, 2023b). E lépések jelentős fordulatot jelentenek az orosz fél esetében, amely a korábbi években igyekezett távolságot tartani, és visszafogni a kínai fölényt az északi-sarkvidéki beruházásokban. 2022 óta azonban a diverzifikációs törekvések háttérbe szorultak, illetve Ázsiára korlátozódtak a nyugati tőke visszavonulását követően.

5. Összegzés

2022-ben voltak olyan kínai vállalatok, amelyek igyekeztek kerülni az oroszországi tevékenységeket, mint az északi tengeri úton keresztül történő hajózás, de összességében a kínai aktivitás erősödése volt megfigyelhető. Oroszország számára a közeljövőben inkább az jelenthet kihívást, hogy ellensúlyozni tudja a kínai beruházásokat az Arktisz övezetében, és ne alakuljon ki túlzott egyoldalú függőség. A következő időszakban a nyugati befektetések nem fogják kompenzálni az ázsiai túlsúlyt az északi-sarkvidéki beruházásokban. Függetlenül attól, hogy Oroszország több fosszilis energiahordozót értékesített az ázsiai partnerének, és a külkereskedelmi mérlege soha nem látott többletet ért el, mégsem enyhült az aszimmetria a kínai féllel szemben. Kína kőolaj- és földgázimportja diverzifikált, számos exportáló ország a partnere. A tengeri kikötők nagy aránya rugalmasságot biztosít Kína számára, hogy megválassza külkereskedelmi partnereit. Oroszország számára Kína a legfontosabb külkereskedelmi kapcsolat, míg Kína számára az orosz fél csupán a 10. legnagyobb piac volt 2022-ben is. Ráadásul a fosszilis energiahordozók kereskedelmében elsősorban a kínai renminbi⁴ használatával kerülhetők meg a nyugati pénzügyi szankciók, vagyis ebben a tekintetben is a kínai fél pozíciója erősödött. Ugyanakkor Oroszország szempontjából kedvező tényező volt, hogy 2022-ben nem veszítette el legnagyobb külkereskedelmi partnerét, Kínát, sőt jelentősen növelni tudta az ázsiai országba irányuló exportját. Emellett Oroszország számára India is egyre fontosabb kereskedelmi partnerré válik, amely reláció segíthet az egyoldalú kínai függés mérséklésében.

Az északi tengeri útvonal átrendezheti a világkereskedelmi útvonalak közötti forgalom eloszlását, mivel átveheti a Szezei-csatorna forgalmának egy részét. A jelenség ugyanakkor korlátozott lesz, a legnagyobb mértékben a kínai, japán és dél-koreai kereskedelemre hathat, illetve Észak- és Nyugat-Európa szállítását is érintheti. A déli tengerek dominanciája azonban a belátható időtávon mindenképpen megmarad. Továbbá érdemes azt is számításba venni, hogy a világ tengeri kereskedelmének volumene folyamatosan bővül, az UNCTAD adatai alapján a 2023–2027 közötti időszakban kissé mérsékeltbb szinten, de stabilan 2,1% körüli növekedési ütem várható. Ez az érték alacsonyabb, mint a megelőző három évtized átlagosan 3,3%-os bővülése (UNCTAD, 2022). A déli tengeri átjárók közül a Szezei-csatorna kapacitási korlátokba ütközhet még annak bővítése esetén is. Ilyen módon az alternatív északi tengeri folyosó használata szükségessé válhat anélkül, hogy érdemben befolyásolná más útvonalak forgalmát. Ugyanakkor ahhoz, hogy a változások végbemenjenek, még szükség van a klimatikus viszonyok enyhülésére az Északi-sarkvidéken, valamint a kilátásokat az Európa és Oroszország közötti kapcsolatok majdani alakulása is befolyásolhatja. A közeljövőben elsősorban az Ázsiába irányuló LNG-szállítmányok haladhatnak keresztül az útvonalon.

Az Északi-sarkvidékhez kötődő gazdasági kapcsolatok átalakulása a geopolitikai viszonyokkal is összefügg. Az orosz–ukrán konfliktus nyomán kialakult elhidegülés Oroszország és a Nyugat

⁴ A renminbi Kína hivatalos pénzneme, amelynek egy egysége a jüan. A kínai deviza a nemzetközi kereskedelemben is egyre meghatározóbb szerepet játszik.

között az északi-sarkvidéki régió megosztottságához vezetett. Az a tényező, hogy Oroszország kénytelen szorosabb együttműködést kialakítani a területen kívüli államokkal, és nagyobb teret engedni helyi beruházásaiknak, kielezi az Arktisz nemzetközi vizei feletti ellenőrzésről szóló vitákat is. Kína mellett több nem északi-sarkvidéki ázsiai állam jelenléte érvényesülhet a térségben. Utóbbi államok az Északi-sarkvidék nemzetközi felügyeletét szorgalmazzák. Az Arktiszban területtel rendelkező államok közül Oroszország tudja magáénak a leghosszabb partszakaszt, ugyanis az Arktisz partvonalának fele orosz fennhatósága alá tartozik. Így Oroszország együttműködése a régió kívüli országokkal felszínre hozhatja a régiós és térségen kívüli államok ellentétes érdekeit. Míg az előbbiek a nemzeti hatáskörbe tartozó megoldásokat szorgalmazzák, addig az utóbbiak a nemzetközi felügyeletet.

Felhasznált irodalom

- Almen, O. & Hsiun, W. (2022). *China's economic influence in the Arctic region – The Nordic and Russian cases*. Försvarsdepartementet. <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI-R--5326--SE>
- Barents Observer (2013. március 14.). *China starts commercial use of Northern Sea Route*. <http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/03/china-starts-commercial-use-northern-sea-route-14-03>
- Bernek, Á. (2015). A Kelet-Közép-Európai Régió a XXI. századi geopolitika nagy sakkjáráján. *Köz-Gazdaság*, 10(1), 77–90. unipub.lib.uni-corvinus.hu/1917/1/kg_2015n1p77.pdf
- Brutschin, E. & Schubert, S. R. (2016). Icy waters, hot tempers, and high stakes: Geopolitics and Geoeconomics of the Arctic. *Energy Research & Social Science*, 16, 147–159. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2016.03.020>.
- China Daily. (2013. szeptember 8.). *Xi proposes a 'new Silk Road' with Central Asia*. http://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/08/content_16952228.htm
- Csatlós, E. (2013). *Az Arktisz nemzetközi jogi helyzete*. Akadémia Kiadó.
- Devonshire-Ellis, C. (2023. április 24.). China's Russian Belt & Road Initiative Continues Apace in the Russian Far East. *Russia Briefing*. <https://www.russia-briefing.com/news/china-s-russian-belt-road-initiative-continues-apace-in-the-russian-far-east.html/>
- Eszterhai, V. (2016). Az Új Selyemút terv. *Eszmélet*, 28(109), 116–131. http://epa.oszk.hu/01700/01739/00094/pdf/EPA01739_eszmelet_109_116-131.pdf
- Európai Parlament (2022). *The European Union and its trade partners*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/160/the-european-union-and-its-trade-partners>
- Eurostat (2022). *Translate International trade in goods*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods#United_States_largest_partner_for_exports.2C_China_for_imports
- Foreign Affairs Committee (2022. október 25.). *China Regional Snapshot: Arctic*. <https://foreignaffairs.house.gov/china-regional-snapshot-arctic/>
- GACC (General Administration of Customs of the People's Republic of China) (2023. január 13.). *Az import- és exportárúk főbb országainak (régióinak) összértékét tartalmazó táblázat 2022 decemberében (dollárérték)*. <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302275/4794352/index.html>
- Geopolitical Futures (2017. július 14.). *China's Vision for a New Silk Road*. <https://geopoliticalfutures.com/chinas-vision-new-silk-road/>
- Global Times (2023. január 13.). China-Russia trade rises 34.3% to \$190 billion in 2022, a new record high. <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283761.shtml>
- Heininen, L. (2018). Arctic Geopolitics from classical to critical approach – importance of immaterial factors. *Geography, Environment, Sustainability*, 11(1), 171–186. <http://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/15228/1/389-609-1-SM.pdf>

- Humpert, M. (2023a. március 30.). Lacking Own Satellite Coverage Russia Is Looking to China for Northern Sea Route Data. *High North News*. <https://www.highnorthnews.com/en/lacking-own-satellite-coverage-russia-looking-china-northern-sea-route-data>
- Humpert, M. (2023b. március 24.). Putin and Xi Discuss Further Deepening of Arctic Partnership. *High North News*. <https://www.highnorthnews.com/en/putin-and-xi-discuss-further-deepening-arctic-partnership>
- Irwin-Hunt, A. (2023. február 22.). A year of the Ukraine war in five charts. *FDI Intelligence*. <https://www.fdiintelligence.com/content/data-trends/a-year-of-the-ukraine-war-in-five-charts-82122>
- Lloyd's List (2023). *One Hundred Container Ports 2022*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2022>
- Marosvári, Cs. (2013). A sárkány és a medve románca: csak a jó szomszédság és más semi? *Grotius*. www.grotius.hu/doc/pub/ZFBSQS/2013-07-01_marosvari_csaba_a-sarkany-es-a-medve-romanca.pdf
- Németh V. (2018a). Az északi tengeri út megnyitásának várható hatása a Szezei-csatornára. *Mediterrán Világ*, 45–46, 184–199.
- Németh V. (2018b). Geopolitical and geoeconomical aspects of Northern Sea Route – with regard to Russian and Chinese interests. In Korcsmáros, E. (ed.). *A Selye János Egyetem 2018-as X. Nemzetközi Tudományos Konferenciájának tanulmánykötete = Zborník X. medzinárodnej vedeckej konferencie Univerzity J. Selyeho – 2018, Komárno, Szlovákia*. Selye János Egyetem. 205–217.
- Ørts Hansen, C., Grønsedt, P., Lindstrøm G., Hendriksen, C. (2016). *Arctic shipping – Commercial opportunities and challenges*. CSB Maritime.
- Østreng, W. (1999). *The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route*. Springer.
- Østreng, W. (2010). *The Northeast Passage and Northern Sea Route*. Centre for High North Logistics.
- Pastusiak, T. (2016). *The Northern Sea Route as a Shipping Lane: Expectations and Reality*. Springer International.
- Russia Briefing (2023. március 9.). *China-Russia Trade Breakdown and Future Development Trends*. <https://www.russia-briefing.com/news/china-russia-trade-breakdown-and-future-development-trends.html/>
- Sea News (2023. január 19.). *34 Million Tons of Cargo Passed Northern Sea Route in 2022*. <https://seanews.ru/en/2023/01/19/en-34-million-tons-of-cargo-passed-northern-sea-route-in-2022/>
- Silk Road Briefing. (2022. május 10.). *Understanding the China-Russia Trade, Investment & Economic Relationship in the Context of the Ukraine Conflict*. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/05/10/understanding-the-china-russia-trade-investment-economic-relationship-in-the-context-of-the-ukraine-conflict/>
- Siqi, J. (2023. március 22.). What is the trade, investment relationship between China and Russia? *South China Morning Post*. <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3214285/what-trade-investment-relationship-between-china-and-russia>
- Statista (2023). Value of Russian trade in goods (export, import, and trade balance) with China from 2007 to 2021. <https://www.statista.com/statistics/1003171/russia-value-of-trade-in-goods-with-china/>
- Szunomár Á. (2015). Orosz–kínai befektetési kapcsolatok. In Szunomár Á. (szerk.). *Eurázsia a 21. században: a tőkebefektetések tükrében*. MTA KRTK Világgazdasági Intézet. 106–118.
- The World Bank (é. n.): Exports of goods and services (current US\$). <https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.CD>
- Tomani, A. (2016). *Asian Foreign Policy in a Changing Arctic*. Springer Nature.
- UNCTAD (2022). *Review of maritime Transport – 2022*. <https://unctad.org/rmt/2022>
- WITS *Russian Federation trade balance, exports and imports 2022*. <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/RUS/Year/2020/TradeFlow/EXPIMP>
- Workman, D. (2022). Top 15 Crude Oil Suppliers to China. *World's Top Exports*. <https://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china/>
- World Bank (2022a). *Exports of goods and services (current US\$)*. <https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.CD>
- World Bank (2022b). *GDP growth (annual %)*. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>
- Zaretskaya, V. & Aloulou, F. (2022. május 2). As of 2021, China imports more liquefied natural gas than any other country. *EIA*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=52258>

7

SZEGEDINÉ LENGYEL PIROSKA



A nyereségadók megjelenítése
a magyar vállalkozások IFRS-alapú
beszámolóiban 2005-től kezdődően



A NYERESÉGADÓK MEGJELENÍTÉSE A MAGYAR VÁLLALKOZÁSOK IFRS-ALAPÚ BESZÁMOLÓIBAN 2005-TŐL KEZDŐDŐEN

SZEGEDINÉ LENGYEL PIROSKA¹

Absztrakt

Napjainkban az IFRS-t (International Accounting Reporting Standards) széles körben alkalmazzák. Számos európai, afrikai, közel-keleti, amerikai, ázsiai-óceániai ország követeli meg, hogy a nemzeti jog szerint működő társaságok az IFRS-ek szerint számoljanak be tevékenységükről. Hazánkban 2005-ben kezdődött az IFRS szerinti beszámolás, majd 2016 óta újabb és újabb vállalkozásokat érint opcionálisan vagy kötelezően a szabályrendszer. Az IFRS alapján történő beszámolás hozzájárul a gazdasági társaságok tevékenységének átláthatóságához és az összehasonlíthatóvá tételükhöz a pénzügyi kimutatásaik alapján. A standardok alkalmazása javítja a tőkepiacok működésének hatékonyságát, elősegíti a határokon átívelő befektetéseket, továbbá a standardokon keresztül megszületik a gazdálkodók egységes számviteli nyelve. Jelen tanulmány az IAS12 (International Accounting Standards12) nyereségadó elszámolása standarden keresztül vezet be az IFRS világába azáltal, hogy az IFRS sajátos logikája alapján levezetett nyereségadó kezeléssel foglalkozik.

Kulcsszavak: beszámoló, IFRS, IAS, nyereségadó, átmeneti különbözetek, halasztott adók, adóérték

¹ Szegediné Dr. Lengyel Piroška, PhD, tanszékvezető főiskolai tanár, Pénzügy, Számvitel és Gazdasági Matematika Tanszék, Milton Friedman Egyetem.

Abstract

In today's world, the use of International Financial Reporting Standards (IFRS) is widely adopted. Numerous countries in Europe, Africa, the Middle East, the Americas, and Asia-Pacific demand companies operating under national laws to report their activities according to IFRS. In Hungary, the adoption of IFRS-based reporting began in 2005, and since 2016, more and more companies have been affected either optionally or mandatorily by the framework. Reporting based on IFRS contributes to the transparency of economic companies, making their financial statements comparable. The application of these standards improves the efficiency of capital markets, promotes cross-border investments, and creates a unified accounting language for businesses. This study introduces the world of IFRS through the IAS 12 (International Accounting Standards) Income Taxes standard, dealing with the treatment of income taxes derived from the specific logic of IFRS.

Keywords: financial statement, IFRS, IAS, profit tax, temporary differences, deferred taxes, tax value

1. Bevezetés

Egy vállalkozás profittermelő képességét, teljesítményét az eredménykimutatása jól tükrözi: a vállalat teljesítménye jelenti a kitűzött céljai teljesítésén, illetve erőforrásainak minél hatékonyabb kiaknázásán keresztül mérhető eredményét. A vállalat menedzsmentje az „eredményinformációkat” használja fel a társaság működésének folytonossága érdekében tervezett döntés meghozatalakor, de a társaság eredményinformációi szolgálnak alapul a társaság belső és külső érdekhordozói (tulajdonosok, befektetők, a hitelezők, a számviteli szakemberek, kormányzati szervek) számára a különféle döntések meghozatalakor és a nyereségadó összegének megállapításánál is. A nyereségadó kifizetése utáni eredmény a vállalat eredményességének egyik mérőszáma, a cég jövedelmezőségének megítélésében jelentős szerepe van.

A vállalat nyeresége fontos információ a befektetők és a hitelezők, valamint a vállalati tulajdonosok számára. A befektetők, a hitelezők és a vállalati tulajdonosok általában bevételi és nyereséginformációkat használnak a befektetési és hitelezési kockázat mérésére. Az információ a vállalat nyereségéről segíti a befektetőket és a hitelezőket abban, hogy értékeljék a vállalat jövedelmezőségét, és meghatározzák, hogy mennyire kockázatos befektetést vagy hitelezést jelenthet. A befektetők és hitelezők olyan adatokra támaszkodnak, mint a vállalat profitabilitása, az EBITDA- mutató,² az adózás utáni eredmény stb., hogy mérjék a kockázatokat, és meghozzák a megfelelő döntéseket.

Ezen túlmenően a vállalat profitja manipulációs cél is lehet a menedzsment számára, hogy maximalizálja elégedettségét. Egy konkrét számviteli politika kiválasztásával a menedzsment, mint végrehajtó és a vállalat működéséért felelős testület kívánsága szerint növelheti és csökkentheti a társaság nyereségét (Görlitz & Dobler, 2021; Setyawan 2016; Poterba et al., 2007). A vállalati vezetésnek van lehetősége olyan számviteli politikákat választani vagy alkalmazni, amelyek befolyásolják a vállalat

² Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization (EBITDA) – kamat, adó és amortizáció előtti nyereség.

nyereségét. Például az értékelési politikák, az értékcsökkenési költségek kezelése és más számviteli eljárások hatással lehetnek a vállalat profitjára. Az ilyen manipulációk általában azért történnek, hogy az üzleti vezetők az érdekeiknek megfelelően mutassák be a vállalat pénzügyi teljesítményét, ami befolyásolhatja a befektetők és hitelezők döntéseit.

Összességében a vállalat nyeresége döntő fontosságú információ mind a belső, mind a külső érdekeltek számára az üzleti döntések meghozatalában. A befektetésekben és pénzügyi tervezésben is jelentős szerepet játszik.

A vállalatok napjainkban szoros versennyel néznek szembe a globális piacon, különféle versenyelőnyökkel kell rendelkezniük ahhoz, hogy fel tudják venni a versenyt más vállalatokkal, nemcsak a kínált termékek és szolgáltatások mennyisége és minősége tekintetében, hanem a jó pénzügyi menedzsment tekintetében is. Ez azt jelenti, hogy a pénzügyi irányítás különböző politikáinak garantálniuk kell a vállalat üzleti tevékenységének fenntarthatóságát, és ezt alátámasztja a vállalat által elért nyereség, illetve annak hiteles bemutatása, jelentése a pénzügyi kimutatásokban.

De lehet-e minden tekintetben hiteles a különböző társaságok pénzügyi beszámolója? Összehasonlítható-e a társaságok teljesítménye a pénzügyi beszámolóik alapján? A különböző számviteli elveken alapuló nemzeti szabályozások, az alkalmazott értékelési módszerek, a nemzeti adótörvények közötti jelentős különbségek, a bevételek és ráfordítások elszámolásának és kezelésének eltérései gátolják-e a társaságok teljesítményének egzakt összehasonlítását? A számviteli eredmény és a fiskális nyereség közötti különbségek hogyan kapcsolódnak a pénzügyi ösztönzőkhöz, például a bónuszokhoz? Az eredmény meghatározásakor elszámolt halasztott adórátfordítás összegének növelésével vagy csökkentésével a társaság eredményt manipuláló tevékenységet végez-e? A vállalat teljesítményét vajon befolyásolhatják-e a halasztott adók? Ezek a kérdések időről időre felvetődnek a vállalat jövedelmezőségének elemzése kapcsán, számos tanulmány keresi a választ például arra a kérdésre, hogy a halasztott adó és az úgynevezett könyv szerinti adó hányadosa milyen hatást gyakorol a vállalat pénzügyi teljesítményére (Elek & Lőrincz, 2015).

2. Az IFRS beszámolási rendszer bevezetése Magyarországon, az áttérés számviteli és adózási kérdései

A nemzetközi számviteli standardok alkalmazásáról szóló 1606/2002/EK rendelet alapján 2005 óta hazánkban – az Európai Unió tagországaihoz hasonlóan – azok a vállalkozások, amelyek értékpapírjait az Európai Gazdasági Térség államaiban a tőzsdére bevezették, az éves konszolidált beszámolóikat a nemzetközi pénzügyi beszámolási standardok (IFRS-ek) alapján kötelesek összeállítani. Ezen túlmenően a nem tőzsdei vállalkozások számára is adott a törvényi lehetőség, hogy a hazai szabályozásnak megfelelő számviteli beszámoló elkészítése mellett az IFRS szabályai szerint készítsék el a konszolidált éves beszámolóikat. A vállalkozások versenyképességének javítása és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében egyre erőteljesebb igényként jelentkezett, hogy hazánkban is úgy váljon lehetővé a vállalkozások számára az IFRS-ek egyedi beszámolási célokra történő alkalmazá-

sa, hogy az IFRS-beszámolóval párhuzamosan a magyar számviteli szabályok szerinti beszámolót ne kelljen elkészíteniük.

2.1. Az IFRS egyedi beszámolás többlépcsős bevezetése

2015. június 12-én megszületett a kormány 1387/2015. számú határozata a nemzetközi pénzügyi beszámolási standardok egyedi beszámolási célokra történő hazai alkalmazásáról. Az 1. táblázat alapján nyomon követhetjük az IFRS-ek több lépcsőben történő bevezetésének megvalósítását. A határozat előírja bizonyos vállalkozások számára az IFRS alapján történő beszámoló kötelező alkalmazását, illetve bizonyos szektorokban működő vállalkozások számára biztosítja a választás lehetőségét.

1. táblázat: Az IFRS-ek többlépcsős bevezetése hazánkban					
Vállalkozási formák	IFRS-ek bevezetésének időpontja				
	2016	2017	2018		
a)	Az MNB által felügyelt intézmények kivételével				
a1)	Vállalkozások, amelyek értékpapírjait az Európai Gazdasági Térség (EGT) bármely tagállamának szabályozott piacán forgalmazzák.	Választható	Kötelező	Kötelező	
a2)	Vállalkozások – anyavállalati döntés alapján –, amelyek legfelsőbb anyavállalata a konszolidált beszámolóját az IFRS-ek alapján készíti.	Választható	Választható	Választható	
b)	Hitelintézetek és a hitelintézetekkel egyenértékű prudenciális szabályozásnak megfelelő pénzügyi vállalkozások.			Kötelező	
c1)	Biztosítók, a szolvencia II. szabályozás alá nem tartozó biztosító egyesületek kivételével.		Választható	Választható	
c2)	MNB felügyelete alá tartozó – pénztárak kivételével – az előzőekben nem említett intézmények, mint pénzügyi vállalkozások, pénzforgalmi intézmények, elektronikus pénzkibocsátó intézmények, befektetési vállalkozások, a Kbf. tv. hatálya alá tartozó alapok és alapkezelők, központi értéktár, központi szerződő fél, Budapesti Értéktőzsde Zrt., foglalkoztatói nyugdíj-szolgáltatók, az IFRS-ek szerint készített konszolidált pénzügyi beszámolóikba anyavállalati döntés alapján bevont közvetítők.			Választható	Választható
c3)	Előzőekben nem említett, könyvvizsgálati kötelezettség alá eső társaságok		Választható	Választható	
d)	Szövetkezeti hitelintézetek és a szövetkezeti hitelintézetek integrációjában részt vevő egyéb hitelintézetek, valamint egyes kisebb méretű hitelintézetek			Kötelező	

Forrás: 1387/2015. (VI. 12.) Korm. határozat; 2013. évi CCXXXVII. törvény a hitelintézetekről és a pénzügyi vállalkozásokról.

A hazai, Sztv. szerinti beszámolásról az IFRS-beszámolásra való átállás – annak minden előnyével együtt – mint például a versenyhátrány megszüntetése, hosszú távon a költségek és adminisztrációs terhek csökkentése, a komplex piaci tranzakciók és gyors piaci változások jobb lekövethetősége (Szakáll, 2018) – nem jelent egyszerű feladatot az érintett vállalkozások számára. A humán erőforrás oldaláról megközelítve az áttérést fontos kiemelni, hogy mivel az IFRS-rendszer – ha nem is alapjaiban, de – számos esetben jelentősen különbözik a hazai szabályozástól, a számviteli szakemberek számára komoly szakmai kihívást jelent a standardok értelmezése, az IFRS-ek szabályainak, útmutatóinak, magyarázó szövegeinek, esettanulmányainak naprakész megismerése, a sajátos IFRS-szemléletmódnak való megfelelés.

A sajátos IFRS-szemléletmódot mi sem tükrözi jobban, mint az, hogy a magyar számviteli törvény tételesen szabályozza a mérleg és eredménykimutatás tagolását [Sztv. 20. § (1) bek.], míg az IFRS alapvetően elvi alapon (IAS1. 54–55.; 82–85. szakasz). A számviteli törvény szerint a fő számviteli alapelv az óvatosság elve [Sztv. 15. § (8) bek.], míg az IFRS-ben a valós értékelés elve (IAS1. 15. szakasz).

Az óvatosság elve konzervatívabb megközelítést jelent, a vállalatok általában az eszközeiket nem értékelik túl, és a kötelezettségeiket nem értékelik alul. A szabályozás arra törekszik, hogy az eredmények és a pénzügyi helyzet realisabb és kiegyensúlyozottabb képet adjon a vállalatokról.

Az IFRS a valós értékelés elvét preferálja, az eszközök és kötelezettségek értékelésénél az aktuális piaci értékeket veszik figyelembe. Ez a szabályozás lehetővé teszi a piaci környezethez való jobb alkalmazkodást.

Az Sztv. szerint bizonyos eszközöket és kötelezettséget a mérlegkészítéskor ismert értékviszonyok alapján kell értékelni [Sztv. 46. § (4) bek.], az IFRS szerint ugyanakkor a mérlegkészítés fogalma nem ismert, minden tételt alapvetően a mérleg fordulónapján fennálló értékviszonyok alapján kell értékelni.

Az eltérő értékelési elvek miatt az IFRS és a magyar számviteli törvény közötti beszámolóknak lényeges különbségek lehetnek, ami befolyásolhatja a vállalatok pénzügyi helyzetének és eredményességének értékelését. Fontos, hogy az érdekeltek megfelelően értelmezzék és hasonlítsák össze ezeket az információkat, különösen akkor, ha a vállalatok nemzetközi és hazai szabályozás szerinti beszámolókat is készítenek.

Az IFRS számviteli rendszerre való átállás nemcsak a vállalkozások szintjén jelent kihívást, hanem nemzetgazdasági szinten is, hiszen – a két számviteli rendszer közötti különbségek működésbeli eltéréseiből eredően – szükségessé válik különböző rendelkezések bevezetése – az IFRS-beszámolót készítő vállalkozásokra kiterjedő hatállyal – azon témákban, amelyeket az IFRS-ek nem szabályoznak, ugyanakkor alkalmazásuk megköveteli a hazai jogrendbe történő beillesztésüket.

2.2. Az IFRS-beszámolásra való áttérés adózási vonatkozásai

Az IFRS-ekre való áttérés egyik kiemelt területe annak adóbevételekre gyakorolt, előzetesen pontosan nem számszerűsíthető hatása. Ennek következtében, a költségvetési hatások és kockázatok csökkentése érdekében a hazai adórendszerbe különböző garanciális elemek beépítése vált indokolttá (Bíróné, 2015), mint például a vállalkozások adózási célra történő havi adatszolgáltatása az áttérés első és azt követő adóévében az adószámítás alapjául szolgáló IFRS-ek szerinti adatok alapján. Ennek célja, hogy a potenciális adóbevétel-kiesés elkerülése érdekében történő kockázatokat azonosítani lehessen, és az adóbevételek biztosítása érdekében szükséges szabályozási lépések kellő időben megtörténhessenek (Umenhoffer, 2017).

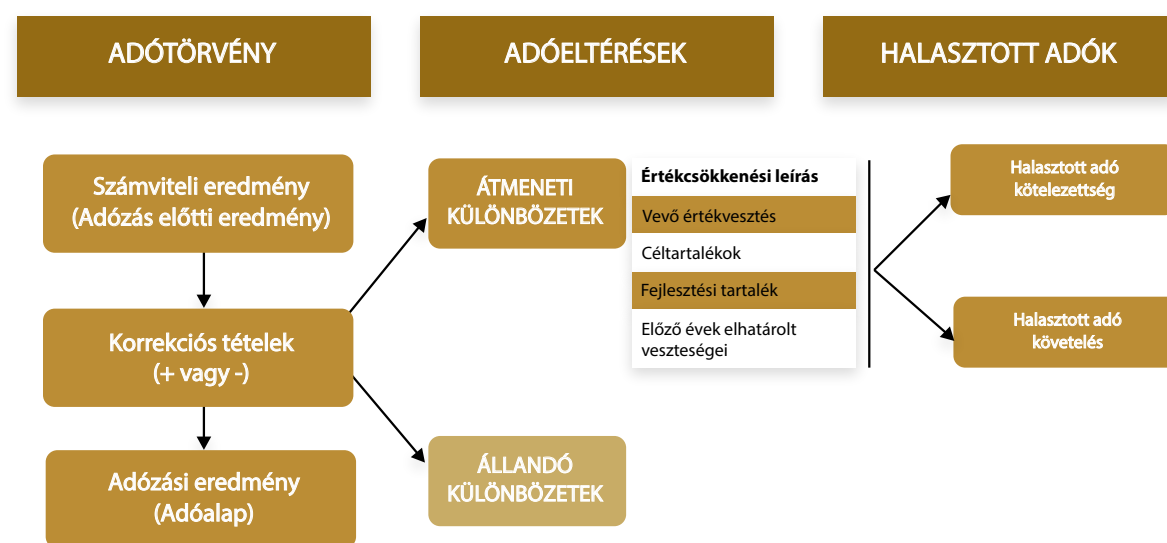
Amennyiben egy vállalkozás áttér a számviteli törvény szerinti beszámolásról az IFRS-ek szerinti beszámolásra, számolni kell azzal, hogy az első évben jelentős eltérés adódhat a két számviteli rendszer szerinti adófizetési kötelezettsége között („áttéréskori adókülönbözöt”). Ezen különbségek kezelését, a társasági adóalapban való megjelenítésének előírásait a társasági adóról és az osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI. törvény szabályozza (Tao. tv. II/A fejezet).

A társasági adó eltérései – amelyek lehetnek állandó vagy időszakos eltérések – az IFRS-beszámolás folyamatos alkalmazása során is jelentkeznek: az adózás előtti eredmény szintjén felmerülő eltérések kezelésére a vállalkozások az IFRS-ek szerinti adózás előtti eredményüket a társaságiadó-törvény által tételesen felsorolt módosító tételekkel korrigálják (Tao. tv. II/A fejezet). A korrekció hasonló ahhoz, ahogyan a számviteli törvény szerint beszámolót készítő adózók adózás előtti eredménye esetében kell eljárni, azzal együtt, hogy nem lehet cél minden – a hazai és az IFRS-szabályozás – különbségének az azonosítása (például az iparűzési adó kezelése), de a jelentős tételeket mindenképpen kezelni szükséges, hogy az IFRS-ek szerint beszámoló vállalkozások és a számviteli törvény szerinti beszámoló vállalkozások adóalapja ne térjen el lényegesen. Fontos megjegyezni, hogy a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) a nemzetgazdasági szintű mutatók számításához alapvetően a társasági adóbevallásban szereplő adatokat használja, ezért a törvényi szintű szabályozás alapvető követelmény.

Az IFRS-előírások szerint összeállított egyedi beszámoló – amelynek megnevezése a standardokban (IAS1) pénzügyi kimutatás – sok esetben, a hazai szabályozás szerint készült éves beszámolóhoz képest, eltérő tartalommal használ alapvető számviteli fogalmakat, illetve számos esetben eltérő az egyes tranzakciók számviteli kezelése is. Különösen igaz ez az adózással, jövedelemadózással kapcsolatos fogalmakra és azok számviteli elszámolására.

Az IFRS pénzügyi kimutatást (beszámolót) készítő vállalkozásnál a társasági adóalap meghatározásánál az IFRS-ek szerinti adózás előtti eredményből kell kiindulni, azt kell korrigálni a Tao. tv.-ben meghatározott adóalap-módosító tételekkel (Tao. tv. II/A fejezet). A korrekciós tételek figyelembevételét követően kapjuk meg az IFRS szerinti módosított adózás előtti eredményt (1. ábra).

1. ábra: Adóalap, adókülönbözetek, halasztott adók



Forrás: IAS12 (saját szerkesztés).

Összehasonlítva a hazai és az IFRS-ek szerinti számos adóalap-módosító tételt és azok kezelését, a legjelentősebb különbség az úgynevezett átmeneti (időszakos) eltérések – halasztott adók – kezelése tekintetében van, de az úgynevezett állandó eltérések is keletkeztethetnek eltérő adóhatásokat.

Időszakos adóeltérést okozhat például az ingatlanok, gépek, berendezések számviteli szerinti és adózási célból számított értékcsökkenése a számviteli és adótörvények szerint alkalmazható különböző leírási kulcsok miatt, azzal együtt, hogy ez az adóeltérés legkésőbb az eszközök könyvekből való kivezetésekor ki fog egyenlítődni. Az állandó eltérések hatásai is folyamatosan megjelennek a kétféle rendszer szerint készült beszámolóban: például az IFRS-beszámolóban az egyes bevétel- vagy költségkategóriák szűkebb tartalmúak, mint a magyar számviteli beszámolóban, ami eltérő adófizetési kötelezettséget eredményezhet.

A számviteli törvényben szereplő egyes – a különböző adónemek adóalapjának meghatározásához szükséges – számviteli kategóriák (például az értékesítés nettó árbevétele, anyagjellegű ráfordítások) mind megnevezésükben, mind tartalmukban eltérhetnek az „IFRS – számviteli kategóriáktól” (IAS1 82–82A. szakasz). Ebből adódóan az egyes IFRS-kategóriák magyar rendszerbeli megfeleltetését el kell végezni, hiszen az adószámításokhoz szükséges adatoknak az IFRS-ek szerint vezetett könyvelésből és analitikából előállíthatóknak kell lenniük.

Jelen tanulmány az IFRS szerinti jövedelemadózási számviteli kezelése, a halasztott adókkal kapcsolatos legfontosabb alkalmazási kérdések felvázolása mellett megpróbálja érzékeltetni a problémás kérdéseket is.

3. Az IFRS sajátos logikája a nyereségadók elszámolása tekintetében

A nyereségadók elszámolásának alapvető kérdése az, hogy hogyan kerüljenek elszámolásra a gazdálkodó pénzügyi helyzetre vonatkozó kimutatásában megjelenített eszközök (kötelezettségek) könyv szerinti értéke jövőbeli realizálásának (rendezésének), illetve a pénzügyi kimutatásaiban megjelenített tárgyidőszaki ügyletek és más események elszámolásának adókövetkezmenyei.

Egy eszköz vagy egy kötelezettség megjelenítésében benne rejlik, hogy a beszámolót készítő gazdálkodó várhatóan realizálni vagy rendezni fogja az eszköz vagy a kötelezettség könyv szerinti értékét. Ha valószínű, hogy ennek a könyv szerinti értéknek a realizálása vagy rendezése magasabb (vagy alacsonyabb) jövőbeli adófizetéseket eredményez, mintha ez a realizálás vagy rendezés nem járna adókövetkezmenyekkel, akkor a standard megköveteli, hogy a gazdálkodó – néhány kivételtől eltekintve – halasztott adókötelezettséget (adókövetelést) mutasson ki.

Az IFRS-ek (IAS12) megkövetelik a gazdálkodótól a nyereségadók pontos beazonosítását. A nyereségadók tartalmaznak minden olyan belföldi és külföldi adót, amelyeknek alapja az adóköteles nyereség. A standard kizárólag a nyereségadók/jövedelemadók kezelésére vonatkozik. Annak megítélése, hogy egy adó „jövedelemadó-e”, néha a tényeken és a körülményeken alapuló döntést igényel.

Azok az adók, amelyek nem adóköteles nyereségen alapulnak, nem minősülnek jövedelemadónak. Ilyen adók például a forgalmi adók vagy a fogyasztási adók, vagy a munkavállalói juttatások után fizetendő adók, például a munkavállalók bérének százaléka alapján fizetendő társadalombiztosítási adók.

A helyi iparüzési adó vagy az innovációs járulék értelmezhető jövedelem típusú adóként, és a legtöbb vállalat jellemzően így is kezeli ezeket az adókat, de figyelembe kell venni például a vállalat tevékenységét is, azt, hogy mennyire relevánsak ezek az adótípusok a vállalat tevékenységét tekintve.

Láthatjuk tehát, hogy gondos elemzést és mérlegelést igényel a különböző adótípusok azonosítása, azok nyereségadóként való minősítése.

3.1. Az adó alapjának a meghatározása

Egy eszköz adóalapja az az összeg, amely adózási szempontból levonható lesz azokból az adóköteles gazdasági hasznokból, amelyek a gazdálkodóhoz befolyanak az eszköz könyv szerinti értékének realizálásakor. Ha ezek a gazdasági hasznok nem adókötelesek, akkor az eszköz adóalapja megegyezik annak könyv szerinti értékével. Nézzünk meg erre néhány példát az IAS 12. Nyereségadók elszámolása 7. bekezdése alapján:

- Egy gép költsége 100 000 euró. Adózási szempontból a tárgyidőszakban és a megelőző időszakokban 30 000 euró értékcsökkenést vontak le. A fennmaradó költség a jövőbeli időszakokban értékcsökkenésként vagy az elidegenítéskori levonásként számolható el. A gép használatával megtermelt árbevétel adóköteles, illetve a gép elidegenítéséből származó bármely

nyereség is. Az elidegenítésből származó bármely veszteség adózási szempontból levonható. A gép adóalapja 70 000 euró.

- A kamatkövetelés értéke a számviteli nyilvántartásban 100 000 euró. Az ezzel kapcsolatos kamatbevétel a pénzforgalom alapján lesz adóztatva. A kamatkövetelés adóalapja nulla.
- Egy kölcsönkövetelés értéke a számviteli nyilvántartásban 100 000 euró. A kölcsön visszafizetésének nincs hatása az adóalapra. A kölcsön adóalapja 100 000 euró.

Egy kötelezettség adóalapja a kötelezettség könyv szerinti értéke, csökkentve azzal az összeggel, amely adózási szempontból levonható lesz a jövőbeli időszakokban. Az előre megkapott árbevétel esetén az ebből származó kötelezettség adóalapja a könyv szerinti érték, csökkentve azzal az összeggel, amely a jövőbeli időszakokban nem lesz adóköteles. Például (IAS 12. Nyereségadók elszámolása 8. bekezdés):

- A rövid határidőn belül esedékes kötelezettségek tartalmaznak elhatárolt ráfordításokat 1000 euró könyv szerinti értékben. Az ehhez kapcsolódó ráfordítás a pénzforgalom alapján lesz adóztatva. Az elhatárolt ráfordítás adóalapja nulla.
- A rövid határidőn belül esedékes kötelezettségek tartalmaznak elhatárolt bírságokat és büntetéseket 1000 euró könyv szerinti értékben. A bírságok és büntetések összege nem vonható le az adóalapból. Az elhatárolt bírságok és büntetések adóalapja 1000 euró.

3.2. A tényleges adó (aktuális adó) és a halasztott adó levezetésének szemléltetése példákön keresztül

3.2.1. A tényleges adókötelezettségek és tényleges adókövetelések megjelenítése

A tárgyidőszakra és a megelőző időszakokra vonatkozó, meg nem fizetett tényleges adókat kötelezettségként kell megjeleníteni. Ha a tárgyidőszakra és a megelőző időszakokra vonatkozóan már megfizetett összeg meghaladja az ezen időszakokra esedékes összegeket, akkor a többletet eszközként kell megjeleníteni.

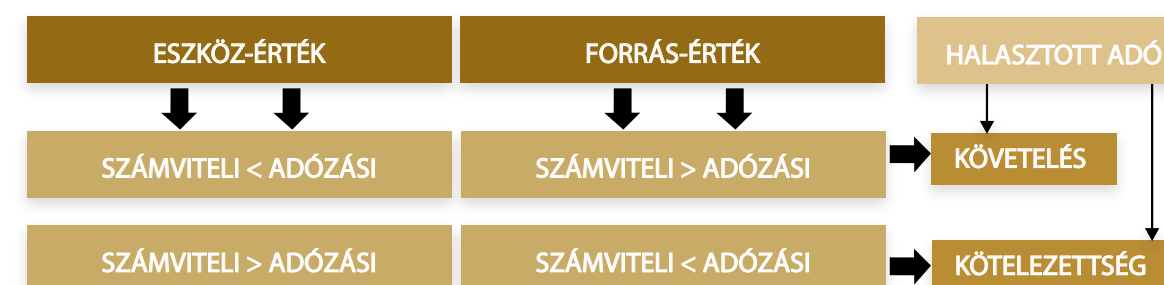
Eszközként kell megjeleníteni az olyan negatív adóalapból fakadó hasznót, amely egy korábbi időszak tényleges adójának a visszatérítésére visszavihető.

Amikor a negatív adóalapot egy korábbi időszak tényleges adójának visszatérítésére használják fel, akkor a gazdálkodó eszközként mutatja ki a hasznót abban az időszakban, amikor a negatív adóalap keletkezik, mivel valószínű, hogy a haszon befolyik a gazdálkodóhoz, és az megbízhatóan mérhető.

3.2.2. A halasztott adókötelezettségek és halasztott adókövetelések megjelenítése

A halasztott adóknak két típusát különböztetjük meg, a halasztott adókötelezettségeket és a halasztott adóköveteléseket, amelyek különböző módszerek segítségével azonosíthatók, kalkulálhatók. A leggyakrabban alkalmazott módszer a mérlegalapú módszer, amikor az eszközök és kötelezettségek számviteli (könyv szerinti) értéke és az adótörvény szerint meghatározott értéke alapján (adóérték) határozzuk meg a halasztott adó típusát (2. ábra).

2. ábra: A halasztott adó azonosítása mérlegalapú módszerrel



Forrás: Greuning et al., 2011, 171. tábla 15. 2. alapján saját szerkesztés.

A vállalkozásoknak tehát kétféle mérleget kell készíteniük: adómérleget és számviteli mérleget, és a két mérleget össze kell vetniük a halasztott adó szempontjából.

A halasztott adókötelezettség/ráfordítás (az aktuális beszámolási időszakban a „meg nem fizetett adó”) a nyereségadónak a következő időszakokban az adóköteles átmeneti különbözeteiből eredően fizetendő összegei. A halasztott adókövetelés/bevétel a nyereségadónak a következő időszakokban visszatérülő összegei a levonható átmeneti különbözeteiből, a fel nem használt negatív adóalapok, illetve a fel nem használt adójóváírások továbbviteléből adóadóan (Greuning et al., 2011).

Nézzük meg először a halasztott adókötelezettségek megjelenítésének standard szerinti előírását (IAS12 12–15. bekezdés).

Minden adóköteles átmeneti különbözetre – bizonyos kivételekkel – halasztott adókötelezettséget kell megjeleníteni. Egy eszköz megjelenítésében benne rejlik az, hogy annak könyv szerinti értéke meg fog térülni olyan gazdasági hasznok formájában, amelyek a gazdálkodóhoz befolyanak a jövőbeli időszakokban. Ha az eszköz könyv szerinti értéke meghaladja annak adóalapját (adóértékét), az adóköteles gazdasági hasznok meg fogják haladni azt az összeget, amely adózási szempontból levonás-ként megengedett lesz. Ez a különbség egy adóköteles átmeneti különbözet, és az ebből keletkező nyereségadónak a jövőbeli időszakokban való megfizetésére vonatkozó kötelezettség egy halasztott adókötelezettség. Amint a gazdálkodó realizálja az eszköz könyv szerinti értékét, az adóköteles átmeneti különbözet visszafordul és a gazdálkodónak adóköteles nyeresége lesz. Ez valószínűsíti azt, hogy gazdasági hasznok fognak kiáramlani a gazdálkodótól adófizetés formájában.

Néhány átmeneti különbség akkor keletkezik, amikor a bevételeket vagy a ráfordításokat a számviteli eredmény az egyik időszakban tartalmazza, míg az adóköteles nyereség egy másik időszakban. Ezeket az átmeneti különbségeket gyakran időbeli eltérésnek nevezik. A következő példák az ilyen típusú átmeneti különbségeket értelmezésére vonatkoznak, amelyek adóköteles átmeneti különbségek, és amelyek halasztott adókötelezettséget eredményeznek.

Vegyük példaként a halasztott adókötelezettségek tipikus példáját, az értékcsökkenési leírás elszámolásához kapcsolódó átmeneti különbség megjelenítését és számviteli kezelését!

Az adóköteles nyereség meghatározásakor elszámolt értékcsökkenés eltérhet a számviteli eredményben elszámolt értékcsökkenéstől. Az átmeneti különbség az eszköz könyv szerinti értéke és adóalapja közötti különbség, amely adóalap az eszköz bekerülési értéke csökkentve azokkal az eszközökkel kapcsolatos levonásokkal, amelyeket az adótörvények előírnak/engedélyeznek a tárgyidőszakra és a múltbeli időszakokra vonatkozó adóköteles nyereség megállapításakor. Adóköteles átmeneti különbség keletkezik, és halasztott adókötelezettséget eredményez, ha adózási szempontból „gyorsított” az értékcsökkenés. (Megjegyzés: ha az értékcsökkenés adózási szempontból lassabb, mint a számviteli értékcsökkenés, akkor levonható átmeneti különbség keletkezik, és az halasztott adókövetelést eredményez.) Nézzünk meg egy egyszerű példát ennek illusztrálására (Szegediné, 2023).

Az egyetlen különbség a gazdálkodó számviteli nyeresége és adóköteles nyeresége között azokból a törvényekből adódik, amelyek megengedik, hogy egy adott típusú, hároméves hasznos élettartamú gép költsége (bekerülési értéke) a vásárlás évében teljes mértékben levonható legyen adózási szempontból. Pénzügyi-számviteli beszámolási célból a gazdálkodó a gép amortizációját (értékcsökkenését) lineáris alapon három év alatt számolja el, nulla maradványértéket állapít meg. A gazdálkodó 2021. január 1-jén 600 eFt-ért vásárolta meg a gépet. Számviteli nyeresége 1000 eFt a 2021–2023. évek mindegyikében. A gazdálkodónak az adóköteles nyeresége 30%-ának megfelelő mértékű jövedelemadót kell fizetnie (Szegediné, 2023).

A gazdálkodó először a tényleges nyereségadót kalkulálja, amelynek levezetését a 2. táblázat mutatja.

2. táblázat: A tényleges nyereségadó kalkulációja					
		2023. év	2022. év	2021. év	Összesen
	Kalkuláció	eFt	eFt	eFt	eFt
Számviteli profit (AEE)		1 000	1 000	1 000	3 000
+ Értékcsökkenési leírás a számvitelben	600 eFt / 3 év	200	200	200	600
- Értékcsökkenési leírás az adójogban		-	-	(600)	(600)
Adózási profit (adóalap)		1 200	1 200	600	3 000
Adórátfordítás	adóalap × 30%	360	360	180	900

Forrás: Szegediné, 2023.

A tényleges nyereségadó kalkulációját követi a beruházás kapcsán keletkezett halasztott adó levezetése, amely a 3. táblázatban látható.

3. táblázat: A halasztott adó kalkulációja				
		2023. év	2022. év	2021. év
	Kalkuláció	eFt	eFt	eFt
Könyv szerinti érték	(600 eFt – 200 eFt ÉCS) / 2021. év (400 eFt – 200 eFt ÉCS) / 2022. év	-	200	400
Adóérték	Nincs, mivel 2021-ben a teljes 600 eFt levonásra került.	-	-	-
Átmeneti különbség		-	200	400
Halasztott adókötelezettség	Átmeneti különbség × 30%	-	60	120
Halasztott adókötelezettség változása	Változás a halasztott adókötelezettség értékében az eszköz élettartama alatt	(60)	(60)	120

Forrás: Szegediné, 2023.

A gazdálkodónak a nyereségadót az átfogó eredménykimutatásban vagy az eredménykimutatásban kell kimutatnia a 4. és 5. táblázatokban foglaltak szerint.

4. táblázat: A tényleges és halasztott adó bemutatása				
		2023. év	2022. év	2021. év
		eFt	eFt	eFt
Tárgyévi tényleges nyereségadó		360	360	180
Halasztott nyereségadó		(60)	(60)	120
Adórátfordítás = tényleges adó + halasztott adó		300	300	300

Forrás: Szegediné, 2023.

5. táblázat: Az eredmény bemutatása				
		2023. év	2022. év	2021. év
	Kalkuláció	eFt	eFt	eFt
Adózás előtti eredmény	számviteli profit	1 000	1 000	1 000
Adórátfordítás	tényleges adó + halasztott adó	(300)	(300)	(300)
Adózás utáni eredmény		700	700	700

Forrás: Szegediné, 2023.

Az átmeneti különbözet ebben a példában a számviteli és adózási célú költségelszámolás (amortizáció) időzítésének eltéréseiből adódik. Az egyik időszakban az eredményben elszámolt költségek (200 eFt évente a 2021–2023. évek között) az adótörvények értelmében egy másik időszak adóköteles bevételében (nyereségben) szerepelnek (600 eFt 2021. évben).

Az átmeneti különbözettel kapcsolatos halasztott adókötelezettség megjelenítésével a gazdálkodó adókölsége tükrözi a gyorsított adókedvezmény átmeneti jellegét. Ennek megfelelően ebben az egyszerű példában a teljes adóráfordítás (tényleges adóráfordítás + halasztott adóráfordítás) egyenlő 1000 eFt számviteli nyereség \times 30% minden egyes évben a 2021–2023. évek között.

A következő esetpéldák alapján a levonható átmeneti különbözetelek kezelésére vonatkozó IFRS-(IAS12) előírásokat mutatom be.

Minden levonható átmeneti különbözetre halasztott adókövetelést kell megjeleníteni olyan mértékben, amennyiben valószínűsíthető, hogy a jövőben olyan adóköteles nyereség fog rendelkezésre állni, amellyel szemben a levonható átmeneti különbözet felhasználható.

Egy kötelezettség megjelenítésében benne rejlik az, hogy annak könyv szerinti értéke a jövőbeli időszakok során kiegyenlítésre kerül, gazdasági hasznokat megtestesítő erőforrásoknak – a gazdálkodótól történő – kiáramlása formájában. Amikor erőforrások áramlanak ki a gazdálkodótól, lehet, hogy azok összegének egésze vagy egy része a kötelezettség megjelenítését követő későbbi időszak adóköteles nyereségének meghatározásakor kerül levonásra. Ilyen esetekben átmeneti különbözet keletkezik a kötelezettség könyv szerinti értéke és adóalapja között. Ennek megfelelően halasztott adókövetelés keletkezik azon nyereségadó tekintetében, amely a jövőbeli időszakokban realizálható, amikor a kötelezettségnek ezt a részét le lehet vonni az adóköteles nyereség meghatározása során.

Vegyük azt az esetet, hogy egy gazdálkodó 100 *currency unit* (valutaegység, a továbbiakban CU) értékű kötelezettséget mutat ki elhatárolt termékgarancia költségekre. Adózási szempontból a termékgarancia-költségek csak akkor vonhatók le, amikor a gazdálkodó kifizeti a vásárlók részéről felmerült igényeket. Az adókulcs mértéke 25%.

A kötelezettség adóalapja nulla (a 100 CU könyv szerinti érték csökkentve az adózási szempontból jövőbeli időszakokban levonható összeggel). A kötelezettség könyv szerinti értékének rendezésekor a gazdálkodó csökkenteni fogja jövőbeli adóköteles nyereségét 100 CU-val, és ennek következtében 25 CU-val csökkennek a jövőbeli adófizetései (100 CU 25%-a). A 100 CU könyv szerinti érték és a nulla adóalap közötti különbség 100 CU levonható átmeneti különbözeteleket keletkeztet. A gazdálkodó 25 CU halasztott adókövetelést mutat ki (a 100 CU 25%-át) feltéve, hogy valószínűsíthető az, hogy a jövőbeni időszakban elegendő adóköteles nyereséget ér el ahhoz, hogy előnyhöz jusson az adófizetések csökkenéséből.

A halasztott adókövetelések tipikus esete a fel nem használt negatív adóalap és adójóváírás miatt keletkezett adókülönbözetelek (IAS12 34–35. bekezdés).

A fel nem használt negatív adóalapok és fel nem használt adójóváírások halasztott adókövetelést keletkeztetnek. Halasztott adókövetelést kell megjeleníteni a tovább vihető fel nem használt negatív

adóalapokra és a fel nem használt adójóváírásokra olyan mértékig, amennyiben valószínűsíthető, hogy elegendő jövőbeli adóköteles nyereség fog rendelkezésre állni, amellyel szemben a fel nem használt negatív adóalapok és a fel nem használt adójóváírások felhasználhatók.

Ezen halasztott adókövetelések megjelenítésének feltételei ugyanazok, mint a levonható átmeneti különbözetelekből származó halasztott adókövetelés megjelenítésének feltételei. A fel nem használt negatív adóalapok létezése ugyanakkor erős bizonyíték arra nézve, hogy jövőbeli adóköteles nyereség esetleg nem fog rendelkezésre állni. Ezért amennyiben a gazdálkodónak a közelmúltban veszteségei voltak, akkor csak olyan mértékben mutat ki a fel nem használt negatív adóalapokból vagy adójóváírásokból származó halasztott adókövetelést, amennyiben elegendő adóköteles átmeneti különbözete van, vagy más meggyőző bizonyíték van arra nézve, hogy elegendő adóköteles nyeresége lesz, amellyel szemben fel tudja használni a fel nem használt negatív adóalapjait vagy fel nem használt adójóváírásait.

A gazdálkodónak a következő kritériumokat kell figyelembe vennie annak a valószínűségnek a becsléséhez, hogy lesz-e elegendő adóköteles nyeresége, amellyel szemben a fel nem használt negatív adóalapok vagy a fel nem használt adójóváírások felhasználhatók:

- van-e ugyanannál az adóhatóságnál és ugyanarra az adóalanyra vonatkozóan elegendő adóköteles átmeneti különbözete, amely adóköteles összegeket eredményez, amelyekkel szemben a fel nem használt negatív adóalapok és a fel nem használt adójóváírások azok lejáratától előtt felhasználhatók;
- valószínűsíthető-e, hogy lesz adóköteles nyeresége, mielőtt a fel nem használt negatív adóalapok és a fel nem használt adójóváírások lejárnak;
- olyan azonosítható okokból származnak-e a fel nem használt negatív adóalapok, amelyek nem valószínű, hogy megismétlődnek;
- rendelkezésre állnak-e olyan adótervezési lehetőségek, amelyek adóköteles nyereséget hoznak létre abban az időszakban, amelyben a fel nem használt negatív adóalapok vagy a fel nem használt adójóváírások felhasználhatók.

Amennyiben nem valószínű, hogy lesz olyan adóköteles nyereség, amellyel szemben a fel nem használt negatív adóalapok vagy a fel nem használt adójóváírások felhasználhatók, a halasztott adókövetelés nem jeleníthető meg.

3.3. Az adókötelezettségek (adókövetelések) értékelésének előírásai

A tárgyidőszakra és a korábbi időszakokra vonatkozó tényleges adókötelezettségeket (adóköveteléseket) az adóhatóság felé várhatóan fizetendő (vagy az adóhatóságtól várhatóan visszatérülő) értékben kell értékelni.

A halasztott adóköveteléseket és -kötelezettségeket olyan adókulcs használatával kell értékelni, amelyek várhatóan arra az időszakra vonatkoznak, amikor az eszközöket realizálják, vagy a kötele-

zetségeket rendezik, azon adókulcsok (és adótörvények) alapján, amelyeket a beszámolási időszak végéig jogszabályba foglaltak vagy lényegileg jogszabályba foglaltak.

[Megjegyzés: néhány nemzet jogrendszerében (például Oroszország, Szaúd-Arábia, egyes latin-amerikai országok) az adókulcsok (és az adótörvények) kormány általi kihirdetése ugyanazzal a tartalmi hatással van, mint a tényleges jogszabályba foglalás, amely a kihirdetést követően több hónappal később is történhet. Ilyen körülmények között az adóköveteléseket és az adókötelezettségeket a kihirdetett adókulcsok (és adótörvények) alapján állapítják meg.]

Amikor az adóköteles nyereség különböző szintjeihez különböző adókulcsok tartoznak, a halasztott adóköveteléseket és -kötelezettségeket azzal az átlagos adókulccsal értékelik, amely várhatóan vonatkozni fog az adóköteles nyereségre (negatív adóalapra) abban az időszakban, amikor az átmeneti különbözete várhatóan visszafordulnak.

A halasztott adókötelezettségek és a halasztott adókövetelések értékelésének azt az adókövetkezményt kell tükröznie, amely abból a módból származik, amellyel a gazdálkodó a beszámolási időszak végén tervezi az eszközei és a kötelezettségei könyv szerinti értékének realizálását vagy rendezését.

Néhány jogrendszerben (például Egyesült Államok, Németország, Japán) az a mód, ahogy a gazdálkodó realizálja (rendezi) eszközeit (kötelezettségeit), érintheti:

- az alkalmazandó adókulcsot, amikor a gazdálkodó realizálja (rendezi) eszközeinek (kötelezettségeinek) könyv szerinti értékét
- az eszköz (kötelezettség) adóalapját.

Ilyen esetekben olyan adókulcs és adóalap használatával kell értékelni a halasztott adókötelezettséget és halasztott adókövetelést, amely összhangban van a realizálás vagy a rendezés várható módjával. Nézzünk meg erre egy egyszerű példát (IAS12 52. bekezdés)!

Az ingatlanok egy csoportjának könyv szerinti értéke 1000 CU, adóalapja 600 CU. A csoport értékesítésére 20%-os adókulcs vonatkozik, míg más bevételekre az adókulcs mértéke 30%.

A gazdálkodó 80 CU halasztott adókötelezettséget mutat ki (a számviteli érték és az adóérték közötti különbözet – 400 CU — 20%-át), ha várhatóan további használat nélkül értékesíteni fogja az ingatlanokat. Ha viszont megtartja az ingatlancsoportot, akkor 120 CU halasztott adókötelezettséget mutat ki (a 400 CU 30%-át). Ebben az esetben várhatóan a használat során térül majd meg az ingatlanok könyv szerinti értéke.

4. Összefoglalás

Az Európai Unióhoz való csatlakozással, elkezdődött hazánkban a Nemzetközi Pénzügyi Beszámolási Standardok (IFRS-ek) alkalmazása. Először a 2005-től kezdődően a tőzsdén jegyzett vállalkozásoknak konszolidált pénzügyi kimutatásaik kapcsán már kötelezően alkalmazniuk kellett a szabályrendszert, majd ezt követően lépcsőzetesen bővült azon vállalkozások köre, amelyek – a magyar számviteli törvény helyett – az IFRS-ek szerint készítik kötelezően vagy választás alapján pénzügyi kimutatásaikat. Az IFRS-alkalmazás egyik legnagyobb előnye, hogy egy határokon átnyúló egységes szabályrendszer, amely a mai globális világban jelentősen hozzájárul a különböző társaságok összehasonlíthatóságához, és egy ilyen típusú összehasonlíthatóság komoly versenyelőnyt is jelenthet a versenytársakhoz képest.

Az IFRS a magyar számvitel szabályaitól lényegesen eltérő értékelési elveken alapszik. Az eltérő értékelési elvek a jövedelmi adók számviteli és adójogi kezelése tekintetében – a gazdálkodó adóalapjának meghatározása tekintetében – komoly kihívást jelentenek mind a szabályozónak, a törvényalkotónak, mind a beszámolót készítő vállalkozásoknak. A jogalkotásban az egyenlő elbánás elvét érvényesíteni kell, nem élvezhet előnyt egyik gazdálkodó sem pusztán azért, mert az IFRS vagy a magyar számviteli szabályok szerint készíti a beszámolóját.

Az IFRS beszámolásra áttérő vállalkozások körében – az átállás tekintetében – fontos mérlegelési szempont a jövőbeli adóztatás felmérése. Ez alapos adótervezést igényel, mert az átállás akár jelentősebb adózási előnyökkel vagy hátrányokkal is járhat.

A tanulmány a jövedelemadó tekintetében mutat rá azokra a kihívásokra, amelyekkel szembe kell nézniük az IFRS pénzügyi kimutatást készítő vállalkozásoknak, amelyek kezeléséhez – a beszámolási keretelv szakszerű alkalmazásához – rendelkezésre kell állnia a megfelelő apparátusnak és szaktudásnak.

Az tény, hogy az IFRS szerinti beszámolásnak – így a halasztott adók elszámolásának is – több problémás aspektusa is lehet, de alapos mérlegeléssel a buktatók elkerülhetők.

Felhasznált irodalom

- Bíró Zeller, J. (2015). IFRS áttérés az egyedi beszámolók tekintetében. A törvényi szabályozás állása és az áttérési szabályok. Nemzetgazdasági Minisztérium. https://mkvk.hu/bundles/csmssite/mkvk/uploads/userfiles/files/letolthetoanyagok/tagozatok/Pttanyagok/20151104_Birone-ZellerJudit.pdf
- Elek, P. & Lőrincz, L. (2015). Az effektív társasági adókulcs rugalmassága Magyarországon a 2009–2011 közötti adókulcs csökkentés alapján. *Közgazdasági Szemle*, 62(1), 27–47.
- Görlitz, A. & Dobler, M. (2021). Financial accounting for deferred taxes: a systematic review of empirical evidence. *Management Review Quarterly*, 73, 113–165. <https://doi.org/10.1007/s11301-021-00233-w>
- Greuning, H., Scott, D. & Terblanche, S. (2011). International Financial Reporting Standards. A Practical Guide. Sixth Edition, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-8428-2>
- Poterba, J., Rao, N. & Seidman, J. (2007). The Significance and Composition of Deferred Tax Assets and Liabilities. National Bureau of Economic Research. *NBER Working Paper Series*, 12923. <http://www.nber.org/papers/w12923>
- Setyawan, B. (2016). Pengaruh Beban Pajak Tangguhan, Profitabilitas, dan Perencanaan Pajak Terhadap Manajemen Laba (Studi Empiris Pada Perusahaan Manufaktur Sub Sektor Otomotif Dan Komponen Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia Periode 2010-2014). *Keberlanjutan*, 1(1), 15–40.
- Szakál, Gy. (2016). Az IFRS 9 várható veszteség alapú értékvesztés elszámolási modelljére való áttérés kihívásai. <https://www.mnb.hu/letoltes/16-02-08-szakal-gyongyver-az-ifs.pdf>
- Szegediné Lengyel, P. (2023). A nyereségadó számviteli kezelése a KKV IFRS 29. szakasza alapján. *Önadózó*, 35(4), 34–41.
- Umenhoffer, F. (2017). Tudnivalók az IFRS-eket alkalmazók adatszolgáltatásáról. *Adóvilág*, XXI. (6.) 4-22.

Jogszabályok és törvények

1996. évi LXXXI. törvény a társasági adóról és az osztalékadóról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99600081.TV>
2000. évi C. törvény a számvitelről. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A0000100.TV>
2013. évi CCXXXVII. törvény a hitelintézetekről és a pénzügyi vállalkozásokról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1300237.TV>
- 1387/2015. (VI. 12.) Korm. határozat a nemzetközi pénzügyi beszámolási standardok egyedi beszámolási célokra történő hazai alkalmazásáról.
- <https://net.jogtar.hu/getpdf?docid=A15H1387.KOR&targetdate=&printTitle=1387/2015.+%-28VI.+12.%29+Korm.+hat%C3%A1rozat&getdoc=1>

IFRS Foundation, 2018 Use of IFRS Standards around the world. <https://cdn.ifrs.org/-/media/feature/around-the-world/adoption/use-of-ifsaround-the-world-overview-sept-2018.pdf>

IAS12 Nyereségadó elszámolása, Nemzetközi számviteli standardok, Az Európai Unió Hivatalos Lapja, a Bizottság 1126/2008/EK rendelete (2008. november 3.) az 1606/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban egyes nemzetközi számviteli standardok elfogadásáról. 53–71. eur-lex.europa.eu/legal-content/MT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1126&qid=1690525168427

IAS1 Pénzügyi kimutatások prezentálása, Nemzetközi számviteli standardok, Az Európai Unió Hivatalos Lapja, a Bizottság 1126/2008/EK rendelete (2008. november 3.) az 1606/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban egyes nemzetközi számviteli standardok elfogadásáról. 5–21. eur-lex.europa.eu/legal-content/MT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1126&qid=1690525168427

PHILIP C. ZERRILLO – HAVOVI JOSHI – PANNAPACHR ITTHIOPASSAGUL: STARTUPOK THAIFÖLDÖN

SZAKÁLI MÁTÉ¹

Kiadó: Pallas Athéné Könyvkiadó Kft.

Kiadás éve: 2021

ISBN: 9789635730711

Oldalszám: 140

Fordítók: Kunsági Zsóka, Proksza Zsuzsanna

A Startupok Thaiföldön című könyv a thai vállalkozói szellem inspiráló történeteinek gyűjteménye, amelyek a sikeres thaiföldi alapítású vállalkozások mögött állnak, és részben a délkelet-ázsiai régió számos feltörekvő piacán működő cégek üzleti szellemiségét mutatják be az érdeklődőknek. A kötet a szerzők – Dr. Philip C. Zerrillo, a Singapore Management University gyakorlati marketing professzora; Dr. Havovi Joshi, a Singapore Management University Centre for Management Practice igazgatója; és Pannapachr Itthiopassagul, a Thammasat Business School marketing adjunktusa – az ASEAN-országok marketing- és üzleti gyakorlatában szerzett szakértelméről tanúskodik. A könyv tizenkét fejezete tizenegy üzleti esettanulmányt tartalmaz, amelyek első generációs vállalkozókat és kereskedelmi útjukat vizsgálják. A könyv célja, hogy egyszerre szolgáljon inspirációként és betekintési forrásként a leendő vállalkozók és a potenciális thaiföldi befektetők számára. Minden egyes történet a kezdeti indulási tervről, a vállalkozók által megtett lépésekről és az útjuk során tapasztalt fordulatokról szól. Több fejezet az alapítók és a vállalkozók személyes és üzleti szempontból érdekes evolúciójára is kitér hangsúlyozva, hogy a könyvben bemutatott üzletemberek mindegyike a csak a thai emberekre jellemző „szívvel-lélekkel” elv szerint éli a vállalkozói létet.

A bevezetőben (1. fejezet) a szerzők tanulságos részleteket közölnek Thaiföldről mint Délkelet-Ázsia egyik legnagyobb gazdaságáról, a régió földrajzi jelentőségéről, az internetpenetrációról, valamint az ország gazdasági alapjainak eredetéről a mezőgazdasági és a hagyományos kiskereskedelmi ágazatokban. A vállalkozói szellem tekintetében Thaiföldet számos tényező alapján a világ leginkább vállalkozókedvű nemzetei közé sorolják: például a thai vállalkozókat általában nem tántorítja el a kudarcotól való félelem, miközben a thaiföldiek többnyire magas társadalmi státuszúnak tartják a vállalkozókat, akiket az üzleti hullámvölgyek és mélypontok jellemzően rugalmasságra és kreati-

¹ Szakáli Máté, kutató, Neumann János Egyetem, Eurázsia Központ.

vitásra ösztönöznek. A bevezető után a szerzők négy fő fejezetben mutatják be a kiválasztott üzleti eseteket, amelyek mindegyike a thaiföldi vállalkozói út különböző aspektusait képviseli.

Családi vállalkozások

A könyv első Családi vállalkozások című része (2–4. fejezet) három történetet mutat be arról, hogy a családi vállalkozások fiatal örökösei hogyan tudtak új perspektívákat vinni az eredeti üzleti modellekbe, nevezetesen a Jubilee, a Vichaivej International Hospital Group és a Sappe cégekébe. A 2. fejezetben a Jubilee esettanulmány egy thaiföldi kínai családi ékszerüzlet hagyományos jellegét állítja szembe a fiatalabb generáció merész üzletpolitikájával. A közelmúltban a vállalat családon belüli új vezetőinek sikerült az üzletet egyetlen bangkoki ékszerboltból 125 kiskereskedelmi üzlettel rendelkező, tőzsdén jegyzett ékszeripari vállalkozássá fejleszteniük. Ennek elérése érdekében a kulcsfontosságú stratégiák közé tartozott egy saját gyémántmárka megalapítása, pultok nyitása áruházakban, marketingkezdemenyezések elindítása (például az egykarátos gyémánt irányadó árának bevezetése, a színek taktikus használata a pultokon és az egyenruhákon, valamint keresztpromóciók a pénzügyi partnerekkel a részletfizetés bevezetése érdekében), az üzlet kiterjesztése *franchise*-műveletekkel (De Beers csoport), valamint tanúsítványok biztosítása az óvatos érdeklődők bizalmának elnyerése érdekében. A Jubilee működési filozófiája azonban változatlan maradt: a vállalat teljesítménye és az alkalmazottak boldogsága közötti egyensúlyban gyökerezik.

A Vichaivej International Hospital Group cégtörténetét bemutató fejezet (3. fejezet) rávilágít azokra az utódlási kihívásokra, amelyekkel a vállalat második generációja szembesült az alapítóktól való tulajdonjog átvétele során. Az alapító ortopédorvos lányának meg kellett küzdenie azzal a kihívással, hogy professzionálisabb kultúrát alakítson ki és bizalmat építsen ki az egészségügyi személyzet körében, hogy a tőzsdén jegyzett vállalatcsoportot új irányba vigye. A kórházcsoport közepes és magas jövedelmű betegeket megcélzó, minden munkavállalót mindenfajta munka elvégzésére kötelező családi vállalkozásként indult harminc évvel ezelőtt, de a generáció- és üzletpolitika-váltásnak köszönhetően ma már nemzetközi terjeszkedésre készül, miközben a hazai piac egyre növekvő igényeinek is igyekszik megfelelni a kormányzati politikákhoz igazodva. A csoport például szerepel a kormányzat mindenkire kiterjedő megbiztosítási terveiben.

A Sappe Public Company Limitedre összpontosítva (4. fejezet), a fejezet harmadik vállalkozói útja egyértelműen bizonyítja az innovációvezérelt családi kultúra fontosságát az eredeti üzleti modell átalakításában és diverzifikálásában. A vállalatot kis méretű hagyományos snackgyártóként alapították kiskereskedelmi célokra. Részben a délkelet-ázsiai pénzügyi válság hatására azonban a vállalat megszüntette snackcsaládját, és italgyártásba kezdett. Számos gyártási tanúsítvány megszerzése után a család az innovációra helyezte a hangsúlyt három fő pillérré építve: az emberek gondolkodásmódja, a kreatív és szórakoztató munkafolyamat, valamint az innovatív projektek gyorsított finanszírozása. Az italüzletág indításának kezdeti sikere után a vállalatot bevezették a tőzsdére, ami állandó innovációs kényszert jelent a ma már négy termékkategóriában: funkcionális italok, gyümölcslevek, funkcionális italporok és kész italok. Ezzel párhuzamosan a vállalat elindította a kókuszos kávézó üzletág *franchise* modelljét is, és árbevétele mára kiterjed az Európai Unióra, az Egyesült Államokra és a Közel-Keletre is.

Női alapítók: Az anyák ereje

Az 5–6. fejezetet felölelő második rész az anya kulcsfontosságú szerepét demonstrálja egy keleti családban. A Lamoon (5. fejezet), Thaiföld vezető organikus babaápolási márkájának története a gyermekén és a szülőtársain segíteni akaró friss anyuka üzleti innovációjáról szól. Miután megalapították, a cég organikus babatermékeket, majd kiegészítőket kínált. A márka akkor vált híressé, amikor elkezdte online árusítani termékeit, és thaiföldi hírességek kezdtek el használni azokat. A vállalat számára a következő kihívás az volt, hogy a bio-babaápoló termékeket még inkább a *mainstream* részévé tegye a következő akadályokat leküzdve: (1) biotermék-tanúsítvány megszerzése a thaiföldi élelmiszer- és gyógyszerügyi hivataltól; (2) a teljesen természetes termékek újatervezése a hosszabb eltarthatóság érdekében; (3) olyan gyártók megtalálása, akik kis mennyiségben is elfogadják a megrendeléseket; és (4) a márka pozicionálása, hogy különbözzön a tömeges és importált biotermékektől. A Lamoon jelenleg a nemzetközi terjeszkedést tervezi, és potenciális felvásárlási opciókat keres, amelyek megfelelnek az elképzeléseinek és a kompromisszumok nélküli minőség szintjének.

Waraporn Salapao (6. fejezet) egy másik egyértelmű példája a hagyományos thaiföldi kínai családból származó anya látásmódjából és lendületéből eredő vállalkozói sikernek. Waraporn Suthanya megalkotta saját kínai stílusú párolt zsemlijét, amelyet a gyermekei iskola után fogyaszthattak. Mivel a sós zsemle híressé váltak a környéken, a család elkezdte árulni őket a házuk előtti kis kioszkban. A családi vállalkozás mára kibővült termékválasztékot kínál, 78 üzletből álló láncná nőtt ki magát főként Bangkokban, ahol a rágsálnivalókat és a rizsből készült ételeket a márka eredeti receptje szerint, versenyképes áron értékesítik. A család terjeszkedési tervet készít, hogy más kulcsfontosságú tartományokat és potenciálisan más ázsiai piacokat is lefedjen; ám a fogyasztók megítélése, miszerint a zsemle olcsó utcai étel, illetve a mára felnőtt gyermekek bekerülése a cégvezetésbe komoly kihívásokat jelentenek.

Az igazi startupvállalkozók

A könyv harmadik része (7–11. fejezet) öt thai *startup* sikertörténetét dolgozza fel, amelyekben a legtöbb alapító családi támogatás nélkül ragadta meg a kínáló üzleti lehetőségeket. Az ebben a részben tárgyalt vállalatok a Priceza, a Wongnai, az At Vantage, az Alto Coffee és a Thai Habel Industrial. A 7. fejezet a Priceza történetét írja le, egy thaiföldi technológiai startupvállalkozását, amely ár-összehasonlító és vásárlási keresőmotor-szolgáltatásokat nyújt az online akcióvadászok számára. A Priceza esete az induló vállalkozások alapvető fejlődési, tanulási és lépéstartási képességét emeli ki a gyorsan változó piacon. A Priceza egy három informatikus által alapított online vállalkozás, amelyet 2010-ben, a viszonylag alacsony internetpenetráció korában indítottak el. Mára több millió aktív felhasználóval rendelkezik, akik több platformon (főként okostelefonokon) keresztül férnek hozzá a további vásárlási összehasonlító funkciókat, például fizetési és szállítási lehetőségeket kínáló oldalhoz hat országban. A vállalat több befektetési ciklus révén e-kereskedelmi terjesztési platformmá vált, és legújabbban az új *techstartups* szektor „vezető gondolkodójává” nőtt ki magát.

A 8. fejezet a Wongnai története, amely thai nyelven „bennfentest” jelent. A Wongnai egy életmód-platform, amely éttermek, szalonok, gyógyfürdők stb. részletes adatait és értékeléseit tartalmazza;

ezáltal egy olyan thaiföldi online startupvállalkozás eseteként szolgál, amely túlmerészkedik az eredeti hatókörén. A Wongnai egy helyalapú étteremkritikai útmutató szolgáltatásként jött létre a 3G technológia éveiben. A vállalkozás a több beruházási ciklussal párhuzamosan fokozatosan kiterjesztette a platform fókuszát, és kiegészítéseket vezetett be, például az e-utalványokat vagy egy eredeti videótartalmakat bemutató főzőportált. A csapatalapú megközelítésbe vetett hitével a vállalkozás a jövőben potenciálisan kiterjesztheti szolgáltatásait a kisállateledel-szolgáltatókra vagy az iskolákra is. A Wongnai úgy pozicionálja magát, mint a „tömegek bölcsességének” platformja, amely szeretné a thai embereket összekötni „az összes jó dologgal”.

Az At Vantage Co. Ltd. (9. fejezet) egy olyan egyedi thaiföldi piacutató ügynökségként jellemezhető, amely képes volt sikereket elérni a nagy nemzetközi szereplők által uralt marketingkutató iparágban. A vállalkozás sikerének kulcsfontosságúja a szolgáltatási differenciáláson alapult, amely a személyre szabottabb, jól kidolgozott meglátásokban rejlett, amelyeket elkötelezett szakértői csapata a legmodernebb technológiával párhuzamosan nyújtott. Mélyreható statisztikai elemzéssel párosítva az At Vantage elkezdte személyre szabott kutatási jelentéseit adatvizualizációval és grafikákkal párosítva kínálni. A hosszú távú bevételkiesés kockázatának mérséklését pedig három lépésben kezdték meg az alapítók: egy ügyfélszolgálati részleg létrehozásával, az automatizálás használatával és a kutatási panelek segítségével történő skálázási képesség javításával, valamint a vállalat saját szoftverfejlesztő egységének elindításával. Mióta ezen a jelentős átalakuláson keresztülment, az At Vantage egy költséghatékony marketingintelligenciával foglalkozó céggé vált, amelyet egy szakértői csapat és a saját fejlesztésű technológiák hajtanak.

Az Alto Coffee története (10. fejezet) egy thaiföldi vállalkozó bátor és kitartó útját mutatja be az olvasóknak, aki a kávékülönlegességek üzleti szegmensében történő érvényesüléshez vezető kudarcokkal teli, így tanulságos utat járt be. A 2010-es években a thaiföldi nagyvárosok kávézópiaci kereslete jelentősen megnőtt, ami egyben a legfontosabb versenytársak, például a Starbucks, a Café Amazon vagy a Black Canyon üzletszámának növekedését is jelentette. A cégalapító kísérleti időszaka után bezárta az összes saját, addig létrehozott kávézóját, és helyükre az új kávézóláncot, az Alto Coffeet hozta létre. Ez egy prémiumkategóriás butikkávézó, amely prémiumminőségű kávébabot, kávéfőző berendezéseket és kávé ismereteket is kínált jól képzett személyzettel és bemutatóteremmel. A vásárlók ennél fogva fokozatosan egyre tájékozottabbak lettek, és hajlandóbbá váltak többet költeni a magasabb minőségű különleges kávéválasztékért. A vállalkozás továbbá együttműködik olyan *upstream* beszállítókkal is, akik Thaiföld északi tartományaiban termelnek kávékat. Az Alto közvetlenül a helyi termelőktől vásárol jó minőségű kávékat 25-30%-os felárért, hogy javítsa a gazdák életszínvonalát. Az alapító a nagykereskedelmi tevékenységre is összpontosított, és költségalapú kilogrammonkénti árképzést alkalmaz a vásárlók érzékenyebb csoportja számára. Ez a nagykereskedés más kávézó tulajdonosok számára is szerez be babot, akik ezért nem tekintik az Altót versenytársuknak.

A 11. fejezetben leírtak szerint a Thai Habel Industrial Co. Ltd. példája egy olyan család erős akaratát és kitartását mutatja be, amelyik képes volt egy pusztító gyári tűzvész után még nagyobb sikerre vinni készülékgyártó vállalkozását. A vállalat a régi technológiájú televíziós kijelzők egyik első gyártója volt. Miután a vállalkozás a nagy modern kereskedelmi és online kiskereskedők eredeti

berendezégyártó-szállítójaként növekedett, a cég gyárát 2015-ben tűzvész pusztította el, amelynek következtében 60 millió USD kár keletkezett. A család második generációjának egyik tagja a segítségnyújtása feltételeként ragaszkodott ahhoz, hogy a család exporttevékenységet indítson, hogy gyorsan javítsa a válság utáni pénzforgalmi helyzetét, és saját márkás termékeket fejlesszen ki az árrés javítása érdekében. A vállalat a válságot követően sikeresen átesett egy nagyszabású fordulaton, amely magában foglalta az átszervezést, a piaci diverzifikációt és a költségcsökkentési erőfeszítéseket. A szervezeti változások részeként a vállalkozás saját márkát vezetett be, az Altront, amely a modern kereskedelmi csatornákon keresztül forgalmazott elsősorban a közepes jövedelmű háztartásoknak szánt kiváló minőségű LED-televíziókat. A márka arculatát büszkén kommunikálták mint „Made in Thailand”, modern dizájnnal, felhasználóbarát funkciókkal, garanciával és országos lefedettségű szervizközpontokkal. A márka hitelességének biztosítása érdekében pedig, amely mind a belföldi, mind az exportpiacokon való sikerhez elengedhetetlen, kiemelték a neves intézmények harmadik főlétől származó elismeréseit, köztük a kormányzati elismeréseiket. A vállalat most a regionális piacon való erőteljes terjeszkedést tervezi.

Gondolkodj nagyban: A váratlan sikerek

A negyedik rész (12. fejezet) a Minor Group és ikonikus alapítója hatalmas üzleti sikerét mutatja be. A Minor International több milliárd dolláros sikere William Heinecke szenvedélyes vállalkozói útját bizonyítja, aki amerikai születésű vállalkozó, tizenévesen érkezett Thaiföldre, és nem sokkal később saját irodatisztító és reklámcégeket alapított. Cégéből Minor Holdings lett, amely aztán belépett a szállodaiparba. Heinecke megragadta az alkalmat, hogy a Minor Food márkánév alatt az éttermi *franchise* területére is terjeszkedjen, kezdve a Mister Donuttal, amelyet más amerikai desszert *franchise*-ok, a Swensen's és a Dairy Queen követett. 1998-ban a fő *franchise*-adó Triconnal kialakult híres pizzaüzleti konfliktust követően Heinecke felépítette saját konkurens márkáját, a The Pizza Companyt, és gyorsan visszaszerezte részesedését a pizzabizniszben. A Minor Group Heinecke vezetésével vendéglátó- és vendéglátóipari birodalmat fejlesztett ki, hogy ellenálljon az ázsiai pénzügyi válságnak, a 2004-es thaiföldi szökőárnak, a madárinfluenza kitörésének és a politikai zavargásoknak. A Minor ezután különböző külpiacokra terjesztette ki beruházásait, például Vietnámban, Kuvaitban, az Egyesült Arab Emírségekben, Kambodzsában és a Fülöp-szigeteken, hogy kiegyensúlyozottabb, földrajzi diverzifikációval rendelkező üzletágot hozzon létre. Az évtizedes eredmények után a vállalat továbbra is új lehetőségeket és felvásárlási alkalmakat keres. Az alapító szerint a gyors ütemű növekedés előmozdításában a vállalat erős vezetői csapata és kultúrája játsza a döntő szerepet.

A könyv értékelése

A *Startupok Thaiföldön* című könyv különösen azoknak a vállalkozóknak és marketingszakembereknek ajánlott, akik üzleti tevékenységet folytatnak, vagy új üzleti vállalkozások indítását tervezik Thaiföldön vagy más délkelet-ázsiai országban. Az esettanulmányok többsége az üzleti és marketinggel kapcsolatos kurzusok oktatásának és tanulmányozásának kiegészítésére is használható, mivel gyakorlati és inspiráló példákat, valamint valós eseteket kínálnak, amelyek elősegítik a különböző menedzsmentkihívások további megvitatását. A szekciótémák érzelmileg inspirálóbbá teszik a könyvet és könnyebben emészthetővé az üzleti háttérrel nem rendelkező olvasók számára. Mindenesetre megjegyzendő, hogy egyes olvasók vagy diákok számára még hasznosabb lenne, ha a könyv minden egyes esethez releváns illusztrációkat adna, például a múltbeli és a jelenlegi vállalkozásokat összehasonlító, valamint a jelenlegi termékkínálatukról készült ábrákat. Hasonlóképpen, néhány további adatsor vagy grafikon, például a piaci részesedések vagy az eladások növekedését bemutató diagramok, illetve a helyi üzleti környezet szabályozási tendenciáinak a részletesebb leírása is hasznosak lennének az olvasók számára, hogy mélyebben elemezhesék az egyes vállalkozások működésének és a piaci folyamatoknak az összefüggéseit. Mindenekelőtt azonban, ahogy a szerzők a hátsó borítón jelzik, a könyv inspirációs forrásként és gyakorlati betekintésként szolgál, és ezen funkciójában a magyar olvasók számára is érdekesnek és értékesnek bizonyulhat.

DMITRY KAMINSKIY – MARGARETTA COLANGELO: A HOSSZÚÉLET-IPAR 1.0

SEREMET SÁNDOR²

Kiadó: Pallas Athéné Könyvkiadó Kft.

Kiadás éve: 2023

ISBN: 978-963-573-096-4

Oldalszám: 402

Közreműködő szerzők: Sergey Balasanyan, Kate Batz, Franco Cortese, Robin Farmanfarmanian, Stefan Hascoet, Eric Kihlstrom, Richard Siow

Fordította: Dr. Semseiné Szekeres Edit

A szerzőkről

A könyv szerzői – Dmitry Kaminskiy és Margareta Colangelo – a Deep Knowledge Group aktív résztvevői. A Deep Knowledge Group egy a *DeepTech* és a határtechnológia (*MI, FinTech, GovTech, InvestTech*) számos területén tevékenykedő kereskedelmi és non profit szervezetek konzorciuma, amelynek tevékenysége a tudományos kutatástól a befektetésig, a vállalkozási tevékenységen át az analitikáig, a médiáig, és még a jótékonyági tevékenységig is terjed. Dmitry Kaminsky innovatív vállalkozó és befektető a hosszú élet, a precíziós medicina és a mesterséges intelligencia területein. Gyakori előadó az említett témakörökben a *Financial Times* vagy a *The Economist* által rendezett eseményeken és a Szilícium-völgyben tartott szakrendezvényeken. Jelen volt az Egyesült Királyság parlamentjének keretében megalakult hosszú élettel foglalkozó összpárti csoport elindításának kezdeti stádiumában. Jelenleg az összpárti csoport titkárságának társigazgatója, és felügyeli a csoport nemzetközi hosszú élettel kapcsolatos együttműködéseket fejlesztő részlegét.

Margareta Colangelo maga a Deep Knowledge Group társalapítója és ügyvezető igazgatója. Gyakorlati tudását közel harmincéves a Szilícium-völgyben töltött munkája során szerezte. Elmélyült és sokoldalú tudással rendelkezik az üzlet, a tudomány és a technológia területén, és jelentős szakértője a technológiai innovációk nyomon követésének és előrejelzésének. Több mint száz cikket publikált a *DeepTech* és a mesterséges intelligencia területén, emellett heti hírleveleket ad ki a *DeepTech*, a *FinTech* és a hosszúélet-ipar témakörében. Cikkei olyan kiadványokban jelentek meg, mint a *Forbes*, az *MIT Technology Review Italia*, a *Fierce Biotech*, a *Health Management Journal*, az *Outsourced Pharma*, a *Pharmaceutical Executive*, a *Healthcare IT News*, az *Asian Robotics Review* vagy a *Bahrain Entrepreneur*.

² Dr. Seremet Sándor, PhD, kutató, Neumann János Egyetem, Eurázsia Központ; vezető kutató, Magyar Külügyi Intézet.

A hosszúélet-ipar

Mi a hosszú élet titka? Talán az egyik leggyakrabban feltett kérdés, amelyre az emberiség létezésének során számos választ igyekeztek adni. Ehhez persze tudni kellene definiálni, hogy mit is jelet a hosszú élet. Ha visszatekintünk a múltba, úgy ahhoz képest egész jól állunk, hiszen a mai átlagéletkor jócskán meghaladja már azt, amekkora az ókorban vagy a középkorban volt jellemző. Ugyanakkor mit jelent a hosszú élet a mai világban? Százhusz vagy százötven évig élni, vagy továbbra is a számunkra természetesnek tartott „százéves kereten” belül maradván más minőségű életet élni? A könyv szerzői a sokakat foglalkoztató kérdésre egy merészebb, ám mégis gyakorlatiasnak tűnő választ vagy inkább válaszalmazt tárnak az olvasó elé.

A szerzők szerint a hosszú élet biztosítása és elérése nemcsak pusztán a biológiai kérdéseknek a tudományos-technológiai fejlődés által biztosított eszközökkel történő megvalósításán, hanem egy egész, az élet tulajdonképpen minden területére kiterjedő iparág felállításán múlik. Egyrészt a szerzők arra helyezik a hangsúlyt, hogy egyes kutatók az öregedést betegségként kezelik, tehát megoldható problémának tekintik, mindez lehetőséget nyújt, ha nem is a végtelenségig tartó élet elérésére, de legalábbis olyan időskor elérésére, amelyben mérsékelhető az olyan időskori betegségek hatásai, mint az Alzheimer-kór, illetve a szív- és érrendszeri megbetegedések. Mindehhez rendelkezésre állnak a technológiák és a kutatási potenciál is. Kaminskiy szerint maga a kérdés számára az űrkutatáshoz hasonló: „A 20. század elején az űrutazáshoz szükséges tudományok – rakéatechnika, newtoni fizika, matematika és alapvető csillagászat – már több száz évesek voltak. A digitalizáció által lehetővé tett előrejelzések és precizitás hozzáadott ereje, továbbá a kormányzati kezdeményezések és finanszírozás azonban egy másik világ kapuit nyitotta meg. Így volt ez az űrutazással a múlt században, és így van ebben a században a hosszú élet kapcsán is.” Másrészt pedig olyan mechanizmusok és szolgáltatások kidolgozására van szükség a szerzők szerint, amelyek az idősödés előrehaladásával olyan körülményeket, szolgáltatásokat biztosítanak az idősödők számára, amelyek életvitelük minőségét javítják, aktivitást és részvételt biztosítanak az élet minden területén kezdve a pénzügyi szolgáltatásoktól az orvosi ellátáson át a szabadidős tevékenységig.

Kaminskiy a hosszú élet kapcsán egy szélesebb teret is vizsgál, sőt ajánl. A hosszú élet titka, ha fogalmazhatunk így, az ő olvasatában annak ipari, üzleti szintre való emelésében van. Az egészséges élet meghosszabbítása tehát tudományosan megvalósítható és megfelelő mérnöki gondolkodásmóddal és kellő üzleti hozzáállással nemcsak megtervezhető, de meg is szerkeszthető e meghosszabbításnak a gyakorlati megvalósítása. Mindez ugyanakkor hatalmas üzleti lehetőség is, hiszen a szerzők szerint az egyik legnagyobb és leggazdagabb réteg kerül az „ipar” fókuszába.

A könyv tehát a hosszú élet biztosításához szükséges tudományos-technikai, szolgáltatási, pénzügyi, orvosi, törvényhozási szférákat is érintő komplex rendszer és/vagy iparág mögötti széles és átfogó elméleti keretrendszerrel igyekszik bemutatni és általános képet nyújtani róla. A könyv négy része foglalja össze a hosszúélet-ipar legfontosabb területeit, amely részek egyes fejezeteit a Deep Knowledge Group kutatói és elemzői a saját szakterületüknek megfelelően írták meg.

Összességében a szerzők munkájuk során az általuk vizionált globális változásokat és az azokban rejlő lehetőségeket vizsgálják, továbbá a rendelkezésre álló technológiák, szolgáltatások, törvényi keretek, pénzügyi mechanizmusok adottságait és objektív korlátait.

A hosszúélet-ipar rendkívüli komplexitása

A hosszúélet-ipart mint egységet a könyv első része hivatott bemutatni, amely vázolja mindazokat a területeket, amelyeket az ipar érinthet. Ez a rész értelmezi a szerzők vízióját is a globális változások terén, miszerint: „Két közelgő globális változás – egy demográfiai és egy technológiai – hamarosan fel fogja forgatni a globális pénzügyi rendszert. Az egyik az úgynevezett ezüst cunami, a globális demográfiai öregedésből következő gazdasági összeomlás. A másik a hosszúélet-ipar fejlődése, amely az egymással átfedésbe kerülő technológiák komplex együttműködésével visszaadja ennek a társadalmi rétegnek az egészséges, produktív életet.”

A tények és a tévhitek felvázolása után a szerzők bemutatják azokat a területeket, amelyek egyrészt kritikusak a hosszú élet (ipar) számára, másrészt megvan bennük az az üzleti/gazdasági potenciál, amely lehetőséget teremt egy profitáló iparág kialakításához, amely megfelelő törvényi keretek biztosításával együtt elkerülhetővé teheti a szerzők által gyakran emlegetett „ezüst cunami” hatására bekövetkező gazdasági összeomlást, amikor egy igen jelentős és fizető potenciállal rendelkező réteg kiesik a gazdasági körforgásból.

Ebben a részben vázolják a szerzők az egészségügy és a biomedicina kilátásait, valamint a szükséges paradigmaváltásokat. Így például az egészségügy terén a megelőzést és az előrejelzést tekintik a legfontosabb elemnek, ehhez egy saját formulát, a P4 orvoslást javasolják. A P4 személyre szabott, precíziós, a páciens aktív közreműködésére építő és a megelőzésen alapuló orvoslás (*personalised, precise, patient-participatory prevention-based*). Ennek egyik vezéreleme, hogy a gyógyszerek alkalmazása az adott személy kora, egészségi állapota és meghatározó biomarkerei alapján összeállított személyre szabott gyógyszereken alapuljon.

Az egészségügy mellett komoly szerepet kap a folyamatban a megfelelő befektetési és pénzügyi mechanizmusok kidolgozása, amelyek specifikusan az idősödő és már idős személyek igényeire vannak szabva. Az első részben igen precíz és átfogó képet kaphatunk a jelenlegi pénzügyi szektor működésének aránytalanságairól, valamint a paradigmaváltás következtében esetlegesen fellépő lehetőségekről, ugyanakkor a rész bemutatja a *longevity* termékek is, amelyek pont a *Hosszúélet-Ipar 1.0*-ban vázolt pénzügyi célok elérését szolgálhatják.

A hosszú élettel kapcsolatos irányelvek és szabályozás

A hosszúélet-ipar megvalósításához és beiktatásához jelentős állami szerepvállalásra is szükség van a szerzők szerint. Ennek jó példája az Egyesült Királyság parlamentjének keretében megalakult hosszú élettel foglalkozó öszpárti csoport. A szabályozással foglalkozó testület jelentős hangsúlyt helyez a proaktív lépésekre, valamint az olyan szakmai csoportok, de akár kormányközi szervezetek felállítására is, amelyek proaktív módon mutathatnak utat, és tájékoztathatják az ipart és a kormányzatokat. A szerzők két szerepet rendelnek a kormányzatok részére az adott kérdéskörben:

- Nemzeti kezdeményezések: például társadalmi gondoskodás, pénzügyi reformok és az infrastruktúra megteremtése a precíziós medicina ökoszisztémája számára.
- Kormányközi kezdeményezések: a kulcsfontosságú technológiák, források és szakértők felsorakoztatása a világ országaiból.

Ebben részben a szerzők a világ országai közül kiemelik a hosszú élet szempontjából progresszív országokat, és vázolják azok egyes lépéseit, mint például a szingapúri *AgeTech* vagy a világ számos országában jelen lévő „idősbarát város” koncepciókat.

A lehetőségeket és a már működő mechanizmusokat országokra bontott esettanulmányokban vizsgálják a szerzők igen fontos szerepet szánva az Egyesült Királyságnak, ahol már működik a kérdéssel foglalkozó parlamentáris csoport, és alakulnak kormányzati szervek, valamint a jólét és a hosszú élet szempontjából egyelőre mintaeértékű Svájcnak.

Svájc vezető szerepét a hosszúélet-iparban azzal indokolják a szerzők, hogy az ország egyedülálló erősségekkel és szinergiákkal rendelkezik a biotechnológia, a megelőző precíziós orvoslás, a nemzetközi irányelvek, a pénzügyi szféra és a fejlett mesterséges intelligencia által támogatott *Invest-Tech*-megoldások területén. Mindez arra engedi következtetni a szerzőket, hogy Svájc a meglévő lehetőségei megfelelő kihasználása és fejlesztése segítségével „a hosszú élet völgyévé” válhat. Olyan állami és kormányközi szervezet(ek) otthona lehet, amelyek globális szinten foglalkoznak az időszóddal, annak káros hatásainak megelőzésével és a hosszúélet-ipar implementálásának megfelelő szabályozással.

A hosszú élethez kapcsolódó pénzügyi szektor

A jelenlegi pénzügyi szektort vizsgálva a szerzők megállapítják, hogy a pénzügyek terén a szféra szereplői inkább az aktív keresőkorban lévőkre összpontosítanak a termékeikkel és a tevékenységükkel. A szerzők szerint azonban egyre inkább felemelkednek az olyan szférák, mint az *AgeTech* vagy a *WealthTech*.

„A várható élettartam növekedése és az ezüst cunami hatása az *AgeTech* és a *WealthTech* megjelenését eredményezte, olyan technológiákét, amelyek a várhatóan száz vagy több évet megélő embereket célozzák. Ez a két iparág egymást erősítő módon növekszik. A megnövekedő élettartam igényt teremt az *AgeTech*-be történő befektetésekre, az *AgeTech* egészséges és aktív százéveseket teremt, akik viszont teret nyitnak a *WealthTech* számára, ami még hosszabb egészségben eltöltött éveket eredményez” – fogalmaznak a szerzők, amikor a hosszúélet-ipar pénzügyi szektorának jövőjét illető és az előtte álló kihívásokból alakuló lehetőségeket vázolják.

A hosszúélet-ipar egyik legfontosabb pontja, hogy az életet ugyan meg lehet hosszabbítani, de az általános, a korrallal egyre nagyobb mértékben fellépő erőtlenséget viszont nem lehet elkerülni, ezáltal jelenleg azzal, hogy egy adott illető sokáig él, egyre nagyobbra nyúlik az az idő is, amikor gazdaságilag nem produktív. Erre egyre nagyobb figyelmet fordítanak már ma is, és a legjelentősebb befektetők és magántőke-alapok elemző jelentéseket bocsátanak ki ügyfeleik számára ezzel a kérdéssel

kapcsolatosan. A pénzügyi szektor számára a szerzők szerint tehát egy teljesen új, ugyanakkor igen jómódú ügyfélklaszter állhat rendelkezésre, ehhez azonban olyan „idősbarát” termékeket, szolgáltatásokat, felületeket és technológiát kell kidolgozni és alkalmazni az üzleti tevékenység során, amelyek nemcsak a már jelenleg idős generáció gazdasági aktivitásának fenntartását biztosítják, hanem a jelenleg gazdaságilag aktív fiatalok számára is kecsegtető perspektívát nyújtanának a megfelelő pénzügyi konstrukciók és modellek kidolgozásával, amelyek az egészséges időskor mellé kedvező pénzügyi alapot is adhatnak.

A hosszúélet-ipar: tudomány, technológia és biomedicina

A könyv negyedik része vizsgálja mindazokat a tudományos kutatásokat és eredményeket, amelyek a hosszúélet-ipar legfontosabb elemét, magát a hosszú (egészséges) életet hivatottak biztosítani. A szerzők nemcsak megvizsgálják a különböző területeken elért eredményeket, hanem meg is nevezik a legkiemelkedőbb kutatókat, valamint a kritikusan fontos fókuszterületeket is, külön hangsúlyozva a mesterséges intelligencia egyre nagyobb mértékben elterjedő alkalmazását a kutatásokban és legfőképp a precíziós orvoslásban. A szerzők olyan forradalmi területeket is érintenek, mint a 3D-s nyomtatott szövetépítés, amelynek hatalmas alkalmazási területe lehet a transzplantológiában, kiváltképp a bőrtültetések terén, de még a P4-orvosláshoz szükséges precíziós, személyre szabott gyógyszer-előállításához is. A másik igen fontos terület, amelyet a szerzők érintenek, az az öregedés biomarkereinek a megállapítása. A hosszúélet-iparban a precíziós, megelőző és személyre szabott orvoslás implementálásához igen komoly adattudományi módszerekre van szükség, a hatalmas a páciensektől és a kutatásokból érkező adathalmazok feldolgozása során pedig ezen biomarkerek használata elengedhetetlen, hiszen ez biztosítja az alapot az alkalmazott terápiák és módszerek hasznosságának mérésére.

Pragmatikus optimizmus a hosszúélet-iparban: a túlzott lelkesedéstől a valóságig

A könyvben a szerzők a vázolt elméleti keretek és víziók mellett ugyanakkor megmaradnak a realitás talaján, rámutatva azokra a folyamatokra, amelyeknek már rövid és középtávon is lehetnek kézzelfogható eredményei, és melyek azok, amelyek a megismételhetetlen kísérletek csoportjába tartoznak, hiszen elengedhetetlen, hogy a lehetőségeket vizsgálva el tudjuk választani a „hiú reményeket a valóságtól”. Az emberi élet gyakorlatban történő meghosszabbításához szükséges technológiák széles körű kifejlesztéséhez, valamint elérhetővé tételéhez hatalmas erőforrásokra van szükség, emellett egy olyan szakmai, tudományos, de törvényhozási konszenzusra is, hogy legalább a főbb és legfontosabb akadályok leküzdésének módját kidolgozhassák. A szerzők szerint a siker eléréséhez az emberélet meghosszabbításában az orvosoknak és biotechnológusoknak úrkutatási mérnökökként kell gondolkodniuk, ahol egyes meglévő területek nagyobb kutatást és fejlesztést igényelnek, mint a már meglévők. Ebben négy fő pillért emelnek ki:

- kísérletezés modellszervezetekben;
- biohekkelés és a *quantified self*;³
- a korfüggő betegségek kezelése és semlegesítése;
- mesterséges intelligencia, adattudomány és matematikai technológiák a hosszú életért.

A *Hosszúélet-Ipar 1.0* elsősorban egy elméleti keretrendszer felállító mű, amely összefoglalja a szerzők és szerzőtársaik által képviselt vállalati/szervezeti/intézményi konzorcium látásmódját a hosszúélet-ipar kialakításáról és formálódása eddigi folyamatairól. Bár gyakran fantasztikusnak tűnő gondolatokat fogalmaz meg a kötet, mindegyikük mögött kiolvasható a racionalitás magja, és megvalósításuk számszerűsíthető eredményei. Mindemellett fontos kiemelni, hogy a könyv ismeri a korhatárait, és ezeket meg is nevezi a kötet végén. Összességében *A Hosszúélet-Ipar 1.0* egy jól összeállított, olvasmányos munka, amely bár sokszor egy science fiction regény világa felé tereli az olvasót, még időben és jól értelmezhetően hozza vissza a valóságba ezáltal egy bizakodásra okot adó útravalót biztosítva a számára.

3 A „számszerűsített én”: a különböző testre szerelhető mérőeszközök (aktivitásmérők, okosórák stb.) segítségével a felhasználók egyre több adathoz juthatnak saját magukról, nyomon követhetik testük működését, javíthatják életminőségüket.

SZERZŐINK FIGYELMÉBE

Az Eurázsia Szemle felhívja a tisztelt olvasók, leendő szerzők figyelmét, hogy szívesen fogad olyan tanulmányokat, amelyek multidiszciplináris megközelítésben Eurázsia egészét érintő és átfogó kérdésekkel foglalkoznak. A szerkesztőség az egyes rovatoknak megfelelően Kína, Délkelet-Ázsia, az iszlám világ, Oroszország, India és Dél-Ázsia témában várja a kéziratokat. A tanulmányok mellett konferenciabeszámolók és könyvismertetések közlésére is lehetőséget biztosítunk..

Az Eurázsia Szemle csak eredeti, máshol meg nem jelent tanulmányokat publikál, amelyek kettős vaklektorálást követően kerülnek közlésre.

Formai követelmények

A tanulmány hossza hozzávetőlegesen 6 000 szó

Szöveg

- MS Word formátum
- A4-es méretű papíron a bal oldali, a jobb oldali, az alsó és a felső margó egyaránt 2,5 cm
- A használandó betűtípus: Times New Roman
- Fejezetek: 13 pt, normál, szimpla sorköz, térköz: 6 pont a bekezdések után, sorkizárt igazítás.
- Alfejezetek: 12 pt, normál, szimpla sorköz, térköz: 6 pont a bekezdések után, sorkizárt igazítás.
- A fejezetek és alfejezetek számozása decimális rendszerben történik. (1. fejezet, 1.1. alfejezet, 1.1.1. al-alfejezet stb.)
- Szöveg: 11 pt, normál, szimpla sorköz, térköz: 6 pont a bekezdések után, sorkizárt igazítás.

Táblázatok, ábrák, térképek

- Minden táblázatot, ábrát és térképet szerkeszthető formában (Excel, Word) kell elhelyezni a tanulmányban.
- Kép formában pl. (jpg-ben küldött) táblázatot, ábrát, és térképet nem tudunk elfogadni.
- Táblázatok és ábrák formai követelménye:
 - Cím: Times New Roman, 11 pt, normál (a cím a táblázat felett)
 - Forrás: Times New Roman, 11 pt, normál (a forrás a táblázat alatt)

Kivonat

- A tanulmányoknak kivonatot (absztraktot) kell tartalmazniuk: legalább 150, legfeljebb 300 szó terjedelemben magyarul és angolul.
- Az absztrakt alatt 4-5 kulcsszó megadása kötelező magyarul és angolul.
- Teljes nevet, titulust és intézményi affiliációt kérjük megadni.

Hivatkozások

- A hivatkozásokat az APA formátumnak megfelelően kérjük elkészíteni. Részletesebben lásd: <https://libguides.library.usyd.edu.au/c.php?g=508212&p=3476096>
- Jegyzetek szerepeltetése a tanulmány végén végjegyzet formájában történhet.
- A tanulmány végén szerepeljen egy bibliográfiai jegyzék abécésorrendben.

Az Eurázsia Szemle legfőbb célja egy olyan nemzetközileg elismert tudományos fórum megteremtése, amely multidiszciplináris megközelítésben a szűkebb régiók helyett Eurázsia egészét érintő és átfogó kérdésekkel foglalkozik. Céljaink szerint lehetőséget és keretet kívánunk biztosítani a különböző tudományágak képviselői között kibontakozó szakmai diskurzusra, az eltérő nézőpontok ütköztetésére, találkozására, továbbá mindazon trendek, kihívások és lehetőségek elemző bemutatására, amelyekkel a 21. század Euráziája és a nemzetközi rendszer szembenéz.

A szerkesztőbizottság tagjai:

Főszerkesztő:

Prof. Dr. Szilágyi István

Dr. Bernek Ágnes

Dr. habil. Csicsmann László

Dr. Csizmadia Norbert

Dr. habil. Csoma Mózes

Prof. Dr. Dövényi Zoltán

Dr. Háda Béla

Prof. Dr. Hamar Imre

Prof. Dr. Hidasi Judit

Dr. Horváth Levente

Dr. habil. Ittész Máté

Dr. Klemensits Péter

Dr. Lehmann Kristóf

Dr. Moldicz Csaba

Prof. Dr. N. Rózsa Erzsébet

Dr. Obrusánszky Borbála

Prof. Dr. Popp József

Dr. P. Szabó Sándor

Prof. Dr. Rostoványi Zsolt

Dr. habil. Salát Gergely

Dr. Sipos Sándor

Dr. Szatmári Péter

Dr. Szerdahelyi István

Prof. Dr. Tarrósy István

Prof. Dr. Tózsza István

Prof. Dr. Vasa László

Dr. habil. Wilhelm Zoltán

Zoltai Alexandra

