

A kínai Új Selyemút kezdeményezés és a magyar export lehetőségei a legvalószínűbb útvonalak mentén elhelyezkedő országokba

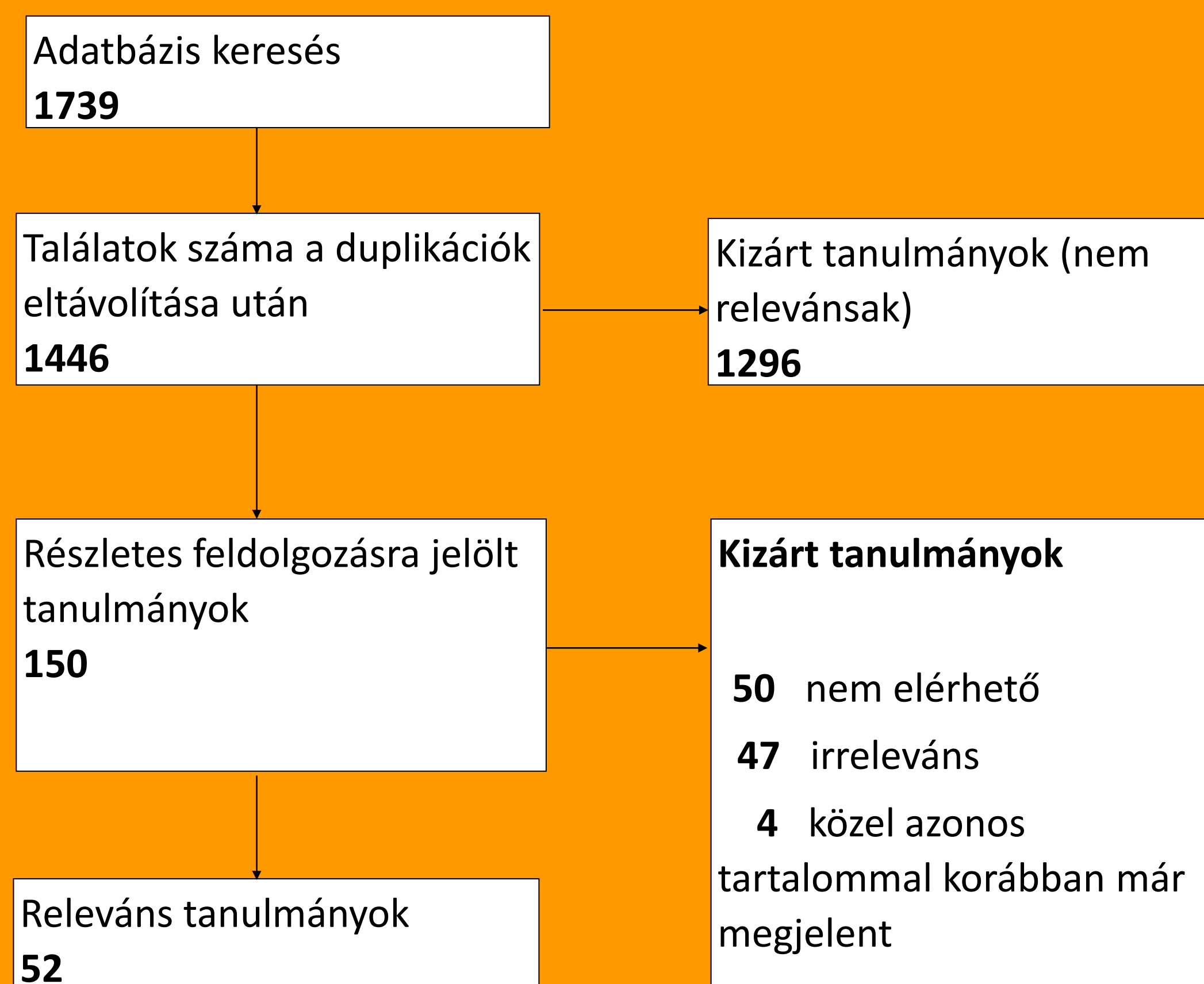
Maró Zalán Márk (zalan.maro@uni-corvinus.hu) - ÚNKP-19-2-I-BCE-43

Bevezetés, elméleti háttér

- Az ókori selyemút 2100 évvel ezelőtt jött létre az i.e. 1-2. században, a Han-dinasztia uralkodása idején a Kína és Európa közötti kereskedelem fellendítése érdekében. Az út több mint 7000 km hosszú volt, és a fejlődés katalizátoraként működött (Fallon, 2015). A 15. század után a Selyemút, és ezzel együtt Kína domináns szerepe a földrajzi felfedezések, illetve a technológia fejlődése miatt hanyatlani kezdett (Keser, 2015). Ugyanakkor a 21. századra jellemző globalizáció, és ennek hatására a szállítási költségeknél tapasztalható jelentős csökkenés ismét egy „Modern” Selyemút létrehozását helyezték a kínai állam célkeresztjébe.
- A közúti, és különösen a vasúti technológiák fejlődése, illetve a politikai struktúrák átalakulása Európa és Ázsia között lehetővé teszi egy új, szárazföldi és vízi útvonalat egyaránt igénybe vevő selyemút létrehozását. Azt azonban fontos kiemelni, hogy a szárazföldi szállítás (egyelőre még) költségesebbnek tekinthető, mint a tengeri szállítás; mégis az Új Selyemút jelentős előnyökkel járhat: az út csupán körülbelül két hétig tartana (szemben a legalább egy hónapig tartó tengeri szállítással), és kínai szemszögből az ország tengeri közlekedési függősége csökkenhetne (Li - Schmerer, 2017).

Kutatási kérdések és módszertan

- A kutatás keretében a következő kérdéseket fogalmaztam meg: Milyen tényezők vezettek az Új Selyemút kezdeményezés elindulásához? Melyek lehetnek az Új Selyemút kezdeményezés legfontosabb útvonalai? Mely országokat érint(het)? Mik a kínai állam legfőbb céljai e projekttel? Mik lehetnek az Új Selyemút kezdeményezés várható hatásai? Melyek lehetnek a legfontosabb magyar export termékcsoporthoz és termékek a kezdeményezés által érintett országokba? Változhat-e a magyar exportszerkezet?
- A kutatás célja kettős: egyrészt egy szisztematikus szakirodalom feldolgozáson keresztül bemutatja a kínai Új Selyemutat és annak különböző fontos elemeit (előzmények, meglévő és tervezett útvonalak, célok, beruházások, hatások stb).
- Másrészt meghatározza melyek azok a komparatív előnyökkel rendelkező termékcsoporthoz és termékek, amelyeket Magyarország - főként a meglévő és megépíteni kívánt vasútvonalakra támaszkodva - jövőben exportálhat az Új Selyemút mentén elhelyezkedő országokba.



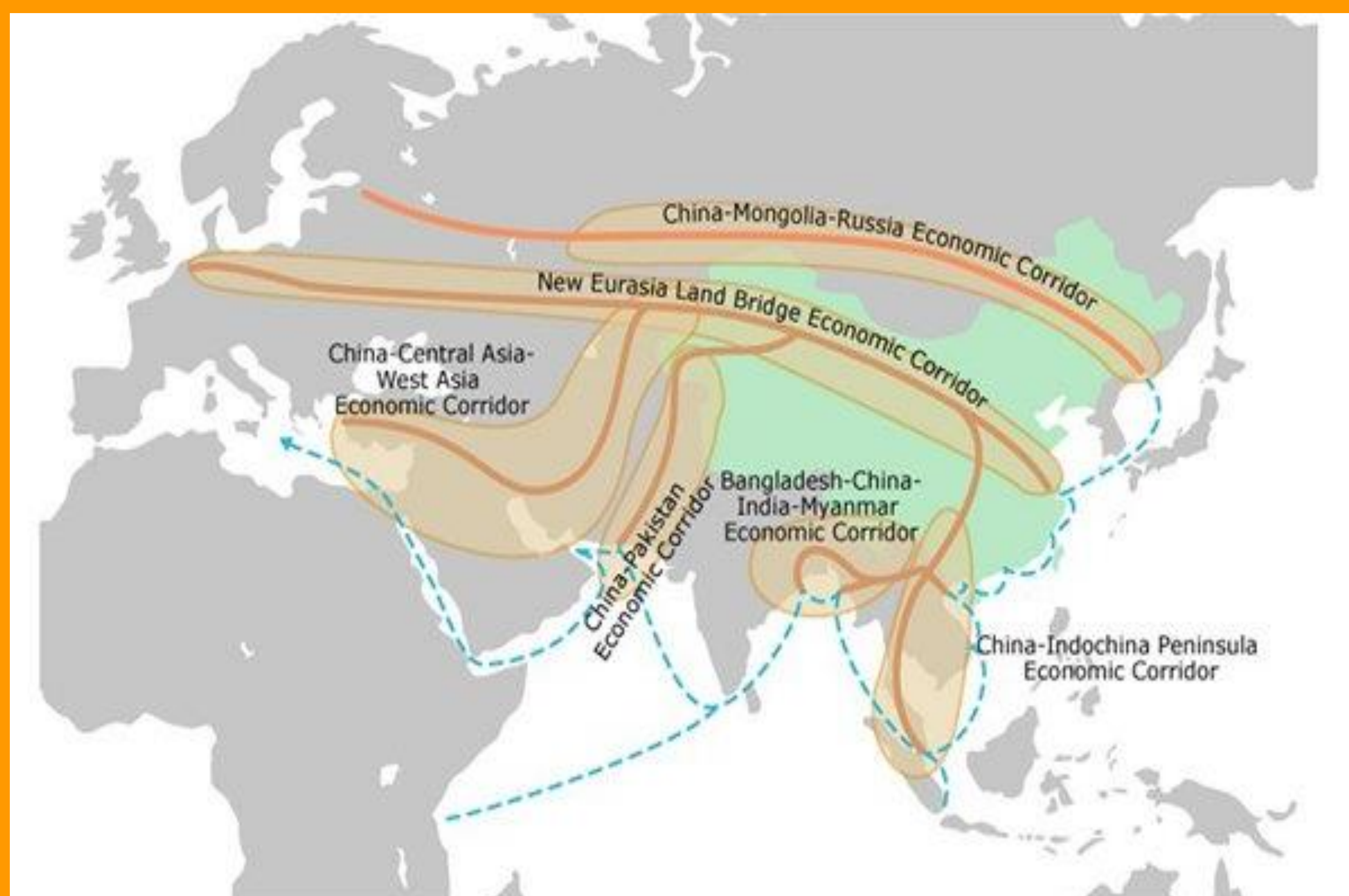
Forrás: Saját szerkesztés

Magyarország tényleges exportja a vizsgált országcsoportokba, illetve a potenciális export termékcsoporthoz és termékkategóriák

Országcsoport	Meghatározó, tényleges export termékcsoporthoz	Legversenyképesebb export termékcsoporthoz	Legversenyképesebb export termékkategóriák
Szomszédos országok (Románia, Szerbia, Ukrajna)	Elektromos gépek, felszerelések; (Üzemanyagok)	Gabonafélék; Élő állatok	Vetőmag, Élelmiszer készítmények, Házityúk, Üzemanyag
Balkán-félsziget (Bulgária, Észak-Macedónia, Görögország)	Elektromos gépek, felszerelések; Járművek és alkatrészek	Gabonafélék; Élő állatok	Hús (sertés), Bor, Vetőmag, Csemegekukorica
Közel-Kelet (Irán, Törökország)	Elektromos gépek, felszerelések; Járművek és alkatrészek	Élő állatok	Zöldségkészítmények (csemegekukorica, borsó), Mezőgazdasági gépek, Szarvasmarha
Kaukázus (Azerbajdzsán, Grúzia, Örményország)	Gyógyszeripari termékek; Nukleáris reaktorok és kazánok	Gyógyszeripari termékek; Zöldség és gyümölcs-termékek	Inzulin tartalmú gyógyszer, Kisker. csom. gyógyszer, Borsó, Bab, Cs.kukorica
Közép-Ázsia (Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán)	Gyógyszeripari termékek	Gyógyszeripari termékek; Zöldség és gyümölcs-termékek; Élő állatok	Alkaloidtart. gyógyszer, Fogamzásgátló, Élő sertés, Baromfi, Borsó, Bab, Cs.kukorica, Vetőmag
Kína	Elektromos gépek, felszerelések; Járművek és alkatrészek	Vonat, villamos és ezek alkatrészei	Fékek, Járműmotorok, Alkaloidtart. gyógyszer

Forrás: Saját szerkesztés WITS (2020) és OEC (2020) adatok alapján

Az Új Selyemút által használt legfontosabb gazdasági folyosók



Forrás: HKTDC Research (2018)

Következtetések

- Az Új Selyemút földrajzilag három általános szárazföldi útvonalból tevődne össze. Az első útvonal (Északi Útvonal) Kínából Közép-Ázsián és Oroszországon keresztül jutna el Európába. A második útvonal (Középső vagy Központi Útvonal) Közép- és Nyugat-Ázsián keresztül a Perzsa-öböl, Földközi-tengerig, és Közép-Kelet-Európáig húzódná- ez az útvonal közvetlenül is érintené Magyarországot. A harmadik útvonal (Déli Útvonal) pedig Délkelet- és Dél-Ázsián keresztül futna egészen az Indiai-óceánig.
- A Közép-Kelet-Európa külkereskedelmének (export és import egyaránt) nagy része évtizedeken át az észak-európai belga, holland és német megakikötők segítségével bonyolódott le. A Budapest-Belgrád vasútvonal, valamint a Pireusz kikötőjének radikális fejlődése azonban Pireusz kikötőjét helyezheti előtérbe. Továbbá a Budapest-Belgrád vasútvonal hozzájárul a közép-kelet-európai, jelenleg hiányos észak-dél irányú vasúti kapcsolatok bővítéséhez.
- A Balassa-index számítások alapján Magyarországnak, és a hazai vállalatoknak főként a mezőgazdasági- és élelmiszeripari, a gépipari, és a gyógyszeripari termékekre kell helyeznie a hangsúlyt, amelyhez minden körülmény adott, hiszen megvannak a gyártókapacitások (pl. nagy autógyárak, vagy a Richter, Egis); illetve ezek a termékek kitűnően illeszthetők - mind az érték/tömeg, mind a logisztika területén - a vasúti szállításhoz. Ezzel nem csak az előbb említett iparági szereplők (sok a külföldi multinacionális vállalat leányvállalata), hanem a főként magyar cégekből álló beszállítórendszer is jól járhat. Emellett egy-egy speciálisabb (és magasabb feldolgozottsági szintű) terméknél is megfigyelhető a versenyelőny (pl.: hangszerek a közép-ázsiai piacokon), így érdemes rés piacokat is megcélozni főként olyan termékekkel, amelyek vasúton könnyen és költséghatékonyan szállíthatók.