

A V4-ek logisztikai együttműködési lehetőségei az észak-kelet magyarországi logisztikai hálózattal

Logistics cooperation possibilities of V4s with the logistics network of North-East Hungary

BÁLINT Richárd¹, Prof Dr. ILLÉS Béla²

¹ Miskolci Egyetem, Logisztikai Intézet
3515 Miskolc-Egyetemváros, Tel.: 06 46 565-111/10-29, E-mail: altrichi@uni-miskolc.hu

² Miskolci Egyetem, Logisztikai Intézet
3515 Miskolc-Egyetemváros, Tel.: 06 46 565-111/17-37, E-mail: altilles@uni-miskolc.hu

Abstract

The assessment of the situation and development concept of transport was decisive for the development of the economy in each period. This is especially true today in the face of the difficulties caused by the COVID-19 epidemic. Our economic relations with the V4s play a key role in the operation of Hungary. Logistics has already proven to be one of the driving forces behind the economy. In the future, we will outline some strategic issues for resolving logistics processes between V4s.

Keywords: logistics network, transport development, logistics cooperation

Kivonat

A közlekedés helyzetének és fejlesztési koncepciójának a megítélése minden időszakban meghatározó volt a gazdaság fejlődése szempontjából. Különösen igaz ez napjainkban a COVID-19 járvány okozta nehézségek esetén. Kiemelt szerepet játszik hazánk működésében a V4-ekkel fennálló gazdasági kapcsolataink. A gazdaságban már bebizonyosodott, hogy annak egyik meghatározó motorja a logisztika. A jövőben a V4-ek között fellépő logisztikai folyamatok megoldására ismertetünk néhány stratégiai kérdést.

Kulcsszavak: logisztikai hálózat, közlekedés-fejlesztés, logisztikai együttműködés

1. BEVEZETÉS

A Visegrádi Négyek (V4), azaz Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia együttműködése a rendszerváltás után, 1991-től kezdődött. A V4-ek gazdasága az azóta eltelt bő három évtizedben nagyarányú fejlődésen ment keresztül, melynek fontos közös mérföldkövei voltak a 2004-es uniós, majd a 2007-es schengeni övezethez való csatlakozás. Szintén fontos, közös sajátosság, hogy az elmúlt évtizedek alatt mind a négy ország gazdasága jelentősen nyitottabbá vált és mélyen integrálódott az európai gazdasági értékláncokba. Bár a földrajzi közelség és a történelmi-kulturális hasonlóságok alapján adná magát, hogy a négy ország sokféle szempontból (pl. energetikai, közlekedési, gazdasági-kereskedelmi, kulturális, oktatási, politikai, stb.) összekapcsolt, közös struktúrákkal rendelkezik, ez még napjainkban sincs így, ami akadályozza a még szorosabb együttműködés kialakítását. A cikk rövid áttekintést ad a V4-ek gazdasági együttműködéséről és ennek logisztikai aspektusairól.

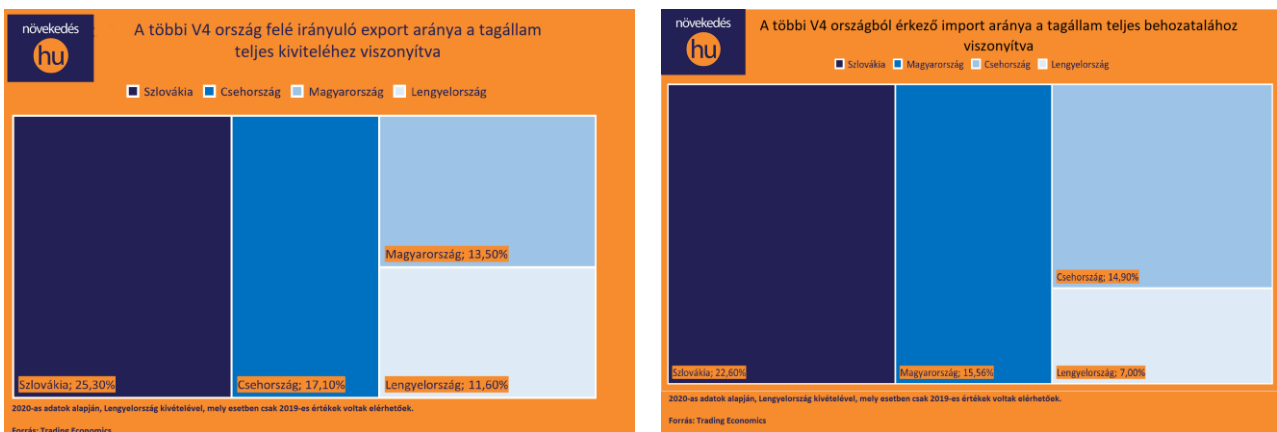
2. A V4-EK GAZDASÁGI EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK FEJLŐDÉSE

Nem túlzás azt állítani, hogy a 2008-2009-es pénzügyi, majd gazdasági válságból való kilábalás után a V4-ek az elmúlt évtizedben kimagasló gazdasági teljesítményt tudtak felmutatni, eredményeik rendre felülteljesítették az EU növekedési átlagát, ezzel pedig növelték a térség gazdasági súlyát az EU-n belül, ami 2020-ra elérte az Európai Unió országok nominális GDP-jének a 7%-át. [1]

A V4-es országokba történt és történő intenzív külföldi tőke beáramlás, a strukturális átalakulás(ok), illetve a tartós növekedési többlet következtében a régió az Európai Unió egyik feldolgozóipari bázisává vált és a

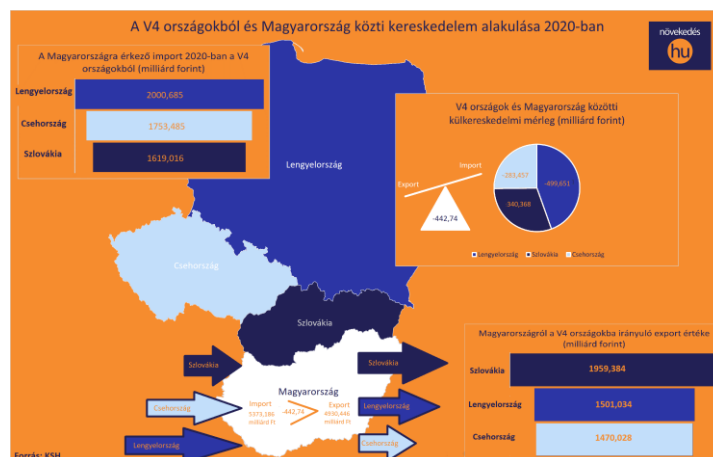
térség országai rendre aktív külkereskedelmet folytatnak, dominánsan az európai célpontokkal. A Világbank adatbázisa szerint a négy ország importjában jellemzően 70-85%-os az európai reláció aránya, az export esetében ez eléri a 90%-ot is. Míg az exportban szinte kizárólagos az európai viszonylat, addig az import esetében Ázsia, különösen Kína válik egyre meghatározóbb partnerre. Ennek az intenzív európai külkereskedelemnek egyik sajátossága, hogy a régió országainak elsődleges kereskedelmi partnere Németország, a kivitel harmada-negyede, míg a behozatal negyede-ötöde e relációban történik. Ennek háttere a feldolgozóipar és különösen az autógyártás súlyának jelentős emelkedése a helyi gazdaságok esetében, amelyben központi szerepet játszottak a német vállalatok beruházásai a térségben. Ez arra is felhívja a figyelmet, hogy a V4-es országok intenzív külkereskedelme és gazdasági teljesítménye erősen függ a nyugat-európai, ezen belül is a német gazdaság teljesítményétől. [2]

A nyugat-európai kitettségen túl az elmúlt évtizedekben a visegrádi országok közötti külkereskedelmi kapcsolatok is jelentős fejlődésen mentek keresztül, azzal együtt is, hogy sok esetben a globális értékláncokban hasonló (akár konkurens) szerepet töltenek be. A V4-ek kis, nyitott gazdaságok, ez alól Lengyelország jelent kivételt, amely európai szinten is jelentős gazdaságnak számít nagyméretű belső piaca miatt. A V4-ek egymás közötti kereskedelme jelentős arányt képvisel mind az export, mind az import tekintetében. A 2020-as adatok alapján (1. ábra) Szlovákia kapcsolatai a legszorosabbak a másik három régiós országgal, Csehország és Magyarország számára is a tíz legfontosabb partner között vannak a visegrádiak. Lengyelország jelentősebb méretű gazdasága számára több más térségen kívüli ország is fontos. Ugyanakkor Lengyelország kiemelt piacot jelent a másik három ország számára. [3]



1. ábra. A V4-es országok egymás közötti kereskedelmének súlya az egyes államok teljes kereskedelmében [3]

Magyarország külkereskedelmében folyamatosan növekszik a visegrádi országok szerepe. Import esetében az arány az elmúlt két évtizedben majd háromszorosára nőtt (6,2% -> 15,5%), export esetében is hasonló a trend, bár a növekedés üteme alacsonyabb volt (5,2% -> 13,5%) (2. ábra). [3]



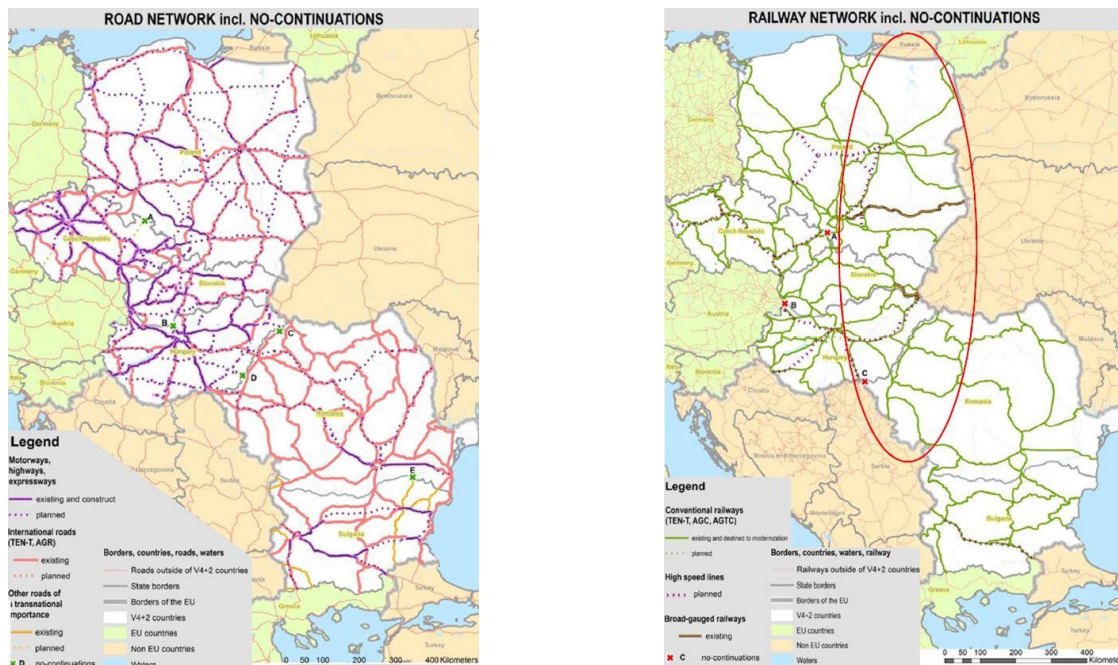
2. ábra. Magyarország külkereskedelmének főbb adatai a többi V4-es országgal (2020) [3]

Jelenleg a V4-ek gazdasági profilja erősen egyoldalú, járműipari összeszerelő üzemekké váltak, a képzett és olcsó munkaerőre épülő extenzív gazdaságfejlesztési modell elérte növekedésének természetes

határait (közepes fejlettség csapdája). A térség termelői leginkább a globális értékláncok közepén, mintsem a két végén találhatók, ami mindkét irányból (import a lánc elejéből, és export a lánc végébe) kiszolgáltatottá teszi a régiós államokat. A magyar exportra is jellemző mind ágazati szinten, mind az exportálók vonatkozásában is a koncentráltóság. Az ágazati szerkezetben a gépek, szállítóeszközök (ezen belül a közúti járművek) és a feldolgozott termékek (főként vegyipari és gyógyszeripari termékek) dominálnak. Az exportálók döntő többsége a nagyvállalati szektorból, a multinacionális vállalatok közül kerül ki. A magyar exportálók a globális értékláncokban nem töltenek be irányító szerepet, az export belföldi hozzáadott érték tartalma alacsony, a kapacitások a gyártásban összpontosulnak. Jellemzően az értéklánc gyártás szakaszában a legnagyobb a verseny és ez a szakasz a leginkább kiszolgáltatott az értékláncot érintő változásoknak. A COVID-19 világjárvány rámutatott a globális értékláncokra épülő világkereskedelem sérülékenységre, ami a globális értékláncokba integrálódott magyar exportkapacitásokat is súlyosan érintette. [4]

3. AZ ÖSSZEKAPCSOLTSÁG SZEREPE A V4-EK FEJLŐDÉSÉBEN

A V4-eknek törekedniük kell gazdasági szerkezetük és kapcsolataik diverzifikálására, ugyanúgy, mint a magasabb hozzáadott értéket előállítani képes, tudásalapú gazdaságra való áttérésre azért, hogy a nemzetközi értékláncokban magasabb szintre tudjanak lépni, vagyis a gyártás helyett a saját kutatás-fejlesztési kapacitások legyenek a dominánsabbak. A V4-ek közötti szorosabb gazdasági integráció előfeltétele az összekapcsoltság (connectivity) feltételrendszerének, azaz a különböző hálózatoknak (közlekedés, energia, digitális, K+F, oktatás, kultúra, turizmus) a tudatos és az egymás közötti együttműködést elősegítő fejlesztése. Jelenleg a régió országai sokkal kevésbé összekapcsoltak, mint a nyugati országok, vagy akár az egyes V4 tagok és a nyugati országok. A V4-ek között hiányosak, vagy fejletlenek mind a közlekedési infrastruktúra (autópályák, modern és nagysebességű vasút) kapcsolatok (3. ábra), mind az energetikai hálózat (földgáz, kőolaj, elektromos áram) kapcsolatai, mind pedig a tudományos, oktatási és személyes kapcsolatok. Ennek oka, hogy mindegyik ország számára a nyugati irányú kapcsolatok kialakítása jelentette a prioritást, másrészt az Unió is ezek fejlesztését támogatta.



3. ábra. A V4-es országokon áthaladó meglévő, illetve tervezett nemzetközi közúti, vasúti folyosók [6]

A regionális gazdaságfejlesztés elsődleges eszköze a logisztikai-közlekedési kapcsolatok fejlesztése, mivel az észak-dél irányú fejlett közlekedési kapcsolatok hiánya alapvetően képes befolyásolni az egymás piacainak elérhetőségét, míg az energiahálózatok összekapcsoltságának hiánya az egyoldalú Oroszországtól való függőséget és kiszolgáltatottságot erősíti. A kohéziós célok elérése érdekében különösen fontos a közlekedési hálózatok megfelelő összeköttetések kiépítése. A vonatkozó törekvések homlokterében a térség észak-dél viszonylatú nemzetközi közlekedési és energiahálózat-folyosóinak kiépítése áll, amelynek a Három Tenger Kezdeményezés (ezen belül a Via Carpathia, azaz Kelet-Európai Gyorsforgalmi Folyosó) és a V4 Nagysebességű Vasút projektek jelentik a zászlóshajóit. [5]

A Via Carpathia közúti közlekedési folyosó Európa északi és déli határát összekötő legrövidebb útvonal, mely a Baltikumtól (a litván kikötővárosból, Klaipedából) Görögorszáig tervezetten mintegy 3.300 km hosszan vezet, áthalad Lengyelországon, érinti Kassát, majd Miskolcon és Debrecenen keresztül áthaladva, Nagykerekinél éri el az országhatárt. A folyosó Magyarországra eső 229 kilométeres szakasza (az M30-as, M3-as, M35-ös és az M4-es autópályákon) 2022-re teljes terjedelmében kiépítésre kerül. Emellett az egyéb, határkeresztező közlekedési kapcsolatok kiépítése is fontos az interregionális együttműködések (ezen belül a logisztikai szolgáltató tevékenységek) fokozásához (4. ábra).



4. ábra. A magyarországi gyorsforgalmi úthálózat beruházási projektjei 2022-ig [7]

Az elkészült közlekedés-fejlesztési projektek (pl. M30 Miskolc-Tornyosnémeti között 2021. október végén átadott szakasza) mentén felgyorsul a régió ipari parkjaiba az újabb vállalkozások betelepülése és ezzel párhuzamosan a logisztikai beruházások is fokozódnak. Az e-kereskedelem bővülésével különösen az ipari-logisztikai ingatlanok szegmensén belül figyelhető meg a régióban is a fokozott aktivitás.

IRODALMI HIVATKOZÁSOK

- [1] Pásztor Szabolcs: *A V4-es országok gazdasági súlyának növekedése az EU-ban*. [www.oeconomus.hu, https://www.oeconomus.hu/irasok/a-v4-es-orszagok-gazdasagi-sulyanak-novekedese-az-eu-ban/](https://www.oeconomus.hu/irasok/a-v4-es-orszagok-gazdasagi-sulyanak-novekedese-az-eu-ban/) (Utolsó letöltés: 2022.02.25.)
- [2] ***: *A visegrádi országok kereskedelmi kapcsolatai*. [www.oeconomus.hu, https://www.oeconomus.hu/irasok/a-visegradi-orszagok-kereskedelmi-kapcsolatai/](https://www.oeconomus.hu/irasok/a-visegradi-orszagok-kereskedelmi-kapcsolatai/) (Utolsó letöltés: 2022.02.28.)
- [3] ***: *Mit hozott nekünk a V4 30 év alatt? Megjelentek a visegrádi multik*. [www.novekedes.hu, https://novekedes.hu/elemezsek/mit-hozott-nekunk-a-v4-30-ev-alatt-megjelentek-a-v4-es-multik](https://novekedes.hu/elemezsek/mit-hozott-nekunk-a-v4-30-ev-alatt-megjelentek-a-v4-es-multik) (Utolsó letöltés: 2022.02.28.)
- [4] ÁSZ (2020): *Elemzés Az export/import szerkezetének és volumenének változása, hatása a GDP változására*. [www.asz.hu, https://www.asz.hu/storage/files/files/elemezsek/2020/export_import_gdp_20201221.pdf?ctid=1296](https://www.asz.hu/storage/files/files/elemezsek/2020/export_import_gdp_20201221.pdf?ctid=1296) (Utolsó letöltés: 2022.03.01.)
- [5] Szakáli István Loránd: *Összekapcsoltság nélkül nincs V4-es gazdasági integráció*. [www.mandiner.hu, https://mandiner.hu/cikk/nyomtatas/20210311_osszekapcsoltság_nelkul_nincs_v4_es_gazdasagi_integracio](https://mandiner.hu/cikk/nyomtatas/20210311_osszekapcsoltság_nelkul_nincs_v4_es_gazdasagi_integracio) (Utolsó letöltés: 2022.03.01.)
- [6] Szabó István L.: *V4 infrastruktúra fejlesztés az EU keleti határán*. Hungarian Presidency 2013-2014 of the CEI2013 Visegrad Group, Budapest, 2014.05.13., <https://docplayer.hu/41142860-V4-infrastruktura-fejleszt-es-az-eu-keleti-hataran-diplomaciai-kihivasok-a-v4-eszak-deli-kozlekedesi-magas-szintu-munkacsoport-felallitasaban.html> (Utolsó letöltés: 2022.03.02.)
- [7] Tóth Péter: *Határmenti közlekedési kapcsolatok. A vasúti és közúti kapcsolatok fejlesztése 2018 és 2022-es évek között*. XII. Határok nélküli partnerség KTE Konferencia, Salgótarján-Fülek, 2018.10.04-05., <https://docplayer.hu/109364844-Hatarmenti-kozlekedesi-kapcsolatok-a-vasuti-es-kozuti-kapcsolatok-fejlesztese-2018-es-2022-es-evek-kozott.html> (Utolsó letöltés: 2022.03.02.)