Közgazdász Fórum
Forum on Economics and Business
20(132), 3–19.
2017/3

Adaptation of the developmental state to globalisation: Lessons for the post-socialist EU member countries

LÁSZLÓ FIKÓ

This paper tries to find an answer to the question how the developmental state can work in a globalised context, and whether it is feasible in Central and Eastern Europe. After presenting the literature on the developmental state, a theoretical framework is proposed, which studies the evolution of capitalism and democracy from the stakeholder's perspective. According to my hypothesis the developmental state can't function in a democratic political environment. This hypothesis is illustrated by case studies from South-Korea and Singapore. The results show that foreign direct investment attraction has an important role during the adaptation of the developmental state to globalisation. However, introduction of the developmental state in Central and Eastern Europe is less probable given the inevitable slow-down of the democratic processes.

Keywords: developmental state, interest groups, democracy, globalisation.
JEL codes: O25, O57, P11, P52.

Kiadó: Romániai Magyar Közgazdász Társaság és a Babeş–Bolyai Tudományegyetem
Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Karának Magyar Intézete
ISSN: 1582-1986 www.econ.ubbcluj.ro/kozgazdaszforum

A fejlesztő állam alkalmazkodása a globalizációhoz – tanulságok a volt szocialista uniós tagországok számára

FIKÓ LÁSZLÓ[1]

A tanulmány arra keres választ, hogy a fejlesztő állam működhet-e a globalizálódó világgazdaságban és ezen belül az EU keleti, volt szocialista tagországai esetében. A fejlesztő állam irodalmának ismertetését követően meghatározásra kerül a tanulmány elméleti kerete, amely a piacgazdaság és a demokrácia kifejlődésének folyamatát vizsgálja a társadalmi érdekcsoportok szemszögéből. A hipotézis szerint a fejlesztő állam nem működhet demokratikus politikai környezetben. A hipotézist a Dél-Korea és Szingapúr esettanulmányok szemléltetik. Az eredmények szerint a közvetlen külföldi tőkebefektetésvonzásnak fontos szerepe van a fejlesztő állam globalizációhoz történő alkalmazkodása során. A demokratikus folyamatok lassulása miatt azonban a fejlesztő állam bevezetése térségünkben nehezen elképzelhető.

Kulcsszavak: fejlesztő állam, érdekcsoportok, demokrácia, globalizáció.

JEL kódok: O25, O57, P11, P52.

Bevezető

A 2007–2009-es világgazdasági válság kapcsán ismét megnövekedett az állam gazdasági szerepvállalásába vetett hit. Ezen világgazdasági tendenciák a volt szocialista EU-tagállamok számára is érdekessé teszik az ázsiai fejlesztő állam modelljét mint a régi tagállamokhoz történő gyors felzárkózás egy lehetséges eszközét, hiszen az egyetlen sikeresnek bizonyult, államilag vezérelt fejlesztési kísérlet a napjainkban fejlettnek tekinthető ázsiai gazdaságokban zajlott le.

A fejlesztő állam vizsgálata során azonban két fontos tényezőt kell figyelembe venni: a társadalmi csoportok szerepét és a globalizációs folyamatok hatását.

A latin-amerikai fejlődési tapasztalatok arra hívják fel a figyelmet, hogy a belföldi érdekcsoportok közötti harc következtében lehetetlenné válik koherens gazdaságpolitikát folytatni. Az érdekellentét politikai bizonytalanságot eredményez, ami nem kedvez a hosszú távú befektetéseknek (Hirschman 1968). Vagyis az elitkonszenzus és az állami célokban nem érdekelt társadalmi csoportokkal szembeni függetlenség kulcsfontosságú tényezője a fejlesztő állam sikereinek.

A társadalmi csoportok hatásán kívül a fejlesztő állam tanulmányozása során figyelembe kell venni a világgazdasági környezet változásait is. A fejlesztő állam egyik legfontosabb intézményi eszközét a piac terelése jelentette, ennek során az

[1] PhD, egyetemi adjunktus, Partiumi Keresztény Egyetem, e-mail: fiko_laci@yahoo.ca.

állam a bürokratikus ügynökségek révén a kiválasztott szektorok felé irányította a zárt tőkemérleg miatt szűkös forrásokat. Azonban az 1990-es években a nemzetközi szervezetekkel folytatott csatlakozási tárgyalások során a tőkeforgalom ellenőrzésének lehetősége elveszett (Vigvári 2009). A külföldi források szabad bevonása miatt a nagyvállalatok adósságállománya ugrásszerű növekedésnek indult, sebezhetővé téve az érintett gazdaságokat (Haggard 2000). Ez a folyamat 1997 nyarán súlyos regionális pénzügyi válságot eredményezett. A külföldi hitelek korlátlan beáramlására a pénzügyi szabályozórendszer hiányosságai miatt volt lehetőség (Goldstein–Hawkins 1998). Tehát a fejlesztő állam zárt tőkemérleg mellett kialakított pénzügyi intézményei nem voltak összeegyeztethetők a pénzügyi globalizáció követelményeivel, ami súlyos válsághoz vezetett a 90-es évek második felében.

A fentebb leírtakból adódóan a tanulmány arra keresi a választ, hogy a fejlesztő állam működhet-e a globalizációban, és milyen eséllyel járulhat hozzá az EU volt szocialista tagállamainak fejlődéséhez? A kérdés megválaszolása során a fejlesztő állam történelmi tapasztalatai a társadalmi érdekcsoportok szemszögéből kerülnek vizsgálatra.

Az eredmények szerint a fejlesztő állam alkalmazkodhat a globalizációhoz, ezt a folyamatot azonban az állami szerepvállalás fokozódása kíséri, ami pedig a demokratikus folyamatok terén történő lemaradást eredményez. Ebből kifolyólag a fejlesztő állam térségünkben történő meghonosítása nehézségekbe ütközik.

A tanulmány felépítése a következő. A bevezetőt követően bemutatom a kutatás módszertanát, megismerkedhetünk a fejlesztő állam fontosabb sajátosságaival, majd meghatározom a kutatás elméleti keretét, amely az állami beavatkozás és a demokrácia közötti összefüggésekre világít rá. Az elméleti keret végén fogalmazom meg a tanulmány hipotézisét. A hipotézist az esettanulmányokat tartalmazó fejezetek illusztrálják. A tanulmány végén az ázsiai tapasztalatok alapján javaslatokat fogalmazok meg a volt szocialista EU-tagállamok számára.

A kutatás módszertana

A cikk a kutatási kérdés megválaszolása során az intézményi és az összehasonlító közgazdaságtan gyakran használt módszerének tekinthető, elméletileg megalapozott összehasonlító esettanulmányokkal dolgozik.

A kutatás kezdetén az elméleti keretet alkotom meg, amely képes leírni az érdekcsoportok és a fejlesztő állam közötti összefüggéseket. A csoportelméleti irodalom áttekintése után alapvetően úgy vélem, hogy az érdekcsoportok megerősödése felelős az autoriter rendszerek természetes fejlődés útján, mondhatni organikusan megvalósuló átalakulásáért, lassú demokratizálódásáért.

Az elméleti keret alapján határozom meg a tanulmány hipotézisét, amelyet a Dél-Korea és Szingapúr tapasztalatait bemutató esettanulmányok segítségével illusztrálok.

A fejlesztő állam

A fejlesztő államot a kapitalizmus egy sajátos változatának, az úgynevezett „államvezérelt kapitalizmusnak" tekinthetjük. A kapitalizmus ezen változata esetében a kormányzat hozza meg a gazdasági döntéseket, ennek ellenére a gazdasági rendszer kapitalista marad, mivel az állam elismeri és szavatolja a tulajdonjogokat, a szerződésekben foglaltak pedig kikényszeríthetők (Baumol et al. 2007).

Az érdem alapján kiválasztott (meritokratikus) és lojális bürokrácia beékelődik az állam és a társadalom közé, megteremtve az állam társadalmi csoportokkal szembeni autonómiáját. Mindez ugyanakkor nem jelenti a társadalomtól történő teljes elzártságot. A bürokrácia be is ágyazódik a társadalomba, kapcsolatokat tart fenn a magánszféra fontosabb szereplőivel, ezáltal lehetővé téve az állam és a társadalom közötti egyeztetéseket a gazdasági célokat és az alkalmazott politikákat illetően. Ezt nevezzük a fejlesztő állam beágyazott autonómiájának (Evans 1995).

A stratégiai döntéseket, fejlesztési célkitűzéseket azonban mindig a politikai elit hozza meg, a képzett bürokrácia pedig megvalósítja azokat (Önis 1991). A fejlesztő államot az egyértelmű fejlesztési cél, a bürokratikus fejlesztési ügynökség működése, valamint az állam és a magánszféra közötti intézményesített kapcsolat jellemzi. Ezen jellemzőknek Weiss (2000) szerint csak Japán, Dél-Korea és Tajvan tud hiánytalanul megfelelni. A felsorolt jellemzők azonban Szingapúr esetében is helytállóak. A szingapúri fejlődés az állami ösztönzők segítségével létrejövő közvetlen külföldi tőkebefektetés (angolul foreign direct investment – FDI) beáramláson alapult. A szingapúri állam a gazdaság valamennyi területén igen aktívan és sikeresen beavatkozott. Az iparstruktúra állami programok keretében korszerűsödött, jó minőségű, a gazdaság igényeit kiszolgáló oktatási rendszert

hoztak létre, a versenyképtelen ágazatok pedig a környező országokba szervezték ki (Huff 1999; Pereira 2006; Tan 2005; Yeung 2005). Mivel az iparosodás nem a helyi gazdasági érdekcsoportokra támaszkodott, ezért a fejlesztő állam globalizációhoz alkalmazkodott változataként tekintek Szingapúrra.

A fejlesztő állam gazdaságpolitikai eszközeit hat pontban foglalhatjuk össze (Vigvári 2009):

a) a piac terelése, vagyis a források adott szektorokba történő irányítása az árak torzítása révén;

b) a tőkeakkumuláció támogatása;

c) a komparatív előnyök megteremtése, vagyis magasabb fejlettségi szintet képviselő iparágak meghonosítása;

d) a makrogazdasági stabilitás biztosítása;

e) a humántőke képzése;

f) a politikai stabilitás biztosítása.

A fejlesztő állam sikeres gazdasági és társadalmi átalakító munkája nyomán az érdekcsoportok alkupozíciója megnövekedett az 1980-as évekre, ami rendszerellenes utcai demonstrációkban nyilvánult meg az évtized során. A folyamat az uralkodó elit leváltásához és demokratikus választásokhoz vezetett (Minns 2001; Chu 1998).

Ezen belső folyamatokhoz ugyanakkor társultak a külvilág felől érkező kihívások is, mint például az Egyesült Államok hidegháborús politikájának vége, valamint az ezzel járó politikai és gazdasági nyitás (Stubbs 2009).

Ezek a fejlemények segítették a demokratikus folyamatok kibontakozását, valamint a globalizáció felgyorsulását a régióban. Azonban a hagyományos intézményi keretek lebontása és egy új, piacbarát intézményrendszer kiépítése elhúzódó folyamatnak bizonyult. A létrejött intézményi vákuum előkészítette a terepet egy súlyos pénzügyi válság kialakulásához. Az 1997–1998-as ázsiai pénzügyi válság fordulópontnak tekinthető a fejlesztő állam történetében, mivel bebizonyította, hogy a globális gazdaság követelményei nem összeegyeztethetők a fejlesztő állam hagyományos intézményeivel, ezért az új, piacbarát intézmények kialakítása nem várathat magára. A válságkezelés során ugyanakkor szükségszerűen fokozódnak az állami beavatkozások, ami a fejlesztő állam fennmaradására kínál lehetőséget.

Az állami beavatkozás és a demokrácia közötti összefüggések

Egy adott földrajzi terület fölötti hatalmat gyakorló szűk katonai elitnek érdekében áll az alapvető közjavak biztosítása, mivel az kedvező a gazdasági növekedés számára, ezáltal pedig növekszik a megszerezhető járadék mennyisége.[2] Ez elvezet egy autoriter államszervezet megjelenéséhez (Olson 1993). Ebben az autoriter államban azonban a gazdasági és politikai verseny korlátozásáról, vagyis korlátozott hozzáférést biztosító rendről beszélhetünk. A szabad hozzáférést biztosító rend felé történő átmenet, vagyis a piacgazdaság kiépülése és a demokratikus átalakulás csak akkor mehet végbe, ha egyre több társadalmi csoport részesül a belépésből. Az átmenet során a gazdasági verseny erősíti a politikai versenyt, ugyanakkor a politikai verseny tovább növeli a gazdasági téren megnyilvánuló versenyhelyzetet. Az egyik legfontosabb tranzíciós mechanizmust a parlamentarizmus hagyományai jelentik (North et al. 2006). Mindezt legjobban az angliai történelmi tapasztalatok szemléltetik, ahol a közigazgatási integráció következtében az 1530-as évekre már egységes, bürokratikus államszervezet működött. A meginduló gazdasági fejlődés következtében kiszélesedett azon csoportok köre, amelyek követeléssel élhettek az uralkodó elittel szemben, az 1688-as dicsőséges forradalom során a hatalom és a döntéshozatali jogkör a parlamentre szállt. A politikai forradalmat követően kezdtek átalakulni a gazdasági intézmények, s ez a kulcsfontosságú fordulat végül az ipari forradalomhoz vezetett. Politikai és gazdasági téren egyaránt fokozódott a verseny, amely évszázadok alatt a napjainkban ismert demokráciához és piacgazdasághoz vezetett (Acemoglu–Robinson 2013). A piac és a demokrácia egymást erősítő hatása időben viszonylag stabilnak tekinthető (Gedeon 2014).

A bemutatott irodalom szerint tehát a piacgazdaság és a demokrácia kölcsönösen feltételezi egymást. Ebből az következik, hogy a gazdaság terén fokozódó állami beavatkozások és az állami tulajdon arányának emelkedése a szabadságjogok csökkenése terén is kifejtik hatásukat. Állami beavatkozások nyomán csökken az elittel szemben álló érdekcsoportok alkupozíciója, ezáltal pedig csökken az érdekérvényesítő képességük. Mindezt alátámasztják Kapás és Czeglédi 130 országot tartalmazó, 1970 és 2005 közötti időszakot lefedő adatbázison végzett

[2] Olson (1993) az államszervezet megjelenését az úgynevezett „stacionárius banditának" tulajdonítja. Ez tulajdonképpen egy szűk katonai elitet jelent, amely átveszi egy adott földrajzi terület fölötti irányítást, és megvédi ezt a területet a fosztogatóktól („portyázó banditáktól"). Tulajdonképpen közjavakat biztosít (biztonság, rendfenntartás), ami ösztönzőleg hat a gazdasági tevékenységekre.

empirikus vizsgálatai is. A kutatás nyomán úgy vélik, hogy a gazdasági szabadság a politikai szabadság fenntartásának szükséges feltétele: amennyiben a politikai szabadság már létrejött, akkor annak fennmaradásához gazdasági szabadságra van szükség (Kapás–Czeglédi 2011).

Mindebből arra következtethetünk, hogy a fejlesztő állam működése nem valósulhat meg demokratikus politikai környezetben, és az állami beavatkozás gazdasági szinten a demokratikus folyamatok terén lassulást kell eredményezzen. Ezt a hipotézist koreai és szingapúri esettanulmányok segítségével illusztrálom.

Esettanulmányok a fejlesztő államnak a globalizáció kihívásaihoz való alkalmazkodásáról

A fejlesztő állam alkalmazkodása a globalizáció kihívásaihoz Dél-Koreában

A koreai fejlesztő állam felemelkedése az 1961 és 1979 közötti Pak Csong Hi-diktatúra időszakára tehető, amikor az elit fejlesztési célkitűzéseinek megvalósítása során a hazai nagyvállalatokat (csebolok) használták fel (Kim 2004). A rezsim kezdeti éveiben a hagyományos társadalmi érdekcsoportok gyengék voltak. A munkásmozgalmak elnyomása a japán gyarmati örökség miatt erőteljes volt (Kohli 1994), a fejlődésben ellenérdekelt vidéki elitet pedig a koreai háború során állították félre (Cumings 1984). Komoly érdekérvényesítő képességgel csak a csebolok rendelkeztek ebben az időszakban (Kim 1976), ennek csökkentése létfontosságú volt az állami célkitűzések megvalósítása érdekében. Az 1961-es hatalomátvételt követően a nagyvállalati vezetőket rövid időre letartóztatták, majd később felhasználták őket az iparfejlesztési tervek érdekében (Haggard et al. 1991).

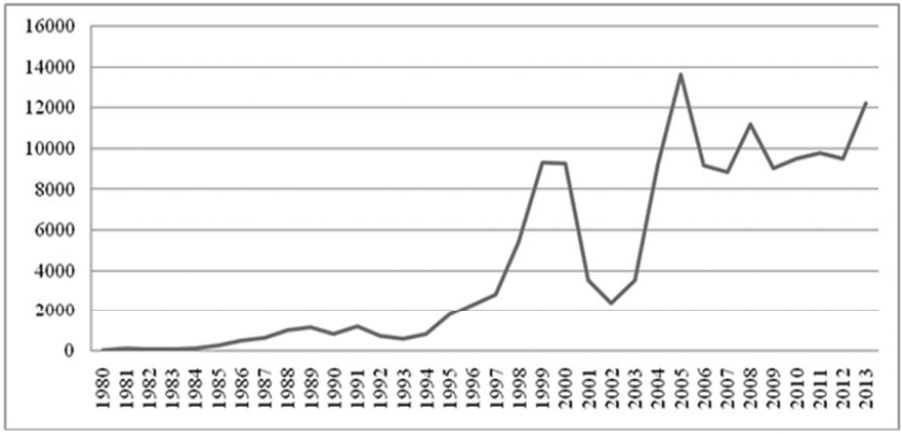
A kormány exportorientált iparosítási stratégiája kiemelkedő sikereket hozott: 1963 és 1979 között átlagosan 9,5%-kal emelkedett a bruttó nemzeti termék (Amsden 1989). Azonban a Pak-rezsim második évtizedét fokozódó instabilitás jellemezte. A legnagyobb kihívás a munkásmozgalmak irányából érkezett. A koreai iparosítás jellegzetességei, a nagy üzemméret és az ipari komplexumok földrajzi koncentráltsága növelte a munkások érdekérvényesítő képességét (Chu 1998). Az évtized végére a kormányellenes tüntetések országszerte rendszeressé és szervezetté váltak. A viharos társadalmi és gazdasági átalakulás 1979 októberében Pak tábornok meggyilkolásához vezetett (Kim 2004). A demokratikus folyamatok elindulása azonban még váratott magára, a hatalmi űrt kihasználva 1980 májusában Cson Duhvan tábornok katonai hatalomátvételt hajtott végre. A rendszerre nehezedő nyomás azonban nem csökkent. 1987. június 10-én tömegtüntetések

kezdődtek az ipari munkások, a diákság és a középosztály részvételével, a megmozdulások eredményeként pedig közvetlen választásokra került sor 1988-ban (Minns 2001).

Tehát a koreai tapasztalatok szerint a belföldi gazdasági szereplőkre épülő fejlesztéspolitika sikerei a gazdasági növekedésen keresztül az addig elnyomott érdekcsoportok alkupozíciójának emelkedését eredményezi, ami demokratikus folyamatokat indít el.

Az 1990-es évek elején a kormány liberalizálta a tőkemérleget, ugyanakkor a pénzügyi szabályozórendszer kiépítése nem történt meg, ezért a nagyvállalatok hatalmas adósságot halmoztak fel, amit fölösleges kapacitások kiépülése is kísért (Shin 2005). Nem meglepő, hogy 1997 őszén a külföldi befektetők pánikhangulata begyűrűzött az országba, súlyos gazdasági válságot eredményezve (Cho 2010). A válságkezelés szükségessége miatt az állam visszaszerezte az érdekcsoportokkal szembeni autonómiáját, ami lehetőséget adott a régóta esedékes reformok végrehajtására. Lezajlott a pénzügyi rendszer reformja, átalakításra kerültek a nagyvállalatok, a szakszervezeteket pedig ismét alárendelték a kormányzati céloknak (Hundt 2005).

Az állami beavatkozások a válságot követően is hangsúlyosak maradtak. Kiemelkedő az állami szerepvállalás az innovatív kis- és középvállalkozások támogatása, valamint ezzel összefüggésben a technológiai FDI vonzása terén (Koo 2013; Nicolas et al. 2013).

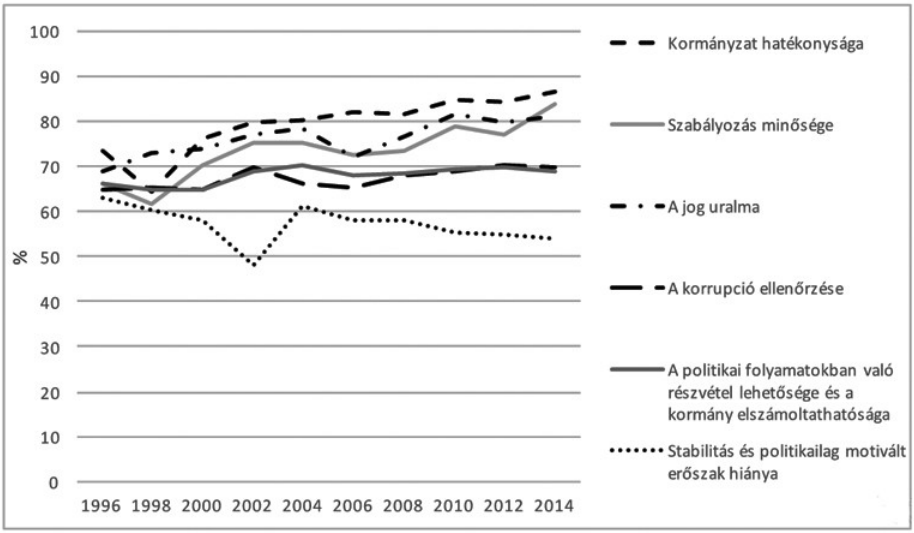


Forrás: saját szerkesztés a Világbank (2016a) adatai alapján

1. ábra. Nettó FDI-beáramlás Dél-Koreában 1980–2013 között (millió USD)

Az FDI beáramlása az 1997–1998-as ázsiai válság során élénkült meg és a nagyvállalatok átszervezését segítette, majd visszaesett (1. ábra). 2004-től ismét gyors növekedésnek indult az FDI-beáramlás, ekkor már a kkv-k fejlődése érdekében. A technológiai FDI vonzása az iparpolitika szerves részét képezi (Thurbon–Weiss 2005).

Ugyanakkor a választók politikai aktivitása folyamatosan csökkent a demokratikus átmenet kezdete óta (Kim 2005). Közvélemény-kutatások arra engednek következtetni, hogy a demokrácia támogatottsága a koreai társadalomban a válságot követően csökkent, a társadalmi érdekek a gazdasági növekedést részesítik előnyben (Kalinowski 2008).



Forrás: saját szerkesztés a Világbank (2016b) adatai alapján

2. ábra. A WGI-mutatók alakulása Dél-Koreában 1996–2014 között

A fentebb leírt társadalmi és gazdasági folyamatokat támasztják alá a Világbank WGI (World Governance Indicators) mutatói (2. ábra). Az 1996 óta gyűjtött mutatók hat területen mérik a kormányzatok teljesítményét. A mutatók azt számszerűsítik, hogy a világ országainak hány százaléka rendelkezik rosszabb eredményekkel a vizsgált országnál. Az ázsiai pénzügyi válságot követően Dél-Koreában javulás tapasztalható a *kormányzás hatékonysága*, a *szabályozás minősége* és a *jog uralma* terén. Ugyanakkor a demokratikus folyamatok előrehaladására

utaló mutatók, vagyis *a politikai folyamatokban való részvétel lehetősége* és a *kormányzat elszámoltathatósága*, valamint *a stabilitás és a politikailag motivált erőszak hiánya* terén nem történt változás. A korrupció ellenőrzése terén kevés javulás volt tapasztalható, amit fel lehet fogni a fejlesztő állam beágyazottságából eredő informális kapcsolati háló fennmaradásának.

Összegzésként elmondható, hogy a fejlesztő állam 1980-as években megindult átalakulási folyamatai az ázsiai pénzügyi válságot követően megtorpantak Dél-Koreában. Az ázsiai pénzügyi válság során a koreai fejlesztő állam alkalmazkodott a globalizációhoz. A globalizáció kihívásait ellensúlyozó intézményrendszer kifejlesztése, az FDI-vonzás felértékelődése és a kkv-szektor támogatásával kapcsolatos feladatok az állami autonómia növekedését eredményezték. Mindehhez elengedhetetlen volt az állami képességek javulása, miközben a demokratikus folyamatok előrehaladása lelassult.

A fejlesztő állam alkalmazkodása a globalizáció kihívásaihoz Szingapúrban

Szingapúr városállam fejlődését 1965 után a kormányzó Népi Akciópárt (PAP) tudatosan a Transznacionális Vállalatok (TNC) beruházásainak vonzására építette (Li 2000). A gazdaság diverzifikálódott az entrepot kereskedelem[3] és a brit katonai bázisok kiszolgálása irányából az exportra termelő feldolgozóipar, a szállítmányozás, a kommunikáció, valamint a pénzügyi és üzleti szolgáltatások felé (Lim 1983).

A szingapúri kormány FDI-ösztönző politikájának köszönhetően 1979-re a feldolgozóipar részesedése a GDP 29,4 százalékára emelkedett, a területen foglalkoztatottak száma pedig megnégyszereződött (Huff 1995). Azonban a TNC-k csupán olcsó ipari termelést folytattak Szingapúrban. A kialakult helyzetre válaszul a kormányzat lépéseket tett a tőkeigényesebb ágazatok meghonosítására (Grice–Drakkakis-Smith 1985). Az 1970-es évek végétől kötelező jellegű béremelések révén ösztönözték a TNC-ket az alacsony hozzáadott értéket előállító termelőkapacitások kiszervezésére és a tőkeigényes termelő, illetve szolgáltató tevékenységek meghonosítására (Yeung 2005). 1985-ben a szolgáltató szektor a GDP 47,4 százalékát termelte meg. Elsősorban a kereskedelem, a szállítmányozás és kommunikáció, a banki és pénzügyi szolgáltatások, továbbá az üzleti szolgáltatások tekinthetők a terület húzóágazatainak (Huff 1987). Az 1990-es években a kormányzat a regionalizáción keresztül igyekezett elérni az elavult termelőkapacitások kiszervezését és új technológiák megszerzését (Yeung 2000). A 2000-es

[3] A gyarmati időkben a maláj szigetvilág nyersanyagait az európai kereskedőházak Szingapúrban gyűjtötték össze (néha fel is dolgozták) és innen értékesítették (Huff 1994).

években, a szingapúri posztindusztriális stratégia keretében előtérbe került a biotechnológiai FDI vonzása. Az erőteljes kormányzati beavatkozásoknak köszönhetően az addig gyakorlatilag nem létező ágazat 2005-ben már a feldolgozóipari termelés 10 százalékát állította elő (Pereira 2006).

Láthatjuk, hogy a szingapúri fejlődés alapvető motívuma a világgazdasági kihívásokhoz történő folyamatos alkalmazkodás, az iparstruktúra rendszeres átalakítása, fejlesztése. Ennek során az FDI-vonzás kulcsszerepet tölt be. Az FDI vonzására épülő iparpolitika Szingapúr gazdasági sikereinek alapját jelenti. Eredményességét jelzi, hogy 1965 és 2012 között a GDP-növekedés átlaga 7,9% volt, apróbb visszaeséseket csak a nemzetközi folyamatokkal összhangban lehet megfigyelni (Singstat 2012).

A továbbiakban tekintsük át részletesen azon tényezőket, amelyek lehetővé tették a sikeres FDI-vonzó politika folytatását Szingapúrban.

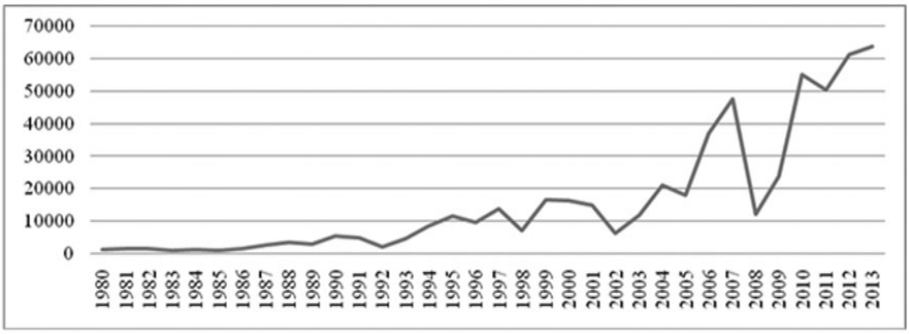
1. *Sikeres korrupció elleni küzdelem*. A termelő beruházások áramlását visszafogja a korrupció (Brouthers et al. 2008). Az FDI-beáramlás ösztönzése végett szükséges volt csökkenteni a korrupció szintjét, ezért a korrupció leküzdése érdekében igen erőteljes intézményrendszer jött létre (Quah 2007).

2. *A munkásmozgalmi béke megteremtése.* Az 1965-ben elfogadott Ipari Haladás Kartája révén a gazdasági teljesítmény nemzeti céllá vált, a munkásmozgalmak hagyományos érdekképviseleti szerepe megszűnt (Yeung 2005).

3. *A megtakarítások kikényszerítése a Központi Előtakarékossági Alap (CPF) révén.* A CPF a szingapúri társadalombiztosítási rendszert képezi. A befizetések egy névre szóló számlán halmozódnak (Vasoo–Lee 2001). A CPF a rendelkezésére álló forrásokat állampapírokba fekteti. Ennek köszönhetően lehetőség volt a nagy kormányzati fejlesztési projektek finanszírozására külső államadósság felhalmozása nélkül (Phang 2001).

4. *A külföldi beruházások erőteljes támogatása adókedvezmények és infrastruktúra-fejlesztés révén*. Az 1967-ben bevezetett „pionír státus" értelmében az új beruházások adómentességet és egyéb kedvezményeket élvezhettek. 1975-től a pionír státus 10 évre szólt, a kedvezményeknek köszönhetően pedig 1 dollár értékű befektetés csupán 0,48 dollárba került a befektetőnek. Az infrastruktúra fejlesztésére fordított kiadások meredeken emelkedtek az 1980-as években, hozzájárulva ahhoz, hogy Szingapúr vonzó hely legyen a befektetők számára (Huff 1999).

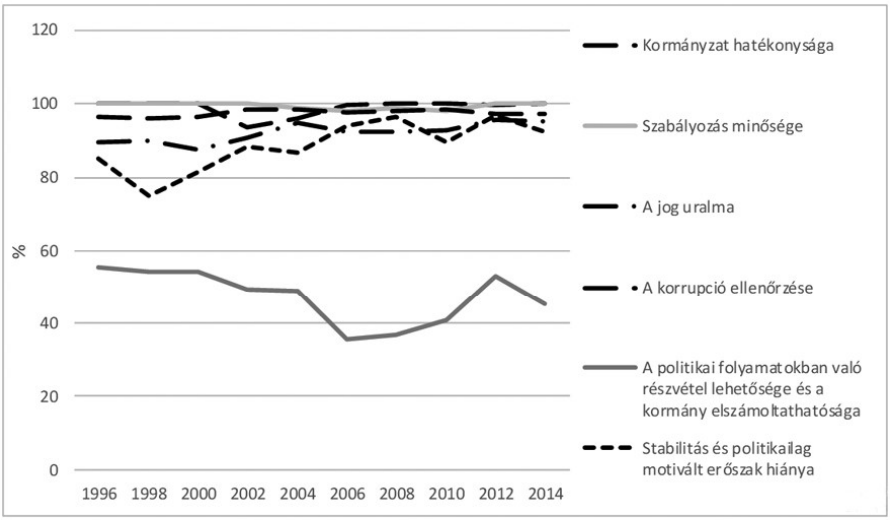
5. *A munkaerő képzése*. A szingapúri oktatáspolitika összhangban volt a gazdaság aktuális igényeivel. Az oktatási rendszer képzett munkaerőt kínált a gazdaság számára (Cheung 1994; Tan 2005).



Forrás: saját szerkesztés a Világbank (2016a) adatai alapján

3. ábra. Nettó FDI-beáramlás Szingapúrban 1980–2013 között (millió USD)

A 3. ábra a szingapúri FDI-beáramlást szemlélteti 1980 és 2013 között. A sikeres ösztönzőknek köszönhetően a működő tőke beáramlásának mértéke gyorsan növekedett, visszaeséseket csak válságok idején tapasztalhatunk, amikor az exportpiacok kereslete gyengélkedett.



Forrás: saját szerkesztés a Világbank (2016b) adatai alapján

4. ábra. A WGI-mutatók alakulása Szingapúrban 1996–2014 között

A szingapúri fejlesztő államot tulajdonképpen a gazdasági sikerek legitimálják. Az ellenzék nem jelent alternatívát, hiszen a kormány egy végtelen gazdasági víziót, a szingapúri álmot kínálja a lakosság részére (Sim 2001). Mivel a kormány számára a hatalom megtartásának elsődleges eszköze a gazdasági prosperálás, az pedig az FDI-vonzás sikerétől függ, ezért az intézményrendszert is úgy alakították ki, hogy elősegítse azt. Erről tanúskodnak a már említett WGI-mutatók (4. ábra).

A vizsgált hat WGI-mutató közül öt kimagasló teljesítményt tükröz. A kormányzat hatékonysága, a szabályozás minősége, a jog uralma, a korrupció ellenőrzése, valamint a stabilitás és politikailag motivált erőszak esetében Szingapúr irigylésre méltó pontszámokat ért el. Látható, hogy a beruházások vonzására épülő iparpolitika megköveteli az állami képességek folyamatos javítását. Csupán egyetlen mutató, a politikai folyamatokban való részvétel lehetősége és a kormány elszámoltathatósága esetében tapasztalhatunk igencsak gyenge eredményeket.

Az FDI-ra épülő iparosítás miatt a helyi ipari csoportok számára nem volt lehetőség belépni az exportra termelő szektorokba, ezáltal alkupozíciójuk gyenge maradt. Ennek nyomán nem indult el a piacgazdaság és a demokrácia közötti önerősítő fejlődési folyamat. A kormány politikája a jólét egyetlen záloga. Amíg az sikeres, addig a lakosság elfogadja a demokrácia korlátozását. A fejlesztő állam folyamatosan alkalmazkodik a globalizáció kihívásaihoz, ezáltal fennmarad.

A fejlesztő állam bevezetésének lehetősége az EU volt szocialista tagállamai esetén

A volt szocialista tagállamok kapcsán fontos kiemelni, hogy azokat a múltból eredő rendszerszintű bizalmatlanság jellemzi. A bizalmatlanság meggátolja az elitkonszenzuson alapuló távlatos gazdaságpolitikák bevezetését, hiszen az egyezség felrúgásával szavazatokat lehet szerezni (Győrffy 2013). Ennek fényében a fejlesztő állam gazdaságpolitikai eszközeinek meghonosítása a volt szocialista tagállamok esetében jelentős akadályokba ütközik, hiszen a rendszerszintű bizalmatlanság miatt az egységes fejlesztési tervek megfogalmazása és kivitelezése igen kétséges. Másrészt, ha sikerülne meghonosítani ezt a fejlesztési modellt, abban az esetben az állami beavatkozások fokozódását a demokratikus folyamatok korlátozása kísérné. Mivel a demokratikus rendszer kialakítása a rendszerváltó országok számára az európai uniós csatlakozás egyik koppenhágai feltétele volt (Arató–Koller 2015), ezért a demokratikus folyama-

tok terén történő esetleges visszalépés az Unió szintjén is reakciókat válthat ki. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a már csatlakozott országok esetében a jogállamiság erodálásának megakadályozására az EU jelenleg kevés eszközzel rendelkezik. Azonban az elmúlt pénzügyi válság fényében bizonyos intézményi minimumkövetelmények meghatározása és kikényszerítése szükségesnek látszik (Győrffy 2017).

Az ázsiai fejlesztő állam átvétele tehát nem egy valós alternatíva a volt szocialista EU-tagországok számára. Ennek ellenére az ázsiai gazdasági sikerek számos eleme felhasználható lenne. Ilyenek többek között az alacsony korrupció, az érdem alapján kiválogatott bürokrácia, a piaci igényekre odafigyelő, kiváló minőségű közoktatás, valamint a makrogazdasági stabilitás. Ezen képességek kialakítása nem igényel fokozott állami szerepvállalást a gazdaság területén, de megteremtik a lehetőségét a jövőbeni sikereknek: az érintett gazdaságok egyszerűbben ki tudnák aknázni a globalizációban rejlő lehetőségeket, ugyanakkor védve lennének a globális gazdasági folyamatok káros hatásaitól.

Következtetések

A szakirodalmi áttekintés arra enged következtetni, hogy a piacgazdaság és a demokrácia kölcsönösen feltételezi egymást, a gazdaság terén fokozódó állami beavatkozások és az állami tulajdon arányának emelkedése a szabadságjogok csökkenése terén is kifejtik hatásukat. Következésképpen a fejlesztő állam működése nem valósulhat meg demokratikus politikai környezetben, és az állami beavatkozás gazdasági szinten a demokratikus folyamatok terén lassulást eredményez.

Az esettanulmányok tanulsága szerint a fejlesztő állam megfelelő feltételek mellett alkalmazkodhat a globalizáció követelményeihez. Az alkalmazkodás során az FDI-vonzásnak kiemelt szerepe van, mivel biztosítja az állam helyi érdekcsoportokkal szembeni autonómiáját, másrészt elősegíti a világgazdaság követelményeihez történő rendszeres alkalmazkodást. A sikeres FDI-vonzás érdekében nagy hangsúly helyeződik az állami képességek javítására, ugyanakkor a demokratikus folyamatok terén lemaradás tapasztalható.

A volt szocialista EU-tagországok esetében a fejlesztő állam meghonosításának két jelentős akadálya említhető meg. Egyrészt az elitkonszenzus hiányából adódóan nehézségekbe ütközik az egységes fejlesztési tervek megfogalmazása és kivitelezése. Másrészt a demokratikus folyamatok korlátozása ellenállást válthat

ki az Unió részéről is. Ugyanakkor a fejlesztő állam egyes jellemzőinek gyakorlatba ültetése (az alacsony korrupció, az érdem alapján kiválogatott bürokrácia, a piaci igényekre odafigyelő, kiváló minőségű közoktatás, valamint a makrogazdasági stabilitás) hasznos lenne a térség országaiban is.

A kutatás folytatására az Európai Unióhoz 1973-ban csatlakozott Írország tapasztalatai kínálnak kézenfekvő lehetőséget. Az 1990-es évektől fokozott állami beavatkozás valósult meg az ír gazdaságban, ami lehetőséget kínál arra, hogy a cikkben bemutatott gondolatmenet érvényességét demokratikus körülmények között vizsgáljuk.

Irodalomjegyzék

Acemoglu, D.–Robinson J. A. 2013. *Miért buknak el nemzetek?* Budapest: HVG könyvek.

Amsden, A. H. 1989. *Asia's Next Giant*. Oxford: Oxford University Press.

Arató, K.–Koller, B. 2015. *Európa utazása: integrációtörténet*. Budapest: Gondolat Kiadó.

Baumol, W. J.–Litan, R. E.–Schramm, C. J. 2007. *Good capitalism, bad capitalism, and the economics of growth and prosperity.* New Haven, London: Yale University Press.

Brouthers, L. E.–Gao, Y.–McNicol, J. P. 2008. Corruption and market attractiveness influences on different types of FDI. *Strategic Management Journal* 29(6), 673–680.

Cheung, P. 1994. Education development and manpower planning in Singapore. *CUHK Educational Journal* 21(2), 185–195.

Cho, D. 2010. *Responses of the Korean economy to the global crisis: another currency crisis?* http://www.ssc.wisc.edu/~mchinn/02Cho-Aug2010.pdf, letöltve: 2014.05.15.

Chu, Y. W. 1998. Labor and democratization in South Korea and Taiwan. *Journal of Contemporary Asia* 28(2), 185–202.

Cumings, B. 1984. The Origins and Development of the Northeast Asian Political Economy: Industrial Sectors, Product Cycles, and Political Consequences. *International Organization* 38(1), 1–40.

Evans, P. 1995. *Embedded Autonomy: States and Industrial Transformation*. Princeton: Princeton University Press.

Gedeon, P. 2014. Piac és demokrácia: barátok vagy ellenségek? *Politikatudományi Szemle* 23(1), 53–76.

Goldstein, M.–Hawkins, J. 1998. *The origin of the Asian financial turmoil. Reserve Bank of Australia*. http://www.cs.odu.edu/~dlibug/ups/rdf/remo/rba/rbardp/rdp9805.pdf, letöltve: 2015.04.15.

Grice, K.–Drakakis-Smith, D. 1985. The role of the state in shaping development: Two decades of growth in Singapore. *Transactions of the Institute of British Geographers. New Series* 10(3), 347–359.

Győrffy, D. 2013. *Institutional trust and economic policy. Lessons from the history of the euro.* Budapest, New York: Central European University Press.

Győrffy, D. 2017. *Bizalom és pénzügyek. Válság és válságkezelés az Európai Unióban.* Budapest: Typotex-Panta.

Haggard, S.–Kim, B.–Moon, C. 1991. The transition to export-led growth in South Korea: 1954-1966. *The Journal of Asian Studies* 50(4), 850–873.

Haggard, S. 2000. *The political economy of the Asian financial crisis*. Washington DC: Institute for International Economics.

Hirschman, A. O. 1968. The political economy of import-substituting industrialization in Latin America. *The Quarterly Journal of Economics* 82(1), 1–32.

Huff, W. G. 1987. Patterns in the economic development of Singapore. *The Journal of the Developing Areas* 21(3), 305–326.

Huff, W. G. 1994. *The economic growth of Singapore*. Cambridge: Cambridge University Press.

Huff, W. G. 1995. The Developmental State, Goverment, and Singapore's Economic Development since 1960. *World Development* 23(8), 1421–1438.

Huff, W. G. 1999. Singapore's economic development: four lessons and some doubts. *Oxford Development Studies* 27(1), 33–55.

Hundt, D. 2005. A Legitimate Paradox: Neo-liberal Reform and the Return of the State in Korea. *The Journal of Development Studies* 41(2), 242–260.

Kalinowski, T. 2008. Korea's recovery since the 1997/98 financial crisis: The last stage of the developmental state. *New Political Economy* 13(4), 447–462.

Kapás, J.–Czeglédi, P. 2011. Gazdasági szabadság, politikai szabadság és a társadalmi rendek. *Közgazdasági Szemle* 58(6), 458–510.

Kim, K. 1976. Political Factors in the Formation of the Entrepreneurial Elite in South Korea. *Asian Survey* 16(5), 465–477.

Kim, H. 2004. *Korea's development under Park Chung Hee*. London: Routledge Courzon.

Kim, J. 2005. „Bowling Together" isn't a Cure-All: The Relationship between Social Capital and Political Trust in South Korea. *International Political Science Review* 26(2), 193–213.

Kohli, A. 1994. Where Do High Growth Political Economies Come From? The Japanese Lineage of Korea's „Developmental State". *World Development* 22(9), 1269–l293.

Koo, Y. 2013. Evolution of industrial policies and economic growth in Korea: challenges, crises and responses. *European Review of Industrial Economics and Policy* 7. http://revel.unice.fr/eriep/index.html?id=3597, letöltve: 2015.03.11.

Li, K. J. 2000. *A Szingapúr sztori*. Budapest: MTA Világgazdasági Kutatóintézet.

Lim, L. Y. C. 1983. The myth of the free market economy. *Asian Survey* 23(6), 752–764.

Minns, J. 2001. Of miracles and models: The rise and decline of the developmental state in South Korea. *Third World Quarterly* 22(6), 1025–1043.

Nicolas, F.–Thomsen, S.–Bang, M. 2013. Lessons from investment policy reform in Korea. *OECD Working Papers on International Investment* 2013/2. https://www.oecd.org/daf/inv/investment-policy/WP-2013_2.pdf, letöltve 2016.02.10.

North, D. C.–Wallis, J. J.–Weingast, B. R. 2006. A conceptual framework for interpreting recorded human history. *NBER working paper series* 12795. http://www.nber.org/papers/w12795, letöltve: 2016.02.10.

Olson, M. 1993. Dictatorship, Democracy, and Development. *The American Political Science Review* 87(3), 567–576.

Önis, Z. 1991. The Logic of the Developmental State. *Comparative Politics* 24(1), 109–126.

Pereira, A. A. 2006. Biotechnology foreign direct investment in Singapore. *Transnational Corporations* 15(2), 99–124.

Phang, S. Y. 2001. Housing policy, wealth formation and the Singapore economy. *Housing Studies* 16(4), 443–459.

Quah, J. S. T. 2001. Combating corruption in Singapore: What can be learned? *Journal of Contingencies and Crisis Management* 9(1), 29–35.

Shin, J. 2005. Globalization and challenges to the developmental state: A comparison between South Korea and Singapore. *Global Economic Review* 34(4), 379–395.

Sim, S. F. 2001. Asian values, authoritarianism and capitalism in Singapore. *The Public* 8(2), 45–66.

Singstat 2012. http://www.singstat.gov.sg/, letöltve: 2012.09.24.

Stubbs, R. 2009. What ever happened to the East Asian Developmental State? The unfolding debate. *The Pacific Review* 22(1), 1–22.

Tan, C. 2005. The potential of Singapore's ability driven education to prepare students for a knowledge economy. *International Education Journal* 6(4), 446–453.

Thurbon, E.–Weiss, L. 2006. Investing in openness: The evolution of FDI strategy in South Korea and Taiwan. *New Political Economy* 11(1), 1–21.

Yeung, H. W. 2000. State intervention and neoliberalism in the globalizing world economy: lessons from Singapore's regionalization programme. *The Pacific Review* 13(1), 133–162.

Yeung, H. W. 2005. Institutional capacity and Singapores developmental state. In: Nesedurai, H. E. S. (ed.) *Globalization and economic security in East Asia: governance and institutions*. London: Routledge.

Vasoo, S.–Lee, J. 2001. Singapore: social development, housing and the Central Provident Fund. *International Journal of Social Welfare* 10(4), 276–283.

Vigvári, G. 2009. Változó szerepek. In: Csáki, Gy. (szerk.) *A látható kéz. A fejlesztő állam a globalizációban*. Budapest: Napvilág Kiadó.

Világbank 2016a. http://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD, letöltve: 2016.04.25.

Világbank 2016b. http://info.worldbank.org/governance/wgi/index.aspx#countryReports, letöltve: 2016.03.18.

Weiss, L. 2000. Developmental states in transition: adapting, dismantling, innovating, not „normalizing". *The Pacific Review* 13(1), 21–55.

Közgazdász Fórum
Forum on Economics and Business
20(132), 20–36.
2017/3

The consequences of Malév's bankruptcy for Budapest Liszt Ferenc International Airport

ÁGNES SZILÁGYI – IUDITA MOLNÁR

The objective of this paper is to examine the consequences of the Hungarian national carrier, Malév's bankruptcy for Budapest Liszt Ferenc International Airport. Hungary's main international airport used to be a small-sized hub at the time of Malév, meaning that it offered not only direct, but also indirect connections to various destinations, thus it had a significant number of transfer passengers. Malév's bankruptcy was an unexpected event with serious consequences, out of which the most important one was turning from a hub into an O&D (origin and destination) airport, which serves only arriving and departing passengers and has no transfer passengers. How can an airport cope with suddenly losing almost 90% of its transfer passengers? How did the number of passengers, air traffic movements and number of routes change? Using statistical data provided by the airport itself, we will analyse the consequences of this drastic change.

Keywords: aviation, airport, origin/destination (O&D) airports, hub airports.
JEL code: R40.

Kiadó: Romániai Magyar Közgazdász Társaság és a Babeș–Bolyai Tudományegyetem
Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Karának Magyar Intézete
ISSN: 1582-1986 www.econ.ubbcluj.ro/kozgazdaszforum

A Malév csődjének hatása a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér teljesítményére

SZILÁGYI ÁGNES[1] – MOLNÁR IUDITA[2]

Tanulmányunk célja az, hogy megvizsgáljuk Magyarország nemzeti légitársaságának, a Malév csődjének következményeit a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működésére. Magyarország nemzetközi repülőtere a Malév idejében légi közlekedési csomópontként működött, ami azt jelenti, hogy nemcsak közvetlen, hanem közvetett összeköttetést is kínált számtalan desztinációra, tehát az átszálló utasok aránya jelentős mértékű volt. A Malév csődje váratlan esemény volt, melynek következtében a repülőtér légi közlekedési csomópontból szinte teljes mértékben csak induló és érkező utasokat kiszolgáló repülőtérré vált. Hogyan tud egy repülőtér megbirkózni azzal, ha elveszíti transzferutasainak majdnem 90%-át? Hogyan változott meg az utasforgalom, a gépmozgások száma és a járatok száma a csőd következtében? A Budapest Airport által biztosított statisztikai adatok alapján fogjuk elemezni ennek a drasztikus változásnak a következményeit.

Kulcsszavak: repülőtér, légi közlekedés, O&D repülőterek, légi közlekedési csomópontok.

JEL kód: R40.

Bevezető

A légi közlekedési ipar korunk egyik legdinamikusabban fejlődő iparága, a globális gazdasági növekedés és a jólét egyik fő mozgatórugója. Az ipar mérete tizenöt évente megduplázódik, és előreláthatóan még gyorsabb ütemben fog növekedni a következő években. A repülés iránti egyre nagyobb kereslet következtében egyre több járatra, desztinációra és repülőgépre van szükség. Jelenleg körülbelül 25 ezer kereskedelmi repülőgép van szolgálatban, viszont a következő évtizedben ezek száma 35 ezerre fog növekedni (KPMG 2018).

A budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (BUD) Magyarország legjelentősebb nemzetközi repülőtere, amelynek 2017 nyarán 41 légitársaság által üzemeltetett 118 menetrend szerinti járata volt. A repülőtérnek azonban a közelmúltban egy olyan eseménnyel kellett megküzdenie, amely jelentős következményeket vont maga után: a Malév, Magyarország nemzeti légitársasága csődbe

[1] MSc-hallgató, Babeș–Bolyai Tudományegyetem, Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Kar, agnes.szilagyi@yahoo.com.

[2] PhD, egyetemi adjunktus, Babeș–Bolyai Tudományegyetem, Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Kar, Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Magyar Intézet, e-mail: iudita.molnar@econ.ubbcluj.ro.

ment 2012 februárjában. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér a Malév légitársaság csomópontja volt és ezáltal jelentős mértékű transzferforgalmat szolgált ki, azonban a Malév-csőd hatására átalakult csak induló és érkező járatokat kiszolgáló repülőtérré.

A cikket a szakirodalmi háttér bemutatásával kezdjük, azaz a légi közlekedésben használatos hálózatszervezési rendszereket mutatjuk be, felsorolva ezek előnyeit és hátrányait. Ezután azt elemezzük, hogy milyen hatással volt a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működésére a Malév csődje. Először a repülőtér operatív intézkedéseit mutatjuk be, majd a járatok és légitársaságok palettájában, az utasforgalomban és a kapacitásban bekövetkezett változásokat elemezzük, a cikk végén pedig levonjuk a következtetéseinket.

Hálózatszervezési rendszerek a légi közlekedésben

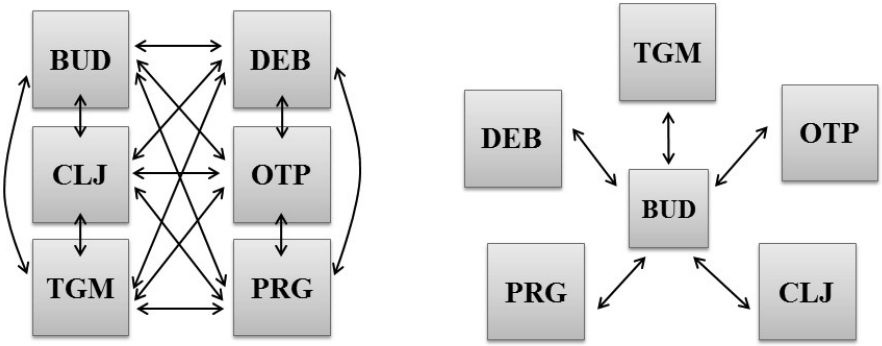
A légi közlekedési csomópontok és az O&D repülőterek bemutatása

A légi közlekedési csomópontok a hagyományos légitársaságok bázisrepülőterei. A légi közlekedési csomóponttal rendelkező légitársaságok az ún. *hub-and-spoke*[3] hálózatszervezési módszer hívei: forgalmukat a fordulókorong – hub – köré koncentrálják, erre pedig kiterjed egy ráhordó hálózat, amely a repülőtér széles vonzáskörzetéből futtatja a forgalmat a csomópontra, és továbbítja azt a végső desztinációig (Dudás 2013). A hagyományos légitársaságoknak általában egyetlen bázisrepülőterük van, mint amilyen az Emirates-nek a dubaji nemzetközi repülőtér vagy a Malévnek a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér volt, de akár több bázisrepülőteret is működtethetnek, akárcsak a Lufthansa a frankfurti és müncheni repülőtereket.

A fapados légitársaságok ezzel szemben a ponttól pontig történő hálózatszervezési módszer hívei: utasaikat eljuttatják egyik repülőtérről a másikra, és általában nem kínálnak átszállásra jogosító repülőjegyeket. A fapados légitársaságoknak több bázisrepülőterük van, amelyeket működési bázisoknak neveznek. A hagyományos légitársaságok bázisrepülőtereivel ellentétben a fapadosok működési bázisai nem légi közlekedési csomópontok. Azokat a repülőtereket, amelyek fapados légitársaságok működési bázisaiként szolgálnak és ebből adódóan egyáltalán nem, vagy nagyon kis mértékben szolgálnak ki átszálló utasokat, O&D repülőtereknek nevezik, amely az angol „origin & destination”, azaz „kiindulópont és célpont” rövidítése.

[3] Magyarul: kerékagy és küllő, ami arra utal, hogy ez a fajta hálózatszervezési módszer biciklikerékre hasonlít.

A következőkben a két hálózatszervezési módszer közötti különbségekre mutatunk rá. *N* számú repülőtér esetén, melyek közül egyik sem légi közlekedési csomópont, és amelyeket kizárólag közvetlen járatok köthetnek össze, *n(n-1)/2* különböző járatra van szükség ahhoz, hogy az összes repülőtér összeköttetésben legyen egymással. Tehát hat repülőtér közötti összeköttetés tizenöt járattal valósítható meg. Ez a ponttól pontig történő, lineáris szállítás. Abban az esetben, ha ugyanezeket a repülőtereket közvetett járatok kötik össze, csupán *n-1* járatra és ezek közül egy légi közlekedési csomópontra van szükség. Tehát hat repülőtér között öt járattal valósítható meg az összeköttetés. Az 1. ábrán szemléltetjük a két hálózatszervezési módszer közötti különbséget.



Ponttól pontig történő szállítás **Hub-and-spoke rendszer**

Megj. A hárombetűs jelölések a különböző repülőterek IATA kódjai

Forrás: saját szerkesztés

1. ábra. A légi közlekedésben használt hálózatszervezési rendszerek

A légi közlekedési csomópontos rendszer előnyei és hátrányai

Előnyök. A légitársaságoknak sokkal kevesebb útvonalat kell üzemeltetniük: *n* különböző desztináció összeköthető *n-1* járattal, melyek közül az egyik légi közlekedési csomópont, így a légi közlekedési csomópontos rendszer működtetéséhez kevesebb repülőgépre van szükség (Cook–Goodwin 2008). A csomópontos hálózatüzemeltetés a hagyományos légitársaságok szempontjából az erőforrások hatékonyabb felhasználásához vezet, mivel azok a járatok, amelyek transzferutasokat is szállítanak, általában magasabb kihasználtságúak. Az utasok előnye abból származik, hogy jobb kapcsolódási lehetőségekhez juthatnak: a csomópontos

rendszer segítségével sokkal több célállomás közül választhatnak, ezenkívül a járatok frekvenciája is sűrűbb (Dudás 2013).

Hátrányok. Magasabbak a működési költségek, mivel az átszálló utasokat a csomóponton ki kell szolgálni: a kifejezetten átszálló utasokkal dolgozó utaskiszolgálási ügynökök, karbantartási személyzet, poggyászrakodók; az utaskapuk, exkluzív várók, rámpák mind-mind plusz költség a légitársaságok számára (Donoghue 2002). A csomópontot működtető légitársaságoknak többféle géptípusra van szükségük annak érdekében, hogy a kapacitást a forgalommal összeegyeztessék. A kisebb városokba általában keskeny törzsű repülőgépeket használnak, viszont a tengerentúli járatokra már széles törzsű gépek szükségesek, amelyekre a keskeny törzsű repülőgépek átszálló utasokat hordanak. Többfajta géptípus pedig több tréninget és betanítást igényel a pilóták, légiutas-kísérők, mérnökök és földi kiszolgáló személyzet számára, tehát magasabb költségekkel jár. Gyakoribbak a járatkésések: előfordulhat, hogy egy ráhordó járat késik, és emiatt az a járat is késni fog, amelynek szállítja az utasokat (Cook–Goodwin 2008).

A ponttól pontig történő szállítás előnyei és hátrányai

Előnyök. A kiindulópontot és célpontot egy direkt járat köti össze, nincs átszállás, ami az utasoknak kedvező. Egy másik előny a költségcsökkentés: átlagosan 30%-kal csökkennek a költségek annak következtében, hogy nem kell kiszolgálni az átszálló utasokat (Lott–Taylor 2005). A repülőgép fordulóideje sokkal rövidebb, mivel nem kell megvárnia az átszálló utasokat, hanem egyből indul is vissza a bázisára. A fapados légitársaságok fordulóideje általában 30-45 perc, ami jelentős megtakarításokhoz vezethet, mivel kevesebb parkolási díjat kell fizetniük a repülőtérnek. Egyetlen géptípus használata által a légitársaságok megspórolják a személyzet továbbképzésének költségeit.

Hátrányok. Sok esetben a ponttól pontig történő szállításos rendszer a legnagyobb piacokra korlátozódik. Míg a csomóponttal rendelkező hagyományos légitársaságok akár egy-egy kisebb piacot is kiszolgálhatnak, mivel a kisebb piacokról induló utasok nagy része transzferutas, addig a fapados légitársaságok ezeket nem tudják kiszolgálni megfelelő kereslet híján (Cook–Goodwin 2008).

A következő fejezetben bemutatjuk, milyen esetben fordulhat elő az, hogy egy légi közlekedési csomópont megszűnik és csak induló és érkező utasokat kiszolgáló repülőtérré válik, továbbá azt is, hogy melyek az okai és a lehetséges következményei ennek a folyamatnak.

De-hubbing – a légi közlekedési csomópontok megszüntetése

A *de-hubbing* az a folyamat, melynek során egy repülőtér domináns légitársasága részlegesen leépíti hálózatát vagy teljesen megszünteti csomópontját egy adott repülőtéren (Bhadra 2009). Ennek következtében drasztikusan lecsökken a transzferforgalom, ahogy ez a budapesti repülőtér esetében is megtörtént.

A de-hubbingnak több oka is lehet. Az egyik leggyakoribb ok a csomópontot üzemeltető légitársaság csődje, mint a belga Sabena nemzeti légitársaság, a svájci Swissair vagy a Malév esetében. Más esetekben ez a folyamat a légitársaságok stratégiai döntésének következménye, általában a hálózat átstrukturálása, ami javíthat a légitársaság működési hatékonyságán, vagy csökkentheti a költségeit (Redondi et al. 2012). Ez történt az Alitalia esetében, mely pénzügyi nehézségek miatt szüntette meg a Milan Malpensa repülőtéri csomópontját: nem tudott két légi közlekedési csomópontot (Milánó és Róma) hatékonyan kezelni (Reals 2008).

A több csomópontot működtető légitársaságok esetében gyakran előfordul, hogy nem mindegyik csomópont profitábilis a légitársaság számára, és ez készteti őt arra, hogy megszüntesse adott csomópontját (Bhadra 2009). A United légitársaság is ezt tette clevelandi csomópontjával, mivel az évek óta nem működött nyereségesen, éves szinten több tízmillió dollár veszteséget okozva (Mutzabaugh 2014).

Légitársaságok fúziója is okozhatja csomópontok megszüntetését. Ez főként az amerikai légitársaságokra volt jellemző, melyek között az elmúlt tíz évben három óriási fúzió is létrejött, ennek következtében több csomópontot is megszüntettek. Az American Airlines és US Airways fúziójának a pittsburgi nemzetközi repülőtér, a Delta és Northwest fúziójának pedig a cincinnati nemzetközi repülőtér lett az áldozata (Wei–Grubesic 2015).

Redondi és társai (2012) a *De-hubbing of airports and their recovery patterns* című tudományos szakcikkben a de-hubbing következményeit vizsgálták 37 repülőtér példáján keresztül, ahol egy-egy légitársaság különböző okokból kifolyólag megszüntette csomópontját. A de-hub-ra való reagálás alapján az alábbi kategóriákat különítették el:

1. Az indirekt járatok száma alapján: abban az esetben, hogyha a repülőtér öt éven belül megközelítőleg ugyanannyi átszállási lehetőséget biztosított utasai számára, mint a de-hubbing előtt, akkor a *re-hubbing* esete áll fenn, tehát a repülőtér újból légi közlekedési csomóponttá vált.

2. A kínált férőhelyek száma alapján:

• Légi szövetség dominanciája: ha öt éven belül a férőhelyek legalább 50%-át egyetlen légi szövetség kínálja;

• Fapados dominancia: ha öt éven belül a férőhelyek legalább 50%-át fapados légitársaságok kínálják;

• Légi szövetségbe nem tartozó légitársaságok dominanciája: ha öt éven belül a férőhelyek legalább 50%-át olyan légitársaságok kínálják, amelyek nem tartoznak egyetlen légi szövetséghez sem;

• Csatatér: ha a kínált férőhelyek száma megoszlik az első három kategória között.

A vizsgált 37 repülőtér közül csupán háromnál állt fenn a re-hubbing esete. Összességében azok a repülőterek jutottak a legkedvezőbb helyzetbe, amelyeken a fapados légitársaságok vették át az uralmat: a de-hubbing utáni ötödik évben már átlagosan 12,8%-kal több férőhelyet kínáltak, mint a de-hubbing előtt. A légi szövetség dominanciája, légi szövetségbe nem tartozó légitársaságok dominanciája és csatatér-szcenáriók mind negatív hatással voltak a repülőterekre, ezen repülőtereken öt év után sem javult a helyzet, a kínált férőhelyek száma jóval a de-hubbing előtti érték alatt maradt (Redondi et al. 2012).

A kutatás módszertana

Elemzésünk során azt vizsgáltuk, hogyan befolyásolta a Malév csődje a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (BUD) utasforgalmát, a gépmozgások számát, a férőhely-kapacitást, a járatok számát, a légitársaságok megoszlását fapados és hagyományos légitársaságok között, illetve hogyan változott meg a desztinációk száma.

A Budapest Airport Zrt.-től kapott, 2006-tól 2016-ig terjedő időszakra vonatkozó statisztikai adatokkal dolgoztunk, melyeket különböző módszerekkel elemeztünk, Excel programot használva.

Légi közlekedési csomópontból O&D repülőtérré válás: a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér esete

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér rövid története

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőteret (régen: Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér) az 1940-es évek elején építették fel, de aktív üzemelése csak 1950 májusában indult. A repülőtér 2005-ig a magyar állam tulajdonában volt, majd abban az évben megkezdődött a privatizációja: a 2005/2007-ben és

2013-ban történt tulajdonosváltásokat követően ma már stabil hosszú távú befektetési horizonttal rendelkezik, amelyet különböző állami tulajdonban lévő részvényesekből álló tulajdonosi köre biztosít. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetését napjainkban a Budapest Airport Zrt. látja el, melynek küldetése, hogy a repülőteret Közép- és Kelet-Európa legsikeresebbjévé tegye mind az utasszám növekedése, mind a kiszolgálás minősége, mind pedig a működési hatékonyság terén, és a repülőtér Budapest és egész Magyarország gazdasági növekedésének egyik kulcsszereplője legyen (Budapest Airport 2017).

A repülőtér napjainkban folyamatosan növekszik mind az utasforgalom, mind a desztinációk számának tekintetében; azonban volt egy olyan esemény a történetében, amely hirtelen következett be és súlyos következményei voltak – ez nem más, mint a Malév csődje. A Malév Magyarország nemzeti légitársasága volt 1954 és 2012 között. A légitársaság a 2000-es évektől kezdve minden évet veszteséggel zárt, mivel óriásiak voltak a működési költségei. A fapados légitársaságok megjelenésével pedig az utasforgalma és kihasználtsága is csökkenni kezdett, hisz nehezen tudta felvenni a versenyt az alacsonyabb jegyárakat kínáló versenytársaival, úgymint a Ryanairrel vagy a Wizz Airrel.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér volt a Malév bázisrepülőtere a dereguláció után: a Malév innen indította a legtöbb menetrend szerinti és charter járatát. A Malév idejében az akkor még Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér néven ismert légikikötő egy légi közlekedési csomópont volt, melyben a transzferutasok aránya a 2006–2012-es időszakban 10–17% között mozgott.

A Malév 2012. február 3-án ment csődbe, mely napot azóta is a magyar légi közlekedés fekete péntekének neveznek. A csőd nem volt teljes mértékben váratlan, hiszen a köztudatban az élt, hogy a Malév nincs túl szerencsés pénzügyi helyzetben: óriási tartozásai voltak a magyar állam felé, melyeket az Európai Bizottság megelőzőleg tiltottnak minősített, és visszafizetésre kötelezte a légitársaságot (Wachman 2012).

A repülőtér operatív intézkedései a Malév-csőd hatására

Mivel a repülőtér bevételeinek csaknem 50%-át a Malév hozta, a csőd következtében a repülőtérnek költségcsökkentő intézkedésekbe kellett kezdenie. A bevételkiesés ellensúlyozása céljából a repülőtér költséghatékony gazdálkodásra kényszerült, melynek során a legfontosabb változtatás az volt, hogy a fapados légitársaságoknak otthont adó 1-es Terminált bezárták. Ez a terminál azóta csak magán- és cargo repülőgépeket szolgál ki, és a Budapest Airport Zrt. irodái is itt találhatóak.

Annak érdekében, hogy a fapados légitársaságok zökkenőmentesen üzemeltethessék járataikat a 2-es Terminálról, szükségessé vált az alapszintű szolgáltatást nyújtó beszállókapuk[4] megépítése. Ezek a beszállókapuk alacsonyabb költségekkel járnak a légitársaságok számára, mint a standard beszállókapuk; ezért kizárólag a fapados légitársaságok használják őket. Mivel a kapacitásbővítést nagyon rövid idő alatt volt szükséges megoldani a 2-es Terminálon, ezért ezek a kapuk egy frissen épült könnyűszerkezetes épület részei, amelyhez csak gyalogosan tudnak eljutni az utasok. A 2-es Terminál A és B oldalain is található egy-egy ilyen beszállókapu.

A beszállási procedúrák átformálása során a Budapest Airport figyelembe vette a légitársasági partnerek igényeit is. A gyaloglásos rendszer lényegesen megrövidíti a beszállás idejét és így a repülőgépek fordulóidejét is, ami a fapados légitársaságok számára különösen nagy előnyt jelent: 30 perc alatt meg tudják oldani a járat fordulását.

A légitársasági palettában és a járatok számában bekövetkezett változások

A Malév csődjére az első reakció az ír Ryanair légitársaságtól érkezett: még aznap, 2012. február 3-án bejelentették, hogy a légitársaság bázist nyit a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren (Reilly 2012). Már januárban is szó esett arról, hogy a Ryanair visszatér a repülőtérre – előzőleg már voltak budapesti járatai –, viszont ekkor csupán öt járat indítását tervezték. A Ryanair 2012. február 17-én nyitotta meg budapesti bázisát egyből 31 desztinációval, négy Boeing 737-800 típusú repülőgépet költöztetve a repülőtérre. A légitársaság célja az volt, hogy 2012-ben 2 milliós utasforgalmat bonyolítson le Budapestről, főként a Malév volt desztinációinak pótlására fókuszálva, ezt a célkitűzését 83%-ban teljesítette is. A következő néhány évben viszont csökkent a Ryanair utasforgalma a 2004-ben alapított és azóta a reptéren jelen lévő Wizz Airrel vívott verseny következtében. 2016 volt az első év, amelyben a légitársaság elérte 2012-es utasforgalmának mértékét, mely az újabb és újabb desztinációknak köszönhető.

A Ryanair után az azóta már csődbe ment német Air Berlin légitársaság is gyorsan reagált a történésekre, 2012. február 6-án napi járatot indítva Berlinbe, március 14-én pedig az Aegean görög nemzeti légitársaság is megkezdte budapesti működését.

[4] Azt a beszállókaput nevezzük alapszintű szolgáltatást nyújtó beszállókapunak (angolul: Basic Boarding Gate, BBG), amely távoli állóhelyekre való beszállítást tesz lehetővé, és amelytől a légi jármű gyalogos úton közelíthető meg.

A repülőtéren üzemelő légitársaságok nagy része (Lufthansa, Czech Airlines, LOT, Brussels Airlines, Tarom, Qatar stb.) járatsűrítés vagy kapacitásbővítés mellett döntött. Voltak azonban olyan Malév-desztinációk, melyekre egyetlen légitársaság sem indított új járatot, főként a Balkánon és a Közel-Keleten.

A rengeteg új járaton és menetrendsűrítésen kívül azonban néhány légitársaság kivonult a magyar piacról a Malév csődjének következtében: az American Airlines, a Delta és a Hainan Airlines. A két amerikai egyesült államokbeli légitársaság nyári szezonális járatot üzemeltetett Budapestre a megelőző években (a Malév megszűnése idejében viszont nem üzemeltek ezek a járatok, mivel a téli menetrend volt érvényben), és tervben volt, hogy a nyári menetrendi időszaktól kezdve újból közvetlen járatot indítanak Budapest és New York között. A Hainan Airlines Pekingbe működtetett menetrend szerinti járatot Budapestről már 2004 óta. Az a tény, hogy megszűnt a Malév, és ezzel együtt a reptér jelentős transzferforgalomtól is elesett, arra késztette a három hosszú távú járatot működtető légitársaságot, hogy kivonuljon a piacról. A Malév jelentős mennyiségű utasforgalmat generált ezeknek a járatoknak, mivel *codeshare*[5] megegyezés keretében ráhordó járatként működött, és főként a tengerentúli közvetlen összeköttetéssel nem rendelkező kelet-európai országokból szállított transzferutasokat.

1. táblázat. A nyári menetrend szerinti járatok számának alakulása a BUD-on (2011–2017)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nyári menetrend szerinti járatok száma	91	90	87	86	91	103	124
Változás 2011-hez viszonyítva	0%	-1,1%	-4,4%	-5,5%	0,0%	13,2%	36,3%

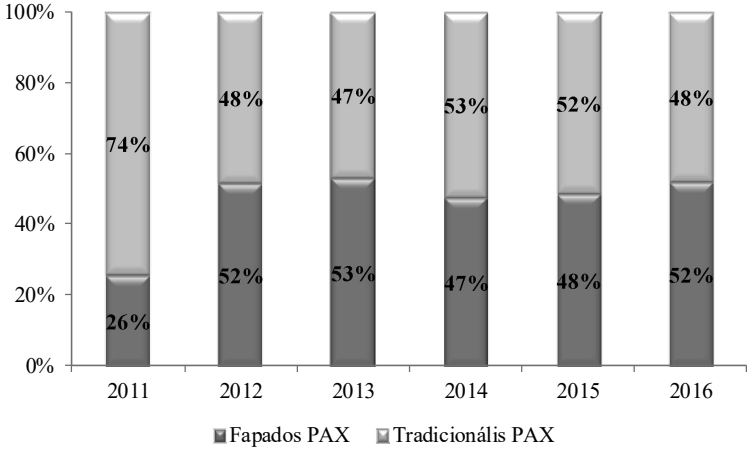
Forrás: saját szerkesztés a Budapest Airport 2017 adatai alapján

Egy repülőtér jellemzően a nyári menetrendi időszakban rendelkezik a legtöbb járattal, akár a menetrend szerinti, akár a szezonális vagy charter járatokat tekintve. Az 1. táblázatban csak a menetrend szerinti járatok számát tüntettük fel, amely alapján megállapítható, hogy a budapesti repülőtérnek 2015-ben sikerült elérni a 2011-es értéket, 2016-ban már jócskán megelőzte

[5] Az egymás járatainak sajátként való eladása: az A légitársaság B fuvarozó járatainak saját járatszámot ad, azt sajátjaként árulja; egy társaság járatát akárhány másik árulhatja saját járatszámmal.

azt, 2017-ben pedig rendkívül sokat nőtt a járatok száma akár 2011-hez, akár 2016-hoz viszonyítjuk.

A budapesti repülőtéren már a Malév csődjének évében megduplázódott a fapados légitársaságok utasforgalmának aránya, ahogy azt a 2. ábra is mutatja. Ez az érték a csőd utáni években enyhén visszaesett, de 2016-ban újból 50% feletti volt; ezzel párhuzamosan a hagyományos légitársaságok utasforgalmának aránya hirtelen nagyot csökkent: 74%-ról 48%-ra, és azóta is 50% körül ingadozik.



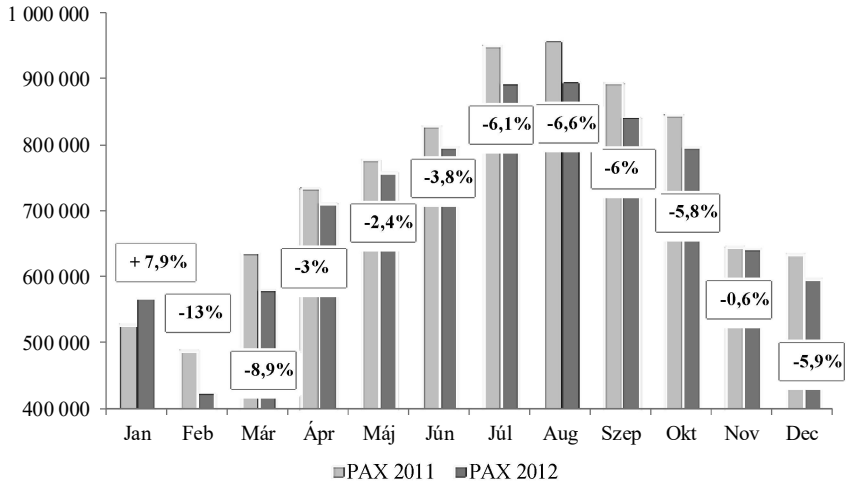
Forrás: saját szerkesztés a Budapest Airport adatai alapján

2. ábra. Fapados és tradicionális légitársaságok forgalmának megoszlása a BUD-on (2011–2016)

A tradicionális légitársaságok esetében nagyobb volt a növekedés: míg 2011-ben 27 légi fuvarozó működött a Liszt Ferenc repülőtéren, 2016-ban ez a szám 39-re növekedett. A Malév csődje óta számos új hagyományos légitársaság indított járatot Budapestre annak érdekében, hogy a saját csomópontjáról növelje desztinációhálózatát és transzferforgalmát, Budapestről új transzferutasokat szállítva a bázisrepülőterére. A fapados légitársaságok pedig, kihasználva azt a helyzetet, hogy a repülőtér nemzeti légitársaság nélkül maradt, egyre nagyobb ütemben növelik budapesti desztinációik számát. Tehát a Budapestre repülő hagyományos légitársaságok száma nagyobb mértékben nőtt, mint a fapadosoké; azonban a fapados légitársaságok a teljes utasforgalom egyre nagyobb arányát szolgálják ki.

Az utasforgalomban és a férőhely-kapacitásban bekövetkezett változások

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalma 2012 januárjában még növekedést mutatott az előző évhez képest, viszont februárban hirtelen 13%-ot zuhant a Malév csődjének következtében, főként a transzferutasok elvesztése miatt (3. ábra).

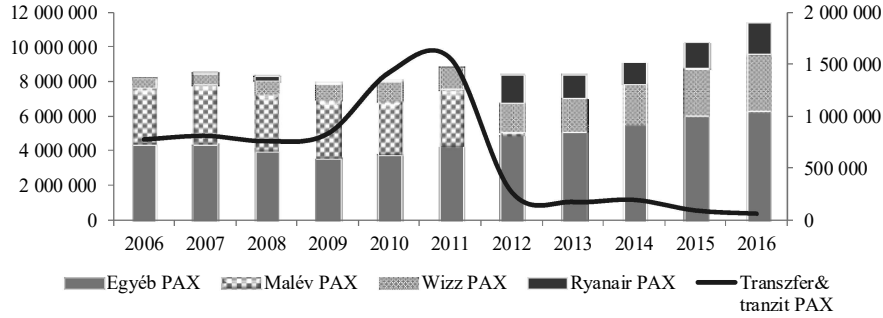


Forrás: saját szerkesztés a Budapest Airport adatai alapján

3. ábra. A BUD havi utasforgalmának alakulása 2011–2012 között

2012 januárjában az utasok 40%-át szállította a Malév, ennek ellenére februárban csupán 13%-os csökkenés következett be, amely annak köszönhető, hogy a légitársaságok gyorsan reagáltak a váratlan helyzetre, új útvonalakat és járatsűrítéseket kezdeményezve, amint ezt az előző alfejezetben is bemutattuk. Márciusban már kisebb volt a csökkenés mértéke, és a csökkenés a tavaszi hónapokban tovább lassult; a nyári hónapokban viszont újból nagyot csökkent a forgalom, 6%-kal volt kevesebb utas 2011-hez viszonyítva, ami főleg annak volt a következménye, hogy az amerikai és kínai szezonális járatok nem tértek vissza a nyári menetrendbe.

A csökkenés mértéke egyre kisebb lett a téli menetrend beálltával, viszont decemberben újból 6% körül alakult. Február kivételével tehát a nyári hónapokban (június–augusztus) és decemberben volt a legnagyobb mértékű a csökkenés az előző év utasforgalmához viszonyítva, amint azt a 3. ábra is szemlélteti.



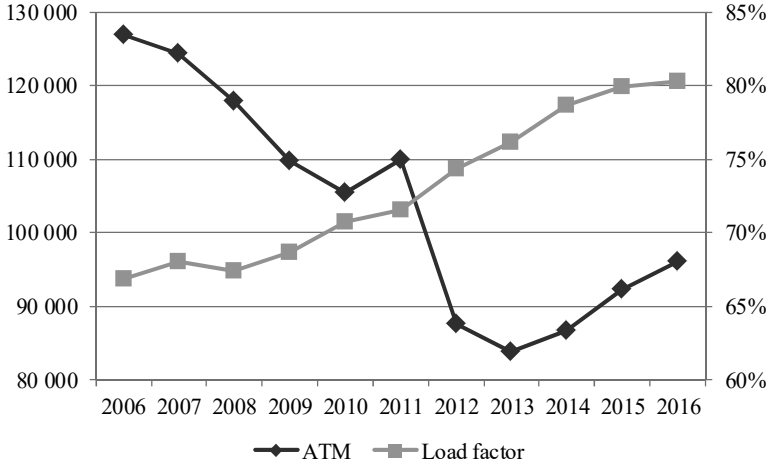
Forrás: saját szerkesztés a Budapest Airport adatai alapján

4. ábra. A BUD utasforgalmának alakulása 2006–2016 között

Az éves utasforgalom változásának elemzése során megállapítható, hogy – a légi közlekedési csomópont státusz elvesztése után – a Liszt Ferenc repülőtérnek három évbe tellett elérni a Malév-csőd előtti utasforgalom mértékét, ami nagyrészt a Ryanairnek és a Wizz Airnek köszönhető (4. ábra). A Wizz Air már 2004 óta üzemelt a repülőtéren, és az utasforgalom jelentős része volt hozzáköthető; a Ryanair 2007 és 2010 között szintén üzemeltető volt, 2011-ben nem volt jelen a repülőtéren, és 2012-ben a Malév csődje után tért vissza. 2014-ben az utasforgalom meghaladta a 9 milliót, mely kicsivel volt több, mint a 2011-es érték. A transzferforgalom 2011-ről 2012-re 83%-ot csökkent, 2011-ről 2016-ra pedig 96%-os volt a csökkenés (vagyis szinte teljes mértékben megszűnt).

Ami a gépmozgások számát (angolul: air traffic movements – ATM) illeti, a 2016-os szint jóval a 2006-os alatt van (5. ábra). 2006-tól 2013-ig ez a szám csökkenő tendenciát mutatott, viszont 2013 óta évről évre növekszik. A gépmozgások számának csökkenése azzal magyarázható, hogy egyre nagyobb kapacitású repülőgépek mozognak a repülőtéren, melyek egyszerre több utast tudnak szállítani, mint korábban. A Malév flottája Boeing 737-600 (109 utas), 737-700 (121 utas), 737-800 (168-189 utas) és Bombardier Dash-8 (72) repülőgépekből állt. Míg 2011-ben mindhárom Boeing típus két számjegyű arányát hozta az utasforgalomnak, addig 2012-ben a Boeing 737-700-as, 737-600-as és a Bombardier aránya jelentős mértékben csökkent, ami annak köszönhető, hogy előzőleg a Malév használta ezeket a géptípusokat. Az Airbus A320 (150-180 utas) és a Boeing 737-800 aránya viszont megnőtt, ami annak tudható be, hogy a Wizz Air és a Ryanair

egyre több útvonalat létesített ebben az évben, és előbbi flottája Airbus A320-as, utóbbié pedig 189 férőhelyes Boeing 737-800-as géptípusokból áll. A fapados légitársaságok úgy rendezik be a repülőgépeket, hogy maximálisan kihasználják a rendelkezésre álló utasteret, emellett nem rendelkeznek business vagy első osztályú ülésekkel, csak turista és prémium-turista helyeket kínálnak. Ebből adódóan egy fapados légitársaság akár 50-60 férőhellyel többet tud kínálni ugyanazon a repülőgéptípuson, mint hagyományos társai.



Forrás: saját szerkesztés a Budapest Airport adatai alapján

5. ábra. A gépmozgások és a terhelési tényező változása (BUD, 2006–2016)

Az utasforgalom növekedéséhez a kevesebb gépmozgás ellenére nem csupán a repülőgépek kapacitásának növekedése, hanem a terhelési tényező (angolul: load factor) jelentős mértékben való növekedése is hozzájárult (5. ábra). A terhelési tényező azt mutatja meg, hogy átlagosan hány százalékos a járatok kihasználtsága, és a teljes kapacitást az utasforgalommal elosztva számoljuk ki. A fapados légitársaságoknak általában sokkal magasabb a kihasználtsága, mint a hagyományos légitársaságoknak: 2011-ben a budapesti repülőtéren a fapados légitársaságok terhelési tényezője átlagosan 82,6% volt, míg a hagyományosoké 68,4%; 2016-ban pedig a fapadosoké 87,8% volt, míg a hagyományosoké 73,6%. Tehát a fapados légitársaságok nagyobb kapacitású géptípusokat üzemeltetnek, melyek kihasználtsága magasabb; ez alapján ki lehet jelenteni, hogy a fapados

légitársaságok térhódítása ebből a szempontból kedvező volt a repülőtér számára.

Végül pedig, ha a hagyományos és fapados légitársaságok férőhely-kapacitását hasonlítjuk össze, megállapítható, hogy 2016-ban még mindig több férőhelyet kínáltak a hagyományos légitársaságok (az összes férőhely 53%-át), mint a fapados légitársaságok (47%). Ez a megoszlás azonban sokat változott 2011 óta, amikor a hagyományos légitársaságok még az összes férőhely 78%-át kínálták. Az a tény, hogy a hagyományos légitársaságok több férőhelyet kínálnak a fapadosoknál és mégis kisebb az utasforgalmuk (2016-ban az összutasforgalom 48%-a), annak a következménye, hogy a fapados légitársaságok magasabb terhelési tényezővel működnek, tehát a járataik jobban meg vannak telve.

2. táblázat. A BUD kapacitásának változása 2011–2016 között

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kapacitás (fő)	12 465 705	11 437 767	11 184 276	11 632 143	12 886 547	14 245 137
Változás 2011-hez viszonyítva	0%	-8%	-10%	-7%	+3%	+14%

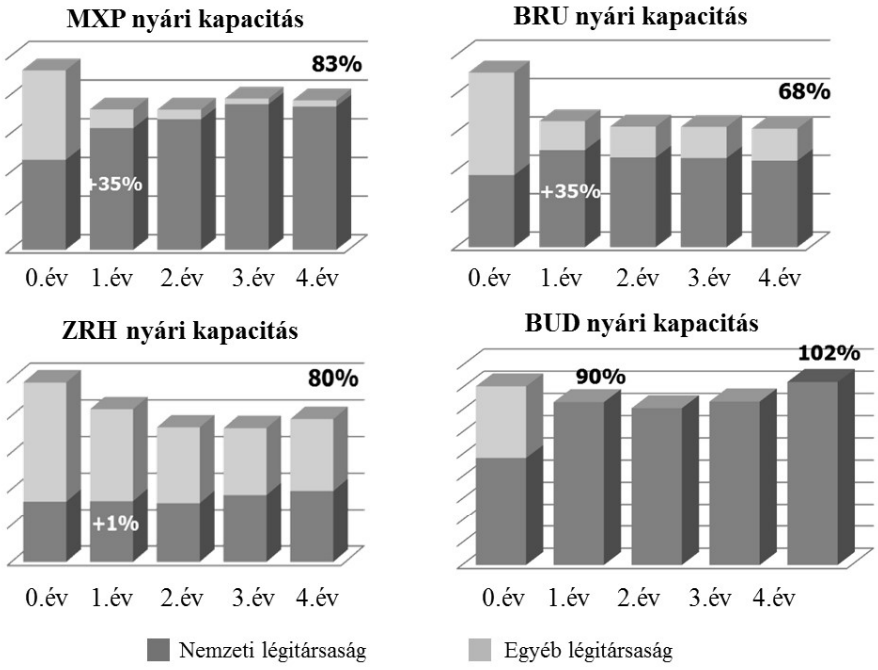
Forrás: saját szerkesztés a Budapest Airport adatai alapján

A repülőtér utasforgalma 2014-ben előzte meg a Malév-csőd előtti értéket, azonban a férőhely-kapacitás (angolul: seat capacity) csupán 2015-ben érte el a csőd előtti szintet, 3%-kal megelőzve azt (2. táblázat). Redondi et al. (2012) kutatásában, amelyben 37 repülőtér kapacitás-visszanyerésének a gyorsaságát elemezte, a harmadik évi átlag jóval a BUD értéke alatt volt, és a legtöbb általuk vizsgált repülőtéren három év nem volt elegendő idő ahhoz, hogy az adott repülőtér visszanyerje a légi közlekedési csomópontként elért maximális kapacitását.

A kapacitásmegoszlást figyelve megállapítható, hogy a repülőtér Redondi et al. (2012) kategóriái közül a „légi szövetségbe nem tartozó légitársaságok dominanciája" kategóriába esik, hiszen a férőhely-kapacitás több mint 50%-át nem ugyanabba a légi szövetségbe tartozó légitársaságok kínálják.

A 6. ábra a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (BUD) kapacitás-visszanyerésének ütemét hasonlítja össze három európai repülőtérrel, melyek szintén de-hubbing áldozatai lettek: a brüsszeli nemzetközi repülőtér (BRU), a milánói Malpensa repülőtér (MRX) és a zürichi nemzetközi repülőtér (ZRH). A brüsszeli és zürichi repülőtereken szintén a nemzeti légitársaság csődje miatt csökkent

az utasforgalom és ezáltal a kapacitás is, a milánói repülőtérről az Alitalia olasz nemzeti légitársaság költöztette vissza csomópontját Rómába. A belga és a svájci légitársaságok csődje után rövid idővel új nemzeti légitársaságokat alapítottak, tehát ezeken a repülőtereken a re-hubbing folyamat ment végbe. A budapesti repülőtérhez a leginkább a Malpensa példája hasonlít: egyik esetében sem hozott jelentős kapacitásnövekedést a nemzeti légitársaság jelenléte. Az Alitalia tovább üzemeltette néhány járatát Milánóról a kivonulása után, de kapacitása nagymértékben csökkent. Összegezve elmondhatjuk, hogy a négy repülőtér közül a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér kapacitása tért vissza leggyorsabban a csőd előtti állapotába, a másik három repülőtér esetében négy év nem volt elég a „gyógyuláshoz".



Forrás: saját szerkesztés a Budapest Airport adatai alapján

6. ábra. A BUD kapacitás-visszanyerésének összehasonlítása európai de-hubbolt repülőterekkel

Következtetések

Kutatásunk célja az volt, hogy elemezzük, milyen hatással volt a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működésére az az esemény, amely megváltoztatta a magyar légi közlekedés helyzetét: a Malév nemzeti légitársaság 2012-es csődje. 2012-ig a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér volt a Malév bázisrepülőtere: a légitársaság innen indította az összes járatát és ezáltal jelentős transzferforgalmat generált a repülőtérnek, ráhordva az utasokat a hosszú távú járatokra. A Malév csődje következtében a repülőtér egyik napról a másikra veszítette el légi közlekedési csomópont státuszát, bázisrepülőtér jellegét és ezzel együtt átszálló utasainak 90%-át is, azóta pedig O&D repülőtérként, azaz csak induló és érkező utasokat kiszolgáló repülőtérként működik.

A Malév csődje után a repülőtér vezetősége mindent megtett annak érdekében, hogy a 2012-es év végét minél kisebb utasforgalom-csökkenéssel zárják. Habár 2011-ben a Malév a teljes utasvolumen 37%-át szállította, a Malév csődje ellenére 2012 végén csupán 4,7%-os volt a forgalomcsökkenés annak köszönhetően, hogy több új légitársaság is belépett a magyar piacra, illetve a már jelen lévő légitársaságok sok új járatot indítottak és sűrítették a menetrendjüket.

A légi közlekedési csomópont státusz elvesztése után a Liszt Ferenc repülőtérnek három évbe tellett elérni a Malév-csőd előtti utasforgalom mértékét, azóta a repülőtér utasforgalma töretlenül növekszik és minden évben rekordokat dönt: 2014-ben a 9 milliós, 2015-ben a 10 milliós és 2016-ban a 11 milliós határt lépte át.

Az utasforgalom növekedésével együtt járt a kínált férőhelyek számának és a terhelési tényezőnek a növekedése is, egyedül a gépmozgások száma nem érte el a 2011-es értéket, köszönhetően a nagyobb kapacitású repülőgépek használatának.

Összegezve elmondhatjuk, hogy bár a nemzeti légitársaság megszűnése óriási veszteséget jelentett a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér számára, a helyzet megfelelő kezelése által viszonylag gyorsan „meggyógyult", és azóta folyamatosan növekszik mind a járatok száma, mind az utasforgalom tekintetében.

Irodalomjegyzék

Bhadra, D. 2009. Race to the Bottom or Swimming Upstream: Performance Analysis of US Airlines. *Journal of Air Transport Management* 15(5), 227–235.

Budapest Airport 2017. https://www.bud.hu/budapest_airport/tenyek_a_repuloterrol/tortenelem/tortenelem, letöltve: 2017.06.20.

Cook, G. N.–Goodwin, J. 2008. Airline Networks: A Comparison of Hub-and-Spoke and Point-to-Point Systems. *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research* 17(2), 51–60.

Donoghue, J. 2002. Hub Machine. *Air Transport World* 39(6), 5.

Dudás, G. 2013. *A világvárosok térkapcsolatainak vizsgálata légi közlekedési adatok felhasználásával*. *PhD Thesis.* Szeged: Szegedi Tudományegyetem.

KPMG 2018. *The Aviation Industry Leaders Report 2018: Navigating the Cycle.* https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ie/pdf/2018/03/ie-navigating-the-cycle-aviation.pdf, letöltve: 2017.06.20.

Lott, S.–Taylor, A. 2005. *Arrivals: Hub Networks Hurt by Handling Capacity.* http://aviationweek.com/awin/arrivals-hub-networks-hurt-handling-capacity, letöltve: 2017.06.20.

Mutzabaugh, B. 2014. *United Airlines axing its hub in Cleveland*. https://eu.usatoday.com/story/todayinthesky/2014/02/01/united-airlines-axing-its-hub-in-cleveland/5139385/, letöltve: 2017.06.20.

Reals, K. 2008. *Alitalia's Milan decision could destabilise sale process.* https://www.flightglobal.com/news/articles/alitalias-milan-decision-could-destabilise-sale-pro-221600/, letöltve: 2017.06.20.

Redondi, R.–Malighetti, P.–Paleari, S. 2012. De-hubbing of Airports and their Recovery Patterns. *Journal of Air Transport Management* 18(1), 1–4.

Reilly, G. 2012. *Less than seven hours after Malev collapse, Ryanair announces new Budapest base.* http://www.thejournal.ie/less-than-seven-hours-after-malev-collapse-ryanair-announces-new-budapest-base-345179-Feb2012/, letöltve: 2017.06.20.

Wachman, R. 2012. *Hungary's airline Malev grounded.* https://www.theguardian.com/business/2012/feb/03/hungary-malev-bankruptcy-airline-grounded, letöltve: 2017.06.20.

Wei, F.–Grubesic, T. H. 2015. The Dehubbing of Cincinnati/Northern Kentucky International Airport (CVG): A spatiotemporal panorama. *Journal of Transport Geography* 49, 85–98.

Közgazdász Fórum
Forum on Economics and Business
20(132), 37–54.
2017/3

Central and Eastern European countries: different development paths?

RÉKA HORVÁTH

The *European Semester* was introduced in 2010 as a response to the economic crisis. In the framework of the European Semester the European Commission evaluates one by one the economy of each member state, but no comparative reports are made. Scientific literature doesn't deal expressly with the Central and Eastern European (CEE) countries. Following a review of the scientific literature, in this paper I analyse the economic results of six CEE countries (the Czech Republic, Hungary, Poland, Romania, Slovakia, and Slovenia) between 2010-2016 based on the indicators used for the European Semester.

Keywords: European economic governance, European Semester, Czech Republic, Romania, Hungary, Slovakia, Slovenia, Poland, macroeconomic imbalance procedure, Europe 2020 Strategy.

JEL codes: O52**,** F15, F45.

Kiadó: Romániai Magyar Közgazdász Társaság és a Babeş–Bolyai Tudományegyetem
Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Karának Magyar Intézete
ISSN: 1582-1986 www.econ.ubbcluj.ro/kozgazdaszforum

Közép-kelet-európai országok: eltérő fejlődési pályák?

HORVÁTH RÉKA[1]

A 2010-ben bevezetett *Európai Szemeszter* gazdasági kormányzás rendszerét a gazdasági válság hatására hozták létre az európai intézmények. Ennek keretén belül minden tagállamot egyénileg értékelnek. Az elemzések külön-külön készülnek el minden tagállamra, összehasonlító jelentéseket nem írnak, és sajnos a szakirodalom sem vizsgálja a közép-kelet-európai országok helyzetét. Ezért cikkemben, a szakirodalmi áttekintés után megvizsgálom, hogyan alakult hat közép-kelet-európai ország (Csehország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Szlovénia) gazdaságának helyzete 2006–2016 között, az Európai Szemeszter keretében használt mutatók alapján.

Kulcsszavak: európai gazdasági kormányzás, Európai Szemeszter, Csehország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia, Szlovénia, makroökonómiai egyensúlytalanságok, Európa 2020 stratégia.

JEL kódok: O52, F15, F45.

Bevezetés

Az európai gazdasági kormányzásban 2010 a változások éve volt. A gazdasági válság által feltárt hiányosságok javítása érdekében az európai intézmények új gazdaságirányítási keretet dolgoztak ki. A gazdaságpolitikák koordinációjának hatékonyabbá tételére, valamint a gazdasági problémák megelőzésére is kidolgozott *Európai Szemeszter* minden EU-tagállamra vonatkozik, azonban különbséget tesz euróövezeti és nem euróövezeti tagállamok között. Sarkítva fogalmazva, az Európai Szemeszter egy olyan eszköz, amely, a válságok megelőzésének céljából, megkönnyíti az Európai Unió intézményei számára a tagállamok gazdasága alakulásának nyomon követését. Ugyanakkor közös keretbe foglalja a „régi" és „újabb" tagállamokat, ahol minden tagállamot egyénileg értékelnek az EU által meghatározott és/vagy a tagállamok által vállalt küszöbértékekhez képest. Az elemzések minden tagállamra külön-külön készülnek el, és sajnos a szakirodalom sem vizsgálja az egyes országokon túl a különböző országcsoportok gazdasági helyzetét. Ezért cikkemben, a szakirodalmi áttekintés után megvizsgálom, hogyan alakult hat közép-kelet-európai (KKE) ország

[1] PhD, egyetemi adjunktus, Babeș–Bolyai Tudományegyetem, Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Kar, Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Magyar Intézet, e-mail: horvathreka@icloud.com.

(Csehország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Szlovénia) gazdaságának helyzete 2006–2016 között, abban a keretben, amit az Európai Szemeszter jelent.

Szakirodalmi áttekintés

Az *Európai Szemeszter* (ESZ) egy keret, amelynek jól meghatározott időbeli lefolyása, valamint meghatározott feladatokkal rendelkező szereplői vannak. Egyrészt az ESZ jelenti a tagállamok gazdaságpolitikai felügyeletét, másrészt az *Európa 2020* stratégia (EB 2010) által megfogalmazott célok megvalósításának figyelemmel követését. Az előző év novemberétől egészen az adott év októberéig tartó ESZ szigorúbb feltételeket és erősebb felügyeletet jelent az euróövezet tagállamai számára, mint a nem euróövezetbe tartozó országoknak. Az ESZ dokumentumait az 1. táblázat foglalja össze.

1. táblázat: Az Európai Szemeszter dokumentumai

Dokumentum	Euróövezeti ország	Nem euróövezeti ország
Őszi gazdasági előrejelzés (Autumn Economic Forcast)	Igen	Igen
Éves növekedési jelentés (Annual Growth Survey): az EU gazdasági céljai a befektetés, strukturális reformok és a fiskális konszolidáció területén.	Igen	Igen
Riasztási Mechanizmus Jelentés (Alert Mechanism Report): megnevezi azokat az országokat, ahol az Európai Bizottság (EB) gazdasági egyensúlytalanságok létét véleményezi, és részletesebb elemzést igényelnek. Elindíthatja a makroökonómiai egyenlőtlenség eljárást (Macroeconomic Imbalance Procedure).	Igen	Igen
Közös Foglalkoztatási Jelentés (Draft Joint Employment Report): az EU foglalkoztatási és szociális helyzetét elemzi, valamint a tagállamok válaszait a felmerült problémákra.	Igen	Igen
A Bizottság Javaslata az euróövezet számára: az euró működésének javítására tett javaslatok a tagállamoknak.	Igen	Nem
A Bizottság álláspontja az euróövezeti tagállamok költségvetési tervezetéről: elemzés arról, hogy a tagállamok költségvetési tervezetei mennyire tartják tiszteletben a Növekedési és Stabilitási Paktumot.	Igen	Nem

Dokumentum	Euróövezeti ország	Nem euróövezeti ország
Országjelentések (Country Report): tagállamok makroökonómiai és szociális helyzetének elemzése, valamint az előző év javaslatainak (Country Specific Recommendations – CSR) teljesüléséről szóló jelentés.	Igen	Igen
Kommunikáció az országjelentésekről (Communication on Country Reports): összefoglalja az országjelentések fő következtetéseit.	Igen	Igen
Mélységi vizsgálatok (In-depth Reviews).	Csak a riasztási mechanizmusban érintett országok számára	
Országspecifikus javaslatok (Country Specific Recommendations – CSR): milyen megoldásokat javasol az Európai Tanács (az EB javaslatára) az egyes tagállamoknak a felmerült problémák megoldására.	Igen	Igen
Kommunikáció az országspecifikus jelentésekről (Communication on CSR): EU-s szintű összefoglaló arról, hogy milyen területeket érintenek a CSR, Európa 2020 stratégia megvalósításáról.	Igen	Igen
Az euróövezeti országok bemutatják az EB-nak: a Nemzeti Reform Programot és a Stabilitási Programot (3 éves költségvetési tervek).	Igen	Nem
Nem euróövezeti országok bemutatják az EB-nak: a Nemzeti Reform Programot és a Konvergencia Programot (3 éves költségvetési tervek).	Nem	Igen

Forrás: saját szerkesztés az EB (2017) alapján

A tudományos szakirodalomban két nagy kutatási irányt különböztethetünk meg: a szerzők egy része az ESZ-t mint gazdasági kormányzást vizsgálja, másik része pedig az ESZ szociálpolitikai vonásait emeli ki műveiben.

Verdun és Zeitlin (2018) cikkükben arra hívják fel a figyelmet, hogy az ESZ több, különböző jogi alappal rendelkező eszközt tartalmaz, és hangsúlyosabbá tették az európai intézmények szerepét a nemzeti politikák felügyeletében. A szerzők összefoglalják a gazdasági kormányzás megközelítésének eddigi szakirodalmát is, felleltározva a kutatott témákat, amelyeket a következőképpen csoportosítanak: a „kemény" és „puha" szabályok közötti egyensúly; az ESZ hatékonyságának vizsgálata a CSR-ok (országspecifikus javalatok, angolul: Country Specific

Recommendations) életbe ültetésén keresztül; a gazdasági kormányzás jellegének (kormányközi vagy szupranacionális) vizsgálata, illetve a technokraták versus demokratikusan megválasztott képviselők szerepe.

Az ESZ hatékonyságát többféleképpen is vizsgálták. Egyrészt, a már előbb említett CSR-ok életbe ültetésének vizsgálatán keresztül, Xavier Ragot (2017) megállapítja, hogy ma az ESZ standard hatékonysági vizsgálata azt nézi, hogy a CSR-ban foglalt javaslatok hány százalékát ültették életbe. Griesse és Deroose (2014) egy szintetikus indikátort konstruált a CSR életbe ültetésének hatékonyságának vizsgálatára, és a mutató változását vizsgálva megállapítja, hogy nincs korreláció az ország mérete és a mutató nagysága között, valamint hogy a 2012-es és 2013-as CSR-okat együtt kezelve az északi országok (Dánia, Finnország, Svédország) teljesítettek a legjobban.

Darvas és Leandro (2015) felhívja a figyelmet, hogy az ESZ keretén belül tett ajánlások csak a túlzott deficit eljárás (excessive deficit procedure) és túlzott egyensúlytalansági eljárás (excessive imbalance procedure) keretén belül kötelezőek, a többi esetben nem. Meghatároztak egy „európai szemeszter életbe ültetési indexet", amely a 2011-es 0,4 szintről folyamatosan csökkent a 2014-es 0,25 szint alá. Következtetéseikben a szerzők kiemelik, hogy a 2011–2014 közötti országspecifikus javaslatok életbe ültetése gyenge volt és időben csökkent (Darvas–Leandro 2015).

Másrészt, az országspecifikus javaslatok megkérdőjelezésén keresztül, Maatsch (2017) négy országot (Ausztriát, Franciaországot, Írországot és Németországot) vizsgálva megállapítja, hogy azokban az országokban, ahol a helyi politikai pártok erőteljesen átpolitizálták az országspecifikus javaslatoknak való megfelelést (Franciaország és Németország), ott a pártok erőteljesen kontesztálták is ezeket a javaslatokat.

Savage és Howarth (2018) a gazdasági kormányzás egy másik oldalát vizsgálják, az aszimmetrikus információk kérdését a makroökonómiai egyensúlytalansági eljárásban. Azt találták, hogy a gazdasági válság és a görög krízis megnövelte az EU tagállamainak hajlandóságát egy erősebb fiskális felügyelet elfogadására, ez pedig megnövelte az Európai Bizottság szerepét a gazdasági kormányzásban.

Az ESZ mint gazdasági kormányzás kutatásán belül kevés, Közép-Kelet-Európára vagy az újonnan csatlakozott országokra vonatkozó kutatást találunk. Ezek közül kiemelkedik Eihmanis (2018) Lettországra vonatkozó cikke. A szerző Lettország gazdaságpolitikáját elemzi 2008–2014 között, amikor az országra

egyszerre vonatkoztak az ESZ szabályozásai, az eurót illető maastrichti konvergenciakritériumok és a fizetési mérleg program. Eihmanis szerint Lettország kormánya kimazsolázta a három program neki megfelelő elemeit, és túlteljesítette az Európai Bizottság (EB) által megnevezett célokat. A szerző meglátásában az EB inkább szociálpolitika párti volt, mint a lett kormány.

Az ESZ szociális vonásainak alakulását elemezve Zeitlin és Vanhercke (2018) arra a következtetésre jutott, hogy 2011–2016 között az ESZ-t egyre jobban társadalmasították, egyre több szociálpolitikai célt, elemzést, javaslatot tartalmazott.

Módszertan

Áttekintve az ESZ-t érintő szakirodalmat, feltűnt a KKE-országokat középpontba helyező elemzések hiánya. Jelen cikkemben ezért azt vizsgálom, hogy miként alakultak térségünk hat országának (Csehország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Szlovénia) makrogazdasági mutatói az ESZ bevezetése óta. A hat ország az ESZ szemszögéből két csoportba sorolható:

• euróövezeti országok: Szlovákia és Szlovénia,

• nem euróövezeti országok: Csehország, Lengyelország, Magyarország és Románia.

Tekintetbe véve, hogy az euróövezetre szigorúbb szabályozások vonatkoznak, induló hipotézisem szerint az euróövezetbe tartozó két ország, Szlovákia és Szlovénia gazdasági mutatói kiegyensúlyozottabb képet mutatnak, mint a nem euróövezetbe tartozó Csehország, Lengyelország, Magyarország és Románia hasonló adatai. Az elemzést a 2010–2016 közötti időszakra végzem, az Európai Statisztikai Hivatal (Eurostat) honlapján lévő adatok és mutatók segítségével.

Az 1. táblázatban felsorolt dokumentumokhoz mutatószámok is tartoznak, valamint az Eurostat által működtetett speciális adatbázis is rengeteg, szabadon elemezhető adattal. Jelen elemzésünkben az ESZ keretén belüli elemzésekhez használt és az Eurostat által összegyűjtött adatok egy részét használjuk fel a hat ország vizsgálatához.

A rendelkezésünkre álló adatbázisokból két nagy adatcsoportot emelek ki: a makroökonómiai egyensúlytalanságokat vizsgáló adatcsoportokat, valamint az Európa 2020 stratégia céljainak teljesítését követőket.

A makroökonómiai egyensúlytalansági eljáráshoz (MIP) tartozó mutatók három területen vizsgálják azokat a tényezőket, amelyek előrevetíthetik a tagállam gazdaságának problémáit. A belső egyensúlytalanságok, külső egyensúlytalansá-

gok és versenyképesség, valamint a munkavállalás területén létező indikátorok képezik az alapját az eljárás elindításának.

Az Eurostat 14 fő mutatót használ (Eurostat 2017a): folyószámla egyenlege a GDP %-ában (current account balance % of GDP); nettó nemzetközi befektetési pozíciók (net international investment positition); devizaárfolyam (real effective exchange rate); export piaci részesedés (export market share); nominális munkaköltség (nominal unit labour cost index); lakásárak indexe (house price index); magánszektor hitelei (private sector credit flow); magánszektor adósságai (private sector debt); kormányzati adósság (general government gross debt); munkanélküliségi ráta; a pénzügyi szektor nem konszolidált passzívái (financial sector liabilites-non consolidated); aktív népesség; hosszú távú munkanélküliség; fiatalok munkanélkülisége (a mutatók tartalmát lásd az Eurostat vonatkozó oldalain). Ezeket a mutatókat három csoportba sorolják: külső egyensúlytalanságok, belső egyensúlytalanságok és munkaerő-piaci mutatók (2., 3. és 4. táblázat).

2. táblázat. Az Eurostat belső egyensúlytalansági mutatói és küszöbértékei

	Deflált lakásár index	**Konszolidált magánszektor hitel**	**Konszolidált magánszektor adósság**	**Államháztartás bruttó adósság állománya**	**Munka-nélküliségi ráta**	**Pénzügyi szektor nem konszolidált passzívái**
Egység	1 éves %-os változás	GDP %	GDP %	GDP %	3 éves átlag	1 éves %-os változás
Küszöb-értékek	6% (felső küszöb)	14% (felső küszöb)	133% (felső küszöb)	60% (felső küszöb)	10% (felső küszöb)	16,5% (felső küszöb)

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

3. táblázat. Az Eurostat külső egyensúlytalansági mutatói

	Folyó fizetési mérleg egyenlege	**Nettó nemzetközi beruházási pozíció**	**Reáleffektív árfolyam**	**Export piaci részesedés**	**Nominális fajlagos munkaerőköltség indexe**
Egység	3 éves átlag a GDP %-ában	GDP %	3 éves %-os változás	5 éves %-os változás	3 éves %-os változás
Küszöb-értékek	-4%...6%	-35% (alsó küszöb)	-5%...5% euró övezet -11%...11% nem euró-övezet	-6% (alsó küszöb)	9% euróövezet 12% nem euróövezet (felső küszöb)

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

4. táblázat. Az Eurostat munkaerő-piaci mutatói

	Aktivitási ráta a 15–64 éves korosztályban	Hosszú távú munkanélküliségi ráta a 15–74 éves korosztályban	Fiatalok munkanélküliségi rátája (15–24 éves korosztály)
Egység	3 éves változás százalékpontban	3 éves változás százalékpontban	3 éves változás százalékpontban
Küszöb-értékek	-0,2 százalékpont (alsó küszöb)	0,5 százalékpont (felső küszöb)	2,0 százalékpont (felső küszöb)

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

5. táblázat. Az Európa 2020 stratégia céljai és mutatószámai

	Foglal-koztatás	Kutatás és fejlesztés (K+F)	Éghajlatváltozás elleni küzdelem és fenntartható energiagazdálkodás	Oktatás	Küzdelem a szegénység és a társadalmi kirekesztés ellen
EU	a 20–64 éves korosztály 75%-ának legyen munkája	az EU GDP-jének 3%-át fordítsa kutatásra-fejlesztésre	– az üvegházhatású gázok kibocsátása 20%-kal csökkenjen az 1990-es szinthez képest – a megújuló energiaforrások aránya 20%-ra nőjön – 20%-kal javuljon az energiahatékonyság	– a korai iskolaelhagyók aránya 10% alá csökkenjen – a 30–34 év közötti uniós polgárok legalább 40%-a rendelkezzen felsőfokú végzettséggel	legalább 20 millióval csökkenjen azok száma, akik nyomorban és társadalmi kirekesztettségben élnek, illetve akik esetében a szegénység és a kirekesztődés reális veszélyt jelent
Cseh-ország	75%	1% (csak állami szektor)	9% (2005) / 13% / 39,6%	5,5% / 32%	100 000-rel csökkenjen
Lengyel-ország	75%	1,7%	14% (2005) / 15% / 96,4%	4,5% / 45%	1 500 000-rel csökkenjen
Magyar-ország	75%	1,8%	9% (2005) / 13% / 24,1%	10% / 34%	450 000-rel csökkenjen
Románia	70%	2%	19% (2005) / 24% / 43%	11,3% / 26,7%	580 000-rel csökkenjen
Szlovákia	72%	1,2%	13% (2005) / 14% / 16,4%	6% / 40%	17,2%-ra csök-kenteni a 2008-as 20,6%-hoz képest
Szlovénia	75%	3%	4% (2005) / 25% / 7,3%	-5% / 40 %	40 000-rel csökkenjen

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017b) és EB (2017) alapján

Az Európa 2020 stratégiát 2010-ben indították útnak, mint egy tízéves növekedési és munkahely-teremtési stratégiát. Az EU által meghatározott célokon belül minden tagállam megállapított egy saját célt, amelyet a tízéves periódus végére teljesíteni akar (EB 2010). A stratégia 2014–2015-ben elvégzett félidős értékelése után a célok monitorizálásának feladatát az ESZ keretén belül végzik. Az EU és a KKE-államok céljait és ezek mutatószámait az 5. táblázatban foglaltam össze.

Csehország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Szlovénia gazdaságának alakulása 2010–2016 között

Makroökonómiai egyensúlytalanságok a vizsgált KKE-országokban

A deflált lakásárindex átlagos változása 2013-tól növekvő tendenciát mutat Csehország és Szlovénia esetében (6. táblázat), ami buborék kialakulására utalhat ezekben az országokban. A többi négy országnál egyértelmű tendencia a 2009–2016 közötti időszakban nem figyelhető meg. Láthatjuk azt is, hogy a 6%-os felső küszöbértéket az országok többször átlépték a vizsgált időszakban.

6. táblázat. Deflált lakásárindex (éves %-os változás)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	-2,2	-1,7	-3,6	-0,8	1,8	3,8	6,7
Magyarország	-5,9	-6,9	-9,2	-4,3	3,3	13,3	13,6
Lengyelország	-6,0	-4,6	-6,6	-4,8	1,2	2,6	2,3
Románia	-12,7	-15,9	-9,3	-2,9	-3,2	1,9	5,0
Szlovénia	-1,2	0,9	-8,5	-7,2	-6,5	1,4	3,6
Szlovákia	-4,9	-5,2	-6,0	-0,4	1,5	5,5	7,0

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A magánszektor GDP %-ában mért hiteleinek esetében (7. táblázat) egyértelmű tendencia csak Szlovákia esetében figyelhető meg, ahol 2011–2016 között növekvő tendenciát láthatunk. A küszöbértéket a vizsgált időszakban egyik tagország sem lépte át.

A magánszektor adósságainak esetében (8. táblázat) észrevehetjük, hogy Magyarország, Románia és Szlovénia esetében 2011-től egyértelmű csökkenés figyelhető meg. Ugyanakkor Szlovákia esetében egyértelmű a növekedési tendencia 2010–2016 között. De növekedés látható a magánszektor adósságaiban Lengyelországban is 2013–2016 között. A küszöbértéket a vizsgált időszakban egyik tagország sem lépte át.

7. táblázat. Konszolidált magánszektorhitel a GDP %-ában (átlagos éves változás)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	2,6	2,1	2,9	4,4	1,7	0,3	4,4
Magyarország	-4,2	-4,4	-6,1	-0,9	-0,2	-2,5	-3,4
Lengyelország	4,3	6,7	4,8	3,3	4,6	3,5	4,6
Románia	0,9	2,8	0,3	-1,4	-2,4	0,2	0,6
Szlovénia	1,9	0,4	-2,9	-4,0	-4,7	-5,0	-0,8
Szlovákia	2,9	3,0	3,4	5,2	5,1	7,7	9,2

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

8. táblázat. Konszolidált magánszektor-adósság a GDP %-ában

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	67,9	68,3	70,7	73,7	71,5	68,1	68,7
Magyarország	114,9	114,4	101,6	95,1	91,2	84,5	77,5
Lengyelország	69,7	73,9	73,4	75,4	78,1	78,9	81,6
Románia	74,5	73,3	71,9	66,6	62,1	59,1	55,8
Szlovénia	115,1	113	112,3	107,2	97,4	86,9	80,5
Szlovákia	67,4	70,2	77,9	82,9	87,8	88,1	94,7

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A pénzügyi szektor kötelezettségeinek tekintetében egyedül Szlovénia esetében figyelhetünk meg 2010–2015 között egyértelmű csökkenési tendenciát (9. táblázat). Csehország, Lengyelország, Románia és Szlovákia esetében ezek a kötelezettségek 2010–2016 között évről évre, változó mértékben ugyan, de nőttek. Magyarország esetében a pénzügyi szektor kötelezettségei 2010-ben, 2012-ben és 2013-ban csökkentek, majd 2014–2016 között minden évben nőttek. A küszöbértéket egyik tagországban sem lépték át a vizsgált időszakban.

9. táblázat. A pénzügyi szektor nem konszolidált passzívái (éves %-os változás)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	3,2	4,3	5,2	11,4	5,2	8,1	14,5
Magyarország	-0,3	6,3	-5,8	-1,2	8,6	0,7	19,6
Lengyelország	13,6	4,8	10,7	7,4	0,7	2,4	8,9
Románia	5,0	4,6	4,4	0,8	1,3	4,0	7,6
Szlovénia	-3,4	-1,2	-0,7	-10,3	-0,2	-3,7	3,2
Szlovákia	1,6	0,3	0,7	1,7	8,7	10,8	8,5

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

Ami az államháztartás bruttó adósság állományának részét illeti a GDP %-ában (10. táblázat), Csehország és Szlovákia esetében 2014–2017 között egyértelműen csökkenő tendencia látszik. Románia esetében érdemes megfigyelni, hogy az államháztartás bruttó adósság állománya 2010–2016 között nem haladta meg a 40%-ot és 2014–2016 között csökkent, ezzel egyedülálló a KKE-országok között. Azt is megfigyelhetjük, hogy a 60%-os küszöbértéket Magyarország és Szlovénia több éve átlépi.

10. táblázat. Az államháztartás bruttó adósság állománya a GDP %-ában[2]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	37,4	39,8	44,5	44,9	42,2	40,0	36,8
Magyarország	80,2	80,5	78,4	77,1	76,6	76,7	76,0
Lengyelország	53,1	54,1	53,7	55,7	50,3	51,1	54,2
Románia	29,7	34,0	36,9	37,5	39,1	37,7	37,4
Szlovénia	38,4	46,6	53,8	70,4	80,3	82,6	78,6
Szlovákia	41,2	43,7	52,2	54,7	53,5	52,3	51,8

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A munkanélküliségi ráta hároméves átlaga minden vizsgált országban csökkent (11. táblázat): Csehországban, Magyarországon és Szlovákiában 2013–2016 között, Lengyelországban és Romániában pedig 2014–2016 között. A küszöbértéket Szlovákia a teljes vizsgált időszakban, míg Magyarország 2011–2013 között lépte át.

11. táblázat. Munkanélküliségi ráta a 15–74 éves korosztályban (3 éves átlag)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	6,1	6,9	7,0	6,9	6,7	6,1	5,1
Magyarország	9,7	10,7	11,1	10,7	9,6	8,2	6,5
Lengyelország	8,3	9,2	9,8	10,0	9,8	8,9	7,6
Románia	6,4	6,9	7,0	7,0	6,9	6,9	6,5
Szlovénia	5,9	7,1	8,1	9,1	9,6	9,6	8,9
Szlovákia	12,1	13,4	14,1	14,0	13,8	13,0	11,5

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

Románia és Lengyelország az egész vizsgált periódusban negatív folyó fizetési mérleggel rendelkezett (12. táblázat). Az adatok javulást mutatnak Lengyelország-

[2] Az Excessive Debt Procedure (EDP) szerint számították ki.

ban 2012–2016 között és Romániában 2012–2015 között. A folyó fizetési mérleg egyenlege két országban pozitív és növekszik: Magyarországon 2011–2016 között, valamint Szlovéniában 2012–2016 között. Az alsó küszöbértéket (-4%) Lengyelország (2010–2012), Románia (2010–2012) és Szlovákia (2010–2011) lépte át. A felső küszöbértéket (6%) egyik tagállam sem lépte át a vizsgált időszakban.

12. táblázat. Folyó fizetési mérleg egyenlege a GDP %-ában (3 éves átlag)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	-2,6	-2,6	-2,4	-1,4	-0,6	0,0	0,7
Magyarország	-2,5	0,1	0,9	2,1	2,3	2,9	3,6
Lengyelország	-5,3	-4,8	-4,8	-3,4	-2,4	-1,3	-1
Románia	-7,1	-4,9	-4,9	-3,6	-2,2	-1,0	-1,3
Szlovénia	-2,0	-0,2	0,7	2,2	4,1	4,9	5,1
Szlovákia	-4,9	-4,4	-2,9	-0,7	1,3	0,4	-0,7

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A nettó nemzetközi beruházási pozíciókat vizsgálva (13. táblázat) megállapíthatjuk, hogy mind a hat ország esetében az értékek negatívak, és a -35%-os alsó határt még 2016-ban is csak Csehország tudta teljesíteni. Magyarország pozíciója 2010–2016 között javult, de még mindig jóval a 35%-os alsó határ alatt található.

13. táblázat. Nettó nemzetközi beruházási pozíció a GDP %-ában

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	-46	-45,2	-45,9	-41,4	-36,6	-32,9	-26,9
Magyarország	-108,3	-105,7	-93,6	-83,1	-80,3	-68,4	-60,0
Lengyelország	-65,1	-62,4	-65,3	-68,9	-69,1	-62,1	-60,7
Románia	-63,9	-65,8	-67,4	-62,6	-57,3	-54,6	-49,9
Szlovénia	-47,2	-45,2	-50,1	-47,2	-45,8	-39,8	-36,9
Szlovákia	-61,9	-64,4	-61,4	-62,3	-63,6	-64,6	-62,4

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

Az export piaci részesedés 5 éves százalékos változása esetében a -6%-os alsó küszöböt Csehország 2013–2014 között, Magyarország 2012–2015 között, Szlovénia 2012–2014 között és Szlovákia 2012-ben nem érte el (14. táblázat). Az egyetlen ország, amely végig jelentős növekedést tudott produkálni, Románia volt. Ezzel párhuzamosan 2014–2016 között Románia nettó nemzetközi beruházási pozíciói is javultak.

14. táblázat. Export piaci részesedés (5 éves %-os változás)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	11,79	7,54	-4,43	-9,71	-6,15	-2,12	2,51
Magyarország	3,43	-2,28	-21,29	-22,74	-16,61	-8,01	-0,23
Lengyelország	24,78	15,29	1,45	-0,19	4,78	9,22	17,87
Románia	53,44	50,13	12,36	13,84	20,24	20,54	23,3
Szlovénia	-1,57	-5,74	-20,94	-18,31	-12,84	-4,54	3,75
Szlovákia	3,92	-2,64	-10,25	-4,02	1,98	4,21	7,12

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

Amennyiben az országok ár- és költségverseny-képességét a külpiacon a reáleffektív árfolyam változásával vizsgáljuk (15. táblázat), egyértelmű tendencia nem mutatható ki. A +-5%-os küszöbértéket egy év kivételével (Lengyelország 2010-ben) mind a hat ország tartani tudta.

15. táblázat. Reáleffektív árfolyam (%-os változás)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	1,3	2,0	-2,8	-2,2	-5,2	-0,7	2,5
Magyarország	1,6	-0,5	-1,9	-1,4	-3,6	-2,3	0,8
Lengyelország	6,1	-2,3	-2,2	0,2	1,0	-2,5	-3,5
Románia	1,5	2,9	-6,1	4,0	1,4	-2,5	-1,3
Szlovénia	-2,6	-0,7	-1,2	1,4	1,1	-2,0	0,4
Szlovákia	-4,3	1,1	0,1	1,0	0,2	-2,2	0,5

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A 16. táblázatból láthatjuk, hogy a gazdasági válság hatására a nominális fajlagos munkaerőköltség indexében Csehországra, Magyarországra és Lengyelországra 2010–2011-ben gyűrűzik be az első korrekció. Romániában, Szlovéniában és Szlovákiában ez a korrekció többször is megtörténik. A felső küszöböt Lengyelország, Románia, Szlovénia és Szlovákia 2010-ben lépte át.

16. táblázat. Nominális fajlagos munkaerőköltség indexe (3 éves %-os változás)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	6,4	3,4	3,8	4,2	4,0	0,1	2,9
Magyarország	6,9	4,3	5,0	6,2	5,9	-0,2	3,3
Lengyelország	11,3	4,2	5,3	3,1	2,9	0,3	2,7
Románia	38,3	4,2	5,6	-4,7	6,7	0,3	5,1
Szlovénia	16,1	8,3	0,6	0,5	0,0	-0,4	0,7
Szlovákia	9,5	6,1	0,8	2,2	1,8	2,4	3,5

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A makroökonómiai egyensúlytalanságok vizsgálatában a harmadik csoport a munkaerő-piaci mutatók, amelyeket a 4. táblázatban leírtaknak megfelelően határozott meg az EU.

Az aktivitási ráta három országban (Csehország, Magyarország és Lengyelország) 2010–2016 között, míg a másik három országban (Románia, Szlovénia és Szlovákia) 2011–2016 között mutat növekvő tendenciát (17. táblázat). Amennyiben a küszöbértékekhez való viszonyt vizsgáljuk, a mutatónk az aktivitási ráta 3 éves változása százalékpontban. A 18. táblázatból látható, hogy a -0,2 százalékpontos alsó küszöbérték alá a vizsgált országok közül csak az egyébként magas aktivitási rátával rendelkező Szlovénia esett 2011–2013 között.

17. táblázat. Aktivitási ráta a 15–64 éves korosztályban (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	70,2	70,5	71,6	72,9	73,5	74,0	75,0
Magyarország	61,9	62,4	63,7	64,7	67,0	68,6	70,1
Lengyelország	65,3	65,7	66,5	67,0	67,9	68,1	68,8
Románia	64,9	64,1	64,8	64,9	65,7	66,1	65,6
Szlovénia	71,5	70,3	70,4	70,5	70,9	71,8	71,6
Szlovákia	68,7	68,7	69,4	69,9	70,3	70,9	71,9

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

18. táblázat. Az aktivitási ráta 3 éves százalékpontos változása

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	0,3	0,8	1,5	2,7	3,0	2,4	2,1
Magyarország	0,3	1,2	2,5	2,8	4,6	4,9	5,4
Lengyelország	2,1	1,9	1,8	1,7	2,2	1,6	1,8
Románia	1,9	1,2	1,7	0,0	1,6	1,3	0,7
Szlovénia	0,2	-1,5	-1,4	-1,0	0,6	1,4	1,1
Szlovákia	0,4	-0,1	1,0	1,2	1,6	1,5	2,0

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A hosszú távú munkanélküliség esetében (19. táblázat) csökkenő tendenciát figyelhetünk meg 2014–2016 között Csehországban, Lengyelországban és Szlovákiában. Magyarországon a csökkenő tendencia már 2011-ben elkezdődött, míg Romániában 2010–2013 között növekedett a hosszú távú munkanélküliség. Ami a küszöbértéket illeti, a hosszú távú munkanélküliségi ráta 3 éves változása Csehországban a 2012-es év kivételével az előírt 0,5 százalékpontos küszöb alatt maradt, a többi országban több évben is túllépte azt (20. táblázat).

19. táblázat. Hosszú távú munkanélküliségi ráta a 15–74 éves korosztályban ráta (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	3,0	2,7	3,0	3,0	2,7	2,4	1,7
Magyarország	5,5	5,2	5,0	4,9	3,7	3,1	2,4
Lengyelország	3,0	3,6	4,1	4,4	3,8	3,0	2,2
Románia	2,4	2,9	3,0	3,2	2,8	3,0	3,0
Szlovénia	3,2	3,6	4,3	5,2	5,3	4,7	4,3
Szlovákia	9,2	9,2	9,4	10,0	9,3	7,6	5,8

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

20. táblázat. Hosszú távú munkanélküliségi ráta (15–74 éves korosztály) 3 éves százalékpontos változása

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	0,2	0,5	1,0	0,0	0,0	-0,6	-1,3
Magyarország	2,0	1,6	0,8	-0,6	-1,5	-1,9	-2,5
Lengyelország	-1,9	1,2	1,6	1,4	0,2	-1,1	-2,2
Románia	-0,8	0,5	0,8	0,8	-0,1	0,0	-0,2
Szlovénia	1,0	1,7	2,5	2,0	1,7	0,4	-0,9
Szlovákia	0,9	2,6	2,9	0,8	0,1	-1,8	-4,2

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

21. táblázat: Fiatalok munkanélküliségi rátája (%)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	18,3	18,1	19,5	18,9	15,9	12,6	10,5
Magyarország	26,4	26,0	28,2	26,6	20,4	17,3	12,9
Lengyelország	23,7	25,8	26,5	27,3	23,9	20,8	17,7
Románia	22,1	23,9	22,6	23,7	24,0	21,7	20,6
Szlovénia	14,7	15,7	20,6	21,6	20,2	16,3	15,2
Szlovákia	33,9	33,7	34,0	33,7	29,7	26,5	22,2

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

22. táblázat. Fiatalok munkanélküliségi rátájának 3 éves százalékpontos változása

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Csehország	7,6	8,2	2,9	0,6	-2,2	-6,9	-8,4
Magyarország	8,3	6,5	1,8	0,2	-5,6	-10,9	-13,7
Lengyelország	2,1	8,6	5,9	3,6	-1,9	-5,7	-9,6
Románia	2,8	6,3	2,6	1,6	0,1	-0,9	-3,1
Szlovénia	4,6	5,3	7,0	6,9	4,5	-4,3	-6,4
Szlovákia	13,3	14,4	6,4	-0,2	-4,0	-7,5	-11,5

Forrás: saját szerkesztés az Eurostat (2017a) alapján

A fiatalok munkanélkülisége három országban (Csehország, Magyarország és Szlovákia) mutatott csökkenő tendenciát 2013–2016 között, míg Lengyelországban és Szlovéniában a csökkenés egy évvel később kezdődött (2014–2016). Amint a 21. táblázatból látszik, a fiatalok munkanélkülisége szempontjából rosszabbul teljesítő Romániában 2015–2016 között szintén csökkenő tendenciát figyelhetünk meg. Mindezek ellenére a különbségek jelentősnek mondhatók, ha azt vesszük figyelembe, hogy 2010–2016 között Csehországban a fiatalok munkanélküliségi rátája egyszer sem emelkedett 20% fölé, míg a többi vizsgált országban igen. A felső küszöb átlépését vizsgálva (22. táblázat) megállapíthatjuk, hogy mind a hat ország legalább két évben meghaladta azt.

Hol áll Csehország, Magyarország, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Szlovénia a növekedési és munkahely-teremtési célok elérésében?

Ebben a részben azt vizsgálom, hogy 2016-ban milyen messze voltak a vizsgált KKE-országok az Európa 2020 stratégiában kitűzött céljaik megvalósításától. Mivel a célértékből vonom ki a mutató 2016-os értékét, pozitív eltérés esetén az adott ország nem érte el a célt, negatív eltérés esetében viszont túlhaladta azt (23. táblázat). Láthatjuk, hogy vannak területek, ahol bizonyos országok már most túlteljesítették vállalásukat, mint például a megújuló energiaforrások mutató esetében Csehország, Magyarország és Románia.

A mutatók időbeni alakulását vizsgálva az egyes KKE-tagországokban különböző tendenciákat figyelhetünk meg. A foglalkoztatás Magyarország, Lengyelország és Csehország esetében 2010–2016 között folyamatosan növekedő tendenciát mutatott, míg Szlovéniában csak 2012-től, Romániában és Szlovákiában pedig csak 2013-tól kezdett növekedni.

A kutatásra és fejlesztésre fordított összeg GDP-hez viszonyított aránya egy relatív hosszú időszakban (Románia kivételével) minden vizsgált országban növekszik, majd 2015/2016-ban csökkenni kezd. Ez az arány Romániában hol csökken, hol nő, nincs egyértelmű trend.

A megújuló energiaforrások arányát tekintve a végső fogyasztáson belül Csehország az egyetlen, ahol 2010–2014 között töretlen növekedés tapasztalható, a többi ország esetében vannak növekedési és csökkenési periódusok is.

Ami a korai iskolaelhagyók arányát illeti, bár az EU28 szintjén egyértelműen csökkenő tendencia tapasztalható, egyik vizsgált országban sem állapíthatjuk meg ugyanezt.

23. táblázat. Eltérések az Európa 2020 stratégia által kitűzött céloktól 2016-ban

	Foglal-koztatás (% pont)	**Kutatás és fejlesztés (K+F)** (% pont)	**Éghajlatváltozás elleni küzdelem és fenntartható energiagazdálkodás**		**Oktatás**		**Szegény-ségben és társadalmi kirekesz-tésben élők száma** (1000 személy)
			üvegház-hatású gázak (millió tonna CO_2 egyen-értékű)	megújuló energia-források (% pont)	korai iskola-elhagyók (% pont)	felsőfokú végzett-ségűek aránya a 30–34 évesek körében (% pont)	
EU28	3,9	0,97	77,46	3,0	0,7	0,9	-19 032
Cseho.	-1,7	-0,68	9,07	-1,9	1,1	-0,8	91
Lengyelo.	1,7	0,73	12,38	3,7	0,7	0,4	1770
Magyaro.	3,5	0,59	10,7	-1,2	2,4	1,0	-197
Románia	3,7	1,52	17,15	-1,0	7,2	1,1	840
Szlovákia	2,2	0,41	6,21	2	1,4	8,5	0,9 % pont
Szlovénia	4,9	1,0	1,27	3,7	-0,1	-4,2	-50

Forrás: saját számítások az Eurostat (2017a, 2017b, 2017c) alapján

Végül pedig a felsőfokú végzettséget szerző 30–34 évesek arányát tekintve Csehország, Lengyelország, Románia, Szlovénia és Szlovákia esetében 2010–2016 között növekvő tendenciát figyelhetünk meg, Magyarországon a növekedés csak 2015-ig tart.

Következtetések és új kutatási irányok

Az EU-tagállamok közötti társadalmi-gazdasági különbségek kombinációja és a minden szinten elégtelen gazdasági kormányzás is hozzájárult a válság kialakulásához és akadályozta ennek megoldását, ezért a gazdaságirányítási keret reformja fontos lépésnek tekinthető. Az új kereten belül a tagállamok által elért gazdasági eredmények elemzése és az új keret működése fontos kutatási irányt jelent.

Kiinduló hipotézisem az volt, hogy a hasonló gazdaság- és politikatörténeti múlt, valamint az EU-tagság miatt a vizsgált KKE-országokban bizonyos gazdasági mutatók hasonló tendenciát követnek. Ugyanakkor arra számítottam, hogy

különbségek is megfigyelhetők lesznek aszerint, hogy a vizsgált tagállam az euróövezetbe tartozik-e vagy sem.

Vizsgálataim igazolták, hogy a 2010–2016 közötti időszakban bizonyos mutatók mentén néhány KKE-tagállam együtt mozog, de nem igazolódott be az a feltevés, miszerint az euróövezetbe tartozó KKE-tagállamok mutatói eltérnek a nem euróövezetbe tartozókétól. Ezért a jövőben szükségesnek látom hosszabb időszakra és minden EU-tagállamra elvégezni az elemzést.

Irodalomjegyzék

Claeys, G.–Demertzis, M,–Efstathiou, K.–Raposo, I. G.–Hüttl, P.–Lehman, A. 2017. *Analysis of developments in EU capital flows in the global context. Final report Bruegel. FISMA 2016/032/B1/St/OP*. Bruxelles: European Commission.

Darvas, Zs.–Leandro, A. 2015. *Economic policy recommendation in the euro area under the European Semester*. Brussels: European Parliament.

Eihmanis, E. 2018. Cherry-picking external constraints: Latvia and EU economic governance, 2008–2014. *Journal of European Public Policy* 25(2), 231–249, letöltve: 2017.09.05.

EB 2010. *Európa 2020. Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája*. http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_HU_ACT_part1_v1.pdf, letöltve: 2017.03.07.

EB 2016. *The Macroeconomic Imbalance Procedure. Rationale, Process, Application: a Compedium.* https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/ip039_en_2.pdf, letöltve: 2017.03.11.

EB 2017. *EU Economic governance: monitoring prevention, correction.* https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction, letöltve: 2017.03.11.

Eurostat 2017a. *Macroeconomic imbalance procedure indicators*. http://ec.europa.eu/eurostat/web/macroeconomic-imbalances-procedure/indicators, letöltve: 2017.05.03.

Eurostat 2017b. *Europe 2020 indicators*. http://ec.europa.eu/eurostat/web/europe-2020-indicators/europe-2020-strategy/overview, letöltve: 2017.05.03.

Eurostat 2017c. *Smarter, greener, more inclusive? Indicators to suport the Europe 2020 strategy*. https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/8113874/KS-EZ-17-001-EN-N.pdf, letöltve: 2017.09.01.

Griesse, J.–Deroose, S. 2014. Implementing economic reforms – are EU Member States responding to European Semester reccomendation. *ECFIN Economic Brief* 37.

Maatsch, A. 2017. Effectiveness of the European Semester: Explaining domestic consent and contestation, *MPIfG Discussion Paper* 17/6.

Ragot, X. 2017. *How to further strenghten the European Semester*. Brussels: European Parliament.

Savage, J. D.–Howarth, D. 2018. Enforcing the European Semester: the politics of asymmetric information in the excessive deficit and macroeconomic imbalance procedures. *Journal of European Public Policy* 25(2), 212–230, letöltve: 2017.09.05.

Verdun, A.–Zeitlin, J. 2018. Introduction: the European Semester as a new architecture of EU socioeconomic governance in theory and practice. *Journal of European Public Policy* 25(2), 137–148, letöltve: 2017.09.05.

Zeitlin, J.–Vanhercke, B. 2018. Socializing the European Semester: EU social and economic policy co-ordination in crisis and beyond. *Journal of European Public Policy* 25(2), 149–174, letöltve: 2017.09.05.

Közgazdász Fórum
Forum on Economics and Business
20(132), 37–54.
2017/3

RMKT-hírek

Országos Elnökség

Részvétel a Magyar Közgazdasági Társaság 55. Közgazdász-vándorgyűlésén

A Magyar Közgazdasági Társaság 2017. szeptember 7–9. között Egerben szervezte meg az 55. Közgazdász-vándorgyűlést, amelyen az RMKT és a RIF tíztagú küldöttséggel vett részt.

XXVI. Közgazdász Vándorgyűlés

2017. október 6–8. között zajlott az RMKT idei legjelentősebb rendezvénye, a Közgazdász Vándorgyűlés, amelynek ezúttal Kolozsvár adott otthont. A konferencia idei témája az *Ipari forradalom 4.0. Hogyan fog kinézni a jövő gazdasága?* volt. A rendezvényen 35 neves szakmabeli előadóval lehetett megvitatni, hogy milyen irányba befolyásolják a digitális technológiák a gazdasági élet különböző területeit. A több mint 350 résztvevő a kérdéskört plenáris előadások, illetve szekcióüléseken bemutatott előadások és kerekasztal-beszélgetések révén járta körbe. A következő hat tematikus szekció között lehetett választani: Ipari forradalom 4.0 – informatizálás a mindennapokban; Fintech – zajló forradalom a pénz világában; Digitalizáció és automatizálás – marketing a negyedik ipari forradalom után; Házon belül, ajtón kívül – a kiszervezés vállalati kérdései; Hatékonyság olcsóbban – lean management; Mesterséges intelligencia és/versus emberi munkaerő. Az esemény szombati díszvacsoráján jelentették be, hogy a 2018-as Közgazdász Vándorgyűlés helyszíne Sepsiszentgyörgy lesz.

Kolozsvár

Szakmai fórum a Kolozsvári Magyar Napokon

2017. augusztus 16-án *Munka van. Hol az ember? A kolozsvári munkaerőpiac kihívásai* címmel szervezett szakmai fórumot az RMKT a *8. Kolozsvári Magyar Napok* keretén belül a Sapientia EMTE Óváry-termében. Az RMKT-t Simpf Norbert kolozsvári RMKT-alelnök képviselte, aki Dr. Pásztor Gyöngyivel, Temesváry Zsolttal, valamint Nistor Andrással beszélgetett a helyi gazdasági specifikumokról, a kolozsvári munkaerőhiányról, valamint a vállalatok ebben betöltött szerepéről.

Kiadó: Romániai Magyar Közgazdász Társaság és a Babeş–Bolyai Tudományegyetem
Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Karának Magyar Intézete
ISSN: 1582-1986 www.econ.ubbcluj.ro/kozgazdaszforum

BizniszVitamin

2017. október 18-án a kolozsvári RMKT a *Bistro 1568*-ban szervezte meg októberi BizniszVitaminját, amelyen Berke Sándor a croissant sütésének titkáról, Szathmáry Zsolt HR-szakember pedig a sikeres álláshirdetés megírásának rejtelmeiről beszélt az érdeklődőknek.

2017. november 22-én a BizniszVitamin keretén belül a gratin sós palacsintáról hallhattunk bemutatót, majd a Codespring cég képviseletében dr. Barabás László beszélt a jelenlevőknek az IoT-ról (Internet of Things). A reggelivel egybekötött előadás helyszíne ezúttal is a *Bistro 1568* volt.

Közgazdász Borklub

2017. október 26-án szervezte meg a kolozsvári RMKT a Közgazdász Borklub őszi borkóstolóját a Reményik Sándor galériában. Az estét Talpas Botond *Van-e magyarul beszélő kolozsvári piac?* című előadása indította, majd Bóné Tibor ismertette a Berke Sándor által előkészített finomságok kíséretében megkóstolt borokat.

Pénzmágnes – Kulcs a gyarapodáshoz

2017. október 26-án került sor az *V. Pénzmágnes – Kulcs a gyarapodáshoz* pénzügyi diákvetélkedő online szakaszára. A versenyre regisztráló 326 diák közül 228 versenyzett az online fordulóban. Az elért eredmények alapján a legjobb 20 versenyző került a második fordulóba, amelyet november 29-én szerveztek meg Kolozsváron. A vetélkedő második fordulója két próbából, egy írásbeli, valamint egy szóbeli megmérettetésből állt és 19 diák vett részt rajta. A versenyre a Sapientia EMTE épületében, a Bocskai-házban került sor.

Könyvelő Klub

Vásárhelyi Zsuzsa kolozsvári RMKT-alelnök szervezésében 2017 novemberében is találkozott a Könyvelő Klub. A résztvevők az RMKT székházában tárgyaltak a munkavégzéssel kapcsolatos kötelezettségekről, az ÁFA-ról, illetve a C800-as nyomtatványról.

RMKT Gazdasági Szakkönyvtár

2017. október 18-án Pataki Csilla kolozsvári tréner és coach egy 37 könyvből álló magyar, angol és francia nyelvű könyvcsomaggal ajándékozta meg az RMKT Gazdasági Szakkönyvtárát.

RMKT Marosvásárhely

Románia jelenlegi gazdasági helyzete, lehetőségek és az alternatív pénznemek

2017. július 20-án az RMKT marosvásárhelyi szervezete meghívást kapott Nagy Ferenctől, az MBusiness Club elnökétől, a *Románia jelenlegi gazdasági helyzete, lehetőségek és az alternatív pénznemek* című előadásra, melyet dr. Nagy Ágnes, a Babeș–Bolyai Tudományegyetem Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Karának egyetemi docense tartott. Az előadásra a Hotel Everestben került sor.

Hogyan találhatjuk meg a legjobb embert a csapatunkba?

Szathmáry Zsolt, a Performia cég HR-szakembere 2017. szeptember 28-án tartott előadást az RMKT csapatának a marosvásárhelyi Hotel Everest különtermében. Az előadó elmagyarázta, hogyan találhatjuk meg a legjobb embert a csapatunkba, majd megfogalmazott tíz tanácsot, amit álláshirdetés feladásakor vállalkozóként hasznos megfogadni.

Business r-EVOLUTION

2017. november 28-án zajlott le a marosvásárhelyi RMKT közreműködésével a *Business r-EVOLUTION* című rendezvény. Az egynapos konferencia a *Digitalizáció: Trend vagy Tsunami?* kérdéskört járta körbe a HR, kommunikációs, banki és adószektor szemszögéből.

Közgazdász Borklub

2017 decemberében a Borklub meghívottjaként tartott Szőcs Endre előadást *Fintech – zajló forradalom a pénz világában* címmel. Az eseményen a résztvevők a Petry Pincészet borait kóstolhatták meg. A programon Zólyomi Erika marosvásárhelyi RMKT-elnök év végi beszámolójára is sor került.

RIF

Tanévkezdő Összeriffenés

2017. október 20–22. között Parajdon került sor a *Tanévkezdő Összeriffenés*re, amelynek célja az új tagok beavatása és a RIF-tagok új évének elindítása. A szervezők idén 18 lelkes táborozót vontak be programjaikba.

36. FIKOT és 7. KÁMFOR

2017. október 27–29. között került megrendezésre Kecskeméten a 36. FIKOT és a 7. KÁMFOR. A rendezvénynek a Neumann János Egyetem adott otthont. A rendezvényen tizenegy RIF- és RMKT-tag vett részt.

Szakmai Worskhop 3.0

2017. november 27–29. között *Szakmai Worskhop 3.0* címmel szervezett képzést a RIF Kolozsváron, az RMKT székházában. A képzés első modulja a *Dolgozz hatékonyan Excelben* címet viselte. A második modul *A magabiztos prezentáció titkai* néven zajlott, míg a harmadik modul a *Pénzügyi elemzés*re összpontosított. A képzést az RMKT szakemberei, illetve a Babeș–Bolyai Tudományegyetem Közgazdaság- és Gazdálkodástudományi Karának oktatói nyújtották.