

## Az Új Selyemút mentén fekvő országokba irányuló magyar export lehetőségei

MARÓ ZALÁN MÁRK – TÖRÖK ÁRON\*

*Az Új Selyemút Kína valaha volt legnagyobb projektje, amelynek fő célja Ázsia, Európa és Afrika gazdasági fejlődésének és kapcsolatrendszerének előmozdítása. A mai korra jellemző globalizáció és ennek hatására a fajlagos szállítási költségek drámai csökkenése, a vasúti technológiák fejlődése, illetve a politikai struktúrák átalakulása ismét egy „modern” selyemút létrehozását helyezték a kínai állam célkeresztjébe. Magyarország potenciálisan három vasútvonal segítségével kapcsolódhat be a kezdeményezésbe. A cikk az e vasútvonalak mentén elhelyezkedő országokba irányuló magyar exportot elemzi termékcsoport- és termékszinten. Az Új Selyemút nyomán – különösen a vasúti szállítás fejlődésének hatására – Magyarország exportszerkezete átalakulhat. A tanulmány leglényegesebb következtetése szerint a hazai vállalatoknak főként az agrár-, a gépipari és a gyógyszeripari termékekre kell helyezniük a hangsúlyt, mert ezek mind a fajlagos tömeg, mind a logisztika alapján a legnagyobb mértékben tesznek eleget a vasúti szállítás követelményeinek.*

Journal of Economic Literature (JEL) kódok: F13, F17, F21.

*Kulcsszavak:* Új Selyemút, kereskedelem, export.

\* Maró Zalán Márk PhD-hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem.

E-mail: zalan.maro@uni-corvinus.hu

Török Áron egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem. E-mail: aron.torok@uni-corvinus.hu

A tanulmány az Innovációs és Technológiai Minisztérium ÚNKP-19-2-I-BCE-43 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült.

A kézirat első változata 2021. március 7-én érkezett szerkesztőségünkbe.

<https://doi.org/10.47630/KULG.2021.65.9-10.32>

**Abstract**

**Hungarian export opportunities in the countries located along  
the routes of the New Silk Road**

ZALÁN MÁRK MARÓ – ÁRON TÖRÖK

The New Silk Road has been China's largest project ever, with the main goal of promoting economic development and networking in Asia, Europe and Africa. Today's globalization, and the dramatic decline in specific transportation costs, as well as the development of railway technologies and the transformation of political structures, have once again put the construction of a "modern" Silk Road into the crosshairs of the Chinese state. Hungary has the potential to join the initiative through three railway lines. The report identified and proposed product groups and products for Hungarian exports to countries located along these railway lines. Thanks to the New Silk Road, and particularly to the development of rail transport, Hungary's export structure could be transformed. The major conclusion of the paper is that domestic companies should focus mainly on agricultural, mechanical machinery, and pharmaceutical products, as they are perfectly suited to rail transportation in terms of both value/weight ratios and logistics.

Journal of Economic Literature (JEL) codes: F13, F17, F21.

*Keywords:* New Silk Road, trade, exports.

---

**Bevezetés**

Az ókori selyemút 2100 évvel ezelőtt jött létre az i. e. I–II. században, a Handinasztia uralkodása idején a Kína és Európa közötti kereskedelem fellendítése érdekében (Fallon, 2015). Az út a fejlődés katalizátoraként működött, mert sok évszázadon keresztül elősegítette az áruk, a kultúra, a művészet, a történelem és a vallási eszmék áramlását Kína és a Nyugat között (Li et al., 2015; Wan et al, 2018). A XV. századot követően a selyemút – és egyben Kína domináns szerepe – a földrajzi felfedezések nyomán elvesztette jelentőségét (Keser, 2015); és a selyemút egészen máig feledésbe merült (Nolan, 2017).

Ugyanakkor a XXI. századra jellemző globalizáció és ennek hatására a szállítási költségek terén tapasztalható jelentős csökkenés ismét egy „modern” selyemút létrehozását helyezték a kínai állam célkeresztjébe. A vasútra való „visszatérés” ugyan óriási visszalépésnek tűnhet, azonban a modern ellátási láncok nagymértékben függenek a közbelső áruk kereskedelmétől is. A légi áruszállítás garantálja a gyorsabb *just-in-time* szállítást, viszont a termékek fajlagos értéke fontos meghatározó tényezője annak, hogy a légi vagy a vasúti szállítás esetén alacsonyabbak-e a szállítási

költségek. Emellett az elmúlt időszakban az interkontinentális vasúti fuvarozásban jelentős mértékben csökkent a szállítás idő- és költségigénye (Li & Schmerer, 2017).

Az Ázsia és Európa közötti vasúti kereskedelem jelenleg a kontinensek közötti teljes árucseré 3-3,5 százalékát teszi ki. Ebből következik, hogy értelemszerűen a két kontinens közötti kereskedelem 95-96 százaléka tengeren bonyolódik le; a repülőgépek az áruk alig 1 százalékát fuvarozzák. A jó állapotú transzkontinentális közutakon nincs esély – sok ezer kilométeres viszonylatban sem – a rendszeres és gazdaságos kamionos szállításra, ezért csupán a vasútvonalak nyújthatnak a tengeri szállítással szemben valós alternatívát (Erdősi, 2015).

Manapság a vasúti szállítás általánosságban költségesebb, mint a tengeri. Ennek okát főként a határokon összeszedett késésekben, a vámokban és a logisztikában kell keresni. A vasúti szállítás költségeit növeli az is, hogy a vasúti kocsik Európából szinte üresen, illetve félig megrakodva térnek vissza Kínába (Li et al., 2018; Zuokui, 2015). Ez az árukereskedelem aszimmetriájából következik, mert Kelet-Ázsia számára Európa elsősorban készáru-értékesítési piac; az áruforgalom közel kétharmada kelet–nyugat és csupán bő harmada nyugat–kelet irányú (Erdősi, 2015). A szárazföldön való szállítás elsődleges előnye a sebesség. Amíg a tengeri fuvarozás Európa és Ázsia között körülbelül 3,5-4 hétig tart, szárazföldön csupán 13-15 nap a menetidő (Nolan, 2017; Sárvári & Szeidovitz, 2016).

Jelenleg több vasútvonal köti össze Kínát Európával: a transzszibériai vasút és a második vagy más néven új eurázsiai kontinentális híd (Erdősi, 2015). A transzszibériai az egyik legrégebbi vasúti útvonal, amelyen rendszeres az áru fuvarozás Kína és Európa között (Bulis et al., 2014). Emellett Ázsia és Európa között kilenc új vasútvonal létesült (új eurázsiai kontinentális híd), a legelső 2011-ben, míg a legújabbat 2015-ben adták át (Li et al., 2018).

Az elmúlt években Kína gazdasági növekedése lassult, emellett a kínai áruk egyre drágábbak lettek, ezáltal fő versenyelőnyforrására, az alacsony árra egyre kevésbé tud a kínai gazdaság támaszkodni (Podberezkin & Podberezkina, 2015). Az Új Selyemút<sup>1</sup> Kína valaha volt legnagyobb gazdasági terve, amelynek legfőbb célja a gazdasági fejlődés ösztönzése Ázsiában, Európában és Afrikában. E projekt a világ népességének 64 százalékára (4,4 milliárd fő) és összevont GDP-jének 30 százalékára (21 billió dollár) terjedne ki (Casarini, 2016; Huang, 2016). A jól hangzó, jól „eladható” és jól kommunikálható alapelvek és prioritások mellett az Új Selyemút

<sup>1</sup> A tanulmány az Új Selyemúton, illetve az Egy övezet, egy út kezdeményezésen ugyanazt érti, ezeket a kifejezéseket egymás szinonimájaként használja. Az angolra fordított hivatalos kínai elnevezés kezdetben a 'One Belt, One Road' (OBOR) volt, amit a 'Belt and Road Initiative' (BRI) váltott fel.

kezdeményezés konkrét céljai a következők: (1) a kínai renminbi nemzetközi pénzzé történő fejlesztése (hasonlóan a dollárhoz); (2) a devizatartalék hatékony felhasználása; (3) Kínában a kihasználatlan termelési kapacitások lekötése, különösen az építőiparban; és (4) Kína nyugati tartományainak fejlesztése (Chaisse & Matsushita, 2018).

Az Új Selyemút kezdeményezés pontos útvonalait nem határozták meg véglegesen (Fallon, 2015). A legtöbb szakirodalmi forrás alapján az Új Selyemút földrajzilag három általános szárazföldi útvonalból tevődne össze (lásd például Huang, 2016; Lee et al., 2015; Podberezkin & Podberezkina, 2015). Az első – északi – útvonal Kínából Közép-Ázsián és Oroszországon keresztül jutna el Európába. A második – középső – útvonal Közép- és Nyugat-Ázsián keresztül a Perzsa-öböl, a Földközi-tengerig, és Közép-Kelet-Európáig húzódná. A harmadik – déli – útvonal pedig Délkelet- és Dél-Ázsián át tartana egészen az Indiai-óceánig. A tengeri selyemút egyrészt Kína tengerpartjaitól a Dél-kínai-tengeren keresztül az Indiai-óceánon át Afrikáig és Európáig, másrészt a kínai tengerparti kikötőkből a Dél-kínai-tengeren keresztül a Csendes-óceánig terjedne.

Kína 2025-ig előreláthatólag 1,25–1,4 billió dollárt fektet be az Egy övezet, egy út kezdeményezésbe. Ennek az összegnek a nagy részét közvetlenül a kínai állam tulajdonában lévő intézmények teremtik majd elő (Casarini, 2016). Az Egy övezet, egy út beruházásainak és finanszírozásának támogatását három fontos intézmény láthatja el: (1) az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bank (AIIB); (2) az Új Fejlesztési Bank (NDB) vagy más néven BRICS Fejlesztési Bank, amelyet Brazília, Oroszország, India, Kína és Dél-Afrika alapított; és (3) a Selyemút Alap (SRF), amelynek forrásait a Kínai Befektetési Társaság (CIC), a Kínai Fejlesztési Bank (CDB) és a Kínai Export-Import Bank (Chexim) közösen biztosítja (Lee et al., 2015; Shambaugh, 2015). A Selyemút Alapot 40 milliárd dollár törzstőkével alapították meg kizárólag a selyemút mentén lévő országok és régiók szárazföldi közlekedési és kereskedelmi kapcsolatainak előmozdítására és fejlesztésére (Chaisse & Matsushita, 2018). Emellett a Hszi-kormány további 25 milliárd dollárt ígért a tengeri selyemút finanszírozására is. A kínai kormány az Egy övezet, egy út által érintett régiókban más országokkal együttműködve – a partnerség jegyében – együttműködési fórumokat és alapokat hozott létre (Shambaugh, 2015).

Előbbire példa a 2011 júniusában sikeresen megrendezett kínai–kelet-közép-európai országok gazdasági és kereskedelmi fóruma, ahol a volt kínai miniszterelnök, Ven Csia-pao javaslatokat tett a szorosabb együttműködés kiépítésére Kína és Közép- és Kelet-Európa államai között. 2012 áprilisában Ven Csia-pao és tizenhat

közép- és kelet-európai ország államfője találkozott Varsóban, akik megerősítették érdekeltségüket és együttműködési szándékukat a gazdaság és a kereskedelem terén (16 + 1 Együttműködés). Az országok olyan területeken működ(né)nek együtt Kínával, mint az ipari modernizáció, az energiatakarékosság, a környezetvédelem és az infrastruktúra fejlesztése (Li, 2017; Vangeli, 2019). A 16 + 1 Együttműködés 2018-ban Görögországgal egészült ki (Brinză, 2019).

A kínai állami tulajdonú COSCO 2009-ben 35 évre jogot szerzett a görögországi Pireusz kikötő II. és III. blokkjának üzemeltetésére. A tranzitkapacitás javulása és a nemzetközi vasútvonalakhoz való csatlakozás nyomán a kikötő a kelet-mediterrán térség egyik, a világon leggyorsabb ütemben növekvő konténerfogadó központjává vált (Vangeli, 2015). A pireuszi hajózási csomópont bővítése lehetővé teszi, hogy a kikötő ne csak a Földközi-tenger más kikötőivel, hanem az észak-európai megakikötőkkel (például Amszterdam és Hamburg) is felvegye a versenyt. A pireuszi kikötő és a kapcsolódó vasúthálózat fejlesztésének befejezése után a hajózási társaságok többsége valószínűleg inkább ezen az útvonalon fogja elosztóhálózatát kialakítani a Balkán, Kelet-Európa, az észak-afrikai és nyugat-európai országok viszonylatában (Fasslabend, 2015).

A kikötő fejlesztéseinek sikerét látva Kína bejelentette, hogy Pireusztól Szkopjén és Belgrádon keresztül Budapestig nagy sebességű vasútvonalat fog építeni. A Budapest–Belgrád vasútvonal teljes hossza 350 kilométer lenne: szerb oldalon 184 kilométer, magyar oldalon pedig 166 kilométer (Van der Putten & Meijnders, 2015). A projektet 20 éves futamidejű hitelfinanszírozás keretében valósítanák meg, ez az 1,8 milliárd dolláros építési költségek 85 százalékát fedezné (Erdősi, 2015).

Magyarország EU-n kívüli tengeri külkereskedelmének nagyobb része már évtizedek óta az északi-tengeri belga, holland és német megakikötőkön keresztül realizálódik, ami nagymértékben tudható be az e kikötőkben nyújtott szolgáltatások kiemelkedő minőségének és megbízhatóságának. Ezek a szempontok sok évtizeden keresztül felülírták a távolságot a szállítmányozási döntésekben. Az utóbbi években a magyar szempontból periferikus fekvésű Konstanca ügyes üzletpolitikával és a távol-keleti partnerekkel kialakított együttműködése révén képes volt lényegesen növelni magyar viszonylatú forgalmát (Erdősi, 2008). A megépülő Budapest–Belgrád vasútvonal viszont Pireusz kikötőjét helyezheti előtérbe és értékelheti fel.

Ugyanakkor nem lehet elvonatkoztatni attól a tényről, hogy Magyarország az EU tagja, és a kereskedelempolitika az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozik. A közös kereskedelempolitika értelmében az importra szigorú szabályozások és előírások vonatkoznak. Az export terén nagyobb a tagállamok cselekvési szabadsága és moz-

gásteret (Európai Tanács, 2021). Az uniós szabályok és előírások – főként a vasúti szállításra alapozva – lehetővé teszik új termékcsoportok és termékek exportját.

A fentiek alapján a cikk általános célkitűzése a magyar exportszerkezet lehetséges változásainak feltárása az Egy övezet, egy út kezdeményezés hatására. Átfogó szakirodalom-elemzés után a Balassa-index használatával elemezzük a Magyarországot érintő lehetséges hatásokat, amelyeknek ilyen kontextusban való vizsgálatára mind ez idáig – a legjobb tudomásunk szerint – nem került még sor a hazai szakirodalomban.

Ezzel összhangban a következő kérdésekre keressük a választ:

- Mely termékcsoportok és -kategóriák dominálnak az Új Selyemút mentén elhelyezkedő országokba irányuló magyar exportban?
- Mely magyar termékcsoportoknak és -kategóriáknak vannak komparatív előnyei? E komparatív előnnyel rendelkező, versenyképes<sup>2</sup> termékek mennyire alkalmasak a vasúti szállításra?
- Melyek lehetnek a jövőbeli kiemelt termékcsoportok, illetve -kategóriák, ha megvalósul ez a kezdeményezés?

## Módszertan

A kutatási kérdések megválaszolására a megnyilvánuló komparatív előny (Revealed Comparative Advantage, RCA) módszere alkalmas, amelyet az ágazatok és országok közötti kereskedelem mérésére használnak. A megnyilvánuló komparatív előnyt Balassa (1965) alapján a következő módon mérhetjük:

$$RCA_{ij} = \left( \frac{x_{ij}}{x_{it}} / \frac{x_{nj}}{x_{nt}} \right)$$

ahol  $x$  az exportot,  $i$  az adott országot,  $j$  az adott terméket,  $t$  a termékek csoportját (termékcsoportot) és  $n$  az országok adott csoportját (országcsoportot) jelöli. Akkor beszélhetünk egy termékcsoporthoz vagy termékhez megnyilvánuló komparatív előnyről, ha a Balassa-index értéke nagyobb, mint egy. Ebben a tanulmányban a Balassa-index meghatározza, melyek azok a komparatív előnyökkel rendelkező termékcsoportok és termékek, amelyeket Magyarország – főként a meglévő

<sup>2</sup> A cikkben a versenyképesség és a 'komparatív előny' egymás szinonimái, annak ellenére, hogy nem teljesen ugyanazt jelentik. A versenyképességnek számos értelmezését ismerjük (Chikán et al., 2012; Jámbor, 2017; Porter, 2004), a szakirodalomban e fogalom és a komparatív előny gyakran összemosisódik egymással (Bojnec & Fertő, 2007; Jámbor & Török, 2012).

és megépíteni kívánt vasútvonalakra támaszkodva – a jövőben exportálhat az Egy övezet, egy út mentén elhelyezkedő országokba.

A Balassa-indexet közel 60 éves használata során számos kritika érte (például Fertő, 2003). Egyrészt eltorzíthatják kormányzati beavatkozások (támogatások, kvóták), kereskedelmi korlátozások és szabályozások. Másrészt probléma az aszimmetria is, mert a Balassa-index értéke egytől a végtelenig változhat, ha egy országnak (terméknek) komparatív előnye van; komparatív hátrány esetén viszont az index csak nulla és egy közötti értéket vehet fel. Mindez egy adott ágazat relatív súlyának felülbecslését eredményezheti (Jámbor, 2017). Az aszimmetria kiküszöbölése, illetve az adatok könnyebb interpretálhatósága érdekében ezért inkább a szimmetrikus megnyilvánuló komparatív előny-indexet (Symmetric Revealed Comparative Advantage – SRCA) használjuk (Laursen, 1998):

$$SRCA = \frac{RCA - 1}{RCA + 1}$$

A szimmetrikus RCA-index  $-1$  és  $+1$  között értéket vehet fel. A pozitív érték komparatív előnyt jelez, a negatív a komparatív előny hiányára utal.

A felhasznált adatok forrása a Világbank WITS (World Integrated Trade Solution), illetve az OEC (Observatory of Economic Complexity) Harmonized System brüsszeli vámnómenklatúra 6-os bontású adatbázisa. Az adatokat a 2009-től 2017-ig terjedő időszakra kérdeztük le. Azért erre a kilenc évre esett a választásunk, mert egyrészt így az egyes periódusok (2009–2011, 2012–2014, 2015–2017) során bekövetkező változások jobban nyomon követhetőek, másrészt az OEC adatbázisa tényleges magyar exportadatokat csak 2017-ig tartalmaz.

### **Az Egy övezet, egy út menti országokba irányuló tényleges magyar export**

A szakirodalmi források alapján három potenciális útvonal rajzolódik ki, amelyen keresztül Magyarország összeköttetésbe kerül(het) Kínával. Az első útvonal Belgrádon (Szerbia) és Szkopjén (Észak-Macedónia) át vezet Pireuszba (Görögország), ahonnan óceánjárókba rakva jut el az áru Kínába. A második útvonal Kijev (Ukrajna) és Asztana (Kazahsztán) érintésével érné el Kínát. A harmadik útvonal foglalja magába a legtöbb országot (Románia, Bulgária, Törökország, Azerbajdzsán, Georgia [Grúzia], Örményország, Irán, Türkmenisztán, Üzbegisztán, Kirgizisztán, Kazahsztán és Kína). Összesen 6 országcsoporthoz képeztünk a vizsgált 17 országból (1. táblázat), amelyek különböző paraméterek alapján (méret, népesség, Magyaror-

## Az Új Selyemút mentén fekvő országokba irányuló magyar export lehetőségei

szágról számított földrajzi távolság, regionális/világszervezeti tagság, gazdasági fejlettségi szint) hasonlítanak egymásra. A vizsgált országok a WTO tagjai, Szerbia, Azerbajdzsán, Irán, Üzbegisztán kivételével, ők WTO-megfigyelők, Türkmenisztán pedig se nem tag, se nem megfigyelő a WTO-ban (Kereskedelmi Világszervezet, 2021).

### *1. táblázat*

#### **A vizsgált Egy övezet, egy út által érintett országok csoportosítása**

Országcsoport	Országok
Szomszédos országok	Románia, Szerbia, Ukrajna
Balkán	Bulgária, Észak-Macedónia, Görögország
Közel-Kelet	Irán, Törökország
Kaukázus	Azerbajdzsán, Georgia, Örményország
Közép-Ázsia	Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán
Kína	Kína

*Forrás:* Saját szerkesztés.

A 2. táblázat a Magyarországról 2017-ben a felsorolt országokba exportált legfontosabb termékcsoportokat mutatja be.



A vizsgált országokba irányuló magyar export főbb termékcsoportjai 2017-ben

Ország	Export termékcsoportok száma (db)*	Az export főbb termékcsoportjai (%)						Export súlya**
		Top1	%	Top2	%	Top3	%	
Románia	3236	Elektromos gépek és felszerelések (85)	16,7	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	8,2	Gyógyszeripari termékek (30)	7,5	5,2
Szerbia	2146	Szerves vegyi anyagok (29)	19,7	Elektromos gépek és felszerelések (85)	10,1	Járművek és alkatrészeik (87)	8,9	1,6
Ukrajna	1799	Elektromos gépek és felszerelések (85)	28,6	Ásványi üzemanyagok, olajok (27)	15,	Műanyagok és ezekből készült áruk (39)	8,8	1,7
Bulgária	1840	Gyógyszeripari termékek (30)	21,2	Elektromos gépek és felszerelések (85)	19,5	Járművek és alkatrészeik (87)	13,4	1,2
Észak-Macedónia	1009	Kerámiaáru (69)	39,2	Elektromos gépek és felszerelések (85)	13,3	Járművek és alkatrészeik (87)	12,6	0,3
Görögország	1140	Elektromos gépek és felszerelések (85)	21,7	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	10,6	Járművek és alkatrészeik (87)	10,2	0,4
Irán	209	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	23,9	Papír és karton (48)	12,0	Gyógyszeripari termékek (30)	6,3	0,0
Törökország	1291	Járművek és alkatrészeik (87)	22,0	Elektromos gépek és felszerelések (85)	18,9	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	14,9	1,9
Azerbajdzsán	211	Italok, szeszes italok és borok (22)	36,0	Gyógyszeripari termékek (30)	31,7	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	9,0	0,0

Az Új Selyemút mentén fekvő országokba irányuló magyar export lehetőségei

Ország	Export termék-csoportok száma (db)*	Az export főbb termékcsoportjai (%)						Export súlya**
		Top1	%	Top2	%	Top3	%	
Georgia	315	Gyógyszeripari termékek (30)	63,8	Ásványi üzemanyagok, olajok (27)	5,8	Elektromos gépek és felszerelések (85)	3,5	0,0
Örményország	262	Gyógyszeripari termékek (30)	45,0	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	15,9	Zöldség- és gyümölcstermékek (20)	10,06	0,0
Kazahsztán	533	Gyógyszeripari termékek (30)	34,9	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	17,2	Vegy termékek (39)	10,4	0,1
Kirgizisztán	63	Gyógyszeripari termékek (30)	86,6	Vegy termékek (39)	2,6	Optikai, fotográfiai, orvosi eszközök és tartozékok (90)	2,0	0,0
Tádzsikisztán	21	Gyógyszeripari termékek (30)	81,4	Zöldség- és gyümölcstermékek (20)	10,4	Italok, szesz italok és borok (22)	3,7	0,0
Türkmenisztán	54	Gyógyszeripari termékek (30)	64,2	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	18,3	Elektromos gépek és felszerelések (85)	4,9	0,0
Üzbegisztán	116	Gyógyszeripari termékek (30)	59,3	Élő állat (01)	15,9	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	9,8	0,1
Kína	1313	Járművek és alkatrészek (87)	35,7	Nukleáris reaktorok, kazánok (84)	20,9	Elektromos gépek és felszerelések (85)	17,2	2,3

Megjegyzések: A termékcsoportok mellett zárójelben a WITS-rendszer szerinti besorolás kódjai találhatóak.

\* Az adott országba irányuló magyar export termékkategóriáinak a száma.

\*\*Az adott ország magyar exportban elfoglalt részesedése.

Forrás: Saját szerkesztés OEC (2021) adatok alapján.

Magyarország 2017-ben (is) a vele szomszédos országokba exportálta a legtöbb terméket, ami nagyrészt a földrajzi távolságra vezethető vissza, mert a szállítási költségek alacsonyak, aállítás logisztikájának megszervezése viszonylag egyszerű. Magyarország külgazdasági kapcsolatrendszerében *Románia* kiemelt szereplőnek számít, mert a magyar kivitel második legjelentősebb felvevőpiaca Németország után. A magyar vállalatok jelentős tőkét helyeztek ki ide, mert számukra a román piac könnyen elérhető és jó lehetőségeket kínál. A vizsgált évben Magyarország romániai viszonylatú exportja állt a legtöbb termék kategóriából. A legjelentősebb magyar befektető Romániában a Mol-csoport, az OTP Bank Nyrt. és a Richter Gedeon Nyrt. (Szabó et al., 2018), ezért nem meglepő, hogy a gyógyszeripari termékek termékcsoportban lévő árucikkek előkelő helyet foglalnak el a magyar exportszerkezetben.

A magyarországi vállalatok különösen a Vajdaságban tekinthetők aktív szereplőnek, de több hazai vállalat is megjelent már *Szerbia* középső, illetve déli részén is. Az ország esetleges EU-csatlakozásával – amelyet Magyarország támogat – a magyar–szerb külkereskedelmi kapcsolatok (is) tovább élénkülhetnek. A termékek között messze az első helyen a feldolgozott kőolaj (18 százalék) állt, ezen kívül 5 százalék feletti részesedése csak a kiskereskedelmi csomagolásban értékesített gyógyszereknek (6,8 százalék) volt. A Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint Szerbia a magyar használt autók legnagyobb importőre. A járművek mellett nem meglepő a különböző gép- és elektronikai ipari alkatrészek exportja, mert a szerb kormány kiemelt jelentőségű ágazatnak tekinti a repülőgépgyártást, a hadiipart, az autóiipart, a gépipart, valamint az információs és kommunikációs technológiai iparágat. A szerves vegyi anyagok exportját nagyban meghatározza a Mol, amely 2013 óta van jelen a szerb piacon, és a szerbiai üzemanyag nagy- és kiskereskedelmének második legnagyobb szereplője (Gárdos-Jovanovic & Bakó, 2018).

Az *Ukrajnába* irányuló magyar kivitel 2017-ben 1,47 milliárd dollár volt. Termékcsoportok szerint az export egynegyedét elektromos gépek és felszerelések (28,6 százalék) tették ki. Ez arra vezethető vissza, hogy az Ukrajnába exportáló magyar kkv-k nagy része a gépiparban tevékenykedik, emellett rengeteg mezőgazdasági gépet vesznek át az ukrain agrárintegrátorok is (Kádár & Wittek, 2018).

A *Balkán-félsziget* országainak szerepe tovább erősödhet Pireusz kikötőjének, illetve a Pireuszt Budapesttel összekötő vasútvonal megépítésének és felújításának következtében. *Bulgáriába* Magyarország 2017-ben 1,16 milliárd dollár értékben exportált termékeket. Az Egis Gyógyszergyár Zrt. és a Richter Gedeon Nyrt. gyógyszerexportja kiemelkedő. Bulgáriában is az agrárium az egyik kiemelt ágazat,

a magyar mezőgazdasági gépeket gyártó és forgalmazó vállalatok az iparág fejlődése és a gépbeszerzésre szánt uniós források felhasználása következtében biztos piacot találhatnak. A bolgár viszonylatú magyar kivitel közel másfél százalékát a mezőgazdasági gépek (arató, cséplő és szalma- vagy takarmánybálázó gépek) tették ki (Budai, 2018). *Észak-Macedónia* és Magyarország külkereskedelmi kapcsolatai egyre inkább élénkülnek, amihez jó alapot teremtett a 2011-ben kötött gazdasági együttműködési megállapodás. A magyar kormány támogatja Észak-Macedónia a NATO-hoz és az EU-hoz való csatlakozását is (Szél, 2018).

*Görögországban* még mindig érezhetők a 2008–2009. évi nemzetközi pénzügyi és gazdasági válság hatásai, amelyeket a nemzetközi szervezetek segélyei és kölcsönei és a kínai tőkebefektetések enyhítettek. Amiatt, hogy a magyar Eximbank Zrt. nem finanszírozta egy ideig a görög üzleteket, 2015 után a magyar vállalatok nagy része nem mutatott nagy érdeklődést a görög piac iránt (Jónás, 2018). A magyar export 2017-ben 482,32 millió dollár volt. A főbb termékcsoportokat tekintve az elektromos gépek és felszerelések (21,7 százalék) tették ki a legnagyobb részt, megelőzve a nukleáris reaktorok és kazánok (10,6 százalék), valamint a járművek és alkatrészeik (10,2 százalék) termékcsoportot.

Ázsiát illetően a *Törökországba* irányuló magyar kivitel 1,7 milliárd dollár volt 2017-ben. Az Audi, a Mercedes, az Opel és a Suzuki által gyártott járművek és alkatrészek adták az export döntő hányadát. A domináns Hunland Trade Kft. miatt a magyar szarvasmarhaexport legnagyobb felvevőpiaca Törökország (Sipos et al., 2018). Magyarország 2017-ben *Iránba* 51,22 millió dollár értékben exportált. A termékcsoportok közül a nukleáris reaktorok, a kazánok (23,9 százalék), a papír és karton (12 százalék), valamint a gyógyszeripari termékek (6,3 százalék) voltak a legjelentősebbek. A magyar kivitel előtti lényeges korlát, hogy az ellenállás jelszavával fémjelzett iráni gazdaságpolitika szélsőségesen protekcionista intézkedésekkel védi a hazai termelést. Emellett Irán nem tekinthető érett piacgazdaságnak sem (Kovács, 2018).

A *Kaukázus* európai oldalán három az Egy övezet, egy út kezdeményezés út-vonalán elhelyezkedő ország található. Általános irányzatként a távolság növekedésével egyre kevesebb exportált termék kategória jelenik meg, ugyanis nem éri meg ennyit „utaztatni” bizonyos árukat. *Azerbajdzsánban* sokat fejlődött az üzleti környezet az elmúlt években. Elindult az ipari és az agrárpark program. Az állam ösztönzi a kőolajon kívüli szektorokba irányuló külföldi beruházásokat is (Kapitány, 2018). A magyar kivitel 2017-ben 48,67 millió dollárt tett ki. Az exportált termékek 36 százaléka az italok, szeszes italok és borok, 31,7 százaléka a gyógyszeripari ter-

mékek, 9 százaléka pedig a nukleáris reaktorok, kazánok termékcsoportra jutottak. A gyógyszeripari termékek körében az Egis és a Richter Gedeon és leányvállalatai, az ásványvíz esetében a Magyarvíz Kft. volt domináns (Kapitány, 2018).

*Georgia* az EU Keleti Partnerség programja keretében társulási megállapodást és az annak részeként képező mély és átfogó szabadkereskedelmi megállapodást (Deep and Comprehensive Free Trade Area, DCFTA) kötött az EU-val, ezek 2016. évi hatályba lépése után az ország gazdasági kapcsolatai az EU-tagállamokkal fejlődésnek indultak (Rolly, 2019). Georgiába Magyarország 55,12 millió dollár értékben exportált termékeket. Kiemelkedett 63,8 százalékos részesedéssel a gyógyszeripari termékek termékcsoport, a többi termékcsoport (például ásványi üzemanyagok, olajok) részesedése 10 százalék alatt maradt. Azerbajdzsánhoz hasonlóan Georgia viszonylatában is a nagy magyar gyógyszergyártók (Egis, Richter) kivitele a meghatározó.

*Örményország* ugyan az EU felé orientálódik, de Oroszországgal és Kínával is fejlesztési stratégiai együttműködését. Az EU és Örményország közötti társulási megállapodással kapcsolatos tárgyalássorozat eredménytelenül zárult, aminek lényeges oka volt Örményországnak az Eurázsiai Gazdasági Unióhoz való csatlakozása (Magyarország Nagykövetsége Tbiliszi, 2021). Örményországba Magyarország 14,08 millió dollár értékben exportált termékeket. Georgiához hasonlóan az első helyen a gyógyszeripari termékek (63,8 százalék) álltak, ezt követték a nukleáris reaktorok és kazánok (12 százalék) és az elektromos gépek és felszerelések (3,5 százalék). Azerbajdzsánhoz és Georgiához hasonlóan itt is főként a Richternek vannak érdekeltségei (Richter, 2021).

*Közép-Ázsiában* öt olyan ország található, amely az Egy övezet, úgy út mentén fekszik. Az ezekbe irányuló magyar exportban is a gyógyszeripari termékek dominánsak. Az első három termékcsoport részesedése a magyar exportban Kazahsztánban 60 százalék feletti, a többi ország esetében 90 százalék körüli. A magas fokú koncentráció fő okai között említhető a nagy földrajzi távolság (kevesebb terméket éri meg ekkora távon szállítani), illetve a kapcsolatok hagyományainak a hiánya.

Közép-Ázsia legnépesebb és föld alatti energiahordozókban leggazdagabb országa *Kazahsztán*, amely Magyarországgal jó kapcsolatokat ápol, ezért sem meglepő a többi országhoz viszonyítva az exportált termékek nagy száma és a kivitel nagysága (128,31 millió dollár). A legnagyobb magyar befektető és exportőr a Mol, az Egis és a Richter Gedeon. A gabona- és vetőmagexport is jelentős (Maró et al., 2019). 2008 óta hat kétoldalú gazdasági együttműködési megállapodás született Ma-

gyarország és Kazahsztán között, ami tovább élénkítheti Magyarország exportját (Tar & Ujvári, 2019a).

Magyarország *Kirgizisztánba* irányuló kivitele 2017-ben 7,83 millió dollár volt. A gyógyszeripari termékek (86,6 százalék) dominálnak (a Richter Gedeon van jelen az országban) megelőzve a vegyi termékek (2,6 százalék) és az optikai, fotográfiai, orvosi eszközök és tartozékok (2 százalék) termékcsoportot. 2019-ben a magyar Eximbank Zrt.-nél nyitottak egy 30 millió dolláros hitelkeretet a két ország vállalatai közötti együttműködés háttérének megteremtésére, emellett a két állam tárgyal egy a kettős adózást kizáró szerződésről is (Tar & Ujvári, 2019b).

A *Tádzsikisztánba* irányuló magyar export 2,69 millió dollárt tett ki. Hasonlóan Kirgizisztánhoz, a gyógyszeripari termékek (81,4 százalék) képezték a legmeghatározóbb termékcsoportot, ezt követték a zöldség- és gyümölcsstermékek (10,4 százalék), valamint az italok, szeszes italok és borok (3,7 százalék). Egyedül Tádzsikisztán – és a később bemutatandó Üzbegisztán – esetében volt megfigyelhető, hogy az első három ténylegesen exportált termékcsoportba sikerült bekerülnie egy mezőgazdasági és élelmiszeripari termékcsoportnak. A gyógyszeripart tekintve a Richter Gedeonnak van kereskedelmi képviselete az országban (Tar & Ujvári, 2019c).

*Türkmenisztán* a világ negyedik legnagyobb földgázkészletével rendelkezik, csak Oroszország, Irán és Katar előzi meg. Magyarország szempontjából fontos, hogy minél több forrásból és útvonalon érkezhessen földgáz Magyarországra. Mindennek eredményeként már történt előrelépés a magyar–türkmén kapcsolatok területén (Menczer, 2020). Türkmenisztán Magyarország második legjelentősebb kereskedelmi partnere a közép-ázsiai térségben 17,43 millió dollár exporttal. A kivitelt nagy részét a gyógyszeripari termékek (64,2 százalék) tették ki a Richter Gedeonnak betudhatóan.

Az *Üzbegisztánba* irányuló magyar export 57,74 millió dollárra rúgott 2017-ben. A többi közép-ázsiai országhoz hasonlóan ebben a relációban is a gyógyszeripari termékek (59,3 százalék) domináltak, amiben a Richter Gedeonnak nagy szerepe volt, megelőzve az élő állat (15,9 százalék) és a nukleáris reaktorok, kazánok (9,8 százalék) termékcsoportot. A Üzbegisztánban kormányzati támogatással végrehajtott nagyberuházások keresletet támasztottak a különböző kazánok és a vas- és acélszerkezetek magyar exportja iránt (Vanyik, 2019).

*Kínába* 2017-ben Magyarország 3,19 milliárd dollár értékben exportált. Kínára nem érvényes az, hogy a távolság növekedésével csökken a termékkategóriák száma és az export értéke. Ez több okra vezethető vissza. Ilyen Kína világkereskedelemben betöltött kimagasló szerepe, az 1,4 milliárd fős népesség mint tényleges és poten-

ciális piac, a magyar–kínai kapcsolatok élénkülése, stb. A járművek és alkatrészeik (35,7 százalék), a nukleáris reaktorok és kazánok (20,9 százalék) és az elektromos gépek és felszerelések (17,2 százalék) alkották a három legnagyobb termékcsoportot. A járművek és alkatrészek exportja azért nem meglepő, mert számos nagy kínai cég (Yanfeng – autóipar, BYD – autóipar, Bohong – autóipar) rendelkezik leányvállalattal Magyarországon. Az anyacégekkel a magyar kormány stratégiai együttműködési megállapodásokat írt alá (Kárteszti, 2018).

### **A legversenyképesebb magyar exporttermékcsoportok és -termékek**

A vizsgált országcsoportokba exportált termékcsoportok (2. táblázat) – néhány kivételtől eltekintve – nem egyeznek meg a legversenyképesebb termékcsoportokkal (3. táblázat). Mindebből az következik, hogy az Egy övezet, egy út, azon belül is a hatékonyabb vasúti összeköttetések révén (részben) megváltozhat a vizsgált országokba irányuló magyar export termékszerkezete.

**A vizsgált országokba irányuló magyar export legversenyképesebb termékcsoportjai az SRCA-index alapján  
2009 és 2017 között**

Országnev	Exportált termékcsoportok száma (db)*	Versenyképes termékcsoportok száma (db)**	Legfőbb termékcsoportok (SRCA)					
			Top1	SRCA	Top2	SRCA	Top3	SRCA
Románia	97	31	Malomipari termékek (11)	0,69	Élő állatok (01)	0,61	Gabonafélék (10)	0,58
Szerbia	97	20	Üzemanyagok és olajok (27)	0,52	Szervetlen vegyi anyagok, ritka földfémek (28)	0,52	Élő állatok (01)	0,48
Ukrajna	97	20	Gabonafélék (10)	0,79	Ón és abból készült áruk (80)	0,74	Elektromos gépek és felszerelések (85)	0,61
Bulgária	96	29	Gyógyszeripari termékek (30)	0,63	Gabonafélék (10)	0,61	Vegyés élelmiszer-készítmény (21)	0,60
Észak-Macedónia	95	21	Élő állatok (01)	0,75	Hangszerek és tartozékaik (92)	0,73	Járművek és alkatrészeik (87)	0,63
Görögország	95	20	Élő állatok (01)	0,87	Gabonafélék (10)	0,81	Fonalak, kötélek, zsinórok (56)	0,59
Irán	70	19	Zöldségek (07)	0,95	Élő állatok (01)	0,92	Kerámiaáru (69)	0,72
Törökország	97	18	Élő állatok (01)	0,85	Elektromos gépek és felszerelések (85)	0,62	Fák és egyéb növények (39)	0,61
Azerbajdzsán	75	9	Gyógyszeripari termékek (30)	0,89	Zöldség- és gyümölcs-termékek (20)	0,84	Italok, szesz italok, borok (22)	0,84
Georgia	73	11	Élő állatok (01)	0,94	Malomipari termékek (11)	0,91	Gyógyszeripari termékek (30)	0,86



Országnév	Exportált termékcsoportok száma (db)*	Versenyképes termékcsoportok száma (db)**	Legfőbb termékcsoportok (SRCA)					
			Top1	SRCA	Top2	SRCA	Top3	SRCA
Örményország	72	17	Zöldség- és gyümölcs-termékek (20)	0,87	Gyógyszeripari termékek (30)	0,87	Fák és egyéb növények (39)	0,78
Kazahsztán	82	15	Gyógyszeripari termékek (30)	0,91	Élő állatok (01)	0,91	Zöldség- és gyümölcs-termékek (20)	0,82
Kirgizisztán	49	13	Élő állatok (01)	0,98	Gyógyszeripari termékek (30)	0,96	Zöldség- és gyümölcs-termékek (20)	0,93
Tádzsikisztán	41	9	Gyógyszeripari termékek (30)	0,97	Zöldség- és gyümölcs-termékek (20)	0,96	Festékek és színezőanyagok (32)	0,34
Türkmenisztán	53	10	Élő állatok (01)	0,95	Gyógyszeripari termékek (30)	0,94	Hangszerek és tartozékaik (92)	0,85
Üzbegisztán	52	5	Élő állatok (01)	0,93	Gyógyszeripari termékek (30)	0,88	Zöldség- és gyümölcs-termékek (20)	0,82
Kína	92	15	Vonat, villamos és ezek alkatrészei (86)	0,93	Bútorok, párnák, lámpák (94)	0,61	Játékok és sporteszközök (95)	0,61

Megjegyzés: A termékcsoportoknál zárójelben a WITS-rendszer szerinti besorolás kódjai találhatóak.

SRCA: Symmetric Revealed Comparative Advantage

\* Az adott országba irányuló magyar export termékkategóriáinak a száma 2009 és 2017 között.

\*\* Azt mutatja, hogy mely termékcsoportok voltak versenyképesek az SRCA-index alapján.

Aláhúzás azokat a termékcsoportokat jelöli, amelyek a tényleges exporttermékcsoportok (lásd 2. táblázat) szerint is ugyanazon helyezést töltik be; Dólt jelöléssel azok a termékcsoportok szerepelnek, amelyek ugyan megtalálhatók a három legnagyobb értékű (dóllár alapján) termékcsoport között (2. táblázat), azonban másik pozíciót foglalnak el a 3. táblázatban, míg félkövér kiemeléssel azok a termékcsoportok láthatók, amelyek nem szerepelnek a tényleges export alapján (2. táblázat) a három legnagyobb értékű (dóllár alapján) termékcsoport között.

Forrás: Saját szerkesztés WITS (2021) adatok alapján.

A *szomszédos országokba* irányuló magyar exportban a komparatív előnnyel rendelkező termékcsoportok között a mezőgazdaságból és élelmiszeriparból kikerülők (például gabonafélék, élő állatok, malomipari termékek) dominálnak, mert az érték/tömeg arányt (vagyis a fajlagos tömeget) figyelembe véve költséghatékonyan lehet ilyen távolságra azokat exportálni. A konkrét javaslatokat tekintve a szomszédos országokba főként a gabonafélék, valamint az élő állatok exportját célszerű előtérbe helyezni. Magyarország Európa egyik legnagyobb vetőmag-előállítója, a hazai igények kielégítése mellett még a termékek exportjában rejlő lehetőségek jelentősek. A Mol-csoport egyre inkább terjeszkedik a szomszédos országokban, ezzel összefüggésben főként az üzemanyagexport növekedhet, mert a vasútvonalak kiépülése, illetve korszerűsítése nyomán az ily módon történő szállításra lehetőség nyílik, ez a közúti fuvarozáshoz képest olcsóbb szállítási alternatívát jelent.

*Szerbia* viszonylatában érdemes említést tenni a Mol újonnan alapított leányvállalatáról, illetve a Mol stratégiájában megjelenő szerbiai terjeszkedésről is (MOL, 2021), aminek nyomán tovább nőhet a kőolajtermékek exportja. A Szerbia és az Európai Unió között létrejött stabilizációs és társulási megállapodás értelmében a legtöbb termék nem vámköteles (vagy ezeket csak minimális vámtétel terheli) (Gárdos-Jovanovic & Bakó, 2018). Az EU és *Ukrajna* között 2016. január 1-jén életbe lépett mély és átfogó szabadkereskedelmi egyezmény (DCFTA) értelmében 2023-ig fokozatosan leépítik a kereskedelem előtti akadályokat. Az exportáló hazai kkv-k nagy része a gépiparból, valamint a mezőgazdaságból és élelmiszeriparból (Penograin Kft, Agrofeed Kft.) kerül ki (Kádár & Wittek, 2018).

A *Balkán-félsziget* országai viszonylatában a mezőgazdasági és élelmiszeripari termékcsoportok dominanciája kisebb a legnagyobb komparatív előnnyel rendelkező termékcsoportok között, mint a szomszédos országok esetében. Ebben a relációban a magasabban feldolgozott termék kategóriákra (sertéshús, bor, vetőmag, gyógyszeripar) érdemes koncentrálni. A sertéshús áfájának csökkentése nem hozta meg a várt eredményeket a magyar sertéshús fogyasztásban, továbbra is a baromfi hús túlsúlya figyelhető meg. Ebben a helyzetben érdemes lehet a magyar sertéstenyésztő (és -feldolgozó) vállalatoknak (például Bold-Agro Kft., Bonafarm Csoport, Topigs Norsvin Közép-Európa Kft.) a Balkán országait is megcélozni, mert minőségben és árban is versenyképes sertéshúst állítanak elő. A borok terén érdemes lehet kihasználni az eredetvédelemben rejlő lehetőségeket. Ehhez mindenképpen szükség van különböző marketingkampányokra és a termelők összefogására, amit a magyar államnak támogatnia célszerű.

*Bulgária* viszonylatában a gyógyszeripari termékek versenyképessége kedvez(het) az Egisnek és a Richternek, ezért ezek kivitelét az országba mindenképpen célszerű tovább erősíteni és ösztönözni. A mezőgazdasági és élelmiszeripari termékekre is érdemes a magyar vállalatoknak hangsúlyt fektetni, mert Budai (2018:9) szerint „leginkább azon magyar cégek találhatnak biztosan piaci rést, akik élelmiszert, azon belül húst, hústermékeket, borokat (főként fehérborokat, pezsgőt), biotermékeket, informatikai megoldásokat, energiahatékonysággal összefüggő termékeket és technológiákat (passzívház stb.), infrastrukturális fejlesztéseket kínálnak”. *Észak-Macedónia* esetében a különböző autóiipari és gépipari termékek eddig is jelentős szerepet tölthettek be a magyar exportban, de pozíciójuk még tovább erősödhet, mert a 2011. évi gazdasági együttműködési megállapodás után további 20 bilaterális egyezményt írtak alá Magyarország és Észak-Macedónia képviselői. Észak-Macedónia mezőgazdaságára nem jellemző az állattenyésztés, így ez is piac lehet a magyar vállalkozásoknak (Szél, 2018).

Végezetül *Görögország* agráriumának vezető ága a növénytermesztés, az állattenyésztésben csupán a juh- és kecsketenyésztése jelentős (Moschidis & Ismyrilis, 2020), ezért az élő sertés, illetve a feldolgozott sertéstermékek potenciális exporttermékek lehetnek.

A *Közel-Kelet* országai vonatkozásában az élő állat a legversenyképesebb termékcsoporthoz tartozik, azon belül is a szarvasmarha a meghatározó. *Törökországba* és *Iránba* nem minden élő állatot (és feldolgozott állati terméket) érdemes szállítani, mivel ezen országok népességének nagy része muzulmán, így vallási okokból nem fogyasztanak sertéshúst. Mind a zöldségkészítmények, főként csemegekukorica és borsó (például Csabai Konzervgyár Rt. Szatmári Konzervgyár Kft.), mind a mezőgazdasági gépek (például Agrikon Solt Zrt., Hantech Gépgyártó és Forgalmazó Zrt.) esetében azonban potenciális célpiac lehet ez a két ország is a vasúton történő költséghatékony szállítás miatt. A globális összehasonlításban elaprózodottnak számító magyar földterületeken hosszú távon nem lehet jövedelmezően (és versenyképesen) előállítani gabonaféléket (búzát és kukoricát), ezért számos magyar gazdálkodó számára alternatívaként jelenik meg a zöldségtermesztés. A csemegekukorica és a borsó olyan szántóföldi zöldség, amelyet nagy(obb)üzemi körülmények között már ma is termesztene Magyarországon.

*Törökországba* a magyar vállalatok kivitele tovább növekedhet. A magyar Eximbank Zrt. a Türk Eximbankkal, a Devizabankkal és a Török Ipari Fejlesztési Bankkal kötött megállapodást 2013-ban, amelynek értelmében ezek az intézmények pénzügyileg támogatják a magyarországi termékeket és szolgáltatásokat tartalmazó

törökországi exportot és a magyar termékekkel kapcsolatos projekteket (Sipos et al., 2018). *Irán* esetében a transzparencia hiánya, az átláthatatlan és gyakran változó szabályok (a vámtarifák mértéke, a hatóságok jogalkalmazása), az eljárási nehézségek, valamint a korrupció helyismeretet és figyelmet kíván a hazai vállalkozásoktól (Kovács, 2018). Mindezekből következik, hogy az iráni piac a kkv-szektor vállalatai számára sokkal kockázatosabb (ezért ettől tartózkodnak is), mint a nagyvállalatok számára.

A *Kaukázus* déli részén fekvő államok viszonylatában a tényleges exportált, vezető termékcsoportok (2. táblázat) és a legversenyképesebb termékcsoportok (3. táblázat) kevésbé térnek el egymástól. Az ezekbe az országokba irányuló kivitelben a gyógyszeripari termékek, valamint a zöldség- és gyümölcsstermékek lehetnek potenciális termékcsoportok. A tényleges kivitelben is az ezekből a termékcsoportokból kikerülő termékek a meghatározók – ugyanez érvényes a közép-ázsiai országokra is –, így versenyképesség szempontjából optimálisnak tekinthető a jelenlegi magyar exportszerkezet. A Richter és az Egis már jelen vannak Azerbajdzsán, Georgia és Örményország piacán (számos gyógyszerük engedéllyel rendelkezik, kutatásokban vesznek részt), ezért a különböző kiskereskedelmi csomagolásban lévő gyógyszerek jól illeszthetők a vasúttal történő szállításhoz. A mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek versenyképessége mellett szól, hogy Éder (2019) szerint elsősorban minőségi, magasan feldolgozott élelmiszerekre van kereslet a Kaukázus államaiban. Georgia például egyszerű engedélyezési eljárást alkalmaz a magyar cégek termékeivel szemben, így számos magyar állati és növényi eredetű élelmiszer bevitele engedélyezett. Azerbajdzsán esetében a romló versenyképességhez hozzájárult, hogy 2016-ban kétéves időtartamra pótvámokat vetettek ki a következő termékekre: hús- és hentesárúk (szárnyashús, tojás), friss és feldolgozott zöldség- és gyümölcsfélék, gyümölcslevek, szeszes- és üdítőitalok, illetve építőanyagok (Kapitány, 2018).

A *Közép-Ázsiába* irányuló export nagy részét a gyógyszeripari termékek (nagy részt a Richter által gyártott készítmények) teszik ki, ezért e termékek szerepe a magyar exportszerkezetben az Egy övezet, egy út hatására még markánsabb lehet. A Richter például már több mint százféle gyógyszer exportjára rendelkezik engedéllyel, és több mint 30 tudományos kísérletben vállal szerepet Üzbegisztánban (Vanyik, 2019). Kirgizisztán esetében egy kettős adóztatást elkerülő megállapodás előkészítése mellett egy beruházásvédelmi megállapodás meghozatala is folyamatban van (Tar & Ujvári, 2019b).

Az élősertés- és baromfitermékek is magas komparatív előnnyel rendelkeznek (pedig a szállításuk még nem a legköltséghatékonyabb), azonban ezekben az orszá-

gokban főként a tevé-, kecske- és juhtenyésztés a meghatározó (Maró et al., 2019). Így lehet relevanciája e termékek kivitelének a vasúti szállításban végbemenő fejlesztések eredményeként. A gabonavetőmagok exportja is reális lehet annak függvényében, hogy a vizsgált országok mezőgazdaságában főként a gabonatermesztés a meghatározó. Ráadásul a földrajzi távolság nem döntő e magas hozzáadottérték-tartalmú mezőgazdasági árucikkeknel (Maró et al., 2019). Egy-egy speciálisabb termékcsoporttal (hangszerek és tartozékaik) is be lehet törni ezen országok piacára. Erre jó példa a Pécsi Orgonaépítő Manufaktúra Kft., amely Európa egyik legnagyobb hangszergyártó vállalkozása. Ezek azonban nem tekinthetők volumenhordozóknak.

*Kínába* a földrajzi távolság miatt már nem gazdaságos alacsonyán feldolgozott termékeket exportálni, amit a tényleges magyar kivitel (elektromos gépek és felszerelések, járművek és alkatrészek – 3. táblázat) is jól mutat. Az Egy övezet, egy útnak betudhatóan a versenyképesség szempontjából különösen a volumenhordozó vasúti kocsik fékberendezési rendszereinek exportjára lehetne helyezni a hangsúlyt, mert ha megvalósul e kezdeményezés, Kínának nagyszámú új vasúti kocsit kell legyártania és működésbe állítania a növekvő vasúti forgalom miatt. A különböző vasúti és villamos alkatrészek (főként fékek) exportjában Magyarországon a budapesti székhelyű Knorr-Bremse Vasúti Jármű Rendszerek Hungária Kft. és a kecskeméti székhelyű Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. a meghatározó. A kínai piac mind a magyar multik, mind a kkv-k számára nagy lehetőségeket rejt, azonban magas piacra jutási költségekkel és más nehézségekkel járhat. Például a gyorsan forgó fogyasztási cikkek esetén az értékesítési volumen nagysága okoz a magyar vállalkozásoknak gondot. Mások az igények és az árak a keleti parti, nagyobb (akár 10 milliót meghaladó) városokban, és az ország középső vagy nyugati részén fekvő kisebb (3–5 milliós) városokban. Kedvezhet a magyar exportnak, hogy Magyarország a Kínai–Közép- és Kelet-Európai Együttműködés „zászlóshajója” kíván maradni, és Magyarország–Kína viszonylatában egyre több kétoldalú gazdasági együttműködési megállapodás és projekt születik (Kárteszi, 2018).

A fejezet rövid összefoglalását a 4. táblázat jeleníti meg, amelyben országcsoportonként láthatjuk a jelenleg meghatározó tényleges export termékcsoportokat, illetve a Balassa-index alapján legversenyképesebb termékcsoportokat és -kategóriákat, amelyek kereskedelme az Egy övezet, egy út kezdeményezés hatására még inkább fellendülhet.

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

Országcsoport	Meghatározó, tényleges exporttermékcsoportok	Legversenyképesebb exporttermékcsoportok	Legversenyképesebb export-termékkategóriák
<b>Szomszédos országok</b> (Románia, Szerbia, Ukrajna)	Elektromos gépek, felszerelések; (Üzemyanyagok)	Gabonafélék; Élő állatok	Vetőmag, élelmiszerkészítmények, tyúk, üzemyanyag
<b>Balkán-félsziget</b> (Bulgária, Észak-Macedónia, Görögország)	Elektromos gépek, felszerelések; Járművek és alkatrészek	Gabonafélék; Élő állatok	Hús (sertés), bor, vetőmag, csemegekukorica
<b>Közel-Kelet</b> (Irán, Törökország)	Elektromos gépek, felszerelések; Járművek és alkatrészek	Élő állatok	Zöldségkészítmények (csemegekukorica, borsó), mezőgazdasági gépek, szarvasmarha
<b>Kaukázus</b> (Azerbajdzsán, Georgia, Örményország)	Gyógyszeripari termékek; Nukleáris reaktorok és kazánok	Gyógyszeripari termékek; Zöldség- és gyümölcs-termékek	Inzulintartalmú gyógyszer, Kisker. csom. gyógyszer, borsó, bab, cs. kukorica
<b>Közép-Ázsia</b> (Kazahsztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán)	Gyógyszeripari termékek	Gyógyszeripari termékek; Zöldség- és gyümölcs-termékek; Élő állatok	Alkaloidtart. gyógyszer, fogamzásgátló, élő sertés, baromfi, borsó, bab, cs. kukorica, vetőmag
<b>Kína</b>	Elektromos gépek, felszerelések; Járművek és alkatrészek	Vonat, villamos és ezek alkatrészei	Fékek, járműmotorok, alkaloidtart. gyógyszer

*Forrás:* Saját szerkesztés WITS (2021) adatok alapján.

### Összefoglalás, következtetések

Az Új Selyemút mentén fekvő országokba irányuló magyar kivitel lehetőségeit feltáró elemzés alapján megállapítható, hogy a hazai vállalatoknak főként a *volumenthordozó mezőgazdasági és élelmiszeripari, gépipari és gyógyszeripari termékek kivitelére* kell helyezniük a hangsúlyt. Ehhez adottak a körülmények, mert rendelkezésre állnak a gyártókapacitások (például nagy autógyárak, a Richter és az Egis gyógyszergyár); illetve ezek a termékek kitűnően illeszthetők – mind az érték/tömeg, mind a logisztika vonatkozásában – a vasúti szállításhoz. Ebből nemcsak az

említett iparági szereplők (amelyek között sok a multinacionális vállalat magyarországi leányvállalata), hanem a főként magyar cégekből álló beszállítórendszer is profitálhat.

Emellett egy-egy speciálisabb (és magasabb feldolgozottsági szintű) termék esetében is tapasztalható versenyelőny (például hangszerek a közép-ázsiai piacokon), így érdemes bizonyos rés piacokat is megcélozni. Ezek nagyságrendi okok miatt nem volumen-, hanem *dinamikahordozó exportszegmensek*.

A magyar vállalkozások eredményes exportjának kiemelkedő fontosságú feltétele a piac általános jellemzőinek, minőségi követelményeinek, ár- és költségviszonyainak az ismerete, elengedhetetlen a tájékozottság, illetve a megfelelő információk rendelkezésre állása. A vállalati szintű kapcsolatfejlesztést nehezíti az elemzésben szereplő országok igencsak különböző, az európaiktól és a magyarétól eltérő üzleti környezete. A hazai termékek ismertségét és elismertségét javíthatja a regionális és világszintű kiállításokon és vásárokon való részvétel, amit érdemes kormányzati eszközökkel is támogatni.

Megfelelő módon célszerű kihasználni az interkontinentális vasútvonalakban rejlő lehetőségeket is. Az nem elfogadható sem európai, sem magyar részről – különös tekintettel a költséghatékonyságot figyelembe véve –, hogy továbbra is kapacitásuk negyedével, illetve felével térjenek vissza a vasúti szerelvények Kínába. E kihasználatlan kapacitások lekötésére a Magyarországon működő vállalatoknak javasolható szerződést kötni a vasúttársaságokkal, ezek alapján árut (például vetőmagok, gyógyszerek, különböző autóalkatrészek) szállítani az Egy övezet, egy út mentén elhelyezkedő országokba. Ezeket a törekvéseket rövid távon a kínálati kapacitások szűkössége szorítja korlátok közé.

Az Egy övezet, egy út kezdeményezés hosszú távú projekt. Számos válság (görög adósságválság, Magyarország–EU jogvita, menekültválság, koronavírus-járvány stb.) negatív hatással volt, illetve van a projekt sikerességére és megvalósulásának ütemezésére. Mindegyik félnek fel kell készülnie a kockázatokra és azok hatékony kezelésére. Ez különböző politikusi látogatások, szimpóziumok, szerződések, projektegyüttműködések segítségével valósítható meg. A projekt végrehajtásának politikai kockázata mérsékelhető, ha a kínai kormány, az állami és a magánszektor vállalkozásai ügyelnek az Európai Unió jogszabályainak betartására, a tisztességes versenyfeltételek kialakításra és az átlátható működésre. Mindez azonban kívül esik a magyar gazdaság- és kereskedelempolitikai döntéshozók kompetenciáján.

Az sem kizárható, hogy a koronavírus-járvány gazdasági következményei nyomán a kínai vezetés újraértékeli az Új Selyemúttal kapcsolatos projektjeit, így azok száma és/vagy a finanszírozás keretösszege csökken.

A tanulmány tudományos újszerűségét egyrészt a téma megközelítése adja. Tudomásunk szerint ugyanis eddig egyetlen szakirodalmi forrás sem vizsgálta a magyar külkereskedelem relációs és áruszerkezetét abból a szempontból, hogy melyek lehetnek az Egy övezet, egy út mentén elhelyezkedő országokba irányuló export jövőbeli kiemelt jelentőségű termékcsoportjai, illetve termékei, amelyek komparatív előnyökkel rendelkeznek és versenyképesek az egyes viszonylatokban. Másrészt tudományosan újszerűnek tekinthető az elemzési módszer, azaz a szimmetrikus megnyilvánuló komparatívelőny-indexen alapuló modell alkalmazása egy, a külkereskedelem relációs és áruszerkezetét kiegyensúlyozottan figyelembe vevő, gyakorlati kereskedelempolitikai szempontból is releváns probléma elemzésére.

Az elméleti modellen alapuló *gyakorlati következtetéseket* felhasználhatja a kormányzati kereskedelempolitika és a vállalkozói szféra a vizsgált országok által kínált piaci lehetőségek kiaknázásához. Az alkalmazott elemzési módszer hozzájárulhat ágazati és szakágazati szinten azoknak a hazai termékcsoportoknak, illetve vállalati szinten azoknak a termékeknek a feltérképezéséhez és azonosításához, amelyek komparatív előnnyel rendelkeznek és versenyképesek. Ezek kivitelére érdemes nagyobb hangsúlyt fektetni vállalati szinten, és exportjukat ösztönözni állami kereskedelempolitikai/külgazdaság-diplomáciai eszközökkel. Az EU ugyan még mindig Magyarország legfontosabb külgazdasági, azon belül külkereskedelmi partnere, azonban az e tanulmányban elemzett országokban prognosztizálható vásárlóerő-növekedés eredményeként, illetve az Egy övezet, egy út kiépítése – különösen a vasúti szállítás fejlődése – kedvező feltételeket teremt a magyar export- és import-szerkezet korszerűsítéséhez. Ez alacsonyabb aggregátsági szinten, bizonyos országok és országcsoportok viszonylatában mutatható ki elsősorban, de idővel hatásai jelentkezhetnek a teljes külkereskedelemben. Különösen olyan országok (a Kaukázus és Közép-Ázsia államai) esetében lehet ez érvényes, amelyek eddig nem foglaltak el jelentős helyet a magyar külkereskedelemben, mert marginális számú termékcsoport, illetve termék alkotta az oda irányuló kivitelt.

A komparatív előnyökön túl – amelyeket jelen cikkben a Balassa-indexszel mérünk – nagyszámú tényező határozza meg egy ország külkereskedelmi áru-, illetve relációs szerkezetét (uniós előírások, együttműködési formák, történelmi hagyományok, stb.). Ezek mellett azonban azt sem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy egy ország esetében mely termékek körében mutatható ki versenyképességi (kompara-



tív) előny. E termékek nagyobb volumenű és hatékony(abb) előállítását és kivitelét célszerű szorgalmazni mikro- és ösztönözni makrogazdasági szinten.

A jelen kutatás korlátai között említhető a kutatásban alkalmazott módszertan, a szimmetrikusan megnyilvánuló komparatív előny (SRCAs), mert az index értékét eltorzíthatják különböző kormányzati beavatkozások és szabályozások (például kvóták).

Ami a jövőbeli kutatási irányokat illeti, a vizsgálat módszereit figyelembe véve és az adatok függvényében további elemzések készíthetők egy ország exportszerkezetének (felül)vizsgálatára és potenciális exporttermékcsoportok és -termékek azonosítására az Egy övezet, egy út mentén elhelyezkedő országok esetében. Az eredmények további finomítására ad lehetőséget a komparatív előnyök és a versenyképesség megkülönböztetésén alapuló vizsgálat. Végül érdeklődésre tarthat számot a relációs export és import közötti összefüggések, ettől elválaszthatatlanul a relációs importfedezeti hányadok elemzése, az alakulásukat befolyásoló hajtóerők feltérképezése.

#### Hivatkozások

- Balassa, B. (1965). Trade liberalisation and “revealed” comparative advantage. *The Manchester School*, 33(2), 99–123.
- Bojnec, S. & Fertő, I. (2007). Hungarian and Slovenian agro-food trade with three main European Union partners. *Ekonomický časopis*, 55(4), 345–358.
- Brinză, A. (2019). The “17+ 1” Mechanism: Caught Between China and the United States. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 5(2), 213–231. DOI: <https://doi.org/10.1142/S237774001950009X>
- Budai, T. (2018). *Bulgária országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/b/15/52000/Bulg%C3%A1ria.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 04.
- Bulis, A., Skapars, R., & Ozsahin, M. (2014). Development of “New Silk Road” Northern branch through seaport of Riga in Latvia. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 150, 1222–1229. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.09.138>
- Casarini, N. (2016). When All Roads Lead to Beijing. Assessing China’s New Silk Road and its Implications for Europe. *International Spectator*, 51(4), 95–108. DOI: <https://doi.org/10.1080/03932729.2016.1224491>
- Chaisse, J. & Matsushita, M. (2018). China’s ‘belt and road’ initiative: Mapping the world trade normative and strategic implications. *Journal of World Trade*, 52(2), 163–185.
- Chikán, A., Czakó, E., & Zoltayné Paprika, Z. (2002). *Vállalati versenyképesség a globalizálódó magyar gazdaságban*. Akadémia Kiadó, Budapest.
- Éder, T. (2019). *A grúz élelmiszerpiac nyitva áll a magyar élelmiszeripari cégek előtt*. Letöltés helye: <https://www.nak.hu/agazati-hirek/elelmiszeripar/151-hus-85baromfiipar/100688-a-gruz-elelmiszerpiac-nyitva-all-a-magyar-elelmiszeripari-cegek-elott> Letöltés ideje: 2021. 03. 06.

- Erdősi, F. (2008). *Global and regional roles of the Russian transport infrastructures*. Discussion Papers, Centre for Regional Studies of Hungarian Academy of Science, 69, 5–51. DOI: <https://doi.org/10.23689/ridgeo-761>
- Erdősi, F. (2015). Trans-Eurasian transport links in great and medium-size spaces of power. *Tér és Társadalom*, 29(2), 106–126. DOI: <https://doi.org/10.17649/TET.29.2.2677>
- Európai Tanács (2021). *Az EU kereskedelempolitikája*. Letöltés helye: <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/trade-policy/> Letöltés ideje: 2021. 04. 02.
- Fallon, T. (2015). The new silk road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*, 37(3), 140–147. DOI: <https://doi.org/10.1080/10803920.2015.1056682>
- Fasslabend, W. (2015). The Silk Road: a political marketing concept for world dominance. *European View*, 14(2), 293–302. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12290-015-0381-3>
- Fertő, I. (2003). A komparatív előnyök mérése. *Statisztikai Szemle*, 81(4), 309–327.
- Gárdos-Jovanovic, M. & Bakó, T. (2018). *Szerbia országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/8/65/52000/Szerbia.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 01.
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314–321. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.007>
- Jámbor, A. (2017). *A mezőgazdasági versenyképesség és az élelmezésbiztonság globális kérdései*. Eco-Sensus Nonprofit Kft., Szekszárd.
- Jámbor, A. & Török, Á. (2012). Változások az új tagországok agrárkereskedelmében az EU-csatlakozás után. *Statisztikai Szemle*, 90(7–8), 632–651.
- Jónás, Cs. (2018). *Görögország országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/a/25/52000/G%C3%B6r%C3%B6rsz%C3%A1g.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 05.
- Kádár, A. & Wittek, A. (2018). *Ukrajna országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/f/65/52000/Ukrajna.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 03.
- Kapitányi, S. (2018). *Azerbajdzsán országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/4/15/52000/Azerbajdzs%C3%A1n.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 06.
- Kárteszi, N. (2018). *Kína*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/2/26/52000/K%C3%ADna.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 05.
- Kereskedelmi Világszervezet hivatalos oldala (2021). *Members and Observers*. Letöltés helye: [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/org6\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm) Letöltés ideje: 2021. 04. 03.
- Keser, H. Y. (2015). Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA. *Sosyoekonomi*, 23(24), 163–182. DOI: <https://doi.org/10.17233/se.96735>
- Kovács, I. (2018). *Irán országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/5/35/52000/Ir%C3%A1n.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 06.
- Laursen, K. (1998). *Revealed comparative advantage and the alternatives as measures of international specialisation*. DRUID Working Paper 98–30.
- Lee, J. Y., Hyun, K., & Jin, L. (2015). China's New Silk Road: Policies and Implications. *Journal of International Logistics and Trade*, 13(2), 55–70.
- Li, J. (2017). The 16 + 1 Mechanism and One Belt One Road Initiative, New Channels of Promoting Sino-Czech Relations. *Global Economic Observer*, 5(1), 159–166.
- Li, P., Qian, H., Howard, K. W., & Wu, J. (2015). Building a new and sustainable “Silk Road economic belt”. *Environmental Earth Sciences*, 74(10), 7267–7270. DOI: <https://doi.org/10.1007/s12665-015-4739-2>
- Li, Y. & Schmerer, H.-J. (2017). Trade and the New Silk Road: Opportunities, Challenges, and Solutions: Editorial. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 15(3), 205–213. DOI: <https://doi.org/10.1080/14765284.2017.1347473>
- Li, Y., Bolton, K., & Westphal, T. (2018). The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 16(3), 275–292. DOI: <https://doi.org/10.1080/14765284.2018.1453720>

- Magyarország Nagykövetsége Tbiliszi (2021). *Örményország*. Letöltés helye: <https://tbiliszi.mfa.gov.hu/page/oermenyország> Letöltés ideje: 2021. 03. 07.
- Maró, Z. M., Jámbor, A., & Török, Á. (2019). Kazahsztán nemzetközi agrárkereskedelme és a magyar gabonaexport lehetőségei Kazahsztánban. *Gazdálkodás*, 63(3), 191–203. DOI: <https://doi.org/10.22004/ag.econ.290401>
- Menczer, T. (2020). *Türkmenisztán fontos ország, mert a világ negyedik legnagyobb gázkészletével rendelkezik*. Letöltés helye: <https://magyarnemzet.hu/gazdasag/menczer-tamas-turkmenisztan-fontos-ország-hiszen-a-világ-negyedik-legnagyobb-gazkesseltevel-rendelkezik-7694177/> Letöltés ideje: 2021. 03. 08.
- Mol hivatalos oldala (2021). *Mol leányvállalat alapítása Szerbiában*. Letöltés helye: <https://mol.hu/molrol/mediaszoba/1650-mol-leanyvállalat-alapitasa-szerbiaban> Letöltés ideje: 2021. 03. 06.
- Moschidis, O. & Ismyrlis, V. (2020). Multiple Exploration of Entrepreneurs' Suggestions for Agricultural Development of Local Regional Units in Greece. In *Environmental and Agricultural Informatics: Concepts, Methodologies, Tools, and Applications*. 1127–1145. DOI: <https://doi.org/https://doi.org/10.4018/978-1-5225-9621-9.ch050>
- Nolan, P. (2017). State, Market and Infrastructure: The New Silk Road. *Croatian International Relations Review*, 23(78), 7–18. DOI: <https://doi.org/10.1515/cirrr-2017-0004>
- Podberezkin, A. & Podberezkina, O. (2015). The Silk Road Renaissance and New Potential of the Russian-Chinese Partnership. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 1(2), 305–323. <https://www.worldscientific.com/doi/abs/10.1142/S2377740015500153>
- Porter, M. E. (2004). *Competitive Advantage: creating and sustaining superior performance*. The Free Press, New York.
- Richter Gedeon hivatalos oldala (2021). *Kereskedelmi képviselők*. Letöltés helye: [https://www.richter.hu/hu-HU/richter\\_csoport/Pages/kereskedelmi\\_kepviseletoek.aspx](https://www.richter.hu/hu-HU/richter_csoport/Pages/kereskedelmi_kepviseletoek.aspx) Letöltés ideje: 2021. 03. 06.
- Rolly, G. (2019). *Georgia országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/3/7a/62000/Georgia.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 03.
- Sárvári, B. & Szeidovitz, A. (2016). Political Economics of the New Silk Road. *Baltic Journal of European Studies*, 6(1), 3–27.
- Shambaugh, D. (2015). China's soft-power push: The search for respect. *Foreign Affairs*, 94(4), 99–107. URL: <https://www.jstor.org/stable/24483821>
- Sipos, Á., Takács, G., & Kakas, Zs. (2018). *Törökország országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/2/75/52000/T%C3%B6r%C3%B6korsz%C3%A1g.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 05.
- Szabó, M., Telekdi, A., & Lázár, Z. (2018). *Románia országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/f/55/52000/Rom%C3%A1nia.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 03.
- Szél, E. (2018). *Macedón Köztársaság országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/e/86/52000/Maced%C3%B3nia.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 08.
- Tar, Gy. & Ujvári, M. (2019a). *Kazahsztán országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/2/5f/72000/Kazahszt%C3%A1n.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 07.
- Tar, Gy. & Ujvári, M. (2019b). *Kirgizisztán országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/3/5f/72000/Kirgiziszt%C3%A1n.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 07.
- Tar, Gy. & Ujvári, M. (2019c). *Tádzsikisztán országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/4/5f/72000/T%C3%A1dzsikiszt%C3%A1n.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 09.
- The Observatory of Economic Complexity (2020) adatbázisa, <https://oec.world/en/>
- Van der Putten, F. P. & Meijnders, M. (2015). *China, Europe and the Maritime Silk Road*. Clingendael Institute Report, Hollandia.
- Vangeli, A. (2015). China's New Silk Road and its impact on Sino-European relations. *EU-China Observer*, 1, 20–26.

- Vangeli, A. (2019). Diffusion of ideas in the era of the Belt and Road: Insights from China-CEE think tank cooperation. *Asia Europe Journal*, 17(4), 421–436. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10308-019-00564-0>
- Vanyik, J. (2019). *Üzbegisztán országinformáció*. Letöltés helye: <http://exporthungary.gov.hu/download/5/5f/72000/%C3%9Czbegiszt%C3%A1n.pdf> Letöltés ideje: 2021. 03. 09.
- Világbank (2020). *World Integrated Trade System (WITS)*, <https://wits.worldbank.org/>
- Wan, C., Yang, Z., Zhang, D., Yan, X., & Fan, S. (2018). Resilience in transportation systems: a systematic review and future directions. *Transport Reviews*, 38(4), 479–498. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1383532>
- Zuokui, L. (2015). The role of Central and Eastern Europe in the building of silk road economic belt. *Medjunarodni problemi*, 67(2–3), 184–195. DOI: <https://doi.org/10.2298/MEDJP1503184Z>