

Integrációs folyamatok és azok gazdasági eredményei Délkelet-Ázsiában



Kelet-Ázsia (és azon belül Délkelet-Ázsia) országai az 1960-as évektől kezdve több körben, egymást követve exportorientált iparfejlesztési stratégiát hajtottak végre, amely rendkívül dinamikus gazdasági növekedést eredményezett a régióban. A szakirodalom a sikeres exportorientált iparosításra alapozott gazdasági fejlődést megvalósító kelet-ázsiai régiót ma már csak Ázsia Gyárként (FactoryAsia) említi, amely jól kifejezi Kelet-Ázsia globális feldolgozóipari termelésben és exportban betöltött szerepét. A gazdasági fejlődés szekvenciális jellegének köszönhetően a fejlődésben előbbre tartó országok közvetlen külföldi befektetések (a komparatív előny elvesztése esetén, az adott jószág termelésének kihelyezése) révén segítik elő a követő országok ipari fejlődését. A kelet-ázsiai országok közötti gazdasági integráció (főleg az 1980-as évek közepétől) egyre szorosabbá vált a gyorsan növekvő közvetlen külföldi befektetések által kiépülő termelési hálózatoknak és a hozzájuk kapcsolódó alkatrész-kereskedelemnek köszönhetően. Ezt a folyamatot és egyben a régió gyors gazdasági növekedését ma már a regionalizmus is támogatja az ASEAN Gazdasági Közösség és a Regionális Átfogó Gazdasági Társulás (RCEP) formájában.

BEVEZETÉS

Tanulmányunkban az EU és a NAFTA mellett a világgazdaság harmadik fő erőközpontjának számító kelet-ázsiai régió gazdasági fejlődésével és integrációjával foglalkozunk. Az első részben bemutatjuk a kelet-ázsiai országok szekvenciális ipari fejlődésének, illetve regionális integrációjának elméleti megközelítését leíró repülő vadludak modellt. A második részben tárgyaljuk a kelet-ázsiai piac által vezérelt gazdasági integráció fő jellegzetességeit, vagyis a közvetlen

[1] Széchenyi István Egyetem, Kautz Gyula Gazdaságtudományi Kar, Nemzetközi és Elméleti Gazdaságtan Tanszék, egyetemi docens (eszter@sze.hu).

[2] Magyar Tudományos Akadémia Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Világgazdasági Intézet (volgyi.katalin@rtk.mta.hu).

külföldi befektetések által kiépült termelési hálózatok és a hozzájuk kapcsolódó alkatrész-kereskedelem integráló szerepét. A harmadik részben arra igyekszünk rávilágítani, hogy mi motiválta a kelet-ázsiai országokat abban, hogy a jelentősen előrehaladott piac által vezérelt gazdasági integrációt – relatíve megkésve – megtámogassák a regionalizmus eszközével. A negyedik részben pedig azt kívánjuk megvizsgálni, hogy milyen hatást gyakorolt a regionális gazdasági integráció Kelet-Ázsia gazdasági fejlődésére, valamint mennyiben tudott ehhez hozzájárulni a megkésve regionalizmus.

KELET-ÁZSIA GAZDASÁGI FEJLŐDÉSÉNEK ÉS INTEGRÁCIÓJÁNAK ELMÉLETI HÁTTERE

A kelet-ázsiai országok gazdasági fejlődésének leírására leggyakrabban a repülő vadludak (flying geese) modellt (FG modell) használják. A repülő vadludak paradigma az iparosodás útjára „megkésve lépő”, fejlődő országok szekvenciális felzárkózási folyamatát leíró modell. Kelet-Ázsia országainak szekvenciális felemelkedését Japán indította el, amelynek – a régió országai közül – elsőként (a Meidzsi restaurációt (1868) követően) sikerült a gazdaságát modernizálnia. A régió dinamikus növekedési korszaka kezdetén (1960-as évek) Japán volt az egyetlen iparosodott ország. A kelet-ázsiai régióban az iparosítás második hullámát a „kistigris” országok (Dél-Korea, Szingapúr, Hongkong, Tajvan) indították el az 1960-as évek végén. Majd őket követték az ASEAN vezető országai (Malajzia, Thaiföld, Indonézia, Fülöp-szigetek). Az iparosítás következő hullámát (az 1980-as és 90-es években) Kína és további ASEAN tagországok (pl. Vietnám) képviselik.

Az FG modell megalkotása Kaname Akamatsu nevéhez fűződik. A „repülő vadludak” koncepció eredeti változata amelyet Akamatsu az 1930-as években dolgozott ki még nem tartalmazta az egyes nemzetgazdaságok szekvenciális fejlődését leíró sémát. Az eredeti modell a kevésbé fejlett országok ipari fejlődésének leírására szolgált, miután azok gazdasági kapcsolatot létesítettek fejlett országokkal. Akamatsu Japán 1870. A II. világháború közötti ipari fejlődésének tanulmányozásával alkotta meg az FG modellt. Az iparosodási folyamat során a fejlődő országok (a modell esetében Japán) feldolgozóipari termékei esetében a következőt figyelte meg: a fejlődő ország először importálja az adott terméket, majd elkezd annak hazai gyártását, és végül exportörévé válik. Ez a három szakasz időben egymást követve fordított V alakú növekedési görbét ír le, amely hasonlít a repülő vadlúdrajzhoz, vagyis innen származik a modell elnevezése. Az eredeti FG modellben Akamatsu a következő észrevételeket fogalmazta meg: a hazai kereslet segíti elő az adott feldolgozóipari termék hazai termelésének elindítását; az iparpolitikának jelentős szerepe van az import gyors ütemű csökkenésében és a hazai termelés megalapozásában; a hazai termelés előfeltétele a tőkeakkumuláció és a technológiai adaptációs képesség; a gazdaság fejlődésében az importált termékek által megtestesített külföldi technológia meghatározó jelentőséggel bír. Akamatsu

az FG típusú fejlődést nem csak az egyes iparágakon belül, hanem az egyes iparágak között is megfigyelte. Az eredeti FG modellnek az intraindusztriális aspektusa mellett létezik egy interindusztriális aspektusa is, amely a komparatív előnyök változásával párhuzamosan a fejlődő országok export- és ipari struktúrájának a fogyasztási cikkektől a tőkejavak (a munka-intenzív termékektől a tudás-, tőke- és technológia-intenzív termékek) irányába történő elmozdulást szemlélteti. Az ipari „upgrading”-ben az iparpolitika meghatározó szerepet játszik. Az FG modell harmadik, nemzetközi aspektusát Akamatsu az 1940-es évek elején vezette be, amely a különböző iparágak fejlett országokból fejlődő országokba történő szekvenciális áthelyeződését írja le, és ami tulajdonképpen nem más, mint a gazdaságilag egymástól függő országok iparosodását leíró interindusztriális FG sémák összekapcsolása. Ma már szinte csak erről a harmadik aspektusról és annak bővített változatairól esik szó, míg a másik két aspektus háttérbe szorult.

Akamatsu FG modelljét tanítványa, Kiyoshi Kojima fejlesztette tovább, és – többek között – neki köszönhető, hogy a szekvenciális ipari fejlődést leíró modell nemzetközileg szélesebb körben ismertté vált. Kojima Akamatsu paradigmáját az ipari fejlődés felzárkózási modelljének nevezi. Az eredeti FG modellre építve Kojima megalkotta a saját három modelljét. A Kojima Modell I. az ipari diverzifikációt és racionalizációt érinti. Kojima szerint az eredeti FG modellben az ipari fejlődés kétféle mintája figyelhető meg. Az egyik leírja az adott iparág fejlődését az import – hazai termelés – export szakaszokon keresztül. A másik pedig az új iparágak fejlődésére és az új termékek egy adott iparágon belüli megjelenésére koncentrál. Az iparágak közötti diverzifikáció fejleszti az ipari struktúrát, miközben az iparágon belüli diverzifikáció növeli a hozzáadott értéket. Kojima ezt a folyamatot ipari racionalizációnak nevezi. A termelés párhuzamos racionalizációja és diverzifikációja jelenti a gazdasági fejlődést.

Kojima az FG modellbe bevonta a közvetlen külföldi befektetéseket (KKB), ami tulajdonképpen annyit jelent, hogy a fejlődő országokban a külföldi tőkebeáramlás segíti elő az ipari felzárkózási folyamatot. A „modern” FG modell az eredeti modellel ellentétben a közvetlen külföldi befektetéseket végrehajtó transznacionális vállalatokat és nem az importált ipari termékeket tekinti a technológia-transzfer fő forrásainak. A Kojima Modell II. szerint az FG típusú iparosodás regionális terjedését a kereskedelmet ösztönző KKB mechanizmusa teszi lehetővé. A gyorsan növekvő munkabérek miatt a „vezető lúd” ország elveszíti komparatív előnyét a munka-intenzív termékek előállításában. Ezt jelzi az export görbe leszálló szakasza. A „vezető lúd” ország a munka-intenzív termékek gyártását áthelyezi az alacsonyabb bérköltségű „követő” országokba, ahol a KKB-nak köszönhető komparatív előlynövekedés a termelés és a kereskedelem bővülését eredményezi. Az előállított termékeket a KKB-befogadó ország helyi piacán vagy a KKB-kibocsátó ország piacán vagy harmadik ország piacán értékesítik. A KKB-kibocsátó országban pedig a tőkejavak exportja kezd el nőni. Az FG típusú iparosodás KKB által támogatott regionális szétterjedése növeli a kereskedelmet és a „vezető” és „követő” országok együttes gazdasági fejlődését eredményezi.

A Kojima Modell III. úgynevezett egyeztetett specializációt ír le. Kojima szerint idővel megfigyelhető az ipar horizontális eltolódása és földrajzi terjedése. A horizontális eltolódás egy adott ország ipari struktúrájának (a munka-intenzív termékektől a tudás- és tőke-intenzív termékek felé történő) mélyülését jelenti. Egy adott iparág földrajzi terjedése pedig idővel vertikális formát ölt a „vezető lúd” és a „követő lúd” országok között. Mivel az egyes országok export- és ipari struktúrája idővel elkezd konvergálni, ezért fontossá válik az iparágon belüli kereskedelem ösztönzése, azért hogy az országok elkerüljék a kereskedelmi konfliktusokat. A KKB-kibocsátó „vezető lúd” irányítja az iparágon belüli kereskedelmet, és úgynevezett egyeztetett specializációt hoz létre a követő pozícióban lévő országokkal. Ez adja az alapját a regionális termelési hálózatok kialakulásának.

Kojima elemző munkái során arra a következtetésre jutott, hogy Kelet-Ázsiában a japán közvetlen tőkebefektetések kereskedelemösztönző típusúak. Az FG típusú iparosodás a „vezető lúd” ország, vagyis – Kelet-Ázsia esetében – Japán kereskedelem-ösztönző KKB-ja révén tevődik át a „követő lúd” országokra, először Dél-Koreára, Tajvanra, Szingapúrra és Hongkongra, majd Thaiföldre, Malajziára, Indonéziára és a Fülöp-szigetekre, és végül Kínára és a többi ASEAN országra. A japán vállalatok mellett az 1990-es évektől a tajvani, hongkongi, szingapúri és dél-koreai vállalatok, az utóbbi évtizedben pedig a thai, maláj, és indonéz vállalatok közvetlen befektetései is egyre fontosabb integráló szerepet töltenek be a régióban. Az FG modell „modern” változata nem csak a kelet-ázsiai országok gazdasági/ipari felzárkózását, hanem azok KKB és a külkereskedelem nexusára épülő integrációját is magyarázza.

A PIAC ÁLTAL VEZÉRELT GAZDASÁGI INTEGRÁCIÓ

Kelet-Ázsia – az EU és Észak-Amerika mellett – a világ egyik legjelentősebb KKB befogadó régiójának számít. 1985 és 2013 között a Kelet-Ázsiába irányuló közvetlen külföldi beruházások éves szintje 5,2 milliárd dollárról 334,2 milliárd dollárra nőtt. Az 1980-as évek második felétől felgyorsuló globális közvetlen külföldi tőke-beruházási folyamat és elsősorban a feldolgozóipari termelés a fejlett országokból a fejlődő (átmeneti) országokba történő kihelyezése (termelési folyamat fragmentációja) jelentős lökést adott a kelet-ázsiai régió gazdasági integrációjának. A kelet-ázsiai régióban (és azon belül is főleg az ASEAN országokban, valamint Kínában) a japán vállalatok az 1980-as évektől, a dél-koreai, tajvani, hongkongi és szingapúri vállalatok az 1990-es évektől, majd a maláj, thai és indonéz vállalatok az utóbbi években rendkívül gyors ütemben növelték a közvetlen beruházásaikat. Kelet-Ázsia nemzetei (és azon belül is főleg az ASEAN országok és Kína) azonban nem csak a régióból származó, hanem az amerikai és európai transznacionális vállalatok számára is vonzó befektetési célpontot jelentenek. Az utóbbi néhány évtizedben a transznacionális vállalatok közvetlen tőkebefektetései által Kelet-Ázsiában kiépített termelési hálózatok (pl. elektronikai ipar, autóipar, textil/

ruhaipar) – kiterjedtségüket és összetettségüket tekintve – egyedülállóak a világgazdaságban és a legmeghatározóbb integráló erők a régióban.

Kelet-Ázsiában a termelési hálózatok meghatározó szerepet játszanak az intraregionális kereskedelem bővülésében és a teljes kereskedelmen belüli arányának növekedésében. Vagyis a régióba letelepedett transznacionális vállalatok határozzák meg a regionális kereskedelmi (árupiaci) integrációt. A transznacionális vállalatok széttagolt termelési tevékenységének eredménye a növekvő alkatrész-kereskedelem, amelynek súlya Kelet-Ázsia intraregionális kereskedelmében magasabb, mint a globális termelési hálózatok másik két jelentős regionális blokkját alkotó NAFTA-ban vagy az EU-ban. Az alkatrészek Kelet-Ázsia intraregionális feldolgozóipari importjában 51,7 százalékot, exportjában pedig 47,6 százalékot képviselnek. Az intra-ASEAN kereskedelem esetében ezek az arányok még magasabbak (55,9, illetve 56 százalék). Kelet-Ázsiában a teljes intraregionális (feldolgozóipari) kereskedelem aránya a régió teljes (feldolgozóipari) kereskedelmén belül 55,2 százalékot képvisel, amely magasabb, mint a NAFTA, de alacsonyabb, mint az EU esetében számított arány. Ha külön-külön vizsgáljuk Észak- és Délkelet-Ázsiát, akkor nem látunk ilyen mértékű integrációt, vagyis a két szubrégió együtt alkot egy integrált régiót. Az exportorientált és a KKB-ra különböző mértékben támaszkodó iparfejlesztést végrehajtó kelet-ázsiai országok közötti, termelési hálózatok által meghatározott munkamegosztás és egyben az intraregionális (alkatrész-) kereskedelem fő mozgatója a régió kívüli, fejlett piacok (pl. USA, EU) kereslete. Ugyanis Kelet-Ázsia végső felhasználásra kerülő termék exportjának kétharmada a régió kívülré (elsősorban az USA-ba és az EU-ba) irányul. Ez azonban azt is jelenti, hogy az exportorientált kelet-ázsiai gazdaságok növekedési dinamizmusa erőteljesen függ a régió kívüli fejlett országoktól. Kelet-Ázsia jelentős külkereskedelmi deficitet halmozott fel az Egyesült Államokkal és az EU-val szemben, amelynek nagy része – főleg az utóbbi másfél évtizedben – Kínához köthető, és amely – többek között – Kína regionális termelési hálózatokban betöltött szerepének változásával magyarázható. A kelet-ázsiai termelési hálózatok ugyanis egyre inkább Kína köré rendeződtek, amely így a kelet-ázsiai országok intraregionális alkatrészexportjának fő összeszerelő helyévé vált.

A kelet-ázsiai országok – az EU-hoz és a NAFTA-hoz képest – viszonylag megkésve léptek a regionalizmus útjára, hogy elősegítsék a közvetlen külföldi befektetések és a külkerkedelem nexusára épülő gazdasági integráció fentebb vázolt folyamatát (a regionalizálódást).

GAZDASÁGI REGIONALIZMUS KELET/DÉLKELET-ÁZSIÁBAN

A kelet-ázsiai regionalizmus kiindulópontjának a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségének létrehozása tekinthető. Az ASEAN-t 1967-ben öt ország – Szingapúr, Malajzia, Thaiföld, Indonézia és a Fülöp-szigetek – hozta létre. A Szövet-

séghez. 1984-ben a függetlenné váló Brunei, majd a hidegháború lezárása után, 1995-ben Vietnám, 1997-ben Mianmar és Laosz, és végül 1999-ben Kambodzsa csatlakozott. A mai is többségében fejlődőnek számító ASEAN országok gazdasági fejlődésüket (többek között) a délkelet-ázsiai régió kívülről származó közvetlen külföldi befektetések és a régió kívülré irányuló (feldolgozóipari) export növelésére alapozták/alapozzák. Az 1980-as évek végétől az ASEAN tagállamok regionális gazdasági együttműködése (a regionalizmus) az előbbi fejlesztési stratégiának van alárendelve. Itt azonban nem csak a fentebb vázolt spontán piaci folyamatok (a regionalizálódás) támogatásáról van szó, hanem azon kihívásokra történő válaszadásról is, amelyekkel az ASEAN országoknak az 1990-es években szembe kellett nézniük: egyrészt más fejlődő országok (pl. Kína és India) is hasonló gazdaságfejlesztési útra léptek, mintegy konkurenciát támasztva a délkelet-ázsiai országok számára a KKB vonzásában, másrészt a regionalizmus erősödésében (pl. NAFTA, EU) az ASEAN országok a KKB elterelődésének veszélyét látták, harmadrészt az 1997-1998-as ázsiai pénzügyi válság hatására átmenetileg megrendült a befektetői bizalom a régió iránt.

1. táblázat: Az ASEAN regionális gazdasági egyezményei/kezdeményezései

<p>ASEAN Befektetési Garanciáról szóló Egyezmény (IGA) (1987)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • célja olyan közös befektetésvédelmi szabályok kialakítása, amelyek támogatják a fejlett technológiák, know-how és a befektetések intraregionális áramlását, • a befektetésvédelem következő területeivel foglalkozik: kisajátítás, államosítás, kártalanítás, átruházás, tőkerepatriálás, vitás ügyek rendezése stb.
<p>Márka-Márka Kiegészítés (BBC) (1988)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • a japán Mitsubishi Motors kezdeményezte, • meghatározott autómárka modellek alkatrészeinek két vagy több ASEAN ország közötti kedvezményes (50 százalékos vámkedvezmény) kereskedelmét biztosította, • elsősorban japán autógyártók használták ki, • az autóipari befektetéseket támogatta az ASEAN régióban, • 1995-ben szűnt meg
<p>ASEAN Szabadkereskedelmi Övezet (AFTA) (1992)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • létrehozásában szerepet játszottak a japán transznacionális vállalatok, • a termelési hálózatokon belüli kereskedelem lebonyolításához kapcsolódó tranzakciós költségeket kívánta csökkenteni, • a tagállamok az egymás közötti vámok leépítésének ütemét többször módosították (általában előbbre hozták a határidőket), az 1997-1998-as ázsiai válság alatt, illetve az azt követő néhány évben felgyorsították, • 2003-ban bizonyos termékek (pl. elektronikai termékek, ruhák, textíliák, gépjárművek, fa és gumi alapú termékek stb.) esetében felgyorsították a liberalizációt, • Malajzia, Indonézia, Thaiföld, Brunei, Fülöp-szigetek és Szingapúr 2010-re, a vámtarifasorok 99 százalékánál megszüntette a vámokat, • Kambodzsa, Laosz, Mianmar és Vietnám 2017-re állalták, hogy a vámtarifasorok 98 százalékánál megszüntetik a vámokat, • rendkívül széleskörű szabadkereskedelmi egyezmény, a tagállamok – átlagosan – csak hús agrártermék esetében nem vállalták a vámok teljes leépítését

<p>ASEAN Szolgáltatásokról szóló Keretszerződés (AFAS) (1995)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • intraregionális szolgáltatás-kereskedelem liberalizációja, a korlátok nagy részének lebontása 2015-ig, • a szabad piacra lépés és a szolgáltatók (természetes személyek) mozgásának és egyenlő nemzeti elbánásban való részesítésének biztosítása, a szolgáltató ágazatokban történő intraregionális befektetések liberalizálása, • 2003-ban bevezetésre került az ASEAN-X formula, amely lehetővé tette a gyorsabb liberalizációt az arra kész tagállamok számára, • néhány ágazatban (pl. logisztika, turizmus, légi közlekedés, egészségügy stb.) gyorsabban megy végbe a liberalizáció
<p>ASEAN Ipari Együttműködés (AICO) (1996)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • a BBC-t váltotta fel, ténylegesen csak 1998-ban indult el, • elindításában a japán transznacionális vállalatok fontos szerepet játszottak, • megelőlegezte az AFTA által elérni kívánt vámkezelvényt két vagy több ASEAN országban működő feldolgozóipari vállalatok közötti kereskedelemben, • elsősorban japán vállalatok éltek vele, • általában autóipari, elektronikai és élelmiszeripari transznacionális vállalatok használták ki a kedvezményt, • elősegítette az autóipari termelési hálózatok kialakulását Délkelet-Ázsiában, • 2011-ben szűnt meg
<p>ASEAN Befektetési Övezetről (AIA) szóló Keretszerződés (1998)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • az intra- és interregionális KKB növelésére irányul, • eredeti célkitűzése: az ASEAN alapító tagországai és Brunei 2010-re, Vietnám 2013-ra, Laosz és Mianmar (később Kambodzsza) 2015-re vállalták, hogy nemzeti elbánásban részesítik az ASEAN befektetőket, és minden feldolgozóipari ágazatot (néhány kivétellel) megnyitnak előttük. Az ASEAN országok ugyanezt vállalták 2020-ra, a nem ASEAN befektetőkkel szemben, • 2001-ben a tagállamok gyorsították a liberalizációs intézkedések végrehajtásán, növelték a liberalizációba bevont ágazatok körét (pl. mezőgazdaság, halászat, erdőgazdálkodás, bányászat és a hozzájuk és a feldolgozóiparhoz kapcsolódó szolgáltatások), az ASEAN alapító tagországai, Brunei és Mianmar 2003-ra, Vietnám, Kambodzsza, Laosz 2010-re vállalták a feldolgozóipari ágazatok megnyitását az ASEAN befektetők előtt, • szintén 2001-ben, az ASEAN alapító tagországai és Brunei 2010-re, Mianmar, Kambodzsza, Laosz és Vietnám 2015-re vállalta, hogy megnyitja a feldolgozóiparát és a liberalizációba bevont többi ágazatot a nem ASEAN befektetők előtt
<p>ASEAN Árukereskedelmi Egyezmény (ATIGA) (2009)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • az AFTA-ra épül, • az árukereskedelem liberalizációjának szinte minden területét átfogja (pl. vámleépítés, nem tarifális korlátok lebontása, vám eljárások egyszerűsítése, egységes vámnómenklatúra kialakítása stb.)
<p>ASEAN Átfogó Befektetési Egyezmény (ACIA) (2009)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • az IGA és az AIA integrációjából jött létre, • kiterjed a befektetések liberalizációjára, védelmére és ösztönzésére, • fő célja az ASEAN-t egységes, liberalizált befektetési övezetté alakítani, még vonzóbbá tenni a közvetlen külföldi befektetések számára, a transznacionális vállalatok hálózatosodását támogatni, és ösztönözni a fejlettebb ASEAN országok befektetéseit a szegényebb indokínai tagországokban

<p>Természetes Személyek Mozcásáról (MNP) szóló Egyezmény (2012)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • olyan természetes személyek határozott idejű tartózkodását szabályozza, akik tevékenysége határon átnyúló (áru- és szolgáltatás-) kereskedelemhez vagy befektetésekhez kapcsolódik (pl. üzleti látogatás céljából érkező magánszemélyek, szolgáltatás elvégzésére leszerződött magánszemélyek, vállalati kiküldetésben szolgáltatást végző magánszemélyek stb.) • az AFAS-ban foglalt vállalásokhoz képest nem hozott újdonságot, • nem teszi lehetővé a munkaerő szabad áramlását, viszont megkönnyíti és felgyorsítja a vízum- és munkavállalási engedély kiadását
--	--

Forrás: Saját szerkesztés (Völgyi, 2014).

Az ASEAN országok - már több mint két évtizede - különböző regionális integrációs egyezmények (1. táblázat) által kívánják az egyes gazdaságok közötti akadályokat lebontani, a piacot kiterjeszteni, és a régiót még vonzóbbá tenni a külföldi befektetők számára, és a már kiépült termelési hálózatok hatékonyabb működését elősegíteni. A délkelet-ázsiai országok 2015-re tervezik kialakítani az úgynevezett ASEAN Gazdasági Közösséget, amelynek fő pillérét (az általuk használt definíció szerint) egy olyan egységes piac és termelési bázis képezi, ahol az áruk, szolgáltatások, befektetések, a képzett munkaerő szabadon, a tőke pedig szabadabban áramlik. Az 1. ábra azt szemlélteti, hogy a viszonylag hosszú ideje tartó délkelet-ázsiai regionális liberalizációs folyamat az 1997-1998-as ázsiai pénzügyi válság alatt és az azt követő néhány évben, azaz a régióba irányuló közvetlen külföldi befektetések visszaesésének, illetve stagnálásának időszakában gyorsult fel (1. ábra). Az 1997-2003 közötti esztendőkhöz köthető számos új regionális egyezmény megszületése, illetve a bennük és a korábbi egyezményekben foglalt liberalizációs kötelezettségvállalások megvalósítási határidejének előbbre hozatala. A 2008-ban kitört globális gazdasági válság alatt az ASEAN tagállamok ismét újabb, a regionális integráció további mélyítését szolgáló egyezményeket fogadtak el. Az ASEAN regionális egyezményei - annak ellenére, hogy rendkívül ambíciózusak - ténylegesen nem vezetnek el az egységes piachoz. Mivel a délkelet-ázsiai integráció esetében nincs szó az áruk, a szolgáltatások, a tőke és a munkaerő teljesen szabad áramlásáról, a fizikai korlátok (határok) és a vámunió hiányában a vámellenőrzések is fennmaradnak az egyes ASEAN országok között, valamint a fiskális és technikai korlátok lebontásának mértéke is kétséges. Ugyanakkor nem beszélhetünk közös piac vagy vámunió kialakításáról sem. Az ASEAN Gazdasági Közösség sokkal inkább a szabadkereskedelmi övezet kibővített változatának felel meg. Összességében azt mondhatjuk, hogy az ASEAN országok több mint két évtizede dolgoznak egy akadályoktól mentes termelési bázis, és egy egyre nagyobb mértékben liberalizált regionális piac (az úgynevezett ASEAN Gazdasági Közösség) kialakításán annak érdekében, hogy még vonzóbbá tegyék a régiót a transznacionális vállalatok számára, illetve elősegítsék azok hálózatosodását vagy a már kiépült termelési hálózatok hatékonyabb működését.

Mivel a regionális termelési hálózatok (az előző részben leírtak szerint) nem kizárólagosan Délkelet-Ázsiára koncentrálódnak, hanem lefedik egész Kelet-Ázsiát, illetve még azon túl is nyúlnak, nem meglepő, hogy az ASEAN – az ezredfordulót követően – külön szabadkereskedelmi megállapodást kötött Kínával, Japánnal és Dél-Koreával, valamint Indiával, Ausztráliával és Új-Zélanddal is. 2013-ban pedig a 16 országot lefedő szabadkereskedelmi övezet kialakításáról is elindultak a tárgyalások. Az úgynevezett Regionális Átfogó Gazdasági Társulást (Regional Comprehensive Economic Partnership – RCEP), amely szintén kibővített szabadkereskedelmi övezetnek felel meg, tulajdonképpen az ASEAN Gazdasági Közösség regionális piacának és termelési bázisának földrajzi kiterjesztéseként értelmezhetjük. Így az RCEP és az ASEAN Gazdasági Közösség céljaikban is azonos irányt követnek.

A REGIONÁLIS INTEGRÁCIÓ EREDMÉNYEI

A kelet-ázsiai országok szekvenciálisan végrehajtott exportorientált iparfejlesztési stratégiája rendkívül gyors gazdasági növekedést eredményezett. Már a Világbank 1993-ban megjelent „The East Asian Miracle: Economic growth and public policy” című kiadványa felhívta a figyelmet arra, hogy 1965 és 1990 között az egy főre jutó reáljövedelem gyorsabban nőtt Kelet-Ázsiában, mint a világ bármely más régiójában. Az egy főre jutó reáljövedelem Japánban, Tajvanon, Szingapúrban, Dél-Koreában és Hongkongban megnégyszereződött, így ezek az országok felzárkóztak a fejlett vagy magas jövedelmű országok mellé. Thaiföldön, Malajziában és Indonéziában az egy főre jutó reáljövedelem ugyanebben az időszakban megduplázódott. A továbbiakban, a régióból újabb országok léptek az exportorientált iparfejlesztés útjára. Az elmúlt három évtizedben a kelet-ázsiai országoknak sikerült a világátlagot meghaladó gazdasági növekedést elérniük, miközben a külkereskedelem és a KKB nexusára épülő termelési hálózatok egyre szorosabban integrálták őket. A kelet-ázsiai régió gazdasági integrációjának és növekedésének fő hajtó ereje a régión kívüli fejlett országokba (USA, EU) irányuló feldolgozóipari export.

A több évtizede tartó gyors gazdasági növekedés eredményeként a kelet-ázsiai országok közül néhány (pl. Japán, Tajvan, Dél-Korea, Hongkong, Szingapúr) már a fejlett országok közé tartozik, míg mások (pl. Kína, további ASEAN tagállamok) továbbra is fejlődő országoknak számítanak, de jelentős sikereket értek el a szegénység felszámolásában (2. táblázat). Az 1,3 milliárd lakosú Kína és a 608 millió lakost tömörítő ASEAN régió esetében a gyors gazdasági növekedés több százmillió ember életkörülményeinek javítását tette lehetővé.

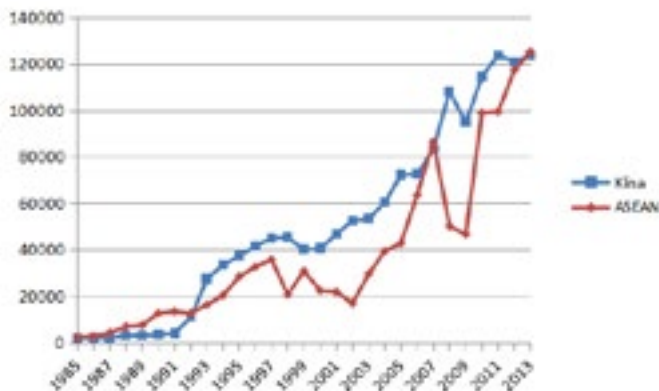
2. táblázat: A szegénységi küszöb alatt élők aránya a népességben belül (%)

	napi 1,25 USA dollárnál (PPP) kevesebből élők aránya	
<i>Malajzia</i>	1,6 (1992)	0 (2009)
<i>Thaiföld</i>	11,6 (1990)	0,4 (2010)
<i>Indonézia</i>	54,3 (1990)	16,2 (2011)
<i>Fülöp-szigetek</i>	30,7 (1991)	18,4 (2009)
<i>Vietnám</i>	63,7 (1993)	16,9 (2008)
<i>Laosz</i>	55,7 (1992)	33,9 (2008)
<i>Kambodzsa</i>	44,5 (1994)	18,6 (2009)
<i>Kína</i>	60,2 (1990)	11,8 (2009)

Forrás: ADB, Key Indicators for Asia and the Pacific 2013.

A már korábban többször említett szekvenciális gazdasági fejlődésnek köszönhetően a kelet-ázsiai régiót eltérő jövedelmi szintű országok alkotják, amely lehetővé tette és teszi ma is a szorosabb regionális gazdasági együttműködést, illetve integrációt. A kelet-ázsiai gazdasági integrációt spontán piaci folyamatok, azaz a transznacionális vállalatok közvetlen beruházásai révén kiépülő termelési hálózatok indították el erőteljesebben az 1980-as években, ugyanakkor érdemes megvizsgálni, hogy mennyiben tudta elősegíteni ezeket a folyamatokat a relatíve megkésett regionalizmus. Kelet-Ázsiában a regionalizmus először Délkelet-Ázsiában bontakozott ki, amely nem meglepő, hiszen ezek a többségében fejlődő országok Kínával versenyeztek/versenyeznek az intra(inter)regionális közvetlen külföldi befektetések megszerzéséért. Az ASEAN országok 1997 és 2003 között kiszélesítették és felgyorsították a regionális liberalizációs intézkedéseket, amely bizonyosan hozzájárult a régióba irányuló KKB beáramlás 2003 utáni dinamikus bővüléséhez, illetve ahhoz is, hogy az ASEAN régió ma már legalább annyi KKB-t tud magához vonzani, mint Kína (1. ábra). Kína és az ASEAN országok ma már nemcsak olcsó termelési helyként vonzóak a transznacionális vállalatok számára, hanem a több évtizedes gyors gazdasági növekedésnek köszönhetően, a szélesedő fizetőképes keresletet jelentő középosztályuk miatt is.

1. ábra: Az ASEAN-ba és Kínába irányuló közvetlen külföldi befektetések (millió dollár)



Forrás: UNCTADSTAT (1985-1989), World Investment Report 2014, Annex table 01 (1990-2013)

Az ezredfordulót követően az ASEAN Gazdasági Közösség termelési bázisának és regionális piacának kiterjesztéseként az ASEAN tagállamok (általában a szolgáltatások és befektetések liberalizálását is tartalmazó) szabadkereskedelmi megállapodást kötöttek Japánnal, Kínával, Dél-Koreával, majd Indiával, Ausztráliával és Új-Zélanddal. 2012-ben pedig Japán, Dél-Korea és Kína írtak alá egy háromoldalú befektetési egyezményt. A regionális államközi együttműködés az elmúlt 15 évben hozzájárult Kelet/Délkelet-Ázsiába irányuló (régión kívülről és régión belülről származó) közvetlen külföldi befektetések növekedéséhez. 2013-ban az előbb említett 16 ország elindította a tárgyalásokat egy közös szabadkereskedelmi övezet (RCEP) kialakításáról, amely várhatóan nagyobb gazdasági hasznot hoz majd, mint az ASEAN+1 megállapodások, mivel nagyobb területet fed le, kedvezőbb lesz a termelési hálózatok működése szempontjából, illetve nagyobb, integrált piacként még több közvetlen külföldi befektetést fog vonzani.

KÖVETKEZTETÉSEK

Az Akamatsu és Kojima által kidolgozott, illetve továbbfejlesztett FG modell szerint a kelet-ázsiai országok szekvenciális exportorientált iparfejlesztést hajtottak végre. A komparatív előnyök változásával összhangban és a közvetlen külföldi beruházások által a gazdasági fejlődésben előbbre tartó országok segítettek/segitik elő a „követő” országok ipari fejlődését. A kelet-ázsiai régiót alkotó országok eltérő jövedelmi szintje lehetővé tette/teszi az FG modellben leírt, szekvenciális fejlődésre építő, speciális, ugyanakkor szoros regionális

gazdasági együttműködést/munkamegosztást. Kelet-Ázsiában a közvetlen külföldi befektetések gyors ütemű növekedése és az általuk létrehozott termelési hálózatok kiépülése révén a regionális gazdasági integráció főleg az 1980-as évektől kezdett erősödni. A közvetlen külföldi befektetések és külkereskedelem (vagy másképpen a termelési hálózatok és az alkatrész-kereskedelem) nexusán alapuló gazdasági integráció rendkívül gyors (világátlagot meghaladó) gazdasági növekedést eredményezett, amelynek fő mozgatórugója elsősorban a régió kívüli fejlett országok (pl. USA, EU) feldolgozóipari importkereslete. Az előbbieken felvázolt gazdasági integráció alapvetően spontán piaci folyamatok eredménye, amelyet a régió országai viszonylag megkésve kezdtek el támogatni a regionalizmus eszközével. A regionalizmus legelső (szubregionális) példája az ASEAN Gazdasági Közösség, amely alatt elsősorban egy egységes termelési bázist és minél nagyobb mértékben liberalizált regionális piacot értünk, amelynek kialakítása vonzóbbá teszi a régió országait a transznacionális vállalatok számára és elősegíti a már kiépült termelési hálózatok hatékony működését. A délkelet-ázsiai országok a regionalizmus terén gyakorolt aktivitása azzal megmagyarázható, hogy ezek a többségében fejlődő országok (Szingapúrt leszámítva) a szekvenciális ipari fejlődés későbbi köréihez tartoznak, így gazdasági fejlődésükben a külföldi közvetlen befektetések meghatározó szerepet töltenek be, amelyek megszerzéséért – többek között – Kínával is versenyben állnak. Az 1. ábra alapján úgy tűnik, hogy az ASEAN országok sikeresen szerepelnek Kínával szemben a KKB vonzásában. Az ASEAN országok azonban nemcsak versenyeznek Kínával a KKB megszerzésért, hanem együtt is működnek vele az RCEP kialakítása által, amely az ASEAN regionális piacának és termelési bázisának földrajzi kiterjesztését és annak KKB-ra és termelési hálózatokra gyakorolt pozitív hatásának szélesebb körben történő realizálódását teszi lehetővé.

IRODALOM

- Akamatsu, K. (1962): *A historical pattern of economic growth in developing countries*. The Developing Economies, Vol. 1, No. 1. 3–25.
- ASEAN Secretariat (2009): *Road map for an ASEAN Community 2009–2015*. Jakarta.
- Athukorala, P. (2013): *Global production sharing and trade patterns in East Asia*. Working Papers in Trade and Development, No. 10. Elérhető: http://www.waseda.jp/gsaps/eaui/educational_program/PDF_2/TU_VIROT,%20Ali_Reading2_Global%20Production%20Sharing%20and%20Trade%20Patterns%20in%20East%20Asia.pdf. Letöltve: 2014. 7.25.
- Athukorala, P. – Kohpaiboon, A. (2009): *Intra-regional trade in East Asia: The decoupling fallacy, crisis and policy challenges*. ADBI Working Paper Series, No. 177. Elérhető: <http://www.adbi.org/files/2009.12.11.wp177.intra.regional.trade.east.asia.pdf>. Letöltve: 2014.07.25.
- Ishikawa K. (2012): ASEAN, Aiming to Create an Economic Community (AEC). In: JCER (ed.): *Asia Research Report – ASEAN Economy and Corporate Strategies*. 13–28. Elérhető: http://www.jcer.or.jp/eng/pdf/2012asia_chapter1.pdf. Letöltve: 2014.07.16.)

- Kojima, K. (2000): *The „flying geese” model of Asian economic development: origin, theoretical extensions, and regional policy implication*. Journal of Asian Economics, Vol. 11, No. 4. 375-401.
- Kumagai, S. (2008): Structure and determinants of intra-regional trade in East Asia. In: Fujita, M. – Kumagai, S. – Nishikimi, K. (ed.): *Economic integration in East Asia – Perspectives from spatial and neoclassical economies*. IDE-JETRO & Edward Elgar, Cheltenham. 173-202.
- Lukács Eszter – Mayer Ádám – Völgyi Katalin (2010): *Ázsia tanulmányok*. Universitas-Győr Nonprofit Kft., Győr.
- Nicita, A. – Ognivtsev, V. – Shirotori, M. (2013): *Global Supply Chains: Trade and Economic Policies for Developing Economies*. Policy Issues in International Trade and Commodities Study Series, No. 55. Elérhető:http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/itcddb56_en.pdf. Letöltve: 2014.07.25.
- Schröppel, C. – Nakajima, M. (2002): *The changing interpretation of the flying geese model of economic development*. Japanstudien, Vol. 14. 203-236.
- Staples, A. J. (2008): *Responses to Regionalism in East Asia: Japanese Production Networks in the Automotive Sector*. Palgrave MacMillan, Houndmills.
- World Bank (1993): *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy*. Oxford University Press, Washington DC.
- UNCTAD (2014): *World Investment Report 2014*. Geneva.

ENGLISH ABSTRACT

Since the 1960s the East Asian (including Southeast Asian) countries have sequentially implemented an export-oriented industrialisation strategy, which has resulted in an extremely dynamic economic growth in the region. In the literature the East Asian region, achieving successful economic development based on export-oriented industrialisation, is simply referred to as Factory Asia which expresses the outstanding role of East Asia in the global manufacturing production and export. Due to the sequential feature of economic development more advanced countries facilitate the industrial development of follower countries through foreign direct investments (relocation of the production of certain goods, in case of loss of comparative advantage). The economic integration among the East Asian countries has become deeper (especially since the mid-1980s) due to the regional production networks built up by rapidly growing foreign direct investments and related trade in parts and components. Nowadays, this process and the fast economic growth of the region are simultaneously backed by regionalism, namely the ASEAN Economic Community and the Regional Comprehensive Economic Partnership.



Barna gyöngyházlepke Brenthis hecate .