

A 21. SZÁZADI GLOBÁLIS GAZDASÁG VÁLTOZÁSAI A COVID-19 VILÁGJÁRVÁNY KÖVETKEZTÉBEN

CHANGES IN THE GLOBAL ECONOMY OF THE 21ST CENTURY DUE TO THE COVID-19 PANDEMIC

Mező Dóra

ÖSSZEFOGLALÁS

A rendkívül összetett gazdasági struktúrával működő 21. századi világ számára egy világjárvány egyszerre volt várható és hirtelen. A világgazdaságot felkészületlenül érte a Covid-19 járvány, így rendkívül súlyos visszaesést kellett megélnie és átvészelnie. Bár az egészségügyi vészhelyzetnek közel sincs még vége, 2020 első féléve példaként szolgálhat a közeli és a távoli jövőre. A válság megmutatta a globális gazdaság gyengeségeit és erősségeit, a hosszú ellátási láncok fenntarthatatlanságát, a világturizmusban rejlő veszélyeket, és az óriási igényt a gyors digitalizációra.

Kutatásomban elsősorban a globális feldolgozóiparral és szolgáltatásokkal foglalkoztam, külön vizsgálva azok problémáit és lehetőségeit. A szolgáltatószektorból kiemeltem a turizmust, amely egyszerre eredete és a legnagyobb vesztese a jelenlegi válságnak.

Kulcsszavak: globális gazdaság, turizmus, szolgáltatásexport, Covid-19 világjárvány

ABSTRACT

For the 21st century – with its complex economic structure – a worldwide pandemic was both foreseeable and sudden. As the global economy was unprepared for the Covid-19 epidemic, it suffered a severe economic downturn. Even though the epidemic is far from over, the first half of 2020 has its lessons for the future. The recession shined a spotlight on the strengths and weaknesses of the global economy, including the unsustainability of extended supply chains, the dangers lying in worldwide tourism and the enormous demand for fast digitalization.

My paper mainly focuses on global manufacturing and services, examining their problems and opportunities. The study highlights tourism as both the origin and the most extraordinary victim of the current recession.

Keywords: global economy, tourism, exports of services, Covid-19 pandemic

BEVEZETÉS

Napjaink globalizált gazdaságában sokfajta veszélyre felkészültek már az országok és a vállalatok, természeti katasztrófáktól pénzügyi válságokig, azonban egy világjárvány nem volt köztük. A koronavírus-járvány váratlan fordulatot hozott a világgazdaság alakulásában, és súlyos következményekkel lehet annak jövőjére is. A hosszú évek alatt egyre harmonikusabban működő gazdasági folyamatokban új problémaként megjelent globális leállás rávilágított a rendszer hibáira és erősségeire – melyek közül néhányat kiemelve, részletesebben vizsgállok jelen kutatásomban.

A nemzetközi kereskedelemben elsősorban a termékek és a szolgáltatások forgalmáról beszélhetünk. Ezen folyamatokat 2020-ban határlezárások, termelés kiesések és protekcionista kormányzati döntések nehezítették. Az ipar és a szolgáltatások esetében is kiemelten foglalkozom a járvány okozta nehézségekkel, a lehetséges megoldásokkal, és – amennyiben felmérhetőek – a várható következményekkel.

ANYAG ÉS MÓDSZER

Témából adódóan szekunder kutatást és önálló adatelemzést alkalmaztam. Legfőbb forrásaim a nemzetközi szervezetek, mint a Kereskedelmi Világszervezet és a Turisztikai Világszervezet jelentései voltak. A statisztikai adatokat a Statista adatgyűjtő és elemző oldalról és a Nasdaq elektronikus részvénytőzsde adatbázisából gyűjtöttem. Mindezek mellett feldolgoztam a közgazdasági szakirodalom e szűk keretek adta legfontosabb eredményeit, illetve a téma frissessege és folyamatos változása mellett a legfőbb szerzők publicisztikáit is.

EREDMÉNYEK

A globális termelés

A globális kereskedelemben rendkívül meghatározó termelési tényező a költséghatékonyság, ezért a termelésben érdekelt országoknak és vállalatoknak jellemzően előnyösebb ott termelni, ahol a felmerülő költségeik – elsősorban az emberi munkaerő költségei és az adók – a legkedvezőbbek (VERESS, 2019). Éppen ezért a termelési folyamatokra jellemzővé vált a széttagoltság, a földrajzi szétszórtság, és az egymástól való kölcsönös függőség (SZANYI, 2016). A globális ellátási láncokkal átszőtt világ pedig különösen ki van téve környezetének, a kiszámítható termeléshez fontos, hogy az együttműködő országok folyamatosan összhangban legyenek, és egyik „láncszem” se essen ki a folyamatból. 2020 járványügyi vészhelyzete azonban felborította ezt a törekeny egyensúlyt, hosszú időre megbénítva egyes termékek előállítását. A világvárvány következtében a nemzetközi kereskedelemben résztvevő vállalatok így szinte kivétel nélkül ellátási problémákba ütköztek – a Forbes 1000-es listáján szereplő cégek 94%-át érinti valamilyen szinten az ellátási láncok megszakadása (11).

Az egyik hatalmas vesztes a globális ellátási láncokon alapuló, nemzetközi piacra termelő autógyártás. Az iparágat a járvány minden hatása érinti: a gyárak bezárása, az értékláncok összeomlása és a kereslet csökkenése.

A 21. századi autóipar, bár rendkívül automatizált szektor, igényli az emberi munkaerőt is. Globális járványhelyzetben a folyamatos gyártás szinte lehetetlen, a humántőke kiesésével a termelés leáll. 2020 első negyedévében több autógyártásban érdekelt és piacot meghatározó ország – mint Németország, Spanyolország és Olaszország – is korlátozta, vagy teljesen le is állította a termelését (12). Ezeket az intézkedéseket megelőző lépésként vezették be, meggátolva azt, hogy egy-egy gyár gócpontjává váljon a vírusnak, és ennek hosszabb távú kihatásai legyenek a termelésre. Mindemellett, mivel nem létfontosságú termékről van szó, az autógyárakban a termelés az elsők között állt le, és az utolsók között indulhat újra, a szabályok enyhítésével.

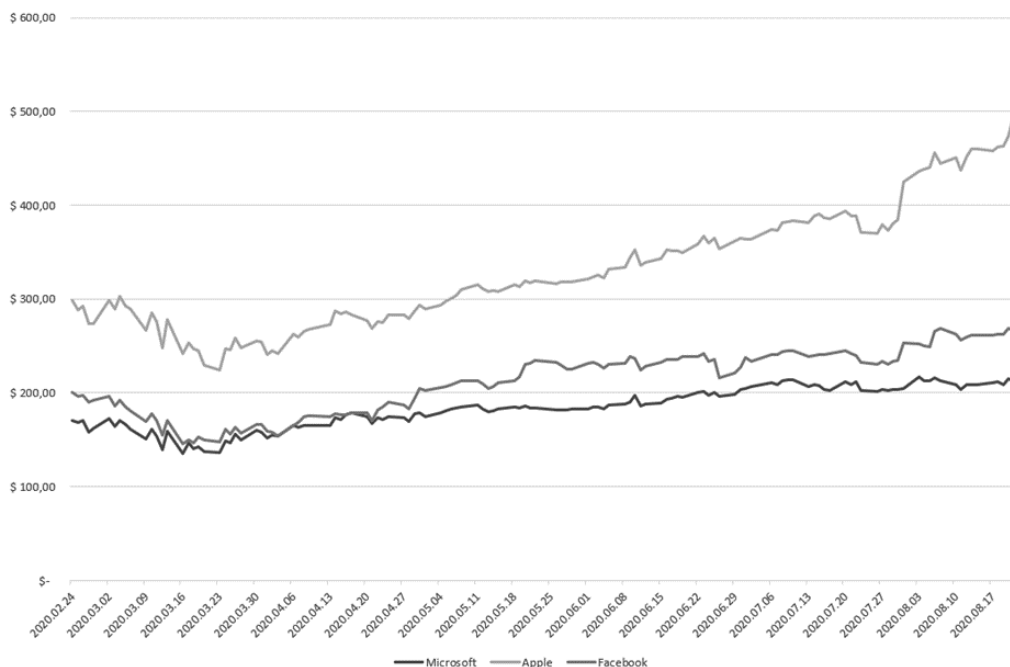
Az autógyártás jellegzetessége, hogy egy gyárban általában a kész gépjármű csak egy bizonyos részével foglalkoznak: gyárthatják a motort, az elektromos berendezéseket, a kerekeket, vagy szerelhetik össze a már készen beszállított alkatrészeket. Ha ezek közül csak egy gyárban is leáll a termelés az hatással lesz az egész iparra, tovább nehezítve annak a helyzetét, ugyanis a just-in-time rendszerek elterjedése óta alig létezik olyan autógyár, amely rendelkezik felhalmozott készletekkel. A termelési oldalon becslések alapján, csak Európában, a tervezetthez képest több, mint 5 millióval kevesebb autót fognak gyártani, ami akár 24%-os veszteséget is okozhat a helyi iparnak (13).

A kereslet szempontjából az autóipar helyzete kettős. Az egészségügyi megelőző intézkedések miatt a szociális távolságtartás szinte leállította a tömegközlekedést, ami egyfelől a személyjárművek használatának növekedéséhez vezetett. Ugyanebben az időszakban kerültek azonban az emberek tömegesen „home office-ba”, zártak be a szolgáltató és szórakoztató létesítmények, jelentek meg az első karanténintézkedések. 2020 márciusában az olyan nagyvárosokban, ahol a járványhelyzet súlyos lezárásokat vont maga után, többek között Milánóban, Párizsban és Madridban, az autósforgalom több mint 80%-kal csökkent. Ez a csökkenés az iparági keresletben is

megmutatkozott: februártól márciusig az eladott autók száma harmadára csökkent a korábbi évek adataihoz képest (I3). Mindemellett, a válság generálta tömeges munkanélküliséggel a fizetőképes fogyasztók száma is csökken, ami hosszútávon is kihatással lehet az autógyártás sorsára.

A szolgáltatások

A szolgáltatások egy része jellemzően helyhez kötött – a szolgáltatásokat az emberek többnyire személyesen nyújtják és kapják, éppen ezért a koronavírus-járvány másféleképpen érintette az ágazatot, mint az ipart. A szolgáltatásokon belül sok alágazatnál a fizikai jelenlét nélkülözhetetlen, a foglalkoztatottak így a távolságtartó intézkedések bevezetésével munka nélkül maradhattak. Ezzel szemben, sok esetben új lehetőség nyílt azon dolgozók számára, akik munkájukat egyedül, a klienssel való személyes találkozás nélkül is képesek végezni. Így azon szektorokban, ahol lehetőség nyílt a távolsági munkavégzésre, hirtelen megnőtt a kereslet az ezt lehetővé tevő telekommunikációs technológiákra. Ez természetesen nagyban kedvezett az IT szektornak, amely így „megnyerte” ezt a más iparágaknak válságos időszakot. A piacvezető technológiai cégek tőzsdei értéke mind többszöröződött, az Apple esetében nagyon magas, 53,74%-os növekedés jelentkezett (1. ábra).

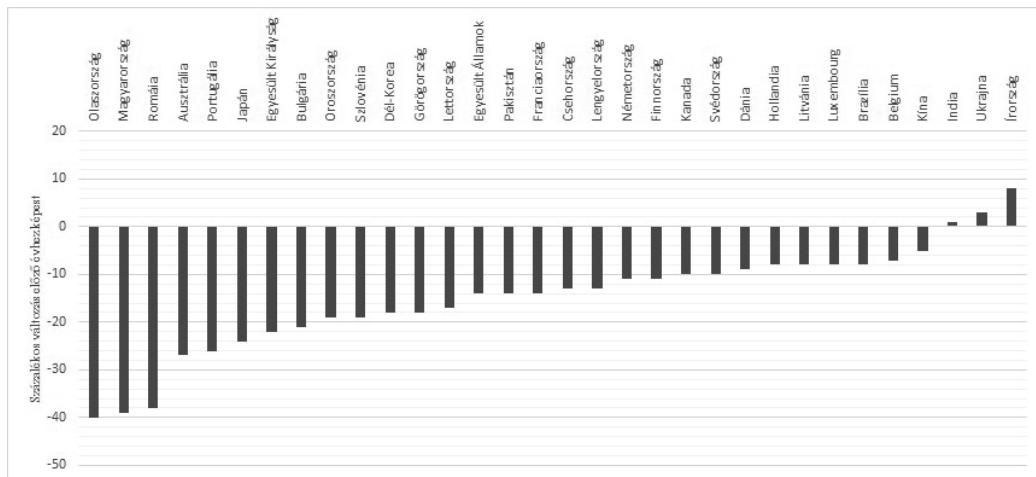


1. ábra: Vezető technológiai cégek részvényeinek árváltozása

Forrás: saját szerkesztés a NASDAQ adatai alapján

Hasonlóan szerencsés helyzetben találhatták magukat a házzhozállítással foglalkozó cégek, mint a UPS, a FedEx, de mindenekelőtt az Amazon. A cég bevétele 2020 első negyedévében ugyan kevesebb volt, mint 2019 utolsó időszakában, azonban ez inkább tudható be az általános év eleji visszaesésnek, ami a hálaadás-fekete péntek-karácsony időszakot követi, ugyanis 2020 tavaszára a vállalat jövedelme nem csak visszaállt a korábbi növekedési ütemére, hanem meg is döntötte korábbi rekordjait (I4).

A néhány szerencsés kivétel ellenére azonban a legtöbb szolgáltatás-exportőr országban csökkenés következett be a korábbi évek adataihoz képest (2. ábra). Ez egyértelműen a turisztikai szolgáltatások visszaesésének köszönhető, többek között a szállások, éttermek, múzeumok, színházak és rekreációs intézmények hirtelen bezárásának és a légi forgalom leállításának, amelyek összesen 40%-ot tesznek ki a világ összes szolgáltatásából. Azon országokban, ahol mégis növekedés látható, ott az IT export a legjelentősebb – például Írországban, ahol az összes szolgáltatás-export 51%-át adták a különböző technológiai cégek 2019-ben.



2. ábra: Szolgáltatás-export változás az előző évi adatokhoz képest

Forrás: WTO, 2020 (15)

A turizmus

A turizmus nagyon gyors ütemben növekvő ágazat. Az ezredforduló és 2016 között eltelt kicisivel több, mint másfél évtizedben a növekedés mértéke kirívó volt: 2000-ben közel 700 millió érkezést regisztráltak, 2016-ban pedig már több, mint 1,2 milliárdot (KOVÁCS – KISS, 2018). Ez a 2010-es évekre jellemző „overtourism” több, egymásra kölcsönösen ható tényezéből alakult ki, amelyekből csak néhány a fapadosok virágzása, a hosszútávú vakációk népszerűvé válása, a középosztály növekedése, vagy épp a fejlett országokra jellemző általános jólét kialakulása és stabilizálódása (DODDS – BUTLER, 2019).

A SARS-Cov-2 vírus terjedéséről 2019. december 31-én adott hírt a kínai kormány – az Egyesült Államok határait pedig a Kínából érkezők előtt 2020. január 31-én, pontosan egy hónappal később zárták le (16). Ez idő alatt azonban Vuhanból New Yorkba közel ezer ember repült közvetlenül, a Kínán belüli utazások száma ennek több százszorosa volt. A többi kínai nagyvárosból, például Pekingből vagy Hong Kongból is emberek milliói repültek a Föld minden pontjára (17). Így, néhány hét leforgása alatt az eddig új, ismeretlen vírus szinte teljesen bejárta a bolygót, megbénítva a korábbi világrendet és átformálva az emberek szokásait, mindennapjait.

Az egészségügyi vészhelyzet elkerülésére az országok első reakciója az emberáradat megállítás volt. Április végéig az összes, a Turisztikai Világszervezet által nyilvántartott idegenforgalmi célországban született valamilyen korlátozó intézkedés, mint a karanténelőírások, vagy akár a teljes határlezárások (18). 2020 első negyedévében így példátlan módon földre kerültek a légitársaságok flottái, szállodaláncok zártak be, és lehúzták a rolót az utazási irodák. A globális GDP 10 százalékát adó turizmus az egyik pillanatról a másikra szinte teljesen leállt, hogy szembe kerüljön története eddigi egyik legnagyobb válságával.

A turizmus a 21. században már többször bizonyította, hogy rugalmas, ellenálló iparág. A 2001. szeptember 11-i terrortámadás, a 2003-as SARS-járvány, és a 2008-09-es válság rövidtávon ugyan visszaeséseket eredményeztek a szektorban, azonban ezek egyike sem volt különösebben nagymértékű vagy hosszútávú (GÖSSLING et al., 2020). Ezzel szemben a jelenlegi adatok pesszimistább képet festenek, ugyanis a koronavírus járványnak betudható visszaesés már 2020 első negyedében is 22%-os volt, májusban pedig elérte a 21. század legrosszabb havi értékét, amikor is az előző évhez képest 98%-kal utaztak kevesebben. A szakértők az év további részére sem jósólnak jelentős javulást: a legrosszabb forgatókönyv szerint év végére akár 78%-os is lehet az eltérés a 2019-es adatokhoz képest, ezzel megtörve az egy egész évtizede tartó növekedést (18). Az 1. táblázatban a korábban említett 3 másik nagy idegenforgalmi visszaesést eredményező esemény hatásait hasonlítottam össze a Covid-19 világjárvány eddig ismert, illetve becsült következményeivel. Láthatjuk, hogy a jelenlegi recesszió sokkal súlyosabb, és ez alapján feltételezhetjük, hogy a visszaállás is számottevően hosszabb időbe fog telni, mint a korábbi eseteknél. 2001-ben elsősorban az USA-ban a belföldi utazások mértéke csökkent drasztikusan, nemzetközi szinten a félelem ellenére is kismértékű növekedés volt megfigyelhető a járatszámokban, azonban a korábbi, 21. századra jellemző folyamatos növekedési ütemhez való visszatéréshez így is egy fél év elteltére volt szükség. Bár a SARS járványt heverte ki leghamarabb az iparág, jelenleg nem reménykedhetünk hasonlóan gyors felépülésben, hiszen akkor a visszaesés mértéke töredéke volt a jelenleg zajló recesszióknak. Esetleges optimizmusra azonban a világválság és a SARS járvány adatainak összehasonlítása adhat okot, hiszen az utasforgalom változás 10-szeresen, az utasszám visszaesés pedig több, mint 12-szeresen volt súlyosabb a válság idején, mégis, a visszaállás ütemében nem volt tapasztalható ekkora különbség a két esemény között. Ez arra enged következtetni, hogy ahogy növekszik a turizmus, úgy lesz egyre rugalmasabb, és egyre kevésbé törékeny.

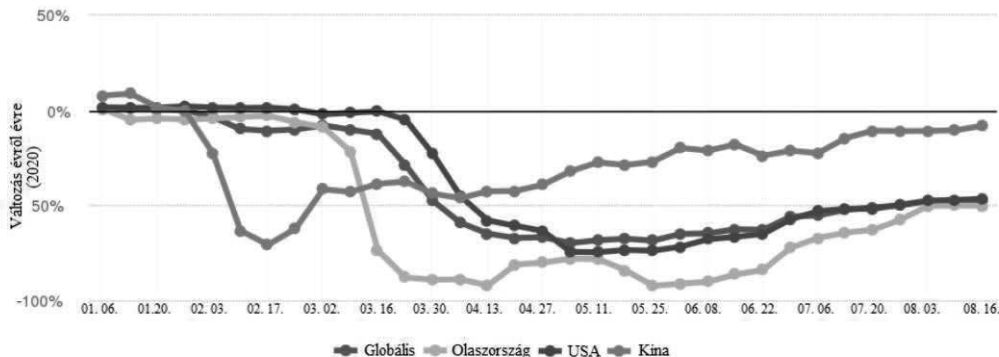
1. táblázat: **21. századi események hatásai a turizmusra**

Megnevezés	2001. szeptember 11.-i terrortámadás	2003-as SARS járvány	2008/09-es válság	Koronavírus járvány
Nemzetközi utasforgalom változása	+0,1%	-0,4%	-4%	-58% (-78%)
Visszaesés az utasok számában	-	3 millió	37 millió	850-1140 millió
A növekedéshez való visszaálláshoz eltelt hónapok száma	6	5	10	-
Az utasok számának visszaállásához eltelt hónapok száma	14	11	19	-

Forrás: saját szerkesztés az UNWTO adatai alapján

A turizmus egyik legfontosabb alágazata, más tekintetből kiegészítője, a légit közlekedés. Mint a leggyorsabb, legbiztonságosabb és sok szempontból a legkényelmesebb közlekedési módszer, egyelőre nincs vetélytársa 1000 km-nél nagyobb távok esetén (JÁSZBERÉNYI – PINTÉR, 2018). A Covid-19-hez köthető visszaesés ezt az iparágat is hasonló mértékben sújtotta, mint magát a turizmust. A légi személyszállításban több mint 50%-os esés következett be a járatok számában az előző évi adatokhoz képest, az utasok számának tekintetében az arány még kedvezőtlenebb. Biztonsági intézkedéseket bevezetve a légitársaságok már eleve kevesebb jegyet árultak, hogy a távolságtartás a fedélzeten is megvalósítható legyen (GÖSSLING et al., 2020). A járvány első hullámában az áprilistól júniusig tartó periódust tekinthetjük a mélypontnak, amikor a világban átlagosan 65%-os visszaesés történt (3. ábra). Különösen rossz helyzetet

Dél-Kelet Ázsiában, Európában és Észak-Amerikában regisztráltak. A leállítás Olaszországban volt a legradikálisabb – egy hónap alatt, február végétől március végéig elérték a közel 90%-os esést a napi személyforgalomban. A helyzet a nyári hónapokban javulni látszott, egyes légitársaságok elérték korábbi kapacitásuk felét, ősztől azonban ismét visszaesés várható (19).



3. ábra: Nemzetközi légitársaságok heti járatgyakorisága, a 2019-es évi adatokhoz képest

Forrás: STATISTA, 2020

A visszaesés rekord méretű: a Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség (IATA) adatai szerint a 2020-as évi veszteség 84 milliárd dollár is lehet, ami több mint háromszorosa a pénzügyi válság során elszenvedettnek. A légitársaságok megmentésére a kormányok már összesen 123 milliárd dollárt költöttek, azonban a támogatások eloszlása rendkívül egyenlőtlen, ami hosszú távon a szabad verseny piaci rendszer felborulásához, egyes cégeknél hatalmas méretű adósságokhoz (és esetleges csődhöz), illetve a helyreállítás aránytalanságaihoz vezethet (I10)

A légitársaságok válságba kerülése nem csupán az idegenforgalmat érinti súlyosan. 2020 első negyedévében a légi szállítmányozás is mélyrepülésbe kezdett, Kínában több mint 20%-kal alulmúlva az előző évi adatokat (LI, 2020). A szektor természetesen könnyebb visszaállásra számíthat, mint a személyforgalom, azonban a nemzetközi kereskedelemre és a globális ellátási láncokra rendkívül komoly hatással volt a hirtelen recesszió. Mindezek mellett, a légitársaságok drasztikus visszaesése – természetesen a szárazföldi és a vízi forgalom jelentős csökkenésével kiegészülve – fontos szerepet játszott a 2020-as olajkrízis kialakulásában is (I11).

KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK

A globális gazdasági rendszer rendkívül komplex, szereplői szoros kölcsönhatásban állnak, osztoznak annak előnyeiben és hátrányain. A vizsgált szektorok jellemzően a modernkori globalizációs hatásoknak köszönhetően működnek, így példaértékűként tekinthetünk rájuk a jelen világjárvány esetében. Természetesen az autógyártás jellemzői nem teljesen azonosak más iparágakéival, de sok problémájában – az ingatlan keresletben, a hosszú értékláncokban, a kieső termelésben – osztozik azokkal. Hasonlóképp, a globális szolgáltató szektor esetében, a turizmus egészéről szóló problémák igazak egyenként a turizmushoz köthető alegységekre is, mint a szálláshely-szolgáltatások, az éttermi vendéglátóhelyek vagy éppen a sportesemények.

A járvány vége még messze van, és bár a statisztikai adatok elsősorban ijesztőek, a helyzet nem teljesen kilátástalan. A folyamatos növekedésben és feltörekvésben lévő digitalizáció és informatika a jelen helyzetben sok problémára megoldást tud nyújtani, átvészeltetővé téve ezt az időszakot azokban az ágakban, ahol lehetséges, egyéb körülmények között pedig innovációra késztet, ösztönzi a kutatási és fejlesztési tevékenységet.

A válság elkerülhetetlen, a kérdés csak az, hogy mennyi idő szükséges a kilábaláshoz, és hogy az milyen változások árán következhet el. Az ellátási láncok rövidülése a stabilitás és biztonságosság elérése szempontjából következménye lehet a járványnak, ahogyan az “overtourism” jelenség konszolidációja is. A virtuális események, az otthoni munka és az online vásárlás további terjedése várható.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- (1) DODDS, R. – BUTLER, R. (2019): Overtourism: Issues, Realities and Solutions. De Gruyter Oldenbourg, Berlin, 289 p. (2) GÖSSLING, S. – SCOTT, D. – HALL, C. M. (2020): Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19. *Journal of Sustainable Tourism*. 28. évf. 11. szám (3) JÁSZBERÉNYI M. – PINTÉR Á. (2018): A légi közlekedés és a turizmus. In. *Közlekedés, mobilitás, turizmus.* (szerk.: MUNKÁCSY A.) Akadémia Kiadó, Budapest (4) KOVÁCS E. – KISS K. (2018): Turisztikai trendek. Akadémia Kiadó, Budapest, <https://mersz.hu/kiadvany/322/> (5) LI, T. (2020): A SWOT analysis of China's air cargo sector in the context of COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. 88. évf. (6) SZANYI M. (2016): Válság és megújulás. Akadémia Kiadó, Budapest, <https://mersz.hu/kiadvany/180/dokumentum/info/> (7) VERESS J. (2019): A gazdaságpolitika fogalma és szerepe a modern gazdaságokban. In. *Gazdaságpolitika a 21. században* (szerk.: DOMBI Á.) ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, pp. 27-34. (8) I1: 94% of the Fortune 1000 are seeing coronavirus supply chain disruptions: Report. <https://fortune.com/2020/02/21/fortune-1000-coronavirus-china-supply-chain-impact> (letöltve: 2020. 08. 22.) (9) I2: Europe's auto factories are closing. Experts fear a lost decade is coming. <https://fortune.com/2020/03/17/coronavirus-impact-shutdown-european-auto-sector-volkswagen/> (letöltve: 2020. 06. 17.) (10) I3: Statista (2020): Coronavirus: impact on the automotive industry worldwide. <https://www.statista.com/study/71599/impact-of-the-coronavirus-pandemic-on-the-auto-industry-worldwide/> (letöltve: 2020. 05. 18.) (11) I4: Statista (2020): Net revenue of Amazon from 1st quarter 2007 to 2nd quarter 2020. <https://www.statista.com/statistics/273963/quarterly-revenue-of-amazoncom/> (letöltve: 2020. 08. 23.) (12) I5 WTO (2020): World Trade Statistical Review 2020. https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2020_e/wts2020chapter03_e.pdf (letöltve: 2020. 08. 18.) (13) I6: A timeline of the Trump administration's coronavirus actions <https://www.aljazeera.com/news/2020/04/timeline-trump-administration-coronavirus-actions-200414131306831.html> (letöltve: 2020. 05. 23.) (14) I7: 430,000 People Have Traveled From China to U.S. Since Coronavirus Surfaced. <https://www.nytimes.com/2020/04/04/us/coronavirus-china-travel-restrictions.html> (letöltve: 2020. 05. 27.) (15) I8: UNWTO (2020): International tourism and Covid-19. <https://www.unwto.org/international-tourism-and-covid-19> (letöltve: 2020. 06. 14.) (16) I9: OAG (2020): Coronavirus – how and when will aviation recover from Covid-19? <https://www.oag.com/coronavirus-airline-schedules-data> (letöltve: 2020. 08. 19.) (17) I10: IATA (2020): Covid-19 – Government aid. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/government-aid-and-airlines-debt/> (letöltve: 2020. 08. 21.) (18) I11: IEA (2020): The global oil industry is experiencing a shock like no other in its history. <https://www.iea.org/articles/the-global-oil-industry-is-experiencing-shock-like-no-other-in-its-history> (letöltve: 2020. 08.21.)

SZERZŐ:

Mező Dóra

Nemzetközi gazdálkodás alapszakos hallgató
 Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Kar
 mezodorka9@gmail.com

*A publikáció az EFOP-3.6.3-VEKOP-16-2017-00007 azonosító számú
 „Tehetségből fiatal kutató” – A kutatói életpályát támogató tevékenységek a felsőoktatásban c.
 projekt támogatásával valósult meg.*

