

Magyarország és Jugoszlávia gazdasági kapcsolatai

A mai felgyorsult technikai fejlődés korában már a legnagyobb és legfejlettebb országok gazdasági életében is mind fokozottabb szerepet játszik a nemzetközi munkamegosztás. Olyan közepes nagyságú, de iparilag fejlett országok életében, mint Franciaország, NSZK, Anglia — a nemzetközi munkamegosztás ma már a gazdasági növekedés alapfeltételeként szerepel. A Magyarországhoz hasonló országok számára pedig egyszerűen létkérdés a nemzetközi munkamegosztás.

Magyarország esetében a külgazdasági kapcsolatok fejlesztésének nagy népgazdasági súlyát az ország kis területe, viszonylag nagy népsűrűsége, szűk nyersanyagbázisa, belső piacának — a legtöbb iparágban a korszerű termelés megkövetelte gazdaságos nagyságrendekhez képest — korlátozott volta indokolja. Iparunk fejlődése import nyersanyagbázison történik, s ha biztosítani akarjuk a dinamikus gazdasági növekedést, úgy évről-évre jelentősen kell növelnünk a különféle nyersanyagok behozatalát is. Továbbá, nincs módunk kellő hatékonysággal az ipar valamennyi ágát egyaránt fejleszteni, így egyre bővül a korszerű technológiai berendezések és ipari fogyasztási cikkek importjának köre. Ezenkívül, ha biztosítani akarjuk gazdasági tevékenységünk hatékonyságát, úgy mind jobban el kell mélyítenünk a nemzetközi kooperációs kapcsolatokat, ami értelemszerűen ugyancsak jelentős importnövekedéssel jár. Gondoskodnunk kell róla, hogy gazdaságunk — megfelelő árualapokkal — mindenkor képes legyen e tetemes importok ellentételezésére. Exporttevékenységünk természetesen nem korlátozódik az import-ellentételezés passzív szerepére, hanem az mindenekelőtt a nemzetközi munkamegosztásba való aktív bekapcsolódás alapvető eszköze.

Talán e néhány gondolat is már jól érzékelteti, mily nagyfokú Magyarországnak a nemzetközi munkamegosztásra való ráutaltsága. Gazdaságpolitikánkban ezért mindig különleges helyet foglal el a külgazdasági kapcsolatok fejlesztése. Külkereskedelmi forgalmunknak mintegy 70%-át a szocialista országokkal bonyolítjuk, s ez az arány lényegében a jövőben is fennmarad. Emellett azonban jelen-

tősen bővíteni kívánjuk kapcsolatainkat a fejlett tőkés országokkal és a fejlődő országokkal is.

Külgazdasági kapcsolatainkban Jugoszlávia a KGST-n kívüli szocialista országok csoportjába tartozik, figyelembe véve azonban, hogy déli szomszédunk egyre aktívabb tevékenységet fejt ki a KGST-ben. Ha csak a számszerű adatokat tekintjük, úgy a kölcsönös kapcsolatok súlya a teljes külgazdasági kapcsolatokon belül meglehetősen szerény; Magyarország összkivitelének a jugoszláv export mindössze 2,5⁰/₀-a, s kb. ugyanez a helyzet fordítva is.

Két olyan ország esetében, amely azonos társadalmi rendszerhez tartozik, egymás iránt baráti érzelmeket táplál és ugyanakkor még közvetlen szomszédok is, a gazdasági kapcsolatok jelenlegi színvonalára semmiképpen nem lehet kielégítő. Szerencsére ez a felismerés mindkét ország illetékes köreiből megtörtént, aminek az elmúlt években már kézzel fogható eredményei is jelentkeztek, s így a jövőben is van remény a dinamikusabb fejlődésre.

Magyarország teljes exportja 1965—1970 között évi átlagban 9,2⁰/₀-kal növekedett, a Jugoszláviába irányuló export pedig ugyanabban az időben 12,9⁰/₀-kal nőtt. Az 1971. évi áruforgalom már meghaladta a 122 millió dollárt és az 1972-re aláírt árucsereforgalmi jegyzőkönyv 143 millió dollár forgalmat irányzott elő. E törekvés ellenére 1972-ben bizonyos visszaesés következik be, amit egyelőre mindkét fél részéről átmeneti jellegűnek tekintenek.

Igen öröndetes, hogy a két ország közötti gazdasági kapcsolatok mind tartalmukban, mind formáikban egyre gazdagabbak. Az együttműködés fő formája ugyan változatlanul a külkereskedelem, de emellett már utat törnek maguknak olyan korszerűbb formák, amelyek az értékesítést megelőző fázisokban alakulnak ki, azaz a termelésben és a termelés előkészítésében. Különösen nagy jelentősége van a termelés területén létrejött kooperációs kapcsolatoknak. Jugoszlávia és Magyarország között az ilyen természetű kapcsolatok még nagyon is a kezdeti szakaszban vannak, de a két ország illetékes körei tisztában vannak az újszerű együttműködési formák jelentőségével és törekednek is a kezdeti eredmények továbbfejlesztésére.

A továbbiakban vázlatosan áttekintjük a két ország már eddig kiépített, illetve kiépítés alatt álló gazdasági kapcsolatainak területeit, valamint azokat a területeket, melyeken további együttműködési lehetőségek kínálkoznak. Áttekintésünk nem törekszik teljesésre, szándékosan hangsúlyozzuk viszont azokat a pontokat, amelyek ösztönzően, kicsit talán sürgetően is hatnak együttműködésünk fejlődésére.

Külkereskedelem

Magyarország és Jugoszlávia árucseréje hosszú évekig majdnem a teljes mozdulatlanlanság állapotában volt. Az 1960—1965-ös években pl. semmiféle növekedés nem volt, sőt a magyar export még vissza is esett. Nagyban hozzájárultak ehhez a két ország gazdasági szerkezetében fellelhető azonos vonások, mint például a közepes fejlett-

ség, a mezőgazdaság viszonylag nagy súlya, stb. Az a fejlődés azonban, amely a piacon újabb és újabb cikkek megjelenésében, az élet-színvonal javulásában és a gazdaság sokrétűbbé válásában mutatkozott meg, néhány éve az árucseré nagyarányú növekedését eredményezte. A növekedés egyaránt érintette mind az exportot, mind az importot, így nem keletkeztek különösebb feszültségek.

Az áruforgalom belső összetétele, szerkezete még sok vonatkozásban nem tekinthető korszerűnek; a szállításokban mindkét oldalról az anyagjellegű termékek dominálnak, szemben a feldolgozóipari termékekkel. Van ugyan fejlődés a korszerűség irányában, de ez a fejlődés egyrészt nem egyenletes, másrészt nem áll arányban a növekedés dinamizmusával.

Az áruforgalom szerkezeti alakulása szempontjából pozitívan értékelhető, hogy 1972-ben hosszú idő óta először használtuk ki teljes egészében a gép- és berendezésforgalom kontingenseit. A gépforgalom a kooperációval együtt az összforgalomnak mintegy 18%-át érte el, s ha ehhez hozzászámítjuk a híradástechnikai és műszeripari termékek forgalmát is, úgy a gépipari termékek részesedése meghaladja a teljes forgalom egynegyedét. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a kooperációs szállítások rendkívül alacsony szinten realizálódtak, és messzemenően nem érték el a kontingensek által meghatározott kereteket. Ez a lemaradás különösen kedvezőtlen, mert hiszen éppen a kooperációs szállításoknak kellene a legdinamikusabban növekednie.

Az anyag jellegű szállításokon belül különösen figyelemre méltó a vegyipari termékek-, ezen belül is a műtrágya importjának dinamikus fejlődése. 1972-ben a magyar komplex műtrágyaszükséglet jelentős részét Jugoszláviából biztosítottuk. Emellett — elsősorban árproblémák miatt — visszaesés következett be a fa, papír-alapanyag, a papírféleségek forgalma terén.

Jugoszláv exportunknak 16—18%-a, behozatalunknak pedig 14—15%-a ipari fogyasztási cikk, melyen belül magyar részről a textil-export, illetve jugoszláv részről elsősorban a bútór-export számottevő.

Kölcsönös áruforgalmunknak 10—12%-át mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek alkotják. Szépen fejlődik a vetőmagvak cseréje, továbbá igen számottevő a sörimport; egyes jugoszláv sörgyárak termelésük nagy részét magyar piacokon értékesítik. Bár a jelentős beruházási költséggel megépült Borsodi Sörgyár éppen ebben az időben lép fokozatosan üzembe, a sör behozatalát még sokáig fenn kell tartanunk. Magyar oldalról jelentős a tenyészbaromfi és gyorsfagyasztott termékszállítás.

Igen kedvezőnek tekinthetjük azt a jelenséget, hogy a helyi lehetőségek kihasználása alapján egyre jobban növekszik a határmenti árucseréforgalom. A határmenti forgalom értéke 1967-ben még alig érte el a teljes áruforgalom 2%-át, ma már 8%-os részarányról beszélhetünk. Az öt évre szóló egyezmény is az előző öt éves időszakhoz képest ötszörös kishatárforgalom-növekedést irányoz elő. Mi a jövőben is támogatjuk a gazdasági kapcsolatoknak ezt a formáját.

Energetikai együttműködés

Országunk állandóan növekvő energia-szükségeit csak nagyarányú behozatal útján vagyunk képesek megoldani. Az importlistán nemcsak energiahordozók behozatala szerepel, hanem kész villamosenergia is, sőt állíthatjuk, hogy aligha van ország, melynek villamosenergia felhasználásában oly nagy súllyal szerepelne az import, mint nálunk. Nagy jelentőségű számunkra, hogy tagjai vagyunk a KGST-országok egyesített villamosenergia rendszerének, s így a folyamatos ellátás lényegében zavartalan.

Aktív együttműködés lenne kívánatos számunkra Jugoszláviával is, de ez eddig meglehetősen korlátolt és helyi jellegű volt. Most azonban, miután Jugoszlávia a folyamatban levő ötéves tervében célul tűzte ki, hogy 1972—1975 között kiépíti a 400 kV-os villamosenergia távvezeték rendszerét, és összekapcsolja a szomszédos országok rendszerével, lehetőség nyílik arra, hogy a jövőben Jugoszlávia és Magyarország között is megvalósuljon a villamos távvezeték összeköttetés 400 kV-osra való kiépítése. Ez az összeköttetés javítja majd az ország déli részei villamosenergia ellátásának minőségét, módot nyújt a kölcsönös cserékre és így az erőművi kapacitások és a hálózat egyenletes leterhelésére, továbbá esetleg importra is számíthatunk. Előzetes számításaink szerint, perspektívában ha csökken is valamelyest az import részaránya, villamosenergia-felhasználásunkban a behozatal lényegében állandósul. Így érthető, hogy mennyire érdekelték vagyunk Jugoszlávia villamosenergia rendszerösszekapcsolási célkitűzéseiben.

A 400 kV-os összeköttetés lehetősége először a szegedi 220/120 kV-os transzformátorállomás továbbfejlesztése révén áll fenn.

Az energetikai együttműködésen belül nagy figyelmet érdemel az Adriai Kőolajvezeték kérdése. Közismert, hogy valamennyi európai KGST-ország döntően a Szovjetunióból elégíti ki kőolajszükségeit. Az igények azonban oly gyorsan növekednek — beleértve a Szovjetunió saját szükségleteit is —, hogy ezekkel a kitermelés még fokozott erőfeszítések árán is csak nehezen tud lépést tartani. Ezen kívül a Szovjetunióknak más irányokban is jelentős exportkötelezettségei vannak, továbbá a kitermelés területi struktúrájában is nagy átalakulások mennek végbe az Urálon túli területek javára, ami természetesen Európa felé szállítási többletköltségekkel jár. Mindezeket figyelembe véve, felvetődik annak szükségessége, hogy a szocialista országok — az egyébként továbbra is növekvő szovjet szállításokon túl — újabb kőolajbeszerzési forrásokat kutassanak fel. Erre legkézenfekvőbbben a közel-keleti országok kínálkoznak, melyekkel általában is jók a kapcsolatok, illetve ilyenek vannak kialakulóban.

A közel-keleti kőolaj-import lehetősége adott, de meglehetősen körülményes és költséges a szállítása. Így vetődött fel az Adriai Kőolajvezeték létesítésének gondolata, amely ma már a szerződés megkötése előtti stádiumában áll. Ezek szerint közös jugoszláv—magyar—csehszlovák megállapodásról van szó; a vezeték 20 millió tonna

kapacitással indulna, melyből 10 millió tonna Jugoszláviában marad, 5—5 millió tonnát pedig Magyarország, illetve Csehszlovákia importál.

A beruházást úgy kellene ütemezni, hogy 1975-ben már mintegy 0,3—0,5 millió tonna kőolaj a vezetéken érkezhessen; azután részünkről a teljes kapacitás fokozatosan lenne kihasználva; 1980-ban kb. 3 millió tonnával vennénk igénybe a vezetéket, s az 5 millió tonnára való felfutás 1980 után következne be.

Az energetika terén további együttműködési lehetőség kínálkozik a Szovjetunióból Jugoszláviába szállítandó földgáz és kőolaj tranzitálásában. A Szovjetunió 1975-től kész Jugoszláviának földgázt szállítani; a szállított mennyiség 1975-ben kb. 0,5 milliárd m³, 1980-ban pedig — fokozatos növeléssel — már 3—4 milliárd m³ lenne. Az eddigi felvételek szerint e mennyiség egy része a Szeged—Horgos vonalon, egy másik része pedig a Dunántúl délnyugati térségében jutna be Jugoszlávia területére.

Magyarország érdekelt a földgáz tranzitálásában, különösen, ha azt is figyelembe vesszük, hogy ez szükségessé tenné a két ország gázvezeték rendszerének összekapcsolását, ami egyúttal a biztonságos üzemeltetést is szolgálná, és kisebb mennyiségek kölcsönös kiegészítő szállítását is lehetővé tenné.

Felvetődött továbbá annak gondolata is, hogy a Barátság II. kőolajvezetéken átmenetileg mutatkozó bizonyos kapacitástöbblet lehetőséget nyújt Jugoszlávia szovjet kőolajimportjának Magyarországon keresztül történő szállítására. Ez mindössze évi 1—2 millió tonna kőolaj szállítására vonatkozna. A Szovjetunió és Jugoszlávia között azonban tárgyalások folynak jelentősebb mennyiségű kőolaj szállításokról, s mi ezek tranzitálásában is érdekeltek lennénk.

Ugyancsak az energetikai együttműködést szolgálják azok a szerződések, melyeket az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt, valamint a Naftagas (Novi Sad) részéről írtak alá 1972-ben a határmenti övezetekben elterülő közös szénhidrogén telepek együttes művelésére.

Alumíniumipar

Magyarország az évtizedek során jelentős tapasztalatokat szerzett az alumíniumiparban, s ennek birtokában tettünk erőfeszítéseket a fejlődő jugoszláv alumíniumiparral való együttműködés kialakítására. Az együttműködésnek különösen döntő állomását jelzi az Obrováci Timföldgyár építésében való közreműködésünk.

A megállapodások értelmében, a 300 000 t/év kapacitású timföldgyárhoz mi szolgáltatjuk a műszaki dokumentációt, mi szállítjuk a komplett berendezéseket és mi biztosítjuk a szerelésvezetést. A szállítandó gépek döntő többsége itthon, illetve baráti relációban már gyártott és üzemi gyakorlatban eredményesen üzemeltetett berendezés. A nagyértékű beruházásnak a kivitelezés megkezdésétől számított három éven belül üzembe kell lépnie, ami előreláthatóan 1976—77-re tehető.

Az Obrováci Timföldgyár kapacitása jelentősen meghaladja a hoz-

zárendelt Šibeniki Alumíniumkohó szükségletét, így az épülő timföldgyár 1976—1980-as évek között évente mintegy 100 000 tonna timföld exportjára lesz képes. Együttműködésünkre egy újabb lehetőség, hogy ebben az időben a magyar timföldmérleg jelentős hiánnyal számol, s ennek kiegyenlítésére kézenfekvő a jugoszláv import.

Sikeresen tudunk bekapcsolódni a jugoszláv—szovjet bauxit-timföldipari egyezmény realizálásába is. Az egyezményben szerepel többek között Jugoszláviában egy további 600 ezer tonna kapacitású timföldgyár építése. Mindkét féllel sikerült olyan megállapodást kötni, miszerint a létesítményhez szükséges tervdokumentációt a magyar Aluterv szolgáltatja. Reális lehetőségeink vannak arra, hogy a beruházás megvalósításában bizonyos gépszállításokkal is közreműködhetünk.

Nyersanyagok

Jugoszláv partnereink felé jeleztük, hogy Magyarország érdekelt a jugoszláviai ásványi nyersanyagok kutatásában és kitermelésében. Elsősorban olyan kooperációs lehetőségek iránt érdeklődünk, melyekben a magyar export főleg szolgáltatásokból, gépek és berendezések szállításából áll.

A nyersanyagokon belül kimagasló együttműködési akció lehetősége kezd kibontakozni a nyárfa hasznosítása terén. Magyarország, mint fában szegény ország, az elmúlt évtizedekben aktív fásítási mozgalmat bontakoztatott ki, melynek eredményeként többek között számottevő nyárfaerdő területek alakultak ki. Más oldalról ez a mozgalom a futóhomok megkötését is célozta. Az erdőtelepítések eredményei a hetvenes-nyolcvanas években már ugrásszerűen jelentkeznek, s 10—15 év múlva közel egy millió m³ nyárfakitermeléssel számolhatunk. Felvetődik a kérdés, hogyan hasznosítsuk ezt a hazai viszonylatokban nem lebecsülendő favagyont?

Illetékes szakkörökben már évek óta tanulmányozzák a nyárfa hasznosításának különféle módozatait, lehetőségeit. E tanulmányok egyaránt felölelik mind a felhasználás fő irányait, mind pedig a feldolgozás műszaki, gazdasági és beruházási kérdéseit. Az eddigi vizsgálatok eredményeiből lényegében már megalapozottnak tekinthető egy olyan elhatározás, hogy a nyolcvanas évek közepére várhatóan kitermelhető nyárfavagyonnak mintegy 35—40%-ból facsiszolat és félcellulóz készülne, a fennmaradó részből pedig 100—120 ezer t cellulóz lenne előállítható. Ez a mennyiség kb. 25%-át tenné ki az ország akkorra becsült cellulóz szükségletének. Ennek jelentősége különösen akkor érthető, ha figyelembe vesszük, hogy nyersanyag importunkon belül egyik legjelentősebb tétel éppen a cellulóz.

Amilyen egyértelmű azonban a nyár-cellulóz gazdasági jelentősége, annyira problematikusak a gyártás műszaki vonatkozásai. A cellulózgyártásban ugyanis az optimális üzemnagyság jelenlegi műszaki ismereteink szerint 200—250 ezer tonna körül mozog, de ekkora kapacitás lekötéséhez nem rendelkezünk elegendő nyárfával. Elvileg három lehetőség adódik: 1. megépítünk egy kisebb kapaci-

tású, kevésbé gazdaságosan üzemeltethető üzemet; 2. optimális üzemenagyságot hozunk létre, és a teljes kapacitás-kihasználáshoz fát importálunk; 3. valamely szomszédos országgal közösen, közös fagyagyonra építjük meg a gazdaságosan üzemeltethető üzemet. Nem kétséges, hogy e harmadik lehetőség lenne a legelőnyösebb, és mi már meg is tettük ilyen irányba a kezdeményező lépéseket.

Jugoszlávia érdeklődéssel fogadta kezdeményezésünket egyrészt, mert szintén jelentős nyárfa-vagyonnal rendelkezik, másrészt, mert Sremska Mitrovicán már üzemel egy 50 ezer tonna kapacitású nyár-cellulóz- és papírgyára. Alapvető műszaki kérdésekről már tárgyalások is folytak, de a közös beruházás feltételeinek, valamint a közös üzemeltetés jogi, pénzügyi, devizális kérdéseinek tisztázására még csak ezután kerül sor.

Gépipar

Tapasztalatok szerint a termelési kooperációk különösen a gépiparban alakulnak ki tömegméretekben. Ennek rendkívül nagy jelentősége van a gyártmányok és gyártási eljárások műszaki színvonalának emelésében, a gyártás gazdaságosságában és az értékesítés biztonságában. A magyar iparnak mintegy egyharmadát a gépipar képezi, így érthető, hogy messzemenő érdekeink fűződnek a gépipari kooperációs kapcsolatok bővítéséhez. E törekvéseinket — természetesen a kölcsönös érdekek alapján — a jugoszláv kapcsolatokban is érvényesíteni kívánjuk.

Az elmúlt évek közös törekvéseinek eredményeként a gépipari termelő vállalatok között már számos kooperációs kapcsolat alakult ki. Így pl. különféle alkatrészek kölcsönös szállítására kötöttek megállapodásokat az autóbuszgyártásban, a teher- és személygépkocsi gyártásban, a háztartási készülékek gyártásában, mezőgazdasági gépgyártásban, stb. A kölcsönös szállítások értéke azonban ma még nem túl jelentős. Kedvező jelenség ugyan, hogy 1975-ig hosszúlejáratú szerződések rögzítik a kooperációs szállításokat is, de a teljesítések nem töltik ki a meghatározott kontingenseket. Ettől függetlenül tovább kell folytatni a közös lehetőségek feltárását, jobban meg kell ismerni egymás iparát és nem szabad fáradságot ismerni a gátló körülmények elhárításában (pl. fizetési és elszámolási nehézségek). A jövőben is törekszünk a vállalatok közötti kooperáció kiszélesítésére, vagy újabbak létrehozására, főleg az alábbi területeken:

Az autóiparban az eddig kialakult termelési kapcsolatok bázisán növelni kívánjuk a Magyarországon korszerű módon gyártott főegységek és részegységek, valamint lehetőleg a járóképes alvázak Jugoszláviába történő exportját, más részegységek, illetve gépipari félgyártmányok importja ellenében. Keressük annak lehetőségét, hogy egyes tőkés importból származó autóipari alkatrészeket jugoszláv importtal váltsuk fel. Felvetettük olyan kapcsolat kiépítését valamely jugoszláv karosszériagyártó vállalattal, amely lehetővé tenné a magyar autóbuszgyártás bizonyos mértékű bővítését.

A számítástechnikai eszközök és berendezések gyártása ma rendkívül gyorsan fejlődik mindenütt a világon; mindkét ország számára kedvező lenne, ha ezen a területen is kialakulhatnának kooperációs kapcsolatok. Részünkről már konkrét kezdeményezések is történtek, melyek indulásként egyes Jugoszláviában gyártott perifériák hazai felhasználását, illetve bizonyos Magyarországon gyártott perifériák alkatrészeinek Jugoszláviából történő importját érintenék.

A szerszámgépiparban lehetőség nyílik részegységek kölcsönös szállítására, tartozékok gyártási kooperációjára és hidraulikai elemek gyártásmegosztására.

Az erősáramú iparban is tárgyalások folynak a két ország vállalatai között a villamoskészülékek és kábelek gyártásmegosztásáról, valamint alkatrészek kölcsönös szállításáról, ezek elősegítenék a magyar kapacitások jobb és egyenletesebb kihasználását.

A háztartási készülékek területén a jugoszláv ipar elég fejlett, sok nyugati licenccel rendelkezik, ezért lehetőségünk van több olyan kooperációra, amely Magyarországon még nem gyártot gépek (pl. kisteljesítményű mosogatógép, konyhai páraelszívó stb.) vagy alkatrészek kooperációs gyártásához vezethet.

A híradástechnikai ipar rendkívül szerteágazó és nagyszámú alkatrészbázison termel. Egyes alkatrészfélésegekben már megkezdődtek a kölcsönös szállítások, de ezek csak kezdeti lépések, mindenképpen kívánatos volna a szállításokat tovább fokozni. Az automatizálási eszközök tekintetében szöbajöhetne együttműködésünk az Adriai Kőolajvezetékhez telemechanika és automatika szállításában, mivel ezen a területen már jól kialakultak gyártási tapasztalataink. Szükség esetén ebben jugoszláv vállalatokkal is együttműködünk.

Egyéb ipari területek

Fentiekben azokat az ipari ágazatokat érintettük, amelyekben említésre méltó együttműködés alakult ki vagy van kialakulóban. Szükséges lenne, hogy a vegyiparban, könnyűiparban, valamint az építő- és építőanyagiparban is jöjjenek létre kooperációk, hiszen ez mindkét országnak érdeke lenne. Kezdeti lépések ugyan történtek már (gyógyszeripar, textilipar), de konkrét eredményekről még nem beszélhetünk.

Tapasztalható viszont bizonyos fejlődés a vaskohászatban, ahol már huzamosabb idő óta évi 20—40 ezer tonna jugoszláv öntecset és bugát dolgozunk fel, s ennek egy részét hengerelt és kovácsolt áruként visszaszállítjuk, másik részét pedig megvásároljuk. Az együttműködés mindkét fél számára előnyös; pl. számunkra ez elősegíti bizonyos szabad kapacitások lekötését és a jobb nyersanyagellátást. A Magyar Vas- és Acélipari Egyesülés, valamint a Jugoszláv Kohászati Egyesülés között tárgyalások folynak az együttműködés kiszélesítéséről, melynek keretében a jelenlegi öntecs és buga szállítások a többszörösére emelkednének. Ezenkívül említésre méltók még az acélcsővekben kialakított kölcsönös szállítások, melyek révén mindkét fél mentesül bizonyos kis tételek gazdaságtalan gyár-

tása alól. Fontos momentum az a múlt év elején kötött egyezmény, amely a műszaki-tudományos és termelési együttműködési kapcsolatok fejlesztésére és folyamatos összehangolására irányul.

Itt említjük meg azt a szovjet—jugoszláv egyezményt, melynek értelmében a Szovjetunió 540 millió dollár értékű áruhitelt nyújt Jugoszláviának 38 gazdasági létesítmény finanszírozásához. De ezenkívül szó van még további 11 létesítménynek szovjet hitelnyújtásból történő finanszírozásáról is. A hitelek felhasználása jelentős gazdasági fellendülést fog eredményezni Jugoszláviában, s mi úgy véljük, hogy a magyarányú fejlesztésekbe eredményesen bekapcsolódhatna a magyar ipar is.

Vízügy

Magyarország és Jugoszlávia között a vízgazdálkodási együttműködésnek rendkívül nagy jelentősége van, ami abból adódik, hogy a mintegy 610 km hosszúságú határnak kerekén 210 km-es szakaszát vízfolyások alkotják, a határ által átmetszett folyók száma pedig — köztük a Duna és a Tisza — eléri a harmincat.

A két ország közötti vízügyi együttműködés gazdag múltra tekint vissza, s az elemi erőkkal folytatott, sokszor emberfeletti küzdelem telve van az egymás iránti tisztelet és baráti gondoskodás sok-sok megnyilvánulásával. Az 1956-os nagy jegesár idején jugoszláv repülők repeszbombái szaggatták a jeget a Duna alsó szakaszán, 1965-ben pedig magyar árvízvédők működtek közre Palánka megmentésében. Vízügyi együttműködésünk valóban baráti jellegű a szó legnemesebb értelmében.

A vízügyi együttműködés ma már jól elkülöníthető két részből áll: az operatív és a fejlesztési jellegű együttműködésből. Az operatív együttműködés körébe döntően az árvízvédelem tartozik. A határmenti vízügyi szervek egymással állandó összeköttetésben állnak és közvetlenül tájékoztatják egymást minden lényeges mozzanatról. Közös szemléket tartanak, intézkedéseiket összehangolják, s árvíz esetén egymáshoz állandó jelleggel küldenek megbízottakat. Ide tartozik a jégtörő hajók működése is; a magyar jégtörő hajók jugoszláv területen is szorgalmasan végzik munkájukat. Rövidesen jugoszláv partnereink is rendelkeznek majd jégtörő hajókkal, ugyanott rendelték, ahol a mieink is készültek, Balatonfüreden.

A fejlesztési jellegű együttműködésen belül kiemelkedik a Dráva határfolyó hajózhatóvá tételének kérdése, valamint hosszútávon vízerőművek fokozatos kiépítése. Az egész ügy egyelőre a tanulmányozás stádiumában áll, s csak az elvi kérdések tisztázása után kerül sor a megvalósítás részletesebb terveinek elkészítésére.

Nem közös fejlesztés eredménye ugyan, de igen jelentős számunkra az újbecsei Tiszai Vízlépcső építése, melyet 1974-ben fejeznek be. A duzzasztómű kb. a Körös torkolatáig emeli meg és állandósítja a Tisza vízszintjét; Szegednél várhatóan két méteres lesz a vízszint-emelkedés.

Ugyancsak jelentősek azok a fejlesztési elgondolások, amelyek a

Duna—Tisza közti és a jugoszláv észak-bácskai területek vízellátásával foglalkoznak. Az elgondolások szerint közös vízkiviteli műveket és csatornákat kellene létesíteni.

A két ország közötti vízgazdálkodási együttműködés igen szervezett formában, a Magyar—Jugoszláv Vízügyi Közös Műszaki Bizottság általános irányításával folyik a határmenti vízügyi igazgatóságok aktív közreműködésével.

Közlekedés

A két szomszédos ország között jó kapcsolatok épültek ki a közlekedés minden ágában, és ma is rendszeres konzultációk folynak a mindkét országot érintő további fejlesztések összehangolására. Számunkra legnagyobb jelentőségűek a jugoszláviai tengeri kikötők, és döntően ezekkel áll összefüggésben a vasúti és közúti szállítás fejlesztésében való érdekeltségünk is.

Magyarország tengerentúli külkereskedelmi áruforgalma állandóan nő. Külgazdasági kapcsolataink általános fejlesztési koncepciói szerint fokozni kívánjuk kapcsolataink fejlesztését a fejlődő országokkal, de a tengerentúli fejlett tőkés országokkal is. Ez maga után vonja a tengeri szállítások jelentőségének növekedését.

A jugoszláv kikötőkön keresztül 1971-ben közel egy millió tonna magyar áruforgalom bonyolódott, ami több mint kétszerese az 1969. évének. Érdekességként megjegyezzük, hogy míg 1969-ben forgalmunk 87%-a a rijekai kikötőn keresztül bonyolódott, két éven belül, 1971-re ez az arány már csak 52% volt. Időközben felzárkózott Koper 40%-kal, Ploče pedig kb. 10%-kal; šibeniki forgalmunk egyelőre csekély.

Ma még nehéz megítélni, hogy a jövőben milyen arányban leszünk majd igénybe a különféle jugoszláv kikötőket. Kétségtelen, hogy Rijeka ma is Jugoszlávia legnagyobb tengeri kikötője, melynek a jugoszláv tengeri forgalomban való részvétele töretlenül 50% felett áll s emellett — közép-európai vonatkozásokban (Ausztria, Magyarország, Csehszlovákia) — tradicionálisan nagy nemzetközi jelentősége van. Rijeka forgalma az elmúlt 8—10 évben igen gyorsan, évi átlagban közel 10%-kal nőtt. A megnövekedett forgalomhoz képest azonban a kikötő, a szolgáltatások és az elvezető utak kapacitása ma már szűknek bizonyul. Ismeretes előttünk, hogy jugoszláv partnereink igen intenzíven foglalkoznak az egész rijekai kikötői komplexum általános továbbfejlesztésének kérdéseivel, de még nem tudni, hogy az esetleg elhatározott fejlesztések milyen mértékben és ütemben realizálódnak majd.

Számunkra a délebbre fekvő kikötők jelentős többlet szállítási költségekkel járnának, s így érthető, ha érdeklődésünk elsősorban az északi fekvésű kikötők felé irányul. Rijeka pl. a magyar határtól 330 km-re van, Koper 360 km-re, a fejlesztés alatt álló Bar kikötője pedig 650 km-re!

Magyarország közvetlenül érdekelt abban, hogy az igénybe vett kikötők és a magyar határ közötti közlekedési utak minden tekin-

tetben alkalmasak legyenek a forgalom lebonyolítására. A közlekedési szakemberek között tárgyalások is folynak a két ország meghatározott vonatkozású közlekedésfejlesztésének összehangolásáról. Az érdeklődés középpontjában a Karlovác—Rijeka síksági vasútvonal, valamint a Rijeka—Zágráb—magyar határ közötti autótút áll.

Magyarország és Jugoszlávia között jelenleg két fő vasúti vonal halad: a Kelebia—Szabadka és Gyékényes—Zágráb irányába haladó vonal. A vasúti forgalom lebonyolításában ezeken kívül más (nem fő) vonalak is részt vesznek. A vonalak áteresztő képességét állandóan fejlesztik; a fejlesztések között kiemelkedő helyet foglal el a közös határállomások létesítése. Jelenleg Gyékényesen már közös határállomás működik, ami szolgáltatásokban jelentős megtakarításokkal jár mindkét fél számára.

A közúti forgalom is döntően két pályán bonyolódik. A Szeged—Szabadka műúton igen jelentős az átmenő, kamionforgalom, míg a Letenye—Zágráb vonalon az Adria felé áramló idegenforgalom emelkedik ki. A tervezett Rijeka—Zágráb—magyar határ közötti új műúton természetesen már jelentős teherforgalom is bonyolódhatna. Fontos közúti átkelőhely lesz Drávaszabolcs is, ahol ha ez év végére befejeződik a híd újjáépítése, nemzetközi közúti határátkelőhely megnyitását is tervezik.

A folyami szállítás egyelőre nem túl nagy hányaddal szerepel a közlekedési kapcsolatokban. A Duna—Majna—Rajna csatorna megépítésével azonban fellendülés várható a folyami hajózásban. Ebben az irányban hat majd a Dráva hajózhatóvá tétele is, ami különösen fontos számunkra a Beremendi Cementgyár üzemanyaggal való ellátása szempontjából.

Figyelmet érdemel még, hogy Jugoszlávia is részt vesz a KGST Közlekedési Állandó Bizottságában, s így lehetősége van arra, hogy közlekedésének fejlesztését összehangolja a KGST általános közlekedésfejlesztésével.

Mezőgazdaság

Az általános gazdasági együttműködés érinti a mezőgazdaság területeit is. Újszerű termelési együttműködés alakult ki egyes magyar és jugoszláv gazdaságok között. A jugoszláv Mezőgazdasági Erdészeti Központ szerződést kötött a Mezőhegyesi Állami Gazdasággal jugoszláv cukorrépa termesztési technológia átvételére, és ennek alkalmazásával 1970-ben mintegy 1000 ha területen termeltek cukorrépat a gazdaságban. A kedvezőtlen időjárás ellenére is ezzel a módszerrel 280 q/kh termést sikerült elérni, amikor az országos átlag csak 165 q/kh volt. A gazdaság megújította 1972-re is a szerződést. Hasonló jellegű megállapodás született kukorica és búza tekintetében is. Együttműködés keretében már több éve vásároljuk a jugoszláv egyszerű keresztezésű hibridkukorica vetőmagot. A jugoszláv fél 70—75 q/ha kukorica és legalább 40 q/ha búzatermést garantál az általa javasolt technológia betartása esetén.

Együttműködés van kialakulóban a zöldségtermesztés fejleszté-

sére, mely szerint közvetlen termelési kooperációt alakítanak ki olyan magyar és jugoszláv gazdaságok között, amelyek megközelítőleg azonos időben, azonos céllal térnek át a zöldség, elsősorban a paradicsomtermesztés kaliforniai módszerére, és amelyek az FMC technológiát alkalmazzák. Egyébként az amerikai FMC (Food Machinery Corporation) vállalattal, amely a nagyüzemi zöldségtermesztés komplex gépesítési technológiájának kutatásával, valamint a kifejlesztett technológiai berendezések gyártásával foglalkozik, ma már Magyarországnak is közvetlen kapcsolata van. Megfontolás tárgyát képezhetné pl., hogy nem lenne-e célszerű Magyarországnak és Jugoszláviának koordinálni a nagy amerikai vállalattal továbbfejlesztendő kapcsolataikat.

Idegenforgalom

Jugoszlávia az európai turisztika egyik közkedvelt országa; természeti szépségekben gazdag vidékeit, de különösen a tengerpartot nagy tömegekben látogatják mind a tőkés, mind a szocialista országokból. Természetesen ez Jugoszlávia számára jelentős devizabevételi forrást jelent. Jugoszlávia igen rugalmasan alkalmazkodott korunk civilizált világának egyik tömegjelenségéhez. Jellemző, hogy 1972-ben már 400 millió dollár bevétel származott az idegenforgalomból, ami kereken tízszerese a tíz évvel azelőttinek. 1956-ban az 1 főre jutó idegenforgalmi bevétel még a fél dollárt sem érte el, 1971-ben pedig már 18 dollár volt a mutató értéke.

Az idegenforgalom Magyarországon is gyorsan fejlődik. Ami a két ország közötti idegenforgalmi együttműködést illeti, ez több vetületben is felvetődik.

Egyrészt bonyolódik a kölcsönös utasforgalom. 1970-ben részben a határmenti forgalom keretében egy millió jugoszláv vendég érkezett Magyarországra és 123 ezer magyar turista Jugoszláviába. A bevételek ennek ellenére fordított arányúak voltak, s a magyar—jugoszláv idegenforgalmi devizamérleg részünkre passzívummal zárult. A magyar turisták változatlanul élénken érdeklődnek a jugoszláviai utazások iránt, így a kiutazók száma évről-évre egyenletesen nő. Előkelő helyet foglal el Jugoszlávia az idegenforgalomra vonatkozó hosszabb távú fejlesztési elképzeléseinkben is. A jugoszláv turisták magyarországi látogatásai azonban megtorpantak, sőt visszaesés tapasztalható. Ebben bizonyos elszámolási nehézségek is közrejátszanak.

Idegenforgalmi kapcsolatainknak egy másik vetülete az átmenő személyforgalom lebonyolítása terén jelentkezik. Az Adria felé áramló turisták jelentős része pl. Magyarországon keresztül utazik, ami megköveteli tőlünk a vonatkozó szolgáltatások állandó fejlesztését. Végül igen fontosnak tekintendő a tapasztalatok állandó szervezett jellegű kicserélése.

A magyar—jugoszláv gazdasági együttműködés fentiekben nyújtott áttekintése, amint azt a bevezetőben is hangsúlyoztuk, nem teljeskörű és nem is részletes. A leírtak mellett figyelmet érdemelne

még a tervezési, a műszaki-tudományos, a környezetvédelmi stb. együttműködés is. De talán már az elmondottak is jól érzékeltetik, hogy a közös erőfeszítések nem voltak hiábavalóak; jöllehet együttműködésünk eredményei ma még nem tömegmértékűek, de általában gyorsan és kigyensúlyozottan fejlődnek, továbbá szerteágazóak, a területek sokaságát érintik.

Külön is hangsúlyozni kell, hogy gazdasági kapcsolataink nem spontán jelleggel, ötletszerűen fejlődnek, hanem szervezeten, mind megalapozottabb és kölcsönösen egyeztetett tervek alapján. Fel kell figyelni arra, hogy együttműködési tevékenységünkben mind több a hosszabb távra szóló elem, illetve az az igényesség, hogy a kiépített kapcsolatok perspektivikusan is megalapozottak, helytállóak legyenek.

1973. január 1-étől a két ország áttér a kliring dollár elszámolásról a konvertibilis dollár elszámolásra. Jugoszlávia egyébként 1965-ben indított kampányt a kliring* felváltására, s ennek eredményeként azt már több ország viszonylatában eltörölték. A KGST-országok közül Magyarország lesz az első, amely Jugoszláviával — a turistaforgalmat kivéve — konvertibilis valuta** elszámolásrendszerére tér át. Előzetes értékelések szerint ez a változás elősegíti majd az áruforgalom stabilizálódását és dinamikus növekedését, a gazdasági kapcsolatok további elmélyülését.

Tíz évvel ezelőtt — 1963. áprilisában — alakult meg a Magyar—Jugoszláv Gazdasági Együttműködési Bizottság, melynek azóta már sok albizottsága és munkacsoportja működik.

* Kétoldalú elszámolás kliring \$-ban.

** USA szabad \$-ban történő elszámolás.

Rezime

Privredne veze između Mađarske i Jugoslavije

U ekonomskom životu savremenih država sve veću ulogu igra međunarodna podela rada. Sadašnji nivo spoljnotrgovinske razmene između Mađarske i Jugoslavije ne odgovara stvarnim mogućnostima, jer ekonomski profili dveju zemalja omogućuju znatno mnogostranije veze.

Glavni oblik privredne saradnje je razmena materijalnih dobara, ali se sve više afirmišu i savremeniji oblici vezani za faze koje prethode razmeni dobara tj. fazi pripremanja i samoj fazi proizvodnje. Od osobitog su značaja kooperacione veze u proizvodnji.

U razmeni materijalnih dobara javljaju se pozitivne tendencije, obim razmene se povećava a struktura postaje mnogostranija. Dobru perspektivu ima i saradnja u energetici, aluminijumskoj industriji, u istraživanju i eksploataciji sirovina mineralnog porekla, u eksploataciji drvne mase. Kooperacione veze u proizvodnji najjače su u mašinskoj industriji, a u nekim granama, kao što je automobilska industrija, elektronika, proizvodnja preciznih električnih uređaja, postoje znatne ali još zasada malo iskorišćene mogućnosti.

Saradnja u vodoprivredi već je tradicionalna i pokazuje dobre rezultate. U raznim granama saobraćaja, u poljoprivredi, u turističkom prometu takođe se javljaju novi oblici veza.

Summary

Economic Relations between Hungary and Jugoslavia

The international division of labour plays an ever increasing role in the economic life of modern states. The present level of foreign trade exchange between Hungary and Jugoslavia does not correspond to the real possibilities because the economic outlines of the two countries allow far more versatile relations.

The main form of economic co-operation is the exchange of material goods but more modern forms of exchange, connected with pre-exchange stages i.e. with stages of preparation and production, are being introduced. Co-operational relations in the sphere of production are of special importance.

Positive trends can be observed in the exchange of material goods. The volume of exchange increases while the structure becomes more versatile. Good prospects can be anticipated from co-operation in energetics, aluminium industry, research and exploiting of raw materials of mineral origin and in other fields. These relations of co-operation are most developed in mechanical engineering, in some manufacturing branches as in the motorcar industry, in electronics, manufacture of fine electrical equipment. There are considerable but up to now insufficiently utilized possibilities.

A co-operation in the field of water supply is already traditional and shows satisfactory results. In different branches of traffic, agriculture, tourist traffic and other, new forms of relations make itself felt.