

## **HORVÁTORSZÁG GAZDASÁGÁNAK FŐBB JELLEMZŐI A XXI. SZÁZAD ELEJÉN<sup>23</sup>**

*Dr. Pap Norbert<sup>24</sup>*

Hrvatska je jedna od novih južnoeuropskih država. Njezino gospodarsko stanje opterećeno je teškim nasljedstvom iz tzv. jugoslavenske ere. Njezine gospodarske mogućnosti proizlaze iz zemljopisnog položaja, prirodnih energetske izvora i povoljnih turističkih mogućnosti. Ovaj studij prikazuje FDI, vanjska trgovinu i turizam u ovoj staro-novoj europskoj državi.

Croatia is a new state of Southeastern Europe. Its economic situation has a serious heritage from the so called Yugoslav era. Its economic opportunities derives from geographical circumstances, geopolitical situation and natural resources, favourable turistic characteristic. This study shows the FDI, foreign trade and the tourism of this old-new European state.

### **1. HORVÁTORSZÁG A SZOCIALISTA JUGOSZLÁVIÁBAN**

Az 1974-es Tito-i alkotmány Horvátországot, mint a föderatív Jugoszlávia tagköztársaságát definiálta. Az alkotmány rendelkezése szerint a szövetségi államban, a hadügyön és a külügyön kívül a pénzügy volt közös, egyéb tekintetben a tagköztársaságok nagy önállósággal rendelkeztek.

A horvátoké a második legjelentősebb tagköztársaság, Zágráb pedig a második legjelentősebb városa volt Jugoszláviának. A köztársaság a föderáció fejlettebb, nyugati területeihez tartozott. Két meghatározó térszerkezeti vonala alakult ki. Az egyik egy kelet-nyugati tengely, mely Ljubljanát és Belgrádot kötötte össze Zágrábon keresztül. Ennek, az ideológiai szempontból is kiemelten kezelt térségnek a fejlesztése nagy figyelmet és erőforrásokat kapott. Az infrastruktúra fejlesztése, a tőkekoncentráció és az előrehaladott urbanizáció révén gazdasági jelentősége is nagy volt.

A másik térszerkezeti vonal, melyet a tagköztársaság fejlesztései mellett magánbefektetések is erősítettek, az adriai idegenforgalomhoz kötődik, és a Tengermellék, illetve Dalmácia területén húzódik.

A tagköztársaság a jugoszláv belső munkamegosztásban a fejlettebb partner szerepét töltötte be, elsősorban a Zágráb környéki ipari kapacitásra támaszkodva.

Az ország sajátos alakjából és a hercegovinai horvátság települési területéből adódóan a Bosznia-Hercegovinával való kooperáció jelentősége már ekkor is nagy volt, az állam periférikus területei csak a bosnyák területeken keresztül voltak jól elérhetőek.

---

<sup>23</sup> Készült az OTKA T 49291 számú pályázata támogatásával

<sup>24</sup> Pap Norbert PhD, egyetemi docens, PTE TTK FI Politikai Földrajzi és Területfejlesztési Tanszék

## 2. A TERMÉSZETI ERŐFORRÁSOK ÉS A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT JELLEGE

Az ország a Balkán-félsziget északnyugati szögletében helyezkedik el. Jellege szerint kapcsolati terület, mely a közép-európai és a délkelet-európai térséget köti össze. (REMÉNYI P. 2006) A Balkán különböző lehatárolási koncepcióiban szerepel, a Dráva, a Száva, a Kulpa, mint határfolyók érintik területét.

Alakja furcsa (egyések szerint N betűre emlékeztető). Két nagy részre oszlik, egy tengerparti, dalmáciai és egy Dráva–Száva közti, szlavóniai sávra. A tengerparti sávot magas, korábban csak nehezen járható hegylancok választják el a belső területektől (Kapela, Velebit, Dinara). Ma már a vasúti összeköttetés mellett autópályák biztosítják az áthaladást. A partvonal előtt a szigetek idegenforgalmi adottságot, de egyben területfejlesztési problémát is felvetnek.

Az ország ásványkincsekkel csak szerény mértékben rendelkezik. Kisebb szénhidrogén-lelőhelyeket tártak fel a Dráva–Száva közén, a Dinaridákban pedig bauxitot.

Az ország jelentős agro-ökológiai potenciállal rendelkezik Szlavóniában. A tengerparti mediterrán klíma pedig sajátosan színezi a zöldség- és gyümölcsstermesztést.

Az ország legjelentősebb „természeti erőforrása” a turizmusnak kedvező klíma és az egyik legszebb és legtisztább európai tengerpart.

Területe több, különböző irányú tranzitforgalomnak ad helyet. Nyugat–keleti irányban egy fontos európai folyosó húzódik keresztül rajta, mely az észak-olasz és dél-német területeket köti össze a szerb területeken keresztül Törökországgal (európai végpontja Isztambul) és az égei térséggel (európai végpontja Thesszaloniki). Keleti határfolyója a Duna, ugyanerre a tranzit szerepre erősít rá. Az igen intenzív tengerparti autópálya-építkezések jelentősége ma még főként regionális, de előrehaladtával a Nyugat-Balkán ma még relatíve elzárt térségei kerülhetnek feltárára a szárazföldön (Montenegró és Albánia).

A közeli, közép-európai országok számára (pl. Magyarország, Szlovákia) hagyományosan tengeri kijáratot nyújt, az Adria kőolajvezetéken keresztül hozzájárul az energiabiztonsághoz, nyáron pedig a tengerpartra igyekvő turisták áthaladását, és fogadását biztosítja.

## 3. A HORVÁT GAZDASÁG ÁTALAKULÁSA A FÜGGETLENSÉG ELNYERÉSÉTŐL NAPJAINKIG (HÁBORÚ, ÚJJÁÉPÍTÉS ÉS ELLENTMONDÁSOS STRUKTURÁLIS ÁTALAKULÁS)

A függetlenségi háború 1991 nyaratól 1995 végéig zajlott és horvát sikerrel zárult. A horvát állam függetlenné vált, nemzetközi elismerést kapott és a területi integritását is sikerült biztosítani (bár Kelet-Szlavónia csak 1998-ban tért vissza a horvát állami szuverenitás alá).

A háború súlyos következményekkel járt, egyrészt a közvetlen háborús pusztítás káraival (136 ezer megrongálódott épület), másrészt a belső, jugoszláv gazdasági kapcsolatok szétszakadásával, a horvátok számára létfontosságú turizmus súlyos visszaesésével, valamint a hadviselés magas költségei miatti megnövekedett állami terhekből adódóan. A károkat a különböző források eltérően becsülik, találkozhatunk 22 Mrd USD, 27 Mrd USD, valamint 29 Mrd USD értékekkel is.

A háborús cselekmények három helyszínre koncentráálódtak. A SAO<sup>25</sup> Krajjinára (Dél-Baranya, Kelet-Szlavónia és Szerémség), Nyugat-Szlavóniára (Daruvár (Darugar) és Pakrác (Pakrac) környéke), valamint a Kníni Krajjinára, mely széles karéjban veszi körül

---

<sup>25</sup> Szlavónia, Baranya és Nyugat-Szerémség Szerb Autonóm Terület (SAO)

Bosznia-Hercegovina északnyugati kiszögellését Knintől Kostajnicáig. A „krajinák” mindenütt támaszkodni tudtak mögöttes szerb lakosságú térségekre, melyek hadtápvonalat és a gazdasági fennmaradás minimumát biztosítani tudták.

A SAO Krajina elvágta a Dunától, jelentős mezőgazdasági termelőterületeket és Vukovárral (Vukovar) fontos kikötővárosát és ipari centrumát veszítette el az ország. A Pakrac környéki térség azzal fenyegetett, hogy kettészakítják az államterületet. A Knini Krajina az idegenforgalmi szempontból fontos Dalmáciára jelentett fenyegetést, fontos közlekedési pályákat vágott el, Horvátország déli részének elszigetelésével fenyegetett, és az ország szívének tekinthető Zágrábi medencéhez aggasztóan közel volt (volt időszak, amikor a krajinából rakétákkal lőtték a fővárost).

A hadsereg főként amerikai segítséggel történő felfegyverzésével sikeresen visszafoglalták a fenti területeket (illetve a Duna menti területek 1998-ban tértek vissza békésen). Az infrastruktúrában súlyos károk estek, előbb a horvát, 1995-ben pedig a szerb menekültek elhelyezése, majd visszatelepítése okozott súlyos gazdasági nehézségeket.

A helyzetet nem könnyítette meg, hogy a horvát gazdaságnak a piacgazdasági átmenete, az önálló gazdaságpolitika alakításának számos intézményét, feltételét is ekkor kellett megteremteni. 1993-ra megfékeztek az inflációt és bevezették a nemzeti valutát, a kunát. Megindultak a külföldi befektetések, valamelyest csökkent a munkanélküliség, a gazdaság növekedésnek indult. Az 1999-es újabb balkáni krízis ismét nehézségeket okozott, főleg az idegenforgalom esett vissza. Az egymást váltó horvát kormányoknak meg kellett küzdeniük a nemzetközi elfogadottságért is, ami a gazdaságban is érzékelhető nehézségeket okozott.

Az újjáépítésben jelentős nemzeti források, európai uniós támogatások, valamint különböző nemzetközi segélyszervezetek vettek részt. Az etnikai tisztogatásnak kitétt falvakban (pl. túlnyomóan magyarlakta Kórógy (Korog) és Szentlászló (Laslovo)), illetve az ostromon túlesett városokban (Vukovár, Eszék (Osijek), Vinkovce (Vinkovci)) jelentős volumenű lakóingatlant, középületeket, műemléktemplomokat, hidakat, útszakaszokat, stb. kellett helyreállítani vagy újjáépíteni. Az aknamezők felszedése még hosszú időt és nagyon magas költségeket igényel.

A horvát gazdaság állapotát illetően egyaránt beszámolhatunk sikerekről és kudarcokról. Súlyos szerkezeti problémák vannak, a gazdasági növekedés nagyobbik részét a költségvetésből finanszírozott infrastruktúrafejlesztések, és csak kisebb mértékben a gánszektor teljesítménye adja.

A súlyos szerkezeti problémák oka, hogy nem alakult ki (a külföldi befektetések elmaradásával) a szocialista ipart váltó modern nagyvállalati rendszer. A 97 000 gazdasági társaságból 73 000 aktív és 18–20 000 között van azok száma, amelyek likviditási gondokkal küzdenek. A 10 ezer körülire tehető ipari cég, döntően hazai tulajdonú és nem képes még a hazai igények ésszerű ellátására sem, az exportképes kapacitás pedig csekély. A nehézipari üzemek (pl. hajógyárak) nagy veszteségeket termelnek. A mezőgazdaság korszerűtlen, a birtokstruktúra elaprózott.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
GDP (millió EUR)	15 869	17 790	19 281	18 679	19 976	22 177	24 220	25 526	27 629
GDP/fő (EUR)	3 531	3 891	4 284	4 102	4 560	4 998	5 451	5 747	6 224
GDP növekedése az előző évhez ké- pest (%)	5,9	6,8	2,5	-0,9	2,9	4,4	5,2	4,3	3,8
Foglalkoztatási ráta %	50,6	49,3	47,0	44,8	42,6	41,8	43,3	43,1	43,5
Munkanélküliségi ráta %	10,0	9,9	11,4	13,6	16,1	15,8	14,8	14,3	13,8

1. táblázat: A horvát GDP és a foglalkoztatási helyzet alakulása 1996–2004

Forrás: Official website of the Government of the Republic of Croatia (2006-04-24)

A horvát gazdaságpolitika a problémák megoldása érdekében a jogi környezet átalakításával és az állami támogatások átszervezésével sokat tett a javulásért. A WTO és CEFTA tagsággal összefüggésben folyik a vámok és az adminisztratív akadályok leépítése. Az EU jogharmonizáció az átláthatóság irányába tett lépéseket kíván. A szürke gazdaság – ha lassan is – visszaszorul.

Az ország 1995–2004 között 3 Mrd EUR világbanki, EBRD és IMF, továbbá 283 millió USD USAID fejlesztési forrást használt fel különböző fejlesztési, modernizációs célokra. Az IMF a közkiadások lefaragása, a privatizáció felgyorsítása érdekében fejt ki nyomást. Az alap – a magas eladósodás csökkentésére – szorgalmazza a nagyberuházások csökkentését, így a lakásépítési és az utépítési program lelassulhat.

#### 4. A HORVÁT MEZŐGAZDASÁG

A kontinentális éghajlatú, dombvidéki szlavóniai termőkörzetben gabonaféléket és ipari növényeket (hagyományosan cukorrépát és napraforgót), valamint hüvelyeseket termesztenek. Az állattenyésztés Jugoszláviában viszonylag fejlett volt, szarvasmarhatartás, sertéshízlalás, baromfivédelem jellemezte. A szigetegységek (Papuk, Medvednica) lejtőin a szőlő- és a gyümölcsstermesztés elterjedt. Az adriai partokon teraszos lejtőkön olajfa, szőlő, mandula, füge, citrusok, kivi, stb. terem. A tengerparthoz köthető még az öntözéses kultúra is, mely a Neretva-folyó torkolatvidékén alakult ki.

Az 1991–92-es háború idején a horvát ipari kapacitás kb. 30%-a semmisült meg. Ezen belül a szlavón területeken telepített agrár-ipari kapacitás különösen nagy károkat szenvedett. A mezőgazdaság ma már korszerűtlen, a birtokstruktúra elaprózott, csak kevés élelmiszerből képes biztosítani az önellátást – a sokszor kitűnő adottságok ellenére. Az aknamezők miatt, az egykori háború sújtotta térségekben még évekig műveletlen maradhat a szántók egy része.

#### 5. A HORVÁT IPAR SAJÁTÓSÁGAI

Az ipar erősen koncentrálódik Zágrábba (elővárosokkal kb. 1 200 000 fő) és környékére. A város mint vásárváros és kulturális központ vált jelentőssé. Az ország népességének mintegy 1/4-ét tömöríti. A 19. századi fellendülését a 60-as évektől a vasútvonalak megépítésének köszönhette. A volt Jugoszláviában a második legnépesebb város volt Belgrád után, ipari jelentőségét tekintve azonban felülmúlta azt. Elsősorban a munkaerőre, il-

letve az urbánus környezet nyújtotta előnyökre települtek üzei. Ágazatai: gyógyszer-vegyészet, konfekcióipar, fémfeldolgozás, elektrotechnika, konzervgyártás, stb. A közeli városok közül Varaždin (Varasd) textiliparával, Sisak (Sziszek) a kőolajfinomítással és a petrokémiával jellemezhető.

A távolabbi vidéki városok közül a Száva menti Slavonki Brodban mozdony és vagongyár működik. A tengerparti kikötővárosok közül Rijeka (Fiume) a legjelentősebb, fontos kikötői iparral, hajóépítő és -javító üzemekkel. Kőolajkikötője Krk szigeten kapott helyet. Innen indul Magyarország és Szlovákia felé az 1979-ben elkészült Adria-kőolajvezeték. A városban a kőolajfinomító és az ahhoz kapcsolódó vegyi üzemek a legfontosabbak közé tartoznak. A part második legjelentősebb kikötője Split (Spalato). A városban cementgyár, vegyiüzemek, halkonzervgyár és hajóépítő műhely működik. A Neretva torkolatánál felépült Ploče a magyar szempontból is fontos V/C korridor végpontja, de jelentőségét főleg az adja, hogy Bosznia-Hercegovina tengeri kapuja.

## **6. KÜLGAZDASÁGI KAPCSOLATOK (TURIZMUS, KÜLFÖLDI KÖZVETLEN BEFEKTETÉS (FDI) ÉS KÜLKERESKEDELEM)**

A volt Jugoszlávia gyönyörű, mediterrán jellegű tengerpartjának 9/10-ét örökölte meg Horvátország (a szárazföldi partszakasz: 1778 km, a szigetek összes partvonala: 4058 km, a szigetek száma: 1185, ebből lakott: 66). Ez a kiemelkedő értéket képező idegenforgalmi vonzerő, az ország gazdasági fejlődésének, a gazdagodásnak legfőbb alapja. Az autópálya építésekkel az egész tengerparti sávot pár éven belül sikerül bekapcsolni a turisztikai vérkeringésbe. A szigorú építési szabályokkal, környezetvédelmi beruházásokkal, melyek prioritást kaptak az európai szervezetektől is, a természeti és a kulturális örökség védelme, megőrzése is biztosított.

A nyolc nemzeti park és a tíz természetvédelmi terület őrzi a természeti örökség javát. A tengerparthoz közel, a szárazföldön található a Plitvicei-tavak, a Krka Nemzeti Park, az Észak-Velebiti Nemzeti Park, a Paklenicai Nemzeti Park, a Risnjak Nemzeti Park. A tengeren találhatóak a Kornati-szigetek, a Brijuni-szigetek és a Mljet-sziget, melyek szintén megkapták a legmagasabb szintű védeltséget. A turizmusban is jelentős szerepe van a fővárosnak, mint a horvát kultúra központjának.

A külföldi közvetlen tőkebefektetések 1993 és 2005 között 11,2 milliárd USD-t tettek ki. A turizmus bevételei növekvők (2004-ben 9,1 Mrd USD). A külkereskedelmi deficit ugyanakkor növekvő mértékű (2004-ben 8,6 Mrd USD). Mára az eladósodás 34,1 Mrd USD (2005). Az ország besorolása „B-”, az infláció alacsony 3,3%, a munkanélküliség 18% (2005). A körbetartozások, a behajthatatlan követelések magas aránya sújtja a vállalati szférát.

Az országba érkezett FDI (11,2 Mrd) zöme a bankszektorba (24%), illetve a szolgáltatásokba áramlott. Ugyanakkor 9%-át a gyógyszeriparba, 7%-át a kőolajiparba fektették. A nagybefektetők közül a Siemens, az Ericsson, a MOL és a Deutsche Telekom ipari-szolgáltatási jellegű.

A pénzügyi és biztosítási szektorban is végbement a piacgazdasági fordulat és külföldi tulajdonba került a szektor jó része (a 10 legnagyobb bankból 9 került külföldi befektető kezébe). A főbb befektetők között találjuk a Banca Commerciale Italianat, a Bayerische Landesbankot, vagy a magyar OTP-t. A kereskedelmet illetően a nagy áruházláncok is megjelentek már az országban.

	2002		2003		2004	
	Érkezések	Vendég-éjszakák	Érkezések	Vendég-éjszakák	Érkezések	Vendég-éjszakák
Mindösszesen	8320	44 692	8878	46 635	9412	47 797
Belföldi mind	1376	4981	1469	5312	1500	5281
Külföldi mind	6944	39 711	7409	41 323	7912	42 516
Ausztria	690	3543	709	3585	741	3638
Bosznia és Hercegovina	173	787	178	848	163	755
Csehország	698	4560	699	4554	664	4173
Franciaország	135	418	221	689	393	1242
Olaszország	1099	4883	1206	5323	1232	5323
<b>Magyarország</b>	<b>318</b>	<b>1733</b>	<b>356</b>	<b>1905</b>	<b>403</b>	<b>2092</b>
Hollandia	148	1204	179	1497	212	1690
Németország	1482	10 789	1552	11 056	1580	10 888
Lengyelország	358	2186	238	1331	241	1286
Szlovákia	191	1223	188	1205	176	1101
Szlovénia	870	4993	918	5208	884	5032
Egyesült Királyság	132	661	153	721	202	1015
Egyéb európai országok	512	2363	648	2959	795	3723
Kanada	16	45	19	55	22	63
USA	59	160	65	177	98	254
Egyéb nem európai országok	63	163	80	210	100	241

2. táblázat: A hazai és nemzetközi turizmus Horvátországban 2002–2004 (ezer fő)

Forrás: Statistical Information. Central Bureau of Statistics, Zagreb, 2005

A szolgáltatások más területei közül a vasúti és közúti tranzit, valamint a tengeri kikötői szolgáltatások rejtenek reális kitorési lehetőséget, versenyelőnyöket. A kitűnő geopolitikai helyzetét kihasználva a közép-európai tranzitforgalomnak elsődleges közvetítőjévé válhat az ország.

A nemzetközi kereskedelem mutatóit értékelve kijelenthetjük, hogy a horvát gazdaság nagymértékben integrálódott az EU-ba, napjainkra csatlakozás-érettnek tekinthető. A kiemelt külkereskedelmi partnerek részben a volt jugoszláv tagköztársaságok (Szlovénia és Bosznia-Hercegovina), másrészt a közeli fejlett szomszédok (Olaszország, Németország és Ausztria).

	2002		2003		2004	
	export	import	export	import	export	import
<i>Összesen</i>	4904	10 722	6187	14 209	8022	16 583
Fejlett országok	3476	8585	4616	11 483	5754	12 838
EU25	3211	7648	4182	10 230	5178	11 526
• Ausztria	366	710	480	941	757	1131
• Olaszország	1114	1850	1650	2581	1831	2842
• Németország	612	1742	733	2221	895	2568
• Szlovénia	428	826	511	1052	601	1179
EFTA	38	211	50	258	84	267
Egyéb fejlett országok	227	726	384	995	492	1045
<i>Fejlődő országok</i>	1428	2137	1571	2726	2268	3745
CEFTA*	20	60	44	174	98	241
Egyéb európai fejlődő országok	1053	1038	1282	1120	1693	1913
• BiH	704	166	892	231	1154	349
• Oroszország	84	717	74	678	115	1205
Egyéb fejlődő országok	355	1039	245	1432	477	1591

\* Románia és Bulgária

3. táblázat: A horvát nemzetközi kereskedelem 2002–2004 (millió USD)

Forrás: Statistical Information. Central Bureau of Statistics, Zagreb, 2005

## 7. A HORVÁT–MAGYAR GAZDASÁGI KAPCSOLATOK

Az 5. táblázat szerint a horvátországi magyar befektetések napjainkra mintegy 1 milliárd euro értéket értek el. Ezzel Magyarország Ausztria, Németország és az USA után a 4. helyet foglalja el a befektetők sorában. A néhány nagy mellett, melyekről áttekintést ad a 6. táblázat, sok kis befektető is megjelent a tengerparton, ingatlanvásárlással. Ennek „eredményei” ellentmondásosak, de mindenesetre a horvát–magyar kapcsolatokat segítik társadalmi méretűvé szélesíteni.

	2002	2003	2004	2005 I–IX.	1993–2005 3.n.
Magyar befektetések Horvátországban	16,01	475,3	42,51	270,10	992,76
Horvát befektetések Magyarországon	4,5	0,2	14,5	23,1	52,5

4. táblázat: Horvát és magyar befektetések egymás országában (millió EUR)

Forrás: Horvát Nemzeti Bank (Közli: Sült T., 2006)

Év	Befektető	Értéke	Jellege
1996	Zalakerámia	n.a.	Megvásárolta az INKER szaniteráru gyárat
2002	Dalmácia Holiday KFT.	n.a.	A tribunji yacht kikötő 32 éves koncessziójának megvásárlása.
2003	Dalmácia Holiday KFT.	n.a.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Megvásárolja a Primosten szálloda-komplexumot és kikötőt</li> <li>- A Kremik kikötőt</li> <li>- A Hvar szigeti Jelsa Hotelt</li> <li>- a Hotel Ploče-t</li> </ul>
2003	MOL	505 millió USD	Az INA 25%-os részvényt pakettje/olajipar
2004	Dunapack	23 millió EUR	140 főt foglalkoztató hullámpapírgyártó üzem a fővárosban
2005	OTP	263 millió EUR	A 7. legjelentősebb horvát bank részvényeinek 95,6%-át vette meg /OTP Banka Hrvatska d.d./

5. táblázat: A legjelentősebb magyar befektetések Horvátországban  
Szerk: a szerző, Sült T., 2006 alapján

A magyar–horvát kereskedelmi relációban évente több mint 1100 magyar cég vesz részt, viszi ki áruját, illetve ellenkező irányban 400 importál. A külkereskedelmi forgalom növekedése rendkívül dinamikus (7. táblázat), láthatólag 2000 és 2004 között több mint két és félszeresére nőtt. Az ipari termékek vonatkozásában mindkét irányban vámmentes a forgalom. Az EU csatlakozás óta azonban a mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek esetében asszimetria áll fenn, a horvátok vámot vetnek ki a magyar termékekre, míg a horvát termékeket vámmentesen vagyunk kénytelenek fogadni. Mindezzel együtt is a forgalom jelentős magyar aktívummal jár, ami segít csökkenteni a magyar külkereskedelmi hiányát.

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Magyar export</b>	188,9	254,7	328,4	378,2	570,1
<b>Horvát export</b>	65,7	66,6	81,9	93,4	107,9
<b>Összesen</b>	254,6	321,3	410,3	471,6	678,0
<b>Szaldó</b>	123,2	188,1	246,5	284,8	462,2

6. táblázat: A magyar–horvát külkereskedelmi forgalom (millió EUR)

Forrás: KSH

A magyar export szerkezetében a gépek, berendezések, energiahordozók, feldolgozott termékek jelentősége kiemelkedő és növekvő, az élelmiszerek szerepe jelentős, bár csökkenő, a nyersanyagoké kicsi és csökkenő.

A magyar importban az energiahordozók, gépek és berendezések, feldolgozott termékek aránya jelentősebb, az élelmiszer, ital és nyersanyag jelentősége kisebb és csökkenő.

A magyarok turisztikai aktivitásában a horvát tengerpart kiemelkedő szerepet játszik. Ez a legközelebbi, jól elérhető tengerpart, melyhez történeti-kulturális ragaszkodás, a jugoszláv időszből a megszokás, a tisztaság, a környezeti értékek és a sokoldalú turisztikai aktivitás lehetősége kötődik. A magyarok számára ez hosszú távon is a legfontosabb turisztikai célterületté teszi. A 2. táblázatban látható, hogy az elmúlt években dinamikusan emelkedett az érkezők száma, és napjainkban mintegy félmillió honfitársunk fordul meg ezen a tengerparton. A magyar befektetések (ld. 5. táblázat) mutatják a turisztikai érdeklődés strukturális jelentőségét.

## 8. ÖSSZEZÉS ÉS KONKLÚZIÓK

Horvátország gazdasági élete a történetileg kialakult struktúrák függvényében alakult. Ilyen történetileg kialakult struktúra a horvát szállásterületbe beékelődő szerb szórványok és etnikai testek és azok viszonya a horvát államisághoz. A meg-megújuló politikai és katonai konfliktusok ismétlődő gazdasági károkat okoztak. A különböző források mintegy 20 és 30 Mrd USD- közöttire teszik mértékét. A horvát államterületen élő szerbek aránya lecsökkent, a nemzetállami jelleg erősödött, az állam kohéziós ereje nőtt. Az elkövetkező évtizedben a szembetűnő háborús sebek eltüntetése még további terheket fog jelenteni és minden bizonnyal lezárul. A megoldatlan birtokproblémák, a szerbek visszatelepülése körüli gondok, a gazdasági kooperáció szétszakított szálai, a háborús szituációból adódó modernizációs megkésetttség, a környezeti károk felszámolása feltehetőleg az elkövetkező évtizedben ellenben nem lesznek lezárt problémakörök, hatásuk továbbra is jelen lesz.

A horvát gazdaság súlyponti területe az ország lakosságának mintegy negyedét tömörítő Zágráb és környéke. A város a magyar állam központját a fumei (rijekai) kikötővel összekötő utak, valamint a Száva folyó kelet–nyugati irányú közlekedési folyosója metszéspontjában van. Fellendülését az Osztrák-Magyar Monarchia időszakában (elsősorban 1873-at követően) élte meg. Történetileg kialakult kapcsolati rendszere, öröklött urbanizációs struktúrái adják ma is, és feltehetőleg a jövőben is jelentőségét.

A harmadik ilyen struktúra az Adriai-tengerhez kötődő gazdaság. A tenger, mely megélhetést nyújt halásznak, hajósoknak, kereskedőnek, és az utóbbi 150 évben már a turistát fogadónak is. Az ország gazdagsága elsősorban a tengerből ered. A település-struktúra alakulása, a látványos fejlődés, a tranzitból eredő inerciák lehetősége, a növekvő idegenforgalmi bevételek jelzik a tengerhez kapcsolódó gazdaság erejét.

A negyedik sajátos elem, ami összefügg azzal, hogy a legutolsó balkáni háború alkalmával nem jött létre Nagy-Horvátország, azaz Hercegovina nem csatlakozhatott a horvát államhoz. Ennek jelentősége, hogy Bosznia-Hercegovinával speciális viszonyt szükséges kialakítani. A szállásterületi folytonosság és a bosnyák államot a horvát tengerpart felé terelő utak, a személyes, közösségi, (párt)politikai kapcsolódások és összefonódások, az államstruktúra (BiH) instabilitása és a hercegovinai lobbij jelentős súlya Zágrábban együtt a Horvátország–BiH viszonyt különlegesen érzékennyé teszik.

Függetlenül az Európai Unió jövőjétől, Horvátország a kialakult történelmi struktúrákra építve szilárd és fejlett gazdaságot építhet ki. Ebben partnerei ugyanazok a térségek/államok lesznek, melyek korábban is (elsősorban azok, melyekkel még az OMM keretében kezdett kialakítani szerves kapcsolatokat, és nem azok, melyekkel a délszláv államban integrálódott).

Láthatólag a magyar–horvát gazdasági kapcsolatok is ilyen történelmi alapokra épülnek. A horvát–magyar politikai egymásra utaltság, a magyarság igénye tengeri kapcsolat kiépítésére, ezúttal inkább a turizmus mint a kereskedelem vonatkozásában, az energia-biztonság igénye a kapcsolat újbóli megerősödését hozta.

## 9. IRODALOM

- BULLA B.–MENDÖL T.** 1999: A Kárpát-medence földrajza. Lucidus Kiadó, Budapest
- CRKVENCIC-BOJIC, J.** (ed.) 2005: Statistical Information. Central Bureau of Statistics, Zagreb,
- CSÁSZÁR Zs.** 2006: Horvátország oktatási rendszerének sajátosságai. Pécs, kézirat
- ERDŐSI F.** 2005: A Balkán-félsziget közlekedési rendszere. – Balkán Füzetek, No. 3. PTE TTK Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs
- ILLÉS I.** 2002: Közép- és Délkelet-Európa az ezredfordulón. Átalakulás, integráció, régiók. Dialóg Campus, Budapest–Pécs,
- MESIĆ, S.** 2003: Jugoszlávia nincs többé. Helikon Kiadó, Budapest
- PAP N.** (szerk.) 2002: A horvát–magyar határmenti kapcsolatok speciális területei. PTE TTK FI, Pécs, kézirat
- PROBÁLD F.** (szerk.) 1994: Európa regionális földrajza. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest
- REMÉNYI P.** 2006: Horvátország térszerkezetének alapvonásai a XXI. század elején. Pécs, kézirat
- SOKCSEVITS D.** 2004: Horvátország. In: SIMÁNDI–KARDOS (szerk.): Európai politikai rendszerek. Osiris Kézikönyvek, pp. 321–334.
- SÜLT T.** 2006: Horvátország a magyar üzletember szemével. Kézirat,
- SVIGIR, Z.–TEODOROVIĆ, I.** 2000: A sokszínűség, mint fejlesztési forrás. A régiók szerepe Horvátországban. In: HORVÁTH Gy. (szerk.): A régiók szerepe a bővülő Európai Unióban. MTA RKK, Pécs
- VÉGH A.** 2006: Horvátország 1945 utáni etnikai térszerkezet-változásai. Pécs, kézirat