TDK-dolgozat

2021.

Balogh Szabolcs Sándor
Külkereskedelmi Kar

A BREXIT HATÁSA NÉMETORSZÁG ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG GAZDASÁGI-KERESKEDELMI KAPCSOLATRENDSZERÉRE KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ AUTÓIPARRA ÉS FRANKFURT PÉNZÜGYI KÖZPONT SZEREPÉRE

THE EFFECTS OF BREXIT ON TRADE BETWEEN GERMANY AND THE UNITED KINGDOM WITH EMPHASIS ON THE AUTOMOBILE INDUSTRY AND FRANKFURT'S ROLE AS A FINANCIAL HUB

Dr. Ferkelt Balázs

Kézirat lezárásának dátuma: 2021. 11. 07.

1. Tartalomjegyzék

1 BEVEZETÉS 1

2 NÉMETORSZÁG ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG TERMÉKKERESKEDELMÉEK ELEMZÉSE 3

2.1 AZ ÁLTALÁNOS TRENDEK ÉRTÉKELÉSE 6
2.2 AZ AUTÓIPAR SZEREPE 12
2.3 AZ AUTÓKERESLET CSÖKKENÉSÉNEK AZ OKAI 12
2.4 VILÁGSZINTŰ OKOK AZ AUTÓIPAR MEGTORPANÁSÁRA 12
2.5 A BREXIT SZEREPE A KERESLETCSÖKKENÉSBEN 16
2.6 A BREXIT UTÁNI JOGI AKADÁLYOK 19
2.7 NÉMETORSZÁG ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KÖZÖTTI ÁRUKERESKEDELEM ÖSSZESÍTÉSE 20

3 NÉMETORSZÁG ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG SZOLGÁLTATÁSKERESKEDELME 20

3.1 SZOLGÁLTATÁSKERESKEDELEM MEGHATÁROZÁSA 20
3.2 A SZOLGÁLTATÁSKERESKEDELEM VILÁGSZINTŰ SZEREPE 21
3.3 A KÉT ORSZÁG KÖZÖTTI SZOLGÁLTATÁSKERESKEDELEM ÖSSZETÉTELE 22
3.4 A SZOLGÁLTATÁSKERESKEDELEM NÉMETORSZÁG ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KÖZÖTT A BREXIT NÉPSZAVAZÁS UTÁN. 23
3.5 SZOLGÁLTATÁSKERESKEDELEM AKADÁLYAI A JÖVŐBEN 25
3.6 NÉMETORSZÁG ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KÖZÖTTI SZOLGÁLTATÁSKERESKEDELEM ÖSSZESÍTÉSE 26

4 NÉMETORSZÁG ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KÖZTI TŐKEKAPCSOLATOK A BREXIT UTÁN 26

4.1 AZ OUTWARD FDI ÁLLOMÁNY A KÉT ORSZÁG KÖZÖTT 27
4.2 KÜLFÖLDI TŐKEBEFEKTETÉSE A KÉT ORSZÁG KÖZÖTT ÖSSZESÍTÉSE 28

5 HESSEN SZÖVETSÉGI ÁLLAM ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KAPCSOLATA A BREXIT TÜKRÉBEN. 29

..... 29
5.1 HESSEN ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KÖZÖTTI ÁLTALÁNOS KERESKEDELMI MUTATÓK ÖSSZESÍTÉSE 32
5.2 HESSEN ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KÖZÖTTI ÁRUKERESKEDELEM RÉSZLETESEN 33
5.3 A HESSENI KIVITELCSÖKKENÉS OKA 36
5.4 HESSEN ÉS AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG KÖZÖTTI ÁRUKERESKEDELEM ÖSSZESÍTÉSE 39

6 FRANKFURT AM MAIN AZ ÚJ LONDON? 40

6.1 FRANKFURT, JELENTŐSÉGE 40
6.2 LONDON, MINT PÉNZÜGYI KÖZPONT 41
6.3 FRANKFURT ÉS LONDON KAPCSOLATA A BREXIT FOLYAMÁN 41
6.4 A PÉNZÜGYI KÖZPONTOK VERSENYKÉPESSÉGE 42
6.5 A BREXIT FOLYAMÁN ÁTTELEPÜLŐ INTÉZMÉNYEK FRANKFURTBA 44
6.6 FRANKFURT AZ ÚJ LONDON (?) 44

7 ÖSSZEGZÉS, KÖVETKEZTETÉSEK ..... HIBA! A KÖNYVJELZŐ NEM LÉTEZIK.

8 IRODALOMJEGYZÉK 48

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. táblázat: Regisztrált személygépjárművek száma régiónként. 14
2. táblázat: Személygépkocsi-gyártás régiónként. 15
3. táblázat: Németország és az Egyesült Királyság közötti szolgáltatáskereskedelem összetétele 2010 és 2019-ben 23

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: Németország kereskedelmi kapcsolata az Egyesült Királysággal árucikkek és szolgáltatás szerint 2010 és 2020 között. 3
2. ábra: Bevétel mértéke és exportrészesedése különböző ágazatoknak az Egyesült Királyságban. (A kör nagysága a forgalom mértékét tükrözi milliárd euróban)..... 4
3. ábra: Németország kereskedelmi egyenlege legfontosabb kereskedelmi partnereivel 2019-ben. 5
4. ábra: Németország árucikk és szolgáltatásexportja az Egyesült Királyságba 2015 és 2019-ben. 6
5. ábra: Németország árukereskedelme az Egyesült Királysággal 2010 és 2019 között. 7
6. ábra: Németország és az Egyesült Királyság részesedése az EU 28 gépek és szállítási eszközök exportjából 2015 és 2019 között. 8
7. ábra: SITC-7 termékek aránya az EU28 teljes kivitelének. 8
8. ábra: Németország és az Egyesült Királyság közötti (export) árukereskedelem csoportokra bontva. 9
9. ábra: A három legnagyobb SITC osztály részesedése az Egyesült Királyságba irányuló német exportból. 10
10. ábra: A személygépjárművek része az SITC-7 árucsoportból a német exportban az Egyesült Királyságba. 11
11. ábra: Személygépjárműtermelés Németországban 2018 és 2020 között. 16
12. ábra: Az EU27, Egyesült Királyság és Németország fogyasztói bizalmi indexének változása 2012 és 2021 között. 17
13. ábra: font-Euró árfolyam 2015 és 2019 között. 18
14. ábra: Személygépjármű eladások az Egyesült Királyságban 18
15. ábra*:* Német személygépjármű export értéke az Egyesült Királyságban. 19
16. ábra: Személygépjármű eladások az EU27-ben és az Egyesült Királyságban 2014 és 2020 között. 19
17. ábra: Németország szolgáltatáskereskedelmének változása 2010 és 2019 között a világgal és az Egyesült Királysággal (2010=100). 21
18. ábra: Egyéb üzleti szolgáltatások összetétele 2019-ben (import+export). 22
19. ábra: Németország szolgáltatáskereskedelme az Egyesült Királysággal. 24
20. ábra: Németország szolgáltatáskereskedelmének alakulása (import+export) az Egyesült Királysággal, a világgal és az EU27-el (2010=100). 25
21. ábra: Németország nettó működőtőke exportállománya (OFDI) és az Egyesült Királyság részesedése a német tőkeexportból. 27
22. ábra: Az Egyesült Királyság nettó működőtőke exportállománya (OFDI) és az Németország részesedése a brit tőkeexportból. 28
23. ábra: Hesseni és német export az Egyesült Királyságba és a világba 2014 és 2019 között. 29

24. ábra: Hesseni és német import alakulása az Egyesült Királyságból és a világból 2014 és 2019 között. 31
25. ábra: Az Egyesült Királyság százalékos részesedése Hessen exportjából és importjából 2015 és 2019 között. 32
26. ábra: Hessen és az Egyesült Királyság árukereskedelme 2015 és 2019 között. 33
27. ábra: Hessen és az Egyesült Királyság közötti (export) árukereskedelem csoportokra bontva. 34
28. ábra: A három legnagyobb SITC osztály részesedése az Egyesült Királyságba irányuló német exportból. 35
29. ábra: A személygépjárművek része az SITC-7 árucsoportból a hesseni exportban az Egyesült Királyságba. 36
30. ábra: Vauxhall (Opel) személygépjármű eladások volumenváltozása az Egyesült Királyságban 2015 és 2019 között (2015=100). 37
31. ábra: Vauxhall (Opel) az EU 14 + EFTA-ban és az Egyesült Királyságban eladott személygépjárműveinek száma. 38
32. ábra: Az Egyesült Királyság részesedése a hesseni exportból termékcsoportra bontva (2019). 39
33. ábra: Különböző termékcsoportok részesedése a német és hesseni exportból 2019-ben. 40
34. ábra: London és 4 legnagyobb EU pénzügyi központ GFCI indexének alakulása 2016 és 2020 között. 42
35. ábra: Külföldi bankok átcsoportosulása Londonból az EU városaiba a Brexittől 2019 augusztusáig. 43
36. ábra: Külföldi bankok száma Frankfurtban 43

1 Bevezetés

2016. június 23-án az Egyesült Királyság népszavazás útján az Európai Unióból való kilépést választotta. A döntés mára biztos és visszafordíthatatlan. A népszavazás után 3 és fél évvel később 2020. január 31-én történt meg jogilag a kilépés, majd rengeteg zátonyra futott tárgyalás után sikerült 2020 december végén sikerült egy olyan megállapodást kötni, mely már a két fél közötti gazdasági-kereskedelmi kapcsolatot is meghatározta, még ha még mindig nem teljesen (a kimaradt területekről pl. egyéb pénzügyi szolgáltatásokról még a dolgozat írásakor sem történt végső döntés). A kilépéspártiak győzelme pillanatától kezdve széleskörű diskurzus indult meg az Európai Unió és az Egyesült Királyság jövőjével kapcsolatban.

Gazdasági értelemben a brit kilépés gyakorlatilag évekig nem valósult meg, hiszen csak 2021 január 1-től léptek életbe a szabályozások. Ettől fogva 2016-tól kezdve kereskedelem és gazdasági kapcsolatok automatikusan gyengülését a két partner között túlzás lenne vizionálni, hiszen tényleges határok még nem léteztek amíg a felek a tárgyalóasztalnál voltak. Ennek ellenére politikai szinten annál nagyobb változások indultak be, mivel az Európai Unió és az Egyesült Királyság valószínűsíthetően hosszú távon külön utat fog bejárni. A népszavazás, a politikai változások és tárgyalási viták merően megváltoztatták a várakozásokat, amelyek már közvetlenebbül változtatták meg valamennyi gazdasági szereplőnek viszonyulását a kilépő országgal kapcsolatban. Kutatási kérdésem, hogy változott-e, és ha igen, hogyan, a két ország között a kereskedelem a népszavazástól egészen a 2020 végén megkötött megállapodásig. Ezen a síkon elindulva a két oldal közötti részletes áru-szolgáltatáskereskedelmet, valamint a külföldi tőkeberuházásokat fogom vizsgálni. Ezen belül külön hangsúlyt fogok fektetni az autóiparra, mely Németország (kiterjesztve az EU) külkereskedelmének lényegbeli fontossággal bír. Emellett kutatásom során bemutatom Németországon belül Hessen Szövetségi Államát, és annak kapcsolatát a Brexithez hasonlóan az áru-és szolgáltatáskereskedelem dimenziójában. Hessen egy viszonylag kisebb, de annál érdekesebb tartomány Németországon belül. Véleményem szerint ebben a régióban futnak össze a Brexit káros, vagy éppen pozitív következményei az immáron 27 tagú Európai Unió szemszögéből. Rajta keresztül szeretném ismertetni, milyen hátrányokat vagy éppen lehetőségeket rejthet magában a kilépés. Hessen kapcsán Frankfurt am Main pénzügyi központi szerepét is külön fogom tárgyalni.

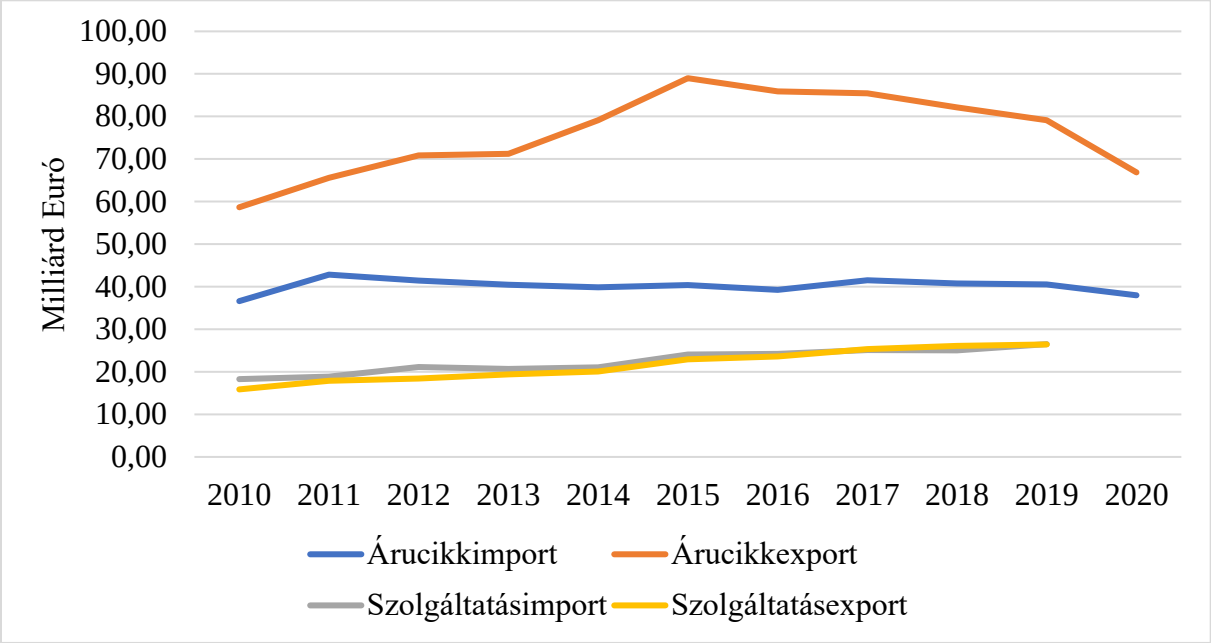
Több brit pénzügyi szolgáltatási vállalat lesz kénytelen az Európai Unióban is székhellyel rendelkezni, hogy annak területén is üzletelni tudjon. Ehhez kapcsolódik London, mint pénzügyi központ is, hiszen a kilépéssel együtt valamennyi ottani pénzügyi szolgáltató, biztosító is kikerül az Európai Unió belső piacról. Ezzel a „City” vezetőszerepe is

megkérdőjeleződött sőt, egy esetleges „kontinentális London” elképzelés is elkezdett körvonalazódni az Unióban, melynek egyik legígéretesebb jelöltje Frankfurt am Main. A hesseni város pénzügyi központi szerepét külön fejezetben fogom vizsgálni, és arra a kérdésre keresek választ, hogy Frankfurt am Main lesz-e pénzügyileg a „kontinentális London” egy Brexit utáni világban. A két ország között vizsgált területek jövőjét, ahol lehet, jogi szempontból is vizsgálom a 2020-as kereskedelmi és együttműködési megállapodás fényében.

Kutatásom elkészítéséhez német és angol nyelvű forrásokat használtam fel. Nemzetközi szervezetek, EU és Németország kormányzati statisztikáit dolgoztam fel, valamint különböző európai uniós jogforrásokat is segítségül vettem. Pályázati munkám során ezeket a témákat fogom körbejárni nemzetközi adatok segítségével és arra a kérdésre fogok választ keresni, hogy a tényleges kilépést megelőző években történt-e számottevő változás az unió két legnagyobb gazdasága között és ha igen, miért és milyen síkokon történt meg ez a változás, és ez mit jelenthet a jövőre nézve. Ehhez kapcsolódóan arra is keresem a választ, hogy Frankfurt am Main lehet-e az Európai Unió pénzügyi központja.

2 Németország és az Egyesült Királyság termékkereskedelmének elemzése

A népszavazás előtt a legdinamikusabb növekedést 2015-ös tetőzéssel az termékexport mutatta, mely a 2016-os Brexit népszavazás sikerével együtt egyidejűleg kezdett el folyamatosan csökkenni. 2019-ben az termékek kivitele a Brexit előtti utolsó évéhez képest 12%-ot esett. Ha a 2020-as évet nézzük, a csökkenés mértéke 25% (csak 2019-hez képest a harmadával esett vissza az export). Az termékek importja a kiviteltől eltérően 2011-ben tetőztek, majd 2015 után lényegében stagnáltak. A szolgáltatáskereskedelemben nem történt visszaesés, mind az export mind az import továbbra is emelkedett (szolgáltatáskereskedelemről még nincs 2020-ról adatunk) (lásd, 1. ábra).

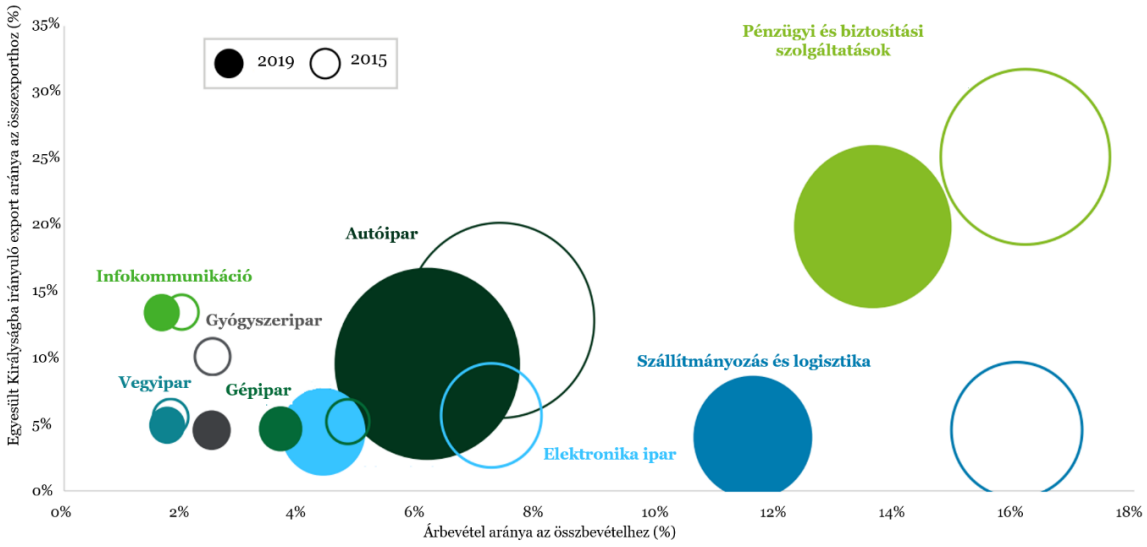


1. ábra: Németország kereskedelmi kapcsolata az Egyesült Királysággal árucikkek és szolgáltatás szerint 2010 és 2020 között

Forrás: Eurostat (2021)

Termékeket tekintve közúti járművek (személyi gépjármű + más célú autók) valamint a hozzájuk tartozó alkatrészek és tartozékok 2019-ben a szigetországba irányuló export 31% -át teszik ki. Az SITC-7-be tartozó valamennyi gépek és szállítóeszközök részesedése a volumenvisszaesés ellenére még az utolsó vizsgált évben is 50%-felett volt. (Statistisches Bundesamt, 2021b).

Az termék import lényegében évek óta stagnál, míg érdekes módon a szolgáltatás export és import értéke a Brexit ellenére is nőtt. A szolgáltatás export értéke 2015-höz képest 12%-kal nőtt, míg az import is hasonló tendenciát mutatott. A szolgáltatáskereskedelmet is hozzátéve még így is 6%-ot csökkent 2019-re 2015-höz képest a német összexport (Deloitte, 2020; Eurostat, 2021).



2. ábra: Bevétel mértéke és exportrészesedése különböző ágazatoknak az Egyesült Királyságban. (A kör nagysága a forgalom mértékét tükrözi milliárd euróban)

Forrás: Deloitte (2020)

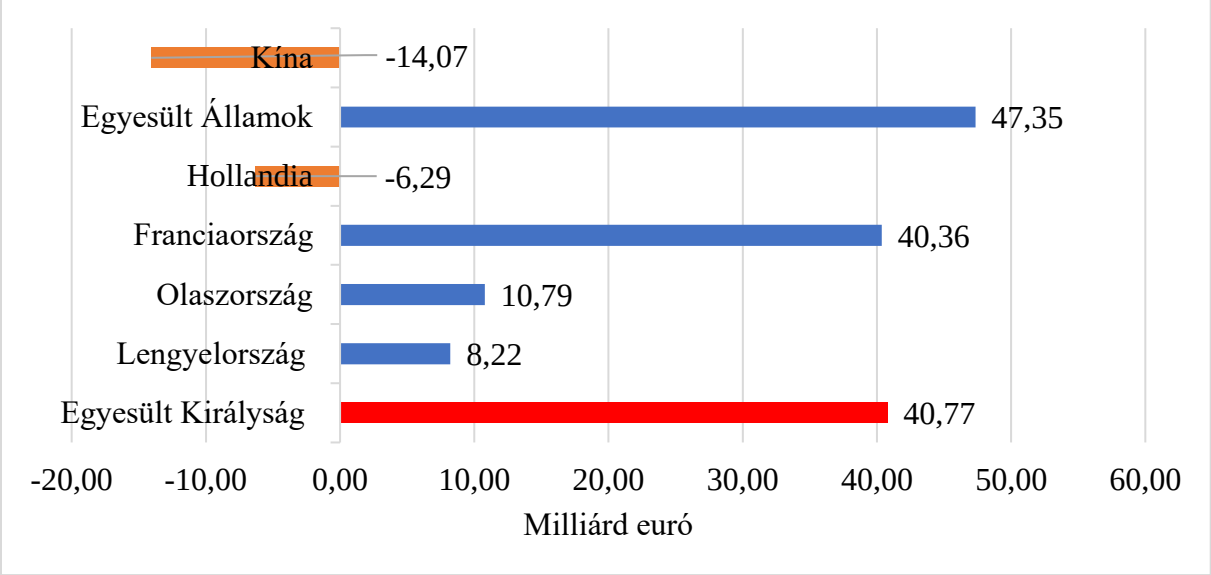
Ha az export mértékét és arányát ágazatokra bontva még részletesebben vizsgáljuk, egy érezhető prioritási átrendeződés figyelhető meg. Látható, hogy fontosságát tekintve szinte minden ágban vesztett az Egyesült Királyság.

Az infokommunikáció és a vegyipar kivételével minden iparág súlya visszaszorult az export részesedését és bevételt tekintve is. Exportrészesedését és árbevételét tekintve is a pénzügyi és biztosítási szolgáltatások ága csökkent nagy mértékben. Ennek annak fényében van főbb jelentősége, hogy az eddig világszinten is központnak számító (és egészen a Brexitig az Európai Unió piacához is hozzáférést élvező) londoni pénzügyi központ fokozatosan elkezdett leválasztódni az uniós blokkról (lásd, 35. ábra).

Kutatásom írásakor még a pénzügyi szolgáltatáskereskedelem nem tisztázódott, de szinte biztosra mondhatjuk, hogy EU szinten is kezd körvonalazódni egy „kontinentális London” pénzügyi központ. Ezzel a kérdéskörrel egy másik fejezetben fogok részletesebben foglalkozni.

A kereskedelmi volumen (import és export szintjén már „csupán” a hetedik legfontosabb állam lett Németország számára az Egyesült Királyság. A vizsgált periódus során Olaszország és

Lengyelország is megelőzte a kilépő országot. 2004-ben az Egyesült Királyság kereskedelmi volument tekintve 3. legnagyobb partnere volt Németországban, s 2011-től 2017-ig még az ötödik, s 2019-ben már csak a hetedik (Statistisches Bundesamt, 2016; Statistisches Bundesamt, 2006 2021; DIHK, 2021).



3. ábra: Németország kereskedelmi egyenlege legfontosabb kereskedelmi partnereivel 2019-ben

Forrás: Statistisches Bundesamt (Destasis) 2020

Összesítésben kereskedelmi kapcsolatokat tekintve ez az összehasonlítás mutatja be talán a legjobban a 2 ország kapcsolatát, amely rövid évek alatt fokozatosan csökkenésnek indult. Mindamellett a kereskedelmi egyenleg alapján még mindig nagyon fontos kereskedelmi partner Németország számára, ahol világszinten továbbra is a második legnagyobb pozitívummal rendelkezik. (2020-ban történt némi átrendeződés, pozitívumot tekintve Franciaország megelőzte az Egyesült Királyságot) (Statistisches Bundesamt, 2021a; Statistisches Bundesamt, 2021b)

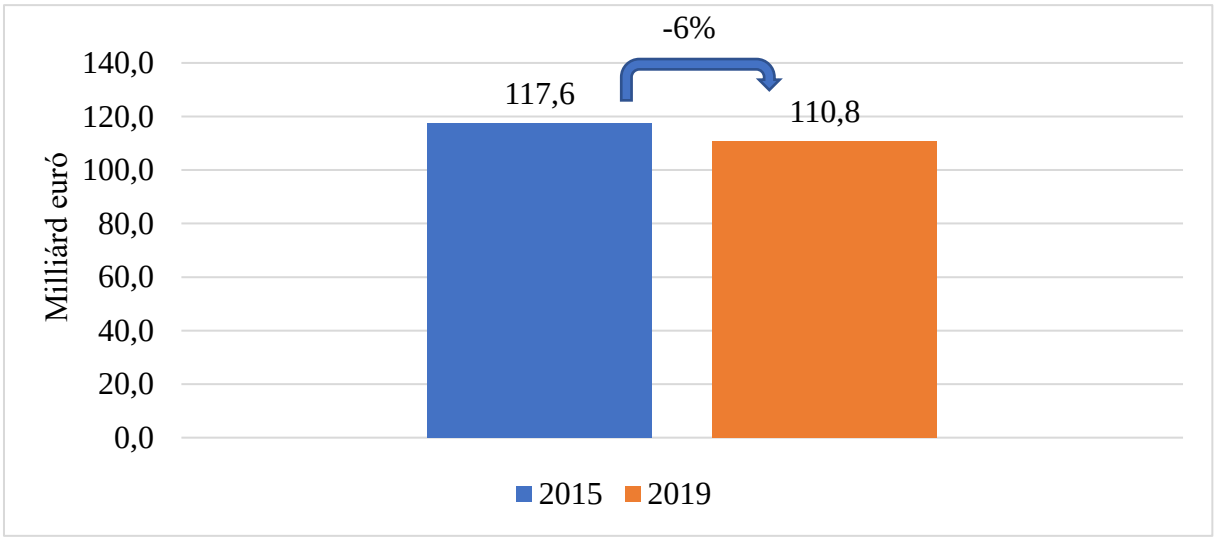
A font leértékelődése is említést érdemel. A Brexit után szinte ugrásszerűen csökkent a hagyományosan erős font értéke az euróval szemben (Eurostat, 2021f). Bár kereskedelmi mutatókat tekintve az árfolyam is fontos, a német export és import fejlemények nem mutatnak egyértelmű képet, hiszen tartományonként különböző irányba mozdult az Egyesült Királysággal szembeni import és export mértéke (Eurostat, 2021f; Hessisches Statistisches Landesamt, 2018)

2.1 Az általános trendek értékelése

A két ország között leginkább az árukereskedelem esett vissza. Ezen belül kivitel (főleg az autó és gépipari cikkek volumene) csökkent, a teljes import pedig stagnált (Statistisches Bundesamt, 2021b). A kivitel csökkenés kérdésére választ ad a világot átszövő keresletváltozás és politikai hatások, melyeket a Brexitet övező bizonytalanság felerősített, s az általános fogyasztói bizalom EU átlagon felüli esését hozta magával. Az áruforgalomban történt változások eredményeképp Németország számára 2019-ben az Egyesült Királyság már csak a 7. legfontosabb kereskedelmi partner (2015-ben még az 5. volt) (Statistisches Bundesamt, 2016; Statistisches Bundesamt, 2007. Mindazonáltal 2019-ben a kereskedelmi egyenleget tekintve az Egyesült Királysággal szemben van világszinten a második legnagyobb pozitívuma, így a szigetország fontossága bár csökkent, de távolról sem elhanyagolható (lásd, 3. ábra).

A szolgáltatáskereskedelem ezzel szemben a vizsgált időszakban végig növekedett import és exportban egyaránt, ugyan a népszavazás óta kevésbé dinamikusan bővül a kereskedelem ennek a része (Eurostat, 2021b).

A teljes kereskedelmet tekintve pedig a Brexit előtti utolsó éves „csúcs" után 2019-re kerekítve 6%-os csökkenést könyvelt el Németország (lásd, 4. ábra).

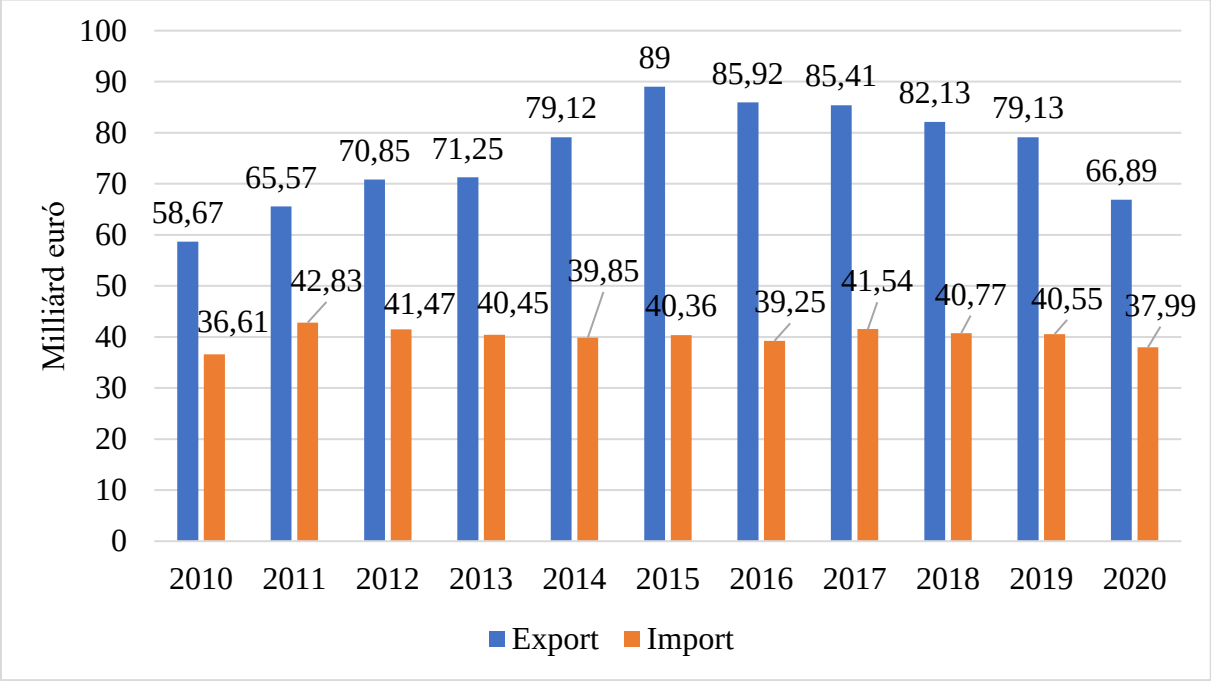


4. ábra: Németország árucikk és szolgáltatásexportja az Egyesült Királyságba 2015 és 2019-ben
Forrás: Deloitte (2020)

Az ötödik ábra összesítve szemlélteti Németország és az Egyesült Királyság közötti kereskedelmi kapcsolatot. 2010-től egészen 2015-ig az áruexport dinamikusan nőtt, 89 milliárd eurt elérve. 2016-tól kezdve pedig a kivitel nagymértékű csökkenése figyelhető meg, a vizsgált időszak végén 2019-ben pedig a koronavírus járvány előtt már csupán 78,7 milliárd eurót tett

ki. Amíg Németország áruexportja a Brexit után is nőtt, addig az Egyesült Királysággal szemben 4 év elteltével több mint 10 milliárd Eurós visszaesés történt (Eurostat, 2021d).

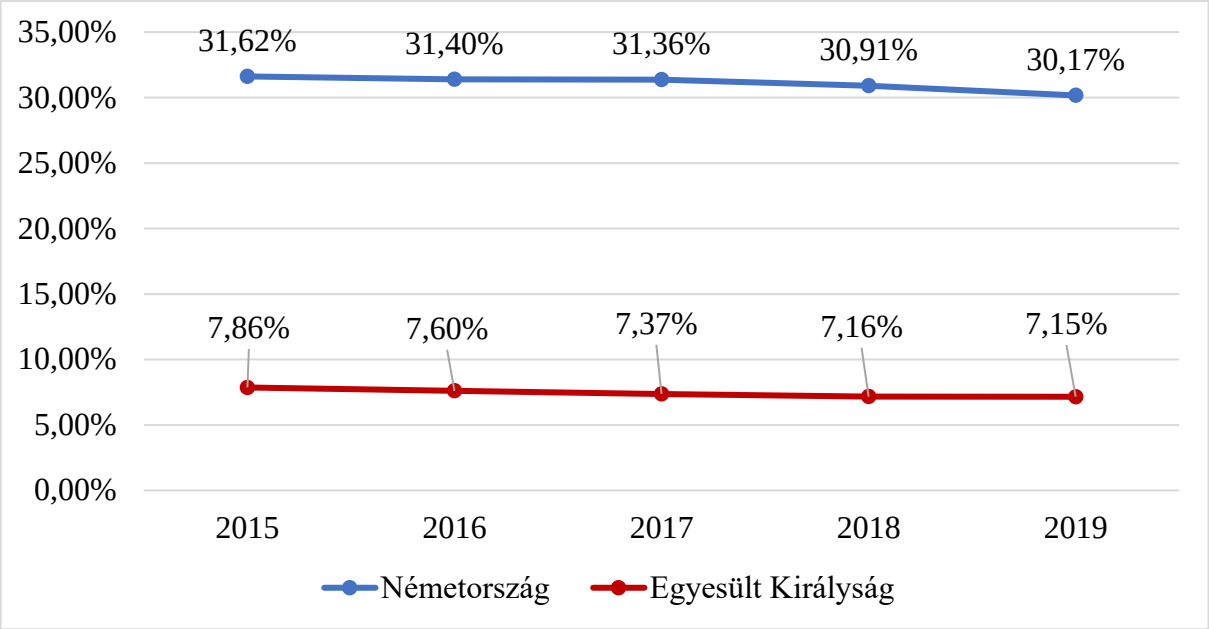
A további fejezetekben az árukereskedelmet a nemzetközi SITC főárucsoportok 1-2 és 3 alfejezeteiben fogom ismertetni (Eurostat, 2013). Ezen belül kiemelt fontosságot bír az SITC 7. kategóriája, mely „gépek és szállítási eszközök”-et jelent. Ebbe a kategóriába tartozik valamennyi szállítóeszköz, közúti jármű, bármilyen rendeltetésű gép, berendezés, készülék. Ez a kategória azért élvez kiemelt figyelmet, mert bármilyen rendeltetésű gépjármű is ebbe a kategóriába tartozik. Nem csak Németország, de az Európai Unió kereskedelmében is átlagon felüli súllyal bír ez az árucsoport (lásd, 6., 7. és 8. ábra).



5. ábra: Németország árukereskedelme az Egyesült Királysággal 2010 és 2019 között

Forrás: Eurostat (2021)

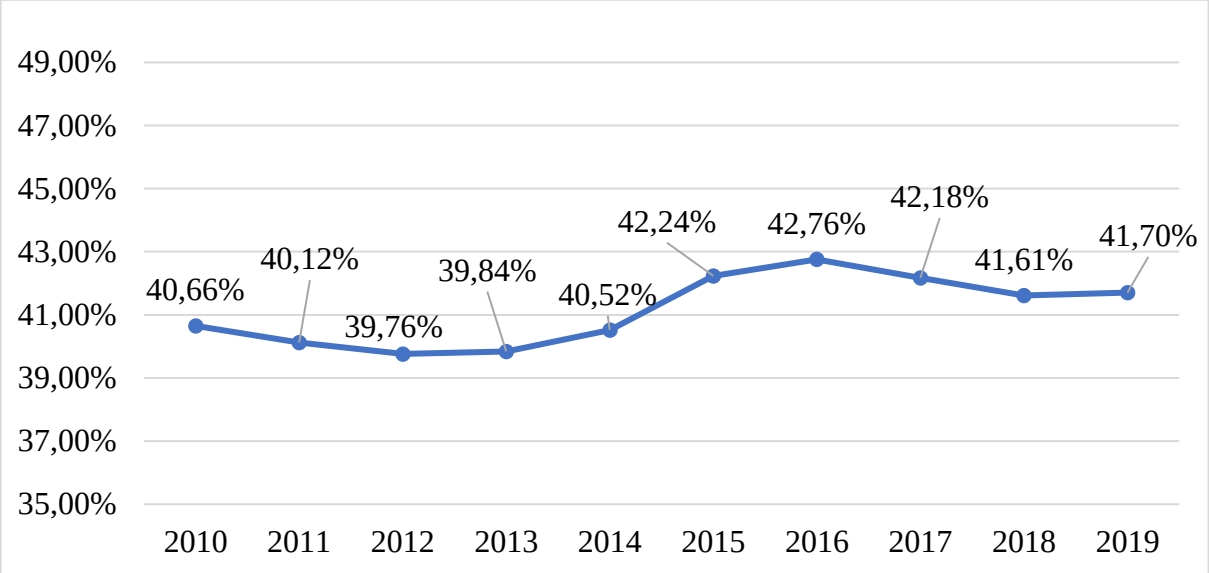
Az EU28 az SITC-7 alá tartozó „Gépek és szállítóeszközök” kivitelének 2015 óta végig több mint 30%-a volt német. 2015 óta enyhe csökkenés ellenére ez a trend stabil (lásd 6. ábra).



6. ábra: Németország és az Egyesült Királyság részesedése az EU 28 gépek és szállítási eszközök exportjából 2015 és 2019 között

Forrás: Eurostat (2021)

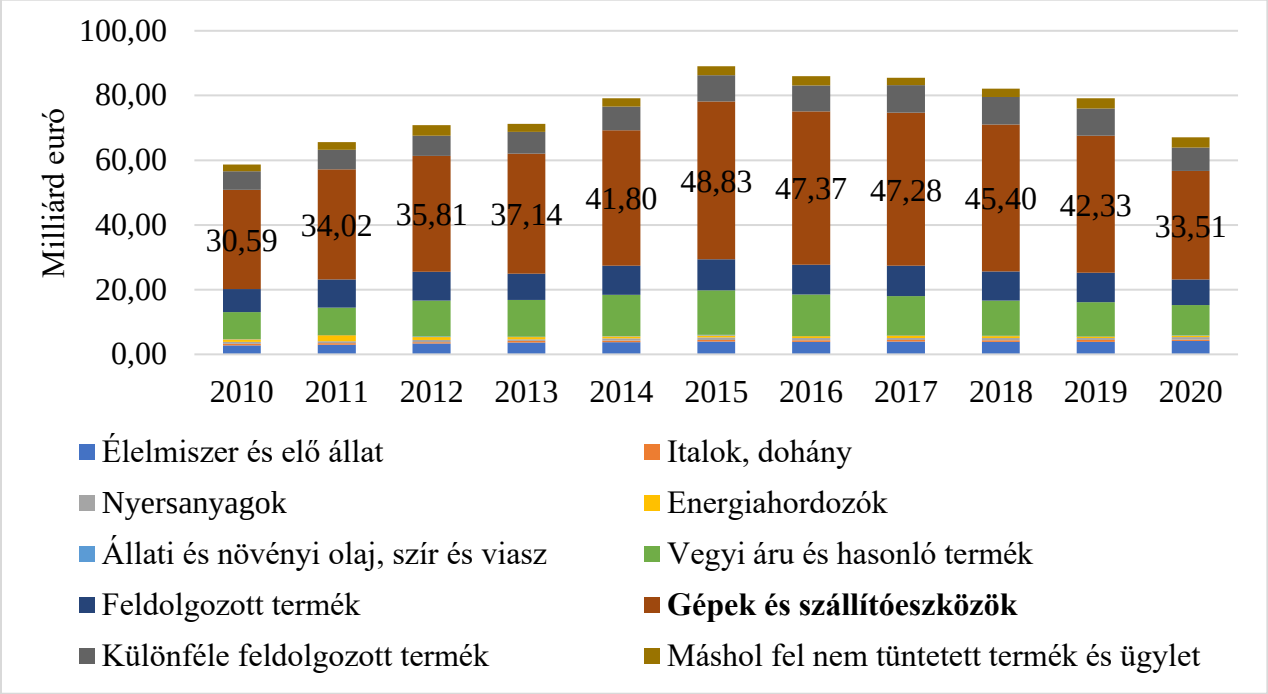
Kereskedelmi adatok alapján az EU28 kivitelének 2010 óta szinte mindig több mint 40%-a származott gépek és szállítási eszközök eladásából. Ezt tudva (valamint, hogy ebből több mint 30% Németországból származik), érdemes szemügyre venni Németországot (lásd 6. és 7. ábra).



7. ábra: SITC-7 termékek aránya az EU28 teljes kivitelének

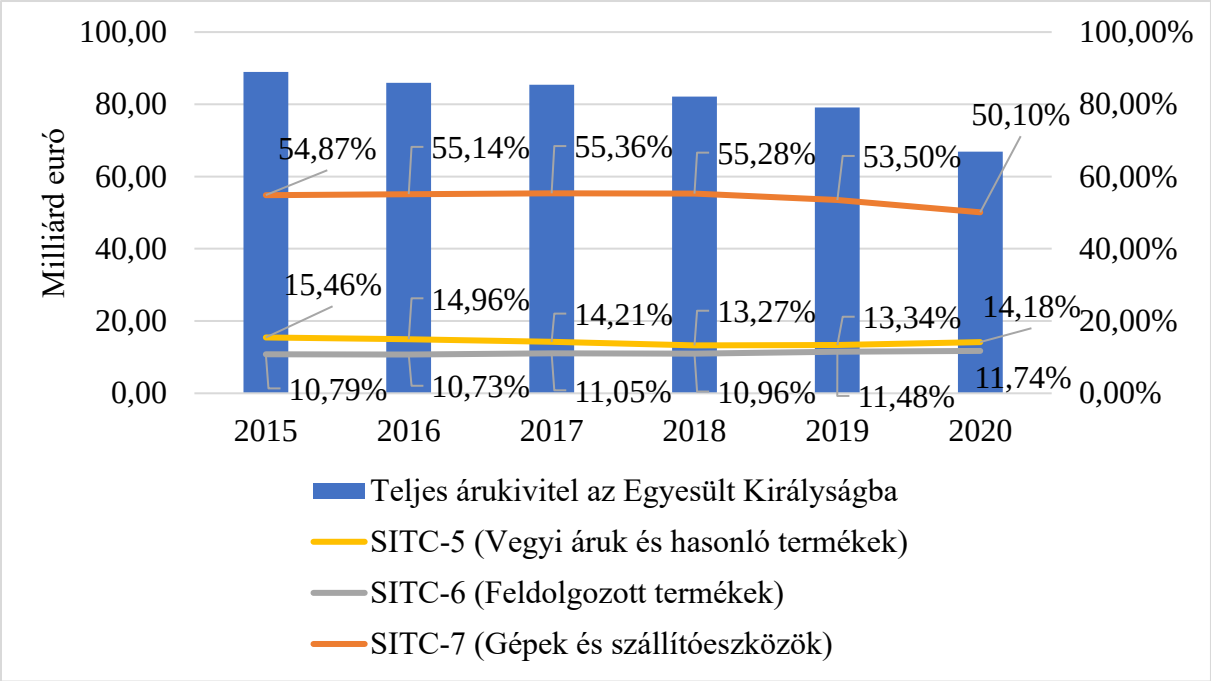
Forrás: Eurostat (2021)

Németország esetében az SITC-7 besorolású gép és szállítási eszköz (alkatrészek, motorok, teherautók és egyéb elektronikai gépek és készülékek) az Európai Unió kivitelének arányán felüli jelentőséggel bír. 2015 és 2019 között a német teljes kivitel már majd felét (2019-ben 48,8%) tette ki. Ez az összetétel persze kereskedelmi partnerenként változhat, ahogyan ez a kilépő Egyesült Királyság esetén is van (Eurostat, 2021d) (lásd, 7. és 8. ábra).



8. ábra: Németország és az Egyesült Királyság közötti (export) árukereskedelem csoportokra bontva

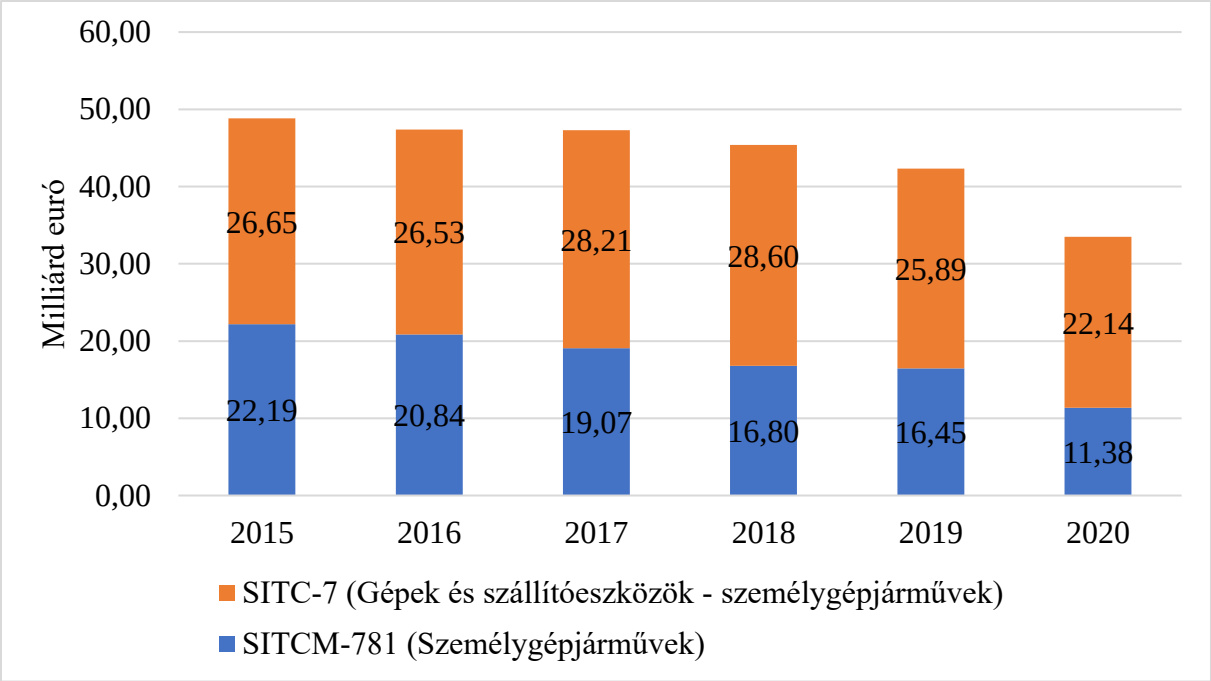
Forrás: Statistisches Bundesamt (2021)



9. ábra: A három legnagyobb SITC osztály részesedése az Egyesült Királyságba irányuló német exportból

Forrás: Statistisches Bundesamt (2021)

Az Egyesült Királyságba irányuló kivitel 2010-től végig 2020-ig javarészt gépek és szállítóeszközökből állt. Emellett a második legnagyobb árucsoport a vegyi áru és hasonló termékek, harmadikként pedig feldolgozott termékek. A legnagyobb árucsoportok volumenben együttesen láthatóan csökkentek, de egymáshoz képest arányuk szignifikánsan nem változott. (lásd 8. és 9. ábra).



10. ábra: A személygépjárművek része az SITC-7 árucsoportból a német exportban az Egyesült Királyságba

Forrás: Statistisches Bundesamt (2021)

Az Egyesült Királyságba irányuló export több mint fele az SITC-7-es árucsoportú gép és szállítóeszköz. Németország számára ez világexporthoz képest átlagon felüli százalékos arányt jelent (Statistisches Bundesamt, 2021b). Emellett a második és harmadik legnagyobb részt kitevő feldolgozott termékek és vegyi áruk és hasonló termékek hasonlóan 10-15% között mozogtak. A vegyi áru és hasonló termékek csoport részesedése 2%-ot csökkent, míg a feldolgozott termékeké kevesebb mint 1%-kal nőtt. Az értékek alapján rendkívüli mértékben egy árucsoportra összpontosult a német export. Emiatt elfogadható, hogy ezen áruk exportálásában történő bármilyen változás észrevehetően befolyásolja az Egyesült Királyságba a kivitel volumenét (lásd, 9. ábra).

A szigetországban eladott 3 legnagyobb árucsoport százalékos aránya a világhoz képest mindhárom esetben visszaeső trendet mutat. 2015-ben a világban összesen eladott gépek és szállítóeszközök 8,29%, a vegyi áruk és hasonlótermékek 8,28% és a feldolgozott termékek pedig 6,7%-a talált az Egyesült Királyságban gazdára. Ez 2019-ben 6,53%-4,92% és 5,78%-ra esett (Statistisches Bundesamt, 2021b).

2015 és 2019 között a gépek és szállítóeszközök exportja több mint 6 milliárd euróval csökkent (2020-ban pedig 13 milliárd euróval kevesebb mint 2015-ben), messze a legnagyobb

mértékben, mint bármely más árucsoport. A hivatalos statisztikákat még részletesebben tekintve az is észrevehető, hogy ez a csökkenés javarészt az SITCM-781-es besorolású személygépjárművek kivitelapadásból következett. Megállapítható tehát, hogy 2019-re a közel 10 milliárdos árukivitel visszaesésből 6 milliárd csak a személygépjárműexport csökkenésével magyarázható (lásd, 10. ábra).

2.2 Az autóipar szerepe

Németország (és némiképp az Európai Unió) számára is gazdaságilag egyik legnagyobb jelentősége van az autó (és a gép) iparnak. „Az Európai Unióban a feldolgozóiparban dolgozók 11,4%-a (mintegy 3,5 millió) közvetlen az autóiparban található. Németországban közvetlenül 870 ezer embert foglalkoztat az iparág, és a gazdaság számára pedig ez az egyik legjövedelmezőbb exportágazatának számít. (ACEA, 2019a) Az Egyesült Királyság is aktív részese a világszintű ellátási láncnak. Nem véletlen, hogy 2019-ben az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége és továbbá 21 ország autóipari képviselete közös nyilatkozatban fejezte ki aggodalmát egy esetleges megállapodás nélküli Brexittel kapcsolatban (ebben az esetben WTO normák alapján vámok is életbe léptek volna) (ACEA, 2019b).

Kereskedelmi szempontból az autóipar kifejezetten exportorientált. Olyannyira, hogy 2019-ben az összes német áruexport 10%-a kész személygépjármű volt, de még 2020-ban is 9%. Ez az Egyesült Királyság esetében még inkább szembetűnő, ahol 2019-ben az export 20,78%-a volt személygépjármű (2015-ben ez még 24,92 %, tehát majdnem a kivitel negyede) A 2020-ban koronavírus járvány és gazdasági válság következtében az export már csak 17%-a volt személygépjármű (Statistisches Bundesamt, 2021b).

2.3 Az autókereslet csökkenésének az okai

Ebben a fejezetben arra a kérdésre keresem a választ, hogy mi okból csökkent (legfőképp személygépjárművek) a német export és végtére a kereskedelem mértéke az Egyesült Királyságban. Ezt a kérdéskört több folyamat is egyszerre övezi, így annak tárgyalását érdemes mindenekelőtt első sorban helyi, valamint világi tényezők fényében vizsgálni.

2.4 Világszintű okok az autóipar megtorpanására

Talán leginkább szembetűnő a Trump adminisztráció és a Kínai Népköztársaság kereskedelmi hadakozásai, ahol az autóipar számára szükséges nyersanyagokra kivetett vámok növelték a költségeket. Emellett megemlíthető a fokozott reguláció az Európai Unióban és Kínában is

(zöldebb gyártási, szállítási módok, euronormák). Az új elektromos és/vagy önvezető autókra átállás költségesnek és nehezebb feladatnak bizonyul, ellenben belátható időn belül kötelező (Wyman, 2020).

Világon általánosan keresleti oldalon érezhető volt több régióban is keresletcsökkenés, többek között például a „car sharing" gyakorlata miatt, vagy éppen Kínában történő általános gazdasági lassulás és keresletcsökkenés (Winck, 2019; ACEA, 2020). Ennek fényében nem meglepő, hogy világszinten Európát kivéve valamennyi régióban csökkentek az eladások, valamint a személygépjárműgyártás (lásd 1. és 2. táblázat).

Mindazonáltal az újonnan eladott autók számát tekintve az Európai Unió piaca továbbra is nőtt, és ezek a történések az európai autóipar exportorientáltsága miatt inkább a nemzetközi eladásokon és termelésen tükröződött (ACEA, 2021). Ezért a kereslet esésének okait az Egyesült Királyságon belül kell keresni.

1. táblázat: Regisztrált személygépjárművek száma régiónként					
	2020	**2019**	**2018**	**%-os változás 19/18**	**%-os arány 2019-ben**
Európa	**14,381,719**	**18,140,909**	**18,061,991**	**+0,4**	**24,2**
Európai Unió	9,942,509	15,340,188	15,159,336	+1,2	20,5
EFTA	387,609	465,564	465,612	-0,01	0,6
Oroszország	1,505,093	1,638,247	1,683,186	-2,7	2,2
Törökország	610,109	387,256	486,321	-20,4	0,5
Ukrajna	85,866	90,185	76,665	+17,6	0,1
Egyéb: Európa	219,469	219,469	190,871	+15,0	0,3
Észak-Amerika	**13,166,862**	**16,036,375**	**16,667,197**	**-3,8**	**21,4**
Egyesült Államok	11,233,042	13,464,176	13,909,909	-3,2	18
Dél-Amerika	2,507,177	**3,559,829**	**3,754,132**	**-5,2**	**4,8**
Brazília	1,615,056	2,262,017	2,089,605	+8,3	3
Ázsia	**30,664,108**	**33,958,366**	**36,644,659**	**-7,3**	**45,3**
Kína	19,734,117	21,163,413	23,219,840	-8,9	28,2
Japán	3,814,090	4,295,672	4,375,813	-1,8	5,7
India	2,491,242	3,073,843	3,464,234	-11,3	4,1
Dél-Korea	1,623,657	1,488,875	1,519,321	-2	2
Egyéb: Ázsia	3,001,002	3,936,563	4,065,451	-3,2	5,3
Közel-kelet/Afrika	**2,684,752**	**3,240,252**	**3,666,938**	**-11,6**	**4,3**
Világ	**63,404,618**	**74,935,731**	**78,794,917**	**-4,9**	**100,0**

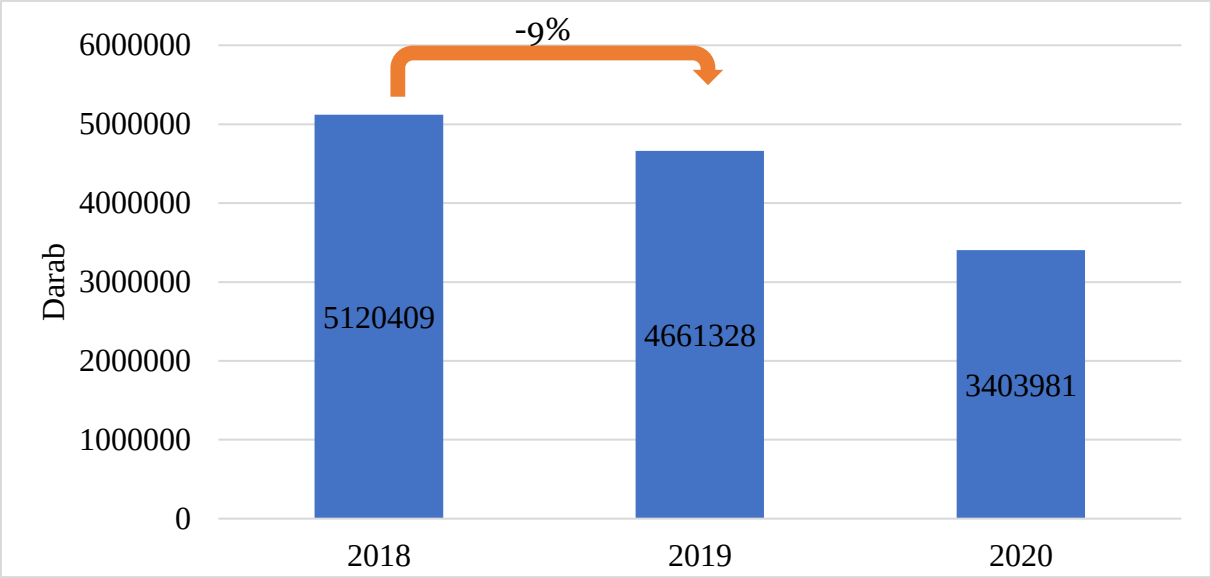
Forrás: European Automobile Manufacturer's Association (2021)

Az újonnan forgalomba állított (regisztrált) autók száma 2020-ban már esésnek indult, mely a lassulást tükrözi (lást, 1. táblázat). Ezen okai a fent említett világon átívelő politikai-technológiai fejlemények. Az újonnan regisztrált autók mellett az autógyártási számok is fontosak, azokat másik táblázatba gyűjtöttem.

2. táblázat: Személygépkocsi-gyártás régiónként					
Európa	**2020**	**2019**	**2018**	**%-os változás 19/18**	**%-os arány 2019-ben**
Európai Unió	**14,131,321**	18,548,160	19,440,981	-4.6	**25**
Oroszország	10,810,265	15,769,041	16,644,609	-5,3	21,3
Törökország	827,830	1,513,640	1,527,928	-0,9	2
Ukrajna		944,087	983,952	-4,1	1,3
Egyéb: Európa	323,157	6,367	5,659	12,5	0
Észak-Amerika	**9,694,810**	315,025	278,833	13	0,4
Egyesült Államok	6,147,781	12,165,682	12,968,219	-6,2	16,4
Dél-Amerika	1,755,366	7,452,191	8,028,375	**-7,2**	**10,1**
Brazília	1,608,870	2,676,738	2,754,002	-2,8	3,6
Ázsia	34,416,295	2,449,242	2,411,076	**1,6**	**3,3**
Kína	19,344,024	39,179,376	41,897,507	-6,5	52,9
Japán	6,933,486	20,675,662	22,726,556	**-9**	**27,9**
India	2,760,062	8,187,935	8,214,183	-0,3	11
Dél-Korea	3,254,147	3,571,298	3,987,912	-10,4	4,8
Indonézia	529,619	3,629,252	3,692,685	-1,7	4,9
Thaiföld	624,531	1,028,782	1,040,322	-1,1	1,4
Egyéb: Ázsia	970,426	955,105	1,057,504	-9,7	1,3
Közel-Kelet/Afrika	1,358,616	1,131,342	1,178,345	-4	1,5
Világ	**61,356,408 7**	**74,107,368**	**79,126,247**	**-4,9**	**100**

Forrás: European Automobile Manufacturer's Association (2021)

A koronavírust megelőzően már megindult egy lassulás az autóiparban. A rendelkezésünkre álló adatok alapján 2019-ben az előző évhez képest 4,9%-kal kevesebb autót gyártottak a vállalatok, és 2020-ban gyakorlatilag földre terítette az iparágat. Ebben az évben 17 százalékkal kevesebb autó gyártódott 2019-hez képest (lásd, 2. táblázat).



11. ábra: Személygépjárműtermelés Németországban 2018 és 2020 között

Forrás: European Automobile Manufacturers' Association (2021)

2.5 A brexit szerepe a keresletcsökkenésben

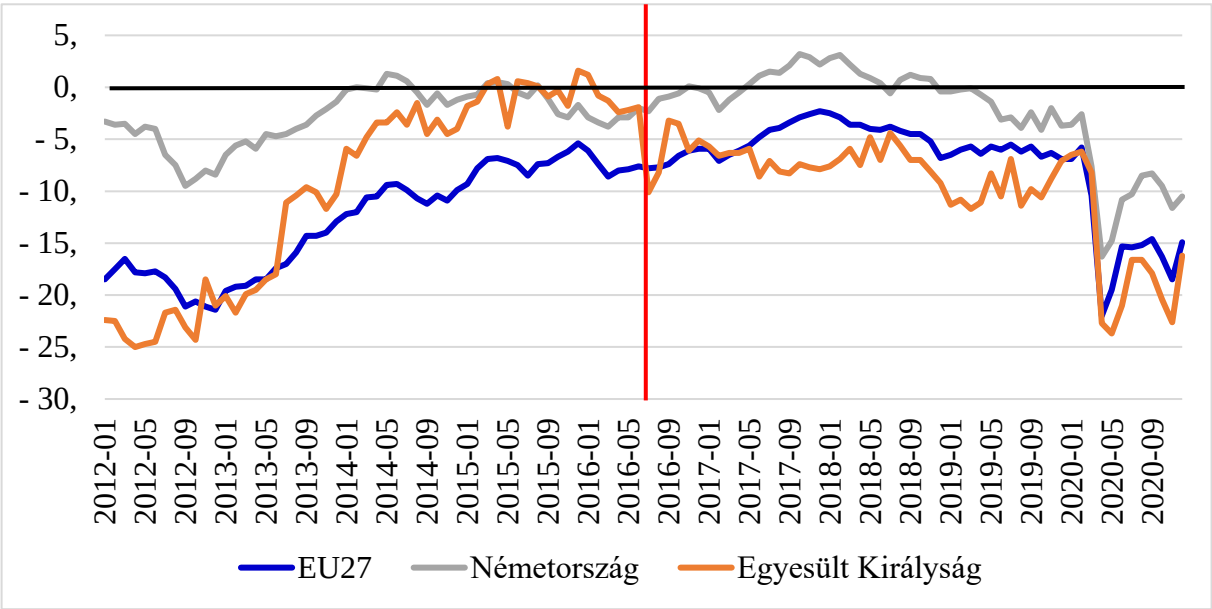
A világot övező folyamatok után tehát elengedhetetlen kitérni a Brexit népszavazás jelenségeire és következményeire. Elsősorban tény, hogy a 2016-os népszavazás és 2020 december 31 között lényegében nem volt semmilyen akadály a kereskedelem és az áruforgalom előtt, de mégis visszaesett a két fél közötti áruforgalom (ezen belül főleg a személygépjárművek kivitele). A tényleges korlátok nem igazán (hiszen nem is voltak évekig)[1] még inkább a kilépési tárgyalásokat követő vita és bizonytalanság már annál inkább befolyásolta valamennyi piaci szereplő várakozását. A legfőbb eredménye a Brexit körüli bizonytalanságoknak a fogyasztói

[1] L 444/14 Kereskedelmi és együttműködési megállapodás egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-Közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Északírország Egyesült Királysága között, ORIG.19. cikk

várakozásokban és a hosszú távú vállalati döntésekben csapódott le. Ennek szemléltetésére a fogyasztói bizalmi index megfelelő mérőszám.

A fogyasztói bizalmi index a háztartások pénzügyi helyzetét és kilátásait, valamint jövőbeni fogyasztási, megtakarítási szándékát szándékozik számszerűsíteni és ábrázolni (Vadas, 2003).

Ezt az indexet tekintve a 2016-os népszavazás után az addig amúgy az EU27 átlagánál többször jobban teljesít Egyesült Királyság 2016 közepétől kezdve 2019-ig végig alacsonyabb szinten volt (Eurostat, 2021e). Ez érthető, hiszen a politikai viták, a megállapodás nélküli Brexit kifejezetten csorbította a fogyasztók kilátásait. Az autóvásárlás, ami általában hosszabb távú döntés, érthetően visszaesett az amúgy Európában jól teljesítő piacon (lásd. 8. és 16. ábra).



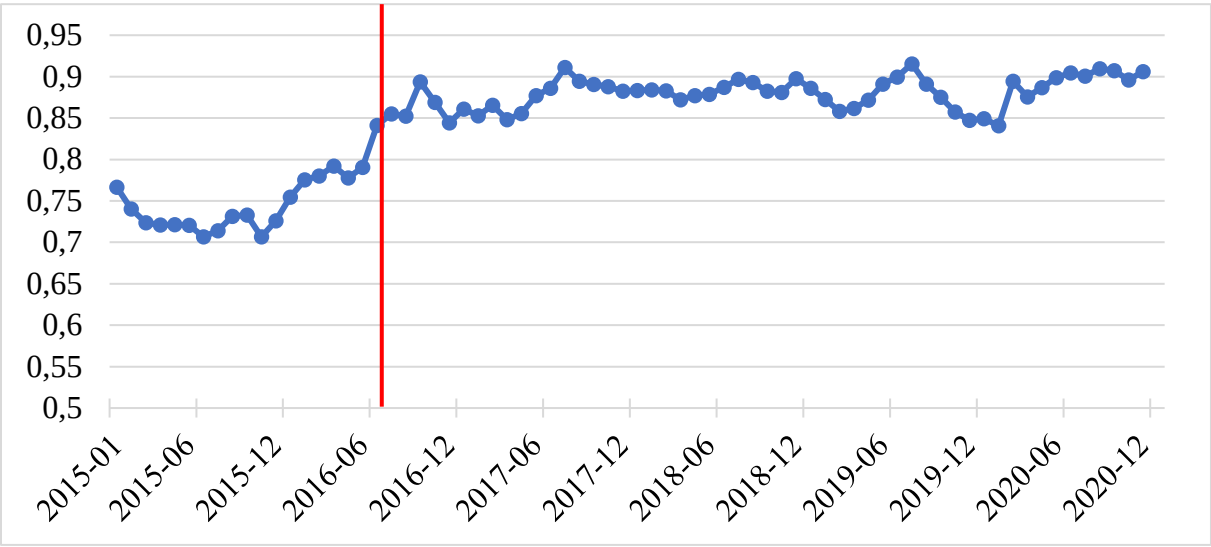
12. ábra: Az EU27, Egyesült Királyság és Németország fogyasztói bizalmi indexének változása 2012 és 2021 között

Forrás: Eurostat (2021)

Efelett pedig közvetlenül a Brexit népszavazás utáni font gyengülése az Euróval szemben is megemlíthető, mint a kereskedelmet befolyásoló tényező. Mivel az Egyesült Királyság importjának több mint fele az Európai Unióból származik (Eurostat, 2021d), így egy gyengébb font ezáltal drágábbá teszi az onnan érkező áruk és szolgáltatások nagy részét. (lásd 8. ábra) A

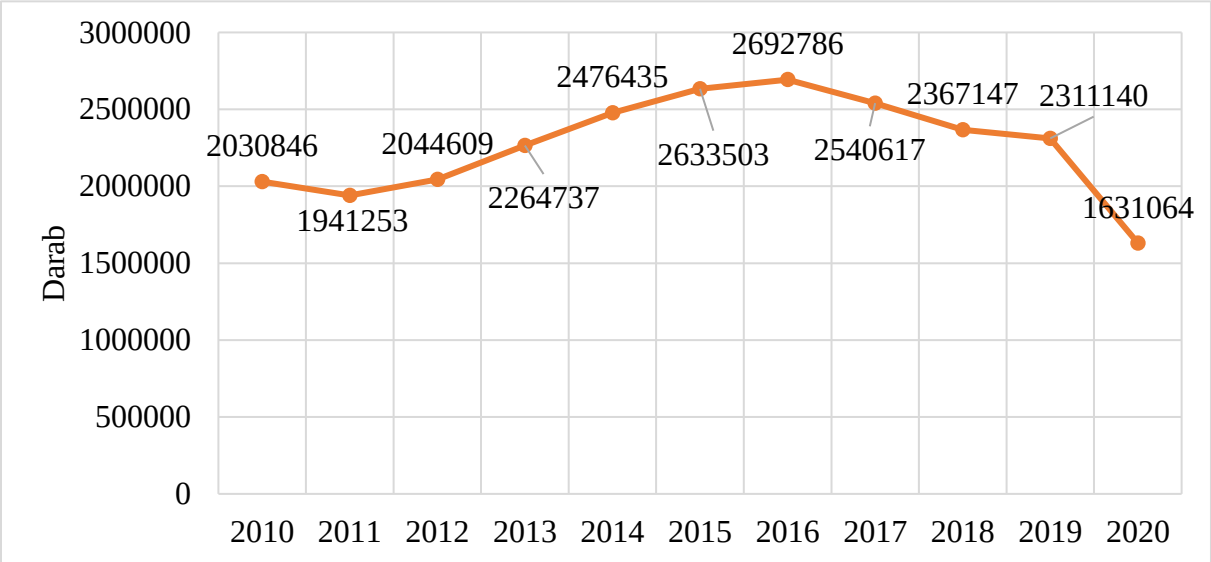
2016-os sikeres népszavazás után 10%-kal csökkent a font értéke az Euróval szemben és azóta sem tért vissza a Brexit előtti szintjéhez (lásd, 13.ábra).

A személygépjármű eladások száma 2010 és 2019 között az EU27-ben végig nőtt, az Egyesült Királyság követte ezt a trendet egészen 2016-ig, mely után az eladások észrevehetően csökkenésnek indultak. Feltehetően a Brexit hatásai közvetlenül összefüggésben állnak ezzel, hiszen környező országokban nem történt ilyen esés az eladások számában (ACEA, 2021) (habár a növekedés lassulása kimutatható, de így is emelkedés a jellemző).



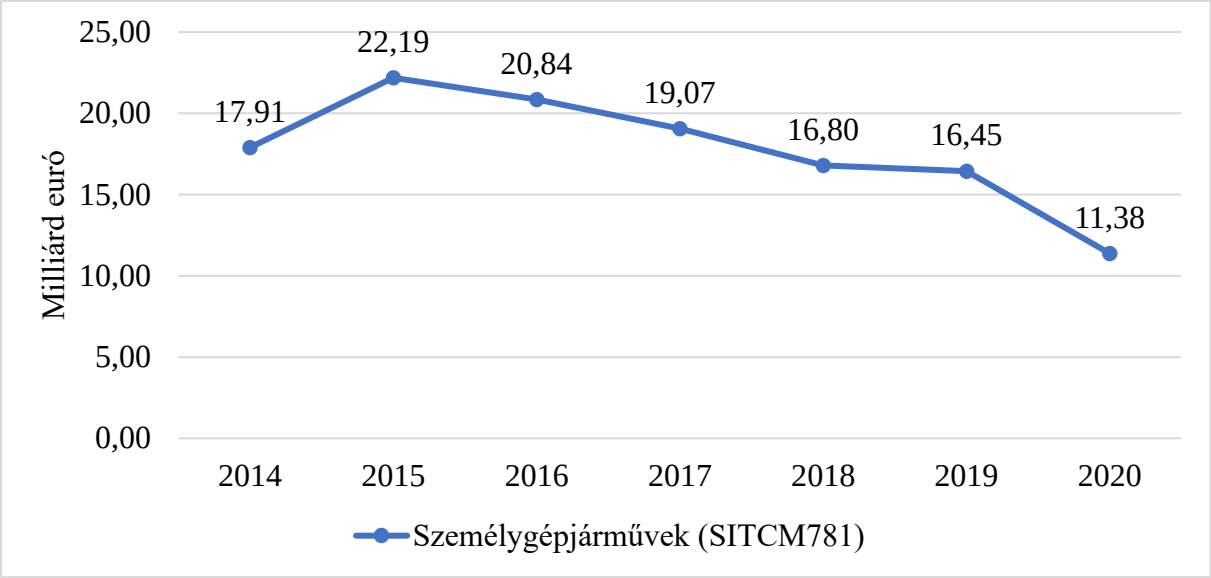
13. ábra: Font-euró árfolyam 2015 és 2019 között

Forrás: Eurostat (2021)



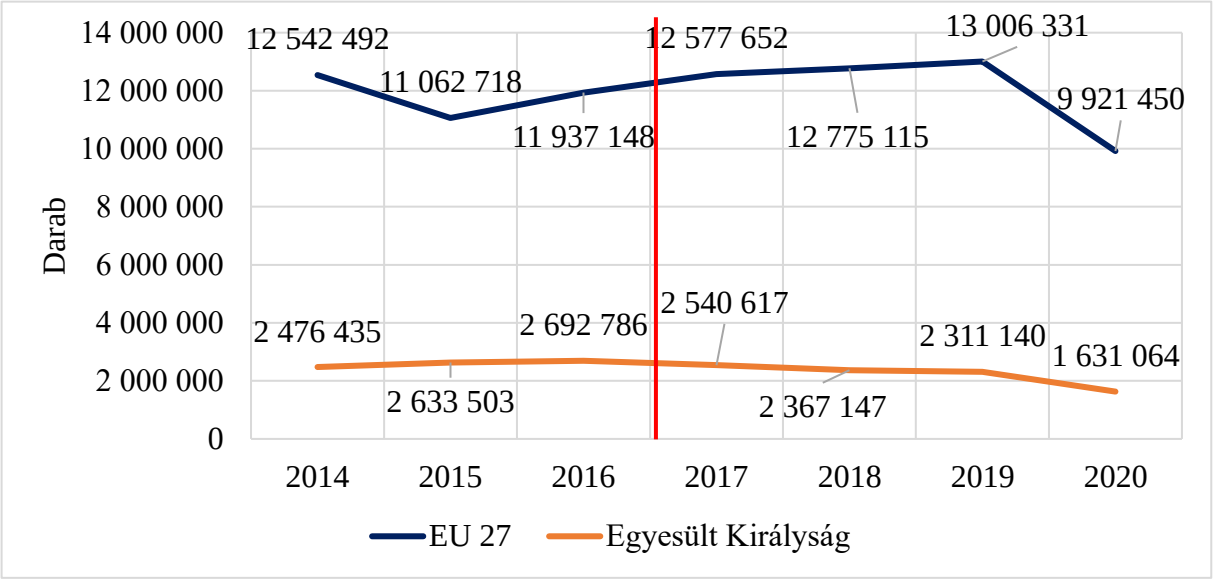
14. ábra: Személygépjármű eladások az Egyesült Királyságban

Forrás: European Automobile Manufacturer's Association (2021)



15. ábra: Német személygépjármű export értéke az Egyesült Királyságban

Forrás: Statistisches Bundesamt (2021)



16. ábra: Személygépjármű eladások az EU27-ben és az Egyesült Királyságban 2014 és 2020 között

Forrás: European Automobile Manufacturers' Association (2021)

2.6 A Brexit utáni jogi akadályok

A 2020 év végi kereskedelmi és együttműködési megállapodás életbelépése után az Egyesült Királyság és az EU közötti áruforgalom is különböző feltételekhez lesz kötve. Minden a két fél közötti határt átlépő áru esetén szükséges lesz eredetet bizonyító származási kritériumoknak megfelelő igazolványra. Ezen túl a határ mindkét oldalán az importőr ellenőrizhet számos kritériumot (SPS-megállapodás, fuvarozói cég engedélyezése, OIE, IPPC nemzetközi

szabványok), helyszíni ellenőrzések, bármilyen információgyűjtés és a vámellenőrzés is életbe lép[2]. Ezek ugyan nem tarifális akadályokat jelentenek, de a kiterjedt adminisztrációs követelmények és egyéb feltételek (akár EU-s országtól függően) megnehezítik az áruk zökkenőmentes határátlépését, ami időveszteséget és torlódást jelent.

2.7 Németország és az Egyesült Királyság közötti árukereskedelem összesítése

Látható, hogy a két ország közötti árukereskedelem a 2015-ös csúcs után látványosan esni kezdett. A nemzetközi és kormánystatisztikákat tekintve láthatjuk, hogy az esés döntően a gép és autóipari termékek kereskedelme szorult vissza, mely főképp a személygépjárművek és az ahhoz kapcsolódó alkatrészek kivitelének visszaesésében testesült meg (Statistisches Bundesamt, 2021b). E mögött nem igazán a világszinten történő keresletcsökkenés és kereskedelmi feszültségek, hanem forrásként a Brexit és azon keresztül a bizonytalanság, fogyasztói bizalom csökkenése, valamint a gyengülő font hatása áll. (Wyman, 2020; Eurostat, 2021; Eurostat, 2021) Az országhatárokon átnyúló rendkívül bonyolult és összetett autóipar különösen érzékeny bármilyen áruforgalmi akadályra, és ez az ellátási lánc sérülését jelenti a két fél között. Ezen világszintű keresletváltozások, de még inkább a kilépést követő engedélyezési/adminisztrációs feltételek miatt teljes áruforgalom területén nem várható növekedés a két ország között, hanem inkább további visszaesés vagy stagnálás (kifejezetten az autó és gépiparban, mely minden késedelemre érzékeny).

3 Németország és az Egyesült Királyság szolgáltatáskereskedelme

Kutatásom ezen részében a két ország közötti szolgáltatáskereskedelmet fogom vizsgálni. A fejezetben azt fogom elemezni, hogy a Brexit népszavazás utáni években mi módon alakult a szolgáltatások kereskedelme, miért/miért nem változott a két ország közötti kapcsolat. Ennek feltárásához OECD, Eurostat és más nemzetközi intézmények adatait fogom segítségül venni. Mivel partnerre bontva csak 2019-ig állnak rendelkezésre adatok, így a kutatásom ezen része csak eddig az évig terjed ki.

3.1 Szolgáltatáskereskedelem meghatározása

A szolgáltatáskereskedelem természetéből adódóan nehezebben követhető. A WTO GATS 4 ágra osztva határozza meg a szolgáltatások kereskedelmét.

[2] L 444/14 Kereskedelmi és együttműködési megállapodás egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-Közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Északírország Egyesült Királysága között, ORIG.24. cikk, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2020:444:FULL&from=EN

1. Határt átlépő

   Az ügyfél egy mások országból vesz igénybe szolgáltatást telekommunikáció vagy postai szolgálat segítségével.

2. Külföldi fogyasztás

   Az ügyfél külföldön turistaként, tanulóként vagy ellátottként vesz igénybe szolgáltatást egy célországban.

3. Kereskedelmi jelenlét

   „A" országban egy külföldi kézben levő vállalat/fiók nyújt szolgáltatásokat.

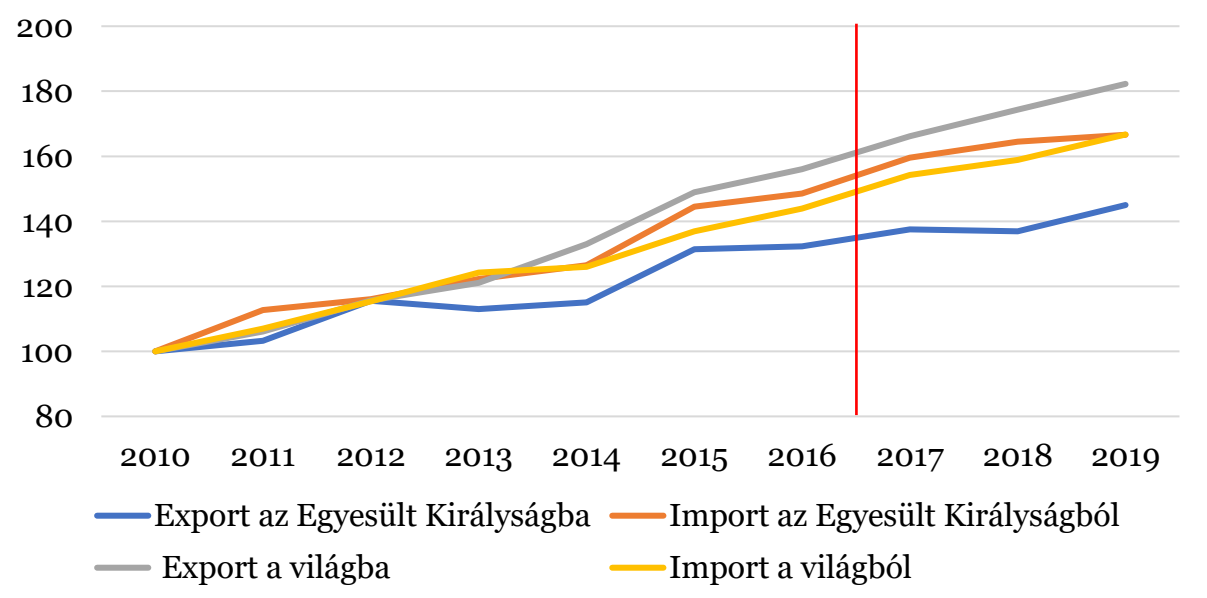
4. Természetes személyek mozgása

   Egy külföldi állampolgár független szereplőként (pl. tanácsadó, egészségügyi dolgozó) vagy egy vállalat megbízottjaként (tanácsadó cég, kórház, kivitelező cég) nyújt szolgáltatást (WTO, 2018).

3.2 A szolgáltatáskereskedelem világszintű szerepe

A szolgáltatáskereskedelem nagy utat tett meg a 20. századtól egészen napjainkig. Míg a második évezred elején ezek főképp még az áruk szállítását és raktározását jelentették, ez ma már kiegészült különböző pénzügyi és még inkább vállalatok nyújtotta szolgáltatásokkal (Breinlich, 2018).

Az OECD országok esetében a szolgáltatáskereskedelem egyre nagyobb részt vesz ki a teljes kereskedelemből. Sőt a számok azt is mutatják, hogy a gazdasági és kereskedelmi



17. ábra: Németország szolgáltatáskereskedelmének változása 2010 és 2019 között a világgal és az Egyesült Királysággal (2010=100)

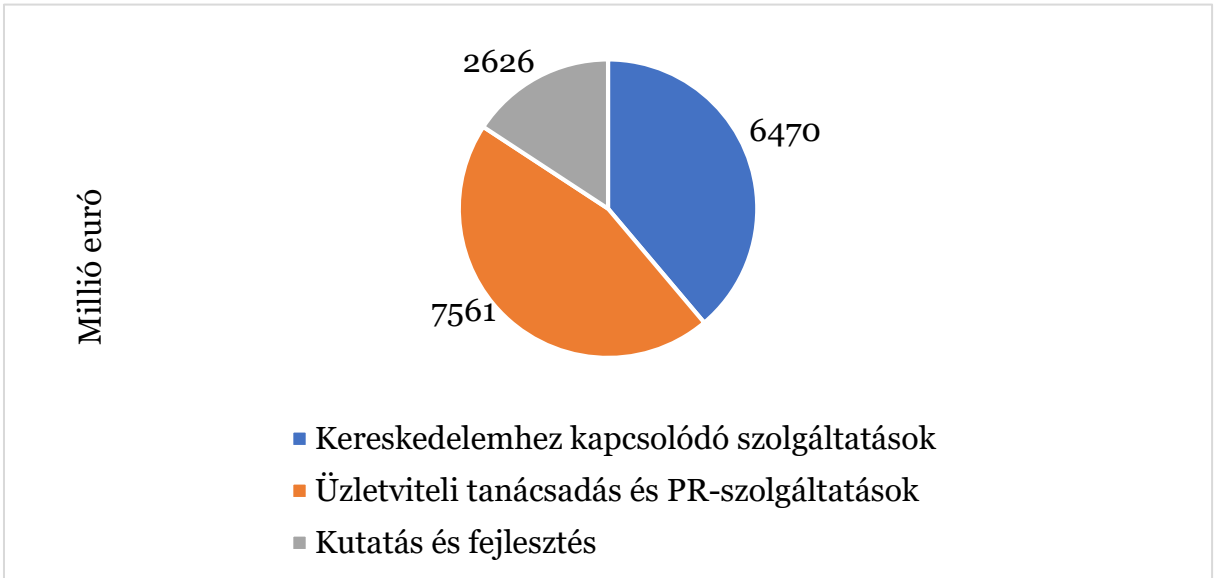
Forrás: Eurostat (2021)

visszaeséseket csupán kis mértékben követi (OECD, 2021). A két ország közötti szolgáltatáskereskedelem 2010 óta növekedett, ámbár a német kivitel az Egyesült Királyságba a világszinthez képest alacsony szinten van, amíg az import bővülése sokáig a világszint alatt van, a népszavazás után csak 2019-ben ért ahhoz közel (lásd, 17. ábra).

3.3 A két ország közötti szolgáltatáskereskedelem összetétele

A két ország között a szolgáltatások összetétele a nemzetközi trendhez hasonlóak. Az évtized elején még nagyobb részt vettek ki a szállítási, valamint utazási szolgáltatások. 2019-ben már az egyéb üzleti szolgáltatások, valamint a pénzügyi és számítástechnikai és információs szolgáltatásokból állt főképp a kereskedelem. Mind import és export esetében az „Egyéb üzleti szolgáltatások" jelenti a legnagyobb szolgáltatási módot (Eurostat, 2021b). Ez a szolgáltatásfajta 3 fő csoportra osztható;

1. Kereskedelemhez kapcsolódó szolgáltatások
   1.1. Műszaki, építészeti és egyéb technikai szolgáltatások tartoznak ide, illetve szemétmenedzsment, lízing ügyletek.
2. Üzletviteli tanácsadás és PR-szolgáltatások
   2.1. Jogi tanácsadás, könyv és számviteli tevékenység, PR, marketing és közvéleménykutatások.
3. Kutatás és fejlesztés
   3.1. Fedezet, vagy kutatás fejlesztésből eredő licensz díjak (Eurostat, 2021b).



18. ábra: Egyéb üzleti szolgáltatások összetétele 2019-ben (import+export)

Forrás: Eurostat (2021)

3. táblázat: Németország és az Egyesült Királyság közötti szolgáltatáskereskedelem összetétele 2010 és 2019-ben.		
Import	**2010**	**2019**
Szállítási szolgáltatások	15,56%	8,31%
Utazási szolgáltatások	12,38%	8,55%
Biztosítási szolgáltatás	4,24%	3,91%
Pénzügyi szolgáltatások	**13,77%**	**15,94%**
Jog- és licencdíjak	2,12%	6,49%
Számítástechnikai és információs szolgáltatás	11,33%	14,58%
Egyéb üzleti szolgáltatások	37,60%	34,73%
Személyes, kulturális és szórakoztatási szolgáltatás	1,92%	1,79%
Export	**2010**	**2019**
Szállítási szolgáltatások	19,83%	9,46%
Utazási szolgáltatások	6,18%	6,39%
Biztosítási szolgáltatás	6,13%	7,16%
Pénzügyi szolgáltatások	**21,68%**	**18,36%**
Jog- és licencdíjak	1,21%	5,42%
Számítástechnikai és információs szolgáltatás	11,11%	14,60%
Egyéb üzleti szolgáltatások	26,53%	28,22%
Személyes, kulturális és szórakoztatási szolgáltatás	0,30%	1,24%

Forrás: Eurostat (2021b)

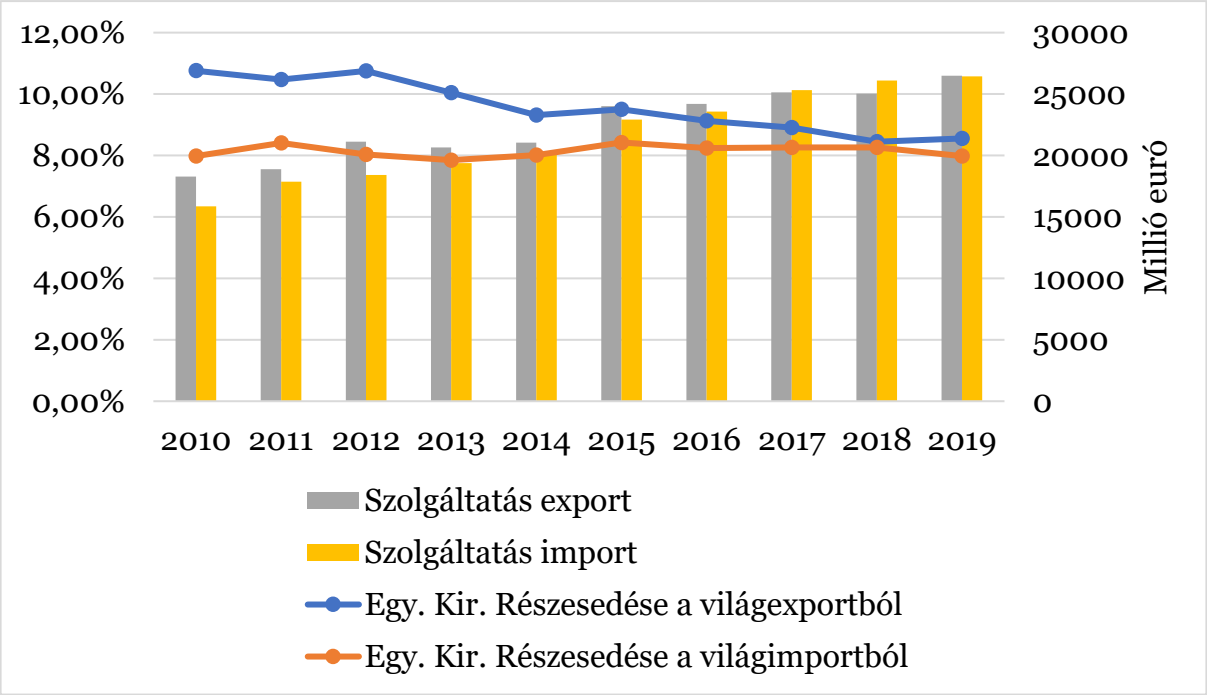
3.4 A szolgáltatáskereskedelem Németország és az Egyesült Királyság között a Brexit népszavazás után

A két ország között már évtizedek óta mély gazdasági kapcsolat van, ez a szolgáltatáskereskedelem esetén is így van. Érdekes, hogy a szolgáltatások kereskedelmének volumene a 2016-os népszavazás óta még növekedett is, sőt, Németország 2017 és 2018-ban negatív egyenleget könyvelt el (lásd, 19. ábra).

Import és export esetében is megfigyelhető egy átrendeződés. 2010-ben a hagyományos szállítási és utazási szolgáltatások (itt kivéve exportnál nem) százalékos arányuk esett főleg számítástechnikai és információ szolgáltatás, egyéb üzleti szolgáltatások és jog-és licenszdíjak javára (lásd, 3. táblázat). A pénzügyi szolgáltatások csakugyan tekintélyes részt ölelnek fel. A szolgáltatások ezen része különösen kényes kutatásom írásakor, hiszen ez a csoport a Kereskedelmi és Együttműködési Megállapodásban nem került kidolgozásra, ellenben még 2021 folyamán fog ez megtörténni. A felek már aláírtak közösen egy memorandumot, melyben a minél zökkenőmentesebb kapcsolatok kiépítése mellett foglaltak állást (GOV.UK, 2021).

2015-höz képest ugyanúgy az „Egyéb üzleti szolgáltatások” volt a legnagyobb volument adó szolgáltatási csoport mind import, mind export esetén (Eurostat, 2021b). Ezen belül ezen csoport összetétele 2015 és 2019 között számottevően nem változott. 2019-ben szintén az üzleti tanácsadás és PR szolgáltatások adták a legnagyobb volument (százalékos arányban itt történt a legnagyobb forgalmi növekedés is) (lásd, 3. táblázat).

Ez annyiban megfelel a világban is folyó trendekkel, hogy a szolgáltatások a kereskedelemben volumenben és arányban is folyamatosan növekednek, valamint az árukereskedelmi trendeket kisebb mértékben vagy nem is követik (Statistisches Bundesamt, 2021b; Eurostat, 2021; WTO, 2021). Mindamellett, ha az Egyesült Királysággal folytatott szolgáltatáskereskedelem világhoz vett arányát vizsgáljuk, akkor 2015 óta az export aránya 9,5 %-ról 8,56%-ra csökkent miközben az import aránya 8,42%-ról 7,98%-ra esett (lásd 19. ábra). Az Egyesült Királyság számára Németország része a szolgáltatáskereskedelemből nem változott számottevően, az export 6%-a Németországba irányult, az import csökkent 2015 és 2019 között 6,58%-ról 5,78%-ra (Eurostat, 2021b).

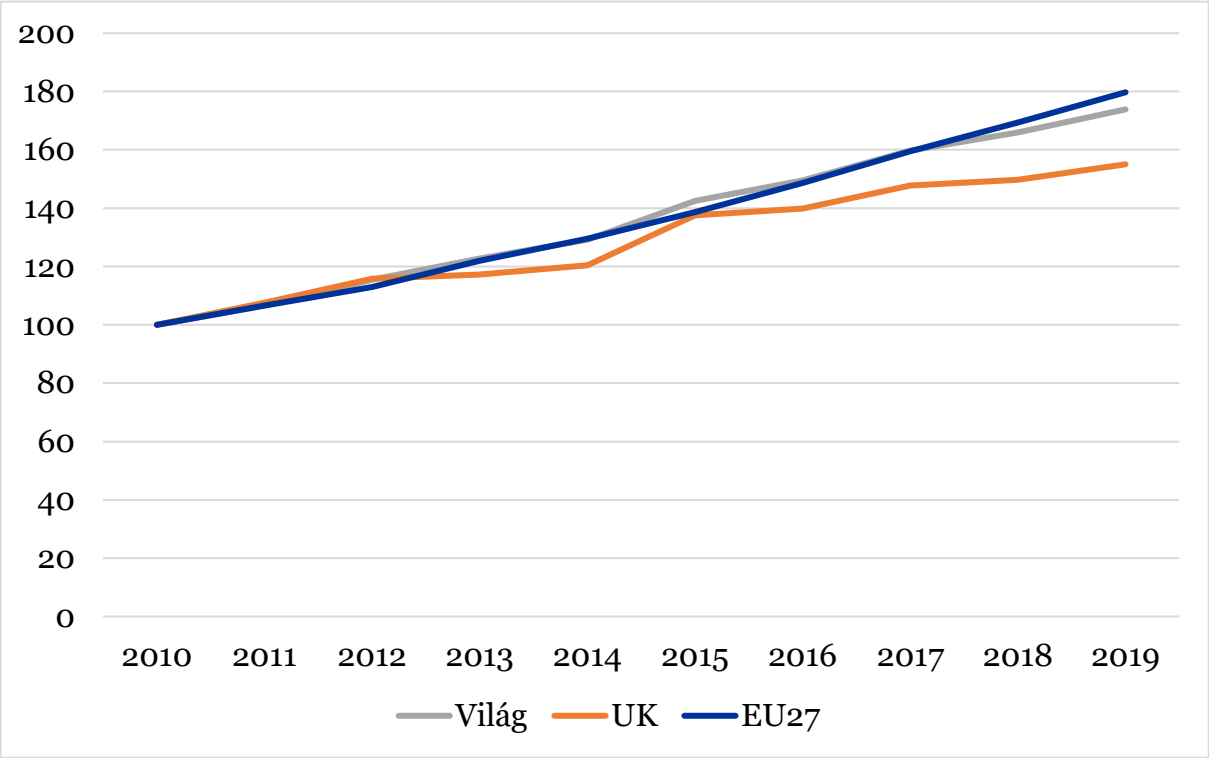


19. ábra: Németország szolgáltatáskereskedelme az Egyesült Királysággal

Forrás: Eurostat (2021)

Nemzetközi összehasonlításban a két ország közötti szolgáltatáskereskedelem értéket tekintve az áruforgalommal ellentétben stabilan növekszik (Eurostat, 2021b; Statistisches Bundesamt, 2021b) Ennek a növekedésnek a sebessége azonban a világ és az EU27 alatt van. A teljes volumen 2010-es szintjéhez képest Németország szolgáltatáskereskedelme a világgal és az

EU27-tel dinamikusan és hasonló mértékben növekedett. Az Egyesült Királysággal mindazonáltal a 2016-os Brexit szavazás után mérhetően alacsonyabb szinten történt növekedés, így az árukereskedelemmel ellentétben ezúttal inkább relatív lassulás figyelhető meg (lásd, 20. ábra).



20. ábra: Németország szolgáltatáskereskedelmének alakulása (import+export) az Egyesült Királysággal, a világgal és az EU27-el (2010=100)

Forrás: Eurostat (2021)

3.5 Szolgáltatáskereskedelem akadályai a jövőben

A 2020 december 31-én az EU és az Egyesült Királyság közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodás 2021 január 1-jétől közvetlenül befolyásolja a határt átlépő szolgáltatáskereskedelmet. Többek között az EU-s tagállamok (plusz Liechtenstein, Norvégia, Svájc) által szabályozott szolgáltatás esetén már külön engedélyre van szüksége a brit vállalatoknak ahhoz, hogy ezekben az országokban üzleti tevékenységet vezessenek. [3] Emellett

[3] L 444/14. Kereskedelmi és együttműködési megállapodás egyrészről az európai unió és az európai atomenergia-közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Északírország Egyesült Királysága között, 804. oldal, SERVIN4. melléklet/3, *„Az e mellékletben felsorolt fenntartásokon túl mindkét Fél elfogadhat vagy fenntarthat*

a tagállamok kikötés esetén a természetes személytől szakmai képesítést is kérhetnek, melyek már 2021 január 1-jétől nem automatikusan elfogadott[4].

3.6 Németország és az Egyesült Királyság közötti szolgáltatáskereskedelem összesítése

A fejezet során sikerült megállapítani, hogy az áruforgalommal ellentétben a szolgáltatáskereskedelem volumene a népszavazás sikere után is nőtt. Ez a növekedés viszont 2016-tal kezdődően az EU27 és a világgal szemben relatív lassulásba kezdett (Eurostat, 2021b; Eurostat, 2021d). A világgazdasági összefonódás és a fejlett országokra jellemző komplexitás végett valószínűtlen, hogy ezen a téren abszolút csökkenés történne a jövőben, de a szolgáltatáskereskedelem általános bővülése az Egyesült Királyság esetében a megállapodás utáni adminisztrációs követelmények és akadályok miatt várhatóan lassulni fog.

4 Németország és az Egyesült Királyság közti tőkekapcsolatok a Brexit után

A Brexit népszavazás sikere után, habár jogilag és gyakorlatilag évekig nem változott a két fél közötti kereskedelmi gazdasági kapcsolat, a közvélemény és a piaci szereplők várakozásai annál inkább. A külföldi közvetlen tőkebefektetések (FDI) ennek közvetlenül ki vannak téve, hiszen ezen döntések többször hosszútávúak. Az alábbiakban Németország és az Egyesült Királyság közötti FDI állományok változását fogjuk vizsgálni.

A külföldi közvetlen tőkeberuházások (vagy FDI) állománya összesíti az összes addig befektetett pénzmennyiséget takarja (Eurostat, 2021c).

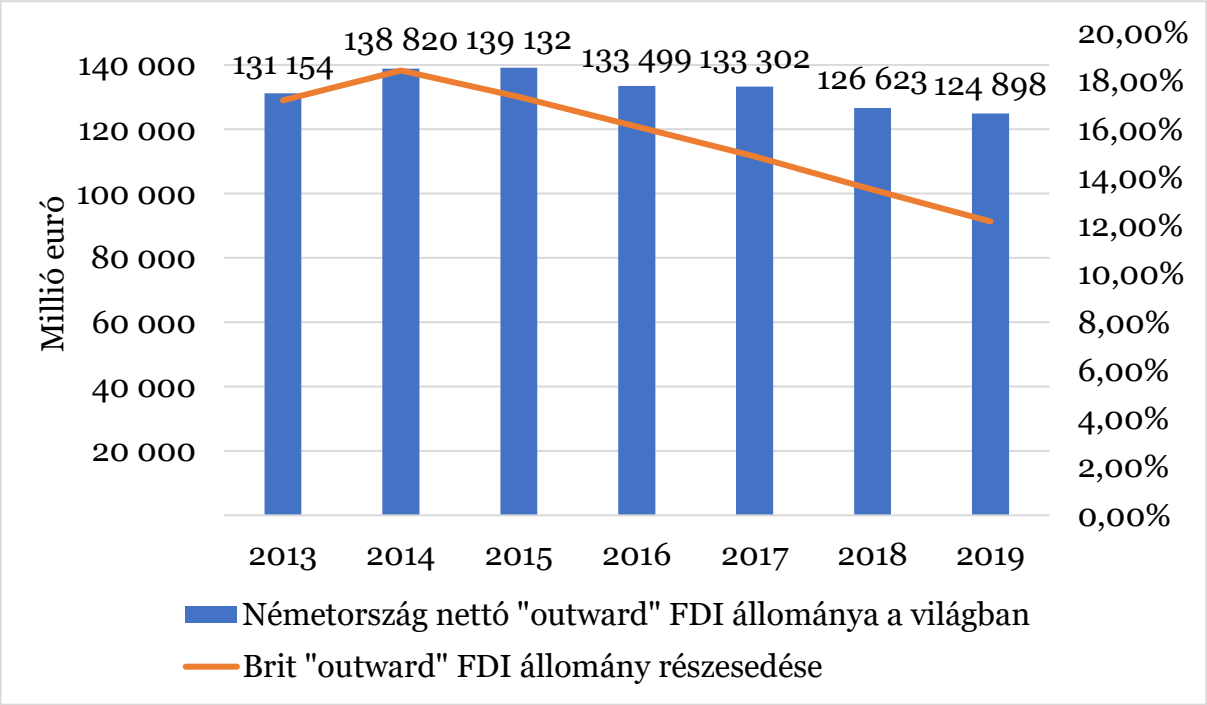
---

olyan, a képesítési követelményekhez, a képesítési eljárásokhoz, a műszaki előírásokhoz, az engedélyezési követelményekhez vagy az engedélyezési eljárásokhoz kapcsolódó intézkedéseket, amelyek a SERVIN.4.4. cikk [Szerződéses szolgáltatók és független szakemberek] értelmében nem minősülnek korlátozásnak.”, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2020:444:FULL&from=EN

[4] L 444/14. Kereskedelmi és együttműködési megállapodás egyrészről az európai unió és az európai atomenergia-közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Északírország Egyesült Királysága között, 116. oldal, SERVIN.5.13. cikk. 1. *„E cikk rendelkezései nem akadályozzák meg a Feleket abban, hogy a természetes személyektől megköveteljék a tevékenység végzésének helye szerinti területen az érintett tevékenységi ágazat tekintetében előírt szükséges szakmai képesítések meglétét.”*

4.1 Az outward FDI állomány a két ország között

Az Eurostat adatai alapján a német nettó „outward" FDI állomány 2015-től kezdve visszaesésnek indult míg egyébként világszinten növekedett Németország FDI állománya. Ezáltal a szigetországba fektetett tőkeállomány részesedését tekintve fokozatosan csökkent százalékban és értékét tekintve is. 2015-ben ez 17,35% volt s 2019-ben már csak 12,18%-ot tett ki (lásd, 21. ábra).



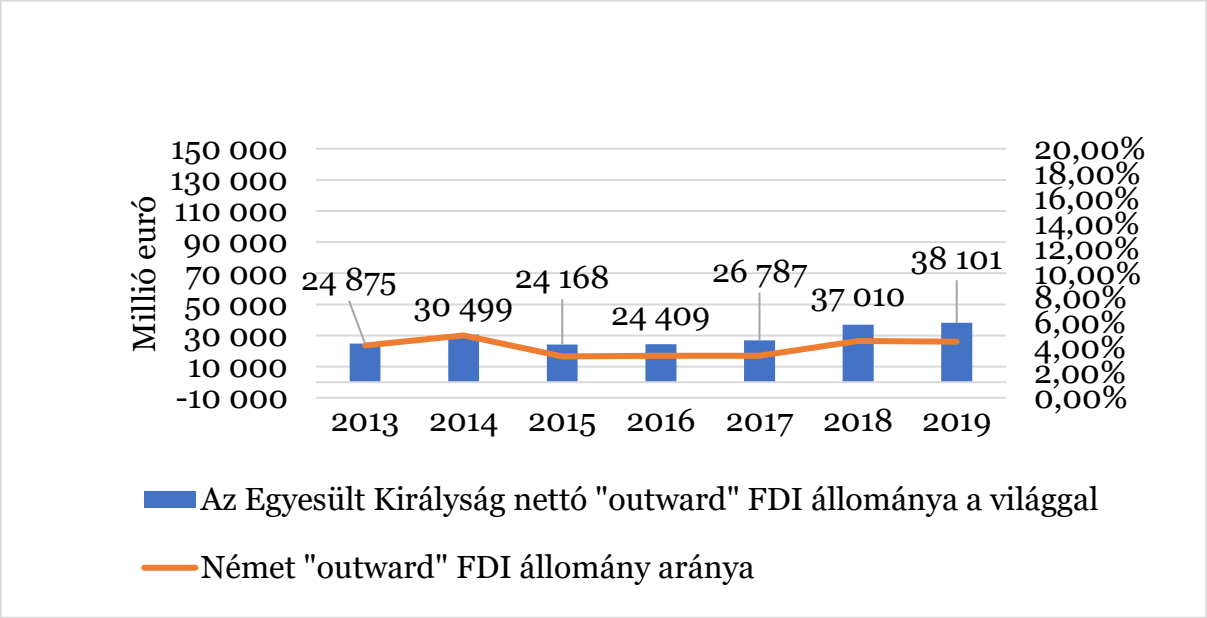
21. ábra: Németország nettó működőtőke exportállománya (OFDI) és az Egyesült Királyság részesedése a német tőkeexportból

Forrás: Eurostat (2021)

A másik oldalt tekintve ennél másfajta folyamatot láthatunk. Az Egyesült Királyság nettó FDI tőkeállománya Németországban 2015-től kezdve végig emelkedett 2019-ig. Emellett a németországi nettó FDI állományok 2015-höz képest nőttek 3,32%-ról 2019-re 4,5%-ra. Az igazsághoz hozzátartozik mindamellett, hogy ez az arány 2014-ben volt a legmagasabb 5,01%-kal, valamint maga az érték is egészen 2018-ig a legmagasabb volt (lásd, 22. ábra).

Abszolút értékeket tekintve látható, hogy amíg a német OFDI állomány csökkent a szigetországban, addig ezzel párhuzamosan nőtt a brit OFDI Németországban. Emögött a vállalati beruházások mögött vélhetően szerepet játszik a Brexit is, hiszen közös piaci mivolta

végett Németország vonzóbb befektetési cél lett. Fordított esetben az Egyesült Királyság veszíthetett ugyanebből az okból vonzóképességéből (lásd 21. és 22. ábra)



22. ábra: Az Egyesült Királyság nettó működőtőke exportállománya (OFDI) és az Németország részesedése a brit tőkeexportból

Forrás: Eurostat (2021)

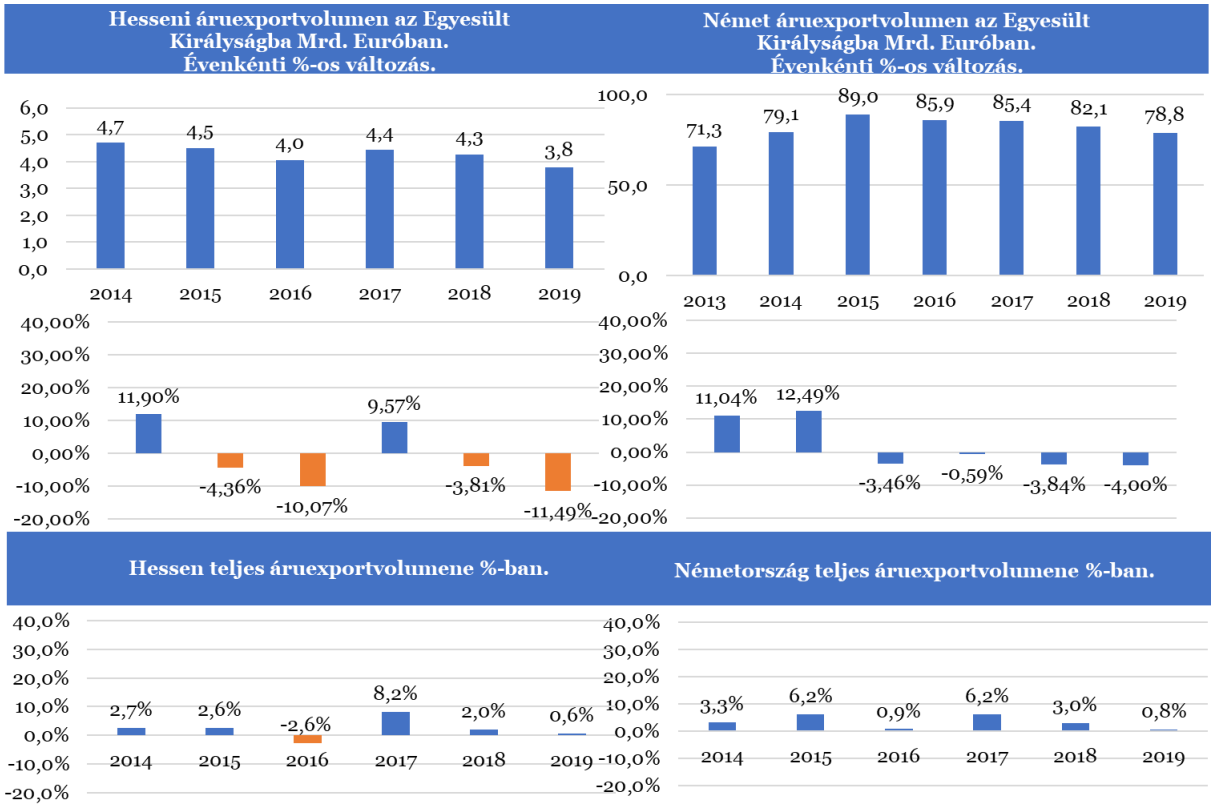
4.2 Külföldi tőkebefektetése a két ország között összesítése

Habár a Brexit óta Németországban nőtt a brit nettó FDI állomány, megnyugtatóan nem tudjuk ezt kizárólagosan a Brexit számlájára írni. Valószínűsíthető, hogy a brit piaci szereplők döntéshozatalában szerepet játszott a kilépés (például a pénzügyi vállalatok Frankfurt am Main-i átcsoportosítás, de nagyobb szintű változások nem igazán észrevehetők (Dusold, 2020). Ugyan az Egyesült Királyságból érkező közvetlen tőkebefektetések értéke nőtt a Brexit előtti évekhez képest, de ez a növekedés olyan országok esetében, mint Kína vagy az Egyesült Államok ennél is nagyobb volt. A jövőt tekintve annyiban nehezülnek az FDI áramlások, hogy az Egyesült Királyság már „harmadik ország ”-ként kezelendő, s így az onnan jövő közvetlen tőkebefektetések már tüzetesebb ellenőrzéseken esnek át, mely mérsékelheti az onnan érkező beruházásokat (Noerr, 2021).[5].

[5] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/452 rendelete (2019. március 19.) az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN

5 Hessen Szövetségi Állam és az Egyesült Királyság kapcsolata a Brexit tükrében

Hessen az egyike azon kevés német tartományoknak, mely nem határos más országokkal. A tartományban ma megközelítőleg 6.2 millió ember él. Népsűrűséget tekintve 290 fő /km^2 -vel a német átlag felett áll (230/km2). Legfontosabb városai Wiesbaden (mely a tartományi főváros is), északon Kassel, és nemzetközi pénzügyi központ, Fankfurt am Main (továbbiakban Frankfurt). A tartomány ráadásul kiterjedt kereskedelmi kapcsolatot ápol az Egyesült Királysággal (CoR, 2018).



23. ábra: Hesseni és német export az Egyesült Királyságba és a világba 2014 és 2019 között

Forrás: Hessisches Statistisches Landesamt (2020), Statistisches Bundesamt, (2020)

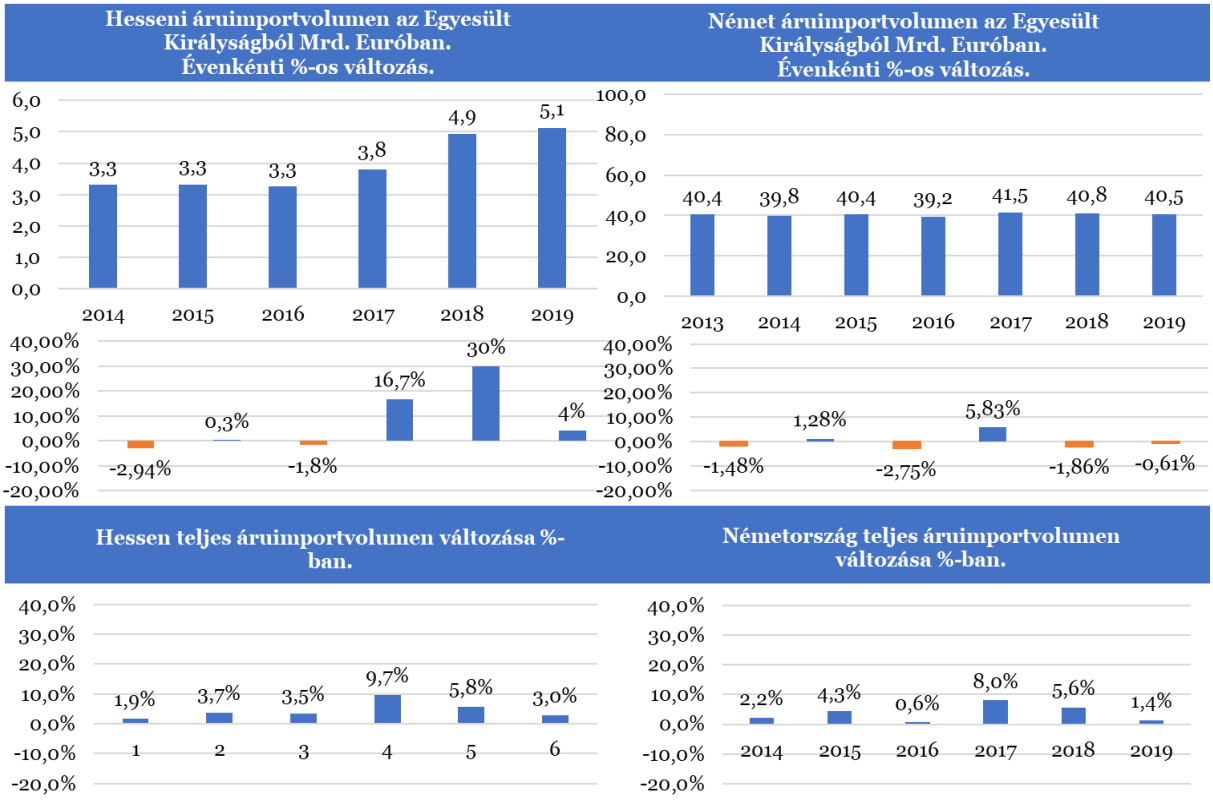
Hessenből az Egyesült Királyságba a kivitel a 2009-es pénzügyi válság után ismét nagy növekedésnek indult. A korai bizonytalanság után 2013 és 2014-ben százalékban kétszámjegyű növekedés volt megfigyelhető. Összességében Hessen és Németország a világgal folytatott külkereskedelme nem tér el, hiszen az Egyesült Királyságban a 2015 óta csökkenő/stagnáló

trenddel ellentétben világszinten nőtt a kivitelük. [6](2016-ban világszinten a hesseni kivitel is csökkent, de kevésbé, mint a kilépő országban tapasztalt csökkenés, és vele ellentétben 2017-ben sokkal nagyobb növekedés látható.) Feltűnő a 2018-as és a 2019-es év, ahol a kivitel volumene erős csökkenésével szemben világszinten enyhe növekedést történt (Statistisches Bundesamt, 2021b; Hessisches Statistisches Landesamt, 2020; Hessisches Statistisches Landesamt, 2019) (lásd, 23. ábra).

Az, hogy milyen mértékben tükröződik vissza a hesseni vállalatok tudatos döntéseire a Brexit mely így egy hosszútávú átrendeződést mutat, és/vagy az euró erősödése miatti csupán statisztikai/gazdasági hatás látható, teljes bizonyossággal nem eldönthető, e két tényező inkább együttesen értékelendő. Annyi biztos, hogy a vállalatoknak több bizonytalansággal kellett szembenézniük a népszavazást követő években (Werner - Gauler, 2018).

Importot tekintve Hessen annyiból különleges, hogy azon kevés szövetségi államokhoz tartozik, melyek negatív külkereskedelmi mérleggel rendelkeznek (A világgal és az Egyesült Királysággal szemben is (Hessisches Statistisches Landesamt, 2020).

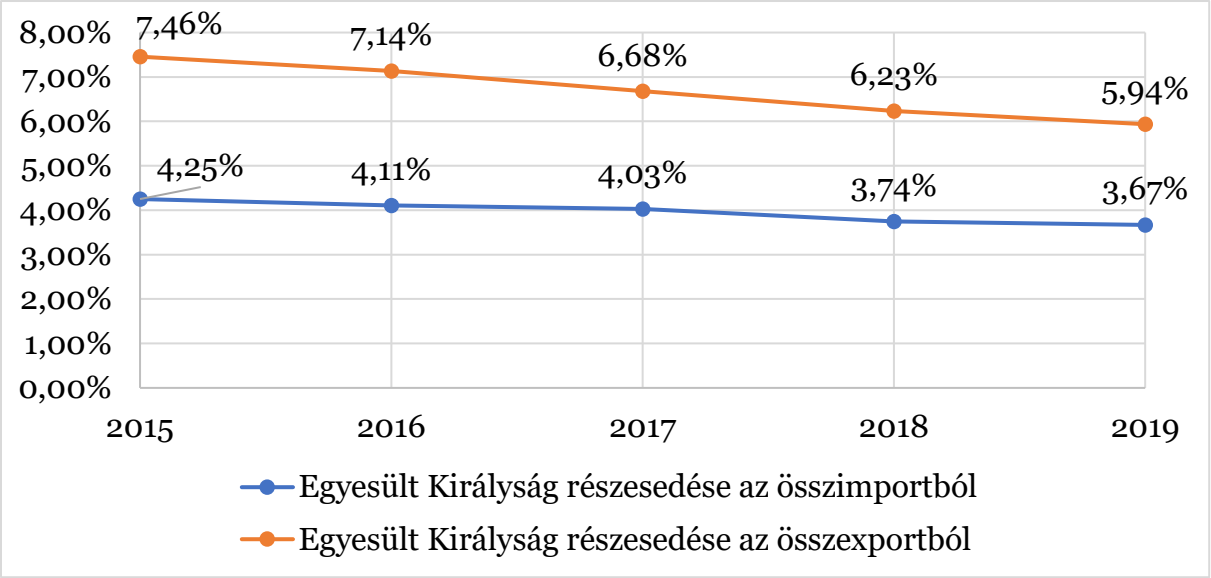
[6] Hessisches Statistisches Landesamt, A statisztikai hivataltól e-mailen kapott excel forrású táblázatok alapján.



24. ábra: Hesseni és német import alakulása az Egyesült Királyságból és a világból 2014 és 2019 között

Forrás: Hessisches Statistisches Landesamt (2019), Destasis (2019)

A hesseni import érték érdekes képet mutat. Itt az exporttal ellentétben úgy tűnik, hogy az import tovább nőtt, bár ez csupán Hessen esetében limitált trendet jelent, hiszen szövetségi szinten az import az Egyesült Királyságból lényegében stagnál (lásd, 5. ábra). Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a 2010es évek elején a pénzügyi válság után a 2019-hez hasonló mértékű import lett elkönyvelve a 2011-es 4,7 milliárd eurós csúccsal (Hessisches Statistisches Landesamt, 2013).



25. ábra: Az Egyesült Királyság százalékos részesedése Hessen exportjából és importjából 2015 és 2019 között

Forrás: Hessisches Statistisches Landesamt (2020)

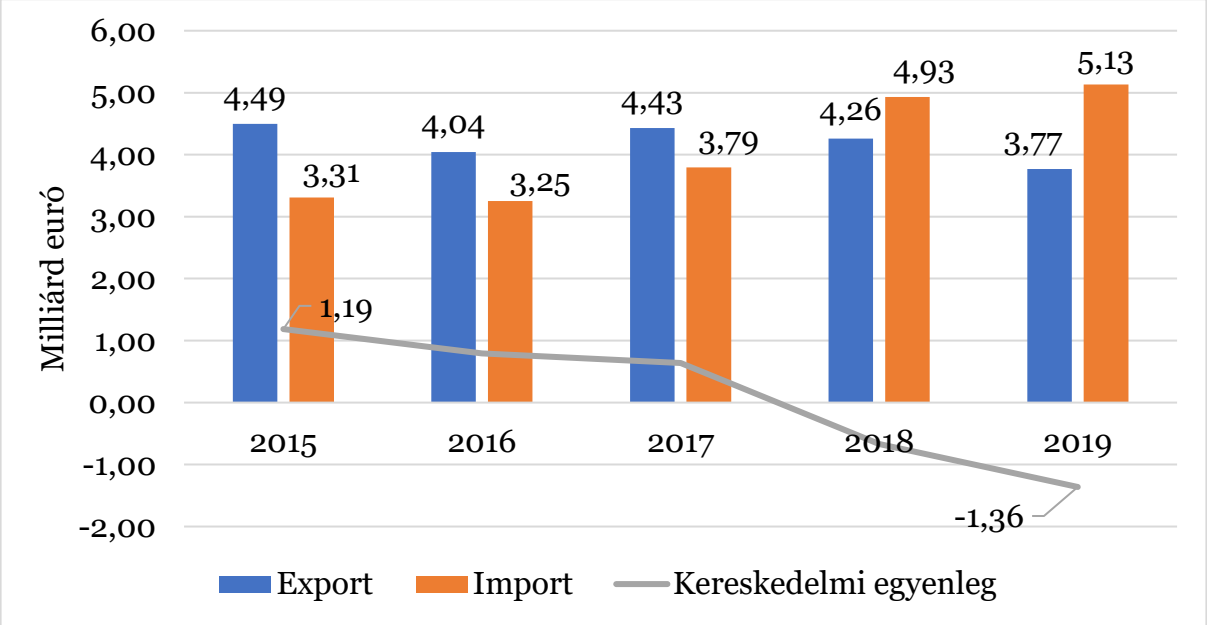
Az Egyesült Királyság részesedése a hesseni teljes exportból és importból rendre csökkenő tendenciát mutat. Ez arra enged következtetést, hogy az alapból alacsonyabb bázisról induló exportot tekintve látható nagyobb visszaesés, míg például a Brexit óta egyébként emelkedő import tekintetében így is veszít (habár százalékos értékben közel sem annyira, mint exportban) (lásd, 25. ábra).

5.1 Hessen és az Egyesült Királyság közötti általános kereskedelmi mutatók összesítése

Kereskedelmi értelemben Hessen és az Egyesült Királyság között hasonló trendekkel találkozunk, mint Németország esetében. Hessen esetében főleg az export sérült a megelőző években, és így az Egyesült Királyság részesedése abból kimutathatóan esni kezdett. Hessen exportja világszinten a Brexit után is nőtt (2019-ben nem számottevően, de emelkedett 0,6%-kal), így a kivitelcsökkenés nem követi a szövetségi állam világkereskedelmi tendenciáját (lásd, 23. és 24. ábra) Az import ezzel szemben a népszavazás után emelkedett volumenben, viszont az ország részesedése a világimportból a kivitelhez képest mérsékeltebb esésnek indult. Mindazonáltal érdemes megjegyezni, hogy az Egyesült Királyságból Hessenbe érkező import hasonló mértéket ért már el 2011-ben (Hessisches Statistisches Landesamt, 2013). A brexitet övező bizonytalanság és az euró erősödése érezhetően befolyásolta főleg a szigetországi vállalatok, fogyasztók döntéseit (Eurostat, 2021f).

5.2 Hessen és az Egyesült Királyság közötti árukereskedelem részletesen

A hesseni vállalatok 2019 -ben 3,7 milliárd euró értékben exportáltak az Egyesült Királyságból mely a hesseni összkivitel 5,81 százalékát jelentette. Csupán két évvel ezelőtt még 6,5% volt. (Mindkét százalékos érték német szinten a középmezőnynek felel meg.) (Hessisches Statistisches Landesamt, 2020; Hessisches Statistisches Landesamt, 2019).

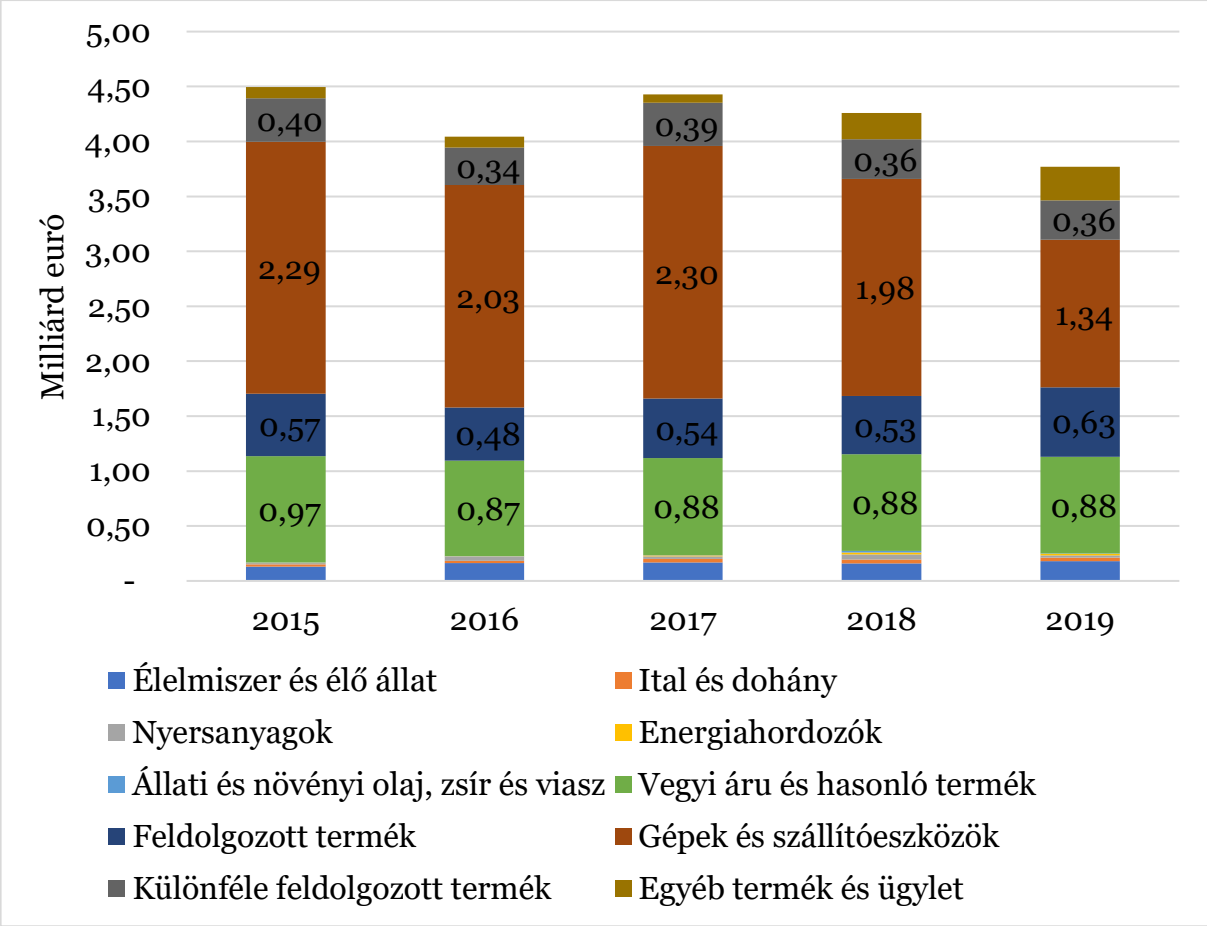


26. ábra: Hessen és az Egyesült Királyság árukereskedelme 2015 és 2019 között

Forrás: Hessisches Statistisches Landesamt (2021)

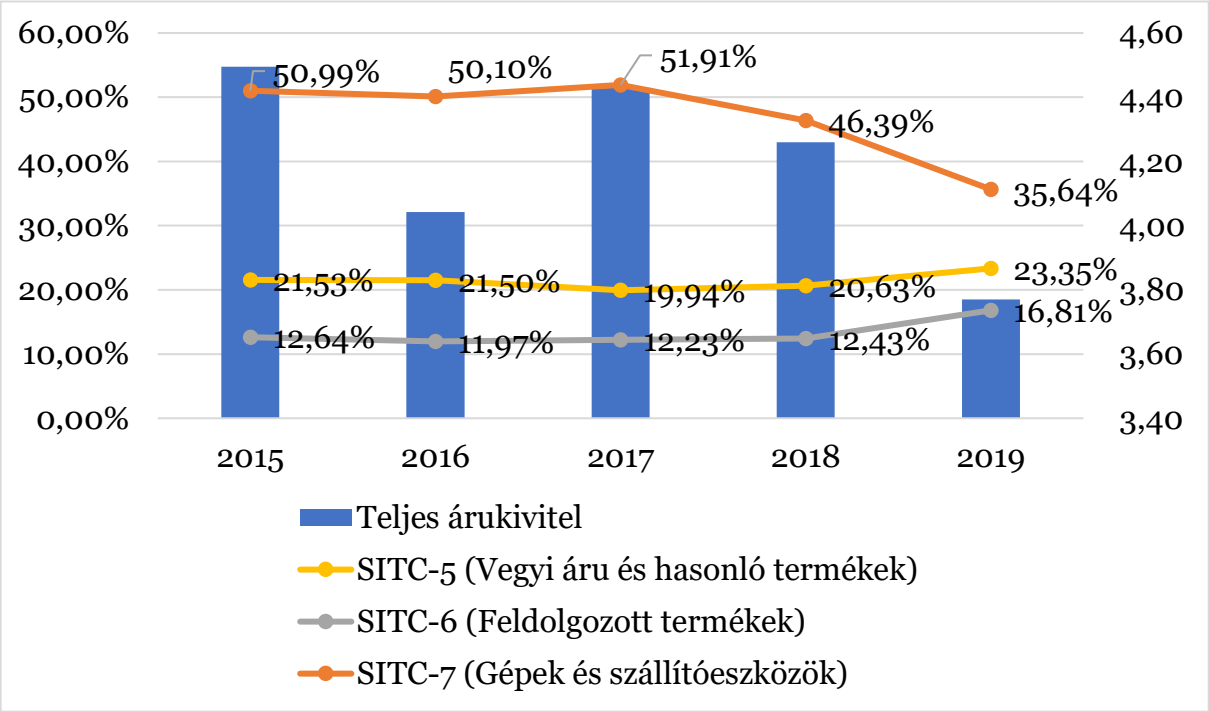
Az árukereskedelem a két ország között lényegében teljesen megfordult 2015-höz képest. 2015-ben a szövetségi állam még 1,19 milliárd Eurós kereskedelmi többletet könyvelhetett el, amiből 2019-re 1,36 milliárdos negatívum lett. A vizsgált időszak során párhuzamosan csökkent a hesseni export és emelkedett az import (lásd, 26. ábra). Az alábbiakban erre a tendenciára fogok magyarázatot keresni.

A hesseni export a vizsgált időszak során 724 millió euróval, azaz 16,12%-kal esett vissza. Hivatalos adatok alapján a hesseni kivitel 2015 és 2017 között szorosan követi Németországot. Hasonlóan 50% feletti arányban SITC-7, azaz „gépek és szállítóeszközök" kerültek eladásra a szigetországban. Emellett szintúgy az SITC-6 és 7, tehát a „Vegyi áru és hasonló termékek", valamint a „feldolgozott termékek" álltak a második és harmadik helyen (Hessisches Statistisches Landesamt, 2020). Figyelemreméltó, hogy Hessen kivitelében ezek arányt tekintve nagyobb részt tesznek ki (ez jórészt a gépek és szállítási eszközök esésének köszönhető, változás) (lásd, 27. és 28. ábra).



27. ábra: Hessen és az Egyesült Királyság közötti (export) árukereskedelem csoportokra bontva

Forrás: Hessisches Statistisches Landesamt (2021)



28. ábra: A három legnagyobb SITC osztály részesedése az Egyesült Királyságba irányuló német exportból

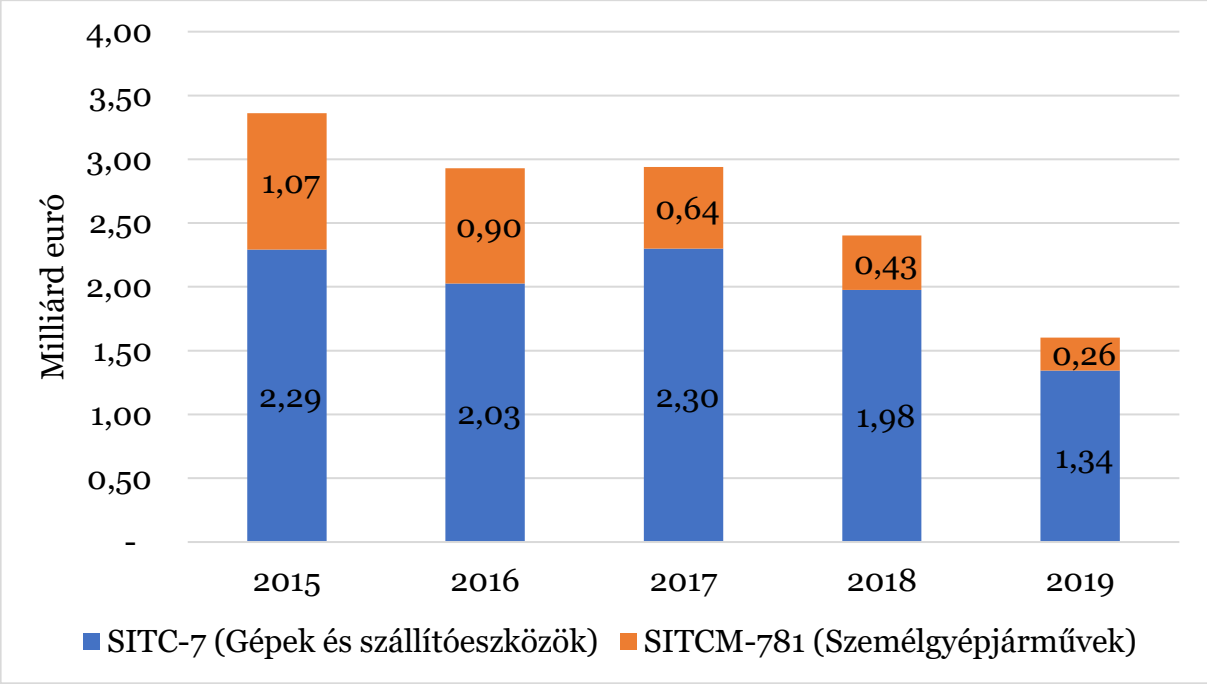
Forrás: Hessisches Statistisches Landesamt (2021)

A gépek és szállítóeszközök százalékos aránya a hesseni kivitelben 2017-et követően az addigi 50%-feletti értéket követően 2019-re mély eséssel 35,64%-re csökkent. A németországi számokhoz képest annyiban különbözik Hessen, hogy habár itt is az SITC-7 árufőcsoportba tartozó cikkek estek legnagyobb részt a kivitel volumenében, de a szövetségi államnál annak százalékos aránya is visszaesett. Ebből kiindulva tehát a gépek és szállítóeszközök exportja a többi árucsoporthoz képest is jobban csökkent (lásd. 27. 28. ábra).

A kereskedelmi kimutatások alapján a nagymértékű kivitelcsökkenés ennek az árucsoportnak a számlájára írható, így annak részletesebb vizsgálása érdemes a folyamat megértéséhez (lásd 27. ábra).

5.3 A hesseni kivitelcsökkenés oka

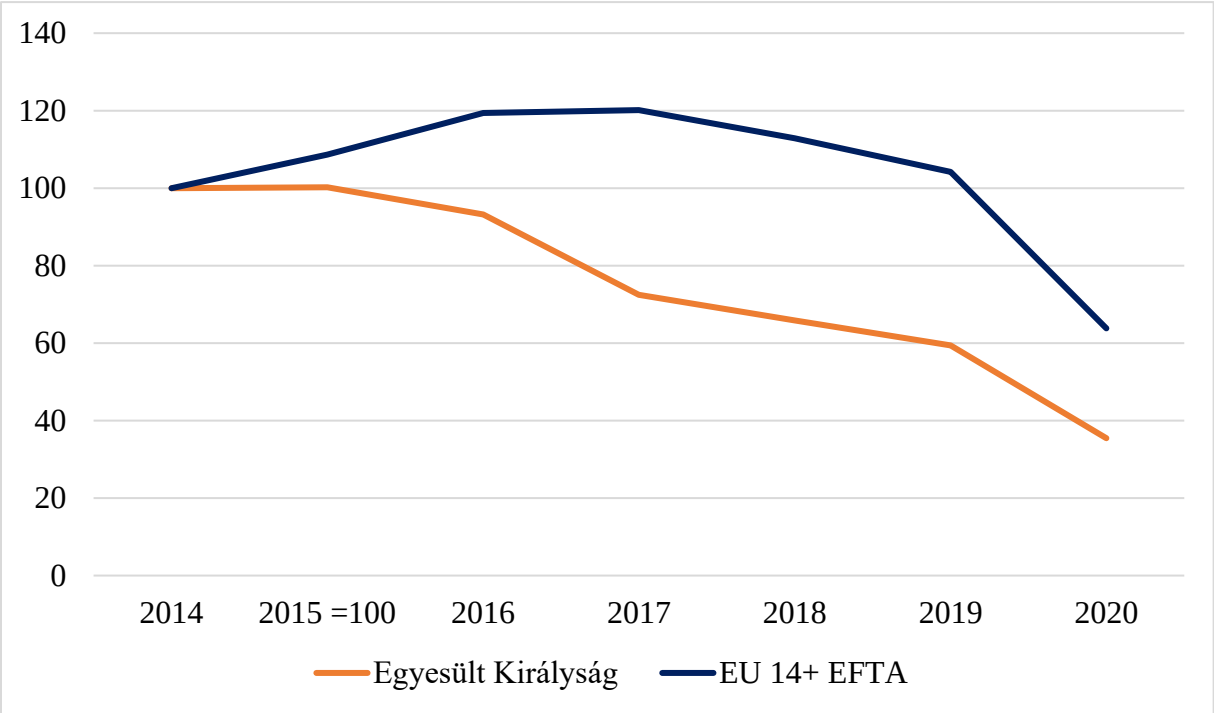
Mivel a hesseni SITC-7 főcsoport kivitelén belül az SITCM-781 alcsoportú személygépjárművek szerepelnek a legnagyobb arányban (Hessisches Statistisches Landesamt, 2021), így célszerű annak kereskedelmét megfigyelni. A vizsgált időszak 4 évében az exportált személygépjárművek értéke a negyedére esett, a vizsgált árucsoportban a részesedése pedig 46,61%-ról 19,24%-ra süllyedt (lásd 29. ábra).



29. ábra: A személygépjárművek része az SITC-7 árucsoportból a hesseni exportban az Egyesült Királyságba

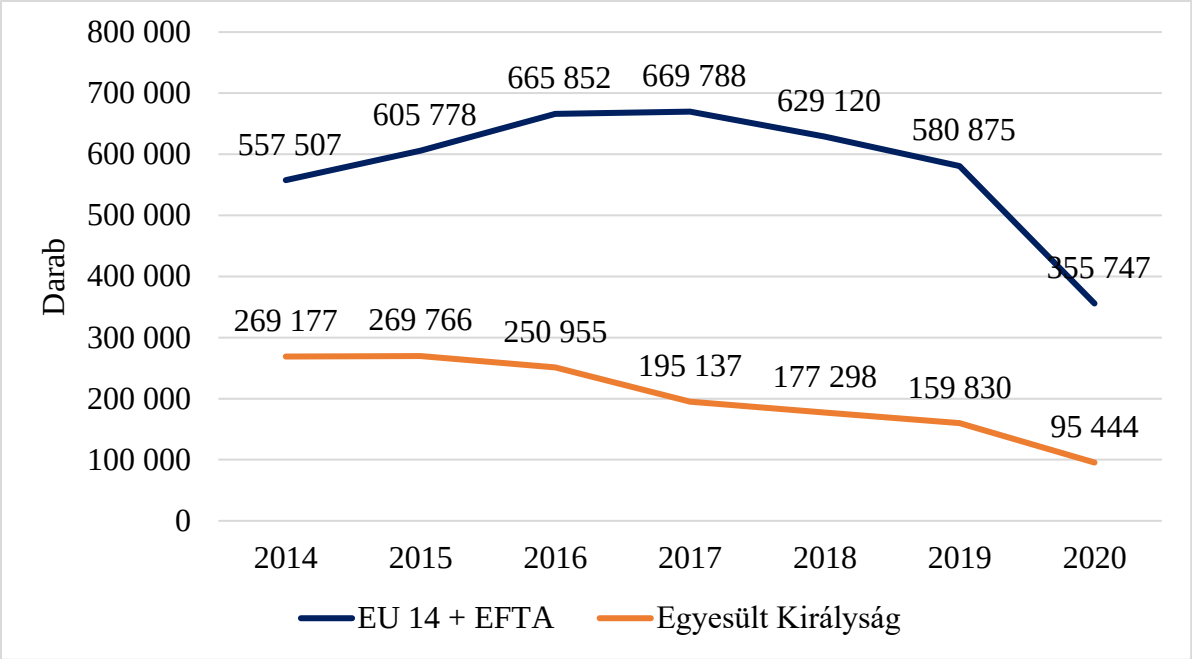
A teljes export majdnem negyede (23,77%) volt személygépjármű, 2019-ben ez a részesedés 19,24%-ra mérséklődött. Az autók exportját tekintve túlnyomórészt az Opel autói jelennek meg, melyek az Egyesült Királyságban a Vauxhall nevű leányvállalaton keresztül kerülnek forgalmazásra. A hesseni gazdaságminisztérium megjegyzi, hogy az Opel vállalat túlsúlya miatt kisebb döntések is közvetlenül hatással lehetnek az összexport változására (Werner - Gauler, 2018).

Az Egyesült Királyságban eladott Vauxhall (Opel) autók száma alátámasztja az Opel jelentőségét a szövetségi állam számára. Gyors visszaesés után 2019-ben a 4 évvel azelőtthöz képest darabszámra 40%-kal kevesebb autó került eladásra (értékben a személygépjárművek exportja is 40%-kal lett kevesebb). Az Opel nyugat-európai eladásait tekintve 2015/2016-tól kezdve tisztán kettéválik a két piacon eladott autók volumenváltozása. Innen kiindulva látható, hogy az amúgy is egyre kevesebbet eladó Opel az szigetországban jóval súlyosabb visszaesést könyvelt el (SMMT, 2016; SMMT, 2019; SMMT, 2021).



30. ábra: Vauxhall (Opel) személygépjármű eladások volumenváltozása az Egyesült Királyságban 2015 és 2019 között (2015=100)

Forrás: Society of Motor Manufacturers and Traders (2021)

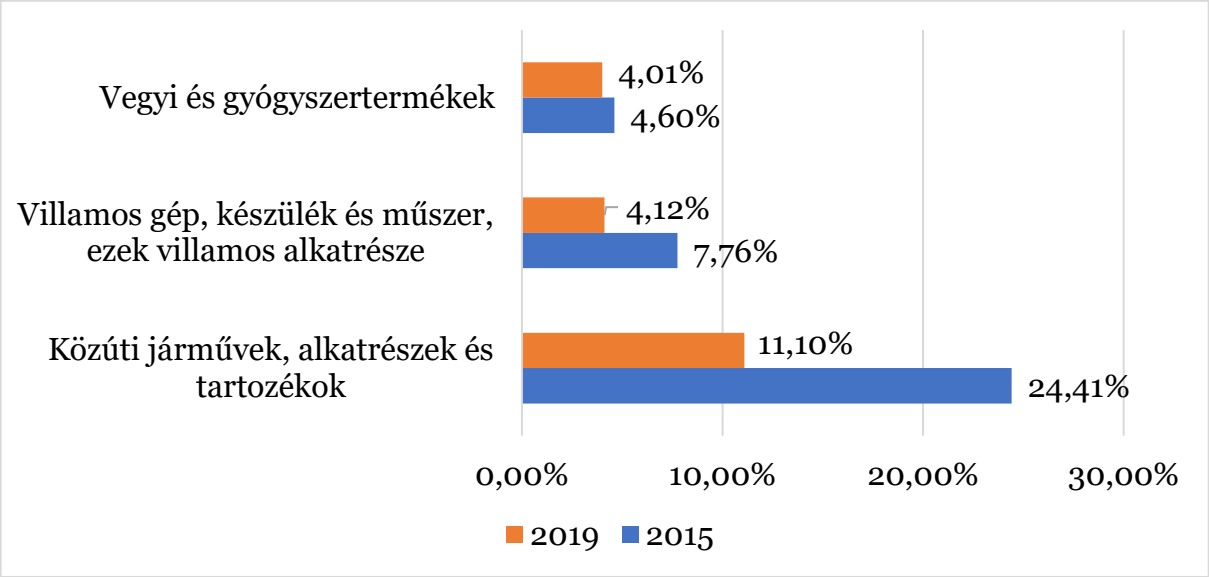


31. ábra: Vauxhall (Opel) az EU 14 + EFTA-ban és az Egyesült Királyságban eladott személygépjárműveinek száma

Forrás: Society of Motor Manufacturers and Traders (2021)

A Vauxhall vállalat már hosszú évek óta veszteséges vállalat volt (Jordan, 2017), és kisebb mértékben a nemzetközi hatások (Wyman, 2020), de döntően a Brexit miatt megingó fogyasztási bizalom és egyéb negatív változók, mint az euró erősödése megpecsételték az autógyártó eladási számait és így közvetlenül Hessen kivitelét is (lásd 26,27 ábra) (Eurostat, 2021e; Eurostat, 2021f).

2019-ban a második nagyobb árucsoport a vegyi-, és a gyógyszeripar termékei melyek a kivitel 19,5%-át fedték le kicsit több mint 880 millió euró értékben. Ennek kétharmada vegyipari termék míg az utolsó harmada gyógyszerkészítmény volt. Harmadik helyen más feldolgozott termékek voltak,630 millió euróval. A gép és szállítóeszközökkel együtt ez a három termékcsoport a vizsgált kivitel 52,45 %át tette ki (Hessisches Statistisches Landesamt, 2020).



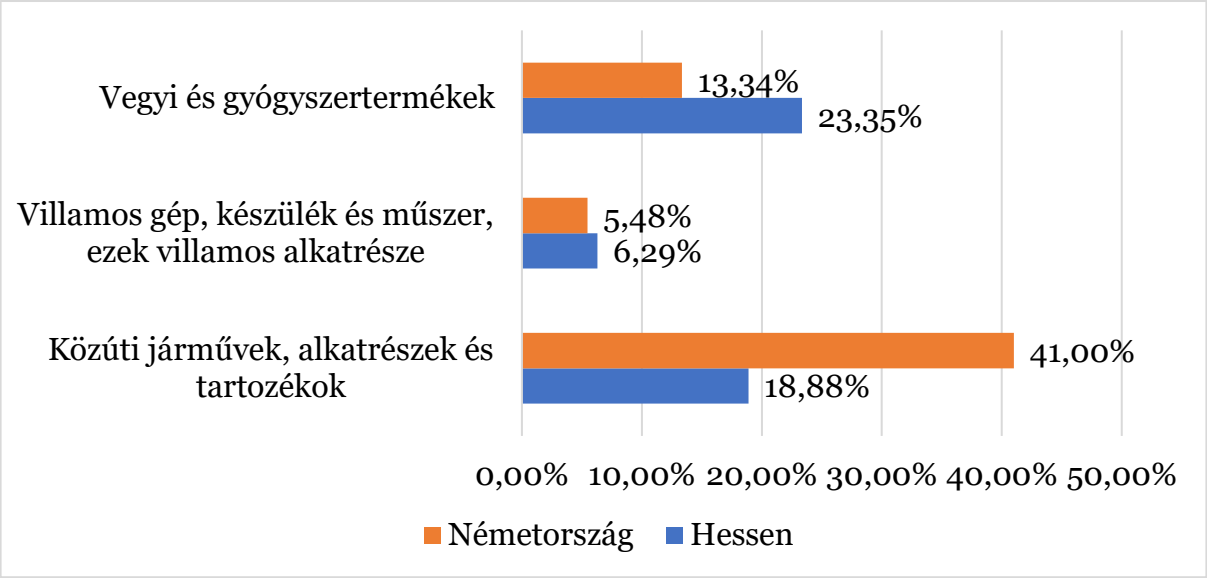
32. ábra: Az Egyesült Királyság részesedése a hesseni exportból termékcsoportra bontva (2019)

Forrás: Hessisches Statistisches Landesamt (2021)

Ezen termékcsoportok teljes kivitelét is érdemes összehasonlítani az Egyesült Királyságba exportáltakkal. Ugyan az export 5,81%-a irányul a szigetországba, a kivitelcsoportokat tekintve relatív eltérés figyelhető meg. Például az autóipari termékek 2019-ben 11,1%-a az Egyesült Királyságban kerülnek eladásra miközben a vegy és gyógyszeripari készítmények csupán 4.01 %-a kerül itt eladásra (lásd, 32.ábra).

5.4 Hessen és az Egyesült Királyság közötti árukereskedelem összesítése

Strukturálisan így érzékenyebb kiesést jelent főleg az autóiparnak mind hesseni, mint szövetségi szinten. (lásd, 29. ábra). Összességében Hessen hasonló termékeket exportál, mint összesítve Németország, bár az árucsoportok aránya egymáshoz képest különbözik (lásd, 29., 31., 32. és 33. ábra).



33. ábra: Különböző termékcsoportok részesedése a német és hesseni exportból 2019-ben

Forrás: Statistisches Bundesamt (2020), Hessisches Statisitisches Landesamt (2021)

6 Frankfurt am Main az új London?

Frankfurt am Main (a továbbiakban az egyszerűség kedvéért Frankfurt) csakugyan hesseni város, 763 380 lakossal Hessenben az első míg Németországban az ötödik legnépesebb város. Agglomerációs körzetet is beleszámolva már 2.3 millió főt számlál (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2021).

6.1 Frankfurt, jelentősége

Frankfurt pénzügyi központként már évek óta megkerülhetetlen tényező az Európai Unión belül. Itt székel az Európai Központi Bank, itt szabják meg az euró monetáris politikáját. Emellett a Deutsche Bank AG is itt székel, mely Németország legnagyobb bankja. Külföldi szereplőknek a város biztonsága és a német gazdaság stabilitása is megnyugtató. Emellett uniós szinten viszonylagos központi elhelyezkedése, a relatíve olcsóbb ingatlanárak és a könnyű közlekedés is a pozitívumok közé sorolható. Kiterjedt pénzügyi infrastruktúrája és földrajzi elhelyezkedése ideális pénzügyi központtá tette Frankfurtot, és éppen ezért lehet kecsegtető a város számára a Brexit (Helaba, 2019). Mielőtt viszont Frankfurt esélyeit vizsgálnánk, először London szerepére szükséges kitérnünk.

6.2 London, mint pénzügyi központ

London világszinten is hagyományos pénzügyi központi szerepe az 1979-es tatcheri nagyfokú lazítás után („Big bang") teljesedett ki igazán. London globálisan vezető szerepet játszott, és egyfajta „kapu" is volt az Európai Unió piacához (D'Souza, 2019).

London City uniós vezetőszerepe a 2016-os Brexit szavazással rendült meg. Már a népszavazás előtt is voltak aggódó hangok, melyek a népszavazás napján be is teljesültek. Habár gyakorlatilag még évekig változatlanul lehetett üzletelni, a bizonytalanság már a szavazás után beindította különböző bankok/szereplők költözését (lásd, 35. ábra). Ugyan a dolgozat írásakor (2021 nyár-ősz) már sikerült részben megegyeznie a feleknek a Brexit utáni kapcsolatokról, de ebből a szolgáltatás szektor látványosan kimaradt, és ezt várhatóan 2021 végén/2022 elején fogják megtárgyalni (EB, 2020). Ez meglehetősen nyugtalanító volt a londoni pénzügyszektornak, hiszen „a brit pénzügyszektor szemszögéből tehát egy no deal eshetőséggel kell számolnunk" (Raskof, 2021). Az új megállapodás szerint mivel az ország már nem része az Európai Unió belső piacnak, így a több brit bank és pénzügyi szolgáltató csakis az Európai Unión területén nyújthat szolgáltatásokat a közös piacon belül (A 2021 január 1-jétől már minden más harmadik országra vonatkozó úgynevezett „MIFID2" irányelv érvényesül.).[7] Így például telefonos tanácsadás sem lehetséges, ha az Londonból történik. Az Európai Bizottság katasztrófa elkerülése végett bizonyos területeken engedményt adott a londoni szereplőknek. Például az euróban denominált „clearing" és swap biztosítási ügyletek még 2022 júniusáig eddig hasonlóan folytathatók (bár hosszútávú megállapodás nem garantált) (ESMA, 2020). Ezek az ügyletek általában bizonyos pénzügyi termékek, mint az euróban denominált kamatláb-derivatívák (ezek kamatrátához csatolt kockázatcsökkentő ügyletek) (CFA, s.a.). Ezekből a londoni székhelyű LCH Group Holdings Ltd. az összes ügylet 95%-át végzi az Európai Központi Bank szerint (Reese, 2021).

6.3 Frankfurt és London kapcsolata a Brexit folyamán

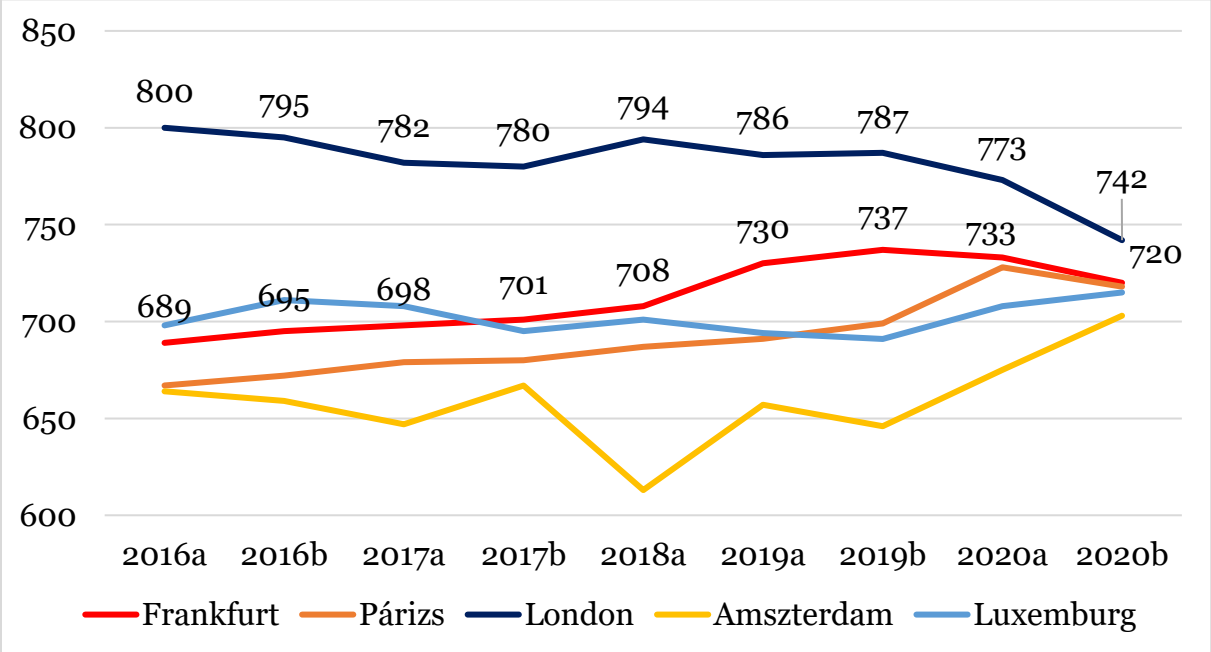
Frankfurt és Brexit kapcsolata izgalmas, hiszen uniós szinten már a népszavazás után megindult egyfajta „verseny" a londoni bankokért. Mivel a Brexit után szinte biztosra mondhatóan Londonnak nem lesz olyan hozzáférése az EU-s piachoz, mint előtte, így számos bank és ügyfél helyezheti át ügyleteit a kontinensre. 2021 januárjáig összesen 55 brit bank és pénzügyi szolgáltató kérvényezett működési engedélyt a német hatóságoktól (ebből 54-et már meg is

[7] Az Európai Parlament és a Tanács 2014/65/EU irányelve (2014. május 15.) a pénzügyi eszközök piacairól, valamint a 2002/92/EK irányelv és a 2011/61/EU irányelv módosításáról EGT-vonatkozású szöveg

adtak). Ezen felül 3 biztosító is kapott már engedélyt németországi működéshez (Raskopf, 2021). Frankfurt szolgáltatásorientáltsága végett így a helyi szolgáltatási s még inkább pénzügyi szektorban egyfajta óvatos optimizmus uralkodott. 2018-as kikérdezések alapján amíg a feldolgozóipari vállalatok 40%-a negatívnak vagy inkább negatív hatásként ítélte a Brexitet, a szolgáltatóipari szereplők csupán 25%-a válaszolt így (a megkérdezésben azok a hesseni vállalatok vettek részt, akik gazdasági kapcsolatban álltak az Egyesült Királysággal és/vagy 50 főnél több embert foglalkoztattak) (Werner - Gauler, 2018).

6.4 A pénzügyi központok versenyképessége

London központjában működő Z/Yen agytröszt és a China Development Institute közreműködésében minden év márciusában és szeptemberében világszintű felmérés készül a világ valamennyi pénzügyi központjának versenyképességéről. Itt a digitális infrastruktúrától kezdve a kormány hatékonyságától át az „ease of doing business index”-ig számos kritérium vizsgálat alá kerül (Longfinance, 2021).

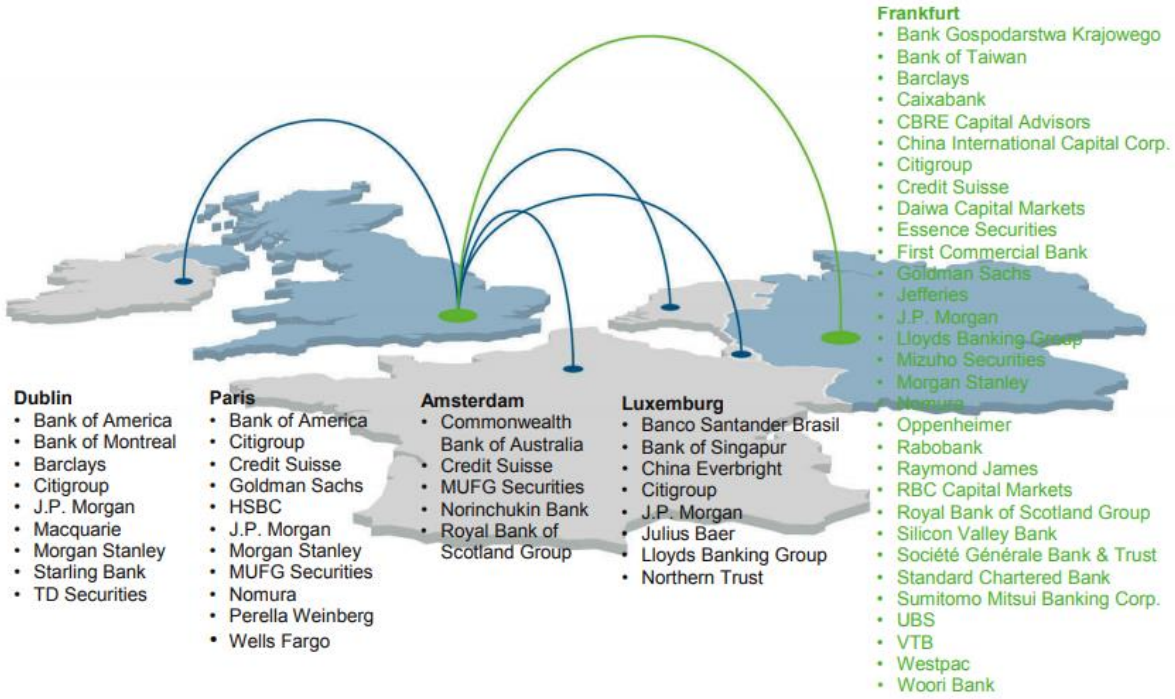


34. ábra: London és 4 legnagyobb EU pénzügyi központ GFCI indexének alakulása 2016 és 2020 között

Forrás: Longfinance (2021)

A 34. ábrán érdekes képet mutat az indexértékek alakulása. Kétség sem férhet hozzá, hogy mindvégig London dominál versenyképesség és teljesítmény terén, ámbár közötte és főleg Frankfurt (valamint a többi európai város) között csökkent a különbség. Frankfurt értékeinek a javulása alátámasztja azt a feltevést, hogy a Brexit népszavazás óta eltelt években fontos pénzügyi központként bizony fejlődött és nőtt a német város. Megjegyzésre alkalmas a többi

európai város is, hiszen főleg 2020-ra nagyon szoros „konkurencia” alakult ki London alatt. Ez azzal magyarázható, hogy Európai Uniós szinten több központ is versenybe szállt London „helyettesítéséért” (lásd, 34. és 35. ábra).



35. ábra: Külföldi bankok átcsoportosulása Londonból az EU városaiba a Brexittől 2019 augusztusáig

Forrás: Helaba (2019)

36. ábra: Külföldi bankok száma Frankfurtban

Forrás: Helaba (2019)

6.5 A Brexit folyamán áttelepülő intézmények Frankfurtba

A Landesbank Hessen-Thüringen számítása alapján 2019 augusztusára már 31 külföldi bank költözött át Frankfurtba, vagy növelte meg ott tőkeállományát (Helaba, 2019). A 35. ábra mutatja más európai pénzügyi központok eredményeit is, melyek ezen állás szerint jóval Frankfurt mögött állnak. Ezen felül olyan piaci szereplők is költöznek Frankfurtba, akiknek amúgy nincs szüksége külön uniós engedélyre a működéshez, hanem a város növekvő vonzása és az ottani pénzügyi csomópont részesei szeretnének lenni. Többek között például M&A tanácsadói cégek jellemzők. A Bundesbank úgy számol, hogy Londonból Frankfurtba összesen 675 milliárd eurónyi állományt csoportosítanak át a vállalatok. Az öt legnagyobb áttelepülő bank a Brexit óta 2020 végéig a német fiókvállalatai tőkéjét 158-ról 213 milliárd euróra növelte. Az amerikai JP Morgan Case&Co bankvállalat bejelentette, hogy több mint 200 milliárd eurót fog átcsoportosítani Frankfurtba (Frühauf, 2020).

Az áttelepülő pénzügyi vállalatok fajtája is változó. Befektetési alapok és biztosítási szolgáltatók például inkább Dublint vagy Luxemburgot részesítik inkább előnyben (Helaba, 2019).

6.6 Frankfurt az új London (?)

Ezek alapján jogosan merül fel a kérdés, hogy a Brexit szavazás után sikerült-e az EU-ban Frankfurtnak alternatívát mutatnia London helyett. Nos erre a válasz egyelőre nem. Még a 2016-os optimista több ezer új munkahelyet hozó előrejelzések is az évek során egyre mérséklődtek, s most hesseni szövetségi bank szerint 2022 végére inkább 1500 munkahely várható (Helaba, 2019). Fájó pont emellett, hogy az uniós bankok feletti felügyeletet gyakorló Európai Bankhatóság 2017-ben végül Párizsba költözött (EU, 2017).

Tény, hogy Frankfurt (és mellette azért más uniós városok is figyelemre méltó mértékben) nőtt London kárára, de mindezzel együtt az uniós kilépéssel a korábbi pénzügyi központ sokat vesztett attraktivitásából. Jelen állás alapján bizonyos tekintetben még mindig London Európa pénzügyi központja. A már említett euróban denominált „clearing" valamint más euróban végzett kamatlábas ügyletek 95%-a valamint euróban végzett refinanszírozási műveletek 30%-a még mindig a közös piacon kívül levő Londonban folynak (Rees, 2021).

Mindamellett az évtizedek alatt kumulált tudást és rutint nehéz helyettesíteni, valamint nem elhanyagolható az angol nyelv is, hiszen például az Egyesült Államokbeli befektetők számára ez is könnyítő tényező lehet. Egy biztos, ezen folyamatok még éves megközelítésben is lassan

folynak, és ezt a kérdést igazán talán évtizedek múlva tudjuk biztatóan megválaszolni. A Brexit a szolgáltatáskereskedelmet (ebbe beleértve a pénzügyi tevékenységeket) tekintve még befejezetlen, ezt a kérdést várhatóan 2022-ben fogja az EU és az Egyesült Királyság megvitatni, így több vállalat lehetséges, hogy még „kivár" az amúgy is viharos korona sújtott évek után.

7 Összefoglalás

Kutatásom során alaposan körbejártam a két ország közötti gazdasági-kereskedelmi kapcsolatok alakulását 2016 és 2020 között. A német statisztikai hivatal, valamint az Eurostat adatai alapján kimutattam, hogy az átmeneti időszak alatt is kimutathatóan visszaesett az árukereskedelem. Németország számára ez legfőképpen az árukivitelben mutatkozott meg mialatt az áruimport stagnált. A kivitelt mélyebben vizsgálva a több mint 10 milliárdos exportcsökkenésből 8 milliárd a gépek és eszközök visszaeséséből adódott, melyből 6 milliárd csak a személygépjárművek eladáscsökkenése volt. Az árukereskedelem visszaesésének miértje tehát döntő részt az autóiparban keresendő. Az adatokból kiderült, hogy az Egyesült Királyságban 2016 óta fokozatosan kevesebb autó került eladásra. A szigetország melletti szomszédokat elemezve bizonyított, hogy a világszinten történő autókereslet csökkenés nem az EU-ban és azon belül Nyugat-Európában zajlott, így a világot övező folyamatot lényegileg leválasztottuk az Egyesült Királyságban végbemenő változásokról. Az Eurostat kimutatásai alapján a fogyasztói bizalom 2016-tól főleg a népszavazás után esésnek indult, és 2020-ig végig az EU27 átlaga alatt volt, ami arra enged következtetést, hogy a háztartások bizonytalannak vélték a jövők és negatív kilátásaik voltak, mely lenyomta többek között az autók iránti keresletet. Mivel az árukereskedelem a vizsgált időszakban gyakorlatilag nem volt korlátozva semmilyen módon, így a Brexit tárgyalásokat övező általános kiszámíthatatlanság és a jövőben valószínűleg a kereskedelmet visszavető előrejelzések fogták vissza a piaci szereplők keresletét, és ezt erősítő tényezőként a font 10% százalékot gyengült az Euróval szemben mely drágította az eurózónából érkező árukat.

Az EU és az Egyesült Királyság közötti Kereskedelmi és Együttműködési Megállapodás bár vámokat nem jelentett, de más kötelező adminisztrációs lépéseket igen, mely szerint a brit áruknak például származási bizonyítvánnyal kell, hogy ellátva legyenek. Emellett a fuvarozóknak is több engedélyre van szükségük, és általánosságban visszatér a határmenti áruellenőrzés is. A bármilyen nemű késésre vagy plusz költségekre amúgy is érzékeny autóipar fog a véleményem szerint a legnegatívabban érintve a jövőben. Meglátásom szerint ez a megállapodás és a vele hozott intézkedések nehezebbé fogják tenni a két ország közti kereskedelmet oly módon, hogy az eddigi árukereskedelmi csökkenések a koronavírus után

sajnos meg fognak maradni (a koronavírus utáni várhatóan lesz egy újbóli növekedés, de ez valószínűleg be fog állnak egy Brexit előttinél érezhetően alacsonyabb szintre)

A szolgáltatáskereskedelmet a népszavazás utáni időszak nem vetette ily módon vissza, értékét tekintve tovább nőtt a két fél között. Arra mindazonáltal rámutattak a nemzetközi statisztikák, hogy a két ország közötti volumen növekedése annyiban megfelel a világban is zajló trendnek, hogy egyre fontosabbá válik, de arra is rávilágít, hogy 2016 óta Németország szolgáltatáskereskedelme világszinten és az EU27-tel is dinamikusabban nőtt, mint az Egyesült Királysággal.

A szolgáltatás kereskedelem is nagyobb szabályozás alá került, hiszen valamennyi brit szolgáltató elvesztette a szabadpiaci hozzáférését, és ennek helyreállításához működési engedélyre van szüksége, mely tagállamonként változhat és többek között ez is plusz adminisztrációs terheket jelent. Mivel ez az Európai Unió tagállamaira is vonatkozik, így a két ország közötti szolgáltatáskereskedelem is nehezebben fog folytatódni. Itt várhatóan további emelkedésre lehet számítani, még akkor is ha az a világ és az EU-n belülitől elmaradó mértékben.

A szolgáltatáskereskedelem pénzügyi területe még mindig nincs lezárva, de a kevés kivételtől eltekintve valószínűleg itt is vámmentesség lesz várható, bár nagyobb adminisztrációs követelményrendszerrel. Mivel a londoni pénzügyi centrum bizonyos ágazatokban kritikus jelentőséggel bír, ezért mindkét fél érdekében áll a minél kevésbé terhelő megoldás.

A két ország közötti OFDI állományok jelentős mértékben nem tértek el a nemzetközi trendektől, ám megfigyelhető a brit befektetett állomány emelkedése míg Németország egyre több befektetett tőkét vont ki az Egyesült Királyságból. A jövőben a tőkeáramlás is külön szabályozások alá kerül, mely negatívan hat a jövőbeli ügyletekre.

Hessen esetében a Brexit pozitív és negatív hatásai egyaránt megjelentek. Egyrészt a szövetségi szinthez hasonlóan Hessen-t is megviselte az árukereskedelem csökkenése, mely döntően az elapadó személygépjárműeladásokból származott. Mindamellett a régió számára hatalmas potenciált is jelent a kilépés, hiszen az Egyesült Királysággal együtt a „City” is kiesett a közös piacról. Frankfurt am Main pénzügyi központisága az utóbbi években jelentősen nőtt. Több tucat bank és pénzügyi szereplő költözött át a Majna mentére, és világszinten is az EU-ból ez a város tudott a pénzügyi központi versenyképességét a legjobban növelni (miközben Londoné csökkent). Mindazonáltal ez még nem jelentette azt, hogy Frankfurt felváltotta volna Londont. A „City” hosszú évtizedekre visszamenő tapasztalata, rugalmas szabályozása és

kapcsolatrendszere alighanem kiváltható, és az eddig Londonban működő Bankfelügyelet sem Frankfurtba helyeződött át, hanem Párizsba (a másik eddig Londonban levő uniós intézmény, az Európai Gyógyszerügynökség pedig Amszterdamba). Ez a folyamat nem évek kérdése, és ahhoz, hogy Frankfurt tényleg kihívója lehessen Londonnak, valószínűleg még több évnek kell eltelnie, ha nem évtizednek. A Brexit népszavazás óta eltelt évek alatt a tapasztalat inkább arra mutat, hogy az EU-ban több város között decentralizálódik a pénzügyi világ.

A Brexit 2021-ben már gazdasági-kereskedelmi szinten is ténylegesen megtörtént, és a korábbi években megtörtént gazdasági-kereskedelmi kapcsolatok lazulása minden bizonnyal már az új megállapodások által hozott regulációk és adminisztrációs terhek alatt tovább fog folytatódni.

A koronavírus járvány alapjaiban tépázta meg a két ország közötti gazdasági kapcsolatokat. A személygépjárművek eladása gyakorlatilag harmadával esett a szigetországban, és ez a német exportnak is magas visszaesést jelentett. A gazdaság talpraállásával a jövőben mindenképp számíthatunk a kereskedelem növekedésével, de minden bizonnyal ez már nem fogja követni azt a dinamikát, amely az EU más tagországaival lesz.

8 Irodalomjegyzék

Tanulmányok

Deloitte (2020) Die Verflechtung deutscher Sektoren mit dem Vereinigten Königreich – Trends seit dem Brexit-Referendum. Letölthető: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/Brexit/Deloitte_Brexit-Briefing-Part-14_FINAL_de.pdf (Letöltve: 2021.10.25.)

European Committee of the Regions (2018): Assessing the impact of the UK's withdrawal from the EU on regions and cities in EU27. Letölthető: https://cor.europa.eu/Documents/Migrated/news/impact-brexit.pdf (Letöltve: 2021.10.03.)

Helaba (2019): Finanzplatz Frankfurt: Mehr als Brexit. Letölthető: https://www.helaba.de/blueprint/servlet/resource/blob/docs/506100/ce8c5b60935f2e05bee1108666733049/finanzplatz-studie-mehr-als-brexit-20191001-data.pdf (Letöltve: 2021.10.18)

Werner, A.- Bauer, C. - Gauler, A. (2018): Hessen und der Brexit – Ein Jahr nach dem Austrittsantrag. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, .Letölthető: https://redaktion.hessen-agentur.de/publication/2019/963_Hessen_und_der_Brexit_komplett.pdf (Letöltve: 2021.08.22.)

Internetes források

Breinlich, H. (2018): Historische und aktuelle Perspektiven im Dienstleistungshandel. Wirtschaftsdienst, Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, Vol. 98/13, 8-12., o.

CFA (s.a.): Financial Clearing Houses. Letölthető: https://www.cfainstitute.org/en/advocacy/issues/central-clearing-houses#sort=%40pubbrowsedate%20descending (Letöltve: 2021.10.30.)

Dusold, J. (2020): Brexit treibt britische Unternehmen nach Deutschland. *Produktion*, Letölthető: https://www.produktion.de/wirtschaft/brexit-treibt-britische-unternehmen-nach-deutschland-103.html (Letöltve: 2021.10.08.)

D'Souza, D.(2019): How London Became the World's Financial Hub. *Investopedia.* június 25. Letölthető: https://www.investopedia.com/how-london-became-the-world-s-financial-hub-4589324 (Letöltve: 2021.10.24.)

ESMA (2020): Esma to Recognise Three UK Ccps From 1 January 2021. Letölthető: https://www.esma.europa.eu/press-news/esma-news/esma-recognise-three-uk-ccps-1-january-2021#_ftn1 (Letöltve: 2021.10.29.)

Európai Unió Tanácsa (2017): Offers to host the European Banking Authority (EBA). Letölthető: https://www.consilium.europa.eu/en/policies/relocation-london-agencies-brexit/eba/# (Letöltve: 2021.11.03.)

Frühauf, M. (2020): Frankfurt bekommt 675 Milliarden Euro, *Frankfurter Allgemeine*. november.02. Letölthető: https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/brexit-frankfurt-bekommt-675-milliarden-euro-17032194.html (Letöltve: 2021.11.03.)

GOV.UK (2021): Technical negotiations concluded on UK – EU Memorandum of Understanding. Letölthető: https://www.gov.uk/government/news/technical-negotiations-concluded-on-uk-eu-memorandum-of-understanding (Letöltve: 2021.09.15.)

Jordan, D. (2017): Why is Vauxhall being sold to Peugeot's owner?. BBC. március 6.Letölthető: https://www.bbc.com/news/business-39181060 (Letöltve: 2021.10.09.)

Longfinance (2021) The Global Financial Centres Index. Letölthető: https://www.longfinance.net/programmes/financial-centre-futures/global-financial-centres-index/about/ (Letöltve: 2021.11.02.)

Noerr (2021): BREXIT – UK investors face German foreign direct investment control - (un)justifiable lack of equal treatment?. január 10. Letölthető: https://www.noerr.com/en/newsroom/news/brexit---uk-investors-face-german-foreign-direct-investment-control (Letöltve: 2021.10.12.)

OECD (2021): Trade in services. Letölthető: https://data.oecd.org/trade/trade-in-services.htm#indicator-chart (Letöltve: 2021.09.22.)

Raskof, C. (2021) „"Aus Sicht des britischen Finanzsektors haben wir ein No-Deal-Szenario"". *Capital*. január 24. Letölthető: https://www.capital.de/wirtschaft-politik/aus-sicht-des-britischen-finanzsektors-haben-wir-ein-no-deal-szenario (Letöltve: 2021.10.29)

Reese, J. (2021): UK clearing houses can cope with EU/US equivalence deal, market participants say. *S&P Global*. Letölthető: https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news- (Letöltve: 2021.11.01.)

Vadas, G. (2003): Túl a makrováltozókon: A lakossági bizalmi index és a magyar Háztartások fogyasztási kiadásai. Statisztikai Szemle, 81. évfolyam, 2003. 3. szám, Letölthető: http://www.ksh.hu/statszemle_archive/2003/2003_03/2003_03_252.pdf (Letöltve: 2021.09.02.)

Winck,, B. (2019): The auto industry is shrinking as the world reaches 'peak car' — and it's dragging down the entire global economy, *Markets Insider*, Letölthető: https://markets.businessinsider.com/news/stocks/auto-industry-shrinking-at-peak-car-dragging-global-economy-lower-2019-10 (Letöltve: 2021.09.17.)

WTO (2018): Basic Purpose and Concepts - Definition of Services Trade and Modes of Supply. Letölthető: https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/cbt_course_e/c1s3p1_e.htm (Letöltve: 2021.09.10.)
Wyman, O. (2020): Why Chinas Car Market Will Be Stalled For Years, *Forbes*, Letölthető: https://www.forbes.com/sites/oliverwyman/2020/02/19/why-chinas-passenger-car-market-will-be-stalled-for-years/?sh=2652105654ca (Letöltve: 2021.09.12.)

Statisztikák

European Automobile Manufacturers' Association (2019): Auto industry revises 2019 car sales forecast to -1%. Letölthető: https://www.acea.auto/press-release/auto-industry-revises-2019-car-sales-forecast-to-1/ (Letöltve: 2021.09.18.)

European Automobile Manufacturers' Association (2019): EU automotive leaders unite to say "no" to 'no deal' Brexit. Letölthető: https://www.acea.auto/press-release/eu-automotive-leaders-unite-to-say-no-to-no-deal-brexit/ (Letöltve: 2021.09.18.)

European Automobile Manufacturers' Association (2020): Economic and Market Report: state of the EU auto industry – Full-year 2019. Letölthető: https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report_full-year_2019.pdf (Letöltve: 2021.09.12.)

European Automobile Manufacturers' Association (2020): Economic and Market Report, EU Automotive Industry Full-year 2019, Letölthető: https://www.acea.be/statistics/article/economic-and-market-report-state-of-the-eu-auto-industry-full-year-2019 (Letöltve: 2021.09.10.)

European Automobile Manufacturers' Association (2021) március: Economic and Market Report: state of the EU auto industry – Full-year 2020. Letölthető: https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report_full-year_2020.pdf (Letöltve: 2021.09.12.)

European Automobile Manufacturers' Association (2021): Motor vehicle registrations in Europe 1990-2020, by country. Letölthető: https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-in-europe-since-1990-by-country/ (Letöltve: 2021.09.03.)

European Automobile Manufacturers' Association (2021): Motor vehicle registrations in Europe 1990-2020, by country. Letölthető: https://www.acea.be/statistics/tag/category/by-country-registrations (Letöltve: 2021.09.11.)

European Automobile Manufacturers' Association (2021): Motor vehicle registrations in Europe 1990-2020, by country. Letölthető: https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-in-europe-since-1990-by-country/ (Letöltve: 2021.09.03.)

Eurostat (2013): Standard international trade classification (SITC). Letölthető: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Standard_international_trade_classification_(SITC) (Letöltve: 2021.09.14.)

Eurostat (2021) Euro/Ecu-Wechselkurse - Monatliche Daten (ERT_BIL_EUR_M) (Last update 2021.11.05.). Letölthető: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ERT_BIL_EUR_M__custom_68030/bookmark/table?lang=de&bookmarkId=c205e291-2b7c-4e3d-8f54-82194be3a9a6 (Letöltve: 2021.11.05)

Eurostat (2021) International trade in services (since 2010) (BPM6) (Last update 2021.04.26).

Letölthető: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/bookmark/32bb2783-0cf4-4b25-be6a-87f0beb2ca27?lang=en (Letöltve: 2021.11.02)

Eurostat (2021): EU international trade in other business services – General overview. Letölthető: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=EU_international_trade_in_other_business_services#Research_and_development_.28R.26D.29_services (Letöltve: 2021.09.02.)

Eurostat (2021): European Union direct investments (BPM6) (bop_fdi6). Letölthető: https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/bop_fdi6_esms.htm (Letöltve: 2021.09.26.)

Eurostat (2021): International trade in services (since 2010) (BPM6) (Last updated 2021.04.26.) Letölthető: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/BOP_ITS6_DET__custom_61636/bookmark/table?lang=de&bookmarkId=de6d1534-46b9-42b0-93aa-1d9c13c06e28 (Letöltve: 2021.09.03.)

Eurostat (2021): Sentiment indicators - monthly data (EI_BSSI_M_R2) (Last update: 2021.10.28.), Letölthető: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/EI_BSSI_M_R2__custom_67147/bookmark/table?bookmarkId=2ae91875-967b-4289-81d5-41cb49210595 (Letöltve: 2021.09.10.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2013):Die Einfuhr nach Hessen 2011. Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/HEHeft_derivate_00002014/GIII3_j-11_end_Gesamt.pdf (Letöltve: 2021.10.12.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2014): Die hessische Ausfuhr 2014. Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HEHeft_mods_00006031 (Letöltve: 2021.10.05.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2015): Die hessische Ausfuhr 2015. Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HEHeft_mods_00007027 (Letöltve: 2021.10.05.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2016): Die hessische Ausfuhr 2016. Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HEHeft_mods_00008410 (Letöltve: 2021.10.05.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2017): Die hessische Ausfuhr 2017. Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HEHeft_mods_00009180 (Letöltve: 2021.10.06.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2018): Die hessische Ausfuhr 2018. Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HEHeft_mods_00010145 (Letöltve: 2021.10.04.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2019): Die hessische Ausfuhr. Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/HEHeft_mods_00010733 (Letöltve: 2021.10.04.)

Hessisches Statistisches Landesamt (2021): Tabellen Bevölkerung. Letölthető: https://statistik.hessen.de/zahlen-fakten/bevoelkerung-gebiet-haushalte-familien/bevoelkerung/tabellen (Letöltve: 2021.10.02.)

Hessisches Statistisches Landesamt 2021 májusában megkeresésre küldött adatokat a kivitel SITC csoportos felosztással.

Regionalverband FrankfurtRheinMain (2020): Bevölkerung und Demographie-Einwohner-2020. Letölthető: http://service.region-frankfurt.de/ia/regionalverband/bevoelkerung/atlas.html (Letöltve: 2021.10.15.)

Statistisches Bundesamt (2006) Außenhandel – Zusammenfassende Übersischten für den Außenhandel (Endgültige Ergebnisse). Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00001047 (Letöltve: 2021.09.10.)

Statistisches Bundesamt (2016) Außenhandel – Zusammenfassende Übersischten für den Außenhandel (Endgültige Ergebnisse). Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00066489 (Letöltve: 2021.09.12.)

Statistisches Bundesamt (2018): Jahrbuch - Außenhandel. Letölthető: https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Jahrbuch/jb-aussenhandel.pdf?__blob=publicationFile

Statistisches Bundesamt (2019) Außenhandel – Zusammenfassende Übersischten für den Außenhandel (Endgültige Ergebnisse). Letölthető: https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00132463) (Letöltve: 2021.09.09.)

Statistisches Bundesamt (2021), Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel (Endgültige Ergebnisse). Letölthető: https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/rangfolge-handelspartner.pdf;jsessionid=4ADC816AD5CD76ABD2E5C5576E6979B6.live741?__blob=publicationFile (Letöltve: 2021.09.10.)

Statistisches Bundesamt (2021): Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Deutschland, Jahre, Länder,Warensystematik,Letölthető: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=result&code=51000-0007&deep=true#astructure (letöltve: 2021.10.17)

Statistisches Bundesamt (2021): Aus- und Einfuhr (Außenhandel): Deutschland, Jahre, Länder,Warensystematik,Letölthető: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=result&code=51000-0007&deep=true#astructure (letöltve: 2021.10.17)

SMMT (2015): UK new car registrations reach 10-year high in 2014. Letölthető: https://www.smmt.co.uk/2015/01/uk-new-car-registrations-december-2014/ (Letöltve: 2021.10.01.)

SMMT (2016): Record year for new car market as registrations hit 2.6 million in 2015. Letölthető: https://www.smmt.co.uk/2016/01/record-year-for-new-car-market-as-registrations-hit-2-6-million-in-2015/ (Letöltve: 2021.10.01.)

SMMT (2019): Fall in new car market wake up call to policy makers as environmental goals at risk. Letölthető: https://www.smmt.co.uk/2019/01/fall-in-new-car-market-wake-up-call-to-policy-makers-as-environmental-goals-at-risk/ (Letöltve: 2021.10.01.)

SMMT (2021):UK automotive looks to green recovery strategy after -29.4% fall in new car registrations in 2020. Letölthető: https://www.smmt.co.uk/2021/01/uk-automotive-looks-to-green-recovery-strategy-after-29-4-fall-in-new-car-registrations-in-2020/ (Letöltve: 2021.10.01.)

Jogi források

Európai Bizottság COM(2020) 855

ANNEX to the Proposal for a Council Decision on the signing, on behalf of the Union, and on provisional application of the Trade and Cooperation Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community, of the one part, and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of the other part, and of the Agreement between the European Union and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning security procedures for exchanging and protecting classified information

Agreement on the withdrawal of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland from the European Union and the European Atomic Energy Community (OJ C 384 I, 12.11.2019, p. 1).

Atomenergia-közösségből történő kilépéséről, 127. cikk, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12019W/TXT&from=HU –

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014/65/EU IRÁNYELVE a pénzügyi eszközök piacairól, valamint a 2002/92/EK irányelv és a 2011/61/EU irányelv módosításáról (2014. május 15.) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:02014L0065-20160701&from=EN

A TANÁCS (EU) 2020/2252 HATÁROZATA (2020. december 29.) az egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodásnak, valamint az Európai Unió és Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága közötti, a minősített adatok cseréjére és védelmére vonatkozó biztonsági eljárásokról szóló megállapodásnak az Unió nevében történő aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról

L 444/14 Kereskedelmi és együttműködési megállapodás egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-Közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Északírország Egyesült Királysága között, ORIG.19. cikk, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2020:444:FULL&from=EN

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/452 rendelete (2019. március 19.) az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN

TANÁCS MEGÁLLAPODÁS a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről (2019/C 66 I/01)

C 66 I/1 Megállapodás a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai

Atomenergia-közösségből történő kilépéséről, 127. cikk, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:12019W/TXT&from=HU