

JÁRMŰIPARI TELEPÍTÉSI TÉNYEZŐK KELET-KÖZÉP-EURÓPÁBAN¹

GOMBOS SZANDRA², FÜZI ANITA³, TÓTH TAMÁS⁴

Kulcsszavak: tőkeáramlás, telepítési tényezők, regionális fejlettségi szintek

Tanulmányunk elkészítésének célja egy olyan modell felállítása volt, amely a kelet-közép-európai régió járműipari telepítési döntéseit magyarázza. Kiinduló feltételezésként a térség tőkeáramlási folyamatait a regionális versenyképességgel kapcsoltuk össze, majd a telepítési döntések háttérében meghúzódó indikátorokat vizsgáltuk. Az elméleti rendszer feltárása után egy hat tényezős modellt alkottunk, amelynek elemei a járműipari tradíciók, gazdasági környezet, munkaerőpiac, adórendszer, infrastruktúra és a helyi beszállítói hálózatok voltak, majd a telepítési tényezőket külön-külön vizsgálva egy versenyképességi rangsort állítottunk fel az elemzésbe bevont 10 ország részvételével.

Keywords: flow of capital, location factors, levels of regional development

The object of preparing our study was to create a model what is able to explain the location processes in Central-Eastern Europe. As an initial presumption we connected the flow of capital to the region competitiveness then examined the indicators on the background of the location decisions. After uncovering the theoretical theme we created a 6-factor model which consists of the following elements: traditions of vehicle industry, business environment, labour market, tax system, infrastructure and local supplier network. After that examining the location factors separately we raised a competitiveness ranking with a participation of the analyzed 10 countries.

¹ A kutatást és a tanulmányt a „TAMOP-4.2.1/B-09/1/KONV-2010-0003: Mobilitás és környezet: Járműipari, energetikai és környezeti kutatások a Közép- és Nyugat-Dunántúli Régióban c. projekt támogatta. A projekt a Magyar Állam és az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.”

² egyetemi tanársegéd, Széchenyi István Egyetem, gombossz@sze.hu

³ PhD hallgató, Széchenyi István Egyetem, anita.fuzi@sze.hu

⁴ PhD hallgató, Széchenyi István Egyetem, toth@szek.hu

Bevezetés

A tanulmány célja a nyugat- és kelet-közép-európai járműipar telepítési indikátorainak vizsgálata, kiindulva az adott piac általános versenyképességi adataiból. Az analízis tárgya a kelet-közép-európai járműipar fejlődési pályájának elemzése, összehasonlítva a kontroll csoporttal, a tradicionális nyugat-európai, német és osztrák piaccal. A tanulmány első részében egy általános versenyképességi kimutatást készítünk a térség országainak részvételével, melynek alapja a közvetlen külföldi tőkeberuházások állománya és éves beáramlásának nagysága. Ennek vonalán haladva az elemzést a tőkebefektetési adatok háttérében lévő telepítési tényezők számbavételével folytatjuk, majd egy modellt alkotunk, amely a járműipar specifikus telepítési indikátorait veszi számba. Célunk, hogy feltárjuk a járműiparban tapasztalható tőkeáramlási folyamatok háttérét, illetve nyomon kövessük a tényezők hatását, amelyek a folyamatot generálták, és a jövőben is alakítani fogják.

Tőkeáramlás

A versenyképesség, mint általános gazdasági mutató mérésére számtalan index áll rendelkezésre a szakirodalmakban, pénzügyi területen legelterjedtebb, és legáltalánosabb azonban a közvetlen külföldi tőkebefektetések áramlásának követése, amely megmutatja egy adott nemzetgazdaság vonzerejét (*Lengyel 2003*). Az elmúlt 20 évben a kelet-közép-európai rendszerváltás óta egy általános tőkeáramlási folyamat tapasztalható a piacon, melynek fő mozgatórugója a költséghatékony termelés. A nyugat-európai nagyvállalatok a 90-es évek elejére elérétek saját belső növekedési határukat, amelynek eredményeképpen megindították keleti áramlásukat, ahol egyrészt új értékesítési piacokat kerestek, másrészt költséghatékonyasági szempontból kihelyezték termelésüket (*Lemoine 1998; Kinkel–Zanker 2007*).

A piacnyitások a térségben eltérő időben és ütemben mentek végbe, a nemzetgazdaságok gazdasági fejlettségüktől és kiszámíthatóságuktól függően vonzották a külföldi tőkét. Az 1.

táblázat egy összefoglaló áttekintést ad a közel 20 éves folyamat szemléltetésére, melynek keretében vizsgálja a külföldi direkt tőkebeáramlást az adott régióba, különválasztva az aktuális állományt és az éves beáramlást. A táblázatból kitűnik, hogy a német és osztrák gazdaság teljesítménye és vonzereje továbbra sem mérhető a keleti országokéhoz, mind az állomány mind a beáramlás tekintetében kiemelkedő mutatókkal rendelkezik. A kelet-közép-európai térségben elhelyezkedő országok gazdasági vonzereje ugyanakkor rohamosan nő, Csehország, Lengyelország és Magyarország már növekvő ütemben zárkózik fel az élmezőnyhöz, de a térség többi országa is fokozatosan növeli versenyképességét (Pavlinek 2004).

Érdeemes vizsgálni a tőkebeáramlás GDP-hez viszonyított nagyságát, amely irányadó lehet egy adott nemzetgazdaság növekedési potenciáljának és korlátainak becslésekor. Ezek alapján elmondható, hogy Németország és Ausztria még mindig képes növelni saját gazdasági teljesítményét, a kelet-közép-európai térségben pedig továbbra is hatalmas potenciál van, amely kellően stabil gazdasági, beruházási környezet mellett kiaknázásra kerülhet.

1. táblázat

Közvetlen külföldi tőkebefektetés állomány és beáramlás

	<i>Beáramlás (millió USD)</i>		<i>Állomány (2010)</i>	
	<i>2001-2005</i>	<i>2006-2010</i>	<i>(millió USD)</i>	<i>GDP %</i>
<i>Ausztria</i>	36 029	99 917	170 581	45
<i>Bulgária</i>	182	1 279	1 575	3,3
<i>Csehország</i>	1 580	10 375	14 018	7,3
<i>Horvátország</i>	1 407	1 915	5 416	8,9
<i>Lengyelország</i>	4 769	28 509	30 983	6,6
<i>Magyarország</i>	5 633	13 627	19 423	15,1
<i>Németország</i>	156 179	580 308	1 394 225	42,5
<i>Románia</i>	21	907	1 455	0,9
<i>Szlovákia</i>	540	2 668	3 316	3,8
<i>Szlovénia</i>	2 129	4 574	7 318	15,6

Forrás: World Bank (2011) alapján saját szerkesztés

Habár az általános versenyképesség meghatározásának módjára a direkt tőkebefektetést választottuk, a versenyképességi és telepítési indikátorok iparágtól függően változnak. Egy terület versenyképességi szempontból vonzó lehet egy szolgáltató szektorban tevékenykedő multinacionális vállalat számára, ezzel egyidőben pedig különböző okokból kifolyólag (infrastrukturális, munkaerőpiaci hátrányok) elégtelen egy járműipari cég telephelyválasztásánál. A tanulmány hátralévő részében az ipari termelő szektort, ezen belül is a járműipar telepítési indikátorait (járműipari tradíciók, gazdasági környezet, munkaerőpiac, adórendszer, infrastruktúra, beszállítói hálózat) elemezzük, külön figyelmet fordítva a fejlett és átalakuló országok versenyelőnyeire, versenyhátrányaira és fejlődési pályájára.

Járműipari tradíciók

A kelet-közép-európai országok a járműipari tradíció területén nagy múltra tekintenek vissza, ami korántsem elhanyagolható szempont egy nyugat-európai vagy épp egy távol-keleti járműipari vállalat telephelyének megválasztásakor (*ACEA* 2011). Az európai és ázsiai járműgyártó vállalatok alkatrész-gyártó és összeszerelő kapacitásokat építettek ki a térségben fellelhető versenyelőnyök kiaknázása érdekében. Az egyik legfontosabb versenyelőny a gyártási technológiákat adaptálni képes korábbi ipari struktúrák jelenléte az új piacokon, így érdemes tehát sorra venni országonként azokat a fontosabb járműipari hagyományokat, amelyek bázisán a gépjárműgyártó nagyhatalmak az évek folyamán építkezettek.

A 2. táblázat áttekintést nyújt a kelet-közép-európai térség országainak járműipari szereplőiről, külön kiemelve a telepítések időpontját. A zárójelbe tett vállalatok KKE térségi szerepvállalásuk már megszűnt, illetve egy vállalati tranzakcióból kifolyólag (fúzió, felvásárolás) már nem jegyeznek önálló gazdasági teljesítményt. A táblázat adatai jól szemléltetik, hogy a legnagyobb járműipari múlttal Csehország, Lengyelország és Magyarország rendelkezik. Ezekben az országokban már a rendszerváltás előtt is jelentős szereppel bírt a járműgyártás, iparági pozícióik jelentősége pedig

máig nem csökkent. A pozitív folyamat Románia esetében már nem mutatható ki, a járműipar összgazdasági hozzájárulása a rendszerváltás előtti időszakhoz képest drasztikusan csökkent, a zöldmezős beruházásokat pedig jellemzően barnamezős fejlesztések váltották fel. Szlovéniában szintén nem figyelhető meg a külföldi tőke fokozottabb beáramlása, hiszen az egyetlen járműgyártó vállalat, a Renault már a rendszerváltás előtt is jelen volt az országban. Utóbbi két országgal ellentétben áll Szlovákia, amely az 1990-es évek előtt szinte semmilyen járműiparral nem rendelkezett, azonban ezt az időszakot követően szinte egyidőben jelent meg a Volkswagen, a PSA Peugeot-Citroen és a Hyundai-Kia.

2. táblázat

Járműgyártó vállalatok a KKE térség egyes országaiban

	<i>Járműgyártó vállalatok alapítása</i>		
	<i>1990 előtt</i>	<i>1990 és 2000 között</i>	<i>2000 után</i>
<i>Csehország</i>	Tedom, Tatra, Avia Ashok, Leyland Motors, Skoda	Fiat, Volkswagen AG, SOR	Toyota, Peugeot, Citroen, Hyundai
<i>Lengyelország</i>	Fiat, (FSO)	Solaris, Opel-GM, Volkswagen, MAN, Scania, Volvo	Toyota
<i>Magyarország</i>	(MÁVAG), Rába, (Ikarusz)	Suzuki, Audi, GM	Mercedes-Benz
<i>Románia</i>	Dacia-Renault, ARO, (MARTA, Citroen)	(Daewoo)	Ford
<i>Szlovákia</i>	-	Volkswagen	PSA Peugeot-Citroen, Hyundai-Kia
<i>Szlovénia</i>	Renault	-	-

Forrás: saját szerkesztés (2012)

Gazdasági, vállalkozási környezet

A fejlődő kelet-közép-európai országok legnagyobb versenyhátrányaként tartják számon, hogy a gazdasági, társadalmi kultúra messze nem követi a nyugati trendeket, a gazdasági környezet instabilitása komoly versenyhátrányt okoz a globális piacon. Független tanulmányok legfőbb veszélyforrásként szinte kivétel nélkül a korrupciót és a fehérgalléros bűnözést említik, de a vállalat alapítás területén is komoly nehézségekről számolnak be (PWC 2007). A 3. táblázat a Világbank által felállított „vállalkozásbarát környezet” rangsort (zárójelben a helyezések száma) mutatja be, az adott országokhoz hozzárendelve a 2009-ben regisztrált vállalat alapítások számát is.

3. táblázat
Vállalkozási környezet

	<i>Vállalkozásbarát környezet rangsor (2011)</i>	<i>Regisztrált vállalat alapítások száma (2009)</i>
<i>Ausztria</i>	32	3 228
<i>Bulgária</i>	59	35 545
<i>Csehország</i>	64	21 717
<i>Horvátország</i>	80	7 800
<i>Lengyelország</i>	62	14 434
<i>Magyarország</i>	51	42 951
<i>Németország</i>	19	64 840
<i>Románia</i>	72	56 698
<i>Szlovákia</i>	48	15 825
<i>Szlovénia</i>	37	5 836

Forrás: Világbank (2011) alapján saját szerkesztés.

Munkaerőpiac

Kékgalléros munkaerő piaca

A járműiparban tapasztalható kiszervezési hullám legkiemelkedőbb telepítési ösztönzője minden bizonnyal az alacsony bérigényű, kékgalléros munkaerő hatalmas tömege volt. A szocialista rendszerek keretében a minőségi oktatás nem volt egy széles körben elérhető közjóság, a kényszerű foglalkoztatottság pedig teljesen elvette a piac szabályozó és kiválasztó erejét a munkaerőpiacon. A teljes foglalkoztatottság kapun belüli munkanélküliséget idézett elő, amely a rendszer leomlásával a reálpiacon zuhant rá, tömeges munkanélküliséget okozva. A folyamat okozta sokk azonban egyben lehetőség volt a betelepülő vállalatoknak, hogy számottevő megbízható munkaerőből válogathassanak, akik, ha nem is voltak kiemelkedően képzettek, alacsony költséggel viszonylag magas termelékenységssel dolgoztak (*MacNeill–Chanaron, 2005*).

A nyugati és keleti bérkülönbségek a mai napig jelen vannak a piacon, és habár Ausztriában nincsen kötelezően előírt bérminimum, Németországban pedig szakmához és képzettséghez kötött a nagysága, a szakadék kézzel fogható és érzékelhető az európai piacon. További jellemző, hogy a keleti országokban működő szakszervezetek folyamatos nyomást gyakorolnak a vállalatokra és a kormányzatokra egyaránt, amelynek köszönhetően a minimálbér intézménye nem helyettesíthető a piac szabályozó erejével, ahogy az több nyugat-európai országban már korábban végbement (*World Bank 2011*).

A 4. táblázat tartalmazza a kelet-közép-európai országokban 2011-ben érvényben lévő minimálbért, amelynek nagysága önmagában is információ értékű, az átlagbérhez viszonyított százalékos aránya és a vállalati hozzáadott értékkel való összekapcsolása azonban még jobban kifejezi az adott térség kékgalléros munkaerejének versenyképességét. Ezek alapján elmondható, hogy a térségben is nagy a törvényileg szabályozott minimálbérek nagyságának szóródása, a termelékenységgel történő

összefüggés pedig kiszámíthatóvá teszi az egységnyi költségráfordítással elérhető hozzáadott értéket (*World Bank* 2011).

4. táblázat
Minimálbér a munkaerőpiacon, 2011

	<i>Havi minimálbér (€)</i>	<i>Minimálbér aránya az átlagbérhez</i>	<i>Minimálbér a hozzáadott érték arányában</i>
<i>Bulgária</i>	123	40,4%	22%
<i>Csehország</i>	319	35,0%	21%
<i>Horvátország</i>	381	37,8%	32%
<i>Lengyelország</i>	349	35,7%	27%
<i>Magyarország</i>	281	38,8%	25%
<i>Románia</i>	157	30,5%	24%
<i>Szlovákia</i>	317	33,5%	23%
<i>Szlovénia</i>	748	43,5%	37%

Forrás: Eurostat, Világbank (2011) alapján saját szerkesztés.

Fehérgalléros munkaerő piaca

Ahogy a 90-es évek legvonzóbb indikátorai között említettük a kék galléros munkaerő olcsó és nagy tömegét, a 21. század leglényegesebb munkaerőpiaci telepítési tényezőjének a képzett munkaerő bázisát mondhatjuk. A tradicionális kelet-közép-európai magas színvonalú felsőoktatás (főleg Csehország és Magyarország tekintetében) az elmúlt 15 évben széles körben elérhetővé vált, a folyamat eredményeképpen pedig a betelepülő nagyvállalatok nem szenvedtek hiányt fehér galléros munkaerőből. A réteg stabil, megbízható szegmensét képezi a munkaerőpiacnak, amelynek jövedelmi igénye a keleti térségben nem sokkal haladja meg a képzetlen munkaerő által elvártakat (*Gauselmann–Knell–Johannes* 2010).

A mai innovatív gazdasági környezetben egy nemzetgazdaság már nem lehet versenyelőnyben csupán az alacsony bérigényű képzetlen munkaereje miatt, a járműiparhoz hasonló tudásintenzív iparágakban a humán tőke felértékelődése újabb kihívások elé állítja a kormányzatokat. A megfelelő oktatási szisztéma és stratégia hosszútávon biztosíthatja egy ország globális

munkaerőpiaci versenyképességét, felsőoktatásának korszerűsítése és piaci igényekhez szabása pedig alapja lehet a beruházásoknak. Az 5. táblázatban szereplő oktatási kiadások szerint az egyes kormányzatok mind a nyugati, mind a keleti régióban igazodnak a nemzetgazdaság teljesítményéhez, a résztvevők átlagosan a GDP 4-5 százalékát fordítják közoktatásra, amelyben persze az alap-, közép- és felsőoktatás közterhei egyaránt szerepelnek (OECD 2011).

5. táblázat
Diplomázottak aránya a munkaerőpiacon, 2009

	<i>Diplomát szerzettek száma</i>	<i>Diplomát szerzettek aránya a teljes lakosságban</i>	<i>Reál területen diplomát szerzettek aránya</i>	<i>Oktatási kiadás a GDP %-ában (2008)</i>
<i>Ausztria</i>	52 157	0,62%	26%	5,5%
<i>Bulgária</i>	57 803	0,76%	25%	4,6%
<i>Csehország</i>	96 207	0,92%	26%	4,1%
<i>Horvátország</i>	31 693	0,72%	24%	4,3%
<i>Lengyelország</i>	574 972	1,51%	21%	5,1%
<i>Magyarország</i>	68 158	0,68%	20%	5,1%
<i>Németország</i>	466 196	0,57%	30%	4,6%
<i>Románia</i>	310 886	1,45%	22%	n/a
<i>Szlovákia</i>	75 364	1,39%	23%	3,6%
<i>Szlovénia</i>	18 103	0,88%	25%	5,2%

Forrás: Eurostat (2011) alapján saját szerkesztés

Egy járműipari vállalat telepítési döntésénél lényeges szerepet játszik az elérhető diplomás munkaerő tömege, amelyből válogatva kialakíthatja saját személyzetét. Az 5. táblázatból kindulva levonhatjuk a következtetést, hogy az egy évben diplomát szerzettek száma nem mutat egyértelmű kapcsolatot a külföldi tőkebeáramlás nagyságával, a képzett munkaerő kitermelése azonban mind minőségben mind mennyiségben kiemelkedő feladat egy ország számára, amely érvényesülni akar a globális versenykörnyezetben. A kelet-közép-európai országokban a friss diplomások lakossághoz viszonyított arányából tisztán látszik a

törekvés a felsőoktatás megerősítésére, ezen belül is kiemelt jelentőséggel bír a reál (gazdasági, műszaki) területen képzett munkaerő aránya.

A kedvező folyamat mellett azonban megemlíthető a KKE térség munkaerőpiacának kereslet-kínálati eltérése, amely legfőképpen a felsőoktatásban érzékelhető. A reformok véghezvitele és az oktatás szerkezetének piaci igényekhez való alakítása komoly erőfeszítéseket igényel a döntéshozó és végrehajtó szervektől egyaránt, az alkalmazkodási folyamat azonban az egyetlen út a versenyelőny kivívására és fenntartására (*OECD 2007*).

Adórendszer

A járműipari szektorban tevékenykedő vállalatok telepítési döntéseinél kétségkívül fontos szerepet játszanak a humán erőforráshoz köthető indikátorok, a pénzáramlás és pénzügyi megtérülés szempontjából azonban az olyan fiskális kérdéseket is vizsgálni kell, mint az érintett ország adórendszere. Az állami adóelvonás mértéke pusztán számokkal kifejezve tisztán mérhető, a végső szám kalkulálásához azonban az adónemek és kulcsok pontos ismerete és számbavétele szükséges. Habár az Európai Unió megalakulása óta sürgeti a nemzeti adórendszerek harmonizálását, az irányelv gyakorlati megvalósítása még várat magára, az egyes tagországok a mai napig eltérő adórendszerrel dolgoznak. Az eltérések közül is kiemelkednek a 2004-ben és 2007-ben csatlakozott kelet-közép-európai tagországok, melyeknek állami elvonási rendszerei olyan mértékben bonyolultak és átláthatatlanok, amely mind rövid, mind hosszú távon megnehezíti a beruházások pénzügyi tervezhetőséget (*Limpók 2010*).

A Világbank egy részlege folyamatosan nyomon követi az említett nemzetgazdaságok adórendszereinek változásait, és három alrészre bontva vizsgálja a vállalatokra vonatkozó összes állami elvonás mértékét (*World Bank 2011*). A 6. táblázatban kimutatott adatok alapján elmondható, hogy a fejlett, jóléti államokban (Ausztria, Németország) a megszokott magas elvonás tapasztalható, a KKE országok között pedig találhatunk olyan kormányzatokat, amelyek mindössze 30 % körül tartják az állami elvonás mértékét (Bulgária, Horvátország). A térség országai közül

kiemelkedik a magas elvonást alkalmazó Csehország és Magyarország, ami gyakorlati szempontból taszítónak tűnhet a befektetők számára, a korábban bemutatott direkt külföldi tőkebeáramlás grafikonja azonban éppen az ellenkező előjelű folyamatokról árulkodik. A viszonylag vonzó gazdasági környezet oka, hogy az elmúlt 15-20 évben az említett nemzetgazdaságok kormányai és önkormányzatai olyan adókedvezményeket biztosítottak a beruházó vállalatok számára, amelyek jelentősen csökkentették azok terheit, vonzóvá téve ezzel az országot idegen tőke befektetésére. A gyakorlat láthatóan eredménnyel járt, az Európai Unió irányelveivel azonban gyökeresen ellenkezik, ezért az elv a jövőben nem alkalmazható a külföldi tőke becsalogatására.

6.táblázat
Vállalatot terhelő adók, 2011

	<i>Profitot terhelő adók</i>	<i>Munkát terhelő adók</i>	<i>Egyéb adók</i>	<i>Összes adó</i>
<i>Ausztria</i>	15,0%	34,8%	3,4%	53,1%
<i>Bulgária</i>	4,9%	19,2%	4,1%	28,1%
<i>Csehország</i>	7,5%	38,4%	3,2%	49,1%
<i>Horvátország</i>	11,5%	19,4%	1,5%	32,3%
<i>Lengyelország</i>	17,4%	23,6%	2,6%	43,6%
<i>Magyarország</i>	14,8%	34,1%	3,5%	52,4%
<i>Németország</i>	19,0%	21,8%	5,9%	46,7%
<i>Románia</i>	10,4%	31,8%	2,2%	44,4%
<i>Szlovákia</i>	7,2%	39,6%	2,0%	48,8%
<i>Szlovénia</i>	14,1%	18,2%	2,4%	34,7%

Forrás: World Bank (2011) alapján saját szerkesztés

Összefoglalva elmondható, hogy habár a vizsgált országok adópolitikája mind elvi megközelítésben, mind gyakorlati megvalósításban gyökeresen eltér egymástól, a direkt külföldi tőkebeáramlás és a teljes vállalati adóelvonás között nem lehet szoros kapcsolatot felállítani. Az egyes országok fejlődési pályájának eltérő természetéből kiindulva a közeljövőben sem várható egységes európai adórendszer, a kormányzatok ez esetben ugyanis elvesztenének egy fiskális eszközt, amivel szabályozhatják saját belső piacuk működését. Az Európai Unió elvárásai azonban

élesen különválasztják a szabályozás és a beavatkozás fogalmát, ezért a jövőben semmilyen olyan eszköz alkalmazását nem várhatjuk a piacon, amellyel a kormányzatok direkt módon beavatkozhatnak egy ágazat működésébe, versenyelőnybe hozva ilyen módon egy beruházó vállalatot.

Az adózási politika talán leglényegesebb eleme a kiszámíthatóság és a hosszútávú tervezhetőség, amelyek megkönnyíthetik egy beruházó pénzáramlási folyamatainak követését, és a kiszámíthatóság útján vonzóvá tehetnek egy területet a külföldi tőke számára. Mind az Európai Uniónak, mind a tagországoknak a jövőben törekedni kell egy egyszerű, átlátható és hosszútávon stabil adórendszer kialakítására, amely mellett akár egy nagyobb elvonás esetén is versenyképessé tehetnek egy adott régiót.

Infrastruktúra

A járműipar az intenzív anyagáramlások miatt komoly elvárásokat támaszt a logisztika, a közlekedési és a hálózatos infrastruktúra irányába. Az iparág számára alapvető elvárás a jó közlekedési kapcsolatok, autópálya, vasút és a reptér jelenléte. A termelés gazdaságosságát és versenyképességét alapvetően determinálhatja a távoli felvevőpiacokkal összefüggő logisztika megoldhatósága, költségei, a távoli vállalati centrumokkal való kapcsolattartás idő- és költségigénye (*Klauber 2008*).

A telepítési döntések egyik legmeghatározóbb eleme a telephelyek elérhetősége, hiszen ezáltal növekszik a vállalat versenyképessége az iparágon belül. A jó megközelíthetőség és a megfelelő intermodális kapcsolatok serkentik a külföldi működő tőke beáramlását, fókuszba helyezik az időtényezőt, hiszen közelebb hozzák a beszerzési és értékesítési piacokat, és nagyobb teret biztosítanak a munkaerő mobilitásának.

A közúti és vasúti közlekedési infrastruktúra minőségi és mennyiségi ismérveit tekintve összességében megállapítható, hogy Kelet-Közép-Európa érzékelhető versenyhátrányban van Nyugat-Európaéhoz képest. Az autópályák sűrűsége (*7. táblázat*) a fővárosi régiókban koncentrálnak leginkább, ami az autópályák összefutásából következik. A járműipari telephelyek kiválasztásánál szinte mindegyik KKE országban meghatározó a fővároshoz való közelség is: Magyarország esetében jól mutatja ezt

a győri Audi telephelye, Szlovákiában a pozsonyi Volkswagen, és Csehországban a mladá boleslav-i Skoda üzem elhelyezkedése.

7. táblázat

Autópályák és vasúthálózat sűrűsége, 2008, km

	<i>Autópályahálózat sűrűsége 2008, km/1000 km²</i>	<i>Vasúthálózat sűrűsége 2008, km/1000 km²</i>
<i>Ausztria</i>	20,7	70
<i>Bulgária</i>	3,9	37
<i>Csehország</i>	9,3	122
<i>Horvátország</i>	20,1	49
<i>Lengyelország</i>	2,7	62
<i>Magyarország</i>	13,7	79
<i>Németország</i>	35,9	106
<i>Románia</i>	1,4	45
<i>Szlovákia</i>	8,5	73
<i>Szlovénia</i>	38,6	61

Forrás: Eurostat (2011) alapján saját szerkesztés

A vasúthálózatot tekintve elmondható, hogy Kelet-Közép-Európa vasúthálózatának sűrűsége alacsony, emellett előregedett járműpark, a villamosított pályaszakaszok alacsony aránya és a pályatest rossz állapota jellemzik. Ugyanakkor fővárosaik és a nyugat-európai fő- és nagyvárosok között a vasúti kapcsolatok kielégítőek, így a járműipari vállalatok kiemelt figyelmet fordítanak telephelyeik megválasztásakor a vasúti csomópontok közvetlen közelségére.

Potenciális beszállítói hálózatok jelenléte

A járműipar számára alapvető fontosságú az új beruházások kapcsán, hogy az iparágban létezik-e a lokális beszállítók versenypiaca, valamint hogy fennáll-e a helyi beszállítói láncok kiépítésének lehetősége.

A gépjárműgyártás alapelve, hogy maga a késztermékgyártó üzem csak alapvető alkatrészt állít elő, a többi alkatrészt külső beszállítótól szerzi be. A beszállítók felé a késztermékgyártó vállalat specifikált műszaki igényeket, határidő- és minőségi

követelményeket támaszt (*Klauber 2008*). A késztermékeket gyártó üzem végzi az összeszerelést, ütemezi a beszerzést és szervezi meg a logisztikát. Ez a különleges gyártásszervezési gyakorlat rendkívül versenyképes késztermékgyártást tesz lehetővé, ugyanakkor a beszállítókat többszintű hálózattá kell szervezni, melyben az outsourcing és a specializáció az új évezredben kiemelt helyet kapott.

Az elmúlt két évtizedben a kelet-közép-európai térség a külföldi multinacionális gép- és járműgyártók szisztematikus relokációs célterületévé vált, és ezzel beépült a beszállítói piramisokba. A térség versenyelőnye elsősorban az olcsó, rugalmas és motivált munkaerőből, valamint a fő piacok gyors elérhetőségéből fakad. (*Gyukics-Klauber et. al 2011*)

A KKE térségben megtelepedett gép- és járműgyártó multinacionális vállalatok, valamint az őket kiszolgáló első szintű beszállítók legalább háromszintes beszállítói piramist építettek ki (*Klauber 2008*). Ma még az elsődleges beszállító cégek túlnyomó része egy külföldi cég kelet-közép-európai leányvállalata, helyi tulajdonú céget csak elvétve találhatunk közöttük. A második és alacsonyabb szintű beszállítói státusz viszont reálisan elérhető, számos előnnyel jár, de csak a piaci feltételeket elfogadni és betartani képes vállalatok számára jelent opciót. A minőség nem alku tárgya, a termelés/beszállítás ütemezésében és a rugalmasságban a késztermékgyártó rendkívül magas követelményeket támaszt. Az alkatrész-szintű verseny rendkívül erős, a beszállítók bármikor lecserélhetők, ami lehetőséget teremt az átvételi árak folyamatos lenyomására. Elsősorban azok a vállalatok tudnak magasabb árat elérni, amelyek bonyolultabb, speciális, magas innováció-tartalmú terméket gyártanak, és mindezt minőségügyi szabványok betartásával képesek előállítani (*Gyukics-Klauber et. al 2011*).

A beszállítók közelsége rugalmasabbá, könnyebbé teszi a termelés programozását, a logisztikát és a kapcsolattartást, számos beszállító a fő piacát jelentő járműgyár közvetlen közelébe települ. A 8. táblázat egy összefoglalást nyújt a KKE térség 10 legnagyobb járműipari beszállító vállalatáról, részletezve azok tevékenységi körét és térségi telephelyeit.

8. táblázat
A KKE térség 10 legnagyobb járműipari beszállítója

Gyártók	Profil	Országok					
		Csehország	Lengyelország	Magyarország	Románia	Szlovákia	Szlovénia
<i>Bosch</i> (Németország)	gépjármű elektronika, alváz, fékrendszerek, önindítók, generátorok, autó multimédia	X	X	X	X	X	
<i>Denso</i> (Japán)	légkondicionálók, levegőtisztítók, üzemanyag befecskendezési rendszerek	X	X	X		X	
<i>Delphi</i> (USA)	integrált rendszerek és modulok	X	X	X		X	
<i>Johnson Controls</i> (USA)	ülések, ajtók, gépjármű elektronika, elektronikus vezérlési rendszerek, műszerfal	X	X	X		X	X
<i>Magna</i> (Canada)	autóváz, ülések, világítás, belső tükör, tető, lánchajtás	X	X			X	
<i>Aisin Seiki</i> (Japán)	automata sebességváltó, kézi sebességváltó, kuplung tárcsák	X					
<i>Lear</i> (USA)	ülések, elektronikai termékek, elektromos elosztó rendszerek	X	X	X	X	X	
<i>Visteon</i> (USA)	belső kellékek, fűtés, klíma és elektronika, ülések, futómű és lánchajtás	X	X	X		X	
<i>Faurecia</i> (Franciaország)	ülések, ajtóábrák, kipufogórendszerek	X	X		X	X	
<i>TRW</i> (USA)	fékrendszer, biztonsági övek, kormánykerekek	X	X		X		

Forrás: Unicredit Group (2007) alapján saját szerkesztés

Az új évezred piaci sikereinek kulcseleme az innováció jelenléte, illetve a szoros és együttműködő stratégiák kialakításának lehetősége. A telephelyválasztásnál kiemelt fontosságú, hogy a járműgyártó vállalat megtalálja a számára stratégiaiilag fontos beszállítói szövetségeseket. A hosszú távú partnerkapcsolat kulcsa a beszállító technológiai és K+F képességeiben rejlik. A járműipar az egyik leggyorsabb technikai haladást diktáló ágazat, így aki nem tud lépést tartani a megrendelők folyamatosan változó igényeivel, előbb-utóbb elveszíti megrendeléseit. A 9. táblázat összefoglalja a térség országainak K+F aktivitási adatait, amelyek legelterjedtebb mérőszáma a GDP arányos ráfordítás, emellett azonban kiemelt jeletőséggel bírhat a kutatók állományának nagysága is.

9. táblázat
K+F aktivitás, 2008

	<i>K+F ráfordítás (GDP %)</i>	<i>Kutatók száma (1 millió lakosra)</i>
<i>Ausztria</i>	2,66	4 123
<i>Bulgária</i>	0,49	1 499
<i>Csehország</i>	1,47	2 886
<i>Horvátország</i>	0,90	1 514
<i>Lengyelország</i>	0,61	1 623
<i>Magyarország</i>	0,96	1 733
<i>Németország</i>	2,54	3 532
<i>Románia</i>	0,59	908
<i>Szlovákia</i>	0,47	2 331
<i>Szlovénia</i>	1,66	3 490

Forrás: Világbank (2008)

A kelet-közép-európai beszállítói viszonyokra a szélsőségek jellemzőek: a betelepülő nyugati és ázsiai járműgyártó óriások általában hozzák magukkal beszállítóikat és kevésbé támaszkodnak a helyi KKV szektorra, illetve nem ritkán a hazai vállalatok a külföldi multinacionális vállalatok jelenléte ellenére sem törekszenek a piaci lehetőségek kiaknázására (*Klauber 2008*). Az okok közé sorolható a hazai vállalatok gyenge tőkeereje, vezetési, üzleti és piacismereti, sőt nyelvi és kommunikációs hiányosságai is.

A szűkös beszállítói piacokon számos kicsi vállalat próbál megkapaszkodni, több-kevesebb sikerrel. A probléma megoldására kézenfekvő lenne a piaci szereplők együttműködésének erősítése klaszter típusú együttműködések kialakításával.

A klaszter szemléletű gazdaságfejlesztés a versenyelőnyök kiaknázásának legjobb lehetősége, érdemes tehát a járműipar területén tevékenykedő vállalkozásokat és a kapcsolódó intézményeket összezsugorítani. Kelet-Közép-Európában a klaszteresedés intézményesülése sajnos még kevés országban mutatkozik meg és jóval le van maradva a nyugaton működő fejlett járműipari régiók szintjétől. A legnagyobb problémát az jelenti, hogy a helyi beszállítói bázis még mindig nincs teljesen kiépülve, így az import beszállítói láncokra támaszkodó összeszerelő járműgyártás hozzáadott értékének jó része még mindig a régió kívülről származik.

Nyugat-Európa járműipari klaszterei hosszú távú hagyományokkal rendelkeznek, Németországban és Ausztriában például önálló menedzsmenttel és decentralizált döntéshozatallal működnek. Kelet-Közép-Európában az járműipari klaszter kezdeményezés egyik legkiválóbb példája Csehország. Az járműgyárak Prágától kiindulva egy 50 km sugarú képzeletbeli körben helyezkednek el, a fejlett beszállítói hálózat és a kiváló infrastruktúra vonzza a külföldi befektetőket. Magyarországon néhány kivételtől eltekintve a klaszteresedés nehéz folyamatnak bizonyult az alacsony társadalmi-gazdasági fejlettség, az együttműködési készség hiánya és a bizalmatlanság miatt, melyek együttesen mind-mind megnehezítik a szinergikus hatások kiaknázását (Grosz 2005).

Következtetések

A tanulmányban tételesen megvizsgáltuk a telepítési döntéseknél szerepet játszó indikátorokat, egy befektető döntése azonban nyilvánvalóan nem állhat pusztán a felsorolt objektív faktorok számbavételéből. A szubjektív indikátorok, valamint az állami és önkormányzati lobbisok sokszor felülírhatja a számadatokkal kifejezhető megtérülést és kockázatot, a kiszámítható, hosszú távon

fenntartható gazdasági környezet pedig ellensúlyozhatja a rövidtávú versenyhátrányokat, amelyek egyéb faktorok kedvezőtlen hatásaiból fakadnak (Schwab 2010).

Egy vállalati telepítési döntés meghozatalakor vonzó lehet egy adott gazdasági környezet és gazdasági régió, de az említett faktrok vizsgálatán felül számolni kell a terület telítettségének állapotával is. Gyakorlati nyelvre lefordítva, hiába van egy térségben hosszútávon stabil bázisú munkaerőpiac és fejlett infrastrukturális környezet, ha a munkaerőt már felszívta a korábban betelepült ipar, és az infrastruktúra is kihasználtságának tetőpontján jár. A telítődési folyamat átrajzolhatja egy ország gazdasági térképét, és olyan régiók előtt nyithat meg kapukat, amelyek korábban alacsonyabb ipari teljesítményt mutattak fel.

A döntés tehát az objektív és szubjektív, reál és humán területek számbavételével történik, a folyamat végkifejletét a telítettségi adatok és az állami lobbizás azonban erőteljesen befolyásolja és torzítja. A tőke áramlási iránya egyértelműen a nyugatról keletre való irányt követi, a mezoszintű, regionális központok pedig telítődnek, kialakítva ezzel a járműipar gazdasági térképét.

A tanulmány lezárásaként mind a 6 telepítési tényező esetében egy rangsort állítunk fel, amely megmutatja, hogy a vizsgált 10 ország hogyan teljesít az egyes kategóriákban (10. táblázat).

10. táblázat
Telepítési tényezők szerinti területi rangsor

	Járműipari tradíciók	Gazdasági környezet	Adó- rendszer	Munka- erőpiac	Infrastruktúra	Beszállítói hálózat	Összesítés
Németország	1	2	6	1	1	1	12
Ausztria	2	1	10	5	2	2	22
Csehország	3	5	8	4	3	3	26
Lengyelország	4	4	4	2	8	5	27
Magyarország	5	6	9	3	5	4	32
Szlovénia	8	3	3	9	4	8	35
Szlovákia	6	7	7	7	6	6	39
Románia	7	10	5	6	10	7	45
Bulgária	9	9	1	8	9	9	45
Horvátország	10	8	2	10	7	10	47

Forrás: Saját szerkesztés (2012)

A táblázatból kitűnik, hogy az adóterhelés kivételével mindegyik telepítési faktor esetében Németország és Ausztria végzett az élen, bizonyítva ezzel a dolgozat elején bemutatott tőkeáramlási folyamatokat. A kelet-közép-európai térség elsősorban alacsony bérigényű fehér- és kék-galléros munkaereje és kedvező adórendszere miatt lehet versenyképes a globális piacon, de bizonytalan gazdasági környezete taszítólag hathat a külföldi tőkebefektetésekre. Örömteli tény, hogy a járműiparban tapasztalható telepítések valós iránya és a tőke áramlása egybevágh modelltünk következtetéseivel, amely az analízis tárgyát képező faktorok helyes megválasztásának bizonyítéka.

Irodalom

- Eurostat* (2011)
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- Gauselmann, A.-Knell, M.-Stephan, J. (2010) Investment motives of FDI into Central East Europe. – *11th Bi-Annual Conference of European Association for Comparative Economic Studies, Comparing Responses to Global Instability*, 26-28 August, 2010, Tartu.
- Grosz A. (2005) *Klaszteresedés és klaszterorientált politika Magyarországon – potenciális autóipari klaszterek az észak-dunántúli térségben*. Doktori értekezés. Győr-Pécs.
- Gyukics R.-Klauber M.-Palócz É.-Páczai É.-Vakhal P. (2011) *A magyar kis és középvállalatok beszállítói szerepének erősítéséről szóló stratégia kidolgozása a gép- és gépjárműipari ágazatban: a jelenlegi helyzet tanulságai és a lehetőségek kihasználásának eszközei*. Kopint Konjunktúra Kutatási Alapítvány, Budapest.
- Kinkel, S.-Zanker, C. (2007) *Globale Produktionsstrategien in der Automobilzulieferindustrie*. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, Heidelberg.
- Klauber M. (2008) *A járműipari ágazati stratégia kialakítását megalapozó szakmai átvilágító tanulmány*. Kopint-Tárki Konjunktúrakutató Intézet, Budapest.
- Lemoine, F. (1998) *Integrating CEE*. Working Paper No. 107, BRIE Working Paper Series, Berkeley Roundtable on the International Economy, UC Berkeley.

- Lengyel I. (2003) *Verseny és területi fejlődés: térségek versenyképessége Magyarországon*. JatePress, Szeged.
- Limpók V. (2010) *A működőtőke és az adópolitika kapcsolata, különös tekintettel Magyarországra és Ausztriára*. Doktori értekezés. Széchenyi István Egyetem, Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, Győr.
- OECD (2007) *Entrepreneurship and Higher Education*. OECD.
- OECD (2011) *Local Economic and Employment Development (LEED)*. OECD Publishing, Paris.
- MacNeill, S.-Chanaron, J. (2005) Trends and drivers. – *International Journal of Automotive Technology and Management*. 5. 83-106. o.
- Pavlinek, P. (2004) Regional development implications of foreign direct investment in Central Europe. – *European Urban and Regional Studies*, 11. 47-70 o.
- PWC (2007) *Eastern Influx. Automotive manufacturing in Central and Easter Europe*. PWC.
- Schwab, K. (2010) *The Global Competitiveness Report 2010-2011*. World Economic Forum.
- Transparency International (2011) *Progress report*.
- Unicredit Group (2007) *The automotive sector in CEE*. Unicredit Group.
- World Bank (2011) *Doing Business*. World Bank.