



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Gazdálkodás- és Szervezéstudományi Doktori Iskola

Tézisfüzet

Az állami támogatások szerepe a magyar autóiparban

című PhD-értekezéshez

Kemenczei Nóra

Témavezető: Dr. Kurtán Lajosné

*Budapest
2009*

Bevezetés

Napjainkra a gépjárműgyártás a külföldi működőtőke befektetéseknek köszönhetően vált a magyar gazdaság meghatározó ágazatává. Hazánk autóiparában négy multinacionális vállalati érdekeltségnek van kiemelkedő szerepe, a Volkswagen érdekeltségbe tartozó Audinak, a General Motors érdekeltségű Opelnek, a Suzukinak, és a Ford érdekeltségébe tartozó Visteonnak. Ez a négy vállalat adja a közúti gépjárműgyártó ágazat árbevételének több mint 80 %-át. Magyarországon az ágazatot export orientáció jellemzi. A hazai legnagyobb 50 exportőr között az utóbbi években 8-10 gépjárműgyártó vállalat szerepel.¹ Ezek a vállalatok adják az ezredforduló óta a teljes magyar export 8-10 %-át. Az iparág igazi jelentőse azonban hálózatos jellegéből ered, amely egy részről maga után vonja több kapcsolódó ágazat – így például a gumi- és műanyaggyártás, textilipar, üvegyártás – fejlődését, más részről lehetővé teszi a tudás- és technológia transzfer létrejöttét.

Az autóipar dinamikus fejlődő globális ágazat, amelyet bár súlyosan érint a jelenleg érvényesülő gazdasági válság, hosszú távon mégis az egyik olyan ágazat, melynek dinamikus fejlődése nemcsak megjósolható, de egyben elkerülhetetlen is globalizálódó, felgyorsuló világunkban. A közlekedési eszközök technológiai fejlődése dinamikus, ezért a legújabb modellek gyártása csúcstechnológiát képvisel. Kérdés, hogy Magyarországon milyen mértékben valósulnak meg az ágazat sajátosságaiból adódó előnyök, azaz sikerül-e a magyar beszállítóknak bekapcsolódniuk az autóipari értékláncba, továbbá létrejön-e a hazai tudástőkét gyarapító technológia transzfer a multinacionális nagyvállalatok és a hazai vállalkozások között.

A 2008-ban kibontakozó gazdasági világválság autóiparra gyakorolt hatásainak elemzése nem tárgya jelen tanulmányomnak, mivel az eltelt idő túl rövid, azaz egy év távlatában a trendeket illetően csak várakozásokról beszélhetünk. Értekezésemben a válság hatásaival csak érintőlegesen foglalkozom. Bár a válság következtében a nemzetközi gazdasági környezet jelentősen megváltozott, a disszertáció megállapításai illetve téziseim nem veszítették jelentőségüket. A gazdaságtörténeti tapasztalat azt mutatja, hogy a válság következményeképp jelentkező tőkeátrendeződés után a gazdaság és az autóipari ágazat dinamikus fejlődése újraindul.

¹ Forrás: Figyelő Top200

Zárógondolat

„Minél lemaradottabb, szegényebb, integrálatlanabb egy nemzetgazdaság, annál nagyobb szolgálatot tesz neki az a gazdaságpolitika, amely következetesen kialakított és bulldog-makacssággal véghezvitt stratégiával igyekszik helytállásának feltételei biztosítani: mind az emberek életminősége, mind a külgazdasági környezettel kiépített kapcsolat területén. Fokozottan érvényes ez egy olyanforma nemzetgazdaságra, mint a magyar.”

Dr. Kozma Ferenc

9. Kemenczei Nóra: Subsidies in automotive industry
 Periodica Politechnica, Social and Management Sciences, 2007.15.1.
 (Received 2008-09-14), 23-30 o.
 Lektorált publikáció angol nyelven
 Tézispont: 4), 5), 6), 7)
10. Kemenczei Nóra–Nikodémus Antal: Beszállítói lánc-menedzsment a magyar autópárhazban
 Külgazdaság, LII. évfolyam 2008/9-10, 94-105. o.
 Lektorált folyóiratcikk magyar nyelven
 Tézispont: 6)

A doktori munkához kapcsolódó cikkek, konferencia anyagok és előadások

11. Kemenczei Nóra–Nikodémus Antal: Beszállítói lánc menedzsment támogatási programjai
 PANAC Autópárhaz Konferencia, 2005. október 4.
 Előadás magyar nyelven
12. Kemenczei Nóra: Insieme in auto (Le relazioni tra Italia e Ungheria nell'industria automobilistica)
 Il Ponte (Olasz Kereskedelmi Kamara folyóirata) 2008. settembre-ottobre, N.23, 25. o.
 Lektorált folyóiratcikk, Magyarországon, olasz nyelven megjelent

Egyéb publikációk

13. Kemenczei Nóra: Olasz relációk I.
 Il Ponte (az Olasz Kereskedelmi Kamara folyóirata)
 N.10, giugno-agosto 2006, 30-31. o.
 Folyóiratcikk, Magyarországon, magyar nyelven megjelent
14. Kemenczei Nóra: Olasz relációk II.
 Il Ponte (az Olasz Kereskedelmi Kamara folyóirata)
 N.11, settembre-ottobre 2006, 24-25. o.
 Folyóiratcikk, Magyarországon, magyar nyelven megjelent
15. Kemenczei Nóra: Olasz relációk III.
 Il Ponte (az Olasz Kereskedelmi Kamara folyóirata)
 N.13, gennaio-febbraio 2007, 24-25. o.
 Folyóiratcikk, Magyarországon, magyar nyelven megjelent

A kutatás előzménye

Az autópárhaz témakörben szerzett tudásomat Dr. Török Ádám akadémikus irányítása alatt 2003-ban írt diplomamunkám² alapozta meg, de munkám során is igyekeztem e felé a számomra érdekes témakör felé orientálódni. A gazdasági minisztériumnál töltött néhány év alatt abba a szerencsés helyzetbe kerültem, hogy Magyarország uniós csatlakozását követően részt vehettem a 2005-2006-ban formálódó új gazdasági versenyképességi stratégia kidolgozásában és részletesen megismerhettem az éppen futó Gazdasági Versenyképességi Operatív Program (2004-2006) prioritásait, támogatási területeit és a támogatások feltételrendszerét. Betekintést nyertem az aktuális gazdaságpolitikai irányzatokba és az ágazatokat, többek között az autópárhaz érintő szakmai tanulmányokba, a stratégiákat megalapozó háttérelmzésekbe. Tudományos munkám egy részét az ECOSTAT Kormányzati Gazdaság- és Társadalom-stratégiai Kutató Intézetnél végeztem, ahol megbízást vállaltam egy GVOP-t vizsgáló gazdasági elemzés elvégzésére.

Tudományos célkitűzések

Díszertációm a rendszerváltás után hazánkba települő autópárhaz fejlődésének 15 évét (1992-2008) tekinti át a hozzá kapcsolódó állami támogatások mértékének és nemzetgazdasági hatásainak elemzésével. Az értekezés felépítését tekintve elemző jellegű munka, amely alapvetően két részre tagolódik. Az első részben igyekszem összefoglalni azokat a világgazdasági és hazai trendeket, amelyek az autópárhazra jellemzőek, továbbá képet alkotok az autópárhazi beszállítói hálózat szerkezetéről és működéséről. Az első logikai részből kiderül, hogy tulajdonképpen húzóágazat-e az autópárhaz Magyarországon és mint ilyen, érdemes-e egyáltalán a gazdaságpolitika kiemelt prioritásaként kezelni, azaz a támogatási rendszer kialakításakor és a források szétosztásakor kitüntetett figyelemben részesíteni. A második nagy logikai részben ágazati bontásban vizsgálom a GVOP során szétosztott állami támogatásokat. Megkísérlem objektíven vizsgálni: Magyarország uniós csatlakozása óta az autópárhaz ágazathoz került fejlesztési támogatások tudtak-e és ha igen milyen mértékben hatást gyakorolni az iparág fejlődésére. Vajon az autópárhaz mutatott-e a támogatások hatására az átlagosnál dinamikusabb fejlődést? Mely iparágakhoz került a legtöbb támogatás és vajon köztük volt-e a közúti járműgyártás ágazat? Bemutatom, hogy az egyes támogatási területeken hány autópárhazi beszállító igényelt támogatást és végül mekkora összeget fordíthattak fejlesztési célokra.

² BME Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar „Az autópárhaz mint húzóiparág Magyarországon”, diplomamunka, 2003

Magyarország alapvető érdeke, hogy a gazdaságpolitika olyan területeket támogasson, melyek hatással vannak a nemzetgazdaság egészére és a trendek alapján hosszú távú fejlődési lehetőséget kínálnak. Tanulmányomban olyan átfogó képet nyújtok a magyar autóipar helyzetéről és illeszkedéséről a nemzetközi munkamegosztásba, amely alapot biztosít az iparágat érintő támogatási rendszer átdolgozásához, továbbfejlesztéséhez. Dolgozatom esszenciája egy olyan ágazat-specifikus fejlesztési program, amely az autóipar esetében rámutat a leghatékonyabb beavatkozási pontokra.

Új tudományos eredmények bemutatása, tézisek

1) Magyarországnak a befektetésekért folyó versenyben a költség alapú versenyképesség helyett az innováción illetve a hozzáadott érték növelésén alapuló versenyképességre kell helyeznie a hangsúlyt, ahol az innovációs tevékenységből és a humán tőke minőségének és mennyiségének fejlesztéséből származó hozzáadott érték növekedés meghaladja a bérköltségek növekedését.

A befektetésekért folyó versenyben és a tőke kivonás megakadályozásáért folyó küzdelemben Magyarországnak nem szabad kizárólag a költség alapú versenyképességre hagyatkoznia, amely hazánk uniós csatlakozását követően egyre inkább veszít jelentőségéből. Az ország tőkevonzó képességét hosszú távon csakis a kutatás-fejlesztéshez kapcsolódó hozzáadott érték növelésével és a munkabérhez kapcsolódó költségek, azaz a munkáltatót terhelő adók leszorításával lehet megalapozni. Szűkös termelési tényező állomány mellett Magyarországon különös hangsúlyt kell helyezni a humán tőke fejlesztésére. Hazánknak reális lehetősége a befektetett tőke lekötésére és az újrabefektetések értékének növelésére csakis a humán erőforrás és K+F fejlesztésében van, melyhez elengedhetetlen feltétel a műszaki oktatás kiemelkedően magas színvonala. Az ár-érték arányt figyelembe véve Magyarországon a termelés költsége a fejlettségi szint növekedésével arányosan szintén növekedni fog, tehát a versenyképes termelési ár-érték arány megtartásához emelnünk kell az értéket a humán erőforrás fejlesztésével és a kutatás-fejlesztés ösztönzésével, mert ha nem ezt tesszük, nem tudunk lépést tartani az iparág globális fejlődési ütemével. A külföldi működőtőke vonzásában és az újrabefektetések mértékének növekedésében lemaradunk, vagy ami még rosszabb, az iparág tőkéjét más országok elszívattyúzzák, így az autóipari tőkebefektetések állománya csökkenhet is hazánkban.

Tézispontokhoz kapcsolódó tudományos közlemények

1. Kemenczei Nóra: Versenyképes Magyarország
BME, 2006. február 9., PhD konferencia
Lektorált, publikáció és előadás magyar nyelven (kézirat 8 oldal)
Tézispont: 1)
2. Kemenczei Nóra – Nikodémus Antal: Autóipari trendek a nagyvilágban és hazánkban
Külgazdaság, L. évfolyam 2006/3, 57-66. o.
Lektorált folyóiratcikk magyar nyelven
Tézispont: 2)
3. Kemenczei Nóra: Külpiaci stratégiák az autóiparban
Tranzit, VIII. évf., 2006. szeptember, 34-39. o. www.tranzit.hu
Lektorált folyóiratcikk magyar nyelven
Tézispont: 1)
4. Kemenczei Nóra: Értéklánc az autóiparban
Supply chain Monitor, 2006. december-2007. január, 53-56. o. www.scomonitor.hu
Lektorált folyóiratcikk magyar nyelven
Tézispont: 2)
5. Kemenczei Nóra: Hungarian Perspectives in the automotive industry
Miskolc, 2007. április 25-27., XXVIII. OTDK Közgazdaságtudományi Szekció
Lektorált publikáció és előadás angol nyelven (kézirat 10 oldal)
Tézispont: 2)
6. Kemenczei Nóra: Gazdaságfejlesztési politika Magyarországon az uniós csatlakozást követően
Budapesti Corvinus Egyetem, 2007. december 1., Konferencia „Három éve az 50 éves EU-ban” 44-55. o.
Lektorált cikk és előadás magyar nyelven
Tézispont: 4), 5), 6), 7)
7. Kemenczei Nóra: Az uniós támogatások hatása a magyar gazdaság versenyképességére
BME, 2007. december 7., Konferencia „Merre tart a világgazdaság: Európa helyzete”, 9-19. o.
Lektorált cikk és előadás magyar nyelven
Tézispont: 4), 5), 6), 7)
8. Kemenczei Nóra: A Nemzeti Fejlesztési Terv forrásainak felhasználása és néhány mérhető hatása
II. fejezet „Az NFT operatív programjainak tartalma és a források felhasználása”, 2. alpont
„Gazdasági Versenyképességi Operatív Program (GVOP)” teljes fejezet 36-59 oldal
ECOSTAT, Időszaki Közlemények XXVIII. számú kiadvány, Budapest, 2008. május
Az ECOSTAT magyar nyelven megjelent külön kiadványa
Tézispont: 4), 5), 6), 7)

az 5 legtöbb pályázatot benyújtott és legtöbb támogatást elnyert iparág között. A támogatásra szánt keretösszeg azonban olyannyira elaprózódott az ágazatok között, hogy az autópárhoz került állami támogatások nem voltak kimutatható hatással az ágazat fejlődésére. A támogatási források korlátozottsága miatt fókuszáltabb fejlesztésekre van szükség. A befektetett támogatások szétaprózódását eredményező horizontális támogatási stratégia helyett célszerű lenne jelentősebb forrásokat néhány kiemelt ágazat támogatására fordítani. Vertikális célterületek nélkül egy-egy ágazathoz olyan kevés támogatás kerül, ami nem képes befolyásolni az iparág fejlődési tendenciáit, így nem mutatható ki makrogazdasági hatás sem. Érdekes további kutatási terület, hogy a 2008-ban begyűrűző globális gazdasági válság lezajlása után milyen következtetéseket vonhatunk majd le az állami támogatások hatékonyságáról. A támogatások hatására megmaradtak-e a munkahelyek, fenntartható volt-e a fejlődés, volt-e tőkekivonás, megvalósultak-e új befektetések.

2) A hazai kis- és középvállalkozások nehezen tudnak bekapcsolódni az autópári beszállítói hálózatba. Kevés a magyar tulajdonú beszállító illetve jelenlétük a beszállító lánc alsóbb szintjein jellemző. Ennek oka egy részről a külföldi tulajdonban lévő összeszerelő üzemek és a magyar tulajdonú KKV-k között lévő gazdasági „szakadék”, másrészt a beszállítói lánc zárt jellege, melyet a működő rendszerben történő változtatás kockázata határol be. Tehát nem kizárólag a magyar KKV-k felkészültsége jelent belépési korlátot a beszállítói láncba, hanem a gyártási rendszer rugalmatlansága és a multinacionális cégek üzletpolitikája is.

Nem szabad tehát kizárólag a magyar tulajdonú vállalkozások felkészültségét illetve felkészületlenségét okolni az alacsony hazai beszállítói arány miatt. Mivel a globális áruárcsökkentő szegmens Magyarországon kívülre esik, ezért a stratégiai döntések nem hazánkban születnek. A működő összeszerelő üzemeket már nehéz motiválni a nagyobb magyar beszállítói hányad kialakítására, azonban a beérkező külföldi működőtöke még motiválható az egyedi kormánydöntéssel megítélt támogatások által, így a hazánkba települő új összeszerelő üzemek és integrátoraik ösztönözhetőek magasabb hazai beszállítói arány kialakítására. A magyar tulajdonú tőkehiánnyal küszködő vállalkozások hatékonyan fejleszthetők technológia-korszerűsítésre kiírt pályázatokkal, továbbá felkészíthetők az összeszerelők által támasztott követelményekre a beruházás megvalósítási ideje alatt. A vállalkozások „tudás-tőkéje” helyi szinten a Kompetencia Központok által fejleszthető.

3) A magyar autópár nem azonosítható a klasszikus értelemben vett húzóágazat fogalmával.

A hazai járműgyártás pozitív nemzetgazdasági hatásai között kell megemlíteni, hogy a GDP hozzájárulása növekvő tendenciát mutat, mára elérte a 3 százalékot. Bár arányaiban az aktív népesség 2 százalékának sem biztosít megélhetést, mégis 55 ezer munkavállalót foglalkoztat. Az ágazatban dolgozók bérei 20 százalékkal magasabbak a teljes ipari átlagnál, ezért jótékony hatást gyakorolnak a magyar életszínvonal növekedésére. Félig tele vagy félig üres pohár alapon megrögzött optimistaként az autópár nemzetgazdaságra gyakorolt pozitív hatásaival kezdem a felsorolást, azonban a reális képalkotáshoz szükséges kielemezni az „üres” részt is, tehát mi hiányzik a hazai autópár húzószektor jellegéből. A lajstromot azzal kezdem, hogy az ágazat működése – a köztudatba pozitívként beépült – magas exporthányad ellenére sem javít Magyarország külkereskedelmi mérlegén, mivel a behozatal és kivitel évről évre kiegyenlíti egymást. A behozatal a vizsgált időszakban a kivittel párhuzamosan növekedett, azaz a magyar

beszállítók aránya nem nőtt a termelés növekedésével arányosan. Az ágazat termelésének és exportjának 90 százalékát az összeszerelő üzemek és

integrátoraik adják. Innovációs ráfordítás tekintetében a helyzet még szélsőségebb. 2008-ban mindössze 15 autóiipari vállalkozás költött innovációs tevékenységre, melynek 90 százaléka egyetlen cégtől, az Auditól származott. Az alacsonyabb beszállítói szinten működő magyar tulajdonú vállalkozások hozzájárulása az ágazat tevékenységéhez tehát mind a mai napig igen csekély. Beszállítói kapcsolatok hiányában multiplikátor-hatásról aligha beszélhetünk. A külföldi tőkével működő összeszerelő üzemek inkább szigetszerűen működnek Magyarországon mintsem a nemzetgazdaság szerves részeként.

- 4) *Arányait tekintve a közúti járműgyártás ágazatban tevékenykedő vállalkozások a GVOP Befektetés-ösztönzés (1.) prioritásán vettek részt legnagyobb számban. A GVOP három éves periódusa alatt az ágazat által megnyert összes támogatás 78 százaléka realizálódott ebben a célkitűzésben, tehát a technológiai korszerűsítésre és a beszállítók megerősítésére fokozott igény jelentkezik az ágazatban működő vállalkozások részéről.*

A sokat hangoztatott klisé igaz, a beszállítók tőkehiánnyal küszködnek, tehát létezik technológia „szakadék” a magyar tulajdonú vállalkozások és a külföldi tőkével működő multinacionális cégek között. Ez a tőke „éhség” ráfordított források arányában pályázati úton hatékonyan orvosolható.

- 5) *A GVOP (2.) Kis- és középvállalatok fejlesztése prioritásán alig vettek részt autóiipari vállalkozások. A vizsgált időszak alatt az autóiipar által elnyert támogatások mindössze 7 százalékát használták fel KKV-k. Ez azt jelenti, hogy a kis- és közepes méretű vállalkozásokat pályázati úton nem lehet igazán hatékonyan fejleszteni. A korszerű menedzsmenttel, vállalati tanácsadással összefüggő fejlesztések, továbbá a vállalati együttműködés elősegítése a Kompetencia Központokra delegálható fejlesztési szintek.*

Három év pályázati tapasztalatából egyértelműen kiderül, hogy a kis- és középvállalkozások fejlesztése a feladat összetettsége miatt hagyományos pályázati úton nem megoldható. A transznacionális nagyvállalatokat és a magyar tulajdonú vállalkozásokat elválasztó gazdasági „szakadék” elemei olyan feladatokat indukálnak, amelyeket csak közvetlen kommunikáció által lehet feloldani. Egy helyi szerveződés megfelelő fórumot tud biztosítani a piaci információk és korszerű vállalatirányítási rendszerismeret terjesztésére,

továbbá képessé válhat olyan ágazati adatbázis létrehozására és működtetésére, amely elősegíti a vállalati kooperációt és hidat teremt az összeszerelő üzemek és a beszállítói pozíciót elérni kívánó vállalkozások között.

- 6) *A GVOP 3. Kutatás-fejlesztés és innováció prioritásából levonható tanulságok összhangban vannak a statisztikai elemzésekkel, ágazati felmérésekkel, mely szerint a hazai autóiiparban kevés a kutató-fejlesztő tevékenységet folytató cég illetve a magyarországi innovációs ráfordítások messze elmaradnak a nemzetközi átlagtól. Ennek fő oka, hogy a globális értékláncot irányító szegmens Magyarország határain kívülre esik, így a stratégia döntések határainkon kívül születnek.*

Magyar autómárka híján az autóiipari értéklánc nem esik teljes terjedelmében hazánk területére, ezért a fejlesztéspolitika kialakításánál Magyarországnak meg kell barátkoznia a gondolattal, hogy kiváló innovációs feltételek nélkül a kutató-fejlesztő tevékenységet az anyavállalatok nem telepítik a hazánkban működő leányvállalataikhoz, tevékenységük első sorban összeszerelés jellegű marad. A magyar járműgyártás ágazatban a szellemi foglalkoztatottak aránya alacsony. Az alkalmazottak számának növekedése szinte kizárólag a fizikai foglalkoztatottak számának növekedéséből ered. Míg 1993-ban 25 százalék volt a szellemi foglalkoztatottak részaránya, addig ez a szám 2007-re 6 százalékponttal csökkent. Bár a vizsgált időszakban számos együttműködés jött létre egyetemek és autóiipari vállalkozások között, a hazai vállalkozások K+F ráfordítása nem mutatott jelentős növekedést. Az autóiipari vállalkozások meglepően kis számban képviseltették magukat a GVOP kutatás-fejlesztési pályázatain. Mindezek alapján megállapítható, hogy hazánk még mindig inkább „összeszerelő üzem” mintsem kutató-fejlesztő központ.

- 7) *A vizsgált ágazatokhoz viszonyítva az autóiipar nemzetgazdasági súlyának megfelelő mértékben vett részt a pályázatokon és megfelelő részt tudott kiharítani a programra szánt keretösszegeből. Ennek ellenére a makrogazdasági szinten mérhető hatás elmaradt. Ennek oka, hogy a gazdaság versenyképességének erősítésére elkülönített összeg elaprózódott az ágazatok között. Így a járműgyártás ágazathoz került pótlólagos forrás rövid távon, de feltételezésem szerint hosszabb távon sem elegendő ahhoz, hogy az ipari termelést makrogazdasági szinten kimutatható mértékben előmozdítsa.*

Az autóiiparban működő vállalkozások az ágazat nemzetgazdasági súlyának megfelelő mértékben vettek részt és nyertek el támogatást a GVOP pályázatain. A járműgyártás ágazat mind a három prioritás esetében szerepelt