

## AZ EU INTEGRÁCIÓ ÉS A VÁLLALATI VERSENYKÉPESSÉG ALAKULÁSA A HAZAI GÉPJÁRMŰIPAR PÉLDÁJÁN

**Czakó Erzsébet**

Egyetemi docens, PhD

*BKÁE Vállalatgazdaságtan tanszék*

*The paper summarizes the lessons of a study on the Hungarian automotive industry that has been completed in March 2003 as part of the UNIDO – BUESPA project on EU integration on the automotive industry in the countries of Central and Eastern Europe. [2] Based on secondary research and information and feedbacks from key figures of the Hungarian automotive industry the current situation was described and some changes were projected. Automotive industry was broadly defined. Next to passenger and commercial vehicle assembly and component manufacturing, the distribution of vehicles and after sale services and repairs were also studied. The lessons of all country studies [1] [2] [4] [5] were presented at Technology Foresight Summit 2003 organized by the Hungarian Ministry of Economics and Transport and UNIDO.*

### **Bevezetés**

A BKÁE Vállalatgazdaságtan tanszék koordinálásában 2002 novembere és 2003 márciusa között az UNIDO (az ENSZ Iparfejlesztési Szervezete) felkérésére egy nemzetközi projekt zajlott le. (A projekt koordinátora Czakó Erzsébet és Zoltayné Paprika Zita volt.) A projekt azt tűzte ki célul, hogy négy csatlakozás előtt álló ország, Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia, gépjárműiparának elemzése alapján felvázolja azokat a legfontosabb változásokat, amelyek az EU integrációval várhatók. A kutatás alapvetően másodlagos kutatáson alapult, azonban figyelembe vettük az észrevételeket, javaslatokat és előrejelzéseket, amelyeket a gépjárműipar legfontosabb szereplőitől kaptunk.

Az alábbi írás a magyar gépjárműipar elemzése alapján megfogalmazott legfontosabb megállapításokat foglalja össze [2] [3]. Elsőként a statisztikai adatok tükrében megfogalmazható trendeket ismertetjük. Ezt követően az gépjárműipar versenyképességét leginkább befolyásoló adottságokra térünk ki. Az EU csatlakozás és integráció várható hatásait összegezése után pedig a legfontosabb téziseket és hipotéziseket foglaljuk össze.

### **A magyar gépjárműgyártás a statisztikai adatok tükrében**

A gépjárműgyártás statisztikai elemzése a KSH adatain alapult. A TEÁOR 34 ágazatát, a közúti járműgyártást elemeztük a termelés, az értékesítés, a foglalkoztatás és keresetek, valamint a termelékenység alakulásának vizsgálatára az 1992–2001. időszakra. A külkereskedelem alakulását a SITC nomenklatúra 7.8 csoportjának statisztikai adatai szerint vizsgáltuk ugyancsak az 1992-2001. időszakra. A magyar

nyelvű tanulmány vitáján ugyan kiderült [3], hogy az adatok a termelési érték esetén jelentősen eltérnek a hazai legnagyobb gyártók adataitól. Ez felhívta és felhívja a figyelmet a statisztikai (TEÁOR) adatbesorolás módosításának szükségességére, azonban leíró elemzésünknel a legfontosabb tendenciákat alapjaiban nem érintette. A KSH statisztikai adatainak és a legnagyobb gyártóktól származó adatoknak az eltérése jelenthet megítélésbeli különbségeket, tekintettel arra, hogy a motor- és alkatrészgyártás (TEÁRO 34.3) más megítélés alá esik, mint a közúti gépjárműgyártás (34.1).

A termelési adatok azt mutatták, hogy a közúti járműgyártásban 1995-1998. között ugrásszerű növekedés zajlott le, ami az exportra történő értékesítésként volt köszönhető. A vállalatoktól származó adatok nem csak a fentiekben ismertetett módszertani eltérésre mutattak rá [2, 8. old], hanem arra is, hogy a termelés igen koncentrált: 11 vállalat adja az ágazat termelési értékének 75%-át. Az értékesítési adatokból egyértelműen kitűnt, hogy az ágazatot 1996-2000. között dinamikus fejlődés jellemezte, majd 2000-től a fejlődés lelassult. Az értékesítésben a belföldre történő értékesítés mindvégig stagnált, az aggregált adatok egyértelműen az exportértékesítés meghatározó voltára utaltak. Az ágazat realizálja a teljes kivitel mintegy 9 %-át. A külkereskedelemben az EU részaránya meghatározó. Az import és export adatok szembeállítását az mutatja, hogy az ágazat termelésében az importnak jelentős szerepe van. Durva leegyszerűsítéssel fogalmazva, a hazai közúti gépjárműgyártásra az összeszerelés jellemző. Az ágazat több mint 36 ezer főt foglalkoztat. A foglalkoztatásra vonatkozó elemzés egyik fontos üzenete az volt, hogy miközben a fizikai alkalmazottak száma mindvégig nőtt a vizsgált időszakban, a szellemi foglalkoztatású alkalmazottak létszáma gyakorlatilag stagnált.

### **Az iparág versenyképessége**

Az iparág vizsgálatánál a vállalatokra összpontosítottuk figyelmünket. A gépjárműipart tágan értelmeztük: a gépjárműgyártás és –alkatrészgyártás mellett kutatásunk kiterjedt a forgalmazásra és az alkatrész kereskedelemre is. Ily módon végül is a gépjármű ellátási láncát vizsgáltuk.

Mint azt több hazai kutató megállapította, a hazai gépjárműipar az 1990-es években újjá született a megtelepedett működőtőke befektetéseknek köszönhetően. A gépjárműgyártás ún. beszállítói piramisát tekintve megállapítható, hogy a piramis első (legfelső) szintjén található hazai autógyártó cégek (Audi, Opel, Suzuki), valamint a második szinthez tartozó Visteon (Ford érdekeltség) a 2000. évi hazai közúti járműgyártó ágazat (TEÁOR 34) értékesítésének 80%-át realizálta. A beszállítói piramisban e vállalatok mögött közvetlenül (2. és 3. szint) multinacionális vállalatok magyar érdekeltségeit találjuk, s ahogy lejjebb haladunk a beszállítói piramison, úgy növekszik a hazai tulajdonú vállalatok száma.

A nemzetközi tendenciákat megerősíteni látszik az, hogy az ún. integrátor vállalatok szerepe jelentős, és versenyképesség növelő tényezőként van jelen a hazai

gépjárműgyártásban. Az integrátor vállalatok jellemzően komplex részegységeket gyártanak, jellemzően multinacionális vállalatok érdekeltségei. Erős iparági kapcsolatokkal, jelentős tudástőkével és kutató-fejlesztő kapacitással rendelkeznek. Fontos szerepük, hogy közvetítik a beszállítói piramis alsóbb szintjeire az magasabb beszállítói piramis szinten működő gyárak által támasztott minőségi, technológiai és logisztikai követelményeket a beszállítóik felé. A hazai tulajdonú vállalatok egyik lehetősége, hogy beszállítóként kapcsolódjanak ezekhez az integrátor vállalatokhoz. Az integrátor vállalatok közé tartozik többek között a Delphi, a Visteon, a Lear, a Knorr-Bremse és a Continental.

A hazai gépjármű forgalmazás évente egyre növekvő számú új autót értékesít (2002-ben 172 ezer darabot, ami 16%-os növekedést jelentett az előző évhez képest), szinte kizárólagosan márkakereskedőkön keresztül. Az új autók mellett jelentős a használt autók behozatala is, amit az éppen aktuális importra vonatkozó jogszabályok jelentősen befolyásol. A használt autók kereskedésében a közepes méretű vállalkozások éppúgy megtalálhatók, mint a tőkehiánnyal küzdő kisvállalkozások.

A gépjárműalkatrész forgalmazásban működő vállalatokról és vállalkozásról az előző két iparági szegmenshez képest kevés rendszerezett információval rendelkezünk. Ennek részben az az oka, hogy ez a szegmens sokkal fragmentáltabb: 4-5 jelentős szereplő mellett (évi 2-4 milliárd Ft-os árbevétel) 10-15 vállalat adja a középmezőnyt (200-1000 millió Ft-os árbevétel).

A hazai gépjárműpark az 1990-es évek során fiatalodott. Azonban a személygépjárművek, a tehergépjárművek és a buszok átlagéletkora is 10 éven felül van továbbra is.

### **Az EU csatlakozás és integráció várható hatásai**

Az EU csatlakozás, majd integráció a *környezetvédelem*, a *használt gépjárművek újrahaznosítása*, a *forgalmazás rendszerének megváltozása*, valamint a *működőtőke befektetések* terén hoz további változásokat. Ezek közül a működőtőke befektetéseket tárgyaljuk részletesebben.

A gépjárműipar helyzete a működő tőkebefektetések nyomán stabilnak mondható. Az anyavállalatokhoz való integrálódás miatt alapvető változások nem várhatók. Az EU csatlakozás kihívása az, hogyan milyen eszközökkel támogatható a működő tőkebefektetések nyomán újjáalakult ágazat fejlődése. A megtelepedett vállalatok szempontjából az egyik kérdés, hogy a számukra nyújtott adókedvezmények és a vám szabadterületi státusz milyen feltételekkel és meddig aknázhatók ki. A másik fontos kérdés, hogy a magyar érdekeltségek és vállalatok hogyan tudnak hozzájárulni az anyavállalati stratégiák megvalósulásához. Ez a kérdés annak megválaszolását jelenti, hogy milyen módon támogatható az ágazatban működő vállalatok hatékonyságának növelése. A működő tőke vonzóképességét és megtartását az alábbi tényezők befolyásolják.

A *gazdaságpolitikai tényezők* közül elsőként az adókedvezményeket említjük. A hazai gépjárműgyártásban meghatározó szerepe volt és van még az adókedvezményeknek, és a szabadkereskedelmi övezeteknek. Az adókedvezmények szerzésére az EU csatlakozás időpontjáig van jogszerzési lehetőség, amennyiben a beruházások a csatlakozás időpontjáig megkezdődnek, és a biztosított kedvezmények legkésőbb 2011-ig vehetők igénybe.

Az *üzleti környezet* terén az 1990-es évek közepétől több lépés történt. Ezek között említhetők az ipari parkok létrehozásának támogatása, a beszállítói hálózatok megerősítését szolgáló integrátori szerep elősegítése, valamint a klaszterek kialakításának támogatása. Az üzleti környezet támogatását a Nemzeti Fejlesztési Terv is kiemelten kezeli.

A *gazdaságossági tényezők* közül az elkövetkező mintegy 10 évben várhatóan megmarad az EU fejlett országaihoz viszonyított bérköltség előny, azaz a bérszínvonal növekedése várható, azonban az még közterheivel együtt is a fejlett EU tagországoké alatt marad. Ez az előny várhatóan csökken, ami felértékeli más tényezők szerepét. Ezek között említhető az, hogy az üzleti környezet fejlesztése révén beágyazottabbá válnak a vállalatok, belső hatékonyság növelést tudnak elérni munkaszervezéssel és technológia fejlesztéssel.

### **A versenyképesség kapcsán megfogalmazott tézisek és hipotézisek**

A kutatás lezárásaként a versenyképességre vonatkozóan az alábbi téziseket és hipotéziseket fogalmaztuk meg:

1. Az 1990-es évek végére a magyar gépjárműgyártás a működő tőkebefektetéseknek köszönhetően vált a magyar gazdaság meghatározó ágazatává.
2. Magyar gépjármű- és alkatrészgyártás fejlődését és növekedési ütemét a rendszerváltás után, az 1990-es években a működő tőkebefektetések eredményeként megtelepedett multinacionális vállalatok működése határozza meg.
3. A magyar tulajdonú vállalatok a gépjármű összeszerelő vállalatok beszállítóinak beszállítóiként, a 3. és 4. beszállítói kör tagjaiként működnek.
4. Az 1990-es évek elején a működő tőkevonzó képességet a kormányzati tényezők határozták meg. Ezek közé tartozott a régióban stabil gazdasági, politikai és társadalmi környezet, a működő piacgazdasági intézmények, és az adókedvezmények.

5. Az 1990-es években a befektető vállalatok számára vonzó volt az EU átlaghoz képest olcsó és szakképzett munkaerő, valamint az ország elhelyezkedése.
6. A gépjárműgyártás sajátossága, hogy működő tőkebefektetés vezérelte és export orientált ágazat. A 2000 évek paradigmaváltással jellemezhető, mivel a hangsúly a működő tőkemegtartás és exportképesség fenntartására helyeződik. Ez a kormányzat oldaláról a korábbiaktól eltérő megközelítést igényel.
7. Az EU csatlakozás önmagában nem hoz új, eddig nem ismert alkalmazkodási kényszereket az iparág működésében. A Nemzeti Fejlesztési Terv lehetőséget teremt a paradigmaváltás nyomán szükségessé váló alkalmazkodás előmozdítására.
8. Az EU csatlakozással egyre inkább nyilvánvaló válik, hogy a működő tőkebefektetések vonzóképességének megőrzése egyre inkább az érdekeltségek működési hatékonyságának növelését, a gazdaságossági tényezők erősítését követeli meg.
9. Az ágazatban működő vállalatok számára hozzáférhető, relatíve alacsony költségű erőforrások közül a következők jelenthetnek szűk kapacitás: a szakképzett munkaerő, a közlekedési infrastruktúra, különösen az úthálózat fejlettsége.
10. A gazdaságossági tényezők erősítésében azok az eszközök lehetnek kiemelkedők, amelyek a magasabb hozzáadott értékű tevékenységeket támogatják.
11. A vállalatokon belül a technológiai, termelési és szervezési megoldások fejlesztése jelent lehetőséget a hatékonyság növelésére.
12. A beszállítói hálózat fejlesztésében az integrátori szerep és a klaszterek fejlesztése járulhat hozzá a gazdaságossági tényezők növeléséhez.
13. A kormányzatnak különösen az üzleti környezet fejlesztésében lehet rászegítő és támogató szerepe. Ennek révén hozzájárulhat ahhoz, hogy a hazai tulajdonú közepméretű vállalatok beszállítói pozíciói erősödjenek.
14. A magyar gépjárműpark az EU országokkal történő összehasonlítás alapján előregedett. A gépjárműpark megújulása, a gépjárművek cseréje a piaci növekedés hajtóerejévé válhat, és nemzetközi összehasonlításban egy növekvő piacot eredményezhet.
15. A gépjárműpark megújítása az EU által is hangsúlyozott környezetvédelmi szempontok miatt kiemelkedő fontosságú.

16. A gépjárműpark cseréjét a vásárlóerő növekedése határozza meg. A vásárlóerő növekedését a gazdasági növekedés mellett az új gépjárművek vásárlását elősegítő finanszírozási konstrukciók kidolgozása és bevezetése támogathatja.

## IRODALOMJEGYZÉK

- [1] BIKAR, M - LESINSKY, J. (2003) UNIDO – BUESPA project on EU Integration on the Automotive Industry in the Countries of Central and Eastern Europe. Country Study: Slovak Republic, Manuscript, January
- [2] CZAKÓ E. – GÁSPÁR J. – JENEI I. – MARTITS G. – NÉMETH A. – PINTÉR A. – SZÁNTÓ R. (2003a) The Hungarian Automotive Industry Prior to Accession to the European Union – Some Potential Accession-Related Changes. Country Study: Hungary. UNIDO – BUESPA project on EU Integration on the Automotive Industry in the Countries of Central and Eastern Europe, Manuscript, March
- [3] CZAKÓ E. – GÁSPÁR J. – JENEI I. – MARTITS G. – NÉMETH A. – PINTÉR A. – SZÁNTÓ R. (2003b) Magyarország autóiparának helyzetéről az Európai Unióhoz való csatlakozást megelőzően – a csatlakozás okán várható változások. BKÁE Vállalatgazdaságtan tanszék, 30. sz. Műhelytanulmány, január
- [4] JAWORSKI, M. (2003) UNIDO – BUESPA project on EU Integration on the Automotive Industry in the Countries of Central and Eastern Europe. Country Study: Poland, Manuscript, February
- [5] MALY, M. – THEODOR, M. – SEDLACKOVA, H. – HRUZOVA, H. – NOVAK, M. – KRAUSE, J. – STEPANEK, P (2003) UNIDO – BUESPA project on EU Integration on the Automotive Industry in the Countries of Central and Eastern Europe. Country Study: Czech Republic, Manuscript, January