

MŰHELY

Stefanovics Viktória – Nagy Zoltán

Német nagyvállalatok magyar gépjárműiparban betöltött szerepének vizsgálata

A transz- és multinacionális vállalatok a magyar iparban és a járműgyártásban is meghatározó szerepet játszanak, és közülük a német befektetők a legfontosabbak. A tanulmány a német járműipari befektetések magyarországi jellemzőit vizsgálja, és az előállított termékek exportjának komparatív előnyét mutatja be. A befektetési motivációk bemutatása mellett arra hívja fel a figyelmet, hogy a külföldi autóipari befektetők területi mintázatával szemben a német befektetések megoszlásában a keleti országrész területei jelentősebb szerepet kapnak.

*Kulcsszavak: transz- és multinacionális vállalat, FDI, Balassa-index, járműipar
JEL-kód: R10, R11*

<https://doi.org/10.32976/stratfuz.2021.8>

Transznacionális és multinacionális vállalatok szerepe a világgazdaságban

A transz- és multinacionális vállalatok meghatározó szerepet töltenek be napjaink nemzetközi gazdasági folyamataiban, világgazdasági jelentőségük és a globalizációs folyamatokban játszott meghatározó szerepük megkérdőjelezhetetlen. A külföldi működőtőke beruházások segítségével erősödtek meg és kezdtek terjeszkedésbe a világ országait összekötő, egymással tulajdonosi viszonyban lévő nemzetközi nagyvállalatok. (Tarró, 2012) A számtalan definíció közül az egyik legáltalánosabb az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsa meghatározása, mely szerint, a transznacionális vállalat működése külföldi leányvállalatai révén egyre több országra terjed ki, üzleti stratégiája a vállalat összműködésének eredményességére, globális optimalizálására orientált és az „anyaországban” lévő vállalat érdekei által meghatározott. Több definíció (OECD, UNCTC) közös eleme, hogy a transznacionális vállalatok nemzetközileg integrált tevékenységet folytató vállalkozások, melyek irányítása és ellenőrzése – esetleg tulajdona is – egy gazdasági feltételrendszerhez kapcsolódik. Ezzel szemben a multinacionális vállalatok többnemzetiségű tulajdonú, több nemzetgazdaságra kiterjedő tevékenységet folytató vállalkozások, melyek döntési központjai is több gazdaság által meghatározottak. (Nagy 2014)

A Fortune Global 500 jelentése szerint 2019-ben a világ 500 legnagyobb vállalata összesen 33.300 milliárd dollár bevételre tett szert, mintegy 2.100 milliárd dollár nyereséget állított elő és közel 70 millió munkavállalót foglalkoztatott világszerte. (Fortune Global 500 2020) Az első táblázatban látható lista jól szemlélteti, hogy a világ legnagyobb vállalatai döntően a TRIÁD (Amerikai Egyesült Államok, Európai Unió és Japán) országai közül kerülnek ki. Azonban az utóbbi években a nagy kínai energiaipari vállalatok is egyre jelentősebb szerepet játszanak. Az első 10 legnagyobb árbevételű előállító vállalat között 2005-ben és 2020-ban is szerepel egy-egy német autóipari nagyvállalat. 2020-ban az 500-as lista első 100 helyezettje között szerepel még a Daimler, a BMW Group és a Bosch Group is, melyek közül az utóbbi kettő árbevétele közel duplájára emelkedett az elmúlt 15 év alatt.

1. táblázat: A Fortune Global 500 listán szereplő első 10 vállalat és a legnagyobb német gépjármű-ipari vállalatok (vastag betűvel jelölve) árbevétel alapján 2005-ben és 2020-ban (milliárd USD)

Table 1: Top 10 companies and the top german automotive companies (marked in bold) on the Fortune Global 500 list based on revenue in 2005 and 2020 (billion USD)

2005				2020			
	Vállalat	Ország	Bevétel		Vállalat	Ország	Bevétel
1	Walmart	USA	287,9	1	Walmart	USA	523,9
2	BP	EK	285,0	2	Sinopec Group	Kína	407,0
3	Exxon Mobil	USA	270,7	3	State Grid	Kína	383,9
4	Royal Dutch Shell	Hollandia	268,6	4	China National Petroleum	Kína	379,1
5	General Motors	USA	193,5	5	Royal Dutch Shell	Hollandia	352,1
6	Daimler	Németo.	176,6	6	Saudi Aramco	Szauz-Arábia	329,7
7	Toyota Motor	Japán	172,6	7	Volkswagen	Németo.	282,7
8	Ford Motor	USA	172,2	8	BP	EK	282,6
9	General Electric	USA	152,8	9	Amazon	USA	280,5
10	Total S. A.	Franciao.	152,6	10	Toyota Motor	Japán	275,2
15	Volkswagen	Németo.	110,6	20	Daimler	Németo.	193,3
71	BMW Group	Németo.	55,1	56	BMW Group	Németo.	116,6
83	Bosch Group	Németo.	49,8	95	Bosch Group	Németo.	86,9
326	MAN SE	Németo.	18,6	230	Continental	Németo.	49,7

Forrás: Fortune Global 500 lista alapján saját szerkesztés

Gépjárműipar jelentősége Magyarországon

A gépjárműipar a világgazdaságban nagyon fontos szerepet tölt be. Jelentősége egyrészt méretében és kiterjedtségében, másrészt pedig számos egyéb feldolgozóiparhoz és szolgáltatáshoz fűződő kapcsolatrendszerében rejlik. Az autóipar alapvetően egy összeszerelő iparág, mely nagyszámú és különböző komponensek összeállításával foglalkozik, folyamatos körforgását az összeszerelő vállalatok és az alkatrészgyártó beszállítók közötti komplex kapcsolatrendszer biztosítja (Dicken 2011), emellett az innovációs hálózatokban is kiemelkedő szerepet játszik. A magyar gépjárműipar a rendszerváltást követően jelentős mértékben átalakult, köszönhetően annak, hogy az 1990-es években megindultak a volt szocialista országokba irányuló külföldi tőkebefektetések. A multinacionális OEM-ek (Original Equipment Manufacturers, azaz összeszerelő vállalatok) változtattak stratégiájukon és újra definiálták a kelet-közép-európai országok szerepét, mellyel kezdetét vette az összeszerelő és alkatrészgyártó tevékenységek keletre telepítése. (Rechnitzer et al. 2017) Az egyre fokozódó külföldi befektetések és a szerkezeti átalakulások következtében a járműgyártás vált hazánk egyik húzóágazatává, amely az ipari termelési érték 27,6%-át adta 2019-ben, és értékesítésének 9,4%-a belföldre, 90,6%-ka külföldre történt (KSH 2019).

Balassa-féle megnyilvánult komparatív előny index vizsgálata a magyar gépjárműipar esetében

Érdekes felvetés, hogy világviszonylatban előnyt jelent-e a magyar gazdaság számára a járműipari termékek gyártására való szakosodás vagy sem? Erre a kérdésre a külkereskedelmi adatok segítségével és a Balassa-féle megnyilvánult komparatív előny index felhasználásával lehet választ adni. Magyarország autóipari termékekkel való külkereskedelme az 1990-es évek második felétől többletet eredményez. A 2008-as válság hatására ugyan visszaesett ennek az értéke, de az egyenleg továbbra is pozitív maradt, melynek hátterében az autóipari importnak a kivített meghaladó arányú visszaesése állt. Az iparág kereskedelmi egyenlege 2014-ben érte el a

legmagasabb értéket, közel 12 milliárd dolláros többlettel. (WTO, 1990–2019) A külkereskedelmi adatok alapján kijelenthető, hogy a magyar gazdaság számára meghatározó jelentőséggel bír az autópár. Az ezredfordulótól kezdve a kivitel több mint 15%-át adja és több milliárd dolláros kereskedelmi többletet jelent hazánk számára. Egy adott ország export adatai segítségével világviszonylatban elemezni lehet, hogy a vizsgált gazdaság megfelelően szakosodott-e egy adott iparág termékeinek gyártására, vagy sem. Ezt a kérdést a Balassa-féle megnyilvánult komparatív előny index segítségével lehetséges megválaszolni. Az index használatával arra keressük a választ, hogy Magyarországnak, az autópári termékek exportját tekintve, komparatív előnye¹⁵ vagy hátránya van-e a világkereskedelem viszonylatában? (Sáfrányné Gubik-Bartha 2012) Képlete:

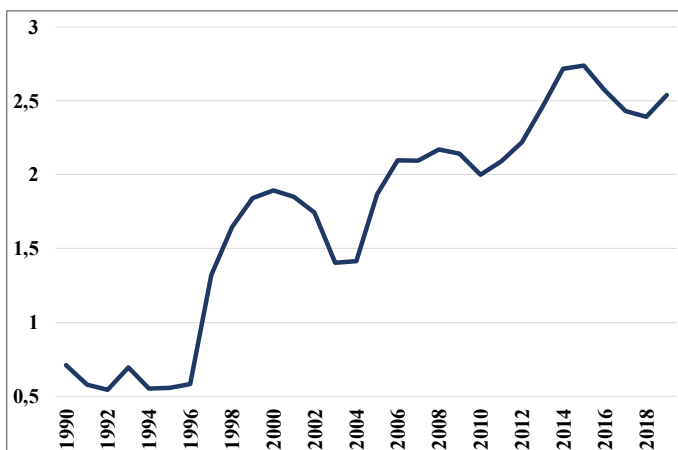
$$B = RCA = \frac{X_{ij}}{X_{it}} / \frac{X_{nj}}{X_{nt}} \quad (1)$$

Jelmagyarázat

- X_{ij} – i ország exportja j termékből
- X_{it} – i ország összes exportja
- X_{nj} – a világ kereskedelme j termékből
- X_{nt} – a világkereskedelem összes

Értékelés

- $0 < B < 1$ – hátrány
- $1 < B \leq 2$ – gyenge előny
- $2 < B \leq 4$ – közepes előny
- $4 < B$ – erős előny



1. ábra: Magyarország Balassa-indexe az autópári termékek kivitelét tekintve 1990-től 2019-ig

Figure 1: Hungary's Balassa index in terms of exports of automotive products, 1990–2019

Forrás: WTO adatai alapján saját szerkesztés és számítás

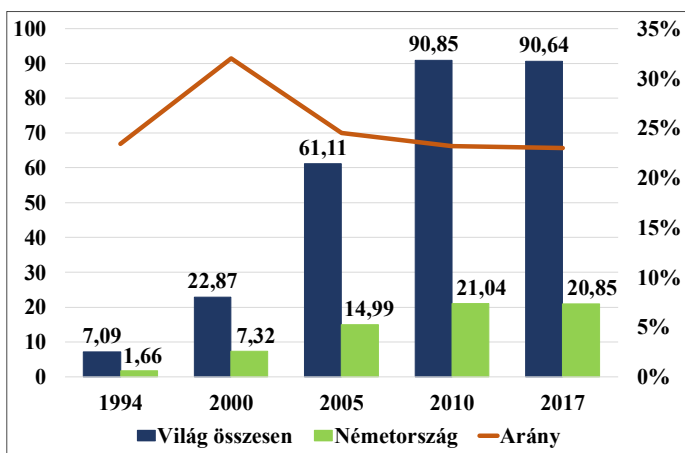
Az 1. ábra a WTO (World Trade Organization) adatai alapján összeállított adatbázis felhasználásával kiszámított Balassa-index változását mutatja 1990-től 2019-ig. Az index értéke 1996-ig alacsonyabb volt, mint 1, azaz ebben az időszakban Magyarország számára komparatív hátrányt jelentett az autópári termékek exportja. 1997-ben azonban erős változás történt az index értékét tekintve, az előző évhez viszonyítva több mint kétszeresére, 0,58-ról 1,32-re nőtt. Ennek oka a magyar autópári export mértékének (852 millió dollárról 2.380 millió dollárra) a világ autópári exportját (505 milliárd dollárról 528 milliárd dollárra) meghaladó arányú növekedése

¹⁵ David Ricardo elmélete szerint egy országnak arra a termékre kell szakosodnia, amelyiket komparatív (viszonylagos) előnnyel tud előállítani. „Egy országnak komparatív előnye van egy termék előállításában, ha alacsonyabb alternatív költség mellett állítja azt elő, mint partnere.” (Bartha–Sáfrányné, 2012, 27)

volt. Magyarország autóipari exportjának 1997-től kezdődő jelentős növekedésének hátterében a hazánkban már telephellyel rendelkező autógyártó vállalatok (Audi Hungaria Zrt., Opel Szentgotthárd Kft., Magyar Suzuki Zrt.) fokozatosan bővülő termelése és növekvő exporttevékenysége állhatott. Az adatok alapján elmondható, hogy az 1990-es évek végétől kezdve Magyarország, világviszonylatban, komparatív előnyt élvez az iparág termékeinek exportját tekintve, amely a kezdeti gyenge előnyből, 2006-tól kezdve közepes előnnyé növekedett és a 2010-es években is megmaradt.

Magyarország, mint a német autóipari befektetések célterülete

Az 1990-es éveket megelőzően Európa szocialista államai gazdaságilag jelentősen elmaradtak a nyugat-európai országokhoz képest. A rendszerváltással a központilag ellenőrzött gazdaságot felváltotta a piacgazdaság, mely megváltoztatta ezen országok fejlődési folyamatait. Az 1990-es évek elején még nem rendelkeztek sem megfelelő forrásokkal, sem pedig megfelelő technológiai szinttel, így a külföldről származó befektetések váltak a sikeres gazdasági átalakulás egyik alapvető kritériumává. (Hlavacek–Bal-Domanska 2016)



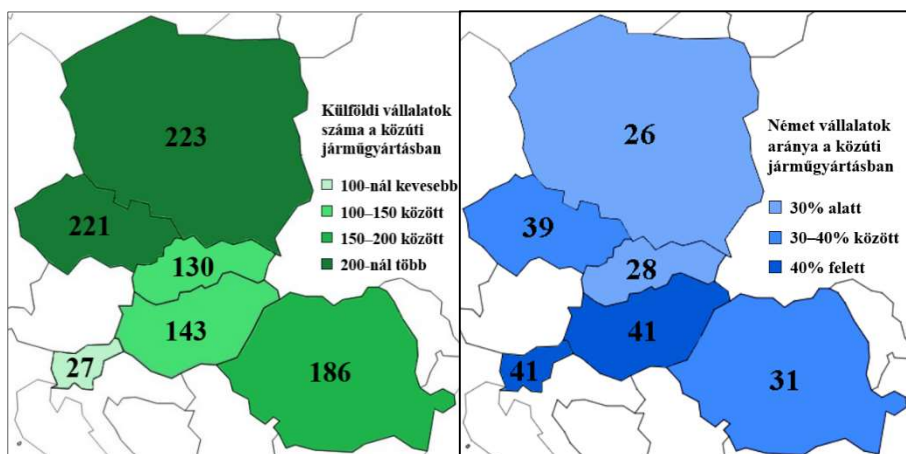
2. ábra: A világ országaiból és Németországból származó FDI állomány mértéke Magyarországon (milliárd USD, bal tengely) és a német FDI állomány aránya a hazánkban lévő összes FDI-hoz viszonyítva (jobb tengely) 1994 és 2017 között

Figure 2: The amount of FDI stock in Hungary from the world and from Germany (billion USD, left axis) and the ratio of the German FDI stock to the total FDI stock in Hungary (right axis), 1994–2017

Forrás: UNCTAD és az OECD adatai alapján saját szerkesztés

A 2. ábrán látható, hogy a hazánkba érkező külföldi befektetések állománya az 1990-es éveket követően szignifikáns növekedésen ment keresztül. Az 1994-ben regisztrált 7 milliárd dollárról 2010-re több mint tízszeresére emelkedett, elérve a közel 91 milliárd dolláros értéket. 2010 után kisebb-nagyobb változások ugyan történtek az állomány mértékét tekintve, viszont a növekedés lelassult. Az utóbbi években egyfajta stagnálás figyelhető meg a beruházások állományának változásában, mely az elmúlt hét évben átlagosan 90 milliárd dollárt képviselt. A Németországból származó befektetések állományának részaránya az 1990-es évektől kezdve minden évben meghaladta a 20%-ot. Egészen az ezredfordulóig, a Magyarországra érkező FDI (Foreign Direct Investment, közvetlen külföldi beruházás) több mint 30%-át a német beruházások jelentették, majd a 2000-es éveket követően ez az arány átlagosan 25% körül alakult. A Magyarországra érkező beruházásoknak közel egynegyede a német vállalatoktól származik, ez az arány egyértelműen jelzi dominanciájukat és meghatározó szerepüket hazánk gazdaságában.

Az 1990-es években a kelet-közép-európai országok rendszerváltásainak sikeressége nagymértékben függött a beáramló külföldi tőkéttől, amely hozzájárult a modernizáció és az ipar szerkezeti átalakulásának beindulásához. Az FDI által vezérelt fejlesztési stratégiának élvonalába került az autóipar. A hatásokat látva elmondható, hogy külföldi multi- és transznacionális vállalatok, tőkebefektetések útján, átalakították a volt szocialista országok autóiparát. Az 1990-es évektől-kezdett vette a térség országainak integrálása mind az európai, mind pedig a globális autóipari termelési hálózatokba. (Pavlínek 2015) A 3. ábra bal oldala a közúti járműgyártásban jelen levő összes külföldi vállalat számát mutatja, míg a jobb oldalon a németek által ellenőrzött cégek aránya szerepel. A térség országai között, 143 külföldi irányítású autóipari vállalattal, hazánk a 4. helyen áll, míg csak a német cégek (58) esetében második a sorban. Az arányokat tekintve Szlovéniában és Magyarországon a legnagyobb a német vállalatok részesedése a közvetlen autógyártásban, mely meghaladja a 40%-ot.



3. ábra: Külföldi ellenőrzésű vállalatok száma (bal oldal) és német ellenőrzésű vállalatok aránya (jobb oldal) a közvetlen autóiparban, Kelet-Közép-Európa és Délkelet-Európa országában 2016-ban

Figure 3: Number of foreign-controlled enterprises (left) and proportion of German-controlled enterprises (right) in the direct automotive industry in Central and Eastern Europe, 2016

Forrás: Eurostat adatai alapján saját szerkesztés

A kelet-közép- és délkelet-európai országok autóipara, az utóbbi évtizedek során, jelentős mértékű átszerveződésen, modernizáción és fejlődésen ment keresztül, és az ipar ilyen szintű fejlődése külföldi, döntően német multi- és transznacionális vállalatok irányítása és ellenőrzése alatt zajlott. Mindennek eredménye, hogy a régió járműipara ma már döntően ezen cégek ellenőrzése alatt áll, mind az összeszerelőüzemek, mind pedig a legfontosabb autóipari beszállítók túlnyomó többségében közvetlen tulajdonnal rendelkeznek. (Pavlínek 2015)

A német autóipari befektetések motivációi Magyarországon

A kérdés, hogy mi állt az iparág vezető cégeinek ilyen irányú terjeszkedésének a hátterében és milyen okok alapján esett választásuk Magyarországra? A befektetői motivációk Dunning általi csoportosítására (stratégiai előnyöket kereső befektetések; piacorientált befektetések; hatékonyságnövelő befektetések; természeti erőforrásokra építő befektetések) (Dunning–Lundan 2008) alapozva Antalóczy Katalin és Sass Magdolna tanulmányukban magyar példákat is felsorakoztat az egyes befektetési típusokra. Ezek között szerepel egy német autóipari vállalat, az Audi Hungaria Kft. is. Az Audi esetében a – magyarországi telephely kiválasztása mellett szóló – befektetői motivációk között szerepel az erőforrás-, export- és hatékonyság-orientáltság, valamint

a versenytársat követő stratégia. A német autógyártó számára tehát az elsődleges szempont a termelési folyamat kedvezőbb feltételeket (munkaerő, fizikai erőforrások), hatékonyabb és olcsóbb gyártást biztosító telephelyre történő kihelyezése volt, melyhez hozzájárult a versenytársakkal szembeni pozíciójának megvédése is. (Antalóczy–Sass 2000)

Az 1900-as évek közepétől kezdve a vezető cégek egyik legalapvetőbb célja az volt, hogy növeljék értékesítésüket és termelésüket a gyorsan növekvő, de kevésbé fejlett országokban. A piacra jutás mellett, az autóiipari nagyvállalatok növelni szerették volna versenyképességüket a fejlettebb piacokon is. Ennek érdekében a termelést a központhoz közel eső peremterületekre szervezték át. Így vált Kelet-Közép-Európa, vele együtt pedig Magyarország is, olcsó termelési feltételeivel és a nyugati piacokhoz való közelségével, az autóiipari befektetők kiemelkedő célpontjává. (Pavlínek, 2015) A rendszerváltás előtt a magyar gépjárműipar döntően az alkatrészgyártásra korlátozódott és az 1990-es évek nagy beruházásai hozták meg a változást. A hazánkba érkező vezető járműgyártó cégek választását számos tényező magyarázza. Az 1990-es években a két legjelentősebb FDI vonzó tényező Magyarország esetében az olcsó munkaerő és a kormányzati támogatások voltak. (Ivicz M. et al. 2004) Ennek a két szempontnak a szerepét hangsúlyozza Somai M. (2002) is, aki szerint a rendszerváltást követően Magyarország vált Kelet-Közép-Európa egyik meghatározó szereplőjévé. Hazánk erős pozíciókat épített a térségben az elhelyezkedését, a jogi és közlekedési infrastruktúráját, a gazdasági nyitottságát, valamint a piaci viszonyok érvényesítését tekintve is. A nyugat-európai cégekkel való előzetes együttműködéseinek köszönhetően olyan országgént tartották számon, amely megfelelő műszaki ismeretekkel, oktatási szinttel, kreatív és olcsó munkaerővel rendelkezik. Az olcsó munkaerő önmagában azonban nem jelentett elegendő vonzóerőt, hiszen az autóiipar nemcsak munkaerő-, de technológia-intenzív iparág is. Az autóiipari befektetéseket a kormány által felajánlott adókedvezmények is ösztönözték. Ezek a tényezők és még sok egyéb, állam által nyújtott támogatások mind-mind hozzájárultak ahhoz, hogy a külföldi autógyártók megfelelő minőségű termékeket állítsanak elő hazánkban alacsony költségek mellett. (Somai 2002)

Az ezredforduló idejére azonban kiderült, hogy ezek a faktorok (olcsó munkaerő, állami támogatások, adókedvezmények) nem elegendők ahhoz, hogy hazánk fenntartsa versenyképességét az autóiipari befektetések vonzása terén. Nem elég bevonzni a befektetéseket, meg is kell tartani őket, melyhez Ivicz M. et al (2004) szerint olyan magas hozzáadott értékű létrehozó tevékenységeket kell szubvencionálni, amelyek a K+F tevékenységen alapulnak (Ivicz M. et al., 2004) Vápar J. (2013) kutatásának eredményei is azt igazolták, hogy az autóiipari nagyvállalatok számára a legfontosabb magyarországi telepítő tényezőket nem az alacsony munkabér és a kormányzati támogatások, hanem a jól képzett munkaerő, a széles beszállítói hálózat és a kedvező logisztikai feltételek jelentették. A szakképzett és kreatív munkavállalókra, a magyar tudásbázisra alapozva számos német autóiipari cég (OEM-ek és elsőkörös beszállítók egyaránt) K+F központokat hozott létre, valamint egyetemi együttműködésekkel alakított ki hazánkban.

Német autóiipari nagyvállalatok hazánkban

Az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA) által közzétett Interaktív Térkép alapján Magyarországon összesen 6 gépjármű összeszerelő és motorgyártó üzem található 2020-ban, melyek az alábbiak szerint alakulnak:

- 4 személygépkocsi összeszerelő üzem: Audi Hungaria Zrt., Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft., Magyar Suzuki Zrt., BMW Manufacturing Hungary Kft (termelését a tervek szerint 2025 körül kezdheti meg)
- 1 autóbuszgyártó üzem: BYD Electric Bus and Truck Hungary Kft.
- 2 motorgyártó üzem: Audi Hungaria Zrt., Opel Szentgotthárd Kft.

Ezzel a számmal, a környező országokhoz viszonyítva, a középmezőnyben helyezkedik el hazánk, hiszen Lengyelországban 16, Csehországban 9, Szlovákiában 4, Romániában 3, Szlovéniában 1 db gépjármű összeszerelő és gyártó üzem található. (ACEA, Interactive Map:

Production Plants, 2020) A hazánkban lévő 6 vállalatból 3 német tulajdonban van. Az Audi 1993 óta van jelen hazánkban. 2018-ban a német autógyártó több mint 13.000 munkavállalót foglalkoztatott és közel 7,3 milliárd euró árbevételre tett szert. (Audi Éves Jelentés 2018) A Mercedes-Benz 2008-ban kezdte meg működését hazánkban, 2018-ban közel 5000 főt foglalkoztatott és 3,6 milliárd euró árbevételt állított elő (Mercedes Éves beszámoló, 2018) 2019. szeptember 24-én a BMW Group aláírta az új gyárának otthont adó ipari területre (Debrecen) vonatkozó adásvételi szerződést, mellyel a hazánkban lévő német tulajdonú autógyártó vállalatok száma háromra növekedett. (BMW Group Hírek 2019)

Az autóipar a gépjárműgyártó (OEM) és az alkatrészbeszállító vállalatok közötti összetett kapcsolatrendszerre épül. Ez a kapcsolat egy hierarchikus értékláncot alkot, melyben a vezető szerepet a multinacionális OEM-ek töltik be. Ezek az összeszerelő vállalatok hatalmuknál fogva irányítják és szervezik az értékláncon belüli folyamatokat. Az alkatrészgyártó beszállítókat kompetenciáik alapján több csoportba lehet sorolni. A legjelentősebb szerepe az elsőköros beszállítóknak (TIER 1) van, ők azok, akik rendelkeznek innovációs kompetenciával. Feladatuk a termék- és technológiai innovációk végrehajtása, valamint a modul termékek beszállítói hálózatának menedzselése. Szerepük fontossága miatt elengedhetetlen az OEM-ek és az az elsőköros beszállítók földrajzi közelsége. A második körös beszállítók (TIER 2) már csak termékkompetenciával, a harmadik körös beszállítók pedig kapacitás kompetenciával bírnak. (Chikán 2010)

Az 1990-es években az autóipari szektor drámai változásokon ment keresztül. Az egyik ilyen változás az értéklánc szerkezetének átalakulása volt. Kezdetét vette a gyártási és kutatás-fejlesztési tevékenységek egyre növekvő hányadának beszállítókhöz – döntően elsőköros beszállítókhöz – való kihelyezése. Az értékteremtési folyamatokba való bekapcsolódás és az OEM-ek egyre növekvő elvárásai jelentősen megnehezítették a beszállító vállalatok, döntően a TIER 1 beszállítók feladatát. A megnövekedett kihívásokhoz való alkalmazkodás új technológiák bevezetésére és tevékenységük előnyösebb (állami támogatások, alacsonyabb munkabérek, megfelelő tudásbázis) földrajzi területekre történő áthelyezésére ösztönözte a beszállítókat is. Míg régen az OEM-ek szinte teljesen maguk tervezték és gyártották autóikat, az 1990-es évektől kezdve – e tevékenységek kihelyezésének következményeként – már inkább a beszállítók állítják elő a gépjárművek hozzáadott értékének nagyobb részét jelentő egységeket. (Smahó 2012) Mindennek hatására napjaikban már nem annyira az OEM-ek, mindinkább a többszintű beszállítói hálózat – azon belül is elsősorban az elsőköros beszállítók – határozzák meg a gépjárműipari szektor eredményességét. Ezért érdekes megvizsgálni azt, hogy melyek hazánk legjelentősebb német autóipari beszállító vállalatai hisz ezek határozzák meg az iparág magyar gazdaságra gyakorolt hatását.

Az Automotive News járműipari hírportál által megjelenített 100 legnagyobb beszállítóból összesen 19 van német tulajdonban, melynek több mint kétharmada, azaz 13 vállalat hazánkban is megtalálható (2. táblázat). A németek kiemelkedő autóipari szerepét mutatja, hogy a világ legnagyobb autóipari beszállítóinak a toplistáját német nagyvállalatok vezetik, az első 5 helyezett közül három németországi székhelyű. A top 100-as listából összesen 37 vállalat van jelen Magyarországon, melyből 13 vállalat a németek, 7 az amerikaiak, 4 a japánok, tulajdonában van. A legjelentősebb beszállító vállalataink több mint egyharmada német vállalat, mely egyértelműen jelzi dominanciájukat a magyar gépjárműiparban.

2. táblázat: A világ legnagyobb, Magyarországon is telephellyel rendelkező, német tulajdonú autóiipari beszállítóinak rangsora az értékesítési forgalom alapján 2018-ban.
Table 2: The rank of the world's largest German-owned automotive suppliers based in Hungary, based on sales in 2018

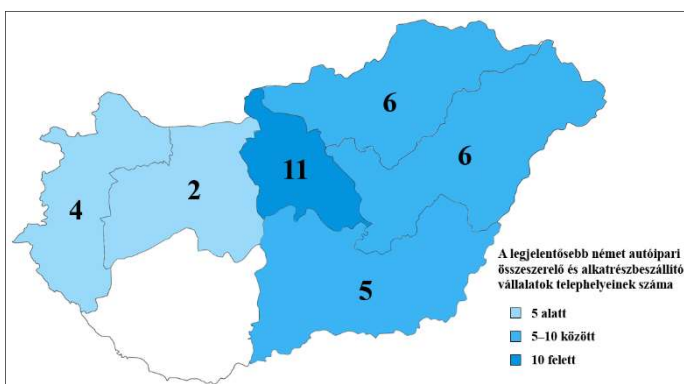
Rangsor	Vállalat	Értékesítési forgalom (millió USD)
1.	Robert Bosch	49 525
4.	Continental	37 803
5.	ZF Friedrichshafen	36 929
16.	Thyssenkrupp	14 438
17.	Mahle	14 405
25.	Schaeffler	10 052
34.	Benteler Automotive	8 060
39.	Brose Fahrzeugteile	7 340
42.	Hella	6 801
48.	Draexlmaier Group	5 060
54.	Infineon Technologies	4 210
58.	Webasto	4 049
87.	SEG Automotive	1 867

Forrás: Automotive News: Top Suppliers, 2019 és Autószektor: Top 100 autóiipari beszállító – globális lista (2019) alapján saját szerkesztés

Molnár E. (2013) tanulmányában a gépjárműipar Magyarországi térszerkezetét, annak időbeli változásait elemezte. Vizsgálatainak eredményeként – az autóiipar mennyiségi és minőségi jellemzői alapján – hat eltérő jellegű régiót határozott meg hazánk területén. Budapestet és az északnyugati régiót (Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém) a közúti járműgyártás súlyponti területeinek tekinti, melyeket a minőségi elemek és a potenciális beszállító iparágak kiemelkedő jelenléte jellemez. A központi régió (Fejér, Heves, Komárom-Esztergom, Pest) a 2008-as gazdasági válság előtt dinamikus, az elmúlt években azonban romló pozíciójú területnek számít. Bács-Kiskun és Borsod-Abaúj-Zemplén megye jelentik az új pólusokat jelentőségük fokozatosan emelkedik az iparági szereplők között. A keleti perifériát (Békés, Csongrád, Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád, Szabolcs-Szatmár-Bereg) nem tekinti súlyponti szereplőnek, melynek oka, hogy az egyes megyék szerepe jelentősen visszaesett az elmúlt évek során. Az utolsó régió pedig a déli periféria (Baranya, Somogy, Tolna, Zala), amely háttérszereplőnek számít az autóiipar jelentőségét tekintve. (Molnár 2013)

A Molnár Ernő által felállított csoportosításhoz viszonyítva érdekes, hogy csak a német tulajdonú autóiipari vállalatok telephelyei milyen területi megoszlást mutatnak Magyarországon. Az 4. ábrán a hazánkban jelen lévő 3 német tulajdonú gépjárműösszeszerelő (Audi, Mercedes, BMW) és a 6. táblázatban felsorolt 13 beszállító vállalat telephelyeinek ábrázolása látszik az egyes régiók között. A vizsgált 16 vállalat összesen 34 telephellyel rendelkezik hazánkban. A német vállalatok esetében is megfigyelhető Budapest dominanciája, hiszen a Közép-Magyarországon található 11 telephelyből 7 a fővárosban helyezkedik el. Molnár E. (2013) által meghatározott régiókhoz viszonyítva azonban a német vállalatok esetében nem annyira az északnyugati, mindinkább a keleti országrésznek van meghatározó szerepe (Mercedes, Bosch, ZF Friedrichshafen, majdan a BMW). Az észak-magyarországi régióban kiemelkedik Miskolc és Eger, az észak-alföldi régióban pedig Debrecen szerepe. A dél-dunántúli régió csak a német

vállalatokra fókuszálva is jelentősen háttérbe szorul, a legjelentősebb német autóiipari cégek közül egyetlen egy sem rendelkezik telephellyel Baranya, Tolna vagy Somogy megyében.



4. ábra: Magyarország legjelentősebb német autóiipari összeszerelő és alkatrész beszállító vállalatának telephely szerinti megoszlása az egyes régiói között 2020-ban

Figure 4: Distribution of Hungary's most significant German automotive assembly and parts suppliers by location among the regions in 2020

Forrás: Az egyes vállalatok weboldalán található telephely adatok és a Vemaps térképének a felhasználásával saját szerkesztés

A német gépjárműipari vállalatok telephelyválasztásában a keleti országrész a 2000-es, 2010-es években vált egyre fontosabbá, ami többek között az autópályák, az infrastruktúra fejlesztésének, az elérhető, és a nyugati országrészénél olcsóbb munkaerőnek, és egyes esetekben a kormányzati döntéseknek volt a következménye. Ezek a tényezők, ez az egyfajta területi megkésztetés más ágazatok befektetésénél is érzékelhetőek az utóbbi évtizedekben. Miskolcikként bízunk benne, hogy a keleti országrész ilyen jellegű fontos pozíciói megmaradnak a német, és akár más nemzetiségű befektetők döntéseinél, és jellemző lesz, hogy térségünk települései között az intenzív verseny mellett az eddiginél szorosabb együttműködések is megjelennek. Emellett azt is kedvezőnek tartanánk, ha a különböző szintű beruházási döntéseknek köszönhetően a nagyméretű vállalatok mellett kis-és középvállalatok is tömegesen kapcsolódhatnának be a globális, regionális és városi terekben kialakuló gazdasági hálózatokba (Lux 2012, Tóth-Nagy 2016).

Összegzés

A német járműipar legfontosabb szereplői meghatározó szerepet játszanak a magyar iparban, a legnagyobb árbevétellel, és exportértékesítéssel rendelkező magyarországi vállalatok közé tartoznak. Számításaink szerint az 1990-es évek végétől kezdve Magyarország gépjárműipari exportja világviszonylatban komparatív előnyt élvez, és a kezdeti gyenge előny 2006-tól kezdve közepes előnnyé növekedett és a 2010-es években is megmaradt. Ehhez a német befektetők tevékenysége is komoly segítséget jelentett. A külföldről érkező beruházások állományában az utóbbi években egyfajta stagnálás figyelhető meg, és a Németországból származó befektetések állományának részaránya a 2000-es éveket követően átlagosan 25% körül alakult. A területi megoszlás tekintetében a német befektetések eltérnek külföldi autóiipari befektetők területi mintázatától, részben a 2000 utáni telephelyválasztásoknak is köszönhetően. A keleti országrész területei jelentősebb szerepet kapnak, és ez a helyzet a BMW jövőbeni nagy jelentőségű beruházásával is megmaradhat.

Köszönetnyilvánítás

A kutatást az EFOP-3.6.2-16-2017-00007 azonosító számú, Az intelligens, fenntartható és inkluzív társadalom fejlesztésének aspektusai: társadalmi, technológiai, innovációs hálózatok a foglalkoztatásban és a digitális gazdaságban című projekt támogatta. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap és Magyarország költségvetése társfinanszírozásában valósul meg.

Irodalomjegyzék

- ACEA (2020): Interactive Map: Automobile Assembly and Production Plants in Europe <https://www.acea.be/statistics/tag/category/european-production-plants-map>
- ANTALÓCZY, K. – SASS, M. (2000): Működőtőke-áramlások, befektetői motivációk és befektetésösztönzés a világgazdaságban és Magyarországon. *Közgazdasági Szemle*, XLVII. évf., 2000. május (pp. 473–496) <http://epa.oszk.hu/00000/00017/00060/pdf/antaloczy.pdf> (letöltve: 2020. október)
- AUDI HANGARIA (2018): Éves Jelentés 2018 <https://audihungaria2018.audi.hu/hu/>
- AUTOMOTIVE NEWS (2019): North America, Europe and the world top suppliers, June 24, 2019 <https://s3-prod.autonews.com/data-protected/062419-2019TopSuppliers-062419.pdf?djoDirectDownload=true>
- AUTÓSZEKTOR (2019): Top 100 autóiipari beszállító - globális lista (2019), 2019.09.04. <https://www.autoszektor.hu/hu/content/top-100-autoipari-beszallito-globalis-lista-2019>
- BMW Group Hírek (2019): 2020 tavaszán megkezdődik Debrecenben a BMW GROUP gyárának építése <https://www.bmwgroup.jobs/hu/hu/about-us/news.html>
- CHIKÁN, A. (2010): A multinacionális vállalatok hatása a hazai versenyre és a versenyképességre. (Empirikus elemzések ágazati esettanulmányok alapján), Vállalatgazdasági Tudományos és Oktatási Alapítvány https://www.gvh.hu/pfile/file?path=/gvh/versenykultura_fejlesztes/tamogatott_programok/amogatott_programok/78_VTOA_Tanulmany_1.pdf&inline=true (letöltve: 2020. május)
- DICKEN, P. (2011): „Wheels of change”: the automobile industry. In: *Global Shift. Mapping the Changing Contours of the World Economy*. Sixth Edition, The Guilford Press, New York, pp. 331–356.
- DUNNING, J. H. – LUNDAN, S. M. (2008): *Multinational Enterprises and the Global Economy*. Second Edition, Edward Elgar, Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA
- EUROSTAT database (2016): Foreign control of enterprises by economic activity and a selection of controlling countries (from 2008 onwards) https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=fats_g1a_08&lang=en
- FORTUNE Global 500 (2020): Explore the 500 <https://fortune.com/global500/2020/search/>
- HLAVACEK, P. – BAL-DOMANSKA, B. (2016): Impact of Foreign Direct Investment on Economic Growth in Central and Eastern European Countries. *Inzinerine Ekonomika-Engineering Economics*, 27 (3), pp. 294–303.
- IVICZ, M. et al. (2004): Vonzó-e Magyarország a külföldi működőtőke számára? Botos K. (szerk.): *Pénzügyek a globalizációban*. SZTE GTK 2004. *JATEPress*, Szeged, pp. 62–73. <http://eco.u-szeged.hu/download.php?docID=39292> (letöltve: 2020. október)
- KSH (2019): Helyzetkép az iparról, 2019 <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/jelipar/2019/index.html>
- LUX, G. (2012): A gazdaság szerepe a városi térségek fejlesztésében: A globális kihívásoktól a fejlesztéspolitikáig In. *Somlyódy Péter, E.: Az agglomerációk intézményesítésének sajátos kérdései: Három magyar nagyvárosi térség az átalakuló tésben* pp. 69–94., Publikon Kiadó, Pécs

- MERCEDES-BENZ Manufacturing Hungary Kft (2018): Éves beszámoló 2018 http://gyar.mercedes-benz.hu/doc/Mercedes_evesb2018_teljes+signature.pdf
- MOLNÁR, E. (2013): Egy dinamikus iparág foglalkoztatási hatásainak földrajzi aspektusai: a magyarországi autóipar esete. *Területi statisztika*, 53(4): pp. 322–339. <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/terstat/2013/04/molnar.pdf> (letöltve: 2019. október)
- NAGY, Z. (2014): Transznacionális vállalatok működési sajátosságai és hatása a világgazdaság fejlődésére. in: Kuttor D – Nagy Z. – Sebestyén Szép T.: Világgazdasági régiók a XXI. században – kihívók és vetélytársak. Miskolc: Miskolci Egyetemi Kiadó. pp. 127-134.
- TÓTH, G – NAGY, Z (2016): Centrum periféria viszonyok Kelet-Közép-Európa térszerkezetében. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek XIII. évf. 2016 (1)*: pp. 18-31.
- OECD (1987): International investment and multinational enterprises. Recent trends in international direct investment, Paris
- OECD Statistics <https://stats.oecd.org/>
- PAVLÍNEK, P. (2015): Foreign direct investment and the development of the automotive industry in central and eastern Europe. In: Béla Galgóczi, Jan Drahoukoupil and Magdalena Bernaciak (eds) (2015) Foreign investment in eastern and southern Europe after 2008: Still a lever of growth? *ETUI*, Brussels, pp. 209–255.
- RECHNITZER, J. et al. (2017): A magyar autóipar helyzete nemzetközi tükörben. *Hitelintézeti Szemle*, 16. évf. 1. szám, 119–142. o <https://hitelintezetiszemle.mnb.hu/letoltes/rechnitzer-janos-hausmann-robort-toth-tamas.pdf> (letöltve: 2019. október)
- SÁFRÁNYNÉ GUBIK, A. - BARTHA, Z.(2012): Nemzetközi gazdaságtan. Miskolc: Miskolci Egyetemi Kiadó 197 p.
- SMAHÓ, M. (2012): A tudástranszferek rendszerei és a járműipar. In: Rechnitzer János–Smahó Melinda (2012) (szerk.): Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-középeurópai térségben. Széchenyi István Egyetem Universitas-Győr Nonprofit Kft. Győr, 2012. pp. 109–142.
- SOMAI, M. (2002): The Hungarian Automotive Industry. Institute for World Economics, Hungarian Academy of Sciences, *Working Papers* no. 131 (letöltve: 2019. október)
- STEFANOVICS, V. (2020): A gépjárműipar gazdasági jelentősége Magyarországon, a német multi- és transznacionális vállalatok szerepének vizsgálata. Szakdolgozat, Miskolci Egyetem
- TARRÓ, A. (2012): A transznacionális vállalatok világgazdasági jelentősége: a megítélés és a szabályozás lehetőségei. *E-CONOM*, Nyugat-magyarországi Egyetem Kiadó, I./2., pp. 14–27. ISSN 2063-644X
- UNCTADSTAT: Data Center https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en
- VÁPÁR, J. (2013): A német működőtőke-befektetések Magyarországon. *Tér és Társadalom*, 27 évf., 1. szám, 2013 <https://tet.rkk.hu/index.php/TeT/article/view/2509/4648> (letöltve: 2020. október)
- VEMAPS: Outline Map of Hungary with Regions <https://vemaps.com/hungary/hu-02>
- WTO Data (1990–2019): Merchandise exports and imports by product group – annual (Million US dollar) <https://data.wto.org/>