

Molnár Ernő<sup>1</sup>

## Az Alföld mint autóipari telephely: délibáb vagy realitás?

KULCSSZAVAK: autóipar, Alföld, értékláncok, upgrading

ABSZTRAKT: Az autóipar az elmúlt években is dinamikus, jelentős súlyú, kiterjedt beszállítói hálózatán keresztül számos más iparágra is hatást gyakorló, főként külföldi tőkebefektetésekre épülő, transznacionális értékláncokba erősen integrálódott gazdasági tevékenység Magyarországon. Az ipárhoz kötődő vállalkozások elsősorban a Dunántúl északi részén és a budapesti agglomerációban koncentrálnak, de egyre komolyabb mértékű kelet-magyarországi megtelepülésük kapcsán joggal vetődhet fel a kérdés: játszhat-e jelentős szerepet az autóipar az Alföld gazdasági megújulásában? A tanulmány a közútijármű-gyártás alföldi jelenlétének, másrészt iparági értékláncokba történő bekapcsolódásának bemutatására, illetve – az autóipar regionális és lokális telepítő tényezőinek vizsgálatán keresztül – a megfigyelt folyamatok magyarázatára fókuszál. A szakirodalom mellett statisztikai adatok elemzésére, szakértői interjúkra (Majosz, MGSZ), valamint a közútijármű-gyártás hazai megtelepítésében szerepet játszó ipari parkok körében végzett kutatások tapasztalataira épül.

### Bevezetés, problémafelvetés

Az ipar kétféle megközelítésben jelent meg az elmúlt két évtized Alföld Kongresszusainak diskurzusában. Egyrészt a helyi gazdaságban mutatkozó aránylag kis súlya, illetve szerkezeti sajátosságai (külső központokból irányított részlegipar jelentősége, nagyarányú függés a keleti piacoktól, erős mezőgazdasághoz kötődés) miatt a rendszerváltást követő években az *Alföld gazdasági elmaradottságának egyik okozójaként* tekintettek az ágazatra (Enyedi 1994; Illés 1994). A régiót az ország külföldi működő tőkére alapozott ipari modernizációs folyamata is csak korlátozottan érintette, így az ágazat súlya a vidéki régiók átlagától elmaradó, szerkezetváltása kevésbé látványos a rendszerváltás után: a dinamikus ágazatok – főként a gépipar – kisebb, míg az ezredforduló után egyre komolyabb problémákkal küzdő élők munkaiigényes iparágak nagyobb súlya figyelhető meg a későbbiekben is (Kukely 2005; Kiss 2009), amit a két alföldi régióról készült monográfiák (Baranyi 2008; Nagy 2009a), illetve iparról készült elemzések (Kiss 2010; Molnár 2011) is megerősítettek.

Másrészt az *Alföld jövőjéről* folytatott viták a kívánatos gazdasági szerkezetváltás egyik szereplőjeként tekintenek az iparra (Illés 1994; Kiss 1999). Már az 1990-es évek elején leírásra került a hálózatokba kapcsolódás, a helyi nyersanyagokra épülő ipar, valamint az ún. bedolgozóiparok fontossága. Az évtized gazdasági realitásainak

<sup>1</sup> Molnár Ernő, adjunktus, Debreceni Egyetem, Társadalom-földrajzi és Területfejlesztési Tanszék

ismeretében fogalmazódott meg a régió *alacsony technológiájú, kézművestudáson alapuló iparágakra történő specializációjának* gondolata, ami később a kreatív gazdaság fogalmkörébe ágyazódott (Enyedi 1999). Az ezredforduló után, Magyarországon új tökevonzási szakaszba lépésével, ismét felvetődött – szkeptikus és optimistább válaszokat (Barta 2005; Kukely 2005; Kiss 2009) egyaránt generáló – kérdésként, hogy az ipari beruházások telepítő tényezőinek módosulásával *felértékelődhet-e dinamikusabb iparágaink telephelyeként az Alföld*. Utóbbi iparági-vállalati esettanulmányok szintjén is tárgyalásra került a *régió globális hálózatokba történő integrálódása* (Nagy 2009b; Molnár 2009). Nemcsak a vizsgálatok léptékében következett be súlyponteltolódás: a globális szereplők alföldi terjeszkedése helyett inkább a *helyi cégek nemzetközi hálózatokba kapcsolódása* került az érdeklődés középpontjába. Az elmúlt évek fejleményei arról győzték meg e sorok íróját, hogy mind a globális szereplők megjelenése, mind a helyi vállalkozások nemzetközi hálózatokba integrálódása napjainkban is kutatásra érdemes, az Alföld gazdasági szerkezetváltásának sikerét befolyásoló kérdés.

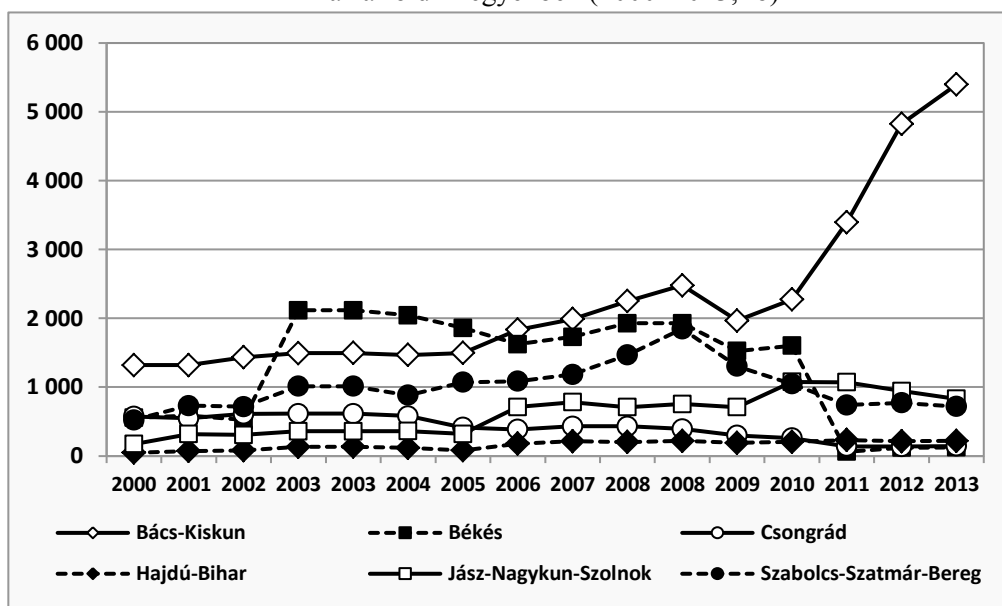
Az *autóipar középpontba állítása* jelen tanulmányban két érveléssel indokolható. Egyrészt az autóipar *stratégiai iparág* tekintetű szereplő a mai Magyarországon: nemzetközi szinten is jelentős, Kelet-Közép-Európában hangsúlyosan jelenlévő, a válság kipattanása óta újra dinamizálódni látszó, komoly potenciális multiplikátorhatásokkal bíró iparág (Kemenczei–Nikodémus 2006; Barta 2012). Másrészt az *autóipar* – bár szereplőinek jelentős része a Dunántúl északi részén és Budapest környékén koncentrálódik – az *ország valamennyi régiójában megtelepült*, és az elmúlt években Kelet-Magyarországon is több látványos beruházást produkált (Kiss 2010; Molnár 2013b). Joggal vetődhet fel tehát *két kérdés az Alföld és a vizsgált iparág sajátosságainak tükrében*. (1) Játshat-e jelentős szerepet a régió gazdasági szerkezetváltásában az autóipar? (2) Milyen perspektívákkal kecsegtet az iparág alföldi megtelepülése: van-e esélye a régióknak autóiparhoz kötődő, magasabb hozzáadott értéket produkáló/tudásigényesebb tevékenységek tartós megtelepítésére?

A tanulmány (1) *szakirodalomból és sajtóanyagokból* összegyűjthető információkra, (2) a hat alföldi megyére kiterjedő, statisztikai adatokon alapuló vizsgálatokra, és (3) az iparág telephelyválasztását vizsgáló *primer kutatásra* épül. A közútijárműgyártás iparág megyei szintű adatainak időbeli elemzése mellett kísérletet tesz az autóiparhoz kötődő, de egyéb iparágakban regisztrált nagy- és középvállalatok aktuális állapotok szerinti feltérképezésére is. Az iparághoz kötődő alkatrész- és termelőeszköz-beszállítók összegyűjtése a KSH Cég-Kód-Tár 2010/4. információin, autóipari szervezetek (Majosz, MGSZ, iparági klaszterek) tagsági adatbázisán és saját internetes adatgyűjtésén alapul. A primer kutatás a Szolnoki Ipari Park működtetőjénél és legnagyobb vállalatánál végzett interjúzás/látogatás tapasztalatait jelenti, illetve egy iparági szereplőket tömörítő ipari parkokra kiterjedő, Szombathelytől Mátészalkáig mintegy 20 válaszadó véleményét tükröző kérdőíves kutatás, továbbá két iparági szervezet (Majosz, MGSZ) vezetőivel folytatott interjúzás eredményeit is tartalmazza.

### Az Alföld gépjárműiparának jellemzői

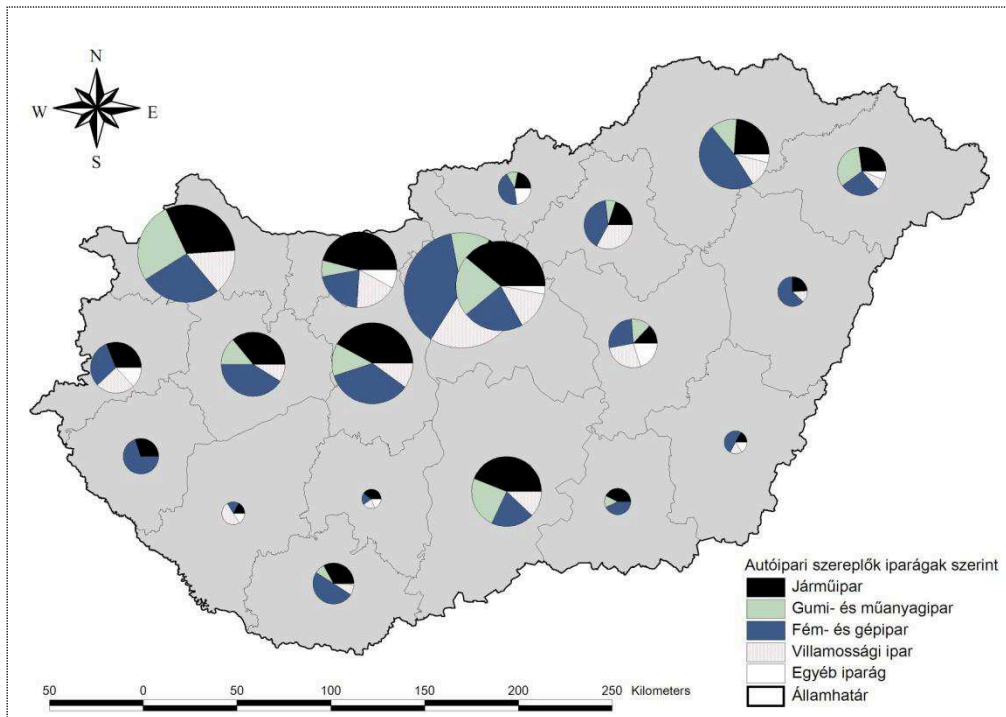
Az Alföld nem súlyponti területe a gépjárműipar magyarországi növekedésének, ami egyrészt visszavezethető az iparág rendszerváltás előtti csekély hagyományaira a régióban, másrészt arra a körülményre, hogy az ágazat rendszerváltás utáni megújításában kulcsszerepet játszó, *külföldi tőkeberuházások az ország északnyugati és északi részére* koncentrálódtak. A közúti jármű-gyártás foglalkoztatási adatai alapján is kijelenthető, hogy az *Alföld az iparági válság 2008. évi kipattanása előtt és után is kis jelentőségű, összességében kevésbé dinamikus régió*. Változó statisztikai keretek között, bő egy évtized alatt 3000 főről mindösszesen 7500 főre növekedett az autóipar foglalkoztatása a hat alföldi megyében (1. ábra), és jellemző, hogy 2013-ban még nem érte el a 2008. évi értéket. A régió országos részesedése 10-15% között alakult (ez jócskán elmaradt népességének arányától), legnagyobb súlyát a 2000-es évek első felében érte el. 2008 után ugyanakkor differenciáltabb kép rajzolódik ki a hazai gépjárműipar térbeliségéről, ami az Alföldet sem hagyja érintetlenül (Molnár 2013). *Bács-Kiskun megye – elsősorban a Daimler beruházása nyomán (először lépte át autógyár a Duna vonalát) – kiemelkedett alföldi környezetéből, és a régió iparági foglalkoztatottjainak közel 75%-át koncentrálva, az országos súlyú gépjárműipari telephelyek közé emelkedett. Békés és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye a jelentősebb vesztesékek közé sorolható, ami a recesszió konjunkturális és – később részletezendő – strukturális hatásai mellett statisztikai okokkal is magyarázható: Békésben az egyetlen év (2010/2011) nagyarányú hanyatlása háttérben részben a kiemelkedő súlyú Linamar statisztikai iparágváltása keresendő (1. ábra).*

1. ábra. A közúti jármű-gyártás alkalmazottainak száma az alföldi megyékben (2000–2013, fő)



Forrás: KSH

2. ábra. Autóiparhoz kötődő közép- és nagyvállalatok iparágak szerinti megoszlása (székhely szerinti adatok)



Forrás: Cég-Kód-Tár 2010/4, illetve saját gyűjtés.

A globális autóipar szervezeti háttérének átalakulása – az erős iparági verseny hatására – a karcsú termelés térnyerése irányába mutat: egyre komolyabb szerephez jutnak a *beszállítók* az értékteremtésben. *Differenciált és hierarchizált* *beszállítói* piramis formálódik, amelynek tetején a komplett rendszerek szállítói szoros, kölcsönös függőségen alapuló együttműködést folytatnak megrendelőikkel, míg alján kevésbé tudásigényes, egyszerű alkatrészeket gyártó, árversenyre kényszerített, könnyen lecserélhető szereplőket találunk (Dicken 2011; Humphrey–Memedovic 2003; Kemenczei–Nikodémus 2006; Klauber et al 2011; Smahó 2012). A változások következménye, hogy a *beszállítói hálózat* egy része nem is a közútjármű-gyártás részeként jelenik meg: a *hagyományos iparági keretek egyre kevésbé alkalmasak az ágazat méretének és dinamikájának megragadására*. A gépjárműipar szélesebb körű áttekintése érdekében ezért – legalább közép- és nagyvállalatok szintjén – az *egyéb iparágakhoz tartozó*, autóiparhoz többé-kevésbé kapcsolódó *beszállítók feltérképezését* is megkíséreltem. Az országosan mintegy 385 db szereplőt tartalmazó adatbázis részeként Bács-Kiskunban 25 db, Békésben, Csongrádban és Hajdú-Biharban 6-8 db szereplő került beazonosításra (2. ábra). A vizsgálat eredményei alapján megállapítható, hogy – bár a régióon belül is nagyok a különbségek – az *Alföld súlya a beszállító iparágak terén nagyobb*, mint a szűkebb értelemben vett autóipari cégek esetében.

1. táblázat. Az alföldi megyék részesedése az autóiparhoz kötődő közép- és nagyvállalatokból, iparáganként (%)

	Közúti jármű	Gumi és műanyag	Fémipar, gépgyártás	Elektronika	Egyéb iparág	Összesen
Bács-Kiskun	9,2	11,1	3,8	4,9	0,0	6,5
Békés	0,8	0,0	2,3	1,6	5,0	1,6
Csongrád	2,5	1,9	2,3	0,0	0,0	1,8
Hajdú-Bihar	1,7	0,0	3,8	1,6	0,0	2,1
Jász-Nagykun-Szolnok	1,7	3,7	3,1	6,6	15,0	3,9
Szabolcs-Szatmár-Bereg	3,4	9,3	3,1	1,6	5,0	3,9
Magyarország	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Forrás: KSH Cég-Kód-Tár 2010/4, saját gyűjtés.

2. táblázat. Az alföldi megyék részesedése az autóiparhoz kötődő közép- és nagyvállalatokból, nagyságrendi kategóriánként (%), illetve az első körös beszállítókból (%)

	50–250 fő	250–999 fő	1000 fő –	Összesen	Első körös
Bács-Kiskun	7,9	4,7	0,0	6,5	6,9
Békés	0,8	2,8	3,8	1,6	1,0
Csongrád	2,4	0,9	0,0	1,8	2,9
Hajdú-Bihar	2,4	1,9	0,0	2,1	1,0
Jász-Nagykun-Szolnok	4,0	3,8	3,8	3,9	2,0
Szabolcs-Szatmár-Bereg	4,0	3,8	3,8	3,9	8,8
Magyarország	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Forrás: KSH Cég-Kód-Tár 2010/4, Klauber et. al. 2011, saját gyűjtés

A szélesebb értelemben vett *gépjárműipar strukturális jellemzői* közül kiemelendő, hogy míg a közútjármű-gyártás csak Bács-Kiskun megyében jelentős, a gumi- és műanyagipar Bács-Kiskun és Szabolcs-Szatmár-Bereg, az elektronikai és villamossági ipar, illetve az egyéb kategória (textil- és bőripar) Jász-Nagykun-Szolnok megyében is számottevő (1. táblázat). Kevés *kiemelkedő méretű nagyvállalattal* bír a gépjárműipar a régióban, és – Bács-Kiskun (Mercedes, Knorr-Bremse) kivételével – e szereplők főként *beszállítói iparágakhoz* kötődnek. A Contitech (Csongrád) és a Michelin (Szabolcs-Szatmár-Bereg) a gumi- és műanyagiparban, az FAG (Hajdú-Bihar) és a Linamar (Békés) a fém- és gépiparban, a Jász-Plasztik (Jász-Nagykun-Szolnok) és a National Instruments (Hajdú-Bihar) az elektronikai és vil-

lamossági iparban tevékenykedik (2. táblázat). A meghatározó alföldi cégek – a gépjárműipar több hazai kulcsszereplőjével ellentétben – többnyire nem zöldmezős beruházások keretében születtek, hanem a *szocialista időszak nagyvállalatainak* (Mezőgép, MGM, Taurus) *átalakulásával* és a gépjárműipar felé történő (részleges) fordulásával jöttek létre: még az 1990-ben alapított Jász-Plasztik is a Lehel Hűtőgépgyár egyes funkcióinak kiszervezésével (Bakács–Czakó–Sass 2006) vált nagyvállalattá, hogy a későbbiekben a háztartási gépgyártás mellett a gépjárműiparral is kapcsolatba kerüljön. A *nagyvállalatok többsége ugyanakkor az Alföldön is külföldi tulajdonú*, az iparág nemzetközi hálózataiba erősen integrálódott szereplő.

A *gépjárműipar globalizációja kapcsán* – globális szereplői mellett – a *térben tagolt termelési rendszerek* kialakulását, az iparág/vállalaton belüli (alkatrész-) kereskedelem jelentősnövekedését hangsúlyozza a szakirodalom. Az elmélyülő területi munkamegosztás keretében az árversenynek jobban kitett kisautók vagy a kis sorozatban gyártott, élömlátványosabb luxusmodellek összeszerelése, másrészt a nagyobb élömlátványosabb igényű, ezért a bérköltségek alakulására kényesebb alkatrészgyártó tevékenységek megtelepülése jellemző a periférián (Schamp 2005; Klauber et al. 2011; Barta 2012). Ezen előzmények tükrében is *ellentmondásos az alföldi cégek gépjárműipari értékláncokba kapcsolódásának megítélése*. Egyrészt a közép- és nagyvállalatok iparági megoszlása, a nagyvállalatok alulreprezentáltsága és a közúti jármű-gyártás fizikai alkalmazottainak országos átlagtól elmaradó havi bruttó átlagkeresete (3. ábra) arra utal, hogy a *beszállítói piramis* kevésbé komplex tevékenységet végző alsó szegmensei vannak inkább jelen a régióban. Másrészt a megtelepült autógyártó vállalat (Daimler) és az autógyárakkal közvetlen kapcsolatban lévő, globálisan pozicionált első körös beszállítók (Continental, Knorr-Bremse) összetettebb tevékenységei (a Knorr-Bremse K + F-részleget is működtet Kecskeméten),<sup>2</sup> illetve a közúti jármű-gyártás szellemi alkalmazottainak országos átlagot felülmúló aránya a régió több megyéjében (4. ábra) mutatja, hogy a helyi vállalkozások tevékenysége nem *korlátozódik feltétlenül az egyszerűbb termelésre*. E kettősség az *első körös beszállítók* szerepe kapcsán is megmutatkozik (2. táblázat): miközben Bács-Kiskun és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye súlya a régió nagyfokú iparági integráltságára utal, az *első körös beszállítók globális sajátosságai* (nagyobb hozzáadott érték, komplex termékek, beszállítói hálózatok szervezése, nemzetközi terjeszkedés) *kevésbé érvényesülnek a hazai tulajdonú cégek körében* (Klauber et al 2011).

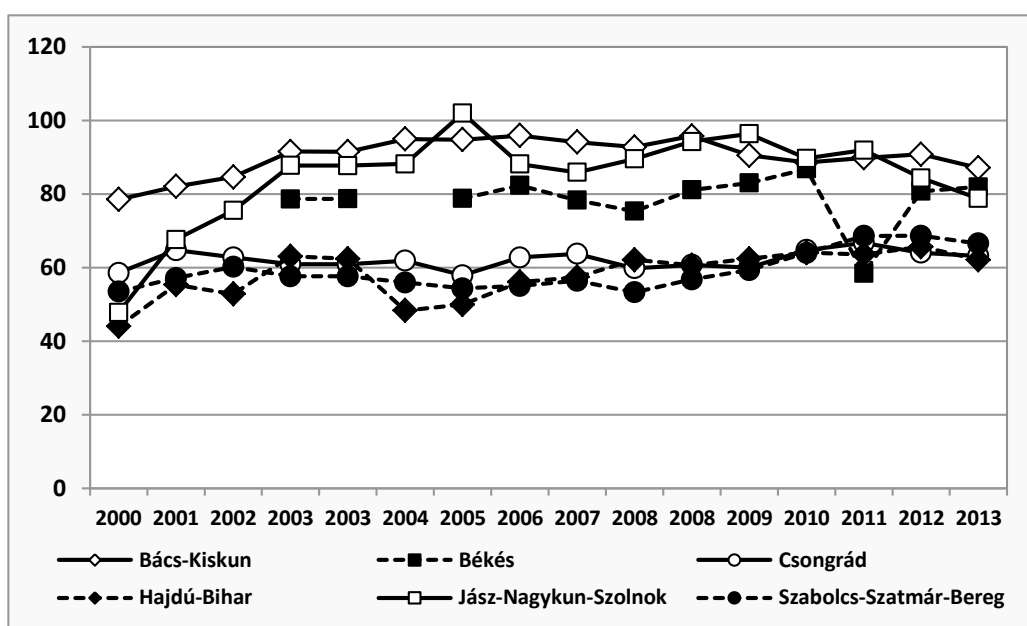
Az elmúlt években negatív foglalkoztatási hatásokkal járó *strukturális változások* is mutatják az iparág fejlődésének irányát: a mezőberényi Axe-Tronic például több mint háromszáz munkavállalótól vált meg, amikor a cég megrendelője 2009-ben úgy döntött, hogy az alacsonyabb bérek miatt inkább Ukrajnában gyártat kábelkordbácsot.<sup>3</sup> Hasonló sorsra jutott Fehérgyarmaton a mintegy 400 főt foglalkoztató Fipkersz és Relabor, amikor 2010-ben vásároljuk Romániába és Ukrajnába telepí-

<sup>2</sup> HVG Online: Újabb német multi terjeszkedik Kecskeméten.  
[http://hvg.hu/kkv/20121214\\_Ujabb\\_nemet\\_multi\\_terjeszkedik\\_Kecskemetete](http://hvg.hu/kkv/20121214_Ujabb_nemet_multi_terjeszkedik_Kecskemetete) (2013. 12. 17.)

<sup>3</sup> Békés Online: Végleg bezár a mezőberényi Axe-Tronic.  
<http://www.beol.hu/bekes/gazdasag/vegleg-bezar-a-mezoberenyi-axe-tronic-221916> (2013. 12. 09.)

tette át a termelést.<sup>4</sup> E tevékenységek régióból történő kivonulása azt mutatja, hogy az autóipari értékláncok egyes, *olcsó munkaerőre épülő, élőmunka-igényes szegmensei számára már az Alföld sem versenyképes telephely*. A régió gépjárműiparának szerkezeti változásai felértékelik a szakirodalomban „*upgrading*” („feljebb lépés”) kifejezéssel leírt, az iparági szereplők magasabb hozzáadott érték előállítására felé történő elmozdulását jelentő folyamatok vizsgálatát. A jelenség az értékláncon belül ellátott funkciók körének bővülését, a funkciók komplexitásának, tudásigényének növekedését, illetve a szereplőkhöz kötődő értékteremtési lépés piacának szervezeti és területi értelemben történő kiszélesedését jelenti. Kutatói a „feljebb lépést” az iparág tartós megtelepülése feltételének tartják: a vállalkozások hatékonyságjavításán alapuló „high-road” fejlődési pályára történő váltását látják ugyanis szükségesnek egy olyan környezetben, ahol a helyi jövedelmek növekedésében megmutató gazdasági sikerek aláássák a munkaerő alacsony költségére épülő versenyképességet (Jürgens–Krzywdzinski 2011; Szalavetz 2012).

3. ábra. Fizikai foglalkoztatottak bruttó átlagkeresete az alföldi megyék közúti jármű-gyártásában, az országos átlagérték %-ában (2000–2013)

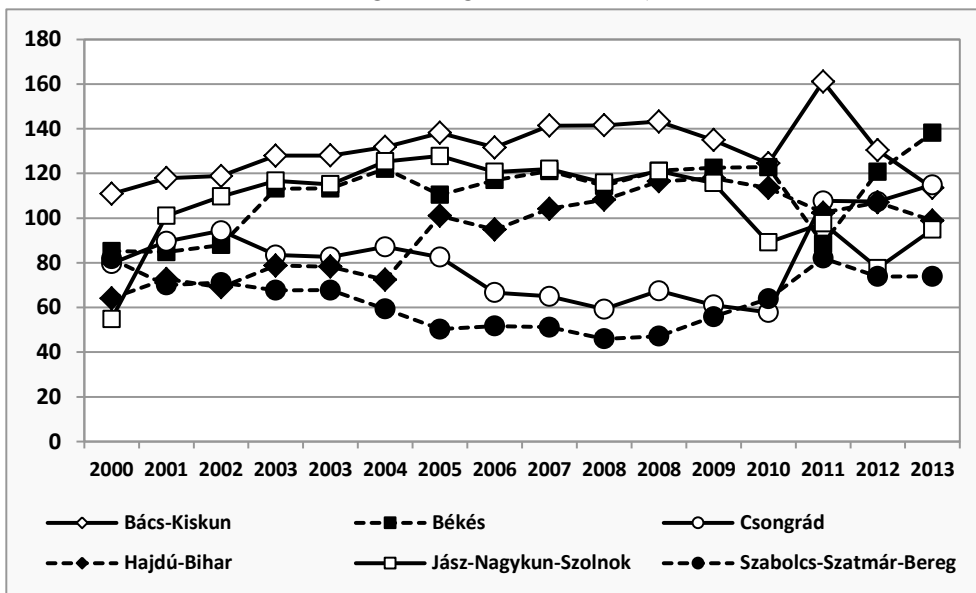


Forrás: KSH

<sup>4</sup> Szabolcs Online: Nem kell több kábelkorbács Fehérgyarmaton. <http://www.szon.hu/nem-kell-t246bb-kabelkorbacs-fehergyarmaton/news-20100414-12315315> (2013. 12. 09.)

A tanulmányhoz kapcsolódó *terepi kutatás helyszínét képező, viszonylag későn induló Szolnoki Ipari Park* számottevő és (bizonyos értelemben) tipikus alföldi gépjárműipari telephellyé vált az elmúlt években: az ipari parkban foglalkoztatott 1800-2000 fő többségét autóiipari beszállítók (főként közepes méretű vállalatok) adják. Első betelepülője 2005-ben az amerikai Eagle Ottawa volt: a ma több mint 850 főnek munkát adó, *autóiipari bőrtermékeket* gyártó vállalat az ipari park legnagyobb foglalkoztatója. A cég az iparágban megfigyelhető *feljebb lépés* (upgrading) alföldi megjelenésének bizonyítéka is, hiszen az eredetileg kizárólag szabászati műveleteket végző üzem előbb festőrésszel bővült, majd a cég 2009-ben ide helyezte európai piacra szánt termékeinek fejlesztésével foglalkozó K + F- központját. Napjainkban is zajló *kapacitásbővítése* következtében a több autógyártó (BMW, Daimler, Ford, Honda, Hyundai-Kia, Land Rover, Renault-Nissan, Toyota) számára *Európába, Észak-Afrikába és a Távols-Keletre is termelő gyár* foglalkoztatása 2014 elejére eléri az 1000 főt. Az autóiipari beszállítók körét három *fémipari vállalkozás* is gyarapította az elmúlt években: 2006-ban költözött ide a jelenleg 250-300 főt foglalkoztató francia érdekeltségű *BSM Magyarország*, 2009-ben jelent meg a *présüzemében* mintegy 100 embernek munkát adó spanyol F. Segura, illetve 2012-ben alapította *alumíniumöntődjét* a magyar Ecséri Kft.

4. ábra. Szellemi foglalkoztatottak aránya az alföldi megyék közúti jármű-gyártásában, az országos átlagérték %-ában (2000–2013)



Forrás: KSH



### A gépjárműipar telepítő tényezői az Alföldön

Az autóipar szervezeti globalizációja – az iparág működését meghatározó gazdaságpolitikai kereteknek köszönhetően – többnyire *regionális termelési rendszerek kialakulásával* jár együtt. Amíg *globális szinten* az iparági szereplők telephelyválasztását a *fogyasztópiac közelsége* határozza meg, addig az egyes piacokon belül a *költséghatékonyságra törekvés* jegyében felértékelődnek a *regionális gazdasági integrációk* (Európai Unió, NAFTA) *perifériáin*, vezető piacok szomszédságában elhelyezkedő, olcsóbb termelést lehetővé tevő telephelyek (ilyen az Európán belüli átstrukturálódási folyamatok nyertesének tekinthető Kelet-Közép-Európa is). A felértékelődő régiók politikai stabilitásuk, helyi ipari kultúrájuk, valamint gazdaságpolitikai környezetük (infrastrukturális háttér, kormányzati kedvezmények) miatt is vonzóak az iparági szereplők számára, akiknek növekvő mértékű tömörülése önmagában is telepítő tényezővé válik a vásárlóikat követni szándékozó beszállítók számára (Humphrey–Memedovic 2003; Sturgeon–Memedovic–Van Biesebrock–Gereffi 2009; Pavlínek–Domanski–Guzik 2009; Barta 2012).

A *régió belüli* telephelyválasztás kapcsán a hazai szakirodalom a nyugati területekhez közeli földrajzi fekvés, az *iparági tradíciók* (képzett munkaerő), valamint az *infrastruktúra* (autópálya-kapcsolat, ipari parkok) kiépítettségének fontosságát hangsúlyozza. Felértékelődő tényezőként jelenik meg az *agglomerálódás, klaszteresedés* (Barta 2005; Kiss 2010), ami visszavezethető egyrészt a vállalatoknak a logisztikai költségek csökkentésére (rugalmasság növelésére) irányuló törekvéseire (weberi szállítási költségek), másrészt a minőségi munkaerő iránti igényre, ami a képzett munkaerőt/ipari kultúrát koncentráló szűkebb térségek felértékelődését erősíti (marshalli iparági légkör). E tényezők egy része (költséghatékonyság, megközelíthetőség, képzett munkaerő) az iparág Kecskeméten megtelepült transznacionális szereplői körében egy évtizede végzett kutatás eredményeit összegző tanulmányban is megjelent (Marsa 2002). Hasonló következtetések vonhatóak le a *gépjárműipari szereplőknek otthont adó ipari parkok* körében végzett kérdőíves felmérés tapasztalataiból is: miközben a *képzett munkaerő*, a *közlekedési infrastruktúra*, az *ipari parki területek* és *alap-infrastruktúra* jelentősége általában is kiemelendő, az iparág kulcsterületein fontosabb szempontként jelenik meg a cégek *felvevőpiacainak közelsége* is (Molnár 2013a).

Az Alföld esetében ható telepítő tényezők jól lemérhetőek a Szolnoki Ipari Park példáján. A vállalkozások itteni *telephelyválasztásában különböző tényezők* játszottak szerepet. A külföldi cégek *kelet-közép-európai* leányvállalat-alapítását nagyban motiválta a *költségcsökkentés* (Eagle Ottawa, BSM Magyarország, F. Segura), valamint a *felvevőpiacok közelébe település* (Eagle Ottawa, F. Segura) igénye. Az amerikai Eagle Ottawa számára a meghatározó jelentőségű európai piac, valamint a cég bórtermékeit felhasználó, szomszédos országokban (Csehország, Lengyelország, Szlovákia) működő varrodák közelében történő gyáralapítás volt fontos. A spanyol F. Segura esetében a cég valenciai központjától távol eső craiovai Ford autógyár ellátása volt a fő motiváló tényező, de Szolnok kiválasztásában a megyei kereskedelmi és iparkamara vezetőjének személyes kapcsolatai is szerepet játszottak.

A Magyarországon belüli telephelyválasztást nagyban befolyásolták a rendelkezésre álló *humánerőforrások*. Szolnok térsége – hagyományos iparágaiból és kapcsolódó oktatási-képzési kínálatából adódóan – mind a bőripari, mind a fémipari tevékenységek munkaerőigényét ki tudja elégíteni: a korábbi ipari kultúra hatását mutatja a bőripari szabászoknak a martfői cipőgyártás és a szolnoki bőripar közötti mozgása. A *közlekedési adottságok* is bizonyára mérlegelési szempontként szerepeltek a vállalkozások telephelyválasztásában, de a körülmény, hogy Szolnok nem rendelkezik autópálya-kapcsolattal, országos viszonylatban is kiemelkedő vasúthálózati adottságait pedig egyelőre nem használják ki vállalkozásai, utal arra, hogy a közlekedési kapcsolatok jelentősége nem abszolútizálható. A ceglédi központú Ecséri Kft. számára a telephelyválasztásban az otthoninál *kedvezőbb beruházási feltételek* is fontos szerepet játszottak: miután a vállalkozás kinötte szülővárosát, a Ceglédhez közel fekvő, de régiójának hátrányos helyzete miatt a beruházás nagyobb mértékű külső támogatását lehetővé tevő Észak-Alföld területén fekvő Szolnokot választotta telephelye kialakításakor. A *városon belüli telephelyválasztásban az ipari parki terület és kiépített ipari parki infrastruktúra* is szerepet játszott, amit az Eagle Ottawa és a BSM Magyarország terjeszkedési lehetőségeket erősen korlátozó, korábbi városi telephelyekről történő áttelepülése is bizonyít.

### Összegzés, kitekintés

A fentiek alapján az *Alföld autóiipari telephelyként játszott szerepének megítélése* több tekintetben *árnyalandó*. Egyrészt Bács-Kiskun megye felértékelődésével országos súlyú iparági telephely is található ma már a régióban. Másrészt az Alföld gépjárműipari szerepe arányaiban nagyobb, ha a beszállítói iparágakban tevékenykedő szereplőkkel is számolunk. Vegyes a régióknak a gépjárműipar területi munkamegosztásába kapcsolódásáról alkotható kép, de egyrészt egyes olcsó munkaerőre épülő tevékenységek eltelepülése, másrészt az összetettebb termelés és a termelésen kívüli funkciók megjelenése a strukturális változások („feljebb lépés”) jeleiként értelmezhetőek. A *gépjárműipar* helyi jövőjével kapcsolatban – a telepítő tényezők vizsgálata alapján – két leegyszerűsítően szélsőséges scenárió vázolható fel.

Az *első forgatókönyv nem számol az iparág alföldi megerősödésével*. E verzió mellett elsősorban (1) a belső méretgazdaságosság, illetve (2) a költséghatékonyság- és (3) tudásalapú agglomerálódás lokális és regionális léptékben várható felértékelődése szól. Ebben az esetben a megtelepült iparági szereplők már működő telephelyeiken hajtják végre kapacitás- és/vagy funkcióbővítő beruházásaikat, az új szereplők pedig az iparág jelenleg meghatározó térségeibe (vásárlóik közelébe) települnek. A folyamat jellegzetes produktumai a *beszállítói parkok*, melyek kialakítása (Audi esete) – a nyugat-európai példákkal ellentétben – egyelőre még gyerekcipőben jár Magyarországon (Klauber et al 2011; Molnár 2013a).

A *második scenárió szerint az Alföld felértékelődik iparági telephelyként*. (1) Az elmúlt években ugyanis a régió *közlekedési és ipari parki infrastruktúrája* sokat fejlődött, ami az alföldi telephelyek választható opciók közé kerülésének esélyeit növeli. (2) Másrészt már az iparági válság előtt előtérbe került a *képzett munkaerő*