

Varga Viktor – Rippel Géza

HOGYAN LEHET AZ FDI A FELZÁRKÓZÁS FORRÁSA? - TANULSÁGOK AZ ELMÚLT KÉT ÉVTIZEDÜNKBŐL

A külföldi működőtőke (FDI) egy felzárkózó ország életében lakmuszpapírként jelzi a globális megatrendek változását, meghatározza a fogadó ország gazdasági teljesítményét, valamint a külgazdasági kapcsolatokat is. A magyarországi járműipar a rendszerváltás után hamar a gazdaság egyik legfontosabb pillérévé vált, így tökéletes vizsgálati alany a beáramló FDI hatásainak megértésére és a jövőbeni FDI-stratégia elveinek megalapozásához.

A globális gazdasági súlyukat tekintve kisebb, de nyitott felzárkózó gazdaságok számára a XX. század második fele óta a növekedés fontos forrása a külföldi működőtőke (FDI). Ezek a gazdaságok általában tőkehiányosak és technológiai szintjük nem éri el a legfejlettebb országokét. E két hiányosságot egyszerre pótolhatja a közvetlen külföldi tőkebefektetés, ami forrásokat, élvonalbeli technológiát és külföldi kapcsolatrendszert egyaránt biztosít, miközben igénybe veszi a befogadó ország humán és környezeti tőkéjét. Nemzetközi tapasztalatok alapján akkor képes a leginkább hozzájárulni az FDI a felzárkózáshoz és jóléthez, ha minél mélyebben integrálódik a befogadó gazdaságba.

Magyarország felzárkózási stratégiájának a múltban és a jövőben is részét képezik a külföldi működőtőke beruházások, így fontos megértenünk, hogy azok mindeddig mivel járultak hozzá a gazdasági teljesítményhez, és mi lehet a szerepük a jövőben. Magyarországon az FDI-beruházások emblemikus ágazata az autóipar, amely a rendszerváltás után hamar a gazdaság egyik legfontosabb pillérévé vált, így lakmuszpapírként szolgálhat az FDI-beruházások jellegzetességeinek vizsgálatához.

Az autóipari FDI magyarországi működésének eredményei kettősek: a mennyiségi és minőségi jellemzőkre más-más tanulságok vonhatók le az alábbi 5 pontban.

- 1) **Mennyiségi értelemben az autóipar az elmúlt évtizedekben a gazdaság húzóágazata volt,** amelynek a GDP-ben és a foglalkoztatásban betöltött szerepe uniós összehasonlításban egyaránt a 4. legmagasabb. Az autóipar a termelésben, az exportban és a foglalkoztatásban betöltött súlyával, valamint az általa képviselt technológiai színvonallal is hozzájárult ahhoz, hogy Magyarország képes volt fokozatos gazdasági felzárkózást elérni az elmúlt három évtizedben.

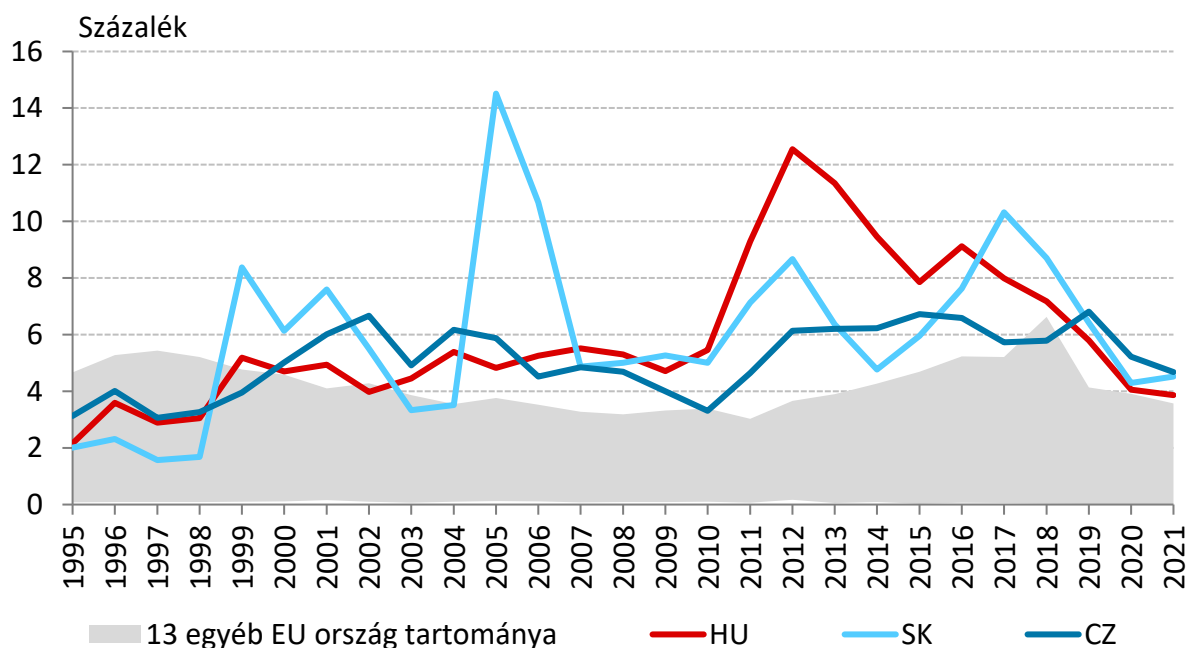
- 2) **Minőségi, szerkezeti értelemben azonban az ágazat nem volt képes jelentős hatást gyakorolni**, mert az exportorientált nagyvállalatok nem váltak a magyar gazdaság mélyen beágyazott részévé. A 20 legnagyobb hazai szereplő 95 százalékban külföldi tulajdonban van. A beszállítók között ugyan már magasabb a hazai tulajdon aránya (például a 3. körös beszállítók körében 98 százalék), de a hazai input felhasználásának aránya itt is kevesebb, mint 50 százalék. A beszállítók túlnyomó része csak egy-egy nagyvállalattal áll kapcsolatban, ami függő helyzetet eredményez.
- 3) **Az itthon működő járműipari leányvállalatok gazdasági beágyazottsága alacsonyabb nemcsak az anyaországban tapasztalt gyáraknál, hanem más kelet-közép-európai országokénál is.** 100 milliárd forint kibocsátásból az ágazat hazánkban 25 milliárd forint hozzáadott értéket hoz létre, ami Írország után a második legalacsonyabb az EU-ban.
- 4) **A mérsékelt gazdasági beágyazottságon alapuló növekedési stratégia korlátait jelzi, hogy az ágazat termelékenysége 2016 óta csökkent, miközben a nemzetgazdasági termelékenység emelkedett.**
- 5) **Ahhoz, hogy az autóipar és más hasonló, FDI által dominált ágazatok tartósan hozzájáruljanak a gazdasági felzárkózáshoz, szükség van a hazai beszállítók arányának növelésére, az értékláncokon belüli előrelépésre, illetve a magasabb hozzáadott értékű tevékenységek bevonására.** Erre esélyt adhat a belső égésű motorról az elektromos hajtásra való átállás, ami nemcsak egyszerűen az alkatrészek és beszállítók cseréjét, hanem nagy mennyiségű kutatás-fejlesztést és innovációt, további kiegészítő új technológiákat igényel.

FIGYELEMRE MÉLTÓ MENNYISÉGI EREDMÉNYEK – SIKEREK, AMELYEKET A JÁRMŰIPARTÓL KAPTUNK

2000 óta az összes beruházás átlagosan 6,5 százaléka a járműiparban valósult meg hazánkban, ami Szlovákia mellett a legmagasabb arány Európában. Az Opel és a Suzuki 1992-ben, az Audi 1994-ben, majd a Mercedes 2012-ben nyitotta meg hazai termelőkapacitását. Az ágazat jelentőségének felfutása a kelet-közép-európai országokban volt a leglátványosabb az elmúlt több, mint két évtizedben. Hazánk mellett Szlovákiában és Csehországban áramlott a legtöbb új beruházás az ágazatba. Míg az európai országok többségében az összes beruházás 4-5 százaléka kötődik a járműgyártáshoz, hazánkban 2000 óta átlagosan annak 6,5 százaléka, ami Szlovákia mellett a legmagasabb érték (1. ábra). Bizonyos időszakokban, például egy-egy gyár

építések vagy jelentős bővítések ez az arány akár a 10 százalékot is meghaladta. A beruházások külföldi – elsősorban német – anyavállalatokhoz kötődtek és FDI-ból valósultak meg. Ezzel összhangban az ágazat teljes FDI-állományon belüli aránya is érdemben emelkedett 2010 után és 2021-re megközelítette a teljes befektetett FDI-állomány 10 százalékát.

1. ábra: A járműgyártás részesedése az összes beruházásból



Megjegyzés: Belgium, Bulgária, Dánia, Görögország, Franciaország, Olaszország, Lettország, Hollandia, Ausztria, Portugália, Románia, Finnország és Svédország adatai alapján.

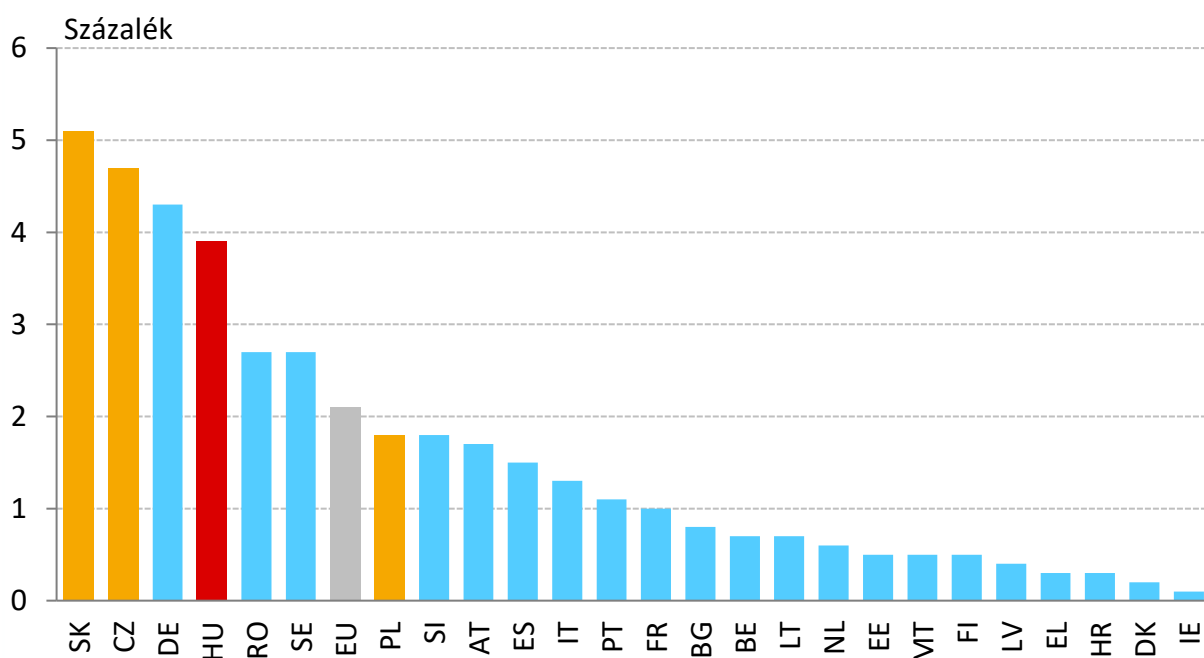
Forrás: Eurostat

2010 óta megduplázódott a járműiparban alkalmazottak száma, így az ágazat már több, mint 150 ezer főt foglalkoztat. A beáramló FDI az új gyártókapacitások kiépülése mellett számos új munkahelyet is teremtett. 2008-2010-ben közel 80 ezer ember vett részt az ágazat tevékenységében, ami 2016-ra megduplázódott és azóta is az összes foglalkoztatott közel 3,5 százaléka dolgozik az autógyártásban. Ez az arány lényegében megegyezik a tradicionálisan nagy járműgyártó Németországgal és a negyedik legmagasabb az EU-ban. A 20 legnagyobb járműipari vállalat a szektor harmadát foglalkoztatja.

A magyar GDP 3,9 százaléka származik közvetlenül és további 1,9 százaléka közvetve az autógyártásból. Az ágazatba áramló külföldi működőtőke és a folyamatos kapacitásbővítések következtében az autógyártás a legjelentősebb feldolgozóipari alágazattá vált. 16,2 százalékos súlyával lényegesen meghaladja a gumi- és

műanyaggyártás, a fémipar és élelmiszeripar 10 százalék körüli részesedését. A járműipar súlya nemzetközi összevetésben is magas, a teljes hozzáadott értékből közvetlenül 3,9 (a beszállítói hálózatokkal együtt pedig 5,8) százalékot tett ki 2020-ban. A közvetlen részesedés csak Szlovákiában (5,1 százalék), Csehországban (4,7 százalék) és Németországban (4,3 százalék) magasabb az EU-ban (2. ábra). A beruházások után 2015-től közel egyenletes szintre állt be a három nagy hazai gyártó (Audi, Mercedes, Suzuki) által legyártott autók száma. A győri Audi gyár volt a világ legnagyobb motorgyára 2022-ben, itt állítják elő a cégcsoport közel összes belső égésű és elektromos motorját.

2. ábra: A járműgyártás közvetlen hozzáadott értékének aránya a teljes hozzáadott értékben belül (2020)



Megjegyzés: Luxemburg és Ciprus esetében nincs elérhető adat.

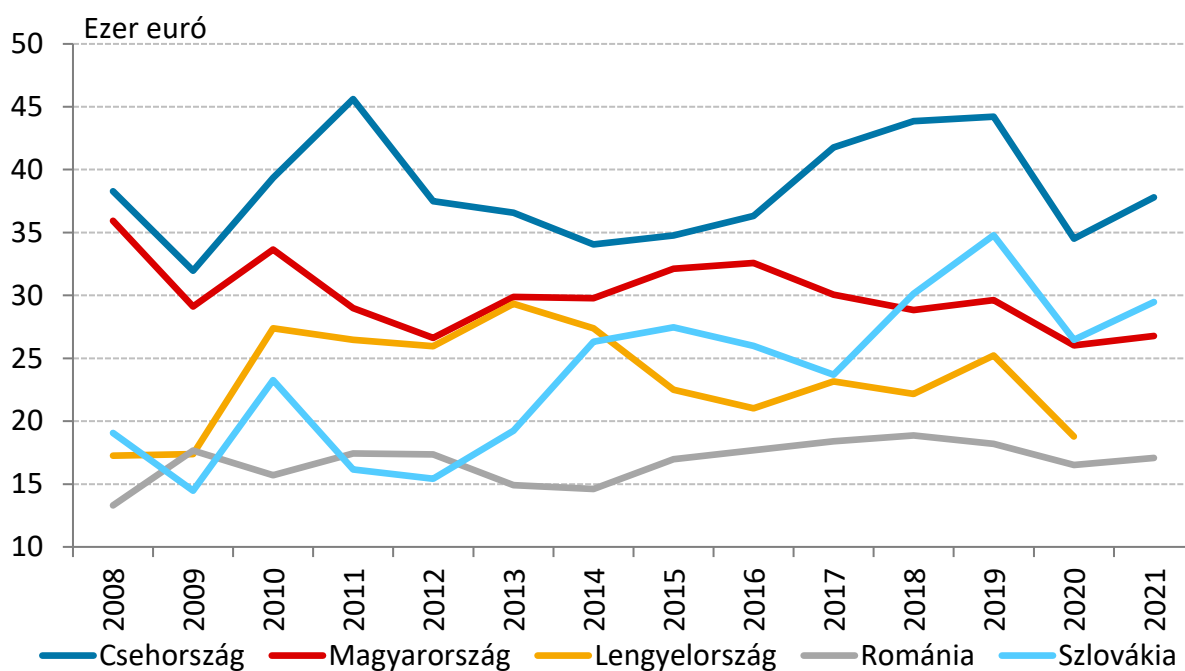
Forrás: Eurostat

A hazai járműgyártás a nemzetgazdasági export húzóágazata. A járműgyártás értékesítéseinek 90 százaléka exportra kerül, ennek következtében a járművek teszik ki a hazai áruexport értékének körülbelül hatodát. A járműexport bővülése régiós összevetésben is jelentős. 1999 és 2022 között a hazai járműexport volumene több, mint 5 és félszeresére növekedett, ami Szlovákia után a második legnagyobb növekedés az EU-ban (az elhanyagolható járműexporttal rendelkező Máltától, Luxemburgtól és Észtországtól eltekintve).

MI VAN A KAROSSZÉRIA MÖGÖTT – AZ AUTÓGYÁRTÁS ALACSONY GAZDASÁGI BEÁGYAZOTTSÁGA

Az ágazat termelékenysége 2016 óta csökken, így a szlovák autóipar már termelékenyebb, mint a magyar. A járműgyártás jellemzően egy termelékeny ágazat, ahol az egy foglalkoztatottra jutó hozzáadott érték magasabb, mint a nemzetgazdasági vagy feldolgozóipari átlag. A hazai járműiparban előállított egy foglalkoztatottra jutó hozzáadott érték 2016-ban megközelítette a régiós országok körében éllovas Csehország munkatermelékenységét, azonban ezt követően csökkenő trendre váltott és 2018-ban Szlovákia mögé került (3. ábra). A romló termelékenység mögött ciklikus és strukturális tényezők egyaránt meghúzódnak, amelyekből az alábbi cikk a strukturális tényezőkkel foglalkozik részletesebben a továbbiakban.

3. ábra: A reál munkatermelékenység alakulása a járműgyártásban



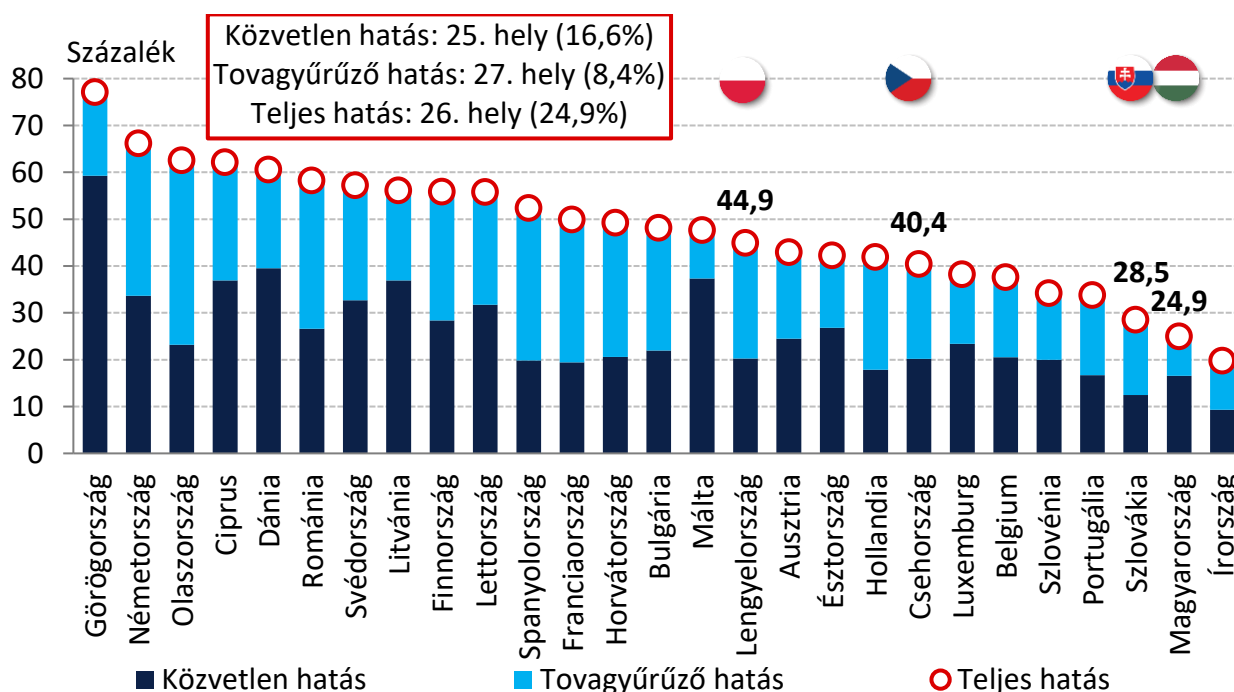
Megjegyzés: egy foglalkoztatottra jutó egységnyi reál hozzáadott érték (2015. évi áron).

Forrás: Eurostat alapján MNB

A hazai járműgyártás értékteremtő képessége európai összevetésben alacsony. Alacsony egyfelől a termelési értéken belül a hazai hozzáadott érték és még inkább mérsékelt az egyéb ágazatokban keletkező tovagyűrűző gazdasági hatás is. 100 milliárd forint kibocsátásból az ágazat hazánkban 25 milliárd forint hozzáadott értéket hoz létre, ami Írország után a második legalacsonyabb az EU-ban (4. ábra). Ez a termeléshez szükséges magas importarány következménye. Tehát a beáramló

autóipari FDI jelentős beruházásokat és termelőkapacitást hozott, valamint új munkahelyeket teremtett a kelet-közép-európai régióban. Ugyanakkor a járműipari cégek magyarországi leányvállalatai elsősorban termelőtevékenységet végeznek, míg a magasabb hozzáadott értéket biztosító kutatás-fejlesztés, innováció és a kapcsolódó szolgáltatások az anyaországban zajlanak. Ennek következtében az anyaországokban (Németország, Olaszország, Franciaország) érdemben magasabb a járműgyártás közvetlen hozzáadott értéke és a tovagyrúzó hatások mértéke egyaránt. Németországban 100 milliárd euró értékű kibocsátásból 66 milliárd euró hozzáadott érték keletkezik, amelynek fele az értékláncban és a gazdaságban tovagyrúzó hatásokból fakad.

4. ábra: A járműipar közvetlen hozzáadott értéke és a tovagyrúzó hatás mértéke (2020)



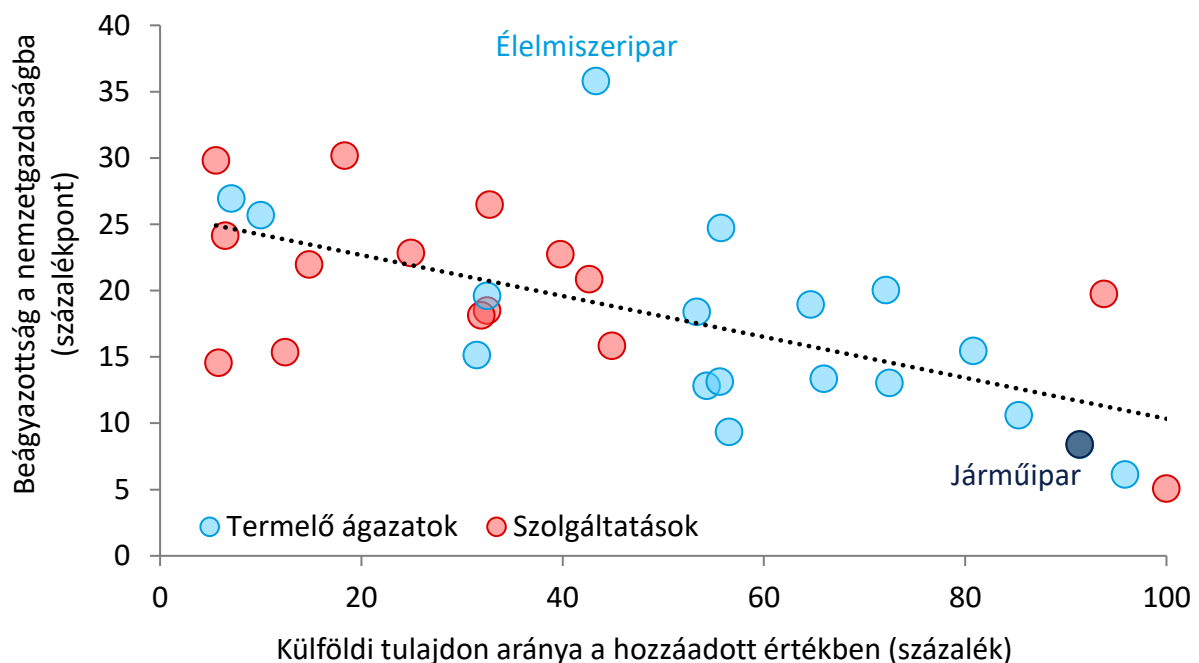
Megjegyzés: A magyar adatok forrása a 2020-as Eurostat adatok alapján készült ÁKM, míg a többi vizsgált ország tekintetében 2018-as OECD adatok állnak rendelkezésre.

Forrás: Eurostat alapján MNB-számítás

A járműgyártás gazdasági beágyazottsága az egyik legalacsonyabb az ágazatok között. A járműgyárak a közvetlen termelési tevékenységük mellett más a gazdaságban működő ágazatokban (fémipar, szállítás és raktározás, nagykereskedelelem, pénzügy és biztosítás, tanácsadás) is generálnak keresletet. A tovagyrúzó hatások mértéke Magyarországon azonban nemcsak nemzetközi összevetésben alacsony, de a hazai ágazatok körében is a harmadik legkisebb. Az ágazat gazdasági beágyazottsága (vagyis a tovagyrúzó hatások mértéke) összefügg

a tulajdonosi szerkezettel (5. ábra). A hazai járműiparban 90 százalék feletti a külföldi tulajdoni arány, emellett a nemzetgazdaságba való beágyazottsága mindössze 8,4 százalék volt 2019-ben, amelynél csak az elektronika és a légi szállítás esetében regisztráltak alacsonyabb értéket. Hazánkban jellemzően a termelő ágazatok esetén magas a külföldi tulajdon és ezeknek az ágazatoknak visszafogottabb a gazdasági tovaryűrűző hatása is. Például a kreatív ipar, a piaci szolgáltatások és az élelmiszeripar a magyar gazdaságba nagyobb mértékben beágyazott ágazatok, amelyek esetében egységnyi kibocsátásából sokkal több hozzáadott érték keletkezik.

5. ábra: A külföldi tulajdon aránya a hazai ágazatok hozzáadott értékében és a hazai ágazatok beágyazottságának mértéke (2019)



Megjegyzés: A beágyazottság megmutatja a tovaryűrűző hatás mértékét, vagyis azt, hogy az adott ágazat 100 milliárd forintnyi kibocsátása során mekkora közvetett hazai hozzáadott érték képződik a gazdaságban a termelési láncon keresztül.

Forrás: Eurostat és FATS alapján MNB-számítás

A járműipar tehát szigetszerűen működik a magyar gazdaságban, a beszállítók jellemzően csak egy-egy nagyvállalathoz kapcsolódnak (1. táblázat és 6. ábra). Az autóipar beszállítói hálózatának mélyebb megértésére elemzést készítettünk az ágazat 20 legnagyobb vállalata és a hozzájuk kapcsolódó több, mint 7000 beszállító jellemzőinek vizsgálatával. A beszállítók döntően belföldi értékesítésre termelnek. A nagyvállalatokhoz legszorosabban kapcsolódó 1. körös beszállítók (Tier 1) tevékenységének közel 40 százaléka exportértékesítés, míg a termelési láncban

távolodva ez az arány csökken és a 3. körös beszállítók mindössze értékesítésük 7 százalékát viszik kivitelre. A hazai input aránya azonban még az 1. körös beszállítók körében is 36 százalék, és csak a 2. körös beszállítók körében haladja meg az 50 százalékot. Ha a további számításokban figyelembe vennénk, hogy maguk a beszállítók is jelentős arányban importtermékeket használnak föl, akkor ennek a kumulált hatása még tovább csökkentené a hazai input arányát a legnagyobb cégek körében. Szintén figyelemre méltó, hogy a legtöbb kisvállalat csak egy-egy nagyobb cégnek szállít be, amely növeli a függőségüket és mérsékli az önállóságukat.

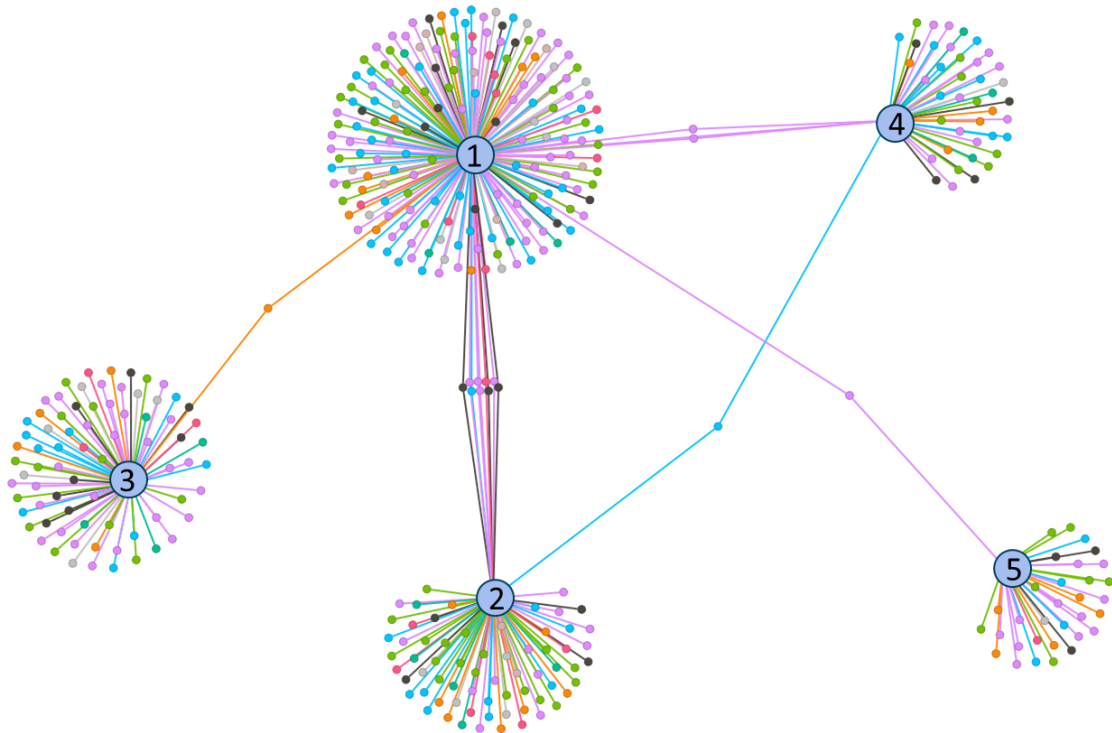
1. táblázat: A 20 legnagyobb létszámú autóipari vállalat és beszállítók Magyarországon (2021)

	Külföldi tulajdon**	Exportértékesítés	Hazai input (2019)	Átlagos létszám	Cégek száma
20 legnagyobb járműipari cég	95%	95%	29%	2595	20
1. körös beszállítók	16%	38%	36%	53	1078
2. körös beszállítók	3%	25%	56%	8	3156
3. körös beszállítók	2%	7%	47%	5	2453
Egyéb gépjárműipari cégek	24%	82%	34%	70	340
Átlag	6%	77%	32%	25	7047*
Átlag (gépjárműipar)	31%	90%	30%	205	415*

Megjegyzés: *Összesen. **Ha a jegyzett tőke több, mint 50 százaléka külföldi.

Forrás: MNB-gyűjtés alapján, NAV mikroadatok

6. ábra: Az 5 legnagyobb létszámú járműipari vállalat és az autóipar fontosabb hazai beszállítói közötti kapcsolatok



Megjegyzés: Az ábrán azok a beszállítók szerepelnek, amelyek értékesítésében több, mint 10 százalék valamelyik nagy autóipari cégnek értékesített termék vagy szolgáltatás aránya. A körök az 5 legnagyobb létszámú járműipari vállalatot, a pontok a beszállítókat jelölik. Az eredmények Mosberger Pálma és Szabó Lajos Tamás előzetes kutatásából származnak.

Forrás: NAV alapján MNB

A SIKERES FDI-STRATÉGIA ERŐS GAZDASÁGI BEÁGYAZOTTSÁGON, MAGAS HOZZÁADOTT ÉRTÉKEN ALAPUL

Egyszerre van szükség az ágazatok széles körét érintő külföldi működőtőke beruházásokra és a magyar gazdaság saját értékteremtő képességének emelésére. Az FDI beruházások bevonása és a hazai hozzáadott érték emelése nem vagylagos, hanem szükségszerű együttes feltétel. Az olyan FDI az előnyös a gazdaság felzárkózás gyorsítása és a jólét emelése érdekében, amely nemcsak szigetszerűen hoz új technológiát és tudást, valamint új piacokhoz való hozzáférést, hanem integrálódik a gazdaságba, kedvezőek a tovagyrúzó hatásai is.

A belső égésű motorról az elektromos hajtásra való átállás esélyt ad az FDI beruházások hozzáadott értékének növelésére is. A technológiai átállás nemcsak egyszerűen az alkatrészek és beszállítók cseréjét, hanem nagy mennyiségű kutatás-fejlesztést és innovációt, további kiegészítő új technológiákat igényel. Magyarország

kiinduló pozíciója e területen jó, mert több évtizede vannak jelen a meghatározó autógyártók (és folyik a BMW termelésének előkészítése), valamint hazánk a már végrehajtott - és különösen a tervezett – távol-keleti FDI beruházások következtében az új hajtásláncot képviselő akkumulátorgyártás egyik központjává válik. Az elektromobilitás forradalma az iparági szereplők várakozásai szerint rövidebb beszállítói hálózatokat hoz létre. A hagyományos hajtáslánccal gyártott járművek 30-35 ezer alkatrészéhez képest az elektromos meghajtás mindössze 7 ezer alkatrésszel rendelkezik. A hazai autógyártók esetében is megkezdődött az elektromos átállás: a Mercedes esetében már jelenleg is készülnek tisztán elektromos meghajtású modellek, míg az Audi (és később a BMW) esetében a következő években várható a sorozatgyártás megkezdése. Az elmúlt években több, mint 6000 milliárd forintnyi beruházást jelentettek be külföldi vállalatok az akkumulátorgyártás területén (például CATL, Samsung SDI, SK on Hungary, Sunwoda, Huayou Cobalt, EVE Power). A kapacitásbővítésekkel a jövőben a sokszorosára emelkedik a hazai gyártókapacitás, amely így 2030-ra az egyik legnagyobb lehet Európában.

Fontos azonban levonni a járműgyártás elmúlt két évtizedének tanulságait. Önmagában a beáramló FDI és a felfutó termelés nem elegendő. Az alacsony hozzáadott értékű FDI-ra alapuló felzárkózási stratégia korlátait jelzi, hogy a járműipar ágazat termelékenysége 2016 óta csökkent, miközben a gazdaság egészéé emelkedett. A felzárkózás folytatásához tehát elengedhetetlen a hazai beszállítók integrálása, az értékláncon belüli előrelépés, illetve a magasabb hozzáadott értékű tevékenységek (kutatás-fejlesztés, képzés) végzése.