

Rechnitzer János–Smahó Melinda (szerk.): Járműipar és regionális versenyképesség. Nyugat- és Közép-Dunántúl a kelet-közép-európai térségben

Széchenyi University Press, Győr, 2012, 386 oldal

A járműipart nem véletlenül tekintik gyakorlatilag egy évszázada a modern kapitalista fejlődés szimbólumának: az iparág számos társadalomtudományi diszciplína kutatási kérdéseinek megválaszolásához szolgálhat kiváló szemléltető példaként. A könyv egyesíti a közgazdaságtan, az üzleti gazdaságtan és a regionális tudomány eredményeit, ugyanakkor az iparági és regionális trendek elemzése során bőven méríthetett a műszaki tudományok képviselőinek tapasztalataiból is.¹

A két szerkesztő bevezetőjével együtt 14 tanulmányt tartalmazó kötet két részből áll. Az első részben szereplő tanulmányok a közgazdaságtan és az üzleti gazdaságtan, a második rész fejezetei pedig a regionális tudomány néhány kutatási kérdését vizsgálják, a közép- és kelet-európai térség járműiparának példáján.

Az első rész két átfogó iparági elemzéssel indít. *Barta Györgyi* és *Losoncz Miklós* tanulmányainak gyakorlatilag ugyanaz a témája: a járműipari globális értékláncok jellegzetességei, az iparág fejlődése, szereplői, a válság (és a válságkezelés) hatásai. Bár mind a szerzők kutatási célkitűzése, mind az általuk tárgyalt legtöbb kérdéskör azonos, gyakorlatilag még sincs átfedés, a két írás tökéletesen kiegészíti egymást: így együtt képezhetnék egyfajta „járműipari közgazdasági és üzleti alapismeretek” kurzus első néhány előadásának tananyagát. *Barta Györgyi* tanulmánya tanulságos elemzést nyújt a működőtőke-befektetésekre épülő felzárkózás és modernizáció eltérő modelljeinek jellegzetességeiről, illetve az európai járműipar centrum–periféria együttműködésének sajátosságairól. *Losoncz Miklós* írásában pedig különös figyelmet érdemel, ahogy a szerző a gyakorlatban bizonyítja: a járműipari működőtőke-befektetések különböző motivációi gyakran együttesen érvényesülnek, idővel átalakulnak, és a valóságban jóval sokrétűbbek, mint a *Dunning* [1993] által felsorolt négy kategória (helyi erőforrások felhasználása, piaci orientáció, hatékonyságnövelés, stratégiai előnyök kiaknázása).

¹ Magyarországon kevés hagyománya van a multidiszciplinaritásnak: bár egyes TÁMOP-pályázatok zászlajukra tűzték ezt az értéket, szinergiával járó, valódi együttműködés (nem csupán az universitas jellegét kihasználó „egymás mellett végzett” kutatási programokra) kevés helyen alakult ki. A kivételek egyike – részben az egyetem kitűnő adottságai miatt – a győri Széchenyi István Egyetem, ahol a TÁMOP 4.2.1./B-09/1/KONV-2010-0003. sz. Mobilitás és környezet: járműipari, energetikai és környezeti kutatások a Közép- és Nyugat-dunántúli régióban című projekt keretében, a veszprémi Pannon Egyetemmel közösen, egyetemközi multidiszciplináris kutatásokat végeztek, amelybe az ipart is bevonták. A projekt egyik első eredménye a Rechnitzer János és Smahó Melinda által szerkesztett kötet.

E témához, a befektetők motivációjához kapcsolódik két másik tanulmány is: *Füzi Anita*, *Gombos Szandra* és *Tóth Tamás* a járműipari telepítési tényezőket vizsgálta térségünkben,² *Pájer Ivett* pedig a befektetőket befolyásolni próbáló állami támogatásokat hasonlította össze.

Az első rész tanulmányai közül a recenzens kutatási témájához leginkább *Smahó Melinda* írása kapcsolódik: a szerző a járműipar tudásalapú folyamataival, illetve a közép-kelet-európai járműipari makrorégióra jellemző tudástranszferekkel foglalkozott. A járműipar példáján jól szemléltethető az innováció és a technológiai fejlődés gazdaságtanának megannyi klasszikus és modern kérdése: például a műszaki fejlődés és a társadalom- és gazdaságszervező(őd)ési modellek változásainak szoros összefüggése, a kutatás-fejlesztés nemzetköziesedése és hálózatosodása, a technológiai és nem technológiai innovációk együttes, egymást feltételező megjelenése. Ezek átfogó tárgyalását követően a szerző összehasonlítja a minőségi befektetésekért versengő és a funkcionális feljebb lépést célul kitűző közép-kelet-európai országok autóiipari K + F-kapacitásait, és továbbgondolásra érdemes eredményekre jut. Elemzéséből nem csupán az derül ki, hogy a magyar viszonyok között a kutatóhelyek száma, a K + F-ráfordításai és outputmutatói tekintetében igen fejlettnek tekinthető járműipart jó néhány közép-európai ország járműipara megelőzi a K + F-kapacitások és a helyi K + F-intenzitás tekintetében. Az is jól látható, hogy milyen sokat számítanak a vállalatdemográfiai kérdések a K + F-alapú versenyképesség szempontjából (lásd erről *Moncada-Paternó-Castello és szerzőtársai* [2010]). Míg néhány magyarországi egyetemi járműipari tudásközpont és néhány járműipari leányvállalat innovációs teljesítménye kiemelkedő, és számos tekintetben párba állítható a versenytárs közép- vagy akár a nyugat-európai hasonló központokkal/leányvállalatokkal, az ilyen központok, illetve az innovatív cégek száma Magyarországon jóval kisebb, mint a versenytárs közép-európai országokban.

Mindebből az is következik, hogy nem csupán az átlagos teljesítményt kell figyelembe vennünk a versenyképességi összehasonlítások során, hanem e teljesítmény eloszlását is. Nem mindegy, hogy a hasonló átlagos értékek néhány kiemelkedő cég teljesítményére vezethetők-e vissza, és a nagy többség mutatói az értékelhetetlenség határán találhatók, vagy nagyszámú jó teljesítményt nyújtó cég alakítja az átlagot, és kevesebb található mélyen az átlag alatt (lásd erről *Altomonte és szerzőtársai* [2011]).

A recenzens az első rész tanulmányai közé illesztette volna a könyv utolsó fejezetét is, amely a szlovák autóiipar fejlődését, felzárkózását elemzi. Az írás szerzője, *Kovács Zoltán* 2010-ig követi nyomon a kiemelkedő mennyiségi és minőségi fejlődést mutató iparágat, és bemutatja a minőségi munkamodellre (lásd *Barta Györgyi* fejezetét) történő áttérés kezdeti lépéseit, eredményeit. A szlovák járműipar fejlődésének dinamikája jól érzékelteti, hogy megfelelően kialakított gazdaságpolitikával

² A szerzőhármas végigveszi a telephely-választási döntések során mérlegelt szempontokat, és ezek alapján összehasonlítja a járműipari befektetésekért versengő közép-kelet-európai országokat, majd leszögezi: „a befektetők döntése ... nem állhat pusztán a felsorolt objektív faktorok számbavételéből” (161. o.), azt megannyi szubjektív tényező befolyásolja, amelyek felülírhatják „a számadatokkal kifejezhető megtérülést és kockázatot” (uo.).

néhány év leforgása alatt milyen átütő eredményeket lehet elérni egy-egy iparágban.³ Ide kapcsolódik *Baldwin* [2012] megállapítása arról, hogy ma (a globális értékláncok korában) már jóval könnyebb az iparosodás (vagy legalábbis meghatározott iparágak erősítése) egy-egy országban, mint a nemzeti iparágak kiépítésének idején. Az iparosodáshoz ma már nem kell komplett iparágakat kiépíteni: elegendő, ha egy-egy ország szereplői a globális értékláncokba integrálódnak.

A kötet második része a regionális tudomány elemzési módszereinek segítségével helyezi nagyító alá térségünk járműiparát. Ha az előbb említett gyors szlovák fejlődést – és különösen a legutóbbi évek minőségi fejleményeit – a második rész nyitó írásának összefoglaló megállapításaival vetjük össze, különösen elszomorodhatunk. *Lengyel Imre* a kelet-közép-európai országok járműipari régióinak versenyképességét hasonlította össze statisztikai, matematikai módszerekkel. Lengyel szerint „A faktoranalízisből és a regresszióelemzésből származó eredmények rávilágítanak arra, habár a hazai régiók versenyképessége gyenge, de a jövőbeli versenyképességet meghatározó tényezők ... alapján remény van arra, hogy helyzetük gyorsan javuljon ... a kutatási intézményhálózat és a munkaerő felkészültsége lehetővé tenné a jóval gyorsabb ütemű gazdasági növekedést ... Tehát a regionális versenyképesség javításának megvannak a ... feltételei, kérdés, hogy a hazai gazdaságpolitika, a területfejlesztési politika megfelelően tud-e élni vele” (225. o.). Lengyel 2007–2008. évi adatokat elemzett. A frissebb hazai és nemzetközi adatok lassan csordogálnak ugyan, de a gazdaság- és a területfejlesztési politika friss hírei alapján akár meg is válaszolhatjuk az itt idézett kérdést.

A regionális versenyképességről szóló átfogó elméleti bevezető után *Lukovics Miklós* és *Savanya Péter* a járműipar földrajzi szerveződésének, lokalizációs folyamatainak elméleti alapjait tekintette át, és felállította a viseigrádi országok megyei szintű versenyképességi rangsorát. *Dusek Tamás* ezt a gondolatmenetet vitte tovább: ő a viseigrádi térségen belül a járműgyárakkal rendelkező megyék versenyképességét hasonlította össze, azt a kevéssé meglepő megállapítást bizonyítva, hogy e térségek átlagosan versenyképesebbek a járműgyárral nem rendelkező térségeknél.

A kötetben számos további értékes tanulmány⁴ szerepel: *Tóth Péter* például hat ország 142 fejlesztési dokumentumának elemzésével hasonlítja össze a járműipar megtelepedését és minőségi fejlődését támogató regionális fejlesztési stratégiákat térségünkben. *Bugovics Zoltán* Szociokulturális és identitási elemek a versenyképességben című írásának témája kissé elüt a többiekétől: a szerző a területi versenyképesség

³ A recenzius gyakran rácsodálkozik, hogy ugyanannak a tanulmánynak milyen sokféle olvasata képzelhető el. Kovács Zoltán tanulmányából például a kötet szerkesztői a recenziusával épp ellentétes következtetést vontak le. Rechnitzer János és Smahó Melinda így összegzik a tanulmányt: „A kutatás a szlovák autóipar gyengeségeire hívja fel a figyelmet, amely egyrészt az egyetemi és kutatás-fejlesztési apparátusok, intézmények mérsékelt részvételében, másrészt a gyártás és a beszállítói hálózatoknak az ország nyugati felében történő koncentrálódásában – mint újratermelő területi aránytalanságban – figyelhető meg.” (20. o.).

⁴ Terjedelmi korlátok miatt csak felsoroljuk a kötet többi tanulmányát: *Hardi Tamás* A közúti járműgyártás szerepe a kelet-, közép- és délkelet-európai ipari térségek kialakulásában címmel áttekintést adott a térség autóipari hagyományairól, történelmi fejlődéséről; *Filep Bálint* és *Tömböly Teodóra* a nyugat- és közép-dunántúli járműipari központok pozícióját határozta meg a kelet-közép-európai városhálózatban.

néhány kevésbé számszerűsíthető tényezőjét tekinti át, amelyek fontos, ám nehezen mérhető befolyást gyakorolnak a vizsgált járműipari térségek tőkevonzó képességére és minőségi fejlődésére. A kemény mutatókra építő, modern statisztikai, ökonometriai módszereket alkalmazó versenyképesség-elemzések mellett ma már a kevésbé mérhető társadalmi tényezők (társadalmi tőke, társadalmi környezet, regionális identitás, mentalitás) kutatása is egyre elfogadottabb: mind többen ismerik el, hogy e tényezők is erőteljes befolyást gyakorolnak a (regionális) versenyképességre (lásd például: *Csepeli–Prazsák* [2011], *Hámori–Szabó* [2012], *Sajó* [2008], *Tóth* [2012]).

Zárásképpen idézzük a szerkesztők egyik leginkább megfontolásra méltó gazdaságpolitikai ajánlását. E szerint a vizsgált két magyarországi régióban kialakult járműipari körzet fejlettsége elérte azt a fokot, hogy a továbbfejlesztés és különösen a minőségi irányba történő továbblépés, a szereplők (állam, vállalkozások, önkormányzatok, felsőoktatás, K + F-szféra, hídszervezetek) széles körű együttműködésével valósítható csak meg. „Nem lehet már elszigetelten az egyes lokális szintű telepítési tényezőket fejleszteni, nem vezet eredményre a munkaerőbázisok csak helyi megújítása, ... infrastrukturális rendszerek, ... közszolgáltatások ... egyedi fejlesztése. ... ezeket összehangoltan kell célirányosan alakítani, megtartva az egyediségeket ... össze kell hangolni, egymásba kell kapcsolni az erőforrásokat, intézményeket” (22. o.).

Hivatkozások

- ALTOMONTE, C.–BARBA NAVARETTI, G.–DI MAURO, F.–OTTAVIANO, G. [2011]: *Assessing Competitiveness: How Firm-level Data Can Help*. Bruegel Policy Contribution, No. 16., Bruegel, Brüsszel.
- BALDWIN, R. [2012]: *Trade and Industrialisation after Globalisation's Second Unbundling: How Building and Joining a Supply Chain are Different and Why it Matters*. Megjelent: *Feenstra, R. C.–Taylor, A. M.* (szerk.): *Globalization in an Age of Crisis: Multilateral Economic Cooperation in the 21st Century*. Chicago University Press, Chicago.
- CSEPELI GYÖRGY–PRAZSÁK GERGELY [2011]: *Az el nem múltó feudalizmus*. Társadalomkutatás, 29. évf. 1. sz.
- DUNNING, J. H. [1993]: *Multinational enterprises and the global economy*. Addison-Wesley, Reading. Egyesült Királyság.
- HÁMORI BALÁZS–SZABÓ KATALIN (szerk.) [2012]: *Innovációs verseny. Esélyek és korlátok*. Aula, Budapest.
- MONCADA-PATERNÓ-CASTELLO, P.–CIUPAGEA, C.–SMITH, K.–TÜBKE, A.–TUBBS, M. [2010]: *Does Europe perform too little corporate R&D? A comparison of EU and non-EU corporate R&D performance*. *Research Policy*, Vol. 39. No. 4.
- SAJÓ ANDRÁS [2008]: *Az állam működési zavarainak társadalmi újratermelése*. *Közgazdasági Szemle*, 55. évf. 7–8. sz. 691–711. o.
- TÓTH LÁSZLÓ [2012]: *Az innovációk hiányának az okai – kulturális korlátok*. Megjelent: *Hámori–Szabó* (szerk.): *Innovációs verseny. Esélyek és korlátok*. Aula, Budapest. 399–424. o.

Szalavetz Andrea