

KELET-KÖZÉP-EURÓPA AZ AUTÓIPAR NEMZETKÖZI MUNKAMEGOSZTÁSÁBAN

Molnár Ernő

A tanulmány az autóipar egyik kitüntetett beruházási terepének számító Kelet-Közép-Európa iparágban játszott szerepét vizsgálja, külkereskedelmi adatok tükrében. Az autóipar térszerkezetében és nemzetközi munkamegosztásában mutatkozó változások szakirodalomra épített rövid összegzése után elemzi a régió iparági kereskedelemben kapcsolódásának mikéntjét, gépjárműgyártásának területi kapcsolatrendszerét, és kivitelének termékszerkezetét. A vizsgálat az ezredforduló utáni évtizedre fókuszál, középpontjában az autóipar beruházásai által leginkább érintett visegrádi országok, továbbá Románia és Szlovénia állnak.

Kulcskifejezések: autóipar, Kelet-Közép-Európa, nemzetközi munkamegosztás.

1. Az autóipar térszerkezetének és területi munkamegosztásának változása

Az autóipar jelentős térbeli expanziót, komoly földrajzi súlypont-eltolódást mutatott az utóbbi évtizedekben. Területi dinamikáját általában a fogyasztás és a termelés helyi feltételeivel, valamint a két tényezőt közvetlenül vagy közvetett módon befolyásoló politikai-intézményi keretfeltételekkel magyarázzák (Humphrey – Memedovic 2003, Dicken 2011). Napjaink egyik leginkább feltűnő jelensége a regionális gazdasági integrációk (EU, NAFTA) perifériáinak autóipari telephelyként történő felértékelődése. E területek népszerűsége – az iparágban domináns szerepet játszó transznacionális szereplők körében – elsősorban termelés szempontjából kedvező telephelyi adottságaikkal indokolható. Az érintett országok vezető autóiparok közelében helyezkednek el, politikailag stabil és költséghatékony telephelyeket kínálnak, jelentős ipari kultúrával rendelkeznek, kormányzataik az általánosan alkalmazott exportorientált növekedési modell jegyében, – a jelentős multiplikátor-hatásokkal rendelkező autóipar által generált munkahelyteremtés és technológiai modernizáció reményében – különböző eszközökkel támogatják az iparág megtelepülését (Radosevic – Rozeik 2005, Schamp 2005, Kemenczei – Nikodémus 2006, Jürgens – Krzywdzinski 2009, Molnár 2009).

Az autóipar térszerkezeti változásai, illetve területi munkamegosztása kapcsán három meghatározó tendencia körvonalazható a szakirodalom alapján. Egyrészt, a termelés szempontjából költséghatékony telephelyek felértékelődése az autóipari termelés és fogyasztás növekvő mértékű területi szétválását eredményezi. Másrészt, – bár az autóipari értékláncokon belül a meghatározó K+F tevékenységek és egyes bonyolult alkatrészek előállítása általában globálisan szerveződik – az iparág termelésére az autóipari termékek kereskedelmét meghatározó nemzetközi körülmények következtében (Európában) regionális (kontinentális) integrációs keretek jellemzőek. Harmadrészt, az autóipari értékláncok különböző elemeinek térbeli mobilitása eltérő mértékű: a termelés növekvő mértékű földrajzi dezintegrációja, az iparág / vállalaton belüli nemzetközi kereskedelem intenzív fejlődése figyelhető meg. Az elmélyülő területi munkamegosztásban az értékláncok egyes elemei a számukra fontos telepítő tényezőknek megfelelően – a méretgazdaságosság szempontjait is érvényesítve – települnek, az autóipar térben aránytalan fejlődését, egyes telephelyek bizonyos értékteremtési lépésekre történő specializálódását eredményezve (Humphrey – Memedovic 2003, Sturgeon, T. – Van Biesebroeck, J. – Gereffi, G. 2008).

Jelen cikkben bemutatott vizsgálatok a Nemzetközi Kereskedelmi Központ (International Trade Centre) interneten hozzáférhető külkereskedelmi adatbázisára épülnek. Az autóiparra fókuszáló elemzés alapját a közúti járműgyártás adatai képezték, amelyek a legváltozatosabb gépjárműtípusok (személygépkocsik, buszok, tehergépjárművek, motorkerékpárok) mellett a

gépjárműalkatrészek és a nem géperejű közúti járművek statisztikáit is magukba foglalják. Az adatok e körülmények ellenére is relevánsnak tekinthetők kutatott témánk szempontjából, hiszen a gépjármű- és gépjárműalkatrész-gyártás adja a termékcsoporthoz tartozó forgalmának túlnyomó részét. Fontos azonban megjegyezni, hogy *e statisztikák nem tükrözik maximálisan az autóiipar külkereskedelemben játszott tényleges szerepét*. Egyrészt, a beszállító iparágak nem minden autóiiparhoz kötődő exportteljesítménye (bőr-, gumi- vagy üvegipari termékek, elektronikai alkatrészek) jelenik meg a közúti járműgyártás adataiban, és ez a valóságosnál kisebbnek mutatja az iparág jelentőségét. Másrészt, az autóiipari export nyers értékei elfedik a kiszállított értékben rejlő helyi hozzáadott érték különbségeit, s így túlértékelik a komolyabb helyi beszállítói háttérrel nem rendelkező, erős importvonzattal bíró tevékenységeket.

A továbbiakban négy hipotézis valóságtartalmát vizsgálja a tanulmány. (1) Az első feltételezés szerint *Kelet-Közép-Európa mindinkább a globális autóiipar egyik termelő bázisa*, növekvő exportorientáltságú gépjárműgyártó országokkal. (2) Második hipotézisünk szerint a térség autóiipara *az európai kontinens regionális termelési és fogyasztási rendszerébe ágyazódik*, külgazdasági kapcsolatrendszerében meghatározó szerepe van azoknak az európai országoknak (elsősorban Németországnak), ahonnan a beruházó autóiipari cégek érkeztek. (3) Harmadik feltételezésünk szerint, *Kelet-Közép-Európa egy elmélyülő iparág / vállalaton belüli nemzetközi munkamegosztás szereplője*, kivitelében – a késztermékekkel szemben – nagy, illetve növekvő jelentősége van a gépjárműalkatrész-exportnak. (4) Végül, negyedik hipotézisünk szerint, – feltételezve az iparág kritikus tömegének kialakulását, a régió országai között komoly iparági kapcsolatok meglétét, valamint e kapcsolatok iparág / vállalaton belüli gépjárműalkatrész-kereskedelem formájában történő megerősödését – *Kelet-Közép-Európa területén mindinkább egy egységes autóiipari körzet van formálódóban*.

2. Kelet-Közép-Európa exportorientált autóiipara

Kelet-Közép-Európa vizsgált országainak (a továbbiakban: Hatok, KKE-6) *autóiipari exportja látványosan növekedett 2001 és 2008 között*, majd az iparágat sújtó recesszió hatására produkált némi visszaesést, hogy 2010-ben ismét megközelítse a válság előtti szintet. A növekedés, majd a világtól elmaradó mértékű visszaesés hatására *felértékelődött a térség a világ és Európa autóiiparában*, az egyes országok eltérő dinamikája nyomán pedig *módosultak a régió belüli erőviszonyok*. A térség legnagyobb autóiipari exportőre az évtized nagyobb részében Csehország (1. táblázat). 2010-ben Csehország és Románia autóiipari kivitelének értéke nagyobb volt, mint korábban bármikor, Csehország, Lengyelország és Szlovákia egyaránt a világ húsz legjelentősebb autóiipari exportőre közé került.

1. táblázat: *A Hatok autóiipari kivitele a világ iparági exportjának százalékában, és összesített részesedése (%) az Európai Unió autóiipari exportjából; forrás: ITC adatai alapján*
Table 1. Automotive export of CEE countries (in percentage of the worldwide automotive export) and their summerized share (%) of the automotive export of EU; source: based on data of ITC

	2001	2003	2005	2007	2008	2009	2010
Csehország	0,96	1,05	1,40	1,72	1,87	2,31	2,11
Lengyelország	0,59	0,75	1,28	1,59	2,00	2,39	1,94
Magyarország	0,49	0,50	0,56	0,88	1,00	0,90	0,82
Románia	0,04	0,07	0,15	0,28	0,33	0,58	0,57
Szlovákia	0,43	0,85	0,64	1,15	1,25	1,30	1,23
Szlovénia	0,19	0,21	0,30	0,36	0,35	0,41	0,32
KKE-6 (világ)	2,70	3,42	4,33	5,98	6,80	7,89	6,99
KKE-6 (EU)	5,33	6,35	8,26	11,39	13,01	14,80	14,11

A Hatok exportszerkezetében már az ezredfordulón is jelentős szerepet játszott az iparág, és súlya az évtized folyamán – országonként eltérő mértékben – tovább gyarapodott. Különösen látványos volt előretörése Románia exportjában: keleti szomszédunk kivitelében – a XXI. század első évtizedében – a közúti járműgyártás a 12. helyről a 2. helyre lépett előre. Az autóiipari termékek aránya Szlovákia exportjában volt a legnagyobb (2. táblázat). Jelentős súlya ellenére sem állítható az autóiipar régió kivitelében játszott egyértelmű vezető szerepe, hiszen 2010-ben csak Lengyelországban és Szlovéniában számított a legnagyobb exportőrnek (az elektronikai ipar és a gépgyártás mellett ugyanakkor minden vizsgált országban az első három külföldi értékesítő között szerepelt).

2. táblázat: A Hatok, az Európai Unió, illetve a világ országainak autóiipari kivitele, összes exportjuk százalékában; forrás: ITC adatai alapján

Table 2. Automotive export of CEE countries, the European Union and the world, in percentage of their total exports of goods; source: based on data of ITC

	2001	2003	2005	2007	2008	2009	2010
Csehország	16,0	15,3	16,4	16,8	15,9	17,3	17,2
Lengyelország	9,2	10,1	13,0	13,5	14,4	14,8	13,4
Magyarország	8,9	8,2	8,3	11,0	11,4	9,2	9,4
Románia	2,2	2,8	4,8	8,1	8,3	12,2	12,4
Szlovákia	18,8	27,7	18,2	23,5	22,0	19,8	20,4
Szlovénia	11,6	11,5	15,3	16,2	14,7	15,7	14,2
KKE-6	11,3	12,4	12,8	14,8	14,7	14,8	14,4
EU-27	11,6	12,5	12,0	11,8	11,2	10,1	10,4
Világ	9,1	9,5	8,8	8,5	7,8	6,9	7,4

Kelet-Közép-Európa már az ezredfordulón is külkereskedelmi többletet regisztrált a vizsgált iparágban, melynek értéke az évtized folyamán összességében tovább növekedett, és számottevő mértékben meghaladta az Európai Unió átlagát. A gazdasági recesszió hatása valamennyi vizsgált ország autóiipari külkereskedelmi mérlege esetében pozitív volt, amelynek háttérében általában az autóiipari behozatal kivitel meghaladó arányú visszaesése állt. Miközben Csehország és Szlovákia minden egyes évben pozitív mérleggel zárt, Románia autóiipari külkereskedelme csak a recesszió kibontakozásával (exportja töretlen növekedésével és importja drasztikus csökkenésével) vált nyereséssé. A szufficit termékforgalomhoz viszonyított aránya általában Csehország esetében volt a legnagyobb (3. táblázat).

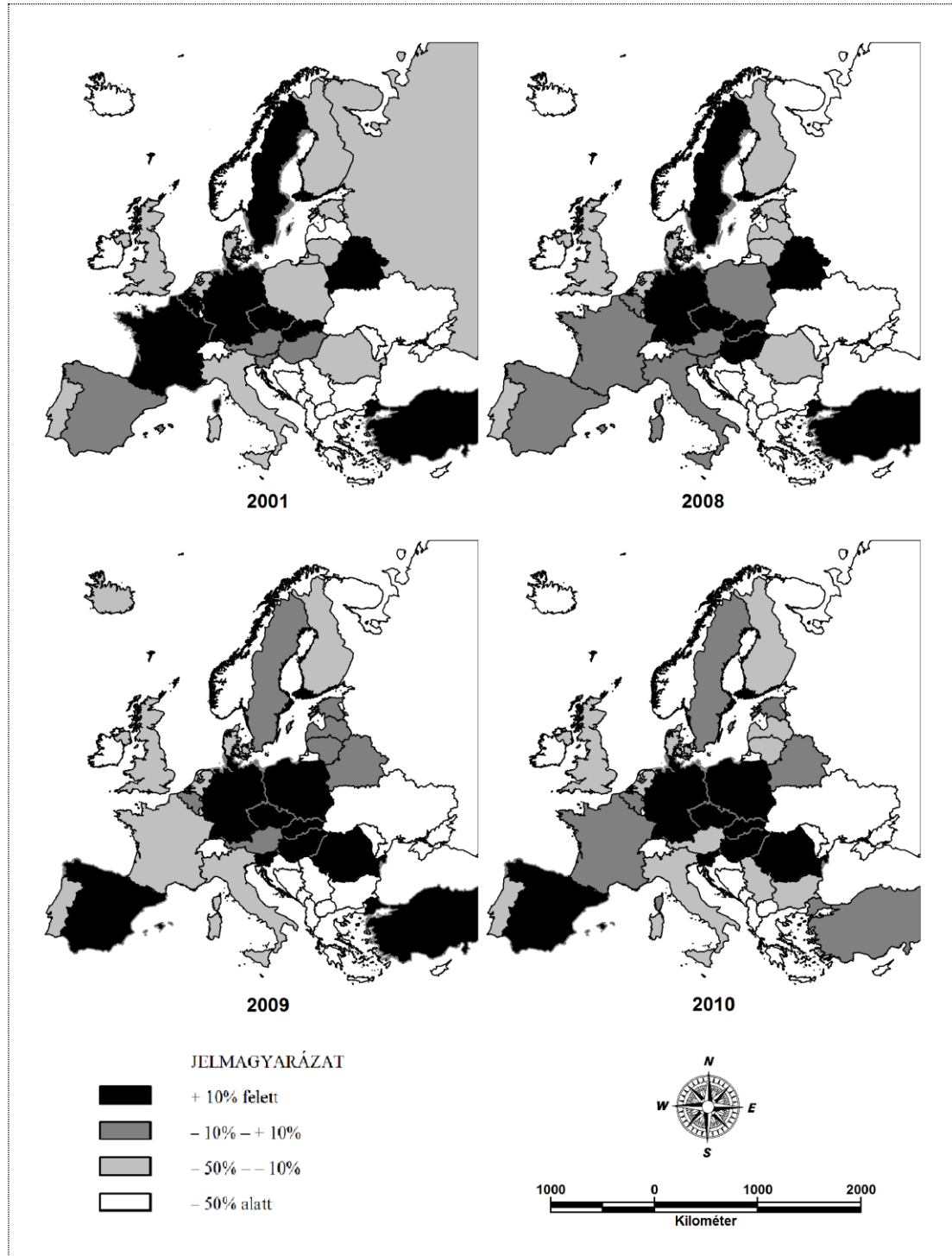
3. táblázat: A Hatok, illetve az Európai Unió autóiipari külkereskedelmének egyenlege, összes iparági termékforgalmuk százalékában; forrás: ITC adatai alapján

Table 3. Automotive trade balance of CEE countries and the European Union, in percentage of the total automotive trade; source: based on data of ITC

	2001	2003	2005	2007	2008	2009	2010
Csehország	28,5	24,6	31,6	32,0	31,0	38,8	40,5
Lengyelország	-10,2	-12,8	13,8	6,7	7,2	24,0	18,9
Magyarország	3,5	-7,2	1,4	10,9	12,3	22,7	21,8
Románia	-49,9	-42,7	-48,3	-46,4	-39,5	17,9	20,3
Szlovákia	16,1	32,2	18,2	24,7	22,6	26,8	26,8
Szlovénia	-1,5	-3,3	7,8	3,8	0,8	15,8	14,6
KKE-6	7,0	6,5	12,5	11,2	11,5	27,3	26,4
EU-27	6,9	7,2	7,2	5,4	7,3	7,6	11,0

Napjainkra a vizsgált hat ország – külkereskedelmi többletének autóiipari termékforgalomra vetített nagysága alapján – kivétel nélkül Európa élvonalába, közvetlenül az autóiipari kivitel világranglistáját vezető, az iparág egyik innovációs motorjának számító Németország mögé

került. Hozzájuk hasonló mértékű exportorientációt csak a déli periféria korábbi beruházások által erősen preferált, legnagyobbra növekedett autógyártója, Spanyolország ér el (1. ábra). A külkereskedelmi adatok tükrében is megállapítható, hogy a nyugat-európai, amerikai és ázsiai autógyártók, illetve beszállítók kedvelt befektetési terepévé előlépett Kelet-Közép-Európa az európai autópárban megfigyelhető regionális átstrukturálódási folyamatok nyertese.



1. ábra: Az autópár külkereskedelmének egyenlege Európa országaiban, az összes iparági termékforgalom százalékában (2001, 2008, 2009, 2010); forrás: ITC adatai alapján
Figure 1. Automotive trade balance in the European countries, in percentage of the total automotive trade (2001, 2008, 2009, 2010); source: based on data of ITC

Kelet-Közép-Európa autóipari kivitelének és külkereskedelmi többletének dinamikus növekedése megerősíti tehát hipotézisünket, mely szerint a térség országai az elmúlt évtizedben *mindinkább a termelő tevékenységek exportorientált telephelyeként* jelentek meg az iparág nemzetközi munkamegosztásában. A gazdasági recesszió tovább erősítette a régió termelési profilját. Bár a felhasznált adatok – a beszállítói tevékenységek egy részének figyelembe nem vételével – vélhetően alulbecsülik az autóipar térség kivitelében játszott szerepét, *nem állítható, hogy a Hatok exportja kizárólag ettől az egy iparágtól függene.*

3. Európára fókuszált kapcsolatrendszer, számottevő lokális relációk

A Hatok autóipari exportjának túlnyomó része a vizsgált időszakban mindvégig az *Európai Unió országaiba irányult.* A piaci kapcsolatok területi diverzifikáltságának növekedésére utal ugyanakkor, hogy a recesszióig mindinkább erősödött az egymás közti, és az Unión kívüli európai országokkal folytatott kereskedelem, illetve mérséklődött a domináns szerepet játszó európai magterület súlya. A vizsgált országok *autóipari kivitelének földrajzi orientációjában jelentős különbségek mutatkoznak:* Szlovákia és Románia Európán kívüli kapcsolatai mellett Csehország és Magyarország kelet-közép-európai, valamint Szlovákia és Magyarország Unión kívüli európai országokba irányuló exportja említhető meg (4. táblázat).

4. táblázat: A Hatok autóipari kivitelének területi szerkezete (adott relációban realizált export a teljes kivitel százalékában) és iparági kereskedelmük egyenlege; forrás: ITC adatai alapján

Table 4. Regional structure of automotive export of CEE countries (realized export in given relation, in percentage of the total export); source: based on data of ITC

	Relációk	Exportarány (%)				Külkereskedelmi mérleg (iparági termékforgalom %-ában)			
		2001	2008	2009	2010	2001	2008	2009	2010
CZ	KKE-6	14,2	19,3	15,3	15,1	57,0	48,0	40,1	42,3
	EU	74,4	67,7	74,5	71,4	23,0	26,5	41,4	41,8
	Európa	6,2	8,2	5,1	6,7	91,8	93,4	90,9	93,2
	Világ	5,2	4,9	5,0	6,8	3,3	-12,1	-12,5	0,7
PL	KKE-6	7,6	9,4	7,6	7,3	-15,8	15,1	4,3	-7,3
	EU	85,3	69,6	82,1	78,7	-7,6	3,7	30,1	19,6
	Európa	3,2	13,6	5,0	7,4	84,2	94,0	91,3	91,9
	Világ	3,9	7,3	5,2	6,5	-52,7	-33,2	-30,9	0,4
H	KKE-6	3,5	15,2	15,5	14,2	-41,8	2,3	15,9	18,0
	EU	84,9	71,5	71,8	68,8	8,5	10,0	21,3	15,3
	Európa	3,8	8,6	6,8	10,0	51,9	88,4	85,3	92,2
	Világ	7,8	4,7	6,0	7,0	-20,8	0,8	12,5	35,1
RO	KKE-6	13,7	7,1	6,8	7,4	-17,7	-71,0	-35,4	-26,5
	EU	58,3	63,4	75,8	71,7	-60,2	-42,7	22,1	23,0
	Európa	3,4	12,8	4,5	6,4	49,5	74,2	90,4	92,3
	Világ	24,5	16,7	13,0	14,5	-27,6	-26,7	30,5	27,3
SK	KKE-6	8,7	10,4	11,9	11,5	-27,9	-9,3	-2,6	-2,3
	EU	83,1	63,7	63,8	59,0	23,0	24,7	34,4	34,2
	Európa	5,9	11,0	11,0	12,4	95,3	58,3	24,3	32,0
	Világ	2,2	14,9	13,3	17,1	-34,2	23,9	28,7	24,7
SLO	KKE-6	4,7	11,3	6,5	6,9	-6,4	16,2	-15,1	-20,4
	EU	87,3	76,6	85,1	85,6	0,1	6,1	27,5	23,9
	Európa	6,5	8,8	6,0	5,4	53,5	26,3	7,0	1,5
	Világ	1,4	3,2	2,3	2,1	-71,1	-68,3	-63,1	-50,5
KKE-6	KKE-6	9,3	13,2	11,3	11,2				
	EU	80,7	68,3	75,4	71,6	7,5	9,3	31,9	27,6
	Európa	5,1	10,6	6,3	8,2	80,2	80,2	59,5	67,6

	Világ	5,0	7,9	7,0	9,0	-27,0	-14,9	-4,6	12,3
--	--------------	------------	------------	------------	------------	--------------	--------------	-------------	-------------

KKE-6: a vizsgált országok csoportja; EU: az Európai Unió vizsgált országok csoportján kívüli tagállamai; Európa: Európai Unión kívüli európai országok; Világ: Európán kívüli államok.

A Hatok az Európai Unión kívüli európai országokkal folytatott kereskedelemben érték el a legnagyobb többletet, de 2010-ben Európai Unión belüli és Európán kívüli kereskedelmük is szufficitet produkált. Iparági külkereskedelmük egyenlege elsősorban lokális, valamint Európán kívüli viszonylatban mutatott jelentős különbségeket: a szomszédokkal folytatott kereskedelem legnagyobb nyertese Csehország, míg az Európán kívüli országok Szlovákiának hozták a legtöbb jövedelmet az évtized folyamán (4. táblázat).

Németország, Olaszország és Franciaország a Hatok összességében legfontosabbnak számító iparági külkereskedelmi partnere. Jellemző, hogy a recesszióig valamennyi régióbeli ország esetében csökkent e három exportpiac együttes súlya. Az évtized folyamán a domináns szerepet játszó Németország (és kisebb mértékben Olaszország) szerepének halványodása, illetve Franciaország mérsékelt erősödése figyelhető meg. A három országgal bonyolított külkereskedelem többlete növekedett, a korábban regionális szinten is veszteséggel záró francia reláció szufficitessé vált. Az évtized végén valamennyi vizsgált kelet-közép-európai ország kiemelt partnerekkel folytatott kereskedelmében többlet mutatkozott (5. táblázat).

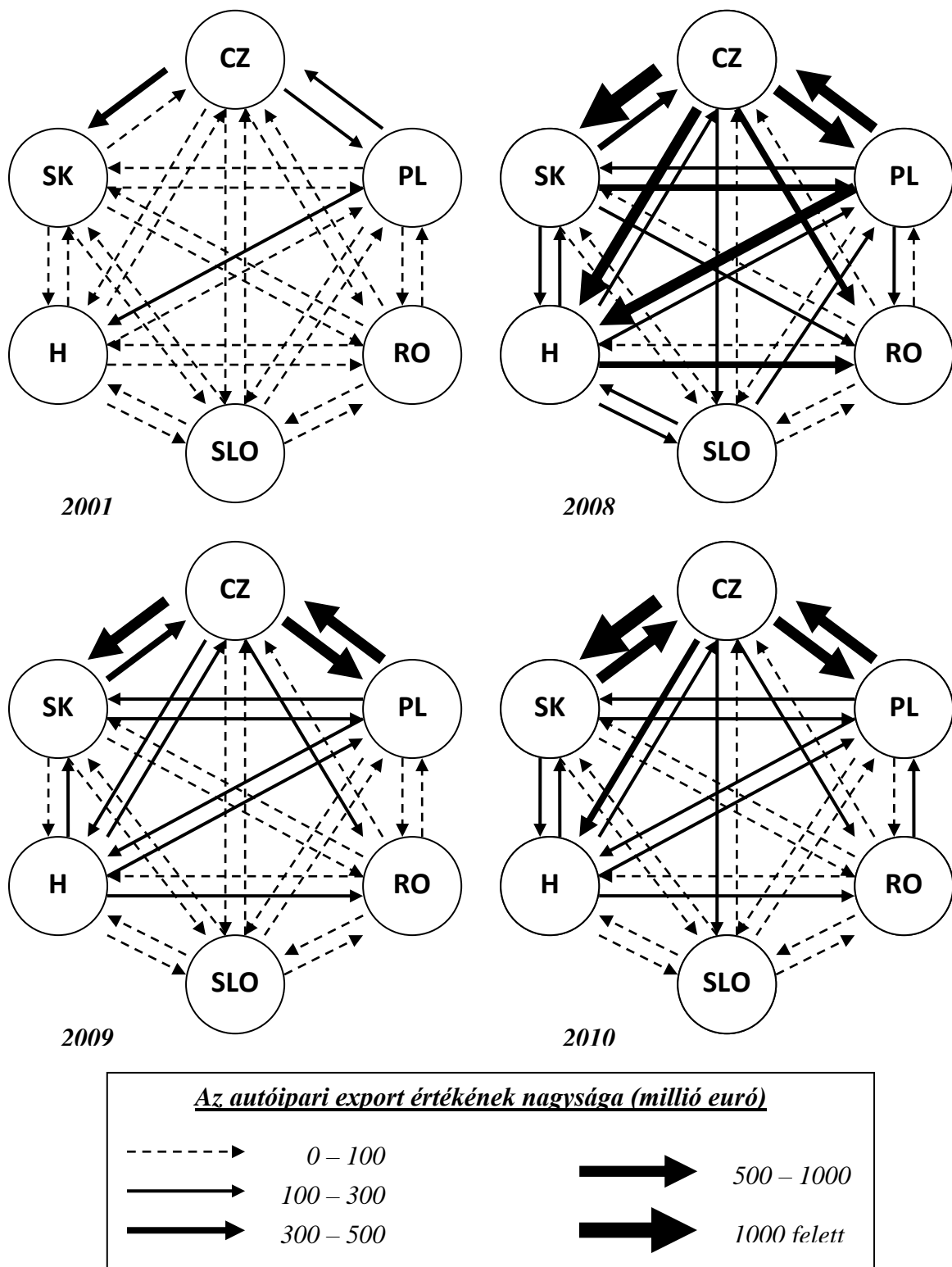
A három kiemelt partner jelentőségének háttérében autóipari vállalataik régióban mutatott aktivitása áll. A „kvázi-integrált” európai piacra termelő iparági szereplők esetében ugyanis általában kiemelkedő az anyaország fogyasztópiacként játszott szerepe (Schamp 2005). Így nemcsak az alkatrészgyártás, hanem az összeszerelő tevékenységek kapcsán is kijelenthető, hogy egy adott cég beruházása általában anyaországa piacának jelentőség-növekedését eredményezi. A német reláció (VW csoport, GM-Opel) dominanciáján túl, a lengyel-olasz kapcsolatok intenzitására a Fiat, a szlovén-francia kereskedelem fontosságára a Renault tevékenysége a magyarázat (Szlovénia az egyetlen ország a régióban, amelynek nem Németország, hanem Franciaország a vezető exportpiaca ebben az iparágban). Franciaország súlyának számottevő növekedése a térségben megvalósított francia tőkebefektetések (Renault: Románia; PSA: Csehország és Szlovákia) hatásaival magyarázható.

5. táblázat: Németország, Franciaország és Olaszország részesedése a Hatok autóipari kiviteléből, illetve az iparági kereskedelem egyenlege; forrás: ITC adatai alapján
Table 5. Shares of Germany, France and Italy in the automotive exports of CEE countries, and automotive trade balance in these relations; source: based on data of ITC

Exportarány (%)	2001				2010			
	D	F	I	Összesen	D	F	I	Összesen
Csehország	35,6	5,8	5,4	46,7	31,1	8,9	4,1	44,1
Lengyelország	42,3	5,5	21,1	68,9	27,8	8,6	16,2	52,6
Magyarország	61,7	2,1	5,2	68,9	38,3	3,9	6,8	49,0
Románia	39,0	3,8	7,1	49,9	24,4	20,8	7,1	52,3
Szlovákia	43,1	7,4	13,9	64,4	22,2	12,2	5,3	39,8
Szlovénia	31,6	27,2	18,0	76,8	20,1	35,8	8,6	64,5
KKE-6	42,7	6,8	11,0	60,6	28,4	11,0	8,4	47,9
Egyenleg (%)	2001				2010			
	D	F	I	Összesen	D	F	I	Összesen
Csehország	12,7	0,6	45,4	13,9	26,8	47,1	37,6	31,4
Lengyelország	-2,1	-51,0	33,9	-1,8	2,2	28,2	43,3	16,3
Magyarország	23,7	-62,0	-7,7	13,1	4,5	11,8	52,6	9,8
Románia	-54,3	-69,9	-58,8	-56,7	16,5	40,4	24,4	26,1
Szlovákia	11,4	27,1	75,4	22,8	8,2	47,8	55,4	23,4
Szlovénia	11,3	-14,0	25,1	3,2	9,5	50,6	-1,3	26,9
KKE-6	9,0	-23,1	32,7	7,4	11,8	40,3	40,1	21,8

D: Németország; F: Franciaország; I: Olaszország.

2001 és 2008 között a *Hatok egymás között bonyolított autóiipari exportja* 1,5 milliárd euróról 7,5 milliárd euróra *növekedett*, majd 2009-ben erős visszaesés, a kapcsolatok intenzitásának csökkenése következett. Figyelemre méltó a *legfontosabb kereskedelmi relációk stabilitása*: a legnagyobb volumenű kivitel mindvégig Csehországból Szlovákiába, illetve Csehországból Lengyelországba irányult. Az évtized folyamán *mérséklődött* ugyanakkor *a régióon belüli exportkapcsolatok koncentrátsága*: a tíz vezető viszonylat aránya 85%-ról 75% alá csökkent. A kapcsolatok nagyságrendje alapján *három jól körülhatárolható csoport* rajzolódik ki a régióban. Csehországhoz külön-külön igen intenzív kapcsolatok fűzik mind Lengyelországot, mind Szlovákiát (első kör). Viszonylag jelentős Magyarország kereskedelme a három másik visegrádi országgal (második kör). Végül, jóval kisebb volumenű kapcsolatok alakultak ki Románia és Szlovénia, illetve a visegrádi országok között (harmadik kör). Magyarország és Csehország Romániába irányuló exportja ugyanakkor látványosan növekedett az elmúlt években, Magyarország számára a román reláció vált az egyik legfontosabbá (2. ábra).



2. ábra: A Hatok egymás közti autóiipari kereskedelmének változása (2001, 2008, 2009, 2010); forrás: ITC adatai alapján
 Figure 2. Changes in mutual automotive trade of CEE countries (2001, 2008, 2009, 2010); source: based on data of ITC

Az egymás közötti kapcsolatok felértékelődésében egyrészt szerepet játszott az ezredforduló után jelentős gazdasági növekedést mutató régió országainak megnövekedett autófogyasztása. Másrészt, az autóiipari értékláncokat irányító transznacionális vállalatok stratégiái nyomán, az elmúlt években számos, vezető autógyártók vagy beszállítók által végzett tevékenység épült ki újonnan, vagy települt át relokáció keretében az anyaországokból Kelet-Közép-Európába, erősítve a periféria-periféria relációt a centrum-periféria kapcsolatokkal szemben.

Összegzőként megállapítható, hogy a térség országainak autóiipara főként az európai kontinens piacára termel, és napjainkban mind az EU, mind Európa Unión kívüli országai felé viszonylag egyveretű többletet mutat. Kelet-Közép-Európa szempontjából egyrészt fontos – bár összességében mérséklődő – szerepe van a nagy autóiipari befektetők anyaországaikhoz (főként Németországhoz) fűződő kapcsolatoknak, másrészt a régió belső nexusainak szerepe hosszabb távon jelentős növekedést, illetve stabilnak tűnő régióon belüli térszerkezetet mutat. A legintenzívebb kapcsolatok Csehország és közvetlen szomszédjai között alakultak ki.

4. Személygépkocsi-összeszerelők és gépjárműalkatrész-beszállítók

A közúti járműgyártás meglehetősen heterogén termékcsoportján belül világviszonylatban és a Hatok esetében is a személygépkocsik, illetve a gépjármű-alkatrészek exportja játszik meghatározó szerepet. Kelet-Közép-Európa kivételében ugyanakkor nagyobb a gépjármű-alkatrészek és kisebb az „egyéb termékek” (buszok, tehergépjárművek, motorkerékpárok, stb.) részaránya. A két fő termékcsoport (személygépjárművek és gépjárműalkatrészek) egymáshoz viszonyított kiviteli arányában némi eltolódás – a globális és európai trendeknek megfelelően – a Hatok esetében is a gépjárműalkatrészek exportja felé történt, ami az iparágon / vállalaton belüli nemzetközi munkamegosztás elmélyülésére utal (6. táblázat).

6. táblázat: Az autóiipari kivitel termékszerkezete Kelet-Közép-Európa vizsgált országaiban (termékek az összes iparági export értékének százalékában); forrás: ITC adatai alapján

Table 6. Product structure of automotive export in CEE countries (different goods in percentage of the total automotive export); source: based on data of ITC

	2001			2010		
	Személy- gépjárművek	Gépjármű- alkatrészek	Egyéb termékek	Személy- gépjárművek	Gépjármű- alkatrészek	Egyéb termékek
Csehország	55	36	9	56	38	7
Lengyelország	44	32	25	44	37	19
Magyarország	54	33	13	50	39	11
Románia	27	57	16	44	44	12
Szlovákia	74	20	6	70	18	13
Szlovénia	68	20	12	73	17	9
KKE-6	56	31	13	54	34	12
EU-27	60	22	19	56	26	18
Világ	56	24	20	52	27	21

A két legfontosabb árucsoport kiviteli értékének egymáshoz viszonyított aránya alapján kijelenthető, hogy Kelet-Közép-Európa a vizsgált évtizedben, a legtöbb relációban elsősorban személygépkocsi-exportőrként jelent meg (7. táblázat), s ezt a tendenciát a gazdasági recesszió átmenetileg erősítette is. Feltűnő, hogy a vizsgált évtizedben az Európán belülré irányuló kivitelben növekedett, míg a távolabbi világrészek felé kiszállított termékek körében csökkent a gépjárműalkatrészek aránya. Az alkatrészek részesedése a vizsgált országok egymás közti kereskedelmében volt a legnagyobb az évtized végén. Ezek a tények az elmélyülőben lévő iparágon / vállalaton belüli nemzetközi munkamegosztás regionális (kontinentális) dimenziójára, illetve egy ezen belül formálódó lokális autóiipari munkamegosztásra utalnak.

A vizsgált országok kivitelének termékszerkezete komoly különbségeket mutat (7. táblázat). Az egyik pólust Szlovákia képviseli, amely minden relációban személygépkocsi-exportörként jelent meg („összeszerelő” profil). Az ellenpólus Románia, amelynek kivitelében általában a gépjárműalkatrészek dominanciája érvényesült („beszállító” profil). Fontos látni ugyanakkor, hogy a *gépjárműalkatrészek exportban játszott szerepe keveset mond az alkatrészgyártás tényleges jelentőségéről*, hiszen egyrészt az összeszerelt személygépkocsik számottevő mennyiségben tartalmazhatnak helyben gyártott alkatrészeket, másrészt a beépített helyi alkatrészek aránya gyártónként és országonként komoly eltéréseket mutat (Sass – Szanyi 2004, Kemenczei – Nikodémus 2006, Pavlinek – Domanski – Guzik 2009).

7. táblázat: A személygépkocsik és a gépjárműalkatrészek kiviteli értékének aránya országonként, különböző területi relációkban; forrás: ITC adatai alapján

Table 7. Rates of cars to motor vehicle parts within the export of CEE countries, in different territorial relations; source: based on data of ITC

	2001				2010			
	KKE-6	EU	Európa	Világ	KKE-6	EU	Európa	Világ
Csehország	1,63	1,37	11,12	1,34	0,90	1,56	3,94	1,06
Lengyelország	1,31	1,40	0,70	1,76	0,24	1,37	1,55	1,02
Magyarország	0,28	2,03	2,85	0,07	1,54	1,12	4,66	0,84
Románia	1,46	0,01	7,16	3,30	0,38	1,20	0,72	0,82
Szlovákia	1,21	4,10	25,14	1,32	1,64	3,45	4,76	25,39
Szlovénia	26,54	3,38	1,78	0,00	1,11	5,22	2,99	1,31
KKE-6	1,42	1,82	4,78	0,84	0,86	1,65	2,85	1,97

KKE-6: a vizsgált országok csoportja; EU: az Európai Unió vizsgált országok csoportján kívüli tagállamai; Európa: Európai Unión kívüli európai országok; Világ: Európán kívüli államok. A táblázatban szereplő számok 1,00 alatti értéke nagyobb értékű gépjárműalkatrész-exportot, 1,00 feletti értéke nagyobb értékű személygépkocsi-kivitelt jelez.

8. táblázat: A személygépkocsik és a gépjárműalkatrészek kiviteli értékének aránya országonként, különböző területi relációkban; forrás: ITC adatai alapján

Table 8. Rates of cars to motor vehicle parts within the export of CEE countries, in different territorial relations; source: based on data of ITC

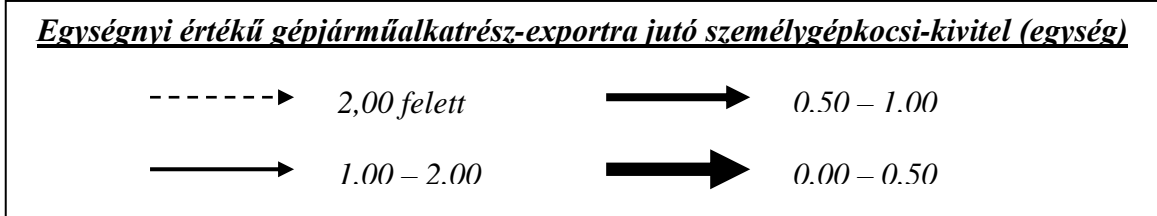
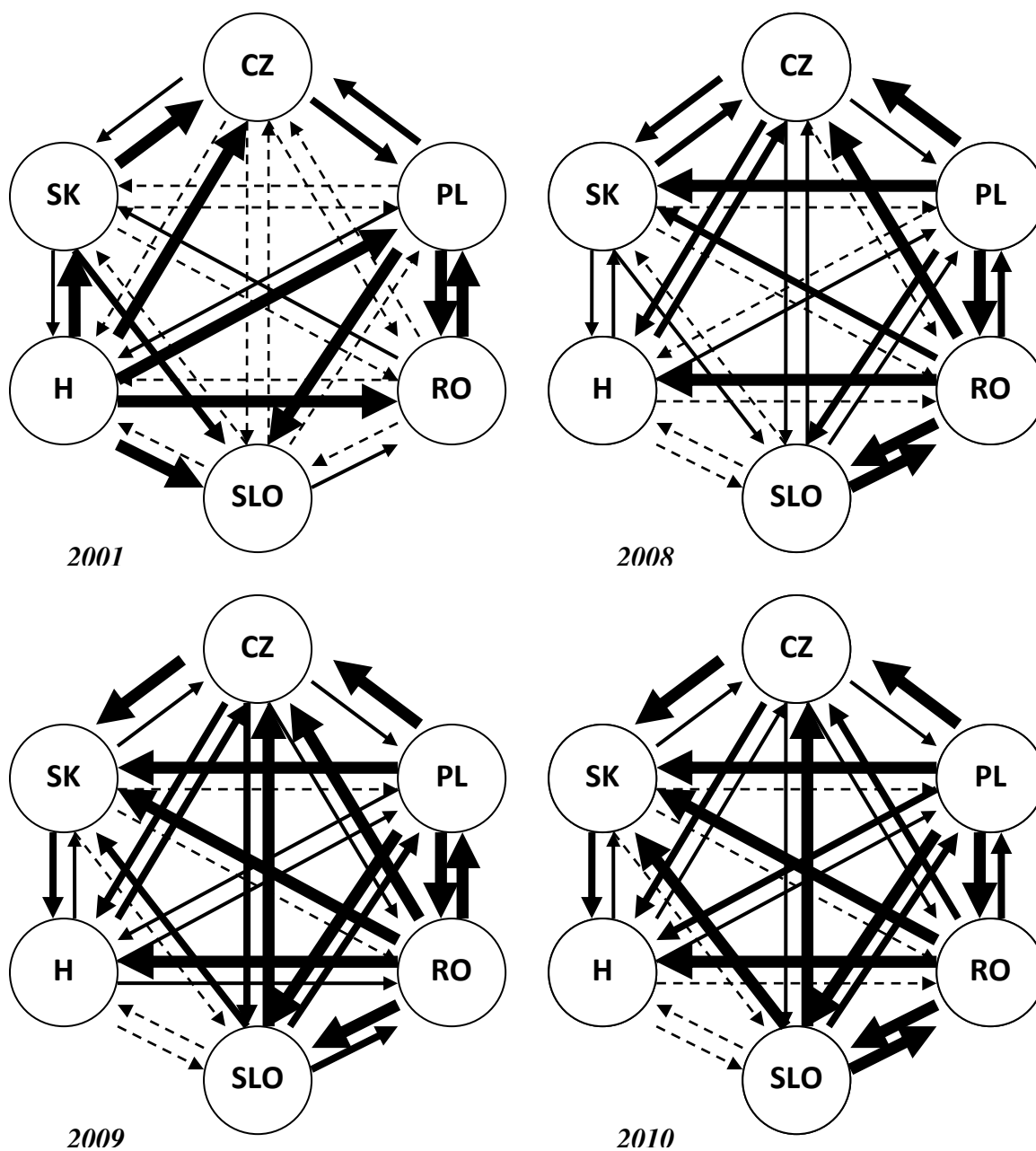
	2001				2010			
	D	F	I	Összesen	D	F	I	Összesen
Csehország	0,64	0,82	10,81	0,84	0,74	1,53	7,94	1,01
Lengyelország	0,97	0,79	3,65	1,50	0,63	1,06	5,31	1,27
Magyarország	2,50	1,27	3,38	2,51	0,95	1,78	2,48	1,14
Románia	0,00	0,30	0,01	0,01	0,41	4,38	2,28	1,19
Szlovákia	2,24	19,86	47,23	3,64	1,36	6,60	11,67	2,71
Szlovénia	2,37	6,27	6,56	4,04	1,84	13,24	3,33	4,86
KKE-6	1,27	2,11	5,71	1,70	0,78	2,61	5,06	1,38

D: Németország; F: Franciaország; I: Olaszország.

A táblázatban szereplő számok 1,00 alatti értéke nagyobb értékű gépjárműalkatrész-exportot, 1,00 feletti értéke nagyobb értékű személygépkocsi-kivitelt jelez.

Figyelemre méltó, hogy a *Hatok Németországba irányuló kivitele a gépjárműalkatrészek irányába tolódott* az évtized folyamán, s e termékcsoport – elsősorban Románia, Csehország és Lengyelország exportjának alkatrész-orientáltsága miatt – ebben a relációban dominánssá is vált. *Franciaország és Olaszország inkább a személygépkocsi-kivitel felvevőpiaca*, ráadásul a francia relációban növekedett is e termékcsoport jelentősége (8. táblázat). 2009-ben – vélhetően a vezető európai autópiacon bevezetett roncsprémium térségben gyártott autók fogyasztására gyakorolt pozitív hatása, illetve a krízis idején visszaeső autógyártás által generált kisebb alkatrészigény nyomán – a térség kivitelének szerkezete mindhárom ország esetében a személygépkocsi-export felé tolódott.

A kelet-közép-európai régió belüli kereskedelemben a *gépjárműalkatrészek irányába eltolódó viszonylatok növekvő száma* jellemző. 2001-ben a kapcsolatok 40%-a, 2009-2010-ben mintegy 60%-a mutatott gépjárműalkatrész-többletet. 2008-ig a személygépkocsi-kivitelhez képest nagyobb arányú növekedés, 2009-ben kisebb mértékű visszaesés jellemezte a régió belüli gépjárműalkatrész-exportot, melynek értéke 2010-ben nagyobb volt, mint korábban bármikor. Jellemző, hogy az évtized folyamán *más-más országok relációjában jelentek meg azok a viszonylatok*, amelyek esetében a gépjárműalkatrészek kivitele dominál. Kezdetben a legtöbb ilyen viszonylat kiindulópontja Magyarország volt, majd Lengyelország és Románia kivitele toldott el erősen a gépjárműalkatrészek irányába. A krízis nyomán Románia exportja minden régió belüli relációban gépjárműalkatrész-orientálttá vált, de Szlovénia külkereskedelmében is jelentős átrendeződés történt a személygépkocsi-export rovására. *A lengyel-cseh reláció* volt az egyetlen olyan *fontosabb külkereskedelmi kapcsolat* a régióban, amely *mindvégig gépjárműalkatrész-dominanciát* mutatott (3. ábra).



3. ábra: A Hatok egymás közti kereskedelmének termékszerkezet-változása a személygépkocsi-export gépjárműalkatrész-kivitelhez viszonyított értékaránya alapján (2001, 2008, 2009, 2010); forrás: ITC adatai alapján

Figure 3. Changes in product structure of mutual automotive trade of CEE countries, based on the rates of cars to motor vehicle parts within the export (2001, 2008, 2009, 2010); source: based on data of ITC

Kelet-Közép-Európa autóipari exportszerkezetében ugyan világtálatot meghaladó mértékű a gépjárműalkatrészek aránya, ez azonban nem változtat azon a tényen, hogy a térség inkább *személygépkocsi-exportőrként jelenik meg a nemzetközi munkamegosztásban*. E megállapítás éppen a legfontosabb piacnak számító Németországra nem érvényes, ami a *vezető európai autógyártó irányába formálódó beszállítói szerepre* utal. Kelet-közép-európai relációban a gépjárműalkatrészek exportja összesített arányában és a dominált relációk számában is növekedést mutat, s ez *elmélyülő lokális munkamegosztást* sugall. Hipotézisünk tehát ebben az esetben is igazolódni látszik: a gépjárműalkatrészek exportban játszott szerepe meghaladja a világtálatot, és – alárendeltsége ellenére is – komoly aránynövekedést produkál bizonyos viszonylatokban. A *Hatok nemzetközi munkamegosztásba történő bekapcsolódása* jelentős időbeli változásokat és *egymáshoz képest megfigyelhető különbségeket* mutat.

5. Összegzés

Kelet-Közép-Európa a transznacionális szereplők által meghatározott autóipar exportorientált termelő telephelye. Gépjárműgyártása egy európai termelési és fogyasztási rendszer részeként működik, elsősorban Németországhoz fűzik erős kapcsolatokat. Autóipari kivitelének termékszerkezet-változása elmélyülő iparágon belüli nemzetközi munkamegosztásra utal, mely elsősorban a német relációban, valamint az egymás közti kereskedelemben haladt előre. Az autóipari export adataira épített vizsgálat eredményei (iparág komoly koncentrációja, növekvő jelentőségű helyi kapcsolatrendszer, intenzívebbé váló iparágon / vállalaton belüli munkamegosztás a régióban) alapján – részben – a tanulmány elején megfogalmazott negyedik hipotézisre is pozitív válasz adható. *Kelet-Közép-Európa az elmúlt évtizedben előrelépett az autóipari körzette formálódás útján*, de függőségi viszonyai miatt inkább tekinthető egy Németországot is felölelő körzet keleti részének, mintsem önálló egységnek.

Felhasznált irodalom

- Dicken, P. (2011): *Global Shift. Mapping the Changing Contours of the World Economy*. Sage, Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington D.C.
- Jürgens, U., Krzywdzinski, M. (2009): Changing East-West division of labour in the European automotive industry. *European Urban and Regional Studies*, 1., 27-42.
- Kemenczei N., Nikodémus A. (2006): Autóipari trendek a nagyvilágban és hazánkban. *Külgazdaság*, 3., 57-66.
- Molnár E. (2009): A világ autóiparának változó földrajza. *Földrajzi Közlemények*, 2., 105-120.
- Pavlinek, P., Domanski, B., Guzik, R. (2009): Industrial upgrading through foreign direct investment in Central European automotive manufacturing. *European Urban and Regional Studies*, 1., 43-63.
- Sass M., Szanyi M. (2004): A hazai cégek és a multinacionális vállalatok közötti beszállítói kapcsolatok alakulása. *Külgazdaság*, 9., 4-22.
- Schamp, E. W. (2005): Die Autoindustrie auf dem Weg nach Europa. Zur Integration nationaler Standortsysteme der Autoproduktion. *Geographische Rundschau*, 12., 12-19.
- Sturgeon, T., Van Biesebroeck, J., Gereffi, G. (2008): Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry. *Journal of Economic Geography*, 8., 297-321.
- <http://eprints.ucl.ac.uk/17517/1/17517.pdf> (Radosevic, S., Rozeik, A. (2005) *Foreign direct investment and restructuring in the automotive industry in Central and East Europe*. University College London, Centre for the Study of Economic and Social Change in Europe) Letöltés: 2011. dec. 20.
- http://www.unido.org/fileadmin/media/documents/pdf/Services_Modules/Automotive_Industry.pdf (Humphrey, J., Memedovic, O. (2003): *The global automotive industry value chain: what prospects for upgrading by developing countries*. UNIDO, Vienna) Letöltés: 2011. aug. 1.
- http://www.trademap.org/tradestat/Country_SelProduct_TS.aspx (International Trade Centre / Nemzetközi Kereskedelmi Központ közúti járműgyártásra vonatkozó export és import adatai) Letöltés: 2011. nov. 30.

Eastern Europe in the international division of labour of the automotive industry

The study – based on international trade data – focuses on the role of Eastern Europe in the global automotive industry. After summarizing the actual changes in territorial structure and international division of labour within the automotive industry, in virtue of literature research, it analyses how this region in the trade of this branch integrated is and which geographical structure and product range the regional automotive export has. The research deals with the processes in the decade after the turn of the Millennium and concentrates on the Visegrad countries (Poland, the Czech Republic, Slovakia, Hungary) as well as Romania and Slovenia, which play important roles in the European investments of this industry.

According to the results of the analysis, it could be stated that Eastern Europe became more and more important and export-oriented production site of this transnational firms dominated branch. The automotive industry of the region in question functions as a part of an European production and consumption system and has intensive connections first of all with Germany. The growing importance of car components in the export structure refers to a deepening of the intra-firm industrial division of labour, which is most typical for the German relation and for the automotive trade within the region. Eastern Europe – in the „backyard” of Germany – got closer in the last decade to being an automotive region.