

A Japán működőtőke sajátos szerepe egy perifériális térségben Magyarországon (Salgótarján)

CSONGRÁDI Gyöngyi¹ - ENGELBERTH István² - TÓTH Arnold³

DOI: [10.29180/978-615-6342-76-8_8](https://doi.org/10.29180/978-615-6342-76-8_8)

Absztrakt

A működőtőkének (foreign direct investment, FDI) a szakirodalom fontos szerepet tulajdonít egy ország, illetve régió fejlődésében. Különösen hangsúlyos lehet az elmaradott térségek felzárkózásában. Tanulmányunk arra vállalkozik, hogy néhány kiemelt, a szakirodalom által fontosnak tartott szempont alapján, megvizsgálja, hogy Magyarország egyik legelmaradott térségében, amely számos kedvezőtlen adottsággal és statisztikai mutatóval rendelkezik, milyen módon tudta befolyásolni a helyi gazdaság fejlődését a japán működőtőke megjelenése? A tanulmány két nagyobb egységre különíthető. Először szakirodalom alapján bemutatjuk, hogy milyen szerepe lehet az FDI-nak a gazdasági fejlődésben, a felzárkózásban általában? A munka második részében azt elemezzük, – figyelembe véve a terjedelmi korlátokat – hogy ezek a megállapítások, hogyan jelennek meg konkrét esetben, Salgótarjánban egy japán autóipari befektető esetében? Ebben a részben kitüntetett szerepet kaptak az elmúlt években szerzett információk és korábbi kutatások, személyes interjúk, illetve a Nógrád vármegyei gazdaságot évente megjelenő /Nógrád Megye TOP-50/ kiadványok.⁴ A tanulmány megállapítása az, hogy a nógrádi vármegyeszékhely gazdasága a nemzetközi folyamatok része lett, ugyanakkor több adottsága révén ez nem jelentett felzárkózást a város, és tágabb értelemben térsége számára sem.

Kulcsszavak: FDI, régió, Mitsuba, gazdaság

A japán FDI szerepe a gazdaságban

A rendszerváltást követően hazánkban is át kellett térnie a szocialista tervgazdaságról egy másik koordinációs mechanizmusra, ahol a piac és annak törvényei kapták a főszerepet. Ezt az átmenetet akkoriban többek között nehezítette a megtakarítások szerény volumene, továbbá a korábbi gazdasági mechanizmus maradványai is. A külföldi tőke megjelenése elengedhetetlen volt a gazdasági növekedéshez, továbbá a szerkezetátalakításhoz is. Miután a rendszerváltoztatás során elfogadták a külföldi tőkebefektetéseket szabályozó jogszabályokat,

¹ Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar, Üzleti Gazdaságtan Tanszék, e-mail: csongradi.gyongyi@uni-bge.hu

² Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar, Üzleti Gazdaságtan Tanszék, e-mail: engelberth.istvan@uni-bge.hu

³ Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar, Üzleti Gazdaságtan Tanszék, e-mail: toth.arnold@uni-bge.hu

⁴ A Mitsuba japán autóipari beszállító bemutatásában kitüntetett szerepet kaptak az elmúlt években szerzett információk és kutatásai. Mr. Okabe a salgótarjáni Mitsuba akkori vezetője előadást tartott 2009-ben a BGE Salgótarjáni Intézetében. Szegedi Alexandra hallgató Tudományos Diákköri Dolgozatot készített a vállalat nógrádi meglepedéséről. A kutatás során látogattunk el a céghez, mely során több vezetővel is sikerült interjút készíteni. A cég bemutatásában kitüntetett szerepet kapott a Tatár Csabával a Salgó Vagyon Kft. (ipari park működtetője) akkori ügyvezető igazgatójával, és Szabó Csabával a Mitsuba Hungary vezető mérnökével készített interjúk. A Nógrád megyei gazdaságot bemutató kiadványok megtalálhatóak a Nógrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara weboldalán. <https://www.nkik.hu/hu/nograd-megyei-kereskedelmi-es-iparkamara/kiadvanyok/top-50-nograd-megye-546>

a befektetések gyors ütemben nőttek. A tőkebeáramlásoknak először a rövid távú hatásai voltak érezhetők, ma már a hosszú távú eredmények is láthatók (Iwasaki – Tukunaga, 2016).

Az átmeneti gazdasággal rendelkező országok kiemelt jelentőséget tulajdonítanak külföldi tőkebefektetéseknek (FDI). Azt remélik, hogy a gazdaság hajtóerejeként működnek, ami különösen igaz, ha ezek a befektetések az innovációt, a kutatás-fejlesztést is támogatják. Az ázsiai országok jelentős fejlődésen mentek keresztül, így az 1990-es évektől Japán, Koreai majd kínai cégek sokasága jelent meg a világ más földrészein, így Európában is. Az FDI regionális hatásait értékelve mindenképpen hangsúlyozni kell a működő tőke pozitív hatásait, így a foglalkoztatás növelését, a technológiai fejlődést, a termelékenység növekedését is. A fogadó állam számára fontos, hogy a külföldi tőke több országból érkezzen. Napjainkban egyre jelentősebb az ázsiai tőke Magyarországra áramlása, amelynek egyik legrégebbi és legjelentősebb szereplője Japán. Számos ázsiai vállalat a rendszerváltás után alapított Magyarországon autóiipari és elektronikai vállalatokat kiszolgáló beszállító leányvállalatokat. Ezek a cégek leginkább exportorientált stratégiát alkalmaznak, a nyugat-európai piacokat célozzák meg (Kálmán & Tóth, 2021) illetve igyekeznek az európai beszállítói láncokba integrálódni.

A Japán beruházásokban igazán hangsúlyosak az autóiipari beruházások, és ma már elmondható, a legnagyobb ázsiai cégek régóta jelen vannak a magyar piacon, és folyamatosan növelik jelenlétüket. Budapest mellett, ahol főleg a jól képzett munkaerő, a magasan fejlett szolgáltatások koncentrálódnak, a vidéki gyártó cégeknek is köszönhető a magas Japán jelenlét. Több magyar vállalat is beszállítói szerepkörbe kerülhetett, a magyar exportban is jelentős részesedéssel rendelkeznek, valamint nagyszámú magyar munkaerőt is alkalmaznak. A technológia színvonala, a beruházások értéke hozzájárult ahhoz, hogy hazánkban a tudásintenzív, nagy hozzáadott értékű termelés jelentősebbé váljon (Sass et al., 2019). A know-how, a technológia mellett fontos szerepet kaptak a vezetői és marketing ismeretek, amelyek ebben az időszakban nem voltak elterjedtek a hazai vállalatoknál. Ez pozitívan hatott a piaci kultúra, az intézmények fejlődésére is. Magyarország a többi közép-kelet-európai országhoz képest azért is volt vonzó a befektetők számára, mert az Európai Unió közvetlen szomszédja volt, földrajzi lokációja, a nyugat-európai értékláncokhoz való közelsége előnyös volt, továbbá a gazdaságpolitika is segítette a külföldi vállalatok megjelenését (Varga, 2018). A kormányzati támogatások is hozzájárultak ahhoz, hogy újabb cégek telepedjenek meg, és a jelenlévők is egyre erősítették működésüket. Az állami segítség magában foglalta a megfelelő infrastruktúrát, politikai döntéseket, az adminisztrációs folyamatokat. A regionális jelenlétet olyan tényezők is befolyásolták, mint a létesítmény földrajzi elhelyezkedése, a helyi gazdaság fejlettsége és szerkezete, az együttműködés lehetősége, a társadalmi tőke. Fontos azonban hangsúlyozni azt is, hogy az olcsó munkaerő az egyik legvonzóbb tényező maradt egészen a 2010-es évekig a külföldi vállalatok számára.

Japán befektetés szerepe Salgótarján és térségében

Évtizedes késés

Bár a Japán befektetők már a rendszerváltás után nagy érdeklődést mutattak a hazai lehetőségek iránt, Nógrád vármegye székhelyét, más vonzóbb településekhez képest csak jó egy évtizedes késéssel fedezte fel magának egy autóiipari vállalkozás. A Mitsuba Automotive Systems of Europe Autóalkatrész Gyártó Kft. 100%-os Japán tulajdonú vállalkozásként jött létre. (A Japán cégek magyarországi jelenlét jellemzi, hogy kizárólagos tulajdonú leányvállalatokat alapítanak.) Ez a társaság hozta létre zöldmezős beruházásként üzemét a nógrádi

vármegyeszékhelyen. A Mitsubának napjainkig ez az egyetlen közép-európai leányvállalata, és az európai autóiipari központjának számít. A tényleges termelés 2002 augusztusában kezdődött meg (Szegedi, 2009). A közel egy évtizedes „késés” azzal magyarázható, hogy Salgótarján és térsége gazdasági- és társadalmi szempontból sem volt egy különösen vonzó térség az FDI számára. Kiemelendő a kedvezőtlen közlekedésföldrajzi helyzetet. Salgótarjától Hatvanig, az M3-as autópálya csomópontjáig, a gyorsforgalmi közúti kapcsolat csak 2019-re valósult meg. A sokáig vasúti fővonalnak számító Salgótarján-Hatvan (kb. 50 km) távon gyakorlatilag végig forgalomkorlátozás van érvényben. Így, bár a vasút közvetlenül a Salgótarjáni Ipari park mellett halad el – itt található az üzem –, ez nem tudja segíteni a vállalat működését.

Olcsó munkaerő

A negatívumok mellett a japán befektetést a nógrádi vármegyeszékhelyen számos tényező tudta pozitívan befolyásolni. A legfontosabb kétségtelenül a térségben meglévő olcsó munkaerő. A nógrádi átlagbérek tartósan és jelentősen – kb. 25-30 %-kal – alacsonyabbak, mint más hazai térségekben. Az alapvetően összeszerelő tevékenységet végző cég megtelepedésében a térség tartós gazdasági depressziója oly módon játszott szerepet, hogy rendelkezésre állt viszonylag nagy mennyiségben olcsó és ipari hagyományokkal rendelkező munkaerő. 2002-ben Hiroyuki Okabe úr a Mitsuba salgótarjáni vezérigazgatója egy konferencián a következőket mondta. „A nógrádi vármegyeszékhely mellett globálisan az európai vevőkhöz való közelség, mikroszinten pedig a támogatások és az olcsó munkaerő szóltak.” Kiemelte, hogy a városban nem volt más multinacionális vállalat, és ezért nem volt, ami felverje a béreket. A Mitsuba kimondottan az alacsony munkabéru (LLC-országok) körében kereste új üzeme színhelyét (Grosz, 2002).

Az évek teltevel azonban a megfelelő létszám biztosítása nehézségeket okozott a vállalat számára. Egyrészt a térséget jellemző elvándorlás folyamatosan szűkítette a potenciálisan igénybe vehető dolgozók számát. Másrészt a gyár „vonzáskörzetében” – kb. 30 km-e körzetből szállítják vállalati buszok a dolgozókat – vannak más szereplők is, amelyek hasonló kvalifikáltsgú munkaerőre számítanak. Ebből a szempontból a legnagyobb versenytársnak a Salgótarjától kb. 60 km-re fekvő hatvani Bosch üzem számít, melynek alkalmazotti létszáma 5000 és 6000 fő között is mozgott a közelmúltban. Hasonló, bár kisebb mértékű kihívásokat jelent a balassagyarmati (kb. 45 km) illetve rétsági (kb. 65 km) ipari parkok. A munkaerő biztosításában egy ideig a szlovák határ menti elhelyezkedés jelentett előnyt. 2006-ban, a felmerülő munkaerőhiányt úgy oldották meg, hogy a Mitsuba 50 fő szlovákiai, magyar nyelvű munkaerőt vett fel, akiknek alkalmazása minimálbéren történt. A szlovák munkanélküliség csökkenésével, a bérek emelkedésével azonban ez az előny lassan eltűnt, és napjainkban már jóval kevesebben ingáznak a határon túlról. 2023 tavaszán már csak mindössze 10 szlovákiai magyar dolgozott a salgótarjáni gyárban. A megfelelő minőségű és képzettségű munkaerő megtalálása az utóbbi években folyamatos gondot jelent, legyen szó közvetlenül alkalmazott vagy éppen kölcsönmunkaerőről. Az alapításkor 250 fő alkalmazottal számoltak, ami azonban napjainkra magasabb lett. 2018-ra el érte a 474 főt (éves átlagos alkalmazotti létszám alapján), 2023 márciusában a 380 főt. Ezek a számok mutatják, hogy az alkalmazottakat tekintve a japán üzem korántsem számít nagyvállalatnak, ugyanakkor Salgótarjánban a 2. legnagyobb foglalkoztatónak számít (Nógrád Megye TOP-50 kiadványok).

Gazdaságföldrajzi fekvés

A Mitsuba számára több előnnyel járt a magyarországi, ezen belül a salgótarjáni helyszínválasztás. A japán cégeknek már az 1990-es évektől voltak tapasztalatai Magyarországon, ami a rendszerváltás után gyorsan igyekezett beilleszkedni az európai és a globális gazdaság hálózataiba. A terv egybeesett azokkal a nemzetközi trendekkel, hogy a korszakban az autóiipari beszállítók a fejlett régiókból egyre inkább a felzárkózó térségekbe igyekeztek telepíteni

termelésüket, például Ázsiába vagy Közép-Európába. Több nagy európai (főként német), vagy ázsiai (dél-koreai, japán) autógyártó is éppen Közép-Európában igyekezett új kapacitásokat létrehozni. (Az Észak-Magyarországgal határos Szlovákia ekkoriban lett az egy főre jutó autógyártásban első a világon.) A régiós befektetéseknek számos előnye volt. Viszonylag jól kiépített infrastruktúrát, a nyugat-európainál olcsóbb, jól képzett munkaerőt és a befektetéseiket támogató állami, illetve helyi gazdaságpolitikát találtak a régióban.

Az autóiipari befektetőknek előnyt jelentett a térség viszonylag kedvező logisztikai helyzete, hiszen a termékek nagy részét a nyugat-európai és a környező közép-európai országokba tudták exportálni, illetve így csatlakozhattak a kontinensre kiterjedő termelési láncokhoz, esetlegesen le tudták rövidíteni a meglévőket. A régió fekvése kedvező a keleti, nem EU-s országok és a balkáni országok felé nyitást illetően is. Ezek konkrétan megjelentek a magyarországi telephelyválasztásban, hiszen a vállalat hagyományos japán partnere (egyben fő tulajdonosa) a Honda Angliában és Törökországban rendelkezett gyárral. Kiemelt szempont volt az is, hogy látható közelségben volt Magyarország uniós tagsága (2004), így egy magyarországi tevékenységgel bekerülhetett a nagy egységes európai piacra. A korszakban sok más japán vállalat kereskedelem-helyettesítő befektetésekkel is igyekezett megkerülni az EU vámfizetési kötelezettségeit (Szegeci, 2009).

Exportorientált stratégia

A külföldi működőtőke-befektetések egyik célja éppen az, hogy olyan terméket állítsanak elő, melyet nagy mennyiségben tudnak gyártani, illetve több ország piacát is ellátni. Különösen igaz ez olyan termelési láncok esetében, melyek az autóiiparban tevékenykednek. Az üzem alapvetően az európai piacra gyárt és értékesít ablaktörölő és mosó berendezéseket, valamint kényelmi berendezéseket, így elektromos ablakemelőt, kormány szervomotorokat, elektromos kürtöket. A termelés napjainkban is döntően exportra folyik, aránya az évek folyamán folyamatosan meghaladta a 90%-ot (Nógrád Megye TOP-50, 2022).

A Mitsuba első jelentős partnere Európában éppen az esztergomi Suzuki volt. A 2006-2007-es évek komoly fordulópontra hozták, hiszen ekkor kezdődött a német VW-csoporttal a kooperáció, mely napjainkban is tart. Példaként említhető a győri Audi. De a német autóiiparhoz kapcsolódást – mely a vállalat tudatos stratégiájának kimondott része – jól jelzi, hogy beszállítói a kecskeméti Mercedesnek és azok lesznek az épülő debreceni BMW-gyárnak is.

Támogatások

A közép-európai piacot megcélzó befektetők szerencsés helyzetben voltak az 1990-es években, hiszen a régió kormányai gazdag támogatási konstrukciókkal igyekeztek megnyerni a nagy multinacionális befektetőket. Különösen igaz volt ez az autógyártásra. Az országok közötti befektetőkért folytatott verseny jelentősen segítette a japán befektetőket is. A salgótarjáni megtelepedésben a kormányzati és a helyi ösztönzők is szerepet játszottak. 2001-ben az gyár létrehozásához 76 millió forint kormányzati támogatást kapott az ún. Széchenyi Terv keretében (Nógrád Megyei Hírlap, 2001). A helyi önkormányzat pedig a maximálisan lehetséges 7 év helyi adómentességet biztosított a vállalatnak. A működést segítette az is, hogy az üzem területe vámszabadterületként kezdett el működni. A támogatások része volt, hogy a város déli területein, kormányzati támogatással kialakított ipari parkban tudott a Mitsuba kedvezményes áron területet vásárolni a helyi önkormányzattól, amely már a szükséges infrastrukturális adottságok többségével rendelkezett. Az ipari parki jelenlét lehetőséget adott az amortizáció gyorsított leírására is (Nikodémus, 2002).

1998-ban kormányrendelettel létrejött a Salgótarján-Bátonyterenye Térsége Vállalkozási Övezet. Az ilyen területeken a befektetők 15 évre, de legfeljebb 2020-ig adókedvezményeket kaptak, illetve az állami támogatások hosszú távú garantálását. 2017-ben befejeződött a gyár bővítése, a vállalat újabb területet vásárolt a helyi ipari parkban, új üzemrészt épített. A beruházás 4,3 milliárd forintba került, melyet a magyar állam 850 millió Ft-tal segített. A támogatás ilyen aránya magyar szinten jelentősnek volt mondható.

Modernizációs hatás

Az FDI-t befogadó térségek kiemelt jelentőséget tulajdonítanak annak, hogy a befektetések jótékonyan hatnak az innovációra, a kutatásra és fejlesztésre, ezzel hozzá tudnak járulni az adott régió technológiai felzárkózásához. A Nógrádban megtelepedett japán vállalat azonban ehhez nem tudott jelentősen hozzájárulni. A Mitsuba esetében a kutatási és fejlesztési tevékenység döntően Ázsiában koncentrálódik. Japán mellett, mely a K+F kiemelt központja fejlesztési részlegek vannak Thaiföldön, Vietnámban, Fülöp-szigeteken és Kínában (Sanghajban) (Mitsuba, 2023). Salgótarjánban kutatási-fejlesztési tevékenység nem folyik és a müncheni részleg is inkább értékesítéssel, marketingtevékenységgel, vevői elégedettséggel foglalkozik. Tartós beszállítói partnerek a vállalat közvetlen környezetében, Nógrádban nincsenek. Ennek oka, hogy hiányoznak a megfelelő vállalkozások ehhez, így az üzem nem tudott kifejteni modernizációs hatást. A helyi együttműködésben egyedi kivételt jelentett egy balassagyarmati székhelyű mérnöki iroda, mely a vármegye legjelentősebb kutató-fejlesztő cége, és amely gépsorokat, összeszerelő sorokat gyárt.

A beszállítók lehetséges körét jelentősen csökkentik magas minőségi elvárások. Már csak azért is, mert már olyan prémium kategóriába is folyik a beszállítás, mint az AUDI A6/A6, Porsche Tycan, vagy Rolls Royce. Van ugyan néhány magyarországi beszállító is, de a lokalizáció a cég számára Európát és nem kizárólag Magyarországot jelenti.

Összegzés

A rendszerváltást követő gazdasági összeomlás utáni ipari szerkezetváltás nem tudta teljesen pótolni a megszűnt energia- és nyersanyagigényes ágazatokat, melyek Kelet-Nógrádban évtizedekig meghatározó erővel bírtak. A kényszerű szerkezetváltásnak fontos vonása volt, hogy számos, az európai autógyártáshoz kapcsolódó tevékenység jelent meg a vármegyében, ezen belül Salgótarjánban is. Ezek elsősorban alacsonyabb hozzáadott értékű, olcsó munkaerőre épített tevékenységek, melyek alapját a nehézipar összeomlásából megmaradt munkaerő és munkakultúra adja. A vállalkozások a gyártás és összeszerelés révén részeivé váltak a globális (európai) termelési láncoknak, így a térséget ezeken keresztül kapcsolódott a nemzetközi gazdasági hálózatokba. Ám a termelési láncok magasabb bevételt jelentő fázisai, a kutatás és fejlesztés, marketing és kereskedelmi-szolgáltatási tevékenység nem jelent meg a vármegyében az új befektetések kapcsán. A fentiek alapján Nógrád és Salgótarján helyzete továbbra is perifériálisnak tekinthető, igazából erőforrásaival – elsősorban az olcsó munkaerővel – az európai centrumot kiszolgáló térség.

Irodalomjegyzék

Grosz, A. (2002). Transz- és multinacionális vállalatok Magyarországon. Áldás vagy átok? Fialat Közgazdászok Országos Találkozója (Salgótarján, 2002. március 8-10.) Konferencia beszámoló. *Tér és Társadalom* 16(1). pp. 179-183.

http://real.mtak.hu/115582/1/EPA02251_Ter_es_tarsadalom1681.pdf (letöltés ideje: 2023.03.01.)

Iwasaki, I. – Tukunaga, M. (2016). *The Determinants of Foreign Direct Investments in Transition Economies. A Meta-Analysis*. Working paper

Kálmán, B. – Tóth, A. (2021). The Success of Japanese Foreign Market Investments in: Hungary. *Internatinal Journal of Trade. Economics and Business*, 12(4), pp. 92-98.

Mitsuba Honlap, <https://www.mitsuba.co.jp/en/> Mitsuba Corporation 2023. (letöltés ideje: 2023.07.14.)

Negyven helyszín közül Salgótarján választotta a Mitsuba. Nógrád Megyei Hírlap 2001. március 29. p.5.

Nikodémus A, (2002). Az ipari parkok szerepe a kormány befektetés-politikájában. In. Buzás N, Lengyel I. *Az Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek*. JATEPress, Szeged, pp. 7-23.

Nógrád TOP 50, 2011. (2012). *Nógrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, a Nógrád Megyei Hírlap és a NAV Észak-magyarországi Regionális Igazgatósága. Salgótarján*. 48. <https://www.nkik.hu/hu/nograd-megyei-kereskedelmi-es-iparkamara/kiadvanyok/top-50-nograd-megye-546> (letöltés ideje: 2023.03.14.)

Nógrád TOP-50, 2022. Gazdasági folyamatok alakulása Nógrád megyében 2021. évben. (2022). Nemzeti Adó- és Vámhivatal. p. 28. <https://www.nkik.hu/hu/nograd-megyei-kereskedelmi-es-iparkamara/kiadvanyok/top-50-nograd-megye-546> (letöltés ideje: 2023.03.14.)

Sass, M., Gbuik, A. – Szunomár, Á. (2019). Asian Foreign Direct Investments in the Visegrád Countries. What are the motivations for Coming Indirectly? *Statisztikai Szemle*, 97(11), pp. 1050-1070.

Szegedi, A. (2009). *A japán munkaszervezés példája Magyarországon – A Mitsuba japán autóipari beszállító a Salgótarjáni Ipari Parkban*. Tudományos Diákköri Dolgozat. BGF Pénzügyi és Számviteli Kar Salgótarjáni Intézet p.50.

Varga, G. (2018). Foreign Direct Investments in the Visegrád Countries from Outside the Europe. *Geographical Review*, 142(2), pp. 110-121.

Interjúk

Interjú Tatár Csabával a Salgó Vagyon Kft. volt ügyvezető igazgatója

Interjú Szabó Csabával. Quality & Enviromental Manager, Mitsuba Automotive Systems of Europe Kft.