



Területi Statisztika

Közzététel: 2019. május 31.

A tanulmány címe:

A szlovákiai gépjárműgyártás helyzete és kihívásai

Szerzők:

Horbulák Zsolt Szlovákiai MagyarKözgazdász Társaság E-mail: horbulak@gmail.com

<https://doi.org/10.15196/TS590304>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) Területi Statisztika c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány, vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

- 1) A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Sztj.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
- 2) A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
- 3) A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
- 4) A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, hasznoszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Sztj. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
- 5) A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
- 6) A 3. a)–c.) pontban foglaltak alapján a Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

„Forrás: Területi Statisztika c. folyóirat 59. évfolyam 3. számában megjelent, Horbulák Zsolt által írt A szlovákiai gépjárműgyártás helyzete és kihívásai c. tanulmány”

- 7) A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem esnek szükségképpen egybe a KSH, vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

A szlovákiai gépjárműgyártás helyzete és kihívásai

The situation and challenges of car production in Slovakia

Horbulák Zsolt

Szlovákiai Magyar
Közgazdász Társaság
E-mail: horbulak@gmail.com

A tanulmány a szlovákiai személygépjármű-gyártás helyzetével foglalkozik összehasonlításban a visegrádi országokkal, felvázolva az ottani autógyártás történetét, az ágazat gazdasági szerepét, különös tekintettel a termelésre, a kivitelre, a gépjárműalkatrész-gyártásra, a foglalkoztatásra, a beszállítói hálózatra és a személygépjármű-értékesítésre. A szerző bemutatja az országban jelentős termelőbázissal rendelkező vállalatokat és azok területi elhelyezkedését. Az adatokból megállapítható, hogy a szektor a többi visegrádi országhoz képest Szlovákiában járul hozzá legnagyobb mértékben a gazdasági kibocsátáshoz, és aránya emelkedő tendenciát mutat. Az országban továbbra is csak gyártás folyik, kutatásra és fejlesztésre csak marginálisan van példa. További negatívum, hogy a gyártók Szlovákia nyugati és dél-nyugati régióiba összpontosulnak.

Kulcsszavak:

Szlovákia,
gépjárműgyártás,
autóexport,
foglalkoztatás

The paper deals with the production of passenger cars in Slovakia in context of the Visegrad countries. The study features the history of the Slovak automobile industry, the role of the sector in the country's economy. The analysis is also focusing on the descriptions of original equipment manufacturers having capacities in Slovakia, and on their localization. Based on statistical data, it can be stated that the sector contributes the most to the country's economic output compared to other V4 countries and its rate is rising continually. However, Slovakia is still a manufacturer and there are no research and development activities. The automobile assembly production plants are mostly situated in the western and southwestern regions of the country.

Keywords:

Slovakia,
car production,
car export,
employment

Beküldve: 2018. október 11.

Elfogadva: 2019. január 31.

Bevezetés

„Szlovákia fellendülésének záloga az autógyártás versenyképessége.”
Juraj Sinay, Autógyártók Szövetsége

A 2000-es évek elejére a személygépjármű-gyártás Szlovákia vezető gazdasági ágazatává vált, amely megalapozta az ország rendszerváltozás utáni gazdasági felemelkedését, illetve felzárkózását a többi visegrádi országhoz. Elemzői konszenzus, miszerint „a szlovák gazdasági fejlődés összefonódott a gépjárműipar fejlődésével” (PWC 2013). Az autóiiparral összefüggésben a 2000-es években előfordult, hogy a GDP éves növekedése meghaladta a 10%-ot, ami világszinten is kimagasló teljesítmény.

A gépjármű-előállítás teljesítménye számos mutatóval kifejezhető. Szlovákiában erre a leggyakrabban az egy főre jutó kibocsátást használják, mivel e mutató alapján Szlovákia világszerte a leggyorsabban fejlődő országok között áll. A Gépjárműgyártók Nemzetközi Szövetségének (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles – OICA) adatai alapján 2017-ben Szlovákiában gyártott személygépjárművekből ezer lakosra 184 jutott. Ez a mutató a második helyen álló Csehországban 134, a harmadik helyen álló Németországban pedig 68. Ezt mind a szlovák (Deáková 2015, Švejdová 2018, Bednárová 2018), mind a magyar (Sipos 2010, Gerócs 2015) források kiemelik. Az autóiipar az ország ipari termeléséből 44, a kiviteléből 35%-kal részesül, valamint közvetlenül és közvetve 200 ezer embert foglalkoztat. Ezen mutatók jövőbeni növekedésére számíthatunk, hiszen a három évvel ezelőtt szlovák beruházást indító Jaguar LandRover 2018. október 25-én kezdte el a termelést, és a gyártási kapacitások 150 ezer darab jármű előállítását teszik lehetővé (www.landrover.sk). Emellett 2018 tavaszán egy kínai gyártó is bejelentette, hogy Szlovákiát „szemelte ki” esetleges gyártóbázisának. A Zhi Dou beruházásáról azonban mind ez ideig nem született döntés. A BMW autógyár szintén azt fontolgatta, hogy Kelet-Szlovákiában építi fel gyártóegységét, végül mégis Debrecen mellett döntött. Az autóiipar kiemelt helyzetére utal, hogy Szlovákiában a szektor tekintélyét is vizsgálják (Kozáková–Hojdík 2018).

A tanulmány célja, hogy a visegrádi (V4-) országokkal összehasonlítva feltérképezzük a szlovák személygépjármű-gyártás általános helyzetét, fejlődését és erejét a szlovák gazdaságon belül, továbbá közreadjuk a legfrissebb adatokat. Tekintettel arra, hogy a járműipar Magyarországon is a legfontosabb ágazatok közé tartozik (Molnár 2013), így ott is jelentős figyelem kíséri a szlovákiai autógyártást (Sipos 2010, Kovács 2012, PWC 2013, Rechnitzer et al. 2017).

Az autóiipar elméleti alapjai

Az utóbbi évtizedekben az iparban, így többek között a gépjárműgyártásban is, jelentős térbeli változások történtek, melyek háttérben nemcsak gazdasági és politikai, hanem társadalmi, fogyasztói, környezeti stb. okok is állnak (Dicken 2011). A válto-

zások legfontosabb jellemzői közé tartozik az integrációs törekvések élénkülése, a termelés és a fogyasztás kettéválása, a globális termelési láncok kiépülése, valamint a gazdasági kapcsolatok liberalizálása és elmélyülése. Ezeket a változásokat a logisztika és az integrált áramkörök (IC-k) technológiai fejlődése tette lehetővé, melynek révén a földrajzi távolságokat áthidaló termelési rendszerek jöttek létre (Lengyel 2010).

A 20. század utolsó évtizedeitől a vállalatok és a régiók globális versenyre fokozatosan élesedik (Porter 1986). Ennek egyik jellemzője, hogy a fejlett országokból a termelés áthelyeződik a félperiféria államaiba, ahol a termelési költségek alacsonyabbak. Ezen országok egy részének további előnye abban rejlik, hogy közel helyezkednek el a centrumhoz (Kelet-Közép-Európa államai), más országok pedig önmagukban is jelentős piacot biztosítanak (Kína, India, Brazília). A termelés földrajzi súlypontjának a felzárkózó országokba való áthelyeződése az előző évszázad utolsó évtizedeiben indult meg, akkor még regionális szinten (Közös Piac, Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége (Association of Southeast Asian Nations – ASEAN)). Az ezredfordulótól azonban ezek a folyamatok globálissá váltak. Porter (1986) a globális iparág fogalma alatt azt érti, hogy a vállalatok a helyi vagy a regionális piacokon elért stratégiai pozícióikat a nemzetközi piacokon elért pozícióik határozzák meg. Ezért globálisan kell versenyezniük, mivel csak így képesek stratégiai előnyt szerezni. Ebből következően termékeiket is csak a nemzetközi piacok igényei alapján fejleszthetik, miközben nem hagyhatják figyelmen kívül a versenytársak stratégiáját sem. Porter megjegyzi, hogy transznacionális vállalatok akár több globális iparágban is tevékenykednek. A gépjárműgyártásnál a globális iparág alapja a méretnagyság, ugyanis a nagyobb termelői kapacitás jelentős versenyelőnyt biztosít.

Porter elmélete alapján az országok valamennyi ágazata a fejlődési modell egy szakaszán helyezhető el, és ez a pozíció alapvetően meghatározza a telepítési motivációt, továbbá a döntéshozatal folyamán számításba veendő telepítési tényezők körét. Porter 4 (tényező-, beruházás, innováció- és jólétvezérelt) szakaszt különböztet meg, és ebben a felosztásban térségünk valamennyi állama a 2. szakaszban foglal helyet.

Ezek a folyamatok jól nyomon követhetők az autóiiparban is. Florida–Sturgeon (2000) kutatásaikból kiindulva a lokalizáció minőségi értékelése szerint a járműipar lokalizációinak meghatározásakor az 1. táblázatban bemutatott 4 típust különböztetik meg. Az 1. táblázatban bemutatott típusok közül térségünk államai a 3. típusba sorolhatók.

Florida–Sturgeon (2000) a globális gazdaság fogalmi lehatárolásában külön választja a nemzetközivé válás és a globalizáció folyamatát. Az előbbi szerint a gazdasági tevékenységek átlépik a határokat, túlmutatnak az egyes nemzetgazdaságok intézményrendszerén. Ez mennyiségi változásként értelmezhető, melynek keretében a gazdasági aktivitások földrajzi határai kiszélesednek. Az utóbbi a minőségi változást jeleníti meg. A nemzeti határokat átlépő gazdasági aktivitások funkcionálisan integrált rendszereket hoznak létre. A globalizáció keretében az egyes gazdasági szereplők tevékenysége egy nemzetközileg koordinált folyamatrendszeret alkot.

1. táblázat

A járműipar lokalizációjának tipizálása
Locational typology of the car industry

Lokalizációs szempontok	1. típus	2. típus	3. típus	4. típus
A stratégia iránya	A piacok közelsége, vállalati versenyelőnyök (-képessegek)	A piacok közelsége, vállalati versenyelőnyök (-képessegek)	Költségcsökkentés, racionalizálás, hatékonyság	A piacok lefedése
A kapacitások szintje	Magas	Magas	Magas	Alacsony
Bérlétségek	Magas	Magas	Alacsony	Alacsony
Fejlesztés	Igen	Néhány helyen	Nem	Nem
Az integráció foka	Magas	Magas	Közepes	Alacsony
A háttérpári bázis szintje	Magas	Közepes-magas	Közepes	Alacsony
Export	Alacsony (kivéve Japán)	Alacsony	Magas	Alacsony

Forrás: Florida–Sturgeon (2000).

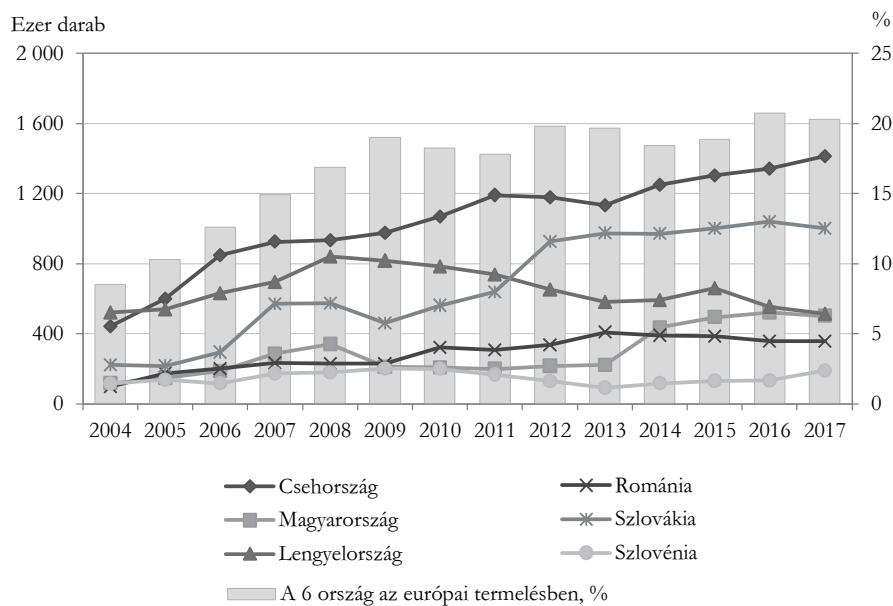
A vasfüggöny lebontása után a globális versenyben Kelet-Közép-Európa országai is egyre nagyobb mértékben vesznek részt, és a személygépjárműgyártás a térség egyik meghatározó ágazatává válik. „A jórészt külföldi tőkével létesített járműipar révén ez a térség két évtized alatt nettó importórból nettó exportórrá vált, a globális, illetve európai járműipar fejlődésének a kelet-közép-európai országok kifejezetten nyertesei lettek” (Barta 2012, 28. old.). A térség fő vonzereje az olcsó és képzett munkaerő, de jelentős új piacnak is számít. E térség kiválóan alkalmas az alacsonyabb költségű termelésre, amely a kiélezett globális versenyben meghatározó szempont. Nemcsak ott alakultak ki jelentős gyártó kapacitások, ahol ennek a szocializmus idején hagyományai voltak (Csehország, Lengyelország, Románia, Szlovénia), hanem ott is, ahol az iparág annak idején nem létezett (Magyarország) vagy csak igen marginális jelentőségű volt (Szlovákia). A térség az ezredforduló időszakára a transznacionális vállalatok által meghatározott autóipar exportorientált termelő telephelyévé vált. Már az akkoriban is magas kivitel tovább nőtt, ami nagymértékben hozzájárult a külkereskedelmi többlet kialakulásához. A vizsgált 4 ország autóipari exportjának többsége az Európai Unió országaiba irányult, de egyre erősödött az egymás közötti és az unión kívüli európai országokkal folytatott kereskedelem, illetve mérséklődött a domináns szerepet betöltő európai magterület súlya. Szlovénia kivételével a térség országainak vezető exportpiaca Németország (Molnár 2012). Ez egyben a legnagyobb beruházót is jelenti, mivel az európai piacra termelő autóipari vállalatok esetében általában kiemelkedő az anyaország fogyasztópiacként játszott szerepe (Schamp 2005).

A gépjárműgyártás a régió egészében dinamikusan emelkedik. Az OICA adatai alapján a V4-országok 2004-ben a világ autóiipari termelésének 2,9, az Európai Unió-énak pedig 7,3%-át adták. Ezek az arányok 2010-ben 15,2, illetve 4,5%-ra módosultak, 2017-ben pedig 17,5 és 4,6%-ra emelkedtek (1. ábra).

1. ábra

A V4-országok gépjárműgyártása

Car production of the V4 countries



Forrás: OICA.

Az egyes országok között jelentős különbségek vannak. A legnagyobb termelő hosszú távon Csehország, aminek főként történelmi okai vannak. Míg Csehországban és Szlovákiában dinamikus emelkedést, addig a térség legnagyobb piacán, Lengyelországban már egy évtizede visszaesést mérnek. „A V4-országok az Európai Unión belül autóiipari nagyhatalomnak tekinthetők” (Bednárová 2018, 1. old.), amelyekre egyformán jellemző az olcsó, de képzett munkaerő, továbbá a jelentős mértékű állami támogatás (adókedvezmények formájában), valamint a felvevő piacok közelsége. Az iparág egyes termelő központjai egy 400 kilométeres átmérőjű körben összpontosulnak, és kölcsönösen együttműködnek.

Az autóiipari központok jelentős mértékben járulnak hozzá régiójuk gazdasági fejlődéséhez. Csehország területén 8, Lengyelországban 15, Magyarországon 5, Szlovákiában pedig 4 termelési központ található, és Dusek (2012) elemzése szerint a járműipari kapacitással rendelkező térségek, alrégiók átlagos versenyképessége jelentősen

meghaladja a járműiparral nem rendelkező térségeket, továbbá magasabb az átlagos jövedelemtermelő képességük, alacsonyabb a munkanélküliségük és magasabb a gazdasági aktivitásuk.

A szlovák személygépjármű-gyártás számokban

Autógyártási kapacitások Szlovákiában már a szocializmus időszakában léteztek. Szlovákia 1918 és 1992 között Csehszlovákia része volt, és az ország nyugati fele jelentős gyártókapacitásokkal rendelkezett. Csehországban az autógyártásnak régi hagyományai voltak. A két világháború közötti időszakban az Aero, a Jawa és a Škoda számított a legnagyobb gyártók közé, de további 36 vállalat foglalkozott motorjárművek előállításával (Průcha 2004). Az elérhető adatok szerint Csehországban 1920-ban 400, 1923-ban 1300, 1926-ban 5500, 1929-ben 12 ezer darab személygépjárművet állítottak elő. Az emelkedést a gazdasági világválság megtörte. A közepesen motorizált országban a hivatalosan meghirdetett liberális gazdaságpolitika ellenére a szektor jelentős állami támogatásban részesült. Az egy autóra jutó lakosok száma 1926-ban Csehszlovákiában 561, Németországban 202, Ausztriában 323, Magyarországon 917 és Lengyelországban 1467 volt. Az országban előállított és ott is értékesített személyautók aránya viszont folyamatosan emelkedett. Míg 1922-ben a piaci részesedésük 45, 1930-ra már 66%-ot tett ki (Křpec–Hodulák 2018).

A csehszlovák autóipar a második világháború után gyors fejlődésnek indult. A termelés ekkor már koncentráltabb és szakosodott. A személygépjárműveket a Škoda Mladá Boleslavban működő gyárában, illetve a vrhclabí-i és kvasny-i kihelyezett üzemében gyártották, a Tatra gyártmányú autókat pedig Kopřivnicében és Příborban. Csehszlovákiában 1950-ben 24 500 személyautót állítottak elő, ami 1954-re 5400 darabra esett vissza. A termelés az 1960-as évekre újra gyorsan nőni kezdett, és 1962-ben elérte a 64 ezer 300, 1968-ra pedig a 125 ezer 500 darabot. A szocializmus évtizedei alatt Csehszlovákiában összesen mintegy 4,4 millió személygépjárművet gyártottak (Průcha 2009).

A két országrész közötti számottevő fejlettségbeli különbség mérséklése érdekében a szocialista iparosítás keretében központilag több jelentős nehézipari üzemet Szlovákia területére telepítettek. A csehszlovák iparvállalatokat 1958-tól a minisztériumok alá tartozó ún. vezérigazgatóságokba (Generálne riaditeľstvo) tömörítették. Motorgépjármű-gyártással 3 konszern foglalkozott: a Prágai Csehszlovák Gépjárműgyártó Vállalat (Československé automobilové závody v Praze), a Vágbesztercei Csapágyművek (Závody na výrobu ložísk v Považskej Bystrici), valamint a Turócszenmártoni Nehézipari Gyár (Závody ťažkého strojárstva v Martine). A szocializmus utolsó évtizedében Szlovákia területén járműgyártással a Tatra gyár báni üzemében, a Nagyszombati Gépjárműgyárban, a Pozsonyi Gépjárműgyárban, a Kassai Nehézipari Gyárban, a Libereci Gépgyár zólyomi és nagykürtösi üzemében, valamint az Avia gyár zsolnai üzemében foglalkoztak. Ebben az időben több tehergépjárművet

állítottak elő, mint személygépjárművet. 1983-ban az előbbiből 8619, az utóbbiból 5996 darab gördült le a gyártószalagról (Vladár 1987). Személygépjármű-alkatrészeket Szlovákiában Nagyszombatban és Pozsonyban gyártottak, 1967-től, illetve 1971-től (Ilkovič 2007).

Foglalkoztatási szempontból a szektor erejét mutatja, hogy a Prágai Csehszlovák Gépjárműgyártó Vállalat 1971-ben 137 ezer dolgozójával az ország második legtöbb munkavállalót foglalkoztató vállalata volt, a pilseni székhelyű Škodának ebben az időben összesen 44 ezer alkalmazottja volt (Průcha 2009). A korábbi keleti blokk országokban a Škoda és Tatra gyártmányú személygépjárművek meglehetősen keresettek voltak. A Škoda a lakosság számára állított elő járműveket, a Tatra gyártmányok elsősorban reprezentatív célokra készültek.

1993. január 1-jén Csehszlovákia kettévált. Csehországban a gépjárműgyártás tovább folytatódott, sőt, megerősödött. A Škodát 1991-ben a Volkswagen vásárolta meg, így a gyártmány a világ egyik vezető gépjármű konszernjének részévé vált, ami biztosítani tudta a további fejlődést. Szlovákiában az autógyártás más úton haladt. Az ország vezetése az 1990-es évek első felében úgy döntött, hogy nem a külföldi befektetőkre épít, hanem egy saját, szlovák gyökerű, ún. tőketeremtő réteget alakít ki, ezért a vállalatok többsége belföldi magántulajdonba került. A tőkebehozatal a térségben sokáig itt volt a legalacsonyabb.

Később Szlovákiába is érkezett német tőke, ahol a Volkswagen szintén nyitott üzemet. Míg Csehországban egy gépjárműgyárat vásárolt, addig 1992-ben Szlovákiában zöldmezős beruházással a fővároshoz csatolt egyik falusi jellegű településen, Dvényújfalun nyitott üzemet.

Az önállósodás után Szlovákia gazdasági-társadalmi fejlődése belpolitikai okok miatt mintegy 5 évre megrekedt. Az országot nemcsak a külföldi befektetők kerültk el, hanem az a NATO-bővítés első köréből is kimaradt. A nemzeti és populista, Oroszország felé orientálódó, folyamatos belpolitikai válságot okozó és korrupcióval terhelt politikai vezetést 1998-ban egy széles társadalmi bázisú, euroatlanti irányultságú jobboldali-liberális pártkoalíció váltotta fel. Az új kormány felgyorsította az integrációs folyamatot (Európai Unió, OECD), számos átfogó reformintézkedést hajtott végre (adóreform, nyugdíjreform, új munkatörvénykönyv stb.) és a gépjárműgyártás felfuttatásában jelentős kitörési pontot látott. Ekkor indult meg a külföldi tőke nagymértékű beáramlása.

2006-ban újabb jelentős belpolitikai fordulat következett. A hatalomra került baloldali erők az előző kormány által végrehajtott reformokat alapvetően nem módosították. Konszenzus volt abban is, hogy az autóipar a gazdaság egyik kulcságazata, ezért a szektor fejlődését a továbbiakban is támogatni kell. Ebben az időszakban választotta új gyártószorainak telephelyéül Szlovákiát több neves gépjárműgyártó vállalat.

A PeugeotCitröen (PSA¹) 2003-ban hozta létre gyártósorát Nagyszombatban, a Kia Motors Slovakia egy évvel később érkezett, és egy Zsolna melletti faluban, Vágtapolcán alapított üzemet. A termelés a PSA üzemében 2006-ban, a Kia üzemében 2007-ben kezdődött. A Volkswagen Pozsonyon kívül is alapított üzemet. 2000-ben az ország észak-északnyugati részén található Turócszentmártonban alkatrészgyártó üzemet hozott létre. A 2004-ben létesített kassai részleg alapvető feladata az orosz piacra szánt gépjárművek felkészítése volt. A konszern 2014-ben további bővítéssel a Pozsonytól 10 kilométernyire található Stomfán egy újabb, a turócszentmártoni profiljához hasonló üzemet nyitott (Volkswagen Éves jelentés 2017).

Ahogy azt az 1. ábra is mutatja, a gépjárműgyártás Szlovákiában emelkedő tendenciát mutat, kismértékű és rövid ideig tartó visszaesést 2000-ben a dotcom, majd 2009-ben a globális válságok idéztek elő. Az említett ábra azt szemléletesen mutatja, hogy akkor emelkedett jelentős mértékben a termelés, amikor egy újabb gyártmányt dobtak piacra.

Szlovákia kormányainak ez irányú erőfeszítéseit a magyarországi szakemberek is méltányolják. „A szlovák gazdaságpolitika tudatosan alakította ki a jármű- és autóiipari fejlesztéseket és az ezredforduló után három autógyár betelepülése történt meg három központba...” (Rechnitzer–Smahó 2012, 20. old.).

Véleményünk szerint az autóiipar fejlődése döntő mértékben járult hozzá ahhoz is, hogy a SOFI index² tekintetében Szlovákia 2005 körül megelőzte Magyarországot (Bartha–Tóthné Szita 2015).

Az autógyártó vállalatok Szlovákia gazdaságában meghatározó szerepet játszanak. A 3 termelő vállalat kiemelkedő módon járul hozzá a közterhekhez. 2017-ben a legtöbbet Volkswagen fizette be, 100 millió euró adót és 151 millió eurónyi dolgozók után fizetendő járulékot utalt át az államnak. Az ötödik helyen álló Kia megfelelő adatai 79, illetve 35 millió euró, a 19. helyet elfoglaló PSA-é pedig 25, illetve 27 millió euró. A Volkswagen Slovakia az ország a 8. legvagyonosabb vállalata, saját tőkéje 2017-ben 1,379 milliárd euró volt. Ezen a listán a KIA a 12., a Jaguar LandRover Slovakia a 24., a PSA pedig a 39. helyen állt (Trend Top 200, 2018).

¹ A vállalat neve a szlovák nyelvű szakirodalomban egyaránt szerepel PSA, illetve PCA formában. A tanulmány egységesen az előbbi változatot használja.

² State of the Future Index – különböző társadalmi és gazdasági mutatókból álló jóléti index, melynek megalkotói Theodore J. Gordon és Jerome C. Glenn voltak 2001-ben.

Ami a 3 jelenleg működő cég telephelyeinek földrajzi elhelyezkedését illeti, mind-egyik az ország nyugati részében található.³ A telephely kiválasztásában részben topográfiai okok is szerepet játszottak, mivel az ország középső részén magas hegyek találhatók. A nyugati-keleti megosztottság mindazonáltal a kelet-közép-európai térség egészére jellemző (Egri–Kőszegi 2018).

2. táblázat

Az autógyártás jelentősége a szlovákiai kerületek gazdaságában, 2017

Importance of car production in the Slovak regions in 2017

Mutatók	Pozsonyi	Nagyszombati	Trencsényi	Nyitrai	Zsolnai	Besztercebányai	Eperjesi	Kassai
Terület, km ²	2 053	4 146	4 502	6 344	6 809	9 454	8 973	6 754
Lakosok száma, ezer fő	633	559	589	682	690	653	820	796
A gazdasági kibocsátás részesedése az országosból, %	31,0	14,4	11,1	8,0	17,3	4,6	4,5	9,2
A foglalkoztatottak aránya az országosból, %	15,3	14,2	17,5	11,9	13,6	8,9	9,5	11,1
A gépjárműgyártás aránya a kerület iparában, %	44,5	33,9	15,5	7,1	55,5	11,0	13,5	15,6
A gépjárműgyártás aránya az ország iparában, %	41,6	14,7	5,2	1,7	29,0	1,5	1,8	4,3
A gépjárműgyártásban alkalmazottak aránya a kerületben, %	39,3	22,5	11,0	10,6	19,8	8,4	13,6	15,7
A gépjárműgyártásban alkalmazottak aránya az országban %	32,6	15,0	10,5	6,9	14,6	4,1	7,1	9,4

Forrás: Szlovák Statisztikai Hivatal.

³ Az ország nyugati térségeinek előnyben részesítése mögött újkori politikai okok állnak. A vidék gazdasági központja évszázadokon át az Északi-Kárpátok délkeleti vidékén található bányavárosok voltak, továbbá szigetesen néhány város (Pozsony, Kassa, Eperjes, Bártfa stb.) A Vág völgy mint gazdasági központ kialakulása Csehszlovákia megalakulásához köthető. Ennek az irányított iparfejlesztésnek az volt az oka, hogy az ipari kapacitások minél közelebb legyenek a cseh országrészekhez, illetve minél távolabb a magyar határtól. Mindebből következik, hogy ennek a régióknak az infrastruktúrája is a legfejlettebb.

Szlovákiában nyugatról kelet felé haladva folyamatosan csökken a gépjárműgyártásban foglalkoztatottak aránya, viszont tény, hogy az ágazat minden kerületben jelen van. Ez a beszállítói hálózattal magyarázható. A 3 termelő vállalat erejét mutatja, hogy ahol a telephelyeik találhatóak, ott nagyságrendileg magasabb a szektorban a személygépjármű-gyártás aránya. Várható, hogy a 2017-ben a legkisebb termelő kapacitással rendelkező Nyitrai kerület szektorális mutatói 2019-től emelkednek.

Az árbevétel alapján a Pozsonyi kerület legnagyobb vállalata 2017-ben a Volkswagen Slovensko, a Zsolnai kerületé a Kia Motors, a Nagyszombati kerületé pedig PSA a volt. Az egyes vállalatok üzleti adatait a 3. táblázat tételesen bemutatja.

3. táblázat

A szlovákiai gépjárműgyártók főbb üzleti mutatói

Main business figures of passenger car production companies in Slovakia

Mutató	2013	2014	2015	2016	2017
Volkswagen Slovakia Rt., Pozsony					
Árbevétel, ezer euró	6 524 323	6 171 170	7 227 454	7 586 602	7 549 066
Adózás utáni nyereség, ezer euró	45 446	124 249	127 459	145 344	173 299
Az alkalmazottak átlagos száma, fő	9 400	9 900	10 354	11 392	13 071
Személyi költségek, ezer euró	306 720	327 605	362 851	397 980	469 125
Hozzáadott érték, ezer euró	572 557	612 353	755 433	800 781	889 277
Beruházások értéke, ezer euró	351 916	232 930	414 567	550 741	368 574
Kia Motors Slovakia Kft., Vágtapolca					
Árbevétel, ezer euró	4 447 259	4 586 708	5 073 454	5 566 181	5 184 666
Adózás utáni nyereség, ezer euró	230 857	282 416	210 138	213 991	209 871
Az alkalmazottak átlagos száma, fő	3 649	3 547	3 590	3 605	3 682
Személyi költségek, ezer euró	82 420	86 835	91 756	92 037	108 362
Hozzáadott érték, ezer euró	–	–	–	–	–
Beruházások értéke, ezer euró	61 025	47 427	117 493	28 044	107 114
PSA Slovakia Kft., Nagyszombat					
Árbevétel, ezer euró	2 176 193	2 091 149	2 447 054	2 509 804	2 702 639
Adózás utáni nyereség, ezer euró	32 480	29 626	26 902	35 382	46 378
Az alkalmazottak átlagos száma, fő	3 009	2 718	2 447	2 535	3 227
Személyi költségek, ezer euró	60 429	57 721	57 718	–	73 241
Hozzáadott érték, ezer euró	–	–	–	146 045	106 237
Beruházások értéke, ezer euró	11 337	10 925	56 783	100 130	66 094
Jaguar LandRover Slovakia Kft., Pozsony ^{a)}					
Árbevétel, ezer euró			–	28 118	69 661
Adózás utáni nyereség, ezer euró			–4 423	–783	–6 581
Az alkalmazottak átlagos száma, fő			0	64	622
Beruházások értéke, ezer euró				590 797	229 084

a) A cég gyártósorai Nyitrán találhatóak, a vállalat bejegyzett székhelye a főváros.

Forrás: Trend Top 200 (2018).

A 3. táblázatban szereplő 4 cég a teljes ipari árbevétel 18,24%-át adta; az autóiipari vállalatok pedig az teljes ipari árbevétel 31,33%-át tették ki.

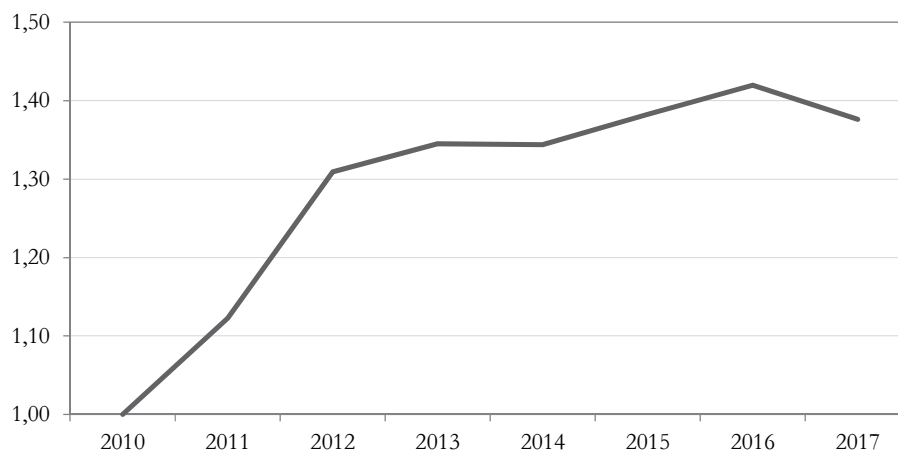
Az Európai Bizottság legfrissebb, 2018 márciusában publikált országjelentésében (European Commission 2018) több alkalommal utalt a járműiparnak a szlovák gazdaságban betöltött meghatározó szerepére. 2016–2017 legnagyobb beruházásai közé a pozsonyi körgyűrű, illetve az autóiiparba irányuló befektetések tartoztak. A másfél évtizede tartó stabil külfölditőke-beáramlás háttérében az autógyártás fejlődése áll. Ugyanúgy a kivitel eredményessége is az autógyártással magyarázható, és a kapacitások bővülése miatt a következő években további emelkedés várható. Ami veszélyt jelenthet, az éppen a szlovák gazdaság túlzott autóiipari fókuszja. Az esetleges kockázatok a globális gazdasági fluktuációkból, nem pedig a belső problémákból adódhatnak. Az országjelentés végül arra is rámutatott, hogy a nagy volumenű autóiipari beruházások miatt a behozatal is magas szinten áll.

Az ipari kibocsátáson belül a gépjárműgyártás növekvő arányát a 2. ábra mutatja.

2. ábra

A szlovákiai gépjárműgyártás indexe az ipari termeléséhez viszonyítva

Index of Slovak car production compared to that of industrial production



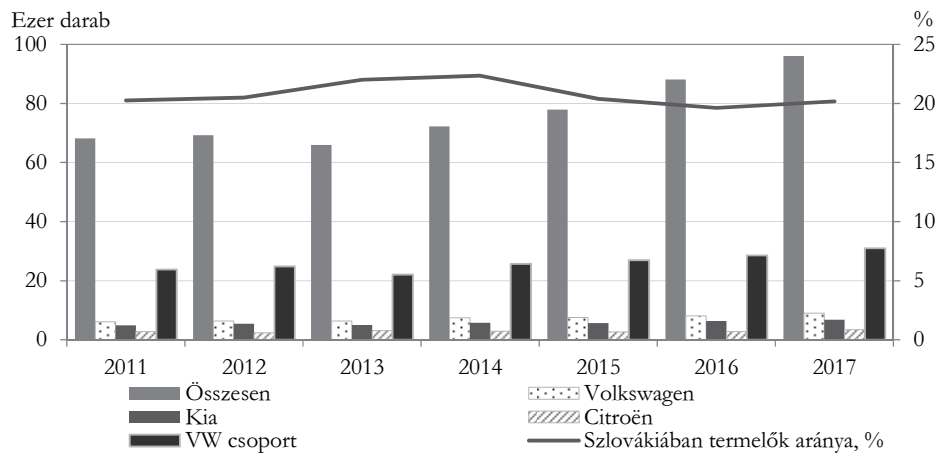
Forrás: a Szlovák Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerkesztés.

Szlovákia személygépjármű-piaca perspektivikusnak tekinthető. Egy évtizede a trend azt mutatja, hogy a piac stabil, a kilengések minimálisak. A legnagyobb értékesítési bevétellel 2017-ben is a hagyományosan hazainak tekintett Škoda állt, utána a Volkswagen következett. A Kia a 4. helyet foglalta el, a PSA pedig a 2012. évi 7. helyről 2015-re az 5. helyig kapaszkodott fel, amit 2017 folyamán is megőrzött. Fontos, hogy a Škoda mellett a SEAT és az Audi is a Volkswagen csoport tagja, így a konszern teljes szlovákiai piaci részesedése eléri a 32%-ot.

3. ábra

A személygépjármű-értékesítés alakulása Szlovákiában

Passenger car sales in Slovakia



Forrás: Szlovák Autóipari Szövetség.

A Szlovák Statisztikai Hivatal adatai alapján 2017-ben 2 millió 223 ezer személygépjármű volt forgalomban. Számuk 2004-ben 1 millió 197 ezer, 1993-ban pedig 995 ezer volt.

A szlovákiai személygépjármű-gyártás exportképessége

Értékét tekintve a személygépjármű Szlovákia legjelentősebb exportcikke. A Szlovák Statisztikai Hivatal adatai alapján 2017-ben a 3 autógyár az ország teljes exportjából több mint 22%-kal részesedett. Ha ehhez hozzáadjuk valamennyi közúti gépjármű (például traktor, motorkerékpár) kivitelét is, akkor az export 2016-ban meghaladta a 28%-ot. Az arányok dinamikusan nőnek, mivel az autóexport a 20%-ot 2013-ban lépte túl. A gépjárművek, továbbá néhány fontosabb gépjárműalkatrész kivitelének a súlyát Szlovákia exportjában a 4. táblázat szemlélteti.

Az ágazat exportjában döntő részt a kész személygépjárművek teszik ki.

A gyorsan növekvő kivitel azt is jelenti, hogy a Szlovákiában gyártott gépjárművek globális piaci részesedése folyamatosan emelkedik. Míg az eurózónából a teljes gépjármű-behozatal 2001 és 2015 között évente átlagosan 2,9%-kal nőtt, addig az oda irányuló szlovák kivitel évi átlagos növekedése 10,3% volt, így a Szlovákiában gyártott autók piaci részesedése megháromszorozódott. A világ többi országába az export még ennél is sokkal nagyobb ütemben, 30,3%-kal nőtt (Kendera 2016). Az 1. ábrán is látható, hogy a 2009-es gazdasági világválság miatt a kivitel negyedével csökkent. Az azt követő 3 évben azonban a növekedés meghaladta a 20%-ot, és 2014-re elérte a válság előtti szint kétszeresét.

4. táblázat

**A gépjárművek és bizonyos alkatrészek kivitelének részesedése
Szlovákia teljes exportjából**

Proportion of the export of cars and some components
in the total volume of exports of Slovakia

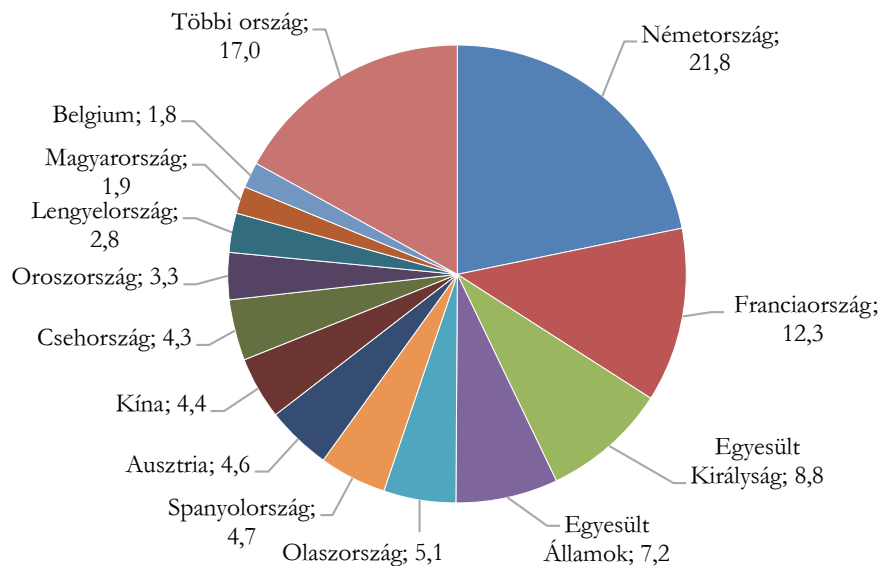
Megnevezés	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Gépjárművek, traktorok, motorkerékpárok	21,3	23,6	24,6	24,9	27,1	28,4	26,7
Személygépjárművek	14,8	16,6	17,1	17,3	18,5	20,0	19,7
Gépjárműalkatrészek	3,8	3,7	4,2	4,2	5,3	5,7	5,6
Gépjármű-karosszéria	1,9	2,7	2,6	2,3	2,5	1,9	0,6
Erőátviteli tengely és hajtókar	1,40	1,3	1,2	1,20	1,7	1,32	1,3
Dízelmotorok	0,4	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,4
Gumiabroncs	1,7	1,8	2,0	2,0	2,3	2,2	2,2
Ülések	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0

Forrás: a Szlovák Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerkesztés.

Az exportpiacokon szintén jelentős változások mentek végbe. A Nemzetközi Kereskedelmi Központ (Internationale Trade Center – ITC) adatai alapján 2001-ben a legfontosabb célországok Németország (43%), Olaszország (14%) és Franciaország (7%) voltak, azóta az arányok jelentősen megváltoztak.

4. ábra

Szlovákia gépjárműkivitelének célországok szerinti megoszlása, 2017
Geographic distribution of Slovak car exports in 2017



Forrás: Az ITC adatai alapján saját szerkesztés.

A Szlovákiában gyártott személygépjárművek a világ távoli piacaira is eljutnak. Az ITC adatai alapján 2001–2017-es időszakban a szlovákiai gépjárműkivitel a legnagyobb ütemben az Egyesült Királyságba, az Egyesült Államokba, Kínába, Oroszországba, Spanyolországba, Izraelbe és Kanadába nőtt. Ezek az országok többnyire a méretük alapján felvevő piacai a szlovák autóknak. A vizsgált időszakban Svájc, Görögország, Olaszország, Hollandia, Ausztria és Belgium viszonylatát relatív csökkenés jellemezte. Voltak olyan országok is, amelyek esetében ezen időszak alatt jelentősen módosultak az arányok. Kína 2002-ben még nem tartozott a szlovák gépjárművek felvevő piaci közé, 2010-ben viszont már 10,5%-os részesedése volt, majd aránya 2017-re, alapvetően az ottani gyártókapacitások bővülésének következtében, 4,4%-ra visszaesett. A kivitel jelentősen hullámzott a francia piacon, a német piac aránya pedig a vizsgált 17 év alatt megfeleződött. Összességében azonban a kivitel földrajzilag sokszínűbb lett. Több olyan ország is van, amelyik 0,5%-os vagy annál kisebb részesedésű volt, ellenben 2001-ben még egyáltalán nem importált Szlovákiában előállított gépjárműveket. Közéjük tartozik például Írország, az Egyesült Arab Emírátsok, Japán és Kuvait. Az exportpiacok diverzifikációjára utal, hogy míg 2001-ben 31 országba jutottak el szlovák gyártmányú gépjárművek, addig 2017-ben már 56 országba.

Nominális értékben számolva 2017-ben az ország legnagyobb exportőre a Volkswagen, a második a Kia, a harmadik pedig a PSA volt. E személygépjármű-gyártók exportadatait az 5. táblázat mutatja.

5. táblázat

A szlovákiai személygépjármű-gyártók exportjának alakulása
Export figures of passenger car production companies in Slovakia

Mutató	2013	2014	2015	2016	2017
Volkswagen					
Export, ezer euró	6 513 866	6 140 219	7 174 630	7 532 964	7 508 167
A kivitel aránya az árbevétel százalékában	99,1	98,0	99,3	99,3	99,5
Kia Motors					
Export, ezer euró	3 877 387	4 406 522	4 496 360	5 022 669	5 492 640
A kivitel aránya az árbevétel százalékában	99,1	98,0	99,0	98,7	98,5
PSA					
Export, ezer euró	1 839 403	2 090 029	2 065 211	2 409 984	2 475 669
A kivitel aránya az árbevétel százalékában	96,0	98,8	98,5	98,6	94,3

Forrás: Trend Top 200 (2018).

A szlovák elemzők is felhívják arra a figyelmet (Vladová 2017), hogy Szlovákia kivitele a többi V4-országnál koncentráltabb, melynek aránya tovább emelkedik. Vladová szerint ez elsősorban a gazdaság kis méretével magyarázható. Ennek veszélyei az exportpiacok, illetve az áruválaszték szélesítésével csökkenthetők.

Autóipari beszállítók Szlovákiában

Cégnyilvántartási adatok alapján (Slušná–Balog 2015) a legtöbb autóipari beszállító Szlovákiában a következő ágazatokból kerül ki: 29 – Közúti gépjármű, pótkocsi, félpótkocsi gyártása; 25 – Fémfeldolgozási termékek gyártása; 22 – Gumi-, műanyag termékek gyártása; G – Nagykereskedelem, 28 – Máshova nem sorolt gép, berendezés gyártása, 24 – Fémalapanyag gyártása, 27 – Villamos berendezés gyártása, 26 – Számítógép, elektronikai, optikai termék gyártása.

Vladová (2017) rámutatott arra, hogy a szlovák autóipari beszállítók a 3 autógyárhoz képest nagyobb hozzáadott értékkel rendelkeznek, nagyobb mértékben használnak fel hazai inputokat, és magasabb az állóeszköz-beruházásaik aránya is.

6. táblázat

A szlovákiai legnagyobb gépjárműipari vállalatok főbb statisztikai mutatói, 2016

Statistical characteristics of the main automotive suppliers of Slovakia, 2016

Sorrend	Vállalat, telephely	Árbevétel, ezer euró	A kivitel aránya az árbevételben, %	Adózás utáni nyereség/vesztesség, ezer euró	Az alkalmazásban állók átlagos száma, fő
1.	Mobis Szlovákia Kft., Egbelény	1 443 379	11,4	45 528	1 899
2.	Continental Matador Rubber Kft., Puhó	912 730	84,1	197 741	2 644
3.	SAS Automotive Kft., Pozsony	670 838	0,2	10 657	8 490
4.	Faurecia Automotive Slovakia Kft., Pozsony	581 367	11,6	13 465	1 850
5.	Continental Matador Truck Tires Kft., Puhó	529 474	88,4	84 330	1 298
6.	ZF Szlovákia Rt., Nagyszombat	418 335	98,8	10 113	2 676
7.	Magnei Marelli Szlovákia Kft., Kenyhec	404 453	100,0	21 120	676
8.	Yura Corporation Szlovákia Kft., Lednicróna	368 394	49,1	4 008	2 305
9.	Gertrag Ford Transmission Kft., Kenyhec	353 479	98,7	15 346	913
10.	ZKW Szlovákia Kft., Nyitrakoros	352 083	100,0	14 264	2 238
11.	Hanon Systems Szlovákia Kft., Illava	328 013	57,8	16 734	600
12.	TRW Automotive Kft., Vágújhely	303 433	88,4	19 154	812
13.	Continental Automotive Systems Szlovákia Kft., Zólyom	269 255	100,0	15 304	1 152
14.	Hella Szlovákia Signal-Lightning Kft., Bán	254 857	–	2 533	1 667
15.	Interva Products Szlovákia Kft., Lozornó	247 438	99,1	–2 595	950
16.	Sungwoo Hightech Szlovákia Kft., Zsolna	233 535	2,9	269	728
17.	U-Shin Szlovákia Kft., Kassa	208 986	98,6	–7 428	1 569
18.	Hyundai Dymos Szlovákia Kft., Zsolna	204 819	3,3	2 889	387
19.	ArcelorMittal Gonvarri SSC Szlovákia Kft., Szenice	195 983	73,4	8 544	122
20.	HBPO Szlovákia Kft., Lozornó	195 972	4,8	5 428	154
21.	Lear Corporation Seating Szlovákia, Kft., Eperjes	184 126	70,2	4 723	1 195
22.	Matador holding Rt., Puhó	183 289	72,1	1 365	1 414
23.	Adient Szlovákia Kft., Pozsony	181 792	35,0	2 570	974
24.	Plastic Omnium Auto Exteriors Kft., Lozornó	179 517	59,7	3 601	699
25.	Hella Szlovákia Front-Lighting Kft., Kocsóc	177 975	–	5 292	1115
26.	Sejong Szlovákia Kft., Litvailló	171 803	1,5	105	165
27.	Iljin Szlovákia Kft., Kispróna	167 286	50,9	5 146	307
28.	Donghee Szlovákia Kft., Sztrecsény	152 156	26,2	2 426	493
29.	Leoni Szlovákia Kft., Trencsén	148 604	98,5	5 258	2 407
30.	Plastic Omnium Auto Inergy Szlovákia Kft., Lozornó	144 365	41,8	9 015	219

Forrás: Trend 2018. március 1.

A 6. táblázat jól mutatja, hogy a legnagyobb beszállítók még napjainkban is kizárólag a külföldi tulajdonú nagyvállalatok leányvállalatai. A helyi tulajdonú beszállítók, kis- és középvállalatok jelentősége a beszállítói láncban továbbra is csekély.

A 3 személygépjármű-gyártó egyre nagyobb arányban veszi igénybe a beszállítókat. A Volkswagen 2015-ben mintegy 5,8 milliárd euró értékben szerzett be alkatrészeket, és ennek közel 70%-a helyi gyártóktól származott. A PSA az előállított típusoktól függetlenül épít be idegen alkatrészeket. Míg a korábbi C3 Picasso esetében 35, addig a Peugeot 208-as esetében 44 és a Citroën C3-as esetében már 88% volt a közép-európai beszállítók aránya.

Napjainkban a beszállítói hálózat már az egész országban megtalálható. Igaz azonban, hogy az ország nyugati felébe összpontosulnak. A 6. táblázatban látható, hogy a beszállítói hálózat nemcsak az ipari városokba, hanem kisebb településekbe, sőt, akár falvakba is települ. Az ipari parkok létrehozásánál és üzemeltetésénél a legfontosabb tényező nem kizárólag a megfelelő fekvés vagy a településméret, hanem a sikeres és hatékony menedzselés. Ezt példázza a Kassához közeli Kenyhec község ipari parkja.

7. táblázat

A szlovákiai gépjárműgyártó-üzemek főbb jellemzőinek alakulása

Characteristics of automotive plants in Slovakia

Mutató	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Üzemek száma, darab	121	130	130	137	149	158
Egy alkalmazottra jutó termelékenység, euró	328 305	348 176	350 554	373 722	371 064	349 249

Forrás: Szlovák Statisztikai Hivatal.

A gépjárműgyártás egy alkalmazottra jutó termelékenysége folyamatosan emelkedik. 2012-ben a teljes ipari termelékenység 163, 2017-ben már 174%-át tette ki.

A beszállító láncba bekapcsolódtak más, nem kizárólag az autóiipar számára termelő vállalatok is, például a Kassai Vasművek (U. S. Steel Košice Kft.), Lópéri Vasművek (Železiarne Podbrezova Rt.), az érsekkújvári Osram Rt., a vágseleyi Duslo Rt. stb.

Munkaerőpiaci helyzet és bérezés a szlovákiai járműiparban

A gépjárműgyártás az egyik legnagyobb foglalkoztató Szlovákiában, ugyanis közvetve mintegy 200 ezer embernek ad munkát (Slušná–Balog 2015).

8. táblázat

A szlovákiai gépjárműgyártó-üzemekben alkalmazottak számának alakulása

Employment figures of the automotive industry in Slovakia

Mutató	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Alkalmazottak száma, fő	56 770	60 987	61 322	60 557	65 798	69 575	76 247

Forrás: Szlovák Statisztikai Hivatal.

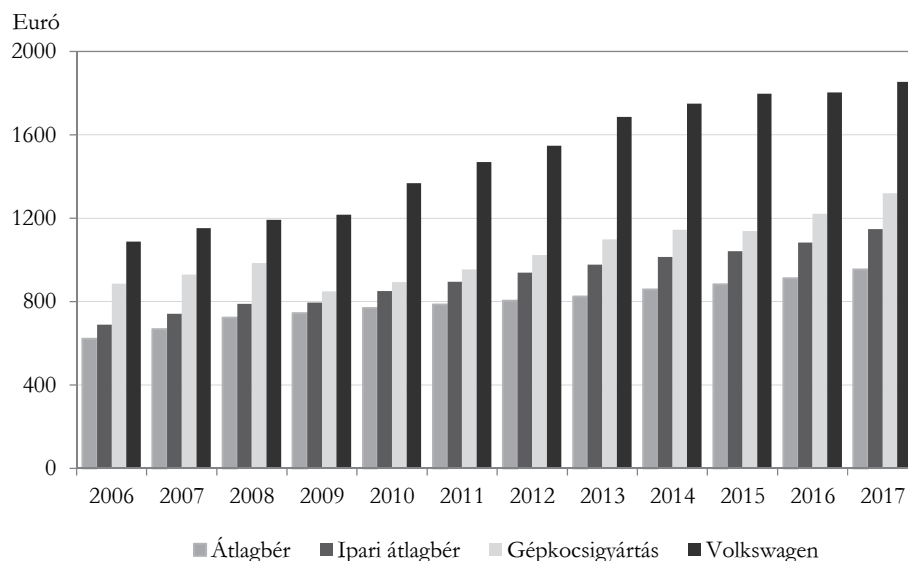
A személygépjármű-gyártók egyben az ország legnagyobb foglalkoztatói is. Az alkalmazottak száma alapján 2017-ben a Volkswagennél több alkalmazottja csak a Szlovák Vasutaknak és a Szlovák Postának volt, így a német vállalat a 3. helyen állt, a Kia a 17., a PSA pedig a 23. helyen. Hasonlóan kedvező a helyzet a munkavállalók számának növekedése tekintetében. 2017-ben a legtöbb új dolgozót a Volkswagen vette fel, a harmadik helyet ebben a rangsorban pedig a PSA foglalta el. A bérköltések alapján szintén a Volkswagen áll az élen. A másik két gyártmány kisebb-nagyobb lemaradással követi (Trend Top 200, 2018). Összességében 2017-ben a gépjárműgyártók az ipari alkalmazottak 18%-át foglalkoztatták.

Az ország autóiiparát sokáig az alacsony bérek és járulékok, továbbá nyersanyag- és energiaköltségek jellemezték (Kovács 2012, PWC 2013, Švejdová 2018), ami az utóbbi időben megváltozott. Az 5. ábra szerint a személygépjármű-gyártásban alkalmazottak bére dinamikusan emelkedik, melynek üteme nemcsak az átlagbérét, hanem a szintén gyorsan emelkedő ipari átlagbérét is jelentősen meghaladja. 2017-ben a járműgyártásban 26%-kal kerestek többet, mint az ipar többi ágazatában. Ez odavezetett, hogy 2014 óta a szlovákiai bruttó bérek kezdik meghaladni a régiós versenytársak által kínáltakat.

5. ábra

A bruttó bérek alakulása a szlovákiai gépjárműgyártásban

Gross wages in the automotive industry of Slovakia



Forrás: Szlovák Statisztikai Hivatal, Volkswagen.

Érdeemes kiemelni, hogy a szlovák munkavállalók a térség alkalmazkodó munkavállalói közé tartoznak. A régió más országaiban már 2006–2007-ben szerveztek sztrájkokat. Lengyelországban a VW, a MAN, a Toyota, a GM gyáraiban béremelést

és munkakörülmények javítását követelve szüntették be a munkát, de hasonló megmozdulások voltak a prágai VW Škodánál, vagy a Daciában Romániában, a magyarországi Suzukinál (Barta 2012). Szlovákiában az alkalmazottak ilyen akciójára csak egyszer, 2017 júniusában került sor, amikor is a pozsonyi Volkswagen üzemében bérkövetelési céllal sztrájkba léptek a dolgozók.

Az ország járműiparának fejlődését sokáig jellemezte, hogy a „Szlovákiába települt vállalatok nem küzdenek szakmunkáshiánnyal, míg Magyarországon ez égető probléma“ (Sipos 2010, 19. old.). Napjainkban az ágazat egyik problémája a munkaerőhiány, ami még élesebben jelent meg a 4. autógyártó vállalat letelepedésével. A probléma újdonsága okán erről még kevés elemzés készült, a PWC felmérése szerint (2017) az ágazat vállalatainak 87%-a aggodalmát fejezte ki a képzett munkaerő hiánya miatt. A válaszadók a nehézségek enyhítését a gyakornoki program fejlesztésében, a középiskolákkal való együttműködésben és a duális képzés bevezetésében látják. A Szlovák Munkaügyi Minisztérium elemzése szerint (2018) 2023-ig a legtöbb új munkaerőre (mintegy 120 ezer főre) az iparban lesz szükség. Az elemzés külön kiemeli a nyitrai Jaguar LandRover beruházását, és főként ezzel összefüggésben 71 ezer új munkavállalót várnak a Nyitrai kerületbe. További munkaerőforrás a külföldi munkaerő. A munkaügyi hivatal adatai alapján (www.upsvar.sk) 2012 és 2016 között évente körülbelül 3 ezer külföldi munkavállaló érkezett az országba, 2017-ben már közel 9, 2018 első felében pedig közel 13 ezer.

Alexander Matušek, a Szlovák Autóipari Szövetség (ZAP) elnöke szerint (Trend 2018. május 17.) a szlovák gépjárműgyártás versenyképessége csökkenő tendenciát mutat, aminek legfontosabb oka a bérnövekedés. Szintén problémát jelent az infrastruktúra hiánya. Szlovákia nyugati és keleti térségeit ugyanis nem köti össze autópálya, ez annak ellenére van így, hogy az ország valamennyi kormánya ígértetett tett annak megépítésére. Szlovákia nyugati és keleti része között a leggyorsabb összeköttetés Észak-Magyarországon át vezet.⁴

Összegzés

A személygépjármű-gyártás Szlovákiában csak az 1990-es évektől van jelen, ennek ellenére az a 2000-es évek elejére az ország egyik meghatározó ágazatává vált. A szektorban tevékenykedő vállalatok Szlovákia kiemelkedő cégei közé tartoznak, ugyanis jelentős foglalkoztatók, a legnagyobb adó- és járulékfizetők, illetve döntő mértékben veszik ki részüket az exportból. A szlovák autóiparra elismeréssel tekintő magyar szerzők közül Rechnitzer és szerzőtársai (2017, 134. old.) azt emelték ki, hogy Szlovákia a térség legdinamikusabban növekedő autóipari kibocsátója, továbbá „a térségben

⁴ 2018 tavaszán a BMW úgy határozott, hogy új gyártócsarnokát Debrecenben építi fel. A beruházásban versenben volt még Kassa is, de több más egyéb tényező mellett a konszern azért választotta Kelet-Magyarországot, mivel Kelet-Szlovákia autópályán még nem érhető el.

Szlovákiában a legmagasabb a belföldi többségi tulajdonú autóiipari vállalkozások termelékenységére, itt a külföldi ellenőrzésű autóiipari vállalkozások munkatermelékenységének 67 százalékát adja a belföldieké.” Sipos (2010, 3. old.) úgy látta, hogy „Szlovákiában az iparág legjelentősebb cégei a nemzetgazdaság szerves részévé váltak – eltérően Magyarországtól, ahol a legnagyobb gyártók (Audi, GM-Opel) enklávé jelleggel működnek”. Kovács (2012, 367. old.) arra mutat rá, hogy „Szlovákia munkatermelékenysége folyamatosan javuló tendenciát mutat, melynek ékes példája, hogy jelenleg a V4-ek legjobb értékével rendelkezik, köszönhetően nagy részben az elmúlt évek nagyberuházásainak.” A negatívumok között a külföldi befektetések túlzott nyugat-szlovákiai összpontosulását említi.

A sikerek mellett azonban már veszélyre utaló jelek is vannak. A szektorban az utóbbi években munkaerőhiány lépett fel, amit egyelőre nem sikerül kielégítően megoldani. Az ország továbbra is inkább összeszerelő üzem, a kutatás-fejlesztés külföldön történik. Szlovákia gazdasági szerkezete egyre koncentráltabbá, egyoldalúbbá válik, ezért egy válság esetén veszélynek van kitéve. Az autógyártók között nincs hazai fejlesztésű márka, így minden stratégiai döntést külföldön hoznak. További problémát jelent, hogy a gyártókapacitások túlnyomó többsége az ország nyugati és délnyugati részén található.

IRODALOM

- BARTA, GY. (2012): A kelet-közép-európai járműgyártás európai összefüggései In: RECHNITZER, J.–SMAHÓ (szerk.) *Járműipar és regionális versenyképesség*. Széchenyi István Egyetem, Győr, 28–63.
- BARTHA, Z.–TÓTHNÉ SZITA, K. (2015): Divergence in the Socioeconomic Development Paths of Hungary and Slovakia *Regional Statistics* 5 (2): 125–143.
<https://doi.org/10.15196/rs05207>
- BEDNÁROVÁ, Ľ. (2018): Analýza automobilového priemyslu Slovenska a krajín V4. *Journal of Global Science* 3 (1): 1–7.
- DEÁKOVÁ, S. (2015): Špecifika automobilového priemyslu na Slovensku. Ekonomika, financie a manažment podniku – rok 2015 In: *Zborník vedeckých prác pri príležitosti 75. výročia založenia EU v Bratislave*. Ekonomická univerzita v Bratislave 139–145.
- DICKEN, P. (2011): *Global Shift. Mapping the Changing Contours of the World Economy*. Sage, Los Angeles, London, New Delhi, Singapore, Washington D. C.
- DUSEK, T. (2012): A kelet-közép-európai járműgyártási központok versenyképessége In: RECHNITZER, J.–SMAHÓ (szerk.): *Járműipar és regionális versenyképesség* Széchenyi István Egyetem, Győr 262–293.
- EGRI, Z.–KŐSZEGI, I. R. (2018): A gazdasági-társadalmi (komplex) térszerkezet kelet-közép-európai képe. *Területi Statisztika* 58 (1): 27–56
<https://doi.org/10.15196/TS580102>
- GERÓCS, T. (2015): A német járműipar globális terjeszkedésének hatása a kelet-közép-európai felzárkózásra *Külgügyi Szemle* 14 (3): 96–117.

- ILKOVIČ, J. (2007): História a súčasnosť automobilového priemyslu na Slovensku *Archív* 12 (4): 41–43.
- KENDERA, T. (2016): Na ktorých zahraničných trhoch sa najviac presadzujú automobily zo Slovenska? *Biatec* 24 (2): 23–26.
- KOVÁCS, Z. (2012): A szlovák autóipar elemzése In: RECHNITZER, J.–SMAHÓ (szerk.): *Járműipar és regionális versenyképesség*. Széchenyi István Egyetem Győr, 364–385.
- KOZÁKOVÁ, M.–HOJDÍK, V. (2018): Online Reputation Assessment of Entities in Automotive Industry in the Slovak Republic *Ekonomické rozhlady* 47 (2): 211–224.
- KRPEC, O.–HODULÁK, V. (2018): Industrial Policy in Relation to Automobile Production after the Founding of Czechoslovakia: A Case of Support for an Emerging Sector *Ekonomický časopis* 66 (1): 81–104.
- LENGYEL, I. (2010): *Regionális gazdaságfejlesztés. Versenyképesség, klaszterek és alulról szerveződő stratégiák* Akadémia Kiadó, Budapest
- MOLNÁR, E. (2012): Kelet-Közép-Európa az autóipar nemzetközi munkamegosztásában *Tér és Társadalom* 26 (1): 123–137. <https://doi.org/10.17649/tet.26.1.2044>
- MOLNÁR, E. (2013): Egy dinamikus iparág foglalkoztatási hatásainak földrajzi aspektusai: a magyarországi autóipar esete *Területi Statisztika* 53 (4): 322–339.
- PORTER, M. E. (1986): *Competitive Advantages* The Free Press, New York.
- PRŮCHA, V. et al. (2004): *Hospodářské a sociální dějiny Československa. 1. díl období 1918–1945*. Doplněk, Brno.
- PRŮCHA, V. et al. (2009): *Hospodářské a sociální dějiny Československa. 2. díl období 1945–1992*. Dplněk, Brno.
- RECHNITZER, J.–HAUSSMANN, R.–TÓTH, T. (2017): A magyar autóipar helyzete nemzetközi tükrőben *Hitelintézet Szemle* 16 (1): 119–142.
- RECHNITZER, J.–SMAHÓ M. (2012): A jármű- és autóipar hatása a kelet-közép-európai térség versenyképességére In: RECHNITZER, J.–SMAHÓ (szerk.) *Járműipar és regionális versenyképesség* Széchenyi István Egyetem, Győr 5–23.
- SCHAMP, E. W. (2005): Die Autoindustrie auf dem Weg nach Europa. Zur Integration nationaler Standortsysteme der Autoproduktion *Geographische Rundschau* 57 (12): 12–19.
- SIPOS, M. (2010): *A járműipar Szlovákiában* Nemzetgazdasági Minisztérium, Tudásgazdaság Főosztály, Stratégiai Műhely.
- SLUŠNÁ, E.–BALOG, M. et al. (2015): *Automobilový priemysel na Slovensku a globálne hodnotové reťazce* Slovenská inováčná a energetická agentúra, Bratislava
- ŠVEJDOVÁ, N. (2018): Automobilový priemysel – ťahúň slovenskej ekonomiky In: *Scientia Iuventa 2018: zborník príspevkov z 13. medzinárodnej doktorandskej konferencie*, 19. apríl 2018, Banská Bystrica. Belianum.
- TREND TOP 200 (2018)
- VLADÁR, J. (1987): *Malá encyklopédia Slovenska* Veda, Bratislava
- VLADOVÁ, A. (2017): Vývoz áut zvyšuje už aj tak vysokú koncentráciu slovenského priemyslu. *Biatec* 25 (5): 5–9.

INTERNETES HIVATKOZÁSOK

- PWC (2013). *Autóiparral a növekedés sztrádáján. Autóipari trendek a szlovák-magyar tengelyen* Magyarország https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/autoiparral_a_novekedes_sztradajan_hu.pdf (letöltve: 2018. 11. 27.)
- EUROPEAN COMMISSION: *Country Report Slovakia 2018*, Brussels, 7.3.2018, SWD(2018) 223 final <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2018-european-semester-country-report-slovakia-en.pdf> (letöltve: 2018. 09. 26.)
- FLORIDA, R.–STURGEON, T. J. (2000): Globalization and jobs in the automotive industry. Industrial Performance Centre, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge. <http://web.mit.edu/ipc/publications/pdf/00-012.pdf> (letöltve: 2018. 12. 05.)
- PRIESKUM DODÁVATELOV AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU (2017). PwC. Zväz automobilového priemyslu Slovenskej republiky. Slovenský automobilový inštitút <https://www.pwc.com/sk/sk/odvetvia/automobilovy-priemysel/assets/survey2017/sk-automotive-supplier-survey-2017.pdf> (letöltve: 2018. 10. 09.)
- STREDNODOBÁ PROGNÓZA POTRIEB TRHU PRÁCE V HORIZONTE 5 ROKOV V ROKU 2017 (2018) Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny Slovenskej republiky. https://www.upsvr.gov.sk/buxus/docs/statistic/NP_proгноzy/2018/Strednodoba_prognóza_potrieb_trhu_prace_v_horizonte_5_rokov_v_roku_2017_v_jednotlivych_zamestnaniach_SK_ISCO-08_regionoch_a_odvetviach_SK_NACE_Rev._2.pdf (letöltve: 2018. 10. 09.)
- Volkswagen, Éves jelentés 2017 https://sk.volkswagen.sk/content/dam/companies/sk_vw_slovakia/podnik/vyrocne_spravy/Vyrocna_sprava_2017.pdf (letöltve: 2018. 10. 17.)

HONLAPOK

www.landrover.sk
www.oica.com
www.statistics.sk
www.upsvar.sk