

Műhelytanulmányok 154.

2024. december

Szigetvári Tamás – Túry Gábor

**MAGYAR ÉS A TÖRÖK AUTÓIPARI FEJLESZTÉSPOLITIKÁK.
VAN KIÚT A KÖZEPES JÖVEDELMI CSAPDÁBÓL?**

MMT

HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont

Világgazdasági Intézet

Műhelytanulmányok 154. (2024) 1–37. 2024. december

Magyar és a török autóipari fejlesztéspolitikák. Van kiút a közepes jövedelmi csapdából?

Szerzők:

Szigetvári Tamás

Tudományos főmunkatárs

HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont

Világgazdasági Intézet

Egyetemi tanár,

Pázmány Péter Katolikus Egyetem

és

Túry Gábor

Tudományos főmunkatárs

HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont

Világgazdasági Intézet

Minden itt kifejtett vélemény és következtetés a szerző sajátja, mely nem minden esetben tükrözi az HUN-REN KRTK, illetve a Világgazdasági Intézet kutatóinak véleményét

ISBN 978-963-301-741-8

ISSN 1417-2720

Magyar és a török autóipari fejlesztéspolitikák. Van kiút a közepes jövedelmi csapdából?

Szigetvári Tamás¹, Túry Gábor²

Összefoglaló

Az autóipar a gazdasági és technológiai felzárkózási folyamat fő mozgatórugója, így az állami fejlesztéspolitika kiemelt célterületének számít. Ez nem csak közvetlen anyagi támogatást jelent, hanem adópolitikát vagy munkaerő-piaci szabályozást is. A munkaigényes tevékenységek dominanciájához vezető politikák azonban hosszú távon alááshatják egy ország versenyképességét, megakadályozva, hogy kitörjön a közepesen fejlett országok technológiai csapdájából, és feljebb tudjon kerülni a globális értékláncban.

Magyarország és Törökország sok tekintetben hasonló sajátosságokkal bír a politikai rendszer működése és gazdasági fejlettsége, illetve az ebből fakadó problémák tekintetében. A két ország autóipara szintén számos hasonlósággal bír, és a gazdaságpolitikai támogatási rendszerében is hasonló egyoldalúságok alakultak ki. Meglátásunk szerint a szűkkörű fejlesztési koalíciók támogatása a felzárkózási folyamattal ellentétes irányba mutat, lehetővé téve a járadékvadász hozzáállást, nemcsak gazdasági, hanem politikai értelemben is.

JEL: L62, O2, O3

Tárgyszavak: Magyarország, Törökország, fejlesztéspolitika, autóipar, állami támogatás

1. Bevezetés

Az autóipar fontos motorja a gazdaság növekedésének mind Magyarországon, mind Törökország számára (OSD, 2022; MNB, 2024; Temiz et al., 2024). A két ország az európai közúti járműgyártásban is jelentős szerepet tölt be, Törökország Európa második legnagyobb haszongépjármű-gyártója (OICA, 2024), Magyarország pedig a német

¹ tudományos főmunkatárs, HUN-REN KRTK, Világ gazdasági Intézet, 1097 Budapest, Tóth Kálmán utca 4.
Email: szigetvari.tamas@krtk.hun-ren.hu, egyetemi tanár, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, 1088 Budapest, Szentkirályi utca 28.

² tudományos főmunkatárs, HUN-REN KRTK, Világ gazdasági Intézet, 1097 Budapest, Tóth Kálmán utca 4.
Email: tury.gabor@krtk.hun-ren.hu

autóiipari vállalatok egyik gyártóközpontja (Stefanovics & Nagy, 2021; Török, 2022) és az elmúlt időszak elektromobilitási beruházásainak fő célpontja. A globális értékláncokon keresztül integrált közepes jövedelmű gazdaságok fejlesztésében és modernizációjában az autóiipar kiemelkedő szerepet játszik (Brid, 1996). Ezért a kormányok beruházásösztönzési programjaiban kiemelt hangsúlyt kapnak az autóiipari beruházások mind a közép-európai országok (Duman & Kurekov, 2012, Szent-Iványi, 2017, Hrubý, 2024), mind Törökország (Loewendahl & Ertugal-Loewendahl, 2001; Akçomak & Bürken, 2019; Mordue & Sener, 2020; Turkey introduces, 2024) esetében.

Magyarország és Törökország a 20. században meglehetősen eltérő módon fejlesztették gazdasági intézményeiket. Míg Magyarországnak a rendszerváltást követően újra kellett teremtenie a kapitalista rendszert, melyben a magántulajdon áll a gazdaság középpontjában, addig Törökország esetében az állam aktív gazdasági szerepvállalása ellenére a magánvállalatok mindig az intézményi keret fontos részei voltak. Ennek ellenére az 1990-es években és a 2000-es évek elején hasonló privatizációs folyamat ment végbe a két országban, a megmaradt állami vagyon nagy része magántulajdonba került. Magyarországon a privatizációs folyamatban kiemelkedő szerepe volt ugyanakkor a külföldi magántőkének, az FDI nagyszabású beáramlása miatt pedig a külföldi tőke egyre nagyobb szerepet kapott a gazdaságban, ami a régió számos országában függő típusú kapitalizmust hozott létre (Nölke & Vliegenthart, 2009). Törökország esetében a külföldi tőke jelenléte ellenére a hazai tőkecsoportok sokkal erősebb pozíciót foglaltak el a gazdasági szférában (Pamuk, 2024), Magyarországon ezzel szemben a haza vállalatok csak a beszállítói rendszer alacsonyabb (tier 2, 3) szintjein képviseltetik magukat jelentős mértékben (Varga & Rippel, 2023).

A két ország összehasonlítását még izgalmasabbá teszik a hasonló politikai és gazdasági folyamatok: populista és „illiberális” típusú rezsimek (Bell et al, 1995) erős belpolitikai támogatottsággal, autoriter centralizált döntéshozatal és neoliberális politikai elemek (adórendszer, munkajog, szociálpolitika, stb.) jellemzik. Mindkét országban megkezdték a gazdasági intézményi keretek átalakítását, hogy ezzel is segítsék politikai és gazdasági ambícióikat (Csaba, 2021; Szikra & Öktem, 2023). Ezért az elemzésünk Magyarországon a 2010 utáni időszakra, amíg Törökországban a Recep Tayyip Erdoğan fémjelzte politikai korszakra fókuszál.

Kutatásunk két kérdésben szeretnénk a két országot összehasonlítani, és néhány közös elemet találni fejlődésükben és lehetőségeiben:

RQ1: Melyek a jelenlegi trendek és fejlesztési lehetőségek az autóiipar számára a két országban? Bár a két ország autópiacának mérete eltérő, az autógyártás globális értékláncában (GVC) elfoglalt helyük hasonló. Hasonló fejlődési úton járnak? Ugyanazok a lehetőségek a termelésben és a korszerűsítésben?

RQ2: Hogyan próbálják a kormányok elősegíteni az autóiipari beruházásokat? Segíthetnek ezek a beruházások az ágazatok feljebb lépésében (upgrading)? Képes átfogó és fenntartható gazdasági fejlődést generálni ezen országokban, hogy így kitörhessenek a közép jövedelmi csapdából?

A tanulmányban rámutatunk az állami stratégiák közötti hasonlóságokra és különbségekre is, valamint értékeljük a gazdaságpolitikai döntéseket, különös tekintettel az állami támogatás fejlesztést elősegítő szempontjaira, a fejlesztéspolitika intézményi kereteire és a kitörési lehetőségekre a közepes jövedelmi csapdából.

2. Állami támogatáspolitikai és gazdasági fejlődés

A második világháborút követő időszakban sok országnak sikerült viszonylag gyorsan a közepes jövedelmű országok kategóriájába kerülni, de végül csak nagyon kevés vált közülük magas jövedelmű gazdasággá. A gyors növekedés kezdeti szakaszát jellemzően a növekedés és a termelés hirtelen lelassulása követte – ezt a jelenséget a szakirodalom „közepes jövedelmű csapdának” nevezi. A Világbank szerint 108 közepes jövedelmű országból 1990 óta csak 34 vált magas jövedelmű országgá máig (World Bank, 2024). Tehát a közepes jövedelmű csapda arra a helyzetre utal, amikor egy közepes jövedelmű ország a technológiai korszerűsítés hiánya miatt sikertelen a magas jövedelmű országgá való átmenet folyamatában (Griffith, 2011, 39. o.). A csapdából való kiszabadulás magas szintű befektetést igényel az új technológiákba és az innovációt vezető technológiákba (World Bank, 2024). Mind Magyarország (pl. Bod, 2015; Myant, 2018; Bod, 2019; Gyórfy, 2022), mind Törökország (pl. Yilmaz & Saracoglu, 2016; Yülek, 2018; Akçomak & Bürken, 2019) esetében egyre több szakirodalom tárgyalja a kevésbé sikeres középút létezésének bizonyítékait és elkerülésének lehetőségeit.

Írásunkban közelebbről is megvizsgáljuk a két ország befektetési politikáját. A kilencvenes években mindkét országban a legfontosabb külföldi tőkevonzó politika a befektetések liberalizációja volt (Antalóczy & Sass, 2000; Aydoğan, 2017), ezáltal vonzóvá téve gazdaságukat a befektetők számára. Magyarország, mint EU-tagállam az EU versenyjogi előírásai szerint adhatott támogatást a befektető cégeknek. Ez lehetett adókedvezmény, anyagi támogatás, kedvezményes kamatozású hitel és ingyenes vagy kedvezményes ingatlan juttatás (Antalóczy & Éltető, 2017). Magyarországon az állami támogatások jelentős számú és többnyire nagy volumenű beruházásokat vonzottak az elmúlt években. Különösen az autóiparhoz kapcsolódóan valósultak meg beruházások, amelyek a korábbinál koncentráltabbak és nagyobb volumenűek voltak (HIPA, 2021).

Az ezredforduló után, 2014-ig öt nagy gazdaságfejlesztési magyar terv készült. Közös jellemzőjük a szétagoltság és a különböző prioritások egymás mellé helyezése (Voszka, 2019). Maguk az alapvető célok mindvégig hasonlóak maradtak (a növekedés ösztönzése, a foglalkoztatás, a versenyképesség javítása és a felzárkózás), és nagyrészt összhangban voltak az Európai Unió törekvéseivel, illetve alapvetően megegyeznek a többi közép-európai ország fejlesztési politikájával (Zavarská et al, 2023). A 2010 utáni időszak ugyanakkor sok tekintetben új korszakot jelent, nemcsak a felhasznált anyagi források mennyiségét tekintve, hanem a célok és eszközök tekintetében is. A legfontosabb talán az, hogy a korábbi kormányokhoz képest alapvetően megváltozott az állam hozzáállása a külföldi cégek magyarországi tevékenységéhez (Mihályi, 2015, 2018; Szanyi, 2017; Sass, 2021). A gazdaságpolitikai retorika elsősorban jó, „produktív” és rossz, „spekulatív” cégekre osztotta a Magyarországon működő külföldi cégeket (Transparency International Magyarország, 2014). Az állam sokkal megengedőbb volt a „neki tetszőkkel” szemben, legyen szó működési szabályozásról (Éltető, 2022), vagy munkaerő-piaci szabályozásról (beleértve a munkajogot is) (Gerőcs & Pinkasz, 2019). Ezzel kapcsolatban megfigyelhető, hogy 2010-től az állam az oktatási, adózási és munkaerő-piaci reformok terén a német ipari érdekeket részesíti előnyben a jogalkotásban.

Az AKP, a Törökországot 2002 óta kormányzó párt kezdetektől olyan programot követett, amely a gazdasági növekedést és a szerkezetátalakítást tette kiemelt politikai prioritássá. Az új török politika ezért erősen a versenyképesség előmozdítására irányult, ami a befektetési környezet javításával is járt. Ünay (2012) szerint a török fejlődés 2002

utáni első évtizedben a „versenyállam” (Czerny, 2010) számos jellegzetességét magán viseli: a politikát a gazdasági sikeresség érdekében, a versenyképességet és a gazdasági pozíciókat erősítő módon igyekeztek alakítani. 2010 után azonban a török gazdaságpolitika megközelítése is megváltozott. A gazdasági prioritások helyét egyre inkább átvette a biztonsági megközelítés, amit részben külső hatások (arab tavasz, szíriai polgárháború), részben belpolitikai célok (kurdok, illetve a belső ellenzéket jelentő gülenisták visszaszorítása) is magyaráztak. Ezzel párhuzamosan felerősödött a megbízható klientúra kiépítésének igénye is (Szigetvári, 2019).

A Török Ipari Stratégiai Dokumentum (Turkish Industrial, 2010) hosszú távú víziója ambiciózus célok tűzött ki: Törökországnak Eurázsia fő csúcstechnológiai termékeket gyártó központjává kellene válnia, olyan országgá, amely nemzeti autó-, repülőgép-, hajó- és műholdgyártással és kivittel rendelkezik. A stratégia nyolc ipari területet határozott meg: beruházás és üzleti környezet, nemzetközi kereskedelem, humán erőforrás fejlesztése, kis- és középvállalatok pénzügyi lehetőségeinek bővítése, vállalatok technológiai fejlesztése, infrastrukturális szektorok: telekommunikáció, energia vagy közlekedés, környezetvédelem és regionális fejlesztés. Kiemelt szektorok az autóiipar, a gépgyártás, a háztartási termékek, az elektronika, a textilipar és ruházat, az élelmiszeripar, végül a vas- és acélipar.

Ennek elérésére kezdetben az európai uniós kapcsolatok alakulása játszott kulcsszerepet. Az Európai Unió a kétezres évek elején a motorja volt a török gazdasági reformoknak. Bár Törökország a saját „keleti nyitása” keretében az elmúlt években szorosabbra fűzte kereskedelmi és gazdasági kapcsolatait a térség más országaival (például Oroszország, Irak, Szíria), az elmúlt évek fejleményei negatívan hatottak ezekre a relációkra, így az Európai Unió (és az utóbbi időben Kína) ismét felértékelődött a török fejlesztéspolitika számára. Komoly problémák jelentkeztek ugyanakkor a külföldi tőkeáramlások kapcsán. Törökországban az elmúlt másfél évtized gyors gazdasági fellendülése jelentős részben a beáramló külföldi tőke támogatásával ment végbe. Az ország folyó fizetési mérlege tartósan 5 százalék feletti deficitet mutatott. Ennek finanszírozásában korábban a külföldi működő tőke (FDI) jelentős szerepet játszott, hiszen a kétezres évek elején – az EU-s csatlakozási tárgyalások megindulásához is köthetően – Törökország kedvelt beruházási területévé vált a multinacionális

vállalatoknak. Az elmúlt években azonban – az európai gazdaságok válsága mellett a romló török politikai és gazdasági feltételeknek is köszönhetően – az FDI helyét egyre inkább a „forró tőkének” is nevezett portfólió befektetések vették át, majd a török líra kamatjának mesterségesen alacsonyan tartása miatt fokozatosan ezek a források is elapadtak (Szigetvári, 2018)

3. A magyar és a török autóipar

A török és a magyar autóipar fejlődése a második világháború utáni 1960-as és 1970-es években eltérő utakon haladt. Míg Magyarország az autóbuszok és teherautók gyártására specializálódott, addig Törökországban a traktorok, valamint a nehéz- és könnyű haszongépjárművek gyártása után az iparpolitika a személygépkocsi-gyártás beindítását tűzte ki célul. Míg Magyarországon a kilencvenes évek a korábbi termelési struktúra összeomlásával és a piacok elvesztésével gyökeres változásokat hoztak (Havas, 1995), addig Törökországban a korábbi fejlesztési modellt az új körülményekhez tudták igazítani. Ugyanakkor a kilencvenes évek külföldi tőkebefektetéseinek köszönhetően mindkét ország integrálódott a globális autóipari értékláncokba (Aydoğan, 2017). Ez alapvetően eltérő helyzetet/örökséget teremtett a két országban a járműgyártás lehetőségeiben.

A magyar autógyártás az 1990-es évek elején kezdett kiépülni. Elsőként a japán Suzuki épített összeszerelő üzemet, a gyártás 1992-ben kezdődött el. Szintén ebben az évben kezdte meg a termelését a szentgotthárdi Opel gyár is, ahol eleinte autókat szereltek össze, később motorokat és sebességváltó alkatrészeket gyártottak, mára azonban csak a motorgyártás maradt. A győri Audinál fordítva ment a fejlesztés, 1993-tól motorokat készítettek, és csak 1998 után kezdődött el a jármű összeszerelés. A német Mercedes-Benz kecskeméti üzeme 2012-ben indult meg a termelés. Magyarországon az ötödik autógyár a német BMW debreceni üzeme lesz, a beruházás megvalósítását a COVID-19 világjárvány miatti piaci bizonytalanságok lelassították, így a gyártás megkezdését 2025-re tolták. Magyarország hatodik autógyára a kínai BYD lesz. A vállalat 2024-ben kezdte meg szegedi üzemének építését, a gyártás várhatóan 2025-ben elindul.

2023-ban Magyarországon 507 ezer darab autót szereltek össze (OICA, 2024). Ehhez kapcsolódóan az ambiciózus kormányzati tervek nem tartják lehetetlennek, hogy pár éven belül ez a szám elérje, sőt meghaladja az évi egy millió darabot (Magyarország Kormánya, 2024a).

Magyarország pozíciója a haszongépjármű-gyártásban marginális az 1990 előtti időszakhoz képest. Ennek ellenére, itt érhető tetten az állami erőforrások allokációján keresztül az állami stratégia és elképzelések érvényesülése. A jelentős gyártók mind külföldi cégek, mint például az osztrák Schwarzmüller (pótkocsi gyártás) vagy a kínai BYD Electric Bus - Truck (elektromos busz és autóbusz-alvázak gyártása). A kínai gyártó 2016-ban hozta létre összeszerelő üzemét Komáromban és részben innen látja el az európai piacot. A hazai gyártók tekintetében a Kravtex (Credobus) kizárólag a magyar piacra termel, a bevételei jelentős részét pedig az állami beszerzések adják (Magyarbusz, 2021). A kilencvenes éveket megelőzően jelentős buszgyárnak számító Ikarus, hosszú szünet után 2018-ban mutatta be első elektromos buszát, amely a kínai CRRC Electric vállalattal közösen került kifejlesztésre (Magyarbusz, 2018). A cég az azóta eltelt öt évben egy lengyelországi és néhány hazai tenderen indult eredményesen. Termelési adatokat a vállalat nem közöl, sajtóhíreken alapuló becslés szerint a 2019-től gyártott buszok darabszáma hozzávetőlegesen ötven darab. A nemzetközi szintű versenyképesség, az exportra történő termelés régi problémája magyar tulajdonú autóbuszgyártó vállalatoknak (Kengyel, 2022), az elmúlt 10 évben a magyar buszgyártás főként közbeszerzéseken és állami megrendeléseken tudott érvényesülni (Váczi, 2019), pusztán létezése is attól függött, hogy mennyi állami pénzhez tudott hozzájutni (Demeter, 2012). Az állam részben pénzügyi támogatással, részben bizonyos cégek preferálásával illetve mások ellehetetlenítésével próbálta meg elképzeléseit érvényesíteni (Ander, 2018). A kedvező politikai kapcsolatok meghatározó szerepet töltek be a piacra jutás és a támogatások elnyerése esetében. Volt olyan cég, amely a kedvező politikai kapcsolatainak köszönhetően elnyert állami támogatások és megrendelések ellenére nem szállította le a járműveket, majd felszámolásra került (g7.hu, 2018).

Részben az OEM-ek (eredeti alkatrészgyártók azaz jármű végső összeszerelők) megjelenésével, részben pedig az autó-összeszereléstől független tőkebefektetéseknek köszönhetően Magyarországon jelentős számú európai (Aptiv, Autoliv, Bosch,

Continental, Delphi, Schaeffler, Lear, ZF, Valeo) és tengerentúli beszállítók (Flex, Hanon, Nemak, Magna International, Visteon) vannak jelen (Stefanovics és Nagy, 2021). A külföldi cégek mellett néhány hazai tulajdonban lévő vállalat is sikeresen integrálódott a globális értékláncokba. Néhány korábbi autóiipari beszállító, mint például a Rába Mór Kft. vagy a Videoton Holding, 1990 után sikeresen alkalmazkodott az új piaci viszonyokhoz. Mások, mint például az Ajkai Elektronikai Kft, a Csaba-Metál, a Fémalk Zrt, a HAJDU Autotechnika Zrt. vagy a Pemü Zrt. új belépők az autóiiparban. A beszállítói hálózat nagy része a hazai összeszereléshez kapcsolódik. Csupán az ellátási lánc csúcsán található tier 1-eszintű vállalatok exportvolumene jelentős, a beszállítói piramis alacsonyabban lévő vállalatainál (tier 2, 3, 4) ez az arány egyre kisebb (Varga & Rippel, 2023).

2016 után érezhető változás következett be az autóiipari beruházások esetében, jelentős külföldi tőke áramlott az elektromobilitásba, illetve az új autóiipari megoldások fejlesztésébe és gyártásába. Az elektromos járművek főegységeinek gyártása (Audi) és összeszerelése mellett jelentős beruházások történtek a járműakkumulátorok gyártásába. A Samsung SDI az egykori gödi monitorgyártó üzemben 2017-ben kezdte meg az akkumulátorok összeszerelését, majd a következő években folyamatosan bővítette a gyártást. Az SK ON Iváncsán építette második akkumulátorgyárát a 2018-ban épült komáromi üzem után. A dél-koreai cég az egyik legnagyobb állami támogatásban részesülő beruházó Magyarországon (K-Monitor, 2020). Emellett a japán GS Yuasa és a dél-koreai Inzi Controls is gyártóüzemet létesített Magyarországon. A kínai akkumulátorgyártó Contemporary Amperex Technology Limited (CATL) 2022-ben jelentette be, hogy a kelet-magyarországi Debrecenben hozza létre második európai üzemét. A hivatalos adatok szerint a beruházás összege 7,34 milliárd euró (HIPA, 2022), amely Magyarország eddigi legnagyobb egyösszegű zöldmezős beruházása. A három ütemben épülő, 100 GWh éves kapacitású gyár többek között a BMW, a Stellantis és a Volkswagen stratégiai beszállítója lesz (Bloomberg, 2022). A kínai Sunwoda cégcsoport elektromobilitási divíziójának képviselője Sunwoda Mobility Energy Technology Company 2023 júliusában jelentette be, hogy Nyíregyházán építi fel első európai üzemét. A termelés a tervek szerint 2026-ban indulhat be. A Debrecenben létesítendő BMW gyárhoz kapcsolódóan a kínai EVE Power 2023 elején jelentette be, hogy Debrecenben építi fel első európai üzemét. A vállalat kifejezetten a BMW kérésére érkezett (Világgazdaság 2023), a termelés mintegy 28 GWh éves kapacitással 2026-ban indulhat

el. A cellagyártókkal együtt számos további beszállító jelent meg az alkatrészgyártásban (Czirfusz, 2023b), így az alapanyaggyártók (pl. Soulbrain, Dongwha), alkatrészgyártók (pl. Inzi Controls, Mektec, Shenzen Kedali), valamint az újrahasznosítók (SungEel HiTech). A jelentős beruházásoknak köszönhetően 2025-re Magyarország Németország után a második legnagyobb akkumulátorgyártó lehet az EU-ban (Bockey & Heimes, 2022).

A változó trend a befektetők összetételét is átalakította. Amíg az autó-összeszerelő cégek és a hozzájuk kapcsolódó beszállítók döntően Európából érkeztek, addig az elektromos járművek akkumulátorcellák és modulok magyarországi gyártásában a fő befektetők a vezető ázsiai (dél-koreai, kínai és kisebb részben japán) cégek, amelyek innen látják el az európai piacot (azaz export- platform típusú FDI-ről beszélhetünk). 2023-ban a legnagyobb befektetők így a kínai és a dél-koreai cégek voltak, harmadik helyre szorítva német befektetőket (HIPA, 2024). A kínai Eve Power beruházása jól példázza, hogy a befektetők összetételében bekövetkezett változás, az ázsiai vállalatok térnyerése, szorosan összefügg az európai gyártók elektromos autógyártásra történő áttérésével. Egy újabb cellagyártó üzem létesítése ugyanis kifejezetten az adott OEM specifikációi szerint történik, és termelés is őket szolgálja ki (CATL vállalati interjú 2024. október). Másfelől az ázsiai vállalatok térnyerése az európai akkumulátor ellátási lánc gyenge és versenyképtelen állapotot tükrözi, hiszen alapvetően a globális akkumulátor ellátási láncot Kína uralja (McCaffrey & Poitiers, 2024), ezzel új, keleti irányú technológiai függőséget teremt a magyar és az európai gazdaság számára.

A magyar autóiparral ellentétben Törökországban a kezdetektől szerves fejlődést figyelhetünk meg a közúti járműgyártás területén, amely a hazai vállalatok megerősödése mellett jelentős külföldi tőke és technológia importját jelentette. A török autóipar kezdete az 1950-es évekre nyúlik vissza. A motorizáció elsősorban az iparban és a mezőgazdaságban tette szükségessé a nehéz és könnyű haszongépjárművek és traktorok gyártását (Taymaz & Yılmaz, 2017). 1954-ben megalakult az első traktorgyár, a Türk Traktör. Az 1963 és 1967 közötti első ötéves fejlesztési terv (FYDP) lendületet adott a török autógyártásnak, mivel az ipari fejlesztési tervben kiemelt szerepet kapott az autógyártás (Yücel, 2015). 1963 és 1967 között egymás után alakultak a gyárak. 1963-ban megalakult az Otokar (autóbusz- és katonai járműgyártó), 1966-ban a török Anadolu

Group és a japán Isuzu Motors vegyesvállalata, az Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret AS, BMC (teherautók, buszok, katonai járművek), majd a Karsan (könnyű haszongépjárművek és buszok) és az MAN (könnyű haszongépjárművek és később buszok) gyárai. Egy évvel később, 1967-ben megalapították a helyi Mercedes Benz (buszok) üzemét. A török személygépkocsi-gyártás 1966-ban kezdődött az isztambuli Otosan gyárban. A török cég 1977-ben kötött licencszerződést a Forddal, és a cég nevét Ford Otosanra változtatták. Az 1960-as és 1970-es évek importhelyettesítési politikája a hazai ipar fejlesztését helyezte előtérbe. Az importvámok és a hazai hozzáadott érték növelését szolgáló támogatások sikeresnek bizonyultak. 1968-ban a Koç Holding és a FIAT vegyesvállalataként megalakult a TOFAŞ (Türk Otomobil Fabrikası Anonim Şirketi) autógyár. 1969-ben a török OYAK és a francia Renault közösen autógyárat alapított. A két autógyár sokkal nagyobb termelési volument bonyolított le. Míg 1970-ben kevesebb mint 4000 autót gyártottak, 1975-re a gyártás 72 000-re nőtt (Taymaz & Yılmaz, 2017). A fordulópontot az Európai Gazdasági Közösséggel való kapcsolatok szorosabbra fűzése és a vámuniós megállapodás jelentette, amely új lendületet adott a beruházásoknak (Aydoğan, 2017). Az 1990-es években három új ázsiai autógyárat alapítottak. A Toyota 1990-ben alapította üzemét, 1992-ben pedig a török Anadolu Group és a Honda közös autógyárat. 1994-ben a koreai Hyundai Motor a török Kibar Holdinggal közös gyárat alapított.

A 2000-es évekig az autóiipari cégek törökországi beruházásai elsősorban a hazai piacra való termelést célozták. Az Európai Unióval kötött 1996-os vámuniós megállapodás után felgyorsultak az európai piacot kiszolgáló exportorientált beruházások (TCTB, 2022). A megállapodást követően az exportot az autóiipari és gépipari termékek uralták (Eralp et al., 2021). A török autóiipar beépült az európai vállalkozások hálózatába (Yalcin & Felbermayr, 2021). A 2000-es években a külföldi vállalatok új üzemek létesítésével (2001-ben Ford) vagy meglévő üzemek bővítésével (Toyota és Hyundai Assan) növelték termelésüket.

Törökország legújabb autógyárának alapítását 2017-ben jelentette be Recep Tayyip Erdoğan török elnök. A bejelentés nem véletlenül érkezett az elnöktől, hiszen az autógyár létrehozása politikai döntés volt, melynek célja egy független és globálisan is versenyképes török autómárka létrehozása volt. A vegyes vállalatban török

nagyvállalatok vettek részt (Anadolu Group, BMC, Kök Group, Turkcell, Zorlu Holding és TOBB). A Gemlikben található üzem 2022 végén kezdte meg a termelést. Az üzem a tervek szerint 175 000 darabos lesz (Deutsche Welle, 2022). 2024-ben pedig a kínai BYD is bejelentette, hogy Törökországban építi fel második európai összeszerelő üzemét. A gyár 2026-ban kezdi meg termelését, és évi 150 ezer elektromos és hibrid autó gyártását tervezik (Türkiye Investment Office, 2024)

2023-ban Magyarország 12. helyen állt az európai közúti járműgyártásban (Oroszországot és az Egyesült Királyságot is beleértve) (OICA, 2024). A török járműipar globálisan a 13., míg Európában a 4. legnagyobb. A török haszongépjármű-gyártás kiemelkedő (tehergépjárművek, autóbuszok), Európában második helyen áll (OICA, 2024). Magyarországon a kilencvenes évektől az autóiipari növekedés export vezérelt (Túry, 2014; Rechnitzer et al., 2017; Stefanovics és Nagy, 2021), és a termelés átlagosan 90 százalékát exportálják (Autonavigator, 2022). Törökországban a belső piac is jelentős szerepet játszik a kibocsátásban, az ágazat átlagos export rátája 2023-ban 70 százalék (Investment Office of the Presidency of the Republic of Türkiye, 2024a). Magyarországon az autóiipar 20 százalékos részesedéssel (MAGE 2023), míg a török exportban 15,8 százalékos részesedéssel a legnagyobb exportőr (Investment Office of the Presidency of the Republic of Türkiye, 2024b). A gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok terén mindkét ország számára az Európai Unió a legfontosabb partner. A magyar autóiipari export 87 százaléka (Allianz Trade, 2021), a török exportnak pedig 67,9 százaléka (Auto World Journal, 2024) irányult az EU (27) országaiba.

A német piac mind a magyar mind pedig a török kivitel esetében jelentős szerepet játszik, ugyanakkor a nemzeti sajátosságok és a fejlesztéspolitika következtében eltérő mértékű a függés. Magyarországon a változó befektetési trendek ellenére, a német OEM-ek uralta ellátási lánc (Stefanovics & Nagy, 2021) következtében a magyar járműgyártás jelentősen kitett a német megrendeléseknek, nemcsak a hagyományos belsőégésű technológiát képviselő járművek és részegységeik esetében (MNB 2024), de az akkumulátor cellák és alkatrészek esetében is (Éltető, 2023). Magyarországon az ázsiai vállalatok megjelenése mindezidáig csak erősítette az európai piacokról és kiemelten a német kereslettől való függést, hiszen az új vállalatok alapvetően az európai ellátási láncokhoz kapcsolódnak. A magyar autóiipari kivitel közel egyharmada Németországba

kerül (31,8%), majd Szlovákia (7,1%), Franciaország (5,3%), Olaszország (5,2%) és az Egyesült Királyság (5,1%) a legnagyobb felvevőpiacok (Statista.com, 2024). Törökország esetében a német piac szintén az első helyen szerepel (13,8%), ugyanakkor ilyen mértékű kitettség nem figyelhető meg (Daily Sabah, 2024). Nem sokkal lemaradva Németország mögött Franciaország a második helyen szerepel (11,7%), ezt követi az Egyesült Királyság (11,0%), Olaszország (9,4%) és Spanyolország (6,9%).

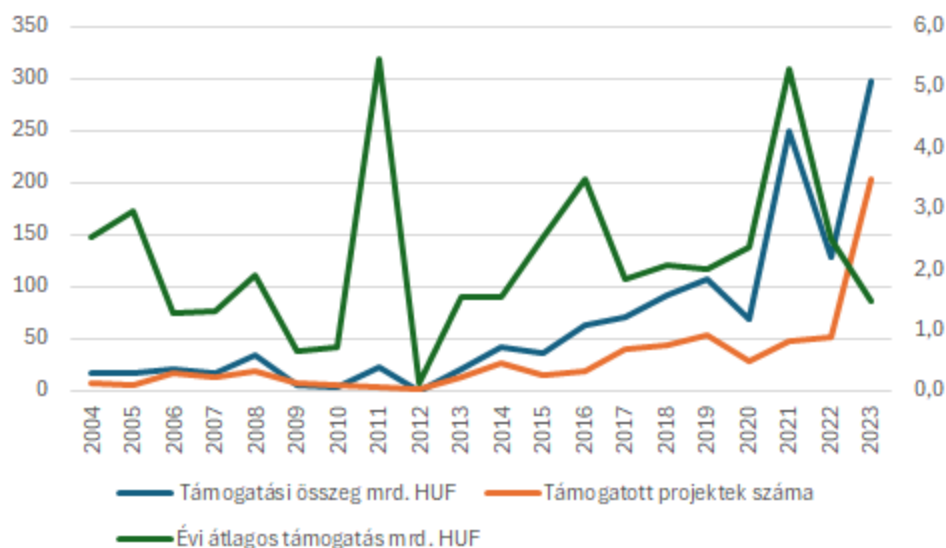
5. Autóipari fejlesztéspolitika Magyarországon

Magyarországon a fejlesztési programok közül három a járműgyártást (közúti és vasúti) jelöli meg célterületként. Az Új Széchenyi Terv (2011-2021), a Széll Kálmán Terv 2.0 (2012-), valamint a Külkereskedelmi Stratégia (2012-2020). A tervekben megfogalmazott célkitűzések, a külföldi közvetlentőke-befektetések növelése, a foglalkoztatás növelése, a K+F-hez kapcsolódó beruházások támogatása, a kis- és középvállalatok versenyképességének és beszállítói helyzetének javítása, a régiók fejlesztése, a területi különbségek csökkentése, valamint a kiemelt ágazatok fejlesztése.

A 2010-et követően a magyar fejlesztéspolitika egyik fontos célkitűzése volt a gazdaság "újraiparosítása". A kormányzat az iparra vonatkozó fejlesztéspolitika alapelveit több dokumentumban is megerősítette. A fejlesztési koncepció alapját a Nemzetgazdasági Minisztérium által 2011-ben elkészített, Magyar Növekedési Terv (NGM, 2011) jelenti. A koncepció lényege, hogy a hazai tulajdonú vállalatok megerősítésével elősegítse Magyarország "újraiparosítását", annak érdekében választ adjon a rendszerváltás óta kialakult duális-gazdaság jelentette problémákra. A 2016-ban elfogadott Irinyi tervben a korábbiaktól eltérően a külföldi tőkebefektetések ösztönzése, és bizonyos iparágok fejlesztése is szerepel, nem kizárva a külföldi tulajdonú cégek támogatását sem. A fejlesztendő célterületek közül a járműgyártás és a speciális járműgyártás (buszok, haszongépjárművek stb.) kiemelt hangsúlyt kapnak. A terv keretében a magyar tulajdonú Evopro, elektromos buszok fejlesztésére és gyártására 1,6 milliárd forintnyi hazai és európai uniós vissza nem térítendő támogatást kapott (Kengyel, 2024). A kínai tulajdonú BYD Electric Bus - Truck pedig elektromos buszok komáromi összeszerelő üzemének létrehozására nyert el támogatást. Az Irinyi tervben megfogalmazott fejlesztési irányra épülve 2024-ban fogadták el Magyarország versenyképességi programját, melyben a

járműgyártás szintén kiemelt iparág, azonban a haszongépjármű vagy a buszgyártás már nem szerepel.

1. ábra: Az EKD támogatások éves alakulása



bal tengely=Támogatási összeg, Támogatott projektek száma

jobb tengely=Évi átlagos támogatás

Forrás: Magyarország Kormánya 2024b alapján a szerzők számítása

Ahhoz, hogy közelebb kerüljünk a 2010-et követő időszak járműgyártással kapcsolatos fejlesztési elképzeléseihez, részletesen meg kell vizsgáljuk az ún. egyedi kormánydöntésen alapuló támogatások (EKD) rendszerét és a támogatásokhoz kapcsolódó állami fejlesztési programokat. 2004 óta a legjelentősebb állami támogatásokat az EKD alapján ítélték oda (lásd 1. ábra). Az EKD egyfajta kirakatfejlesztési eszköz lett, amely nem csak a döntéshozatali mechanizmus transzparenciájának hiátusával szerzett magának kétes hírnevet, hanem hogy ezekhez a beruházásokhoz kapcsolódnak a legjelentősebb járulékos állami infrastrukturális beruházások (Gyórfy, 2023a). EKD esetén a vállalkozások közvetlenül a magyar kormányhoz nyújtják be támogatási kérelmüket. A program 2004-ben indult, és minden esetben a magyar kormány egyénileg és közvetlenül dönt. A támogatási program alapvető célja ugyan nem változott, a célcsoport és a szabályozás azonban átalakult (Voszka et al., 2023). A támogatásért cserébe a kezdeti feltétel egy bizonyos számú új munkahely

létrehozása volt. A támogatási program két célterületet határozott meg a munkahelyteremtésre: induló beruházások és új gazdasági tevékenységek végzésére irányuló induló beruházások. 2017-től a támogatási kör kibővült a kutatás-fejlesztési beruházások támogatásával. A pályázók körét korlátozza, hogy csak a 250 főnél többet foglalkoztató nagyvállalatok pályázhatnak. A résztvevő hatóság minden esetben a HIPA - Nemzeti Befektetési Ügynökség, a magyar kormány nevében pedig a külgazdasági és külügyminiszter jár el.

A döntéshozatali folyamat centralizációja erősíti a támogatási rendszer egyedi elbírálásának jellegét. A támogatások odaítélésének folyamata átláthatatlan, annak sem a szakmai sem szakpolitikai okairól nincsenek információink (Voszka et al., 2023). Ezen felül a döntések önkényességét az is alátámasztja, hogy a támogatási keretnek nincs korlátja, az éves előirányzatot egy egyszerű kormányhatározattal bővíteni lehet, amellyel a kormány rendszeresen él is.

2004 és 2023 között, az egyedi kormánydöntésen alapuló támogatásokkal 617 projektet /vállalkozást támogatott az állam (Magyarország Kormánya, 2024b), amelyek többsége magyar (224), de jelentős számú német (141), és egyre növekvő számú dél-koreai (23) és kínai (14) vállalat is volt. A projektek több mint egyharmada (33,7%-a) közvetlenül kapcsolódik az autóiparhoz. Egyes cégek többször is részesültek támogatásban, mint például az Audi Hungaria, aki összesen 45 milliárd forintot kapott. A támogatási hányad meglehetősen nagy szórást mutat, de általában a beruházások 10-20 százalékát teszi ki. Ha az odaítélt támogatások mértékét vizsgáljuk, akkor a listát az autóipar dominálja, amely az összes támogatás 53,2 százalékát (!), összesen 703 milliárd forintot kapott. 2011-ben például a 21,8 milliárd forintnyi támogatási összeg szinte teljes egészében (98,8%) külföldi autóipari vállalatokhoz került (1. ábra). A 10 milliárd forintnál többet elnyert vállalatok listáján szinte kizárólag autóipari vállalatok vannak (lásd 1. táblázat). Az elmúlt 2-3 év nagy projektjei között az összes akkumulátorgyártó megtalálható, de jelen vannak a nagy nemzetközi OEM-ek és a két nagy gumibroncsgyártó is. Az ilyen támogatásokon kívül az állam számos egyéb, a tárgyalások részét képező, a tényleges támogatási összegben nem szereplő (Mészáros, 2022), azt meg is haladó, összességében több száz milliárd forint értékű állami beruházással támogatja a befektetőket (Bucsky, 2023). Ezek lehetnek konkrét anyagi vonzatú kiegészítő

beruházások (közmű- és útépités, építési terület előkészítése), de a kedvezménynek magukban foglalják a „kellően rugalmas” szabályozási/jogszabályi környezet megteremtését is. Ez utóbbira számos példát találhatunk a magyar akkumulátorgyárak beruházásaihoz kapcsolódóan (Éltető, 2022, 2024).

1. táblázat: A 10 milliárd forint feletti egyedi kormánydöntésen alapuló támogatások*

Vállalat	Ország	Tevékenység	Beruházási volumen mrd. HUF	Támogatási összeg mrd. HUF	Támogatási arány
SK On Hungary Kft.	KR	Akkumulátor, szárazelem gyártása	593	76	12,9
Samsung SDI Magyarország Gyártó és Értékesítő Zrt.	KR	Akkumulátor, szárazelem gyártása	470	54	11,6
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	DE	Közúti jármű gyártása	342	49	14,3
AUDI Hungária Zrt.	DE	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	601	45	7,5
SK Battery Manufacturing Kft.	KR	Akkumulátor, szárazelem gyártása	297	37	12,4
thyssenkrupp Components Technology Hungary Kft.	DE	Közúti jármű alkatrészeinek gyártása	110	37	33,1
BMW Manufacturing Hungary Kft.	DE	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	70	26	36,8
HANKOOK TIRE Magyarország Kft.	KR	Közúti járműabroncs gyártása	220	24	10,7
Rubin NewCo 2021 Kft.	UK	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	52	16	31,4

Szigetvári Tamás – Túry Gábor / Magyar és a török autóiipari fejlesztéspolitikák. Van kiút a közepes jövedelmi csapdából?

1. táblázat folytatás

Vállalat	Ország	Tevékenység	Beruházási volumen mrd. HUF	Támogatási összeg mrd. HUF	Támogatási arány
Apollo Tyres (Hungary) Kft.	IN	gumigyártás	146	16	11,0
Robert Bosch Automotive Steering Kft.	DE	Közúti jármű alkatrészeinek gyártása	88	16	18,0
SEMCORP Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	CN	Akkumulátor, szárazelem gyártása	65	13	20,4
Sisecam Glasspackaging Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	TR	Csomagolóanyagok gyártása	70	13	17,8
MOL Petrolkémia Zártkörűen Működő Részvénytársaság	HU	vegyüzem létrehozása	280	12	4,2
Zoltek Vegyipari Zrt.	JP	Szénszál termékek gyártása	47	11	23,4
KOMETA 99 Élelmiszeripari Zártkörűen Működő Részvénytársaság	IT	Húsipari termékek gyártása	31	11	35,3
Vitesco Technologies Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság (korábban: Continental Powertrain Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság)	DE	Közúti jármű alkatrészeinek gyártása	31	11	34,5

*cégenként összesített adat

Forrás: Magyarország Kormánya 2024b

Az EU 2022-ben elfogadta a belső piacot torzító külföldi támogatásokra vonatkozó új szabályozást (Európai Tanács, 2022), amely 2023 októberétől lépett életbe, amely az EU-ban letelepedő egyes cégeket 3 évre visszamenőleg lehet vizsgálni. A rendelet lényegében kiterjeszti az EU állami támogatási tilalmát, a harmadik országbeli állami támogatásokra, a nagyszabású közbeszerzési eljárásokra, valamint a fúziós és felvásárlási (M&A)

ügyletekre összpontosítva. Ez a rendelet ezért kiterjeszti az EU meglévő állami támogatási tilalmának hatályát a nem uniós országok által nyújtott „támogatásokra”. A rendelet az EU-s és az EU-n kívüli vállalkozásokra is vonatkozhat, amelyek ilyen külföldi támogatásban részesülnek. A „támogatások” fogalmát tágran definiálják, és a támogatások széles skáláját öleli fel, mint például a hozzájárulások, kölcsönök, támogatások, garanciák és adókedvezmények. A jelenlegi uniós állami támogatási rendszerhez hasonlóan a rendelet kulcsszerepet biztosít a Bizottságnak az új szabályok nyomon követésében és betartatásában (EY, 2022). Magyarország azonban nagy vesztese lehet az új szabályozásnak. Az uniós szabályozás arra kényszerítheti a kormányt, hogy elsősorban az ázsiai befektetők vonzására fókuszálva alakítsa át befektetésösztönzési szemléletét, hiszen esetükben meglehetősen gyakoriak a küldő állam állami támogatásai, amelyek segítségével piacvezetővé válhatnak a világon.

Az állami támogatási rendszer alapvető hiányosságára a 2019-es Állami Számvevőszék jelentése is rávilágított (ÁSZ, 2019), amely kiemelte, hogy a támogatási rendszerbe nem építettek be semmiféle számszerűsített eredménycél, továbbá hiányzik az indikátor- és monitoring rendszer is. Így az EKD támogatások céljainak (kutatás-fejlesztés fejlesztése, kis- és közepes vállalkozások (beszállítói pozícióinak javítása stb.) megvalósulása nem követhető nyomon. A támogatások elosztása nem csökkenti a centrum-periféria viszonyt, a régió beszállítói szerepét, ami a jelenlegi magyar és közép-európai autóiipart jellemzi (Czakó & Vakhal, 2020). Éppen ellenkezőleg, nemcsak megőrzi, hanem növeli is a függőséget. Egyrészt technológiai függés mutatkozik az energia- és munkaigényes ágazatnak számító akkumulátorgyártás irányában, másrészt az ázsiai befektetők iránti elkötelezettség (Czifrusz, 2023a). A jelentős állami investíció megtérülési ideje ráadásul meglehetősen hosszú, Győrffy (2023b) 7,5-17 év közöttire teszi. Ehhez még hozzá kell tenni az autóiipari beruházások társadalmi és környezeti hatását is, amely mutatja, hogy a fejlesztéseknek komplex megközelítést kellene alkalmazni megfelelően a gazdasági megvalósíthatóság és a társadalmi elfogadhatóság követelményeinek (Nagy et al., 2019).

6. Autóiipari fejlesztéspolitika Törökországban

Törökország 2012 áprilisában újította meg korábbi befektetés-ösztönző rendszerét, 2012 január 1-től visszamenőleges hatállyal. A fő ösztönzők a hozzáadottérték-adó-visszatérítések, a beruházási kiadások áfamentessége 60 százalékig, a vámmentességek és a társadalombiztosítási kedvezmények voltak. Ezen túlmenően, a beruházás helyétől függően a kormány ingyenes földterületet, a jelenlegi 20 százalékos effektív kulcsból 8 százalékig terjedő adólevonást és 3-7 százalékos hitelkamattámogatást is biztosított (UNCTAD, 2012).

Az eredményeket tekintve 2012 és 2015 között 66 503 ösztönző tanúsítványt bocsátottak ki, ebből mindössze 48 volt stratégiai befektetési ösztönző. Másrészt a teljes 1 milliárd líra tőkeösztönzés 13%-a (138,8 milliárd líra) stratégiai befektetési ösztönző volt (Haciköylü & Karal Önder, 2019). A stratégiai befektetési ösztönzők elsősorban a folyó fizetési mérleg hiányának csökkentését célozzák, a nyersanyagok behozatalának csökkentésével és a magas hozzáadott értékű beruházások előmozdításával ezeken a törökországi területeken. A stratégiai befektetések a bányászati és vegyipari ágazatokban valósultak meg, míg a vas- és acélipar, az autó- és gépipar, a textil és a mezőgazdaság befektetői nem kaptak és nem is kérhettek ilyen ösztönzőket. Bár a stratégiai befektetés-ösztönző politikával szembeni elvárások nagyon magasak voltak, ez az elvárás nem teljesült (Haciköylü & Karal Önder, 2019). Az új rendszer a stratégiai mellett a jelentős nagyságú projekteket is támogattam, az első 10 évben 23 nagyprojektet támogattak összesen 135 milliárd líra (22 milliárd USD) értékben. A projektek mintegy 170 000 közvetlen és közvetett munkahelyet teremtettek (Chan, 2018). Az itt támogatott projektek között szerepelt például az Oyak Renault új generációs motorgyártási projektje, a BMC közlekedési és védelmi ipari beruházása, valamint a Vestel elektromos akkumulátor-gyártási beruházása.

Részben a széles körben hangoztatott technológiai felzárkózás elősegítésére 2024-ben Törökország egy új, csúcstechnológiai beruházási programot is indított, hogy 30 milliárd dolláros ösztönzőt nyújtson elektromos járművek, akkumulátorok, félvezetők és energiatechnológiai befektetések számára, mely révén Törökországot 2030-ra globális csúcstechnológiai központtá alakítaná (Turkey introduces, 2024). Az autóiipar esetében a HIT-30 program 5 milliárd dolláros támogatás-csomagot hoz létre, amelynek célja, hogy

új beruházásokkal legalább évi 1 millió darabra növelje Törökország elektromos járműgyártási kapacitását. Törökország emellett 4,5 milliárd dolláros ösztönző csomagot kínál az akkumulátorgyártási beruházások vonzására, hogy 2030-ra elérje a 80 GWh akkumulátorgyártási kapacitást. A HIT-30 emellett 5 milliárd dolláros ösztönzőt biztosít a félvezető-beruházások számára, hogy kielégítse az autóiipar, a háztartási cikkek, az elektronikai, a védelmi és légiközlekedési ágazat növekvő mikrochip igényét.

TOGG - a saját török autó projekt

Az autóiiparban a külföldi vagy vegyes tulajdonú autógyárak létrehozása mellett már az ötvenes-hatvanas évek iparfejlesztési politikája (az importhelyettesítő iparosítás jegyében) is célul tűzte ki teljesen hazai tulajdonú autógyárak létrejöttét. A hatvanas években végzett próbálkozások azonban nem jártak sikerrel (Mordue & Sener, 2020), technológiai problémák miatt globális partner bevonására volt szükség. Az importhelyettesítő gazdaságpolitika időszakát követően, a nyolcvanas-kilencvenes évek liberalizációs időszakban nem sikerült „önálló” hazai autógyártást kialakítani. 2011-től az új fejlesztési politikával az állami szerepvállalás és befolyás megnőtt a gazdaságban (Kutlay, 2019), és az új, államkapitalista fejlesztéspolitika (Güven, 2016) prioritásként kezelte az autóiipart.

A TOGG-ot 2018-ban alapították, erőteljes politikai ösztönzéssel és támogatással. Az új cég négy nagy, a projektben részt vevő helyi vállalat együttműködésén alapul: az Anadolu Grubu (23 százalékos tulajdoni hányad) 7 szektorban (sör, üdítő, kiskereskedelem, mezőgazdaság, autóiipar, papíráru és energia) tevékenykedik, az autóiiparban az Isuzuval, a Kiával és a Hondával együttműködésben. A BMC (23 százalék) Törökország egyik legnagyobb játműgyártója. Termékei közé tartoznak a kereskedelmi teherautók, buszok, katonai teherautók és páncélozott járművek. A Turkcell (23 százalék) a vezető török mobiltelefon-szolgáltató, míg a Zorlu Holding (23 százalék) szintén török multinacionális holding, amely textil-, fehéráru-, elektronikai-gyártásra és energetikára és pénzügyi szolgáltatásokra szakosodott. A Zorlu Group 4,5 milliárd dolláros megállapodást írt alá a kínai GSR Capital-lal, hogy a Vestel leányvállalatán keresztül az akkumulátorgyártásba fektessenek be, ennek keretében egy 25 gigawattos kapacitású akkumulátorgyár építését tervezik.

A TOGG projekt várhatóan 22 milliárd lírába (3,7 milliárd dollárba) kerül 13 év alatt. Az állam különböző típusú támogatásokat biztosít a TOGG számára. Az adókedvezmények mellett a TOGG által felvett hitelek teljes kamatköltségének 80%-át fizeti 10 éven át. E mellett Bursában 1,2 millió négyzetméternyi területet biztosított a gyár létrehozásához, valamint 300 képzett alkalmazott foglalkoztatására nyújt bértámogatást, 10 éves támogatást nyújt a munkavállalók társadalombiztosításához, valamint évi 30 000 darab TOBB által gyártott elektromos autó beszerzését a közsféra számára.

A TOGG, mint török autógyártó vállalat létrehozása egyértelműen azt a politikai akaratot testesíti meg, amely a nemzeti autógyártóhoz kapcsolódó nacionalista érzelmeket is erősíti (Mordue & Sener, 2020). A résztvevő cégek az AKP-kormány közeli támogatóinak és szövetségeseinek tekinthetők, vagyis a klientúra részét jelentő vállalatok közé tartoznak. Ez utóbbi egyben korlátot is jelent számára, hiszen egy esetleges politikai fordulat miatti állami források kimerülése kockázatot jelent a cég működésére.

A TOGG autógyár ugyanakkor csak részben rendelkezik a projekt megvalósításához és sikeréhez szükséges kompetenciákkal. Mordue és Sener (2020) alapján a projekt ugyan sok szempontból perspektivikusnak tűnik, ugyanakkor számos kockázati tényezőt is számolnia kell. A beruházás mellett szól az elektromos hajtású autó/modell viszonylagos szerkezeti egyszerűsége a hagyományos belsőégésű motorra felszerelt autóhoz képest, így jobb lehetőséget teremt az új autóiipari szereplők számára a piacra lépéshez (Christensen, 2011). Továbbá az új belépők számára kedvező, hogy a legnagyobb költségnek számító akkumulátorok ára a közeljövőben várhatóan tovább csökken – igaz, ehhez az elektromos autók széleskörű elterjedése, illetve az akkumulátor előállításához szükséges nyersanyagok megfelelő mértékű rendelkezésre állása is szükséges. Végül pedig kedvező, hogy a cég működéséhez megfelelő mennyiségű és minőségű munkaerő áll rendelkezésre, ami különösen a mérnökök és a szakképzett munkaerő esetében fontos tényező. Számos olyan tényező van ugyanakkor, amely veszélyeztetheti vagy megnehezítheti a projekt sikerét. A legfontosabb, hogy a gyártáshoz szükséges technológia nem (vagy csak korlátozottan) található meg Törökországban. Így a dizájn esetében az olasz Pininfarina, a mérnöki rész kulcselemei a német EDAG, az akkumulátor pedig a kínai Farenis együttműködése meghatározó. A külföldi szereplők bevonása

helyett alternatív megoldásként felmerülhetne a technológia licence, ennek azonban egyelőre nincs racionalitása.

További probléma, hogy a török autóiipar általánosságban alacsony lokalizációs rátával (azaz a hazai technológiák felhasználásával) rendelkezik, és a legfontosabb beszállítói pozíciók (a magyar helyzethez hasonlóan) továbbra is a nagy globális vállalatok kezében összpontosulnak. A vállalatnak a járművek fejlesztése és gyártása mellett olyan problémákat is meg kell oldania, mint a termékek és a választék piaci pozíciója, ami az egyik legfontosabb tényező egy termék sikere szempontjából. Ebben az összefüggésben a töltés, azaz a töltőhálózat elérhetősége kulcsfontosságú tényező, hiszen ez utóbbi jelentősen korlátozza a vállalat értékesítési növekedési potenciálját a kezdeti növekedés szempontjából legfontosabb hazai piacon. A tervezett termelési mennyiség (175 000) szintén számos korlátot jelent a vállalat számára. Mordue és Sweeney (2020) szerint ez az egységek száma túl kicsi, ami megakadályozza, hogy a vállalat olyan méretgazdaságossági előnyökhöz jusson, amellyel valóban versenyképessé tudná tenni a márka termelését.

7. Állami támogatások és fejlesztési hatásuk

A félperiféria országaiban, és tanulmányunkban Magyarországot és Törökországot is ezen kategóriába soroljuk, az állami támogatások alapvető célja, hogy segítséget nyújtsanak a gazdaság szerkezetátalakításához és a technológiai feljebb-lépéshez. A GVC-kben elérhető magasabb(abb) pozíció egyben a gazdasági felemelkedés/felzárkózás alapja, így a technológiai „upgrading” állami támogatása elengedhetetlen. A magyar és a török kormány is néhány kulcságazatot, különösképpen az autóiipart helyezte a felzárkózási stratégia középpontjába, így ezek az ágazatok az állami támogatások fő kedvezményezettjei.

A fejlesztési stratégiák megvalósításához újfajta állami intézményekre van szükség. A kevésbé fejlett országokban a megfelelő intézmények hiánya akadályozhatja a szereplőket abban, hogy alkalmazkodjanak az erősödő piaci verseny kihívásaihoz, de belpolitikai tényezők akadályozhatják ezen intézmények kialakítását. Egy ország intézményi és politikai viszonyait alakító fontos külső tényező globális (pl. IMF) és regionális (pl. EU) szereplőktől származhat (Bruszt & Langbein, 2020). Az erős többség

által támogatott, erős nacionalista-populista vezetők hatására azonban mind Magyarország, mind Törökország esetében az utóbbi időben a jól bevált (uniós) normáktól elfordulva, az államot új felfogásban helyezi a fejlesztési folyamat középpontjába, az ennek megfelelő intézményrendszert erősítve (Öniş & Kutlay, 2019; Csaba 2021; Madlovics & Magyar, 2021).

A perifériákon azonban nem könnyű megváltoztatni a fejlődési utakat. Ez nagyszabású intézményi beruházást, kollektív fellépést és úgynevezett „fejlesztési koalíciók” építését igényli (Doner & Schneider, 2016). Itt az államnak döntő szerepe van: elősegítheti vagy megakadályozhatja ún. befogadó (inkluzív) koalíciók (fejlesztési szövetségek) létrejöttét.

Bruszt és Karas (2020) alapján négy tényező játszik fontos szerepet a fejlesztési szövetségek kialakításában és befogadóbbá tételében:

- azok az intézményi jellemzők, amelyekbe az ágazati szintű döntéshozatal beágyazódik,
- a résztvevők vertikális elszámoltathatósága, amelyet a politikai pártok közötti erős és hatékony verseny biztosít,
- képzett és autonóm bürokrátákra is szükség van a befogadó fejlesztési szövetségek kialakításához,
- a nem állami szereplők autonóm szervezeteinek jelenléte a szektorban, amelyek képesek egységes képviselést biztosítani és szövetségeket létrehozni a különböző termelői kategóriák között.

Az uniós támogatások a hazai intézményi keretek között kulcstényezőt jelenthet(tek volna) a fejlődési eltérések előidézésében. Magyarország esetében a csatlakozás előtti időszakban az uniós beavatkozások között szerepelt a központi állami intézmények korszerűsítése a bürokrácia és az igazságszolgáltatás autonómiájának és kapacitásának növelésével. Ez történt Törökországban is elsősorban 2002 és 2004 között, ahol az EU politikai és intézményi reformokat szabott a csatlakozási tárgyalások megkezdésének feltételül, és kisebb mértékben még a csatlakozási tárgyalások első éveiben is (Langbein & Markiewicz, 2020). A politikai környezet és az EU normatív ereje az ilyen intézményi reformok kikényszerítésére azonban mindkét ország esetében visszaesett (Bod, 2019; Öniş & Kutlay, 2019; Csaba, 2021).

Az autóiparban a hazai politika mozgásteret korlátozott a GVC-k meghatározó szerepe miatt (Szalavetz, 2019; Czirfusz, 2023a). Az autonómabb és ambiciózusabb államok megváltoztathatják a transznacionális cégek stratégiáit a munkaerőpiacra belépő munkavállalók képességeinek javításával, vagy a hazai cégek komplexebb együttműködési formáiba való bekapcsolódási képességének növelésével (Bruszt és Karas, 2020), illetve egy másik lehetőség az alkatrészgyártók beszállítói bázisának diverzifikálása, csökkentve ezáltal az egy felvásárlótól való függést. A fejlődési lehetőségek azonosítása és kiaknázása, az erőforrások mozgósítása és a fejlődési pálya megváltoztatását célzó fejlesztési koalíciók létrehozása mind-mind erre képes és kész államokat kíván.

Mint fentebb láttuk, az állam mind Magyarország, mind Törökország esetében továbbra is támogatja az autógyártókat, és különböző állami támogatási programokon keresztül biztosítja számukra a forrásokat. Az autógyártók az uniós intézmények gyengülő felügyelete miatt az állami támogatásból egyre inkább járadék jellegű jövedelemhez juthatnak (Langbein & Markiewitz, 2020, 1120). Magyarországon a német és a kelet-ázsiai (kínai, dél-koreai) transznacionális vállalatok továbbra is ún. kirekesztő (exkluzív) szövetségeket kötnek az állammal, vagyis szűk és a felek által meghatározott kört vonnak be a projektekbe. A körhöz hozzá tartoznak a jó politikai kapcsolatokkal rendelkező hazai vállalkozók is, amely a gyárépítési munkákat, illetve a kapcsolódó infrastruktúra építést végzik (Weiler, 2024), ezzel kirekesztve a többi céget. Az intézményesült korrupcióval a szűk körnek juttatott folyamatos megrendelések (Mihályi & Szelényi, 2018), erősítik a kiválasztottak esetében a járadékvadász hozzáállást, visszaszorítva ezzel a teljesítményalapú versenyt. Törökország a korábbi nagy hazai holdingok meggyengültek, míg a kormányzó AKP párt és a konzervatív, vallásos török üzletemberek és AKP-párti vállalatok közötti új szövetség erősödött meg. A TOGG létrejöttével egy ambiciózus, de szintén „kirekesztő” fejlesztési szövetség jött létre, és egyelőre nem látható, hogy ez képes lesz-e a török autóipar minőségi ugrását támogatva elősegíteni a technológiai felzárkózást, vagy a tetszetős látszat mellett a török autóipar továbbra is megmarad a korábbi alacsony termelői státuszban.

2. táblázat: Török és a magyar sajátosságok az autóiparban és fejlesztéspolitikájában

	Törökország	Magyarország
Autóipar sajátosságai	organikus fejlődés, erős hazai tulajdoni részvétellel	külföldi befektetők uralta iparág
	belső kereslet és európai felvevőpiac	a német vállalatok meghatározó jelentősége
	az elektromobilitásban állami támogatással, hazai tőkéből létrehozott szereplő	jelentős kereskedelmi kitettség Németország felé
	a hazai autóbrand nagymértékben függ a külföldi kulcsbeszállítóktól	az elektromobilitásba érkező befektetések fő mozgatórugói az (európai)OEM-ek
	a befektetések számára a kedvező termelési költségek meghatározóak	a befektetések számára a kedvező termelési költségek meghatározóak
Állami (fejlesztés)politika	jelentős állami beruházás-támogatás, de nem kizárólag az autóiparnak	jelentős direkt és indirekt pénzügyi támogatások, elsősorban az autóipar számára
	részben centralizált döntési mechanizmus	centralizált döntési mechanizmus
	presztízs jellegű hazai elektromos autógyártás kiemelt támogatása (TOGG)	átláthatatlan, egyedi megállapodásokon alapuló döntések
	az ambiciózus beruházási célok megvalósíthatósága kétséges	jutalmazás-büntetés elve a direkt és indirekt támogatáspolitikában
	a hazai vállalati szektor erős függősége a politikai hatalomtól	a hazai vállalati szektor anyagi kiszolgáltatottsága
	ambiciózus fejlesztési célok kiszolgáltatottak a finanszírozási lehetőségek beszűkülésének	a fejlesztési célok megvalósulása nem nyomon követhető - indikátor és monitoring rendszer hiánya
Kitörés a közepes jövedelem csapdjából	a magas hozzáadott értékű tevékenységek külföldi beszállítók kezében	a támogatott tevékenységek hazai hozzáadott értéke alacsony
	a hazai K+F kapacitások kevésbé tudnak kapcsolódni, a technológia és az innováció külföldről érkezik	a hazai K+F kapacitások nem tudnak kapcsolódni, a technológia és az innováció külföldről érkezik
	a támogatások megtérülése a TOGG esetében kétséges	a támogatások megtérülési ideje rendkívül hosszú
	a klientúra-építést és presztízs-, illetve politikai marketing-célokat szolgáló megaberuházások	a beruházásokkal kapcsolatos társadalmi és környezeti hatások figyelmen kívül hagyása, amely egyfajta neokolonialista megközelítést tükröz

Forrás: saját összeállítás

8. Következtetések

Mind Magyarország, mind Törökország helyzetét a nemzetközi munkamegosztásban nagymértékben meghatározták azok a multinacionális cégek, amelyek leányvállalatai fontos szereplői a helyi autóiparnak. Az export és az import mintázatát (a célországok/forrás országok, valamint a kereskedett termékek típusa tekintetében) a multinacionális vállalatok globális termelési döntései határozzák meg (Taymaz & Yilmaz 2017; Szalavetz, 2022; Szabo et al., 2023).

Ha megnézzük az autóipar hatását a két gazdaságra, akkor egészen hasonló megállapításokat tehetünk (ami nagyjából igaz sok más félperiférián lévő országra is). A GVC-kben inkább a pozíció, mint a részvétel határozza meg a termelékenység növekedését, itt pedig a helyi szereplők helyzetbe hozása, magasabb szintre emelése lenne az cél (Szalavetz & Sass, 2023) Nehezíti ezt viszont, hogy alacsonyabb pozícióban az évek során megszerzett gyártási képességek nem transzformálódnak innovációs képességekké, és a hazai technológiai és innovációs képességek lassan alakulnak ki (ha egyáltalán). Azok a közös termékfejlesztések, amelyekben a hazai cégek már a kezdeti szakaszban részt vesznek, nem csak a képességfejlesztés, hanem a stratégiai döntések feletti alkupozíció megszerzése szempontjából is fontosak lennének.

A közepes jövedelmi és technológiai csapdából aktív kormányzati részvétel nélkül nehéz kiszabadulni (Akcomak & Bürken, 2019; Gyórfy, 2023b). Ugyanakkor a támogatások célok teljesítéséhez kapcsolódó monitoring-rendszer hiánya, valamint a döntéshozatal átláthatatlansága ellehetetleníti a célok megvalósulásának vizsgálatát. Az állami és az autóipar közötti megállapodások, a gyenge nemzeti innovációs rendszereknek is köszönhetően a rövid távú gazdasági hasznot részesítik előnyben a hosszú távú hazai technológiai képességek kialakításának rovására.

A beruházásokat megvalósító külföldi nagyvállalatok, más európai országokhoz hasonlóan, Magyarországon is jelentős támogatásban részesülnek, bár az ilyen jellegű támogatások összmértéke a vállalatok költségeihez és bevételéhez viszonyítva elenyésző (10-20%). A támogatások feltételrendszerének olyan alakítása, amely a hazai innovációs potenciál erősítését, és a hazai vállalatoknak a GVC-kben elért magasabb pozícióját éri el, hatékony lehetne az innováció-vezérelt gazdaság megvalósítása, vagyis a közép-jövedelmű csapda elkerülése érdekében. A jelenlegi hazai támogatáspolitiká azonban

inkább a gyártási kapacitások erőn felüli bővítését támogatja, ami hosszútávon nem feltétlenül éri el ezt a célt. Törökország ezzel szemben egy mélyen gyökerező nemzeti ambíció, a saját (elektromos) járműmárka létrehozása támogatásával próbálja elősegíteni a korszerűsítési folyamatot és ezzel technológiai (és jövedelmi) csapda elkerülését. A projekt végeredménye még nem ismert, de számos tényező megkérdőjelezi a kezdeményezés jövőbeli sikerét. Kérdéses, hogy a saját márka valóban sikeressé tud válni a jelentős európai és még inkább távol-keleti versenytársak által dominált piacon, de az is, hogy a sikeresség esetén sikerül-e a technológia megfelelő elsajátítása, vagyis, hogy a létrejövő saját gyártó (OEM) képes lesz-e a külső technológiai inputtól független, saját technológiára épülő modell létrehozására.

Az állami támogatáspolitikának a közvetlen technológiai és jövedelmi hatás mellett további következményei is vannak, amit szintén érdemes figyelembe venni, ez pedig az innovációra épülő, versenyképes gazdaság és társadalom létrejötte. Amíg az Európai Unió szabályozási keretrendszere olyan intézményi keretet igyekszik kialakítani, amely segíti a fejlesztési szövetségek létrejöttét, és ezáltal a gazdaságok technológiai feljavítását, addig a magyar és a török állami támogatási mechanizmus más-más alternatívát kíván választani. Mindkét ország esetében az exkluzív fejlesztési koalíciók támogatásának lehetünk tanúi, amely nem csak gazdasági, hanem politikai értelemben is inkább járadékvadász hozzáállást tesz lehetővé. Ezek rövid távon kétségkívül támogatják a politikai rendszer stabilitását és a kormányon lévő erők klientúra-rendszerének megerősítését, valamint a versenyképes exporttermékek meglétével a gazdasági termelés szintjének akár a jelentős emelkedését is, azonban természetüknél fogva akadályozzák a valóban innovatív és versenyre épülő gazdaság és társadalmi intézmények létrejöttét, és ezáltal az innováció-vezérelt gazdaságok létrejöttét. Vagyis az állami támogatáspolitiká nagyban hozzájárul a közepes-jövedelmi csapda kockázatának növekedéséhez.

Hivatkozások

- Akan, T. (2018). *The Complementary Roots of Growth and Development: Comparative Analysis of the United States, South Korea, and Turkey*. Basingstoke, Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Akçomak, I.S., Bürken, S. (2019). *The middle- technology trap: The case of the automotive industry in Turkey*. UNU-MERIT Working Paper No. 6.
- Allianz Trade (2021). *Hogyan alakult a magyar és globális autóiipar a járvány alatt és mi várható utána?* https://www.allianz-trade.com/hu_HU/hirek-es-elemzesek/friss-hirek/hogyan-alakult-a-magyar-es-globalis-autoipar-a-jarvany-alatt-es-mi-varhato-utana.html
- Ander, B. (2018). *Az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló törvényjavaslat általános vitája. Az Országgyűlés őszi ülészakának 20. ülésnapja 2018. november 15-én.* <https://www.parlament.hu/documents/10181/1569934/ny181115.pdf/b6e9f570-df1b-8451-064c-8159d93318a8>
- Antalóczy, K., Éltes, A., (2017). *Export Promotion Aims and Reality: A Comparison of the Iberian, Baltic and Central European Region, Baltic Journal of European Studies*, 7(1), 43–63.
- Antalóczy, K., Sass, M. (2000). *Működőtőke-áramlások, befektetői motivációk és befektetésösztönzés a világgazdaságban és Magyarországon, Közgazdasági Szemle*, 47(5), 473-496.
- ÁSZ (2019). *Állami befektetésösztönzés és munkahelyteremtési intézkedések*, Budapest: Állami Számvevőszék EL-1423-028/2019 https://www.asz.hu/dokumentumok/allami_befektetes_osztonzes20191010.pdf
- Autonavigator (2022). *Így teremnek ezermilliárdok a magyar autóiiparban*, [autonavigator.hu](https://www.autonavigator.hu/cikkek/igy-teremnek-ezermilliardok-a-magyar-autoiparban/) 2022.09.28. <https://www.autonavigator.hu/cikkek/igy-teremnek-ezermilliardok-a-magyar-autoiparban/>
- Auto World Journal (2024). *Turkey's Auto Exports Surge, EU Leads as Top Market in Early 2024.* <https://www.autoworldjournal.com/turkeys-auto-exports-surge/>
- Aydoğan, E. T. (2017). *Foreign Direct Investment in Turkey: a Comparison with the Central and Eastern European Countries, Finans Politik & Ekonomik Yorumlar*, 54, 89-101.
- Bell, D. A., Brown, D., Jayasuriya, K., Jones, D. M. (1995). *Towards Illiberal Democracy*. London: Palgrave Macmillan. doi:10.1057/9780230376410.

- Bloomberg (2022). Mercedes, CATL Partner on \$7.6 Billion Hungary Battery Plant, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-12/china-s-catl-to-invest-7-6-billion-in-hungary-battery-project?srnd=markets-vp#xj4y7vzkg&sref=RZE0AfwX&leadSource=uverify%20wall>
- Bod, P. Á. (2015) Átmeneti ütemvesztés vagy a "közepes jövedelem csapdája" – kommentár a magyar gazdaságfejlesztési teendőkhöz. *Gazdaság és Pénzügy*, 2 (1). pp. 2-17.
- Bod, P. Á. (2019). A magyar gazdaságpolitika 1989 és 2019 között. *Gazdaság és Pénzügy*, 6 (1). pp. 16-38. DOI <https://doi.org/10.33926/GP.2019.1.2>
- Bockey, G., Heimes, H. (2022). Batterieproduktion in Europa (Stand: Oktober 2022), battery-news.de, 07.10.2022, <https://battery-news.de/index.php/2022/10/07/batterieproduktion-in-europa-stand-oktober-2022/#oct-22>
- Botos, B. (2010). Az iparpolitika metamorfózisa. Budapest: L'Harmattan Kiadó.
- Brid, J.C.M. (1996). Mexico's auto industry after NAFTA: A successful experience in restructuring? Working Paper Nr. 232 (August 1996), Notre Dame, IN: Kellogg Institute For International Studies
- Bruszt, L., Karas, D. (2020). Diverging developmental strategies beyond "lead sectors" in the EU's periphery: the politics of developmental alliances in the Hungarian and Polish dairy sectors, *Review of International Political Economy*, 27(5), 1020-1040.
- Bruszt, L., Langbein, J. (2020). Manufacturing development: how transnational market integration shapes opportunities and capacities for development in Europe's three peripheries, *Review of International Political Economy*, 27(5), 996-1019.
- Bucsky, P. (2023). 64 millió forintba kerül egy akkumulátorgyári munkahely a magyar állam számára. g7.hu 2023. március 20. <https://g7.hu/vallalat/20230320/64-millio-forintba-kerul-egy-akkumulatorgyari-munkahely-a-magyar-allam-szamara/>
- Chan, L. (2018). Turkey's Competitive Incentive Schemes. HKTDC Research, 25 October, <https://research.hktdc.com/en/article/MzgyMTMwMjAy>
- Christensen, T. B. (2011). Modularised Eco-innovation in the Auto Industry, *Journal of Cleaner Production*, 19(2-3), 212-20.
- Csaba, L. (2021). Illiberal economic policies. In: Sajó, András – Uitz, Renáta – Holmes, Stephen (szerk.): *Routledge Handbook of Illiberalism*. Routledge, New York, 674-690.
- Czakó, E., Vakhal, P. (2020). Hungary in Global Value Chains. In C. Xin (Ed.), *Toward Center or Periphery in Global Value Chains*. China-CEE Institute.

- Czerny, P. G. (2010). The Competition State Today: From raison d'État to raison du Monde. *Policy Studies* 31 (1): 5–21.
- Czirfusz, M. (2023a). The battery boom in Hungary: Companies of the value chain, outlook for workers and trade unions, Budapest: Friedrich-Ebert-Stiftung Office Budapest
- Czirfusz M. (2023b). Munkabérek egyenlőtlenségei a globális értékláncokban: a magyarországi akkumulátoripar esete. *Külgazdaság*, 67, 2023. november - december 28–47.
- Daily Sabah (2024). European countries lead Türkiye's automotive export market in H1 Jul 07, 2024. <https://www.dailysabah.com/business/automotive/european-countries-lead-turkiyes-automotive-export-market-in-h1>
- Demeter, K (2012). Eladatlan autóbuszok a gyárudvaron. Világgazdaság 2012.07.19. <https://www.vg.hu/cegvilag/2012/07/eladatlan-autobuszok-a-gyarudvaron>
- Deutsche Welle (2022). Türkiye launches TOGG car, Erdogan's prestige project, 10/30/2022 <https://www.dw.com/en/Türkiye-launches-togg-car-erdogans-prestige-project/a-63595678>
- Doner, R. F., Schneider, B. R. (2016). The middle-income trap: More politics than economics. *World Politics*, 68(4), 608–644.
- Duman, A., Kurekov, L. (2012). The role of state in development of socio-economic models in Hungary and Slovakia: the case of industrial policy, *Journal of European Public Policy*, 19:8, 1207-1228, DOI: 10.1080/13501763.2012.709018
- Éltető, A. (2022). Nagyhatalommá válhat Magyarország az akkumulátorgyártásban, de ennek nagyon komoly ára lehet. *Portfolio.hu* (2022. október 07.) <https://www.portfolio.hu/krtk/20221007/nagyhatalomma-valhat-magyarorszag-az-akkumulatorgyartasban-de-ennek-nagyon-komoly-ara-lehet-571369>
- Éltető, A. (2023). Akkumulátorgyártás Magyarországon. *KRTK VGI Műhelytanulmányok* 147. (2023) 1–69. 2023. március
- Éltető, A. (2024). Miért más? A magyar akkumulátorgyártás sajátos jellemzői – Jogi háttér, környezeti hatások. *Külgazdaság*, 68(7-8), 88-120.
- Eralp, N. A., Baykal, S., Karakaya, L., Nas, Ç., Özenc, B., Sak, G. (2021). Modernisation of the Türkiye - EU Customs Union. Building a new partnership on past achievements. Economic Policy Research Foundation of Turkey, Policy Note, September 2021. <http://hdl.handle.net/11540/14056>
- Európai Tanács (2022). Külföldi támogatásokról szóló rendelet. <https://eur-lex.europa.eu/HU/legal-content/summary/foreign-subsidies-regulation.html?fromSummary=24>

- EY (2022). EU Member States give final approval to Foreign Subsidies Regulation. Tax Alert, 5 December, https://www.ey.com/en_gl/tax-alerts/eu-member-states-give-final-approval-to-foreign-subsidies-regula
- G7.hu (2018). A kárhozat útja: az újabb Ikarus-bukás háttere. 2018. július 11. <https://g7.hu/vallalat/20180711/a-karhozat-utja-az-ujabb-ikarus-bukas-hattere/>
- G7.hu (2019). A hivatalos összeg tízszeresével támogatjuk valójában a debreceni BMW-gyárat, <https://g7.hu/vallalat/20190301/a-hivatalos-osszeg-tizszeresevel-tamogatjuk-valojaban-a-debreceni-bmw-gyarat/>
- Gerőcs, T., Pinkasz, A. (2019). Magyarország az európai munkamegosztásban. A termelés áthelyezése a globális járműipari értékláncokban, *Fodulat*, 26, 172-198.
- Griffith, B. (2011). Middle-Income Trap. In: Nallari, R., Yusuf, S., Griffith, B., Bhattacharya, R. (eds.): *Frontiers in Development Policy*. The World Bank, Washington, D.C.
- Gyórfy, D. (2022). The middle-income trap in Central and Eastern Europe in the 2010s: institutions and divergent growth models. *Comparative European Politics* 20, 90–113.
- Gyórfy, D. (2023a). Iparpolitika és akkumulátorgyártás Magyarországon és Svédországban, *Közgazdasági Szemle*, 70(3): 245-273.
- Gyórfy, D. (2023b). Globalizáció a gazdaságban: Magyarország pozíciója a globális értékláncokban. *Magyar Tudomány*, 84(10), 263–1273. DOI: 10.1556/2065.184.2023.10.6.
- Güven, A.B. (2016). Rethinking Development Space in Emerging Countries: Turkey's Conservative Countermovement, *Development and Change*, 47(5), 995–1024.
- Haciköylü, C., Karal Önder, Z. (2019). Strategic Investment Incentives: Turkish Case. 34. International Public Finance Conference, Antalya, April 24-27, 2019, <https://cdn.istanbul.edu.tr/file/JTA6CLJ8T5/6019731A59B940DD8169CB0358E47CD7>
- Havas, A. (1995). Hungarian Car Parts Industry at a Cross-Roads: Fordism versus Lean Production, *Emergo*, 2(3), 33-55.
- HIPA (2021). SK Innovation - minden idők legnagyobb zöldmezős beruházása Iváncsán, Budapest: Hungarian Investment Promotion Agency, <https://hipa.hu/giga-beruhazast-indit-az-sk-innovation-minden-idok-legnagyobb-zoldmezos-beruhazasa-ivancsan>
- HIPA (2022). A CATL új akkumulátorgyárával Magyarország legnagyobb zöldmezős beruházása valósulhat meg, Budapest: Hungarian Investment Promotion Agency, <https://hipa.hu/hir/a-catl-uj-akkumulatorgyara-val-magyarorszag-legnagyobb-zoldmezos-beruhazasa-valosulhat-meg/>

- HIPA (2024). Minden idők legnagyobb beruházási rekordját érte el Magyarország a korábbi csúcsteljesítmény megduplázásával. Nemzeti Befektetési Ügynökség. <https://hipa.hu/hir/minden-idok-legnagyobb-beruhazasi-rekordjat-erte-el-magyarorszag-a-korabbi-csucsteljesitmeny-megduplazasaval/>
- Hrubý, M. (2024). Rethinking Industrial Policy for Central and Eastern Europe. Geman Marshall fund
- Investment Office of the Presidency of the Republic of Türkiye (2024a). Automotive. <https://www.invest.gov.tr/en/sectors/pages/automotive.aspx>
- Investment Office of the Presidency of the Republic of Türkiye (2024b). Turkish Automotive Industry Breaks All-Time Export Record in 2023. <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/turkish-automotive-industry-breaks-all-time-export-record-2023.aspx>
- Kengyel, K. (2022). Hiába a kormányzati hátszél és a beleölt pénz, a hazai buszgyártók nem tudnak remekelni. hvg.hu 2022. augusztus 18. https://hvg.hu/kkv/20220818_magyar_buszgyartok_ikarus_kravtex_itk
- Kengyel, K. (2024). A BKV selejtezné a problémás magyar buszt. totalcar.hu 2024. január 3. <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2024/01/03/a-bkv-selejtezne-dunaszerdahely-megvasarolta-a-problemas-magyar-buszt/>
- K-Monitor (2020). <https://www.facebook.com/Kmonitor/posts/5145328185488010> referring to the Hungarian Government: <https://cdn.kormany.hu/uploads/document/0/07/07c/07c3bc5dad4176e16c4e2213c7fa73f64c63dfc5.pdf>
- Kutlay, M. (2019). The Politics of State Capitalism in a Post-liberal International Order: The Case of Turkey, *Third World Quarterly*, 41(4), 683–706.
- Langbein, J., Markiewicz, O. (2020). Changing modes of market integration, domestic developmental capacities and state-business alliances: insights from Turkey's automotive industry, *Review of International Political Economy*, 27(5), 1104-1125
- Loewendahl, H., Ertugal-Loewendahl, E. (2001). Turkey's Performance in Attracting Foreign Direct Investment: Implications of EU Enlargement, Economics Working Papers 008, European Network of Economic Policy Research Institutes
- Magyarbusz (2018). Távol-keleti nyitás – Ikarus-CRRC IC 1211 U CityPioneer bemutató 2018. december 18. <https://magyarbusz.info/2018/12/18/tavol-keleti-nyitas-ikarus-crrc-ic-1211-u-citypioneer-bemutato/>
- Magyarbusz (2021). Kravtex: a cégcsoport eddigi legjelentősebb megrendelését nyerte el. 2021. július 22. <https://magyarbusz.info/2021/07/22/kravtex-a-cegcsoport-eddigi-legjelentosebb-megrendeleset-nyerte-el/>

- Magyarország Kormánya (2022). Beruházási rekordot hozott 2022, 2022. december 29. <https://kormany.hu/hirek/beruhazasi-rekordot-hozott-2022>
- Magyarország Kormánya (2024a). Hamarosan évente több mint egymillió autót fognak tudni legyártani Magyarországon. <https://kormany.hu/hirek/hamarosan-evente-tobb-mint-egymillio-autot-fognak-tudni-legyartani-magyarorszagon>
- Magyarország Kormánya (2024b). EKD támogatás lista. <https://kormany.hu/dokumentumtar/szerzodesek-megallapodasok> / <https://cdn.kormany.hu/uploads/document/2/2a/2a0/2a03866a76cb8d9ee4140610d41b2eb5d5f2d277.pdf>
- McCaffrey, C., Poitiers, N. (2024). Making industrial policy work: a case study on the European Battery Alliance Academy, Working Paper 01/2024, Bruegel
- Mészáros, R. T. (2022). Magyarország akkugyártó-nagyhatalommá válik, de nem világos, ezzel ki jár jól, G7.hu 2022. október 23. <https://g7.hu/vallalat/20221023/magyarorszag-akkugyarto-nagyhatalomma-valik-de-nem-vilagos-ezzel-ki-jar-jol/>
- Mihályi P. (2015). A privatizált vagyon visszaállamosítása Magyarországon 2010–2014. KTI Discussion Paper, MT-DP – 2015/7, Budapest : KRTK KTI
- Mihályi, P. (2018). Az Orbán-korszak mint a nemzeti vagyon 6. újraelosztási kísérlete, KTI Discussion Paper MT-DP – 2018/14, Budapest : KRTK KTI
- Mihályi, P., Szelényi, I. (2018). A járadék szerepe a szocialista gazdaságból a tőkés piaczgazdaságba való átmenet korában. *Századvég*, 88(2), 5–35.
- Madlovics, B., Magyar, B. (2021). A posztkommunista rendszerek anatómiája - Egy fogalmi keret. Budapest: Noran Libro
- MNB (2024). Inflációs jelentés. Budapest: Magyar Nemzeti Bank. <https://www.mnb.hu/letoltes/hun-ir-digitalis-28.pdf>
- Mordue, G., Sener, E. (2020). Upgrading in the Automotive Periphery: Turkey's Battery Electric Vehicle Maker Togg, *International Institute of Social Studies*, 53(4), 760–795.
- Myant, M. (2018). Dependent capitalism and the middle-income trap in Europe na East Central Europe. *International Journal of Management and Economics*, 54(4) 291-303.
- Nagy, B., Udvari, B. Lengyel, I. (2019). Újraiparosodás Kelet-Közép-Európában – újraéledő centrum–periféria munkamegosztás? *Közgazdasági Szemle*, 66 (2). pp. 163-184. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2019.2.163>
- NGM (2011). Magyar Növekedési Terv. Konzultációs anyag. Budapest: Nemzetgazdasági Minisztérium.

https://www.innovacio.hu/download/allasfoglalas/2011_12_28_mnt_konzultacios_anyag.pdf

- Nölke A, Vliegenthart A. (2009). Enlarging the Varieties of Capitalism: The Emergence of Dependent Market Economies in East Central Europe. *World Politics*, 61(4):670-702.
- Öniş, Z., Kutlay, M. (2019). Global Shifts and the Limits of the EU's Transformative Power in the European Periphery: Comparative Perspectives from Hungary and Turkey. *Government and Opposition*, 54(2), 226-253.
- OICA (2024). 2023 production statistics, Paris: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles <https://www.oica.net/wp-content/uploads/By-country-region-2023.xlsx>
- OSD (2022). Automotive Industry Manufacturing Bulletin 12 / 2021, Istanbul: Otomotiv Sanayii Derneği
- Pamuk, S. (2024). The state and industrialization in Turkey since the nineteenth century, *Journal of Government and Economics*, Volume 16, 2024
- Rechnitzer, J., Hausmann, R., Tóth, T. (2017). A magyar autóiipar helyzete nemzetközi tükrőben, *Hitelintézet Szemle*, 16(1), 119–142.
- Sass, M. (2003). Versenyképesség és a közvetlen külföldi működőtőkével kapcsolatos gazdaságpolitikák, PM Kutatási Füzetek
- Sass, M. (2021). Jobb ma egy veréb, mint holnap egy túzok? Alternatív növekedési utak keresése a visegrádi országokban. In: Szanyi, M., Szunomár, Á., Török, Á. (szerk.) *Trendek és töréspontok II*. Budapest, Magyarország : Akadémiai Kiadó, pp. 10–59.
- Statista.com (2024). Value of vehicles exported from Hungary in 2023, by country. <https://www.statista.com/statistics/1242661/hungary-export-value-of-vehicles-by-country/>
- Stefanovics, V., Nagy, Z. (2021). Német nagyvállalatok magyar gépjárműiparban betöltött szerepének vizsgálata, *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 18/ 2021 különszám, 94–104.
- Szabo, J., Deák, A., Szalavetz A., Túry, G. (2023). The Hungarian automobile industry: towards an understanding of the transition to electromobility, In: Galgóczi, B. (ed) *On the way to electromobility – a green(er) but more unequal future?* ETUI aisbl, Brussels. pp. 241-264.
- Szalavetz, A. (2019). Globális értékláncok, szakosodás és feljebb lépés: Magyarországi feldolgozóipari leányvállalatok tapasztalatai. Budapest: Napvilág Kiadó
- Szalavetz, A. (2022). Transition to electric vehicles in Hungary: A devastating crisis or business as usual? *Technological Forecasting and Social Change*, 184, 2022, 122029

- Szalavetz, A. – Sass, M. (2023) Disentangling the Semi-periphery: Evolutionary Trajectories and Perspectives of the Austrian and Hungarian Automotive Industries. *Post-Communist Economies*, 35(3): 211–235.
- Szanyi, M. (2017). Tőkevonzás vagy -taszítás? A befektetésösztönzési politika változásai a rendszerváltás utáni Magyarországon, *Prosperitas*, 4(1), 42–62.
- Szent-Iványi, B. (2017). Investment promotion in the Visegrad four countries: post-FDI challenges, in: Béla Galgóczi, Jan Drahekoupil (eds.) *Condemned to be left behind ? Can Central and Eastern Europe emerge from its low-wage model ?* Brussels: ETUI aisbl, pp.171–188.
- Szigetvári, T. (2018). Exportorientáció és belső piac a török növekedési stratégiában. In: Kiss, Judit (szerk.) *Stratégiaváltás a világgazdaságban : Exportorientáció és/vagy belső keresletre alapozott növekedés.* Budapest, Magyarország : Akadémiai Kiadó, pp. 179-210.
- Szigetvári, T. (2019). The Changing Role of the State in the Turkish Economy, in: Szanyi, M (ed.) *Seeking the Best Master: State Ownership in the Varieties of Capitalism.* Budapest, New York (NY): Center for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Central European University Press, pp. 297–323.
- Szikra, D., Öktem, K. G. (2023). An illiberal welfare state emerging? Welfare efforts and trajectories under democratic backsliding in Hungary and Turkey. *Journal of European Social Policy*, 33(2), 201-215.
- Taymaz, E., Yılmaz, K. (2017). *Political Economy of Industrial Policy in Turkey: The Case of the Automotive Industry* (September 5, 2017). ESID Working Paper No 90. Manchester: Effective States and Inclusive Development Research Centre, The University of Manchester
- TCTB (2022). *Otomotiv Sektör Raporu*, Istanbul: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı
- Temiz, D., Kutlu, R., Gökmen, A. (2024). The Expanded and Intensive Trade in Turkey's Automotive Sector. *Journal of Comparative Asian Development*, 20(1), 1-13.
- Török, L. (2022). The contribution of the Visegrad four automotive industry to economic growth. *Journal of International Studies*, 15(1), 90–103.
- Transparency International Magyarország (2014). *A vállalatok és a kormány közötti stratégiai megállapodások Magyarországon – Lobbizás bizonytalan üzleti és szabályozói környezetben*, Budapest: Transparency International Magyarország Alapítvány
- Túry, G. (2014). Automotive industry in the EU10 economies: developments in the past decade. In: Éltető, A (ed.) *Mind the gap: integration experiences of the ten Central and*

Eastern European countries, Budapest: Institute of World Economics, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, pp. 83-105.

Turkey introduces (2024). Turkey introduces high incentives for EV, battery, semiconductor investments. S&P Global Commodity Insights, július 29. <https://cilive.com/commodities/metals-mining/news-and-insight/072924-turkey-introduces-high-incentives-ev-battery-semiconductor-investments>

Turkish Industrial Strategy Document 2011–2014 (2010). Towards EU Membership. Ministry of Industry and Trade, Republic of Turkey, Ankara

Türkiye Investment Office (2024). BYD Announces Landmark USD 1 Billion EV Plant Investment, in Türkiye, július 9. <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/byd-announces-landmark-usd-1-billion-ev-plant-investment-turkiye.aspx>

Ünay, S. (2012). Domestic Transformation and Raison du Monde: Turkey's Nascent Competition State. *Emerging Markets Finance and Trade* 48 (Sup5): 7–18.

Varga, V., Rippel, G. (2023) Hogyan lehet az FDI a felzárkózás forrása? – Tanulságok az elmúlt két évtizedünkből. Magyar Nemzeti Bank, Budapest

Váczi, I. (2019). Most kezdődhet csak igazán a buszbonanza. G7.hu 2019. november 24. <https://g7.hu/vallalat/20191124/most-kezdo-dhet-csak-igazan-a-buszbonanza/>

Világ gazdaság (2023). Több száz milliárd forintért újabb akkumulátorgyár épül Debrecenben. Világ gazdaság 2023. május 9. <https://www.vg.hu/cegvilag/2023/05/tobb-szaz-milliard-forintert-ujabb-akkumulatorgyar-epul-debrecenben>

Voszka, É. (2003). Fakó minden teória, a privatizáció és a verseny kapcsolatáról, *Külgazdaság*, 47(11), 4-23.

Voszka, É. (2013). Államosítás, privatizáció, államosítás, *Közgazdasági Szemle*, 60(12), 1289–1317.

Voszka, É. (2019). Iparpolitika határok nélkül, *Külgazdaság*, 63(1-2), 82–115.

Voszka, É., Végh, M., London, A. (2023). Támogatási nagyüzem – az egyedi kormánydöntések példája. *Közgazdasági Szemle*, 70. 1297-1337. 10.18414/KSZ.2023.12.1297.

Weiler, V. (2024). Az akkugyárak országa leszünk, és néhányan tízmilliárdokat keresnek ezen. [telex.hu](https://telex.hu/gazdasag/2024/10/18/akkumulatorgyartas-magyarorszagon-aksigyar-meszáros-lorinc-garancsi-tiborc-mol-ujrahasznositas-infrastruktura-oligarchia) 2024.10.18. <https://telex.hu/gazdasag/2024/10/18/akkumulatorgyartas-magyarorszagon-aksigyar-meszáros-lorinc-garancsi-tiborc-mol-ujrahasznositas-infrastruktura-oligarchia>

- Yalcin, E., Felbermayr, G. (2021). The EU-Turkey Customs Union and trade relations: what options for the future?, In-depth Analysis required by the INTA Committee
- Yilmaz, G., Saracoglu, D. S. (2016). Technological change, human capital, and absorptive capacity: Can Turkey escape the Middle Income Trap? METU Studies in Development, 43 (April), 391-424.
- Yücel, F. (2015). Cumhuriyet Türkiye'sinin Sanayileşme Öyküsü, Ankara: Turkish Foundation for Technological Development Publication.
- Yülek, M.A. (2018). Thinking About a New Industrial Policy Framework for Turkey. In: Aysan, A., Babacan, M., Gur, N., Karahan, H. (eds) Turkish Economy. Palgrave Macmillan, Cham
- Zavarská, Z., Bykova, A., Grieveson, R., Hanzl-Weiss D. & Sankot, O. (2023). Industrial policies for a new growth model: a toolbox for EU-CEE countries, wiiw Research Report No. 469. The Vienna Institute for International Economic Studies (wiiw), Vienna, July