

ELEMZÉS Ha nem sikerül a négy nagy autógyár vonzáskörén kívül is lendületbe jönni néhány cégnek, akkor baj lesz: egy hengerrel köhög a motor, előbb-utóbb le is áll – írja elemzésében a GKI Gazdaságkutató Intézet kutatója. Az ipari termelés márciusban éves alapon ismét csökkent, ezúttal 2,9 százalékkal.

IPARI TERMELÉS: KÖHÖG A MOTOR

Nagy szükség volna rá, hogy az autógyárakon, a járműgyártáson túl más ágazatokban is lendületbe jöjjön néhány nagyvállalat.

Némethné Pál Katalin

A magyar gazdaság növekedésének húzóága az ipar. Súlya a GDP előállításában a 2000 utáni évtized nagyobbik részében 25-26 százalék volt, a válság mélypontját követően 27 százalék fölé is ment, tehát a kilábalás hajtóereje is e szektor volt. A 2012-es visszaesésben is szerepet játszott – a 4 százalékos részesedésű agrárszektor hatalmas, 21 százalékos zuhanása mellett – az ipari teljesítmény 1,2 százalékos visszaesése. Nem mindegy tehát, hogy milyen folyamatok bontakoznak ki 2013 folyamán a szektorban.

A vizsgálódást érdemes a feldolgozóiparra fókuszálni, hiszen az ipari termelésen belül a bányászat és a közműszolgáltatások – energia, víz, csatorna – súlya együtt 10 százalék körül ingadozik. A feldolgozóipar belső szerkezete ugyan kissé változik a különféle iparágak eltérő konjunktúrája miatt, de az alapvető struktúra meglehetősen stabil. A legnagyobb súlyú járműgyártás alág a feldolgozóipar termelésének 21 százalékát adta a válság előtt és most is. Az élelmiszeripar aránya is maradt 11 százalék. A leginkább számottevő elmozdulást az elektronikai ipar mutatta, az alág súlya 19 százalékról 15-re csökkent az ismert leépítések, üzembeszárások következményeként. Az űrt elsősorban a gépgyártás súlyának megnövekedése töltötte be.

A feldolgozóipari termelés dinamikáját a két gépipari alág – a járműgyártás és az elektronika – adta, a harmadik nagy szektor, az élelmiszeripar pedig lényegében stagnáló termelése miatt kiegyensúlyozó szerepet játszott a feldolgozóipari teljesítmény alakulásában. A híradástechnikai és szórakoztató elektronikai cégek leépítése miatt visszaeső elektronikai ipar 2012-től már lefelé húzta a feldolgozóipart és ezt a járműipar szerény növekedése nem tudta ellensúlyozni. A tavaly működésbe lépett autógyárak és hozzájuk csatlakozó partnereik ugyan megtették, amit várni lehetett tőlük, a járműipar végre elérte a válság előtti termelési szintet, de a növekedési hatásuk nem terjedt ki az ipar további területeire, sőt magában az ágazatban is korlátozott volt.

Ahol a statisztikai adatok véget érnek, ott a GKI konjunktúra felmérései nyújtanak információt arról, hogy milyen folyamatok zajlanak a gazdaságban. A feldolgozóipari bizalmi index 2013 áprilisában nagyon rossz képet mutatott, (2009 őszi szintjére esett) és a simított adatokból képzett ipari konjunktúra-óra nem is ígér sok jót a tavaszi időszakra.

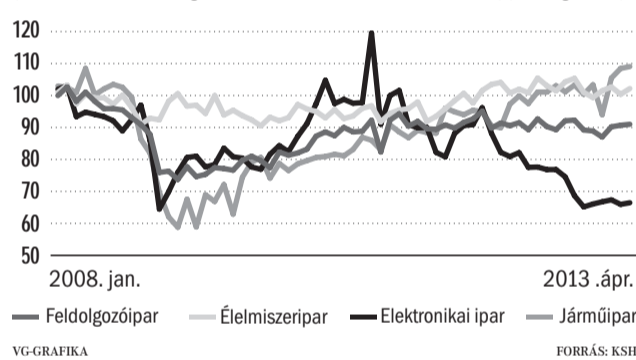
Az ipari növekedést az exportlehetőségek vezérlik. Ez nem csupán azokra az ipar-



Gyártósor az Opel szentgotthárdi motorgyárában. A válaszadók a korábbiaknál sokkal rosszabbnak ítélték meg a magyar gazdaság kilátásait

Az ipari termelés volumenindexei

(a 2010. év havi átlaga = 100, szezonálisan és munkanappal kiigazítva)

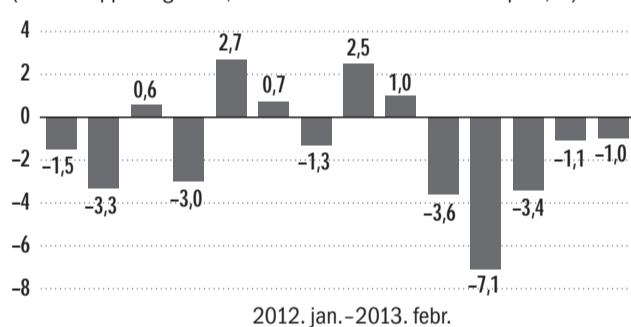


VG-GRAFIKA

FORRÁS: KSH

Az ipar termelési és értékesítési volumenindexe

(munkanappal kiigazított, előző év azonos időszakához képest, %)



VG-GRAFIKA

FORRÁS: KSH

ágakra igaz, amelyek termelésük többségét a külföldön értékesítik, de az élelmiszeripar belföldi eladásai is tartósan stagnálnak, növekedése – amikor van – a kivétel emelkedéséből származik.

A havi konjunktúra felmérések során az elmúlt időszak folyamatairól és a következő időszak várakozásokról tesszünk fel kérdéseket, amit negyedévente néhány részlettel még kiegészítünk. Az áprilisi nagy visszaesést a kilátások romló megítélése okozta. Mivel az elmúlt időszak termelés, a rendelésállományok

megítélése nagyjából szinten maradt, a válaszadók a korábbiaknál sokkal rosszabbnak ítélték meg a magyar gazdaság kilátásait, a saját termelési lehetőségeiket és sokat rontottak a korábbi foglalkoztatási szándékaikon. Ráadásul a termékeik iránt várható exportkeresletet is kedvezőtlenebbnek látták, mint az elmúlt két év bármelyik negyedében. A kulcs ipari alágak közül a két legnagyobb – a jármű és az elektronika – vállalatai körében voltak rosszabbak a várakozások, ami azt jelenti, hogy a külföldi fejlemények

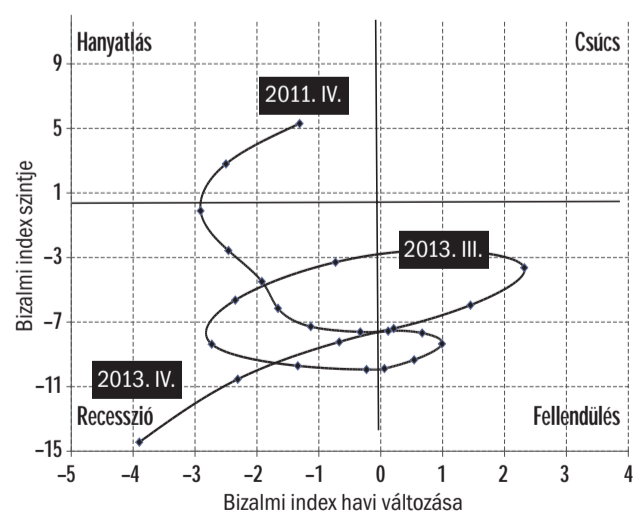
kedvezőtlen alakulására számítva újabb teljesítmény-visszaesésre készülnek. Az élelmiszeripar stabilizáló szerepe fennmarad.

Az is kiderült a felmérésből, hogy az elektronikai és járműgyártó cégek összességükben pozitívan ítélik meg versenyhelyezését a fő piacokon, nem belső okok miatt váltak ilyen borúlátóvá. Ezt mutatják a német bizalmi indexek (ZEW, Markit, ifo) áprilisi romlásai is. Az elektronikai ipart főként az elégtelen kereslet fékezi le, a járműiparban e mellé a gond mellé felzárkózott a szakkép-

zett munkaerő hiánya is. Ez nyilván az új gyárak, üzemek elszívó hatása miatt történt.

Járműiparunk cégei tehát az újonnan belépett autógyárak és beszállítói teljesítménybővítő hatása mellett is rossznak tartják a piaci kilátásaikat. Ez nem is meglepő, ha belegondolunk, hogy az európai autópiacon egyre inkább visszaesik, az Európán kívüli piacokon pedig a helyi autógyárak támasztanak egyre fenyegetőbb konkurenciát. Azok a hazai alkatrész-, és részegység gyártók, amelyek nem az itthon most működésbe lépő márkák partnerei voltak,

Ipari konjunktúra-óra



VG-GRAFIKA

FORRÁS: KSH

Lefelé tart a spirál

A NÉMET ifo kutatóintézetben és az Európai Bizottság illetékes részlegében folyó munkára támaszkodva a GKI Gazdaságkutató Zrt új módszert alakított ki a havi konjunktúra felmérések eredményeinek bemutatására. A bal oldalon látható grafikus ábrázolás lehetővé teszi, hogy az olvasó azonnal lássa, mely szakaszban tartózkodik éppen az üzleti ciklus. Az ábrázolás lényege az, hogy az egyik tengelyen a bizalmi indexet, a másikon az előző hónapozat változást ábrázoljuk. A bizalmi index a válaszadók helyzetértékelést és ki-

látásait foglalja össze egy mutatószámában. A változás pedig azt mutatja, hogy ez javult, vagy romlott az előző hónapozat képest. A pontok jelentik az egyes hónapokat. HA BIZALMI index értéke negatív és csökken, akkor recesszió van, ha a negatív értékhez már pozitív változás járul, akkor fellendülés. A konjunktúra csúcs időszaka az, amikor a bizalmi index pozitív és növekszik. A pozitív bizalmi index csökkenéssel pedig az üzleti ciklus lefelé szálló ágát jelzi. Az idősort statisztikai módszerrel simítjuk.

már érzik az európai járműipar versenyképességi problémáinak hatását. A válság kezelésére bevezetett roncsautó-programok ugyan biztosították a nagy autógyártó országok cégei számára a túlélést, de most jön a feketeleves: az előrehozott vásárlások miatt hiányzik a kereslet, (ahogy azt Pásztor Sára tanulmánya már korábban bemutatta, Közgazdasági Szemle, LVIII. évf., 2011. február, 173-189. o.) a feltörekvő országok cégei pedig olcsó termékekkel tarolják a piacot. A le nem épített felesleges kapacitásokat megint nem lehet kihasználni, a távoli piacokon viszont folyamatosan újak lépnek be. Nagy szerencsénk, hogy a nálunk most fejlesztést végrehajtott Audi és Mercedes olyan luxusmárkák, amelyek keresettek a feltörekvő országok gazdagodó felső középosztálya körében és még valószínűleg évekig nem fogják őket a gyorsan tanuló helyi autógyártók kiszorítani. De a jövő elég borús: két mégoly nagy és sikeres cég nem tudja magával húzni a magyar ipart, főleg nem a magyar gazdaság egészét.

Szükség volna arra, hogy más ágazatokban is lendületbe jöjjön néhány nagyvállalat. Azonban az egészséges, stabil iparszerkezet elképzelhetetlen erős, megbízható közép- és nagyvállalati szektor nélkül. 2011-ben a KSH által működőnek minősített cégek körében közép- és nagyvállalati aránya 3,2 százalék volt, a teljes nemzetgazdaságban pedig 0,7 százalék. Hazánk méretét és múltját figyelembe véve az még érthető, hogy csak kevés nagyvállalatunk van (bár a 250 fős létszámhatár nem igazán magas), de a közép- és nagyvállalatok ilyen alacsony súlya azt jelenti, hogy a kisebb cégek előtt nincsen nyitva sikeres növekedési pálya. Bár az Európai Unióban átlagosan hasonló arányok figyelhetők meg, a jelentős ipari teljesítményű országokban jóval nagyobb a közép- és nagyvállalati szektor aránya a feldolgozóiparban: Németországban 8 százalék volt 2010-ben, az Egyesült Királyságban 5, de a kevésbé régi ipari államokban is magasabbak voltak az arányok, Észtországban 7 százalék, Írországban 11,5. Egy növekedésbarát, ipartámogató gazdaságpolitika az ennek útjában álló akadályok lebontásával különösebb – a vizsgálatok és intézkedések költségeit meg nem haladó – pénzügyi ráfordítás nélkül komoly sikereket érhetnek el. Iparunk jövője jelentős mértékben azon múlik, hogy fel tud-e nőni számos sikeres kisvállalat a közép- és nagyvállalati kategóriába, ahol már megfelelő háttérrel és méretgazdagsággal eséllyel gondolhatnak a regionális és távolabbi piacokra való kilépésre, illetve fontosabb pozíciókat célozhatnak meg a globális termelési láncokban.

Ha nem sikerül a négy nagy autógyár vonzáskörén kívül is lendületbe jönni néhány cégnek, akkor baj lesz: egy hengerrel köhög a motor, előbb-utóbb le is áll.