

Nyár végi kép a magyar iparról

ELEMZÉS Gond, hogy nem látszik, szükség esetén mi veheti át az autóipar húzóágazati szerepét

Magyarország újraiparosítását a 2011 decemberében vitára bocsátott Magyar Növekedési Terv hirdette meg, még Matolcsy György nemzetgazdasági minisztersége idején. Meddig jutott a kormány e terv megvalósításában?

Némethné Pál Katalin,
GKI Gazdaságkutató Zrt.

Az ezredforduló óta a magyar ipar a GDP 22-24 százalékát termeli meg, ebből a sávból egyelőre nem tört ki. A folyamatokat a feldolgozóipar fejlődése irányítja, ez a nemzetgazdasági ág is elég stabilan a GDP 19-21 százalék közötti sávban mozog, tehát relatív súlya nem változott (bár 2014. I. félévében viszonylagos csúcspontra került).

Az ipar súlya a mezőgazdaság, illetve a szolgáltatások rovására nőhetne. Az előbbi nyilvánvalóan nem célja a kormányzatnak. A szolgáltató szektor visszaszorítása – túl azon hogy produktív-imporduktív tevékenységek a rossz emlékű megkülönböztetését idézi fel – a gazdasági fejlődés legfontosabb tényezőjé, a munkamegosztás, specializáció és csere megvalósítását lehetővé tevő tevékenységet korlátozná.

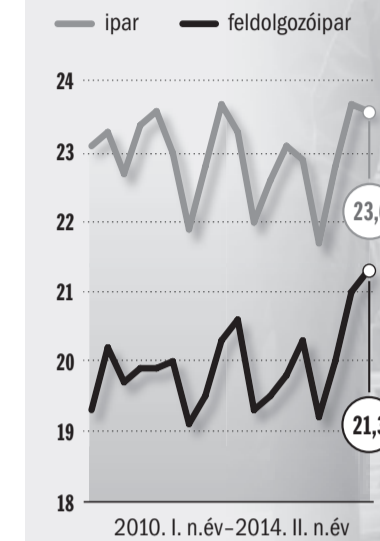
Az ipari termelés növekedése azért kiemelten fontos kérdés, mert egyrészt közvetlen és közvetett keresletet támaszt a nemzetgazdaság többi szektora felé, másrészt jelentős a foglalkoztatási szerepe. Az eltelt négy évben az ipar némi ingadozással növekedett. A 2010 évi átlagos termeléshez viszonyítva 2011-ben 5 százalékkal, 2012-ben csak

A magyar cégek részvétele a nemzetközi forgalomban hozzájárul a magyarországi jólét növekedéséhez

részben méretgazdaságossági okai vannak, a magyar piac egyszerűen túl szűk a modern gyáripari sorozatnagyságok felvételéhez. Másrészt Adam Smith óta tudjuk, hogy a munkamegosztás növeli a megtermelt értéket. A magyar cégek részvétele a nemzetközi forgalomban tehát hozzájárul a magyarországi jólét növekedéséhez. A 2010. évi átlagtól a belföldi értékesítés volumene 2014 első félévében 9 százalékkal elmaradt, az exporté 22 százalékkal magasabb volt. Az export felfutása szintén az említett külföldi nagyvállalati telephelyek termelésbeállásával függ össze, ezek nem a belföldi igények kielégítésére települtek hazánkba. A folyó áron számba vett ipari értékesítés 53 százaléka talált gazdára a külpiacokon 2010-ben és 63 százaléka 2014 első félévében. A feldolgozóiparban még magasabbak az arányok: a 2010. évi 70 százalékról 2014-ben 74 százalékra nőtt az exporthányad. Ugyanakkor az ipari import is növekedett, a behozó, illetve feladó vállalat ágazata szerint számított forgalomban a

Az ipar és a feldolgozóipar súlya a magyar GDP-ben

(2005. évi átlagáron, százalék)



VG-GRAFIKA FORRÁS: KSH STADAT

A járműipari cégek és az autóipari beszállítók bővítései állnak az idei első negyedévi 28 százalékos feldolgozóipari beruházás növekedése mögött

Audi gyárberuházás 2011 évi elszámlása okozta. A járműipari cégek és az autóipari beszállítók bővítései állnak az idei első negyedévi 28 százalékos feldolgozóipari beruházás növekedése mögött is. Hasonlóan jó – három év alatt összesen 25 százalékos, az idei év elején 18 százalékos – növekedést a vízellátás, szennyvízkezelés, hulladék-gazdálkodás ág mutat fel, itt a ismeret uniós környezetvédelmi programok léptek életbe az idő alatt. Ijesztő viszont, hogy a villamos energia, gáz, gőzellátás ágban összesen 48 százalékkal csökkentek a beruházások három év alatt,

bár az, hogy idén már itt is megindult a növekedés javít a helyzetet. Valamelyes a bányászati beruházások is csökkentek. Az ipar exportorientációja nem változott. Ennek méretgazdaságossági okai vannak, a magyar piac egyszerűen túl szűk a modern gyáripari sorozatnagyságok felvételéhez. Másrészt Adam Smith óta tudjuk, hogy a munkamegosztás növeli a megtermelt értéket. A magyar cégek részvétele a nemzetközi forgalomban tehát hozzájárul a magyarországi jólét növekedéséhez. A 2010. évi átlagtól a belföldi értékesítés volumene 2014 első félévében 9 százalékkal elmaradt, az exporté 22 százalékkal magasabb volt. Az export felfutása szintén az említett külföldi nagyvállalati telephelyek termelésbeállásával függ össze, ezek nem a belföldi igények kielégítésére települtek hazánkba. A folyó áron számba vett ipari értékesítés 53 százaléka talált gazdára a külpiacokon 2010-ben és 63 százaléka 2014 első félévében. A feldolgozóiparban még magasabbak az arányok: a 2010. évi 70 százalékról 2014-ben 74 százalékra nőtt az exporthányad. Ugyanakkor az ipari import is növekedett, a behozó, illetve feladó vállalat ágazata szerint számított forgalomban a

feldolgozóipari cégek ország-határon átmenő forgalmának 10-12 százalékát tette ki az egyenleg (exporttöbblet), tehát az ágazaton belüli kereskedelem aránya meglehetősen stabil volt. A három legjelentősebb exporttöbbletet elérő ipari ág a gyógyszeripar, a vegyi anyag- és termékgyártás, valamint az élelmiszeripar volt. Importtöbblet a kőolaj-feldolgozás, kőszén- és kőszén-ágban, az energiaszektorban és szerény mértékben az elektronikai iparban mutatkozott. Az ágazaton belüli kereskedelem (alacsony egyenleg) az elektronikában, a járműgyártásban, valamint a fa-papír- és nyomdaiparban volt erős. Ez meg is felel az ágazatok jellegének, valamennyire igaz az, hogy termékei összetettek, több feldolgozási fázison mennek át, tehát itt a munkamegosztás az önelátással szemben különösen képes növelni a közösen előállított értéket. Az ipari foglalkoztatás növekedése szintén fontos szempont volt a Növekedési Tervben. Ez a feldolgozóiparban meg is valósult, a másik két ágban (bányászati, energiaszektor) nem. Összesítve az ipar az egész időszak alatt a dolgozók 24 százalékát foglalkoztatta, tehát súlya, szerepe e téren sem nőtt meg. A feldolgozóiparban idén megindult dinamika talán változtat ezen, ha tartósan bizonyul. Mint láttuk, az ipari növekedés húzóereje a kivitel di-

namikája volt. Így a közeljövő kilátásait is elsősorban a külpiazi kereslet alakulása fogja meghatározni, hiszen számottevő belföldi piacbővülésre nincsen kilátás. Bár némi növekedés most megfigyelhető a belföldi értékesítésben is, ez elsősorban annak köszönhető, hogy néhány autóipari beszállító cég is felfuttatta termelését a nemrég beindult összeszerelő üzemek mellett. A magyar export relációs szerkezetének változtatása szintén szerepelt a Növekedési Terv célkitűzései között. 2010-ben a folyó áron, forintban számított magyar kivitel 57 százaléka ment az Európai Unió régi tagországaiba, 2014 első hónapjaiban 58 százaléka. Az amerikai földrészesedés 3-ról 4 százalékra emelkedett. Ázsia súlya a magyar kivitelben 2010-ben 6,5 százalékos volt, most 5 százalék. Még mindig a nyugati fejlett országok jelentik a meghatározó piacunkat. Az árúexportban Németország a meghatározó. A teljes kivittel 29 százaléka áramlott ide az idei év első öt hónapjában, élelmiszer nélkül 30. A gépipari termékek exportjában 35 százalékos Németország súlya. Nyilvánvaló tehát, hogy az európai – és különösen a német – konjunktúra alakulása döntő jelentőségű a magyar ipar szempontjából.

E téren nincsenek túl jó hírek. Az Európai Unió üzleti bizalmi indexe augusztusban már harmadik hónapja csökkent, az ipari bizalmi index már májusban megkezdte az ereszkedést. A német mutató is hasonlóan alakult, az utolsó három hónap lefelé mutat. A müncheni CESifo intézet nagy figyelemmel kísért üzleti klíma indexe is már harmadik egymást követő hónapban esett júliusban, a mutató üzleti várakozásokat mutató alindexe pedig az év eleje óta leszálló pályán van. Hasonló ívet ír le a ZEW kutatóintézet konjunktúravárakozásokat bemutató indexe. Ők már augusztusi adatot is közöltek, e hónapban a mutató a hosszú távú átlaga alá esett. A Markit által közölt beszerzési menedzserindex is egy évvel ezelőtti mély-

rekket mutatott. Az augusztusban mind az euró-zónabeli, mind a német feldolgozóiparban. A beérkezett statisztikai adatok szerint az Európai Unió ipari termelése fél százalékot csökkent tavaly decemberhez képest 2014 első félévében, a német ipar csökkenése az 1 százalékos is meghaladta. A rossz tavalyi első félévi termelésnél az unió ipara 1,5 százalékkal, Németorszáé 1,8 százalékkal állított többet elő az idei azonos időszak alatt. Így tehát a magyar ipar ideje első félévi 9 százalékos feletti teljesítménye a tavalyi azonos időszakhoz képest, illetve a decemberhez képest elért csaknem ugyanakkora növekedése erősen elszakadt a főpiaci folyamatoktól. Mint tudjuk, az elsősorban az autóiparnak köszönhető, ami ugyan nagy német autógyárak magyar telephelyeiből és azok, illetve más hasonló beszállítóiból áll, de a késztermékek fő vevői nem a német, illetve az európai vásárlók, hanem a feltörekvő országok felső középosztálya. Epp ezért a BRICS országok növekedési problémái nagyon rosszul tudják érinteni az iparágat. További veszélyt jelent az a – a felmérések idején még nem ismert – hír, hogy az orosz kormányzat az ukrán szerepvállalása miatt hozott nemzetközi büntetőin-

Hanyatló szakaszban a feldolgozás

A MAGYAR ipari konjunktúrát az úgynevezett konjunktúra-órán szoktuk ábrázolni. Ez a GKI havi konjunktúra felméréseire adott válaszokból konstruált ipari bizalmi index (erről részletesebb információk található a honlapon: <http://www.gki.hu/elemezsek/konjunktura-kutatasi-szint-jet-es-valtozasanak-iranyat-abrazolja>). Magas és növekvő bizalmi index a konjunktúra csúcs időszakában for-

dul elő, alacsony és csökkenő index recesszióban. A kettő között átmeneti szakasz a hanyatlás, illetve a fellendülés. Az utolsó két év adatait nézve látható, hogy a magyar feldolgozóipar már túljutott a csúcson, hanyatló szakaszban van. Még nem lehet tudni, hogy merre fordul: van lehetőség a csúchoz való visszatérésre és a recesszióba csúszásra is. Izgalmas ósz elé nézünk.

ereszkedést. A német mutató is hasonlóan alakult, az utolsó három hónap lefelé mutat. A müncheni CESifo intézet nagy figyelemmel kísért üzleti klíma indexe is már harmadik egymást követő hónapban esett júliusban, a mutató üzleti várakozásokat mutató alindexe pedig az év eleje óta leszálló pályán van. Hasonló ívet ír le a ZEW kutatóintézet konjunktúravárakozásokat bemutató indexe. Ők már augusztusi adatot is közöltek, e hónapban a mutató a hosszú távú átlaga alá esett. A Markit által közölt beszerzési menedzserindex is egy évvel ezelőtti mély-

rekket mutatott. Az augusztusban mind az euró-zónabeli, mind a német feldolgozóiparban. A beérkezett statisztikai adatok szerint az Európai Unió ipari termelése fél százalékot csökkent tavaly decemberhez képest 2014 első félévében, a német ipar csökkenése az 1 százalékos is meghaladta. A rossz tavalyi első félévi termelésnél az unió ipara 1,5 százalékkal, Németorszáé 1,8 százalékkal állított többet elő az idei azonos időszak alatt. Így tehát a magyar ipar ideje első félévi 9 százalékos feletti teljesítménye a tavalyi azonos időszakhoz képest, illetve a decemberhez képest elért csaknem ugyanakkora növekedése erősen elszakadt a főpiaci folyamatoktól. Mint tudjuk, az elsősorban az autóiparnak köszönhető, ami ugyan nagy német autógyárak magyar telephelyeiből és azok, illetve más hasonló beszállítóiból áll, de a késztermékek fő vevői nem a német, illetve az európai vásárlók, hanem a feltörekvő országok felső középosztálya. Epp ezért a BRICS országok növekedési problémái nagyon rosszul tudják érinteni az iparágat. További veszélyt jelent az a – a felmérések idején még nem ismert – hír, hogy az orosz kormányzat az ukrán szerepvállalása miatt hozott nemzetközi büntetőin-

terezkedésekre válaszul a már bejelentett élelmiszer embargó mellett a gépjárművel behozatalának korlátozására készül az Európai Unióból. Ennek komoly hatása lehet a magyar gyártókra is. A magyar közúti jármű járműgyártás kivitelének nagyjából 80 százaléka megy az Európai Unióba, 30 százalék körül Németországba. Azonban Magyarországon nem csupán a nagy autógyárak, hanem a kisebb autógyárak is jelentős a nekik, illetve más európai gyáraknak készülő alkatrészek, részegységek gyártása is. Az alkatrészexport értéke alig marad el a kész járművektől. Az unió súlya ebben 85 százalékos körüli, Németorszáé 45. Van saját orosz járműexportunk is, de ennek aránya az összesből csekély, késztermékekénél 3-4 százalékos, alkatrészekénél 1-2. Viszont az unió 28 tagállamának unióon kívüli autógyártásában Oroszország súlya 6-8 százalék, alkatrészekében 8-10. Németország unióon kívüli kész jármű exportjának 4-6 százaléka, az alkatrészekének 8-10 százaléka megy Oroszországba. Ha az ígért embargó életbe lép, akkor az mind a hazai autógyárak, mind az európai cégeknek beszállító alkatrész, részegység gyártók számára fontos piacok elvesztését jelenti. Egyelőre persze minden bizonytalan, nem lehet tudni bevezetik-e egyáltalán a korlátozást, az milyen autógyárakat fog érinteni – például szó van arról, hogy az Oroszországban üzemmel rendelkezőket nem, de itt sem lehet tudni, hogy csak a helyi üzemek szől beszállítások mentesülnek-e, vagy a teljes márka – így a következményeket sem lehet pontosan látni. De a lehetőség felmerülése is arra figyelmeztet: az autóipari szakosodásunk sikertényezőből veszteségforrássá válhat. Valójában természetes folyamat az, hogy az egyik, hol a másik iparág vesz lendületet és működik gazdasági hajtóerőként. Nálunk most az a gond, hogy egyelőre nem lát-szik, szükség esetén mi veheti át az autóipar húzóágazati szerepét.

Átlagos termelési volumen

(2014. első félév, 2010 átlaga = 100, százalék)

Bányászat	107,3
Élelmiszeripar	113,0
Kőnyúzóipar	135,3
Fa-, papír-, nyomdaipar	102,4
Kőolaj-feldolgozás	91,1
Vegyipar, vegyi anyag, termék	126,1
Gyógyszeripar	104,5
Gumi és műanyag, nem fém termékek	113,8
Fémipar	123,9
Elektronika	70,3
Villamosgépgyártás	97,2
Gépgyártás	143,5
Járműipar	169,6
Egyéb feldolgozóipar	118,0
Feldolgozóipar	115,1
Energia	83,2
Ipar hulladék és víz nélkül	112,8

FORRÁS: KSH STADAT