
Az állami szubvenciók szabályozása és szerepe a hazai járműipari beruházásoknál^[1]

The regulation and role of state subsidies in Hungarian automotive investments



Absztrakt

A tanulmány az állami támogatások jelenlegi szabályozását mutatja be, és értékeli a 2004-óta fennálló Magyar Nemzeti Befektetés-ösztönzési Rendszert különféle szempontok alapján, a jelenleg legnagyobb részesedést kitevő járműipari beruházásokra fókuszálva. A magyar támogatási rendszer az újabb befektetések ösztönzése terén a leghatékonyabb. Költség-haszon szempontból a rendszer a munkanélküliekkel kapcsolatos kiadások csökkentése szempontjából volt leginkább előnyös. A jelenlegi támogatási rendszer azonban nem a hazai cégek megerősödését, beszállítóvá válását segíti elő, hanem sokkal inkább a nagyvállalatok külföldi beszállítóinak a Magyarországra települését támogatja. A magyarországi állami támogatások egy további komoly hiányossága volt 2017 előtt, hogy elsősorban a nagyvállalatok kapacitásbővítő, munkahelyteremtő beruházásait támogatta, míg a K+F tevékenységeket, a technológia-intenzív beruházásokat és a mikro-, kis- és középvállalkozások fejlesztéseit csupán csak minimális mértékben segítette. A tanulmány egyúttal összehasonlítja a három legnagyobb támogatást kapott külföldi járműipari vállalkozás állami támogatásait.

Kulcsszavak: állami szubvenciók, állami támogatások szabályozása, beruházás ösztönzés, K+F tevékenységek ösztönzése, munkahelyteremtés

Abstract

The study shows the current regulations of state supports and values the Hungarian National Investment Incentives Scheme (from 2004) on the basis of various aspects, focusing on automotive investments that are currently the largest shareholder. The Hungarian support system is the most effective in stimulating new investments. From a cost-benefit point of view, the scheme was most beneficial in terms of reducing unemployment-related expenditure. However, the present support system does not promote the development of domestic companies and does not help them to be suppliers, but rather supports the establishment of

[1] A szerző ezúton fejezi ki köszönetét Dr. Fekete Dávid PhD és Prof. Dr. Lentner Csaba uraknak, a lektoroknak, valamint Dr. habil Reisinger Adriennek e tanulmány korábbi változatához fűzött hasznos és segítő szándékú észrevételeikért.

foreign suppliers of foreign big companies to Hungary. An additional serious deficiency of state subsidies in Hungary is that they primarily supported the capacity-building, job-creating investments of large companies before 2017, while R&D, technology-intensive investments and the development of small and medium-sized companies were not in the focus. The study also compares the state aid of the foreign vehicle industry with the three largest subsidies.

Keywords: government subsidies, regulation of state supports, incentives of investments, promotion of R&D activities, job creation

BEVEZETÉS

A tanulmányban arra kívánunk választ keresni, hogy mennyiben hatékony a külföldi befektetések megszerzéséért folytatott versenyben jelentős állami támogatásokat, juttatásokat, kedvezményeket nyújtani a külföldi befektetők számára. Ez a kérdés már régóta jelentős mértékben foglalkoztatja a politika alakítóit, helyi, regionális, nemzeti és globális szinten egyaránt (Blomström-Kokko, 2003; Lall, 1996; Narula-Dunning, 2000; UNCTAD, 2003; 2005); külföldön és itthon (Deákné-Lentner, 2010; Lentner, 2015; 2017; Szentes, 2006) is.

Jelen kutatásunk értékelésének fókuszában három egymással szoros kapcsolatban álló kérdéskör állt: újabb külföldi befektetések (crowding in) vonzása; költség-haszon szempontok figyelembe vétele és a befektetések, beruházások minősége. A tanulmány választ kíván adni arra a kérdésre, hogy a jelenlegi támogatási rendszer mennyiben segíti, vagy éppen akadályozza a korlátozottan rendelkezésre álló erőforrások az ország számára optimális elosztását. Azt is megvizsgáljuk, hogy a hazai KKV-k, illetve nagyvállalkozások ugyanolyan eséllyel juthatnak-e ezekhez a forrásokhoz, mint az Audi vagy hasonló multinacionális cégek.

E tanulmányban először a magyarországi külföldi befektetők közötti jelentős eltéréseket mutatjuk be a külföldi és hazai szakirodalomban megjelent elméleti és gyakorlati tapasztalatok alapján. Ezt követően az állami támogatásokkal kapcsolatos fő Európai Unió szabályokat tekintjük át. Mindezek után azt vizsgáljuk meg, hogy az állami támogatások nyújtásának jelenlegi hazai gyakorlata mennyiben tekinthető optimálisnak a magyar gazdaság tartós növekedési pályára állítása szempontjából. Végül, de nem utolsó sorban összehasonlítjuk a három legnagyobb támogatást kapott külföldi vállalkozás, az Audi, a Bosch és a Mercedes által kapott állami szubvenciók főbb jellemzőit.

1. A KÜLFÖLDI BEFEKTETŐK KÖZÖTTI ELTÉRÉSEK A FOGADÓ ORSZÁGOK SZEMPONTJÁBÓL

Közép- és Kelet-Európa országaiban 1989 előtt a külföldi befektetések kizárólag a vegyes vállalati formáknál jelenhettek meg az állami tulajdonú vállalatok helyi partnereiként. Az azóta eltelt közel három évtized jelentős és gyors változásokat hozott ezen a téren, ma már ezek az országok ugyanolyan versenytársai a külföldi befektetésekért folytatott pozícióharcban bármely más, akár fejlett vagy fejlődő országnak. Nem szükségesek különleges technikák: ugyanazok a módszerek a működőképesek, és hasonló haszonnal kecsegtetnek a befogadó országok számára a nemzetközi technológiai transzferek területén, mint bármely más fejlett vagy fejlődő országban. Ez volt a legfontosabb szempont, amely a külföldi befektetőket a közép-kelet-európai országokba vonzó, jelenleg is érvényben lévő beruházásösztönző programok középontjában állt (Anderson, 2001; Daw, 2002; Hirvensalo, 2000; World Bank, 2002).

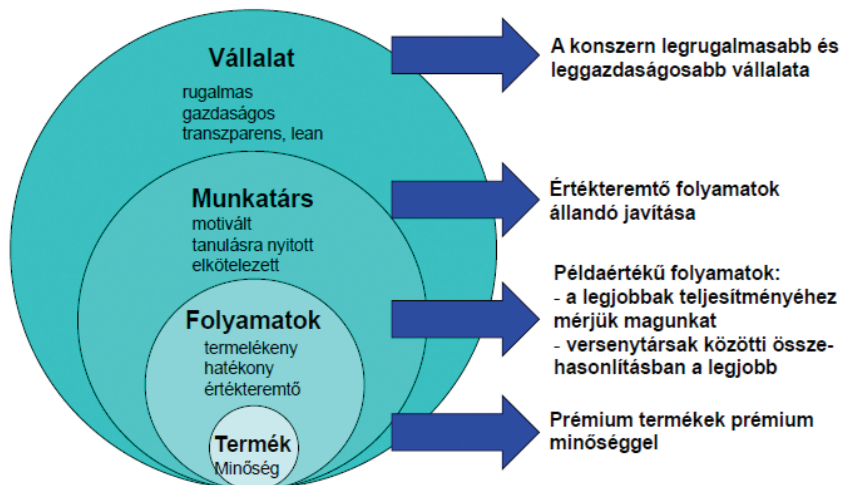
A kilencvenes években a világkereskedelem bővülésével együtt hasonlóan gyors növekedés következett be a külföldi befektetések terén is. Ezen belül is a magánvállalatok hosszú távú beruházásai nőttek a leginkább dinamikusán. Ebben a folyamatban szinte kizárólag olyan vállalatok vettek részt, amelyek fejlett, iparosodott országokban működtek, és leányvállalatokat hoztak létre különféle termékek előállítására és szolgáltatások nyújtására az anyaországukon kívül is. Az egyik legfőbb eredménye ennek a folyamatnak az volt, hogy számos több termelőegységgel működő multinacionális vállalat jött létre, amelyek üzemeiket, termelési tevékenységüket globálisan koordinálták. A multinacionális vállalatok növekedése jelentős befolyást gyakorolt az egyes országok és a világ-gazdasági rendszer egészének fejlődésére egyaránt (Novoszáth, 2007a). Ennek hatására a multinacionális vállalatok bonyolítják le a fejlett, iparosodott országok kereskedelmének jelentős részét, és e kereskedelem egyre nagyobb része a multinacionális vállalatokon belül bonyolódik. A fejlett, iparosodott országok között folyó kereskedelem mintegy egyharmada multinacionális vállalatokon belül történik. Mindez elsősorban olyan formában zajlik, hogy az anyavállalat különféle termékeket, jószágokat szállít a külföldi leányvállalatának, illetve a külföldi leányvállalat szállít különféle termékeket, jószágokat az anyavállalatának vagy egy külföldi leányvállalata különféle termékeket, jószágokat exportál az anyavállalat egy másik kapcsolt vállalkozásának, leányvállalatának. Ezt a folyamatot nevezzük vállalaton belüli kereskedelemnek. Néhány ország esetében ez az arány jóval magasabb, mint például az Egyesült Államok esetében. Általános tendencia az iparilag fejlett országok esetében az ilyen formában bonyolódó kereskedelem súlyának a gyors növekedése (Novoszáth, 2007b). A gyors növekedés magyarázatára Dunning és Norman három tényező szerepét hangsúlyozta a külföldi befektetések kapcsán (Dunning, 1993):

1. Tulajdonosi előnyök: azok az előnyök és szellemi eszközök, amelyek kizárólagosan vagy szabadalmak révén egy vállalathoz köthetőek, és amelyek révén az adott vállalat versenytársakkal rendelkezik a versenytársaival szemben más országokban.
2. Lokációs előnyök: azok az előnyök és szellemi eszközök, amelyekkel egy adott ország rendelkezik, és amelyek révén vonzóvá válik arra, hogy nemzetközi termelési tevékenység helyszínévé váljon, például az alacsony munkaerő költségek, adók és kormányzati támogatások, nagy és gyorsan növekvő piacok, stb.
3. Internalizációs előnyök: bizonyos tranzakciók irányítása a helyszínen könnyebben végrehajtható, mint egy külső piacon.

A három előny egyidejű jelenléte magyarázza a külföldi tőkebefektetések folyamatos bővülését. A három előny angol megfelelője kezdőbetűi után (Owner-specific - O - Tulajdonosi előnyök, Location-specific - L - Lokációs előnyök, Internalization - I - Internalizációs előnyök) Dunning és Norman a különböző elemeket összeolvasztó elméletét a nemzetközi termelés OLI paradigmájaként nevezte el (Dunning, 1993).

A nagybefektetők - elsősorban a multinacionális vállalatok - üzleti megfontolásaiban általában a hosszabb távú megtérülési szempontok dominálnak: a megtermelhető, kivihető profit nagysága, a kívánt piaci részesedés megszerzése fontosabb a rövid távú befektetési, adó- és kereskedelempolitikai kedvezményeknél. Jelenlétük a magyar gazdaságban alapvetően a piacszerzésre - mármint a volt szocialista országok piacainak megszerzésére - irányult, de ezen belül is többféle magatartást figyelhetünk meg. Legtöbbször azt, ami a fogadó országok számára legkevésbé kedvező, amikor a multinacionális vállalat egyértelmű célja a kellemetlenkedő konkurenciától való megszabadulás, amikor a piacot és a termelői kapacitás felvásárlását, a hazai termelés leállítását vagy kizárását kíséri. A kelet-közép-európai országok, így hazánk esetében is igen gyakran találkozhattunk azzal, hogy a multinacionális vállalat megvette a termelést és azt saját „levetett” technológiájával továbbfejlesztve jelent meg a hazai és a kelet-európai piacokon. Sokkal ritkábban fordult elő, hogy a multinacionális befektető ugyan piacot vett, de ez új, korszerű termelési módszerek meghonosításával és üzleti térnyeréssel is együtt járt (Novoszáth, 2007b). Az Audi magyarországi megtelepedésekor 1993-ban is ez történt, új korszerű termelési módszerek kerültek meghonosításra. Az Audi kezdetektől fogva arra törekedett, hogy a győri üzemben is prémium termékeket állítson elő prémium minőségi színvonalon és a győri üzem a versenytársakkal való összehasonlításban a legjobb, valamint az Audi AG legrugalmasabb és leggazdaságosabb vállalata legyen (1. ábra).

1. ábra: Az Audi Hungaria Zrt. irányelvei
Figure 1 Guidelines of the Audi Hungaria Zrt.



Forrás: Horváth, 2011

Ennél is ritkábban tapasztalhattuk a Magyarországon megtelepedett multinacionális vállalatok esetében, hogy a gyártás korszerűsödését, a termékszerkezet megújítását a hazai beszállítói-kör jelentős bővítése is követte volna. Az Audi esetében is a magyarországi beszállítói kör bővítése csak a letelepedést követően több mint tíz évvel, 2012 után indult meg. Magyarországon 2010 előtt szinte csak elvétve láthattunk példát arra, amikor a befektetők a gyártásfejlesztést, a termékfejlesztést, valamint a K+F tevékenységet is Magyarországra telepítették volna, illetve a korábbi ilyen kapacitásokat fejlesztették volna. A K+F-tevékenység meghonosítása az Audi esetében is csak jóval a 1993-as letelepedés után 2001-ben következett csak be a motorfejlesztő központ felavatásával.

Mivel a nemzetközi verseny egyre intenzívebbé vált, a multinacionális vállalatok is egyre erőteljesebben szánják el magukat a leginkább tudás intenzív vállalati funkciók, mint a kutatás-fejlesztés, akár fejlődő országokba történő kihelyezésére is. Korábban ez a trend majdnem kizárólag csak a fejlett országokra korlátozódott. Napjainkban a multinacionális vállalatok olyan iparágakban, mint a gépjárműgyártás, az elektronika, a biotechnológia és a gyógyszeripar kutatás-fejlesztési egységeket létesítenek számos fejlődő országban. Mindezt a hatékonyságuk javítása, a nekik dolgozó kutatók és mérnökök számának bővítése és az egyre bonyolultabb, kifinomult ízlésű piacok igényeinek jobb kielégítése érdekében hajtják végre.

Mindezek a trendek jelentős hatással vannak a korábbi nemzetközi munkamegosztási szerepek megváltozására is. A hagyományos felfogás szerint a bonyolultabb termelési tevékenységek végzésének felségterületei kizárólag a fejlett országok voltak. A kevésbé fejlett országok kizárólag csak az egyszerűbb, az összeszerelő tevékenységek végzésére szakosodtak. Ez a felfogás ma már egyre kevésbé tükrözi a valóságot. Azok a vállalatok, amelyek korábban a kevésbé fejlett, fejlődő országokra, mint az olcsó munkaerő kimeríthetetlen forrásaira tekintettek, ma egyre inkább a szakértelem, a szaktudás és az új technológiák végeláthatatlan tárházaként kezdik azokat számon tartani. A multinacionális vállalatok meghatározó szerepet töltenek be az új technológiák létrehozói sorában, ezért a fő kérdés az, hogy a kutatás-fejlesztési tevékenységüket hol végzik. Jelenleg már jó néhány kevésbé fejlett, fejlődő ország egyre jelentősebb szerepet játszik és egyre vonzóbb célterülete a kutatás-fejlesztési tevékenységek kihelyezett végzésének. Ugyanakkor ma még az alacsony jövedelmű országok többsége nem része a globális kutatás-fejlesztési hálózatoknak, következésképpen nem is részesednek azok hasznaiból. A multinacionális vállalatok kutatás-fejlesztési tevékenységének nemzetközivé válása ezáltal mind nagyobb kihívások elé állítja a különféle helyi, regionális és nemzeti gazdaságpolitikai stratégiák kidolgozóit és a nemzetgazdaságok irányítóit. Egyre több ország számára válik nyilvánvalóvá, hogy megfelelő, koherens nemzetpolitika nélkül különösen a tudomány, a technológia és az innovációk, az oktatás és a befektetés ösztönzés területén nem lehet élvezni e gazdasági fejlődésből származó hasznokat (Novoszáth, 2007a). E folyamat egy fontos, markáns eredményének tekinthető az, hogy az Audi a járműgyártó magyarországi leányvállalata fennállásának 25. évfordulóján bejelentette, hogy új kutatás-fejlesztési központot (K+F) hoz létre 6,15 milliárd forintból, ötödrészen kormányzati támogatásból.

Jelentős különbségeket vehettünk észre a multinacionális befektetők között abban a tekintetben is, hogy az általuk létrehozott vagy ellenőrzött vállalatok termékeit milyen piacokon értékesítik. A többségük szinte kizárólag a hazai piacokra koncentrált, ez elsősorban azokra a vállalkozásokra volt jellemző, amelyek termékei esetében a versenyben nagy szerepe van a hirdetéseknek, reklámoknak. Az az érdekük, hogy olyan közel kerüljenek a fogyasztókhoz, amennyire csak lehetséges, hogy a termékeiket és a róluk szóló reklámokat a legmegfelelőbben tudják a helyi ízléshez és a nemzeti piac specifikus vonásaihoz hozzáigazítani (pl. sörgyárok, mosó- és tisztítószergyártók, kereskedelmi üzletláncok, stb.). A multinacionális vállalatok egyik másik csoportja számára nem feltétlenül és kizárólag csak a fogyasztókhoz való közelség volt az elsődleges szempont. Ezek számára nem is elsősorban a magyar piac, hanem a kelet-közép-európai régió jelenti a legfontosabb vonzerőt. Míg a multinacionális befektetők egy harmadik csoportját azok a vállalatok alkotják, amelyek fejlett országokban való piaci pozícióik általános javítását is várják a termelésük, gyártásuk, esetleg fejlesztési

tevékenységük magyarországi kihelyezésétől. A mai napig azonban ez utóbbiak fektettek be Magyarországon a legkisebb számban. Ugyanakkor az Audi ezen kevesek közé tartozik, miután a motor- és a szerszámgyártó fejlesztő tevékenységét is a globális hálózatán belül Magyarországra telepítette át.

A multinacionális nagyvállalatok telephelyválasztásában a munkaerőköltség csak egy és korántsem a legfontosabb tényező. Különösen a műszakilag igényesebb, szakképzett munkaerőt igénylő iparágakban az is lényeges, hogy a bevált termelési kultúrára mennyire fogékonyak az adott országban. A külföldi telephelyek termelékenységét, nemzetközi versenyképességét nem csupán a gyárakban alkalmazott technológia határozza meg, hanem a gazdasági környezet minősége is. Ilyen a különféle kiszolgáló tevékenységek, mint például a pénzügyi, telekommunikációs, adatfeldolgozási, logisztikai szolgáltatások, illetve a beszállítók színvonala, megbízhatósága, az infrastruktúra minősége. Nem közömbös a gazdaságpolitika és a közigazgatás vállalkozóbarát mivolta sem (Novoszáth, 2007b).

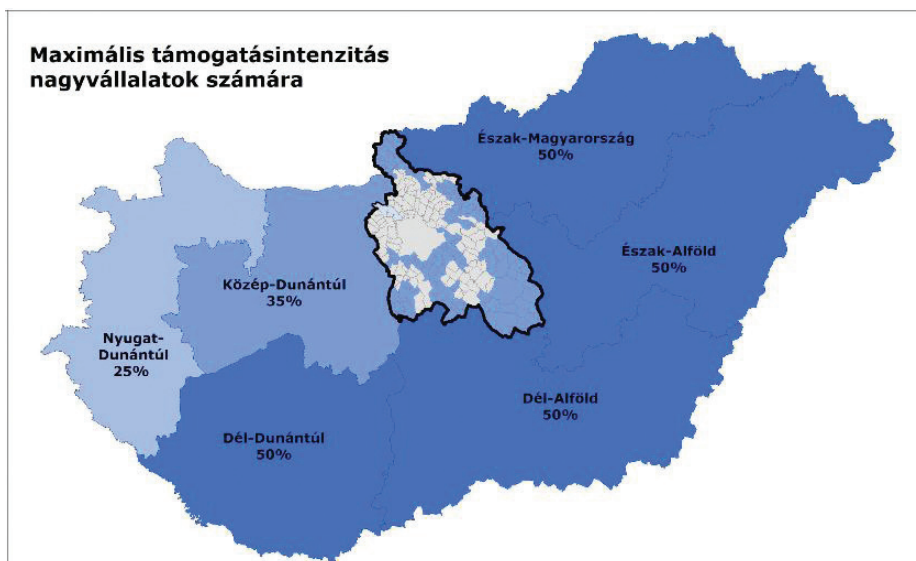
A Magyarországra betelepült multinacionális nagyvállalatok telephelyeikre kezdetben többnyire magukkal hozták a már jól bevált külföldi beszállítói kört. Másfelől viszont a hazai kis- és középvállalkozások még ma is csak ritkán felelnek meg a beszállítókkal szemben támasztott magas szintű technikai, minőségi és gazdálkodási elvárásoknak. A Magyarországon található nagyvállalatok beszállítói láncában ugyanakkor kormányzati ösztönzésre felgyorsult és egyre nagyobb a magyar beszállítók aránya.

A magyar kormány kiemelt célja, hogy a magyar kis- és középvállalkozások minél versenyképesebben tudjanak bekapcsolódni a hazánkban gyártókapacitással rendelkező nagyvállalatok beszállítási láncába. Ezt a szándékot segíti a Nemzeti Befektetési Ügynökség beszállítói osztálya nagyvállalatok bevonásával, és a szakmai szövetségekkel való kapcsolattartással. Arra törekszik, hogy a hazai KKV-k minél nagyobb szerepet kapjanak a Magyarországon letelepedett integrátorok beszállítói láncában. Hazánkban 2015-ben a járműipari cégek száma mintegy 700 vállalkozást tett ki, a foglalkoztatottak száma elérte a 145 000 főt. A járműipari termelés jelentőségét mutatja továbbá az is, hogy ez a szektor adta 2015-ben az összes ipari termelés 28,6%-át, továbbá a teljes magyar áruexport 21,6%-át, amely több mint 19,5 milliárd eurót jelentett. A Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. az elmúlt három évben 21%-ról 23%-ra, míg a Siemens Zrt. 2015-ben 82%-ról 83%-ra növelte a hazai beszállítást. Jelentős a magyar beszállítók aránya a Magyar Suzuki Zrt.-nél is, modelltől függően 30–40%-ban származnak alkatrészek hazai vállalatoktól. Az Audi Hungaria Zrt.-nél jelenleg 7%-os a magyar beszállítás aránya, a Bosch csoport pedig 2015-ben 18%-ban szerezte be alkatrészeit magyar gyártó vállalatoktól. A BMW is jelentős számú magyar beszállítóval működik együtt, ez a HIPA legfrissebb adatai alapján 63 céget jelent. Az Opel Szentgotthárd Autóipari Kft. beszállítóinak száma is folyamatos növekedést mutat, jelenleg több mint 20 magyar beszállítója van (HIPA, 2016).

2. AZ ÁLLAMI SZUBVENCIOK EU-S SZABÁLYOZÁSI HÁTTERÉNEK ÁTTEKINTÉSE

A regionális támogatási térkép olyan jogszabályi rendelkezés, mely az ország egyes régiói, illetve a fejlett régiók esetében kisebb területi egységei számára meghatározza az ott beruházó vállalatok számára beruházási támogatásként nyújtható állami támogatás maximális mértékét (2. ábra).

2. ábra: Maximális támogatásintenzitás nagyvállalatok számára Magyarországon
Figure 2 Maximum support intensity for large companies in Hungary



Forrás: Maximális támogatásintenzitás nagyvállalatok számára, 2017

Az Európai Bizottság az N 487/2006. sz. határozatával hagyta jóvá a 2007 és 2013 közötti időszakra vonatkozó regionális támogatási iránymutatás alapján a 2007. január 1-től Magyarországon alkalmazandó regionális támogatási térképét. A térkép a 2007. január 1-től 2014. június 30-ig nyújtott/nyújtandó regionális beruházási támogatásokra alkalmazandó, illetve abban az esetben, ha a vonatkozó uniós vagy hazai szabály erre hivatkozik. A regionális támogatási térkép az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásról és a regionális támogatási térképről szóló 37/2011. (III.22) Korm. rendelet 25. paragrafusában került kihirdetésre.

Az Európai Bizottság 2014. március 11-én hagyta jóvá a 2014. július 1-jétől 2020 végéig alkalmazandó, SA.37718 számú magyar regionális támogatási térképet. A térkép a 2014 és 2020 között alkalmazandó Regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás alapján meghatározott területen adható maximális támogatási intenzitásokat tartalmazza. A regionális támogatási térkép az európai uniós versenyjogi értelemben vett állami támogatásokkal kapcsolatos eljárásról és a regionális támogatási térképről szóló 37/2011. (III. 22) Korm. rendelet 25. paragrafusában került kihirdetésre. A 2007 és 2013 közötti időszakban hatályos térképhez képest a Közép-Dunántúl és Nyugat-Dunántúl régiókban 5-5%-kal csökkent az intenzitás mértéke. Budapesten nagyvállalatoknak beruházási támogatás nem adható. Pest megyének pedig csak egy része támogatható. Pest megye 82 településén 35%-ra nőtt az intenzitás mértéke a 2007 és 2013 közötti időszakban hatályos 30%-hoz képest.

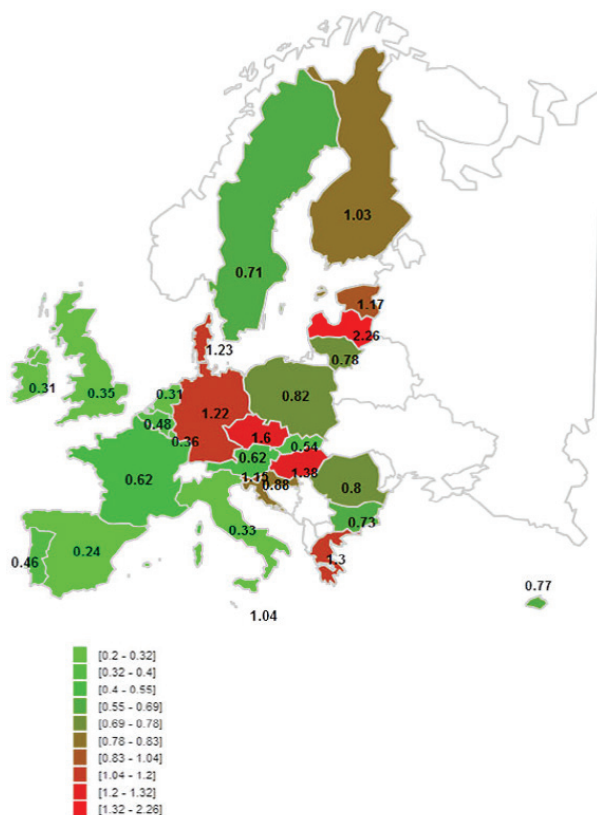
Az Európai Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága 2016. október 11-én jóváhagyta a magyarországi regionális állami támogatási térkép módosítását. A 2014 és 2020 között alkalmazandó regionális állami támogatásokról szóló iránymutatás 5.6.2. pontja alapján 2016 júniusában lehetőség nyílt a regionális támogatási térképek felidős felülvizsgálatára. Ennek keretében a Gazdasági Kabinet által 2016. augusztus 23-án megtárgyalt és elfogadott, a regionális támogatási térkép felülvizsgálatáról szóló előterjesztés alapján 2016. augusztus 31-én bejelentésre került az Európai Bizottságnak a magyarországi regionális támogatási térkép módosítása. A javasolt módosítás értelmében Pilisvörösvár és Solymár lekerült a támogatható térségek listájáról, és helyükre Göd és Sződliget került. A módosított regionális támogatási térkép 2017. január 1-jétől 2020. december 31-ig hatályos (European Commission, 2016a).

A tagországok 2015. évi nemzeti kiadásaira vonatkozó jelentései szerint a tagállamok az Európai Unió szintjén 98 milliárd eurót, azaz az összes GDP-jük 0,67%-át fordították állami támogatásokra, ami kb. 0,04%-os csökkenést jelent 2014-hez képest. Nominálisan ez mintegy 465 millió euró (0,5%-os) csökkenést jelent a 2014-es értékekhez képest. A 3. ábrán látható, hogy a GDP-jéhez mérten legnagyobb állami támogatást négy ország (Lettország (2,26%), Cseh Köztársaság (1,6%), Magyarország (1,38%) és Németország (1,22%) nyújtotta 2015-ben.

A nagyvárosi régiók európai és hazai dimenzióját tekintve, a fenntarthatóság fő zálogát a kormányzati intézkedések hatásmechanizmusai, az állami szubvenciók, a helyi szint elhivatottsága és az európai uniós támogatások jelentik (Fekete, 2017).

3. ábra: Az EU tagországok összes állami támogatási kiadásai a GDP százalékában, a vasutak kivételével, 2015

Figure 3 Total state support for EU members as a percentage of GDP excluding railways, 2015



Forrás: European Commission, 2016b

Az Európai Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága 2017. május 26-án részletes vizsgálati eljárás megindításáról döntött a Jaguár Land Rover Nyitrán realizálandó beruházásának támogatása ügyében. A részletes jogi eljárás célja annak vizsgálata, hogy a mintegy 125 millió euró értékben nyújtott támogatás összhangban áll-e a regionális állami támogatásra vonatkozó uniós szabályokkal. A Jaguár Land Rover egy 1,4 milliárd euró értékű gigaberuházás keretében egy új, 150 ezer autó/év kapacitással rendelkező gyártóüzemet kíván létrehozni Nyitrán. A támogatást a szlovák hatóságok 2016-ban jelentették be a regionális állami támogatás szabályok alapján nyújtható maximális támogatást a Versenypolitikai Főigazgatósága számára. A Bizottság a bejelentett támogatás regionális állami támogatási iránymutatással való összeegyeztethetőségét vizsgálja és döntött arról, hogy megindítja a részletes vizsgálati eljárást (European Commission, 2017). Margrethe Vestager azzal indokolta az eljárás megindítását, hogy jó dolog, ha az állami

beruházások elősegítik a tagállamok gazdasági növekedését. Ugyanakkor el kell kerülnünk a tagállamok közötti káros támogatási versenyeket. Az eljárás megindítása minden esetre arra utal, hogy az Európai Bizottság a korábbiaktól szigorúbban kívánja elbírálni a jövőben az egyedi kormányzati döntésű állami támogatásokat.

3. A HAZAI TÁMOGATÁSI GYAKORLAT ÉRTÉKELÉSE

Az elmúlt 15 évben Magyarország nemzetközi versenyképességének növelése és új munkahelyek megteremtése érdekében több célzott állami támogatási rendszer is létesült, mely rendszerek egymást kiegészítve, egyes nemzetgazdasági érdekek mentén nyújtanak támogatást a hazánkban működő vagy letelepedő vállalatoknak. A kilencvenes években jellemző támogatási rendszert alapjaiban alakította át Magyarország Európai Unió csatlakozása. Ebből adódóan a támogatási rendszert egy oldalról hozzá kellett igazítani az Európai Unió Bizottsága által definiált támogatási lehetőségekhez, amellyel Magyarországon a korábbi támogatási rendszerek megszűntek, és helyüket új támogatási lehetőségek váltották fel. Másik oldalról az elérhető támogatások köre jelentős mértékben kibővült az Európai Unió által biztosított pénzügyi forrásokkal. Jelenleg Magyarország támogatási rendszere nagyrészt az Európai Unió által nyújtott pénzügyi forrásokon alapszik, azonban egyes nemzetgazdasági célok (külföldi működőtőke beáramlásának elősegítése, terület- és településfejlesztési célok, oktatás és képzés elősegítése, munkahely-teremtés elősegítése) megvalósulásának érdekében ezt kiegészíti több hazai költségvetési forrásból finanszírozott kormányzati támogatási rendszer is. A Nemzeti Együttműködés Programjának „Egymillió új munkahely!” programpontja végrehajtását szolgálják a Nemzetgazdasági Minisztérium szakmai irányítása mellett a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kezelésébe tartozó Beruházás ösztönzési céllelőirányzatból finanszírozott, a jelentős beruházásokhoz a Kormány egyedi döntéseivel nyújtható támogatások, amely az egyik legfontosabb eszköz a Kormány kezében a beruházások ösztönzésére. A Beruházásösztönzési céllelőirányzat terhére a legalább tíz milliárd euró elszámolható költségű beruházásokhoz a Kormány egyedi döntése alapján közvetlen, vissza nem térítendő támogatás nyújtható, melynek célja, hogy a környező országokkal versenyképes támogatási konstrukció kínálásával elősegítse a nagyberuházási projekteknek a Magyarországon történő megvalósulását.

Egyedi kormánydöntésen alapuló (EKD) támogatásnak nevezik Magyarországon azt a támogatási formát, amelyben a vállalkozások közvetlenül a Magyar Kormányhoz nyújtják be támogatási kérelmüket. Ezekben az esetben a kérelem-támogatásról minden esetben, egyedileg és közvetlenül a Magyar Kormány határoz. Az elnevezés megtévesztő lehet, mert a döntés ugyan mindig egyedi és közvetlen, ugyanakkor ez a támogatási forma is az európai uniós jogharmonizációban kialakításra került magyar jogszabályokon alapul:

- Az Európai Unió Alapszerződése 107. és 108. cikke alkalmazásában a 651/2014/EU számú bizottsági rendelt 25. cikke. A 2014/C 198/01 számú

európai bizottsági közlemény. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikk (3) bekezdés b) és c) pontjai.

- 2013. évi CCXXX. törvény. 2010/2014. (VIII. 27.) Kormányrendelet. 426/2016. (XII.15.) Kormányrendelet. 119/2017. (V. 29.) Kormányrendelet. 346/2017 (XI. 20.) Kormányrendelet.

E támogatási forma működtetésében a Magyar Kormány nevében a mindenkori külgazdasági és külügyminiszter jár el, a célra létrehozott HIPA – Nemzeti Befektetési Ügynökség közreműködésével. A vállalkozói pályázatok benyújtása, kezelése, a támogatási szerződések megkötése és kezelése ezen az ügynökségen keresztül lehetséges.

Az EKD támogatáshoz jutás egy 9 lépésből álló folyamat, amelynek az átfutása átlagosan 90 napot igényel (Glósz és Társa Ügyvédi Iroda, 2017):

1. Előzetes konzultációk. Előkészítő tárgyalások a HIPA-val, a projekt illesztése és optimalizálása a jogosultsági feltételekhez
2. Pályázat benyújtása. A pályázat és a mellékleteinek elkészítése, benyújtása a HIPA-hoz
3. Befogadó levél. A pályázat ellenőrzése és befogadása. Befogadó levél küldése a pályázó részére. A fejlesztési projekt hivatalos megkezdése.
4. Támogatási ajánlat. A kormány támogatási ajánlatának kibocsátása és megküldése a pályázónak (érvényessége 3 hónap).
5. Ajánlat elfogadása. A támogatási ajánlat elfogadása, hivatalos értesítés küldése a HIPA-nak és a kormány részére.
6. Előzetes ellenőrzés. A szerződéskötéshez szükséges információk összegyűjtése a HIPA listája alapján. Helyszíni ellenőrzés a megvalósítás tervezett helyén, jegyzőkönyv készítésével.
7. Szerződéskötés. A szerződéstervezet elkészítése. A szerződéstervezet véleményezése, a szerződés véglegesítése. A szerződés hivatalos aláírása.
8. Hatálybalépés. Hivatalos dokumentumok kibocsátása (90 nap). A támogatás lehívásának megkezdése.
9. A támogatás elszámolása. Projekt dosszié kialakítása. Projekt dokumentáció vezetése. Bizonylatok ellenőrzése. Kifizetési kérelmek elkészítése. Szakmai beszámolók elkészítése. Helyszíni ellenőrzés lebonyolítása.

Az EKD támogatási rendszer 2004-től kezdte meg működését, ezek közül a Beruházás ösztönzési célelőirányzathoz kapcsolódó Egyedi Kormánydöntéssel nyújtható (EKD) beruházási támogatási szerződések 2018. április 6-án hatályos 2017. január 1-től megkötött járműipari beruházásokkal kapcsolatos összesített listáját az 1. számú táblázat foglalja össze. A 2018 áprilisáig megkötött összesen 204 darab EKD keretében támogatott beruházásból 75 darab kapcsolódott a járműiparhoz. Ebből kitűnik, hogy a járműipar meghatározó részét, mintegy 37%-át kapta az összes EKD támogatásnak, ugyanakkor ebből mindösszesen 2 volt magyar tulajdonú cég. A Csaba Metál Öntödei Zrt. 2015. december 29-én kapott 1 milliárd 316 millió 497 ezer forintot autóipari öntöde megvalósításához,

míg a CSABACast Könnyűfémöntöde Kft. 2016. július 11-én 940 millió 267 ezer forintot autóiipari öntöde létrehozásához. Mindebből kitűnik, hogy a 2004 és 2018 áprilisa között regnáló kormányok mindeddig meglehetősen szűkmarkúan bántak a hazai tulajdonú járműipari vállalkozásokkal a támogatások megítélésénél.

Mindez azért különösen aggályos, mivel a járműipar helyzetét vizsgáló szakértők elemzése szerint az autóiipar a magyar nemzetgazdaságon belül kiemelkedően termelékeny, ugyanakkor a hazai iparági KKV-k kevésbé produktívak, mint a nagyvállalatok, és ez a különbség a térségben Magyarországon a legnagyobb (Rechnitzer et al., 2017). Másrészt közismert, hogy a multinacionális vállalkozások versenyképességük folyamatos biztosítása érdekében igyekeznek minél kevesebb tevékenységgel maguk foglalkozni: ezért egyre kevesebb beszállítótól egyre nagyobb integráltságú termékeket várnak el. Ez azt jelenti, hogy a további (alsóbb) beszállítói szintekre egyre több cég kerülhetne fel. Ez azonban Magyarországon mindeddig nem a hazai cégek megerősödését, beszállítóvá válását segítette elő, hanem a nagyvállalatok külföldi beszállítóinak a Magyarországra települését támogatta (HIPA, 2016).

1. táblázat: EKD támogatások a közúti járműiparban (2017–2018)

Table 1 Unique centralized decision state aid in the road vehicle industry (2017–2018)

Cégnév	Reláció	Tevékenység	Létrejött munkahelyek száma	Támogatási összeg ezer HUF	Szerződés aláírása év-hó-nap
Sona BLW Hungary Kft.	India	autóalkatrész-gyártás	130	633 535	2018-01-08
SICTA Gyártó, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.	Franciaország	autóalkatrész-gyártás	115	436 848	2018-01-08
SIIX Hungary Kft.	Japán	elektromos alkatrészgyártás	300	1 275 367	2018-01-08
Valeo Siemens eAutomotive Hungary Kft.	Franciaország, Németország	elektromos és hibrid hajtású járművek erőátviteli rendszerének alkatrészeinek gyártása	300	3 249 241	2018-01-08
Valeo Siemens eAutomotive Hungary Kft.	Franciaország, Németország	elektromos és hibrid hajtású járművek erőátviteli rendszerének alkatrészeinek gyártása	400	3 697 412	2018-01-08
Thyssenkrupp Presta Hungary Kft.	Németország	rugó és stabilizátor gyártás	250	3 776 267	2018-01-04
ElringKlinger Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	Németország	autóalkatrész gyártás	150	1 245 800	2017-12-29
Flextronics International Termelő és Szolgáltató Vámszabadterületi Kft.	USA	autóalkatrész gyártás	100	769 275	2017-12-29
FAG Magyarország Ipari Kft.	Németország	autóalkatrész gyártás	250	3 159 551	2017-12-21
Rosenberger Magyarország Elektronikai Kft.	Németország	autóalkatrész gyártás	401	1 609 448	2017-12-21

Cégnév	Reláció	Tevékenység	Munkahelyek száma	Támogatási összeg ezer HUF	Szerződés aláírása év-hó-nap
ZF Hungária Ipari és Kereskedelmi Kft.	Németország	autóalkatrész gyártás	770	6 699 994	2017-12-21
Nemak Győr Alumíniumöntöde Kft.	Mexikó	hengerfejgyártó üzem bővítése	180	1 413 913	2017-10-20
DANA Hungary Gyártó Kft.	USA	közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	200	2 892 839	2017-10-05
BorgWarner Oroszlány Kft. és BorgWarner Hungary Kft.	USA	közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	600	1 723 260	2017-09-06
Yanfeng Hungary Automotive Interior Systems Kft	Kína	közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása	450	1 850 876	2017-08-10
F.Segura Hungária Ipari és Kereskedelmi Kft.	Spanyolország	gépjármű-karosszéria és motor fém alkatrész gyártás	85	678 078	2017-07-04
Hi-Lex Hungary Kábelrendszer Gyártó Kft	Japán	autóipari alkatrészgyártás	120	746 509	2017-07-04
Mitsuba Automotive Systems of Europe Autóalkatrész Gyártó Kft.	Japán	autóipari alkatrészgyártás	150	850 381	2017-07-04
Maxon Motor Hungary Elektronikai Kft.	Svájc	elektromotor alkatrészgyár	102	1 048 070	2017-05-25
Rosenberger Magyarország Elektronikai Kft.	Németország	autóalkatrész gyártás	400	857 943	2017-05-03
Valeo Auto-Electric Magyarország Gépjárműalkatrészgyártó Kft	Franciaország	járművillamosági, -elektronikai készülékek gyártása	180	1 026 345	2017-05-04
Linamar Hungary Autóipari és Gépgyártó Zrt.	Kanada	általános és autóipari gépgyártás	81	507 805	2017-01-19

Forrás: Külgazdasági és Külügyminisztérium, 2018

Emellett az is szembeűnő a Külgazdasági és Külügyminisztérium összesített adataiból, hogy a 2018 áprilisáig megkötött összesen 204 darab EKD keretében támogatott beruházásból mindössze 29-et kapott teljesen magyar tulajdonú vállalat (14%). Ez pedig azért nem kedvező, mivel Magyarországon hazai közép-vállalkozásból lassan kevesebb van, mint nagyvállalatból és jóval kevesebb, mint kis- és mikro vállalatból. Amennyiben a külföldi nagyvállalkozások kapják továbbra is a rendelkezésre álló állami támogatások jelentős részét, akkor a hazai vállalkozások nem lesznek képesek továbbfejlődni, külföldi versenytársaikkal felvenni a versenyt. Ezt a folyamatot jól tükrözi például az, hogy a magyar vállalati struktúra most már hosszú évtizedek óta korántsem tekinthető ideá-

lisnak. A legfőbb probléma, hogy kevés a középvállalkozás Magyarországon. Ha a fejlett országokban jellemző valóban versenyképes gazdasági modelleket vesszük alapul, akkor azt láthatjuk, hogy például a német Baden-Württemberg tartományban kb. 14 ezer közepes vállalkozás rendkívül innovatívan, kreatívan működik és ezek a cégek jelentik az ottani gazdaság gerincét. Itthon mindösszesen csupán kb. 4 600 jól működő középvállalattal lehet számolni. Amennyiben a magyar közepes méretű vállalkozások száma 2,5-3 szorosára növekedne, akkor a magyar GDP is 2-3-szorosára nőhetne a jövőben.

Joggal merül föl a kérdés, hogy Magyarországon miért van jóval kevesebb középvállalkozás, mint a nálunk fejlettebb, versenyképesebb régiókban, országokban? Legfőbbképpen azért, mert a magyar kisvállalkozások habár ma már kellő nagy számban vannak jelen a gazdaságban, közismerten korán szűnnek meg. Kétségtelen az, hogy ez a kisvállalkozások természetes jellemzője szerte a világon a verseny nagyfokú intenzitása miatt, mégis feltűnő az, hogy Magyarországon sokkal kevesebb kisvállalkozás tud megerősödni és középvállalkozássá válni, mint más, nálunk fejlettebb országokban, sőt mi több sokkal kevesebb középvállalkozásból lesz nagyvállalkozás. A magyar nagyvállalatok döntő része jelenleg külföldi tulajdonban van, és csak elvétve találunk köztük olyat, amely kisvállalkozásból fejlődött nagyvállalattá, igazi multinacionális hazai vállalkozást pedig még kevesebbet találunk köztük.

A 2004 és 2018 tavasza közötti időszakot felölelő adatokból az is kiderül, hogy összességében 396 milliárd 955 millió 341 ezer forinttal támogatták a kormányok elsősorban a külföldi nagyvállalatokat 204 esetben. Van olyan vállalat, amely többször is kapott támogatást, így összességében kevesebb támogatott vállalatról van szó, mint 204. Ebből az összegből 67 723 munkahely létrehozását vállalták a cégek, így átlagban 5 millió 861 ezer forintból jöhetett létre egy-egy új álláshely. A legtöbb támogatást kapták egy-egy alkalommal: a Mercedes-Benz Manufacturing Kft. 22 milliárd 153 millió forintot 2008-ban, 2 500 munkahelyre; az Apollo Tyres Hungary Kft. 16 milliárd 81 millió forintot 2014-ben, 975 munkahelyre; a Hankook Tire Magyarország Kft. 15 milliárd 881 millió forintot 2005-ben 1 508 munkahelyre; az Audi Hungaria Motor Kft. 13 milliárd forintot 2011-ben 1 800 munkahelyre; a Mercedes-Benz Manufacturing Kft. 12 milliárd 878 millió forintot 2016-ban, ezer munkahelyre.

E négy cég közül az Apollo Tyres volt az egyetlen, amelynek be kellett érnie egy EKD-vel kiutalt támogatással. Ugyanis a Hankook egy másik kft.-je 2013-ban is kapott 7 milliárd 679 millió forintot, így mindösszesen 23 milliárd 56 millió forint kormányzati támogatáshoz jutottak. Az Audi összesen négy alkalommal jutott EKD-vel támogatott forráshoz 2004 és 2018 áprilisa között, ami több mint 28 milliárd 544 millió forintot hozott ennek a vállalatnak. Az Audinál többször csak a Robert Bosch különböző érdekeltségei részesültek EKD támogatásban, összesen 12 alkalommal, ami összességében 15 milliárd 6 millió forintot jelentett számukra. De a Mercedes még így is vezet, az összesen kicsit több mint 35 milliárd forint értékű támogatással.

Egy EKD-val a legtöbb munkahelyet (2 500-at) a Mercedes 2008-as beruházásánál támogatta a kormány, a legkevesebbet pedig a Linde Gáznál, ahol 10 munkahelyre jutott 300 millió forint értékű támogatás 2006-ban. Ha megnézzük, mennyiért létesültek munkahelyek a legtöbb és legkevesebb EKD támogatással, akkor majdnem 95-szörös eltérést tapasztalhatunk a támogatottak között. A legdrágábban és a legolcsóbban támogatott munkahelyek a következők voltak: Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Nyrt. (2016) – egy munkahelyre 39,6 millió forint értékű támogatás jutott (összesen 4 milliárd 949 millió forint értékű támogatás mellett). Audi Motor Hungaria Kft. (2008) – egy munkahelyre 35,6 millió forint értékű támogatást kapott, összesen 5 milliárd 335 millió forint értékű támogatás mellett. A Linde Gáz Magyarország Zrt. 2006-ban egy munkahelyre 30 millió forint értékű támogatást kapott összesen 300 millió forint értékű támogatás mellett. Az Interspan Faipari Kft. 2015-ben egy munkahelyre 29,6 millió forint értékű támogatást kapott, összesen 2 milliárd 958 millió forint értékű támogatás mellett. A Béres Gyógyszergyár Zrt. 2015-ben egy munkahelyre 26,3 millió forint értékű támogatást kapott, összesen 1 milliárd 576 millió forint értékű támogatás mellett. A Denso Gyártó Magyarország Kft.-nél (2007) egy munkahelyre 418 ezer forint értékű támogatás jutott (összesen 459,6 millió forint értékű támogatás mellett) (Tamásné, 2017).

A vizsgált mintegy tizenhárom évben az összes támogatás 85,8 százaléka, 278 milliárd forint a magyar feldolgozóiparban létrejött, elsősorban külföldi tulajdonban lévő vállalkozások beruházásait támogatta és itt létesült a legtöbb új munkahely is. A feldolgozóipari vállalatok összesen közel 42 ezer dolgozó felvételét vállalták. Ezen belül a közúti járművek gyártásának területén munkálkodó cégek valósították meg a támogatást elnyerő beruházások több mint egynegyedét (27%). Őket követte a számítógépek, elektronikai vagy optikai termékek gyártásával foglalkozó vállalkozások (14%), megelőzve a gumi és műanyag termékeket előállító (12%), valamint a gyógyszergyártó vállalatokat (8%). A szakmai, tudományos vagy műszaki tevékenység területére sorolt gazdálkodókhoz került a támogatások 7,7 százaléka, az infokommunikációs tevékenységekre 2,3 százalék jutott. Ugyanakkor az egy munkahelyre jutó átlagos támogatás nagysága szempontjából e két utóbbi szektor hátul foglal helyet (Pomogyi, 2017).

A magyarországi EKD támogatások egy további komoly hiányossága volt 2017 előtt, hogy elsősorban a nagyvállalatok kapacitásbővítő, munkahelyteremtő beruházásait támogatta, míg a K+F tevékenységhez és a technológia-intenzív beruházásokat és a mikro-, kis- és középvállalkozások fejlesztéseit csupán minimális mértékben.

Az EKD-projektek kevesebb, mint 5 százaléka irányult K+F tevékenységre. Ezeknél gyakoribb volt a regionális szolgáltató és elemzőközpontok, call centerek, illetve valamilyen jogi, üzleti, IT-s vagy pénzügyi szolgáltatás kiépítésének segítése, a támogatások 15 százaléka került ide. A fennmaradó 80 százalék új üzemek, telephelyek, gyárak építésére, egyéb kapacitásbővítő beruházásokra irányult (Pomogyi, 2017).

Ezért jelentős és kedvező változás az, hogy 2017. január 1-től a K+F tevékenységhez és a technológia-intenzív beruházásokra is kiterjesztették a vissza nem

térítendő támogatások pályázati lehetőségeit a beruházás ösztönzési célélő-irányzat felhasználásáról szóló 210/2014. (VIII. 27.) Korm. rendelet módosításáról szóló 426/2016. (XII. 15.) Korm. rendelet alapján. A magyar gazdaság Európa „termelőközpontjából” mindinkább a kontinens egyik meghatározó, „ipari és innovációs központjává” történő átalakítása érdekében, 2017. január 1-től új, vissza nem térítendő támogatási formák kerültek bevezetésre vállalati K+F tevékenység és a technológia-intenzív beruházások megvalósításának ösztönzése céljából. E támogatás is egyedi kormánydöntés („EKD”) keretében (210/2014 (VIII.27.) Korm. rendelet) vált elérhetővé a Nemzeti Befektetési Ügynökségen (HIPA) keresztül. E támogatási forma segítségével

- 25% közvetlen tőketámogatás érhető el egyedi kormánydöntési rendszerben, nagy- és multinacionális vállalatoknak.
- 35-65% közvetlen tőketámogatás érhető el európai uniós társfinanszírozásban, mikro-, kis- és középvállalkozásoknak.
- 65-100% közvetlen tőketámogatás érhető el egyetemi konzorciumi megállapodásokkal, vállalkozási mérettől függetlenül.

Az EKD támogatási szerződés megkötését megelőző döntés-előkészítő előterjesztések korlátozott terjesztésű, minősített dokumentumok, így azok szabadon nem betekinthesek. A támogatási döntést előkészítő előterjesztések a döntés megalapozásához szükséges adatokat, gazdaságossági hatászámításokat tartalmazzák. Az EKD támogatási rendszerben szerződött vállalatok támogatását, illetve a támogatás mértékének megítélését a támogatási folyamatban részt vevő Nemzetgazdasági Minisztérium és Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Nemzeti Külgazdasági Hivatal (HITA) bevonásával minden projekt esetében körültekintően megvizsgálja. A nemzetgazdasági háttérszámítások a vállalat tevékenységét előre vetítve összesítik a várt államháztartási bevételeket, és e bevételeket szembesítik a támogatásként nyújtott államháztartási kiadással. A gazdaságossági háttérszámítások egyik sarokpontja, hogy az egyes vállalatoknak nyújtott készpénz-támogatás, a projekt fenntartási időszaka (monitoring időszak) alatt nemzetgazdasági szempontból megtérüljön.

Az elmúlt időszakban az EKD támogatási rendszer működését, illetve egyes vállalati projektek támogatását a Kormányzati Ellenőrzési Hivatal és az Állami Számvevőszék is több alkalommal vizsgálta.^[2]

[2] Lásd például az Állami Számvevőszék 12102 számú jelentését a beruházásokhoz kapcsolódó adókedvezmények és támogatások ellenőrzéséről vagy az 15091 számú jelentését a foglalkoztatási célú adó- és járulékkedvezmények igénybevételének szabályszerűségi ellenőrzéséről.

4. A HAZAI JÁRMŰIPARI BERUHÁZÁSOK TERÉN KAPOTT KIMAGASLÓ ÁLLAMI SZUBVENCÍÓK – AZ AUDI, A MERCEDES ÉS A BOSCH ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. kapta mindeddig a legnagyobb támogatást összességében a magyarországi járműipari vállalkozások közül, amelynek az összege 35 milliárd 31 millió 738 ezer forintot tett ki. Az Audi összesen négy alkalommal jutott EKD-vel támogatott forráshoz 2008 és 2018 között, ami összességében több mint 28 milliárd 544 millió 174 ezer forint értékű támogatást jelentett. Az Audinál többször csak a Robert Bosch különböző érdekeltségei részesültek többször kormányzati támogatásban, összesen 34 alkalommal, ami együttesen 21 milliárd 113 millió 533 ezer forintot jelentett e vállalkozás számára. A három vállalkozás közül a Robert Bosch Energy and Body Systems Kft. vette igénybe a legtöbb féle állami költségvetésből és európai uniós forrásból származó támogatást közel 15 éves magyarországi működése során az egyedi beruházási támogatásoktól kezdve, a termelésbővítő támogatásokon át a munkahelyteremtést és a munkavállalók képzését segítő juttatásokig.

A 2. táblázatból is szembetűnő az, hogy a Robert Bosch cég a vizsgált időszak alatt mindvégig rendkívül aktív volt az állami támogatások megszerzésében. Szinte minden támogatási lehetőséget felkutatott és az esetek jelentős részében sikerrel pályázott is azokra. Nem kizárólag csak az egyedi kormányzati döntésű fejlesztési forrásokból kapott jelentős állami támogatásokat, hanem számos más, elsősorban európai uniós forrásból is szerzett jelentős plusz pénzt a különféle fejlesztési elképzelései megvalósításához. Ezt nagyrészt az is indokolta, hogy a Robert Bosch több leányvállalatot is alapított Magyarországon, amelyek mindegyike jelentős függetlenséggel és önálló felelősséggel rendelkezik a tulajdonos anyavállalat irányában. Ennek következtében mindegyik leányvállalat meglehetősen nagy autonómiával, önállósággal jár el a lehetséges források megszerzése terén is. A másik pólust a három vizsgált vállalkozás közül a Mercedes jelenti, amely mindössze két alkalommal kapott jelentős állami szubvenciót a Magyar Államtól, és mindkét esetben egyedi kormányzati döntésű (EKD) támogatásban részesült. Ennek ellenére a legtöbb támogatást a három vizsgált járműipari vállalkozás közül értékben mégis a Mercedes kapta. Kitérünk ebből, hogy a Mercedes forrásszerzési és fejlesztési stratégiája során, koncentráltan a vállalkozás életében hosszútávra kiható, meghatározó döntéseit illetően, igyekszik egy csomagban megegyezni a kormánnyal. Köztes szerepet játszik ebben a tekintetben a három vállalkozás között az Audi, amelyik habár a Mercedeshez hasonlóan elsősorban a nagyobb volumenű, hosszú távú fejlesztései esetében törekszik megállapodni a kormánnyal, ugyanakkor a Mercedeshez képest mégis eltérés, hogy minden nagyobb a vállalatot érintő lépés esetében egyeztet a Magyar Kormánnyal és ezek során több csomagban, egy-egy stratégiai fejlesztése kapcsán kér segítséget azok megvalósításához.

2. táblázat: Az Audi, a Mercedes és a Robert Bosch által kapott főbb állami támogatások összehasonlítása

Table 2 Comparison of major state subsidies received by Audi, Mercedes and Robert Bosch

	Audi Hungaria Motor Kft.	Mercedes-Benz Manufacturing Kft.	Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.
2004			104 500 ezer Ft (EKD) 418 000 ezer Ft (EKD) 1 196 000 ezer Ft (EKD)**** 307 257 ezer Ft (EKD)** 1 500 000 ezer Ft (EKD)*****
2005			3 281 ezer Ft (EKD)
2006			
2007			21 534 ezer Ft (EKD) 2 277 000 ezer Ft (EKD)****
2008	5 335 313 ezer Ft (EKD)	22 153 530 ezer Ft (EKD)	240 000 ezer Ft (EKD)***
2009			94 670 ezer Ft (EKD)
2010			24 603 ezer Ft (EKD) 957 591 ezer Ft (EKD)* 300 000 ezer Ft (ÉMOP)
2011	15 482 226 ezer Ft (EKD)		12 875 ezer Ft (EKD)
2012			5 412 ezer Ft (EKD) 681 269 ezer Ft (ÉMOP) 457 040 ezer Ft (GOP) 143 230 ezer Ft (MJV)
2013	1 700 000 ezer Ft (EKD)		1 576 555 Ft (EKD)* 388 322 ezer Ft (GOP) 169 784 ezer Ft (GOP) 459 269 ezer Ft (GOP)
2014			500 000 ezer Ft (EKD)** 711 128 ezer Ft (EKD)*** 24 832 ezer Ft (GOP) 518 662 ezer Ft (GOP) 831 696 ezer Ft (GOP) 70 208 ezer Ft (NFA-KA) 35 498 ezer Ft (TÁMOP)
2015	6 026 635 ezer Ft (EKD)		666 593 ezer Ft (GOP)
2016		12 878 208 ezer Ft (EKD)	1 447 992 ezer Ft (EKD) 4 728 672 ezer Ft (EKD)**** 120 020 ezer Ft (NFA-KA) 120 020 ezer Ft (NFA-KA)
Össz:	28 544 174 ezer Ft	35 031 738 ezer Ft	21 113 533 ezer Ft

*Robert Bosch Kereskedelmi Kft.

**Robert Bosch Power Tool Elektromos Szerszámgyártó Kft.

***Robert Bosch Automotive Steering Kft.

****Robert Bosch Elektronika Gyártó Kft.

*****Robert Bosch Research Kft.

Forrás: Saját szerkesztés az érintett vállalkozások mérlegbeszámoló adatai alapján

ÖSSZEGZÉS

E tanulmányban először a magyarországi külföldi befektetők közötti fő különbségeket igyekeztünk megragadni és értékelni a fogadó ország szempontjából a nemzetközi és hazai szakirodalom alapján. Ezek szerint Magyarország számára azok a külföldi befektetések a leginkább kívánatosak, amelyek új, korszerű termelési módszereket hoznak be az országba, folyamatosan fejlesztik a hozzánk telepített technológiájukat, termékszerkezetüket, a gyártásfejlesztést, termékfejlesztést és a K+F tevékenységeiket is nálunk végzik. Folyamatosan bővítik a magyarországi beszállítók körét és mindezt elsősorban itthoni hazai tulajdonban lévő kis- és közepes vállalkozások bevonásával teszik.

Ezt követően az állami támogatásokkal kapcsolatos fő Európai Unió szabályokat mutattuk be. Ebben a vonatkozásban kiemelkedik a regionális támogatási térkép, amely a Magyarország egyes régiói, illetve a fejlett régiók esetében kisebb területi egységei számára határozza meg az ott beruházó vállalatok számára beruházási támogatásként nyújtható állami támogatás maximális mértékét. Az Európai Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága 2016. október 11-én hagyta jóvá a jelenleg hatályos magyarországi regionális állami támogatási térkép módosítását. A tagországok közül a GDP-jükhöz mérten legnagyobb állami támogatást négy ország (Lettország [2,26%], Cseh Köztársaság [1,6%], Magyarország [1,38%] és Németország [1,22%]) nyújtotta 2015-ben.

Mindezek után azt vizsgáltuk meg, hogy az állami támogatások nyújtásának jelenlegi hazai gyakorlata mennyiben optimális a magyar gazdaság tartósan fenntartható növekedési pályára állítása szempontjából. Ennek során megállapítottuk többek között, hogy a 2004 és 2018 áprilisa között működő kormányok mindaddig alárendeltként kezelték a hazai tulajdonú kis- és közepes vállalkozásokat és elsősorban a nagyvállalatok kapacitásbővítő, munkahelyteremtő beruházásait támogatták, míg a K+F tevékenységet és a technológia-intenzív beruházásokat valamint a hazai tulajdonú mikro-, kis- és középvállalkozások fejlesztéseit csupán csak minimális mértékben. Kedvező változás az, hogy 2017. január 1-től a K+F tevékenységekre és a technológia-intenzív beruházásokra is kiterjesztették az EKD rendszert. Ugyanakkor javasoljuk, hogy a jövőben elsősorban a hazai tulajdonú kis- és közepes vállalkozásokra fókuszálják az állami támogatásokat, hogy azok versenyképessége is vetekedni tudjon a hasonló tevékenységet végző külföldi versenytársaikkal összemérve és egyre többen válhassanak a nagy multinacionális cégek beszállítóivá, valamint jelenhessenek meg önálló versenyképes termékekkel és szolgáltatásokkal a nemzetközi piacokon.

Ugyancsak változást javasolunk abban a tekintetben is, hogy a jelenlegi támogatási rendszer nem kezeli hatékonyan a munkaerőhiány problémáját és az országon belüli területi egyenlőtlenségeket sem csökkenti, hanem sokkal inkább fokozza. Ezért véleményünk szerint ma már nem elégséges normatívan az ország összes területén a munkahelyteremtésre fókuszálni a támogatási rendszert, hanem a jövőben az ország elmaradottabb területein a vállalkozás és

munkahelyteremtésre kellene fókuszálni, de kiemelten kezelve a munkaerőhiány csökkentését is. Míg a fejlettebb területek esetében most már nem a munkahelyteremtést, hanem a nagyobb hozzáadott érték előállítását és a munkaerőhiány csökkentését kellene támogatnia az állami támogatások rendszerének, kiemelten kezelve a K+F tevékenységeket és a technológia-intenzív beruházásokat.

Végül, de nem utolsósorban összehasonlítottuk a három legnagyobb támogatást kapott külföldi vállalkozás, az Audi, a Bosch és a Mercedes által kapott állami szubvenciók főbb jellemzőit. Célszerű lenne megállapításainkat és a nagyvállalkozások magatartása közötti eltéréseket a jövőben figyelembe venni a velük történő stratégia megállapodások előkészítése és tárgyalása során annak érdekében, hogy mindkét fél érdekei a lehető legnagyobb mértékben érvényre tudjanak jutni azokban.

IRODALOMJEGYZÉK

- Anderson, R. (2001) Looking for jobs beyond the age of manufacturing. *Financial Times Survey, Czech Republic*, 12.
- Állami Számvevőszék (2012) *Jelentés a beruházásokhoz kapcsolódó adókedvezmények és támogatások ellenőrzéséről. 12102*. 2012. november <https://www.asz.hu> Letöltve: 2017. 06. 22.
- Állami Számvevőszék (2015) *Jelentés a foglalkoztatási célú adó- és járulékkedvezmények igénybevételének szabályszerűségi ellenőrzéséről 15091*. 2015. június Letöltve: 2017. szeptember 20.
- Blomström, M.-Kokko, A. (2003) *The economics of foreign direct incentives*. NBER Working Paper 9489 Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research, mimeo.
- Danish Embassy in Warsaw (Daw) (2002) New forms the Polish industry sector. Warsaw, Danish Embassy, *Newsletter* 5.
- Deákné Gál A.-Lentner Cs. (2010) A Magyarországra érkező működő tőke befektetések főbb motivációi a rendszerváltástól napjainkig. In: Beszteri B.-Majoros P.-Zimler T. (szerk.): *Magyarország határ menti térségeinek és városainak fejlődése a rendszerváltás és európai uniós tagságunk következtében: a 2010. április 27-én Komáromban rendezett tudományos konferencia előadásai*. MTA VEAB, Veszprém. 185-194.
- Dunning, J. H. (1993) *Multinational Enterprises and the Global Economy*. Addison-Wesley Publishing Company, London.
- European Commission (2016a) *State aid: Commission approves amendments to Hungarian regional aid map for the period of 2017-2020*. Brussels. <http://europa.eu/rapid/midday-express-11-10-2016.htm> Letöltve: 2017. 09. 18.
- European Commission (2016b) *State Aid Scoreboard 2016*. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/index_en.html Letöltve: 2017. 09. 19.
- European Commission (2017) *State aid: Commission opens investigation into proposed public financing of Jaguar Land Rover plant in Slovakia*. Brussels. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1450_en.htm Letöltve: 2017. 09. 18.
- Fekete D. (2017) A nagyvárosi régiók működésének fenntarthatósága az EU-ban. *Polgári Szemle*, 13, 4-6. 111-123.
- Glósz és Társa ügyvédi iroda (2017) *EKD támogatás lebonyolítási rendszere*. <https://glosz.eu/ekd-tamogat-as-lebonyolitasi-rendszere/> Letöltve: 2018. 04. 07.

- HIPA (2016) *Direkt beszállítói kézikönyv*. <https://hipa.hu/kezdolap#kiadvanyok> Letöltve: 2017. 09. 27.
- Horváth G. (2011) *Handout - Egy motorgyár létesítése*. Széchenyi István Egyetem, Győr. http://www.sze.hu/~kardos/AUDI2011/Handout%20%20Egy%20motorgy%20E1r%20%E9tes%EDt%E9se_SZE_20110920.pdf Letöltve: 2017. 09. 12.
- Hirvensalo, I. (2000) *Foreign direct investment around the Baltic Sea: is there policy competition among the countries?* Presentation at the OECD Conference on Fiscal Incentives and Competition for Foreign Direct Investment in the Baltic States, Vilnius, Lithuania.
- Külvgazdasági és Külügyminisztérium (2018) *EKD hatályos szerződések*. <http://www.kormany.hu/hu/dok?page=15&type=204#!DocumentBrowse> Letöltve: 2018. 04. 06.
- Lall, S. (1996) *Learning from the Asian Tigers*. Macmillan, Basingstoke.
- Lentner Cs. (2015) Uncertainty Factors in National Economy Planning - International Effects and Hungary's Outlook Up to 2050. *Central European Political Science Review*, 16, 62, pp. 9–26.
- Lentner Cs. (2017) A gazdaságpolitikai tervezés kihívásai nem konvencionális gazdasági térben - gazdasági és jogi közelítésből. *Gazdaság és Jog*, 25, 11, 3–7.
- *Maximális támogatásintenzitás nagyvállalatok számára*. <http://tvi.kormany.hu/regionalis-tamogatasi-terkep> Letöltve: 2017. 09. 18.
- Narula, R.-Dunning, J. H. (2000) Industrial development, globalization and multinational enterprises: new realities for developing countries. *Oxford Development Studies*, 28, 2, pp. 143–167.
- Novoszáth P. (2007a) Külföldi tőkebefektetések, transznacionális vállalatok - globális trendek, várható tendenciák, aktuális kérdések. In: Lentner Cs. (szerk.): *Pénzügypolitikai stratégiák a XXI. század elején*: prof. dr. Huszti Ernő DSc. egyetemi tanár a pénzügyi intézményrendszer, a tudomány és a felsőoktatás szolgálatában: tiszteletkötet 75. születésnapja alkalmából. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Novoszáth P. (2007b) A vállalaton belüli kereskedelem jelentősége, típusai - ellentmondásossága Magyarországon. *Gazdaság és Társadalom*, 18, 1, 27–60.
- Pomogyi F. (2017) Munkahelyteremtés állami támogatással. *Világ gazdaság*, 2017. november 14. <http://www.gki.hu/wp-content/uploads/2017/11/Pomogyi-Fanni-VG-17.11.14.pdf> Letöltve: 2018. 04. 08.
- Rechnitzer J.-Hausmann R.-Tóth T. (2017) A magyar autóipar helyzete nemzetközi tükrökben. *Hitelintézeti Szemle/Financial and Economic Review*, 16, 1, 119–142.
- Szentés T. (2006) *Fejlődés, Versenyképesség, Globalizáció II*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Tamásné Szabó Zs. (2017) *320 milliárd forinttal tömték ki a nagyvállalatokat*. 24.hu. 2017. 04. 11. <http://24.hu/fn/gazdasag/2017/04/11/320-milliard-forinttal-tomtek-ki-a-nagyvallalatokat/> Letöltve: 2017. 09. 18.
- UNCTAD (2003) *World Investment Report 2003: FDI Policies for Development: National and International Perspectives*. United Nations, New York and Geneva.
- UNCTAD (2005) *World Investment Report 2005: Transnational Corporations and the Internationalisation of R&D*. United Nations, New York and Geneva.
- World Bank (2002) Central Europe's Ireland? Interview with Hungary's Economy and Transportation Minister about launching new investment promotion program. *Transition Newsletter*, 13, 6, World Bank, Washington D.C.

JOGSZABÁLYOK:

- Az Európai Unió Alapszerződése 107. és 108. cikke alkalmazásában a 651/2014/EU számú bizottsági rendelet 25. cikke.
- A 2014/C 198/01 számú európai bizottsági közlemény.
- Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikk (3) bekezdés b) és c) pontjai.
- 2013. évi CCXXX. törvény Magyarország 2014. évi központi költségvetéséről
- 201/2014. (VIII. 27.) Kormányrendelet a beruházás ösztönzési céllelőirányzat felhasználásáról
- 426/2016. (XII.15.) Kormányrendelet a beruházás ösztönzési céllelőirányzat felhasználásáról szóló 210/2014. (VIII. 27.) Korm. rendelet módosításáról
- 119/2017. (V. 29.) Kormányrendelet a beruházás ösztönzési céllelőirányzat felhasználásáról szóló 210/2014. (VIII. 27.) Korm. rendelet módosításáról
- 346/2017 (XI. 20.) Kormányrendelet a beruházás ösztönzési céllelőirányzat felhasználásáról szóló 210/2014. (VIII. 27.) Korm. rendelet módosításáról.