

## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

2018/03.

2018. OKTÓBER 1.

TÚRY GÁBOR

MAGYARORSZÁGI AUTÓIPARI FEJLESZTÉSEK  
TÁRSFINANSZÍROZÁSA EURÓPAI UNIÓS PÉNZÜGYI  
FORRÁSOK FELHASZNÁLÁSÁVAL

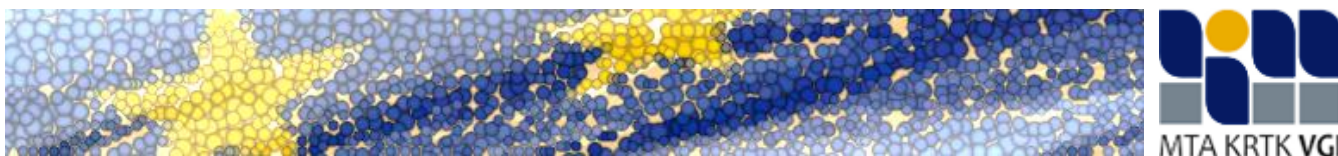
Magyarország méretéhez képest jelentős szereplője az európai autógyártásnak, ahogyan maga az ágazat is kiemelkedő szerepet játszik a hazai gazdaságban. A termelésüket csaknem teljes egészében a külföldön értékesítő autógyártó vállalatok a magyar kivitel több, mint a 20-<sup>1</sup>, a feldolgozóipari termelés 25 százalékát adják.<sup>1</sup> A foglalkoztatottakat tekintve is fontos az autógyártás, közvetlenül mintegy 100 ezer ember<sup>2</sup>, a kapcsolódó ágazatokon és beszállítókon keresztül a becslések szerint további 70 ezer ember<sup>3</sup> dolgozik az ágazatban. A számok alapján világos, hogy az iparág teljesítménye alapvetően befolyásolja a magyar gazdaság hosszú távú fejlődési kilátásait. Ez a függőségi pálya már a rendszerváltást követően kialakult, mikor a gazdasági szerkezetváltás kereteit kialakító kormányzati politika többek között az autógyártás fejlesztésére helyezte a hangsúlyt. (A döntéshozók Magyarország autóbussz- és nehézgépjármű gyártási hagyományaira alapozva már a [nyolcvanas évek végén](#) tárgyalást folytattak a külföldi autógyártókkal a hazánkban létesítendő termelés létrehozásáról.) A nyolcvanas és kilencvenes években kialakított közvetlen és közvetett befektetés ösztönző eszközök (adó- és illetékkedvezmények, a beruházáshoz szükséges ingatlanok térítésmentes átadása, stb.) 2004-ben, Magyarország uniós csatlakozását követően, a közösségi szabályoknak megfelelően átalakításra kerültek. (A legfontosabb változás a korábban a zöldmezős befektetések egyharmadát jelentő, az adók, illetékek és vámok részleges vagy teljes elengedését nyújtó ún. ipari vámszabadterületek szigorú szabályozása volt.) Szintén befolyásolta a közvetlen támogatások rendszerét az állami támogatások esetében életbe lépő [versenyjogi szabályozás](#) magyar jogba történő beemelése. A tagsággal kormányok fejlesztéspolitikai mozgásterét szűkült ugyan, de a rendelkezésre álló támogatási források mértéke nagyságrendekkel lett nagyobb.

Magyarország a csatlakozás óta a harmadik költségvetési tervezési ciklusát kezdi meg uniós tagként. A 2004-es integrációval a 2000-2006-os programozási időszak ötödik évében csatlakozott, a mostani pedig szintén az ötödik év a 2014-2020-as költségvetésben. Az eltelt időszak alatt nem csak a keretösszegek elosztása és nagysága alakult át, de a prioritások és a fejlesztésre jogosult régiók száma is. Az alapvető célok azonban változatlanok, így többek közt

<sup>1</sup> Eurostat, Annual detailed enterprise statistics for industry és az Eurostat Comext adatbázisa:  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/newxtweb>

<sup>2</sup> Eurostat, Annual detailed enterprise statistics for industry

<sup>3</sup> PricewaterhouseCoopers, Magyarországi Autóipari Beszállítói Felmérés 2018



## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

továbbra is kiemelt prioritást élvez a beruházások ösztönzésén keresztül gazdasági- és társadalmi felzárkózás elősegítése. Ha ezt a törekvést az autóiipari szereplők felől közelítjük meg, meglepő egyezést tapasztalunk. Az Európai Unió autóiipari kibocsátása a kétezres évek eleje óta lényegében stagnál, a termelés tekintetében a térség korábbi globális pozíciója gyengülést mutat. A termelés területi eloszlását tekintve azonban jelentős eltéréseket tapasztalunk. Amíg bizonyos országokban (pl. Franciaország) jelentősebben visszaesett a termelés, addig a Visegrádi négyekben megháromszorozódott a kétezres években. Számokra lefordítva ez annyit jelent, hogy amíg 2000-ben a térség 6,7 százalékát adta az EU termelésének, addig 2017-ben már közel egyötödét.<sup>4</sup>

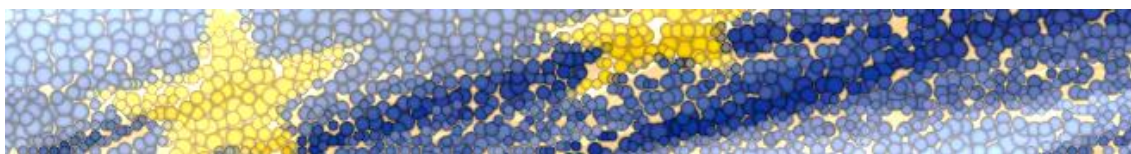
Az autógyárak állami támogatása mellett a csendes építkezésre is találunk bőséges példát, amelyhez az Európai Unió strukturális alapjai nyújtanak társfinanszírozást. Az európai uniós pénzügyi források esetében nyilvános adatbázisra ([EMIR](#)) támaszkodhatunk. A nyertes pályázatok finanszírozása alapján az autóiipari vállalatok beruházásainak társfinanszírozására, a jelenleg is futó uniós költségvetési időszakban közvetlenül három forrás áll rendelkezésre.

Az első források még az első költségvetési tervezési időszakban megkezdett és jelenleg a Kutatási és Technológiai Innovációs Alap alá tartozó kiírások a **kutatás-fejlesztés-innovációs (K+F+I) beruházásokat** támogatják. Példaként hozható erre az Audi Hungaria Motor Kft. 2013-ban elnyert több mint 1,7 milliárd forintos projektje, amelyet motorfejlesztésre használtak fel vagy a szintén 2013-as 1,6 milliárd forintos fejlesztési forrás amit az Opel Szentgotthárd Kft-nek ítéltek oda. Ezek a pályázati alapú fejlesztési projektek jelzik a vállalatok innovációs hajlandóságát és tükrözik a helyi hozzáadott érték növeléséért tett erőfeszítéseiket. A tier 1-es szintű (elsőkörös) német járműipari beszállító Knorr-Bremse vasúti valamint közúti járműgyártó részlege 2007 és 2016 között 7 projektre összesen 3,2 milliárd forint fejlesztési támogatást kapott. A szintén elsőkörös beszállító a német Bosch (Robert Bosch Kft.) 2006 és 2016 között három K+F+I pályázatára nyert 7,7 milliárd forint értékű támogatást, többek között az önvezető autókhoz szükséges fejlesztések vagy gyártásfejlesztési beruházásokhoz. A nemzetközi beszállítók mellett a hazai vállalatok is részesednek a nyertes pályázatokból. Így az autógyáraknak közvetlenül is szállító Fémalk Zrt., amely 102 millió forintos támogatást nyert két gyártásfejlesztési projektjére, míg a második körös autó és gépipari beszállító Ecseri Kft. 197 millió technológiai fejlesztési támogatást kapott. A számok alapján látszik, hogy a jelentős tőkeerővel és gyártókapacitással rendelkező nemzetközi vállalatok magasabb támogatási összeget nyertek el.

A második fejlesztési forrás a Gazdaságfejlesztési és innovációs operatív programból (GINOP) került kifizetésre. A program jelentős hányada a **mikro-, kis- és középvállalkozások által megvalósítandó (kapacitásbővítő) beruházások** támogatására irányul. Nagy részük

---

<sup>4</sup> International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, termelési statisztikák:  
<http://www.oica.net/production-statistics/>



## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

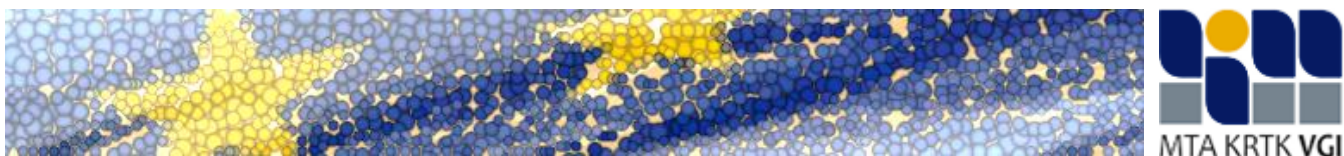
méretéből adódóan nem exportképes, ugyanakkor számos exportáló autóiipari vállalat található a kedvezményezettek között. Ilyen például az osztrák tulajdonban lévő Duroset műanyag feldolgozó autóiipari beszállító, amely egy három lépcsős technológiai korszerűsítésre kapott több mint 164 millió forintot, vagy a magyar tulajdonú speciális járműfelépítményeket gyártó Lehel Coachbuilder 2000 Kft. amely szintén három projektjére nyert összesen 118 millió forintot, vagy a szintén magyar tulajdonú Europelift Kft. amely kapacitásbővítésre nyert több, mint 8 millió forintot.

**A kis- és középvállalkozások új technológiák alkalmazása révén történő versenyképességük** növelésére maximálisan 15 millió forintos társfinanszírozást kaphatnak, amelyből főként a hazai kisvállalati szektor profitál. A vállalkozások **pályakezdők gyakornoki programjához** is hozzájuthatnak kisebb összegű fejlesztési forrásokhoz, ahogyan az AJG Agrogép Kft. is részesült egy 9 millió forintos támogatásban.

A fejlesztési források között a **prototípus, termék-, technológia- és szolgáltatásfejlesztés** során felmerülő költségekhez is hozzájárul az operatív program. A magyar kis- és középvállalkozások közül az Europelift Kft. termékfejlesztésre nyert 33 millió forintot, a városi elektromos kisautókat fejlesztő és gyártó CELVE Zrt. pedig közel 31 millió forintos hozzájárulást kapott.

Az operatív program keretében a **K+F versenyképességi és kiválósági együttműködések** az alkalmazott kutatások felhasználását segítik. Az együttműködések elmélyítik a kapcsolatot a felsőoktatás és a vállalati szektor között, ösztönözve a Magyarországon működő vállalatokat a hazai kutatás fejlesztési ráfordítások növelésére. A [Knorr-Bremse által vezetett konzorcium](#) (Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. és a Neumann János Egyetem) anyagfejlesztésre kapott 350 millió forintos támogatása mellett a [Magyar Suzuki Zrt. által vezetett konzorcium](#) (Magyar Suzuki Zrt., PEMŰ Zrt., Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft. valamint a Pázmány Péter Katolikus Egyetem) gyártmányfejlesztésre közel 2,6 milliárd forintos támogatást kapott. A [Bosch vezette kutatási projekt](#) (Robert Bosch Kft., Miskolci Egyetem és a Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft.) pedig több mint 1 milliárd forintot nyert.

A harmadik forrás a Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP) keretében került finanszírozásra. A 2014-2020-as tervezési időszakra a Közép-Magyarországi régió fejlettsége miatt kikerült a felzárkózásra jogosult régiók közül, ezért az itt támogatott fejlesztések a VEKOP által kerülnek társfinanszírozásra. A programban hasonló pályázatok találhatóak így a **mikro-, kis- és középvállalkozások kapacitásbővítő beruházásainak támogatása** illetve a **vállalatok K+F+I tevékenységének támogatása**. A GINOP operatív programhoz hasonlóan a nagy tőkeerős és jelentős gyártási- és kutatás-fejlesztési kapacitással rendelkező hazai illetve külföldi érdekeltségű vállalatok jelentős források lehívására képesek.



## EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK  
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

A magyarországi autóipari fejlesztések európai uniós pénzügyi támogatása nem csupán fejlesztési forrást nyújt a vállalatok számára, de a példák kapcsán két fontos gazdasági- és társadalmi versenyképességet fokozó cél is kirajzolódott. A magasabb hozzáadott értékű termékek hazai fejlesztése és gyártása kiemelkedik a beadott projektek között, még ha arányaiban nem is ez jelenti a legnagyobb részt. Ezen felül a termék és a K+F fejlesztéseken keresztül jelentős még az export versenyképesség, azaz a külföldi piacokon történő megjelenés támogatása, amely a hazai kis- és középvállalkozások számára a versenyelőny és a növekedés záloga lehet.