
KÜLFÖLDI TŐKEBEFEKTETÉSEK ÉS AZOK REGIONÁLIS JELLEMZŐI MAGYARORSZÁGON – KÜLÖNÖS TEKINTETTEL NÓGRÁD VÁRMEGYÉRE

Engelberth István

Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar,
egyetemi docens, Üzleti Gazdaságtan Tanszék
Engelberth.Istvan@uni-bge

Csongrádi Gyöngyi

Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar,
Üzleti Gazdaságtan Tanszék, egyetemi docens
Csongradi.Gyongyi@uni-bge.hu

Tóth Arnold

Budapesti Gazdasági Egyetem, Pénzügyi és Számviteli Kar,
Üzleti Gazdaságtan Tanszék habilitált egyetemi docens,
Toth.Arnold@uni-bge.hu

Kálmán Botond Géza

Kodolányi János Egyetem, Fenntartható Gazdaság Intézet,
egyetemi adjunktus
Kalman.Botond.Geza@kodolanyi.hu

Tanulmányunkban a Magyarországra érkező külföldi működőtőke befektetésekre (FDI) fókuszálunk regionális szempontból. Röviden áttekintjük az FDI szerepét hazánkban, kiemelve az ázsiai érdekeltségű vállalatok munkahelyteremtő képességét és gazdasági hatásait. Tanulmányunk célja bemutatni egy konkrét eset felvázolásának segítségével, hogy egy észak-magyarországi térség hogyan kapcsolódott be abba a folyamatba, mely során Közép-Európa a rendszerváltás után a nemzetközi autóipar egyik befektetési

területévé váljon. Vizsgáljuk, hogy ez az expanzió miként segítette az egyik legszegényebb megyének, Nógrádnak a gazdasági átalakulását. Milyen gazdasági és társadalmi tényezők játszottak ebben szerepet? A kutatás elősorban statisztikai adatokat, illetve interjúk során megszerzett információkat használ fel a folyamatok bemutatására. A 2000-es évektől kezdődően az autóiipari beszállítói tevékenység részben ugyan, de felváltotta a hagyományos nyersanyag- és energiaigényes ágazatokat. Ez az átalakulás azonban nem tudta a térség helyzetét javítani, és megmaradt a periféria pozíciójában.

AZ FDI SZEREPE A GAZDASÁG FEJLŐDÉSÉBEN

Tanulmányunkban közvetlen külföldi befektetések (FDI) és a magyar gazdasági környezet kapcsolatát vizsgáljuk, egy regionális aspektus figyelembevételével. Magyarország az 1990-es években a strukturális reformok terén a közép-európai térség más országaihoz képest előrébb járt, gyorsabb ütemben érkeztek a külföldi befektetések. Ebben az egyik élenjáró állam, Japán volt, melynek társaságai az elsők között jelentek meg hazánkban. A külkereskedelem növekedése is megfigyelhető volt a két állam között. Japán legfontosabb exporttermékei az elektronikai készülékek, autók és alkatrészek voltak. Magyarország elsősorban élelmiszereket és vegyipari termékeket szállított.

Japán az egyike lett a legnagyobb ázsiai befektetőknek az országban. A keleti befektetések értéke és technológia színvonala nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a korábbiakkal összehasonlítva, az olcsó munkaerő helyett tudásintenzívebb, illetve nagyobb hozzáadott értékű termelés honosodjon meg. Nemcsak Magyarország, hanem a többi visegrádi ország is elsősorban az autó- és elektronikai ipar, valamint egyes szolgá-

tatások területén vonzotta a japán tőkét. Hazánkban az első sikertörténet a Suzuki volt (Suzuki, 2020), amit aztán több ázsiai vállalat követett. 2016-ban 151 japán cég volt Magyarországon, 30 000 munkahelyet biztosítva. 2022 elején 180 cégnek már 34 000 alkalmazottja volt. (Origo, 2021)

Az FDI (foreign direct investment, közvetlen külföldi befektetés) olyan befektetés, amellyel egy multinacionális vállalat a tulajdonosi jogok 10%-át meghaladó részesedéssel befolyást gyakorol a leányvállalat vezetésében. (Ojo, 2015) A volt szocialista országok a gazdasági növekedés motorjaként tekintettek erre lehetőségre.

Ehhez az 1990-es években kedvező nemzetközi feltételek voltak, ugyanis a globális verseny arra ösztönözte a fejlett országok vállalatait, hogy a gyártási tevékenységeket az olcsóbb bérű – például a közép-európai – országokba szervezzék ki, ezzel növelve a versenyképességet, az alacsonyabb bérekkel a gyártási szakasz költségeit tudták csökkenteni. (Boda, 2020:14)

Az FDI regionális hatásait elemző munkák hangsúlyozzák a pozitív hatásokat, a foglalkoztatás, a technológiai fejlődés és a termelékenység növekedését. A tőketulajdonosok a döntések során figyelembe veszik a gazdasági mutatók alakulását, így például a GDP-t, az inflációt, a költségvetési hiányt, a munkanélküliségi rátát. De kiemelt szerep jut a gazdaságpolitika irányainak is, többek között az adórendszer sajátosságainak. A külföldi működőtőke vonzásához egy régióknak magas munkaerő-ellátottsággal, releváns ipari kereslettel kell rendelkeznie, fontos az infrastruktúra megléte. (Boudier-Bensebaa, 2005)

Egyes elméletek bírálják az FDI szerepét a gazdasági növekedésben, Herzer és munkatársai szerint az egyenlőtlenség fő okozója. (Herzer et al, 2014) A helyettesítési hipotézis szerint pedig az FDI a fejlődő országokat sebezhetővé teszi a külföldi befektetőkkel szemben. (Adams, 2009)

A mainstream elméletek inkább a pozitív hatásokat hangsúlyozzák. Ezek azonban nem automatikusak, több tényező is befolyásoló erővel bír, például a pénzügyi piacok fejlettsége vagy a fogadó ország felvevőképessége. (Carbonell et al, 2018) Az FDI katalizátorként szolgál a növekedéshez ott, ahol a kormányzati politika vonzza a külföldi befektetőket, ugyanakkor támogatja a hazai vállalkozásokat (Bailey et al, 2018) Keho különbséget tesz az FDI két fázisa között. Az első a kezdeti beruházás, amellyel a befektető termelőeszközöket, alkatrészeket és logisztikai hátteret visz a célországba. A második fázis a beruházás működtetése. Az FDI megjelenhet a helyettesítő termékek gyártásában, ilyenkor az importra gyakorolt hatás pozitív lehet. (Goh et al, 2013) Fagbola és kollégái szerint az FDI-alapú beruházások nagyon jó hatással vannak a hazai termelékenységre. (Fagbola, 2020) Pavlinek pedig azt emeli ki, hogy az FDI szerepe jelentős a regionális aktivitás fokozódásában, a megyék közötti kapcsolatok javításában és a hazai kutatás-fejlesztés növekedésében. (Pavlinek, 2004)

Magyarországon – mint a világ számos országában – az ellátási lánc elején (upstream fázis) és végén (downstream fázis) a termelésnek lényegesen magasabb a hozzáadott érték tartalma, mint a gyártásé (manufacturing). Ugyanakkor a magyar hozzáadott érték zömét a gyártási ágazatok termelik. Ha a gyártásban nincs különösebb hazai kiválóság, akkor ez a termelési struktúra a GDP potenciális növekedését lassítja, ami az ún. közepes jövedelmi csapda „előszobája”. (Boda, 2020.)

NÓGRÁD VÁRMEGYE MINT BEFEKTETÉSI HELYSZÍN

Nógrád rendszerváltás utáni évtizedekben a társadalmi és gazdasági átalakulás vesztese lett. A hagyományos energia- és nyersanyagigényes ipar leépülése elsősorban a keleti részét érintette, főleg Bátorterenyé és Salgótarján térségét. Az 1980-as évekig közepesen fejlett vármegye a 2000-es évekre az ország egyik legelmaradottabbja lett, a legalacsonyabb egy főre jutó GDP-vel. (Engelberth, 2010) Számos más mutatót tekintve is a megyék közötti rangsor végét foglalja el, és előrelépés nem mutatható ki napjainkban sem. Ezek alapján joggal merül fel a kérdés, milyen adottságai vannak Nógrádnak, melyekkel képes vonzani a külföldi működőtőke-befektetéseket?¹

Az egyik legfontosabb a rendszerváltás után hirtelen nagyra nőtt munkanélküliség (szabad munkaerő), és az ezzel járó alacsony munkabérek. Magyarország nyugati gazdasági kapcsolatainak újjáéledésében fontos volt az autóipari gyártók és beszállítók megjelenése, ami egész Közép-Európát jellemezte a korszakban. Ehhez a változáshoz tudott a megye is kapcsolódni.

Nógrádban napjainkra a legnagyobb foglalkoztatók döntően olyan autóipari beszállítói tevékenységet folytatnak, melyek részei a nemzetközi beszállítói láncoknak. A két legnagyobb városban, Salgótarjánban és Balassagyarmaton a legjelentősebb foglalkoztatók egyértelműen ezek a vállalatok. De ki kell emelni Rétság városát is, mely kedvező földrajzi fekvése miatt is – Budapesthez és a fő közlekedési útvonalakhoz való közelség – szintén jelentős befektetési célponttá vált.

1 A Mitusba japán autóipari beszállító bemutatásban kitüntetett szerepet kapott a Tatár Csabával a Salgó Vagyon Kft. (ipari park működtetője) akkori ügyvezető igazgatójával, és Szabó Csabával a Misuba Hungary vezető mérnökével készített interjúk és a korábbi években tett gyárlátogatásai során szerzett információk, megfigyelések.

Autóipari beszállítók Nógrád megyében 2022-ben

Társaság (befektetők országa)	Település	Tevékenység	Alkalma- zottak (fő)	Nettó árbevétel (euró)
Mahle Compressors Kft. (Németo.)	Balassagyarmat	kompresszorok, motoralkatrészek	663	88 629 880
Mitsuba Kft. (Japán)	Salgótarján	ablaktörlőberendezések	378	49 103 656
Parat Ungarn Kft. (Németo.)	Szügy	műanyagipari termékek	170	28 327 948
Hanon Systems (Dél-Korea)	Rétság	könnyűfémöntés	120	15 438 534
Hi-Lex Hungary Kft. (Japán)	Rétság	járműmotor-alkatrészek	392	41 465 488
Magna Car Top Systems Kft. (Kanada)	Szügy	textilipari, autóipari részegységek	293	28 037 580
Bumchun Precision H. Kft. (Dél-Korea)	Salgótarján	elektromos autókhoz akkumulátor-alkatrészek	250	13 440 341

Forrás: TOP-50

SALGÓTARJÁN MINT BEFEKTETÉSI CÉLPONT

A továbbiakban egy japán autóipari befektető konkrét példáján át mutatjuk be, hogy milyen szempontok miatt választotta termelésének színhelyéül a megyeszékhelyet. A Mitsuba japán autóipari beszállító 2001-ben jelent meg Magyarországon és kezdte el felépíteni salgótarjáni üzemét. (Szegedi 2009) A vállalat jellemzően a japán befektetőkre egy teljesen saját tulajdonú magyarországi társaságot alapított.

Gazdaságföldrajzi elhelyezkedés

Az ezredfordulón a nógrádi megyeszékhely közlekedési kapcsolatai kedvezőtlenek voltak. Gyorsforgalmi úthálózatba történő teljes csatlakozása csak 2019-re valósult meg, már 2x2 sávós út vezet az M3 autópálya 54 km-re lévő hatvani csomópontjáig. Budapest közelsége a nemzetközi, illetve az országon belüli kapcsolattartását segíti. Kiemelten fontos ez Magyarországon, melynek fővárosa az egyetlen valódi nemzetközi jelentőségű központja. Fontos szempont az is, hogy az unitárius és centrális berendezkedést következtében a döntések a fővárosban születnek meg. A sokáig fővonalnak számító Salgótarján–Hatvan vasúti pályán gyakorlatilag végig forgalomkorlátozás van érvényben. Így bár a vonat közvetlenül a helyi ipari park mellett halad el – itt található a Mitsuba gyára –, ez nem tudja támogatni a társaság szállítási igényeit.

Az autóipari befektetők, így a Mitsuba számára is, kiemelt előnyt jelentett Közép-Európa – így Magyarország – viszonylag kedvező logisztikai helyzete, hiszen a termékei nagy részét a nyugat-európai és a környező közép-európai országokba tudja exportálni. Így csatlakozhattak a kontinensre kiterjedő termelési láncokhoz, esetlegesen le tudják

rövidíteni a meglévőket. A régió fekvése kedvező a keleti, nem EU-s országok és a balkáni országok felé nyitást illetően is. A földrajzi-logisztikai szempont erősen megjelent a Mitsuba telephelyválasztásában, hiszen a vállalat hagyományos japán partnere (egyben fő tulajdonosa), a Honda Angliában, illetve Törökországban is rendelkezett autógyárral. Fontos szempont volt az is, hogy 2001-ben már látható közelségben volt Magyarország uniós tagsága (2004), így egy hazai tevékenységgel bekerülhetett a bővülő egységes európai piacra. A korszakban sok más japán vállalat kereskedelem-helyettesítő befektetésekkel is igyekezett megkerülni az EU vámfizetési kötelezettségeit.

A japán befektetőknek általában, de a konkrét példánk esetében is, kimondottan fontos volt a közelség a német autógyártáshoz, a csatlakozás a nagy autógyárak beszállítói közé. A salgótarjáni üzem esetében egyértelműen fordulópontot jelentettek a 2006-os és a 2007-es esztendőik, amikor is elkezdődött a VW csoporttal történő együttműködés. De a Mercedes és a Debrecenben éppen (2023-ban) autógyárat építő BMW-vel is kialakult a jövőben működő kooperáció. Salgótarján egy jó példája annak, hogy a keleti-ázsiai és a nyugat-európai tőke „találkozott” Közép-Európában. Ez teremtette meg a lehetőséget arra, hogy a szegény térség a globális gazdaság résztvevőjévé váljon.

Kapcsolatok Magyarországon

A Mitsuba számára Magyarország nem volt egy teljesen ismeretlen terep, voltak már információi és tapasztalatai. A japánok licence segítségével a veszprémi Bakony Művek 1992-től az esztergomi Suzuki japán autógyártó beszállítója lett, a Swift gépkocsikhoz ablaktörlőrendszert és kürtöt szállított. Később a Suzuki és Opel közös autójához (Wagon R) is kap-

csolódott a beszállító tevékenység. A Mitsuba a Bakony Művek számára is szállított részegységeket, illetve közvetlenül az esztergomi gyárba is. A két japán vállalat hagyományos partnerei voltak egymásnak, és az együttműködést a magyar piacon is folytatták.

2007-ben a veszprémi vállalatot megvette egy indiai befektető, mely aztán a termelését Csehországba telepítette. Ennek kiemelt oka volt, hogy a gyárnak nem sikerült az újabb Suzuki modellek beszállítójává válnia. A lehetőséget a salgótarjáni Mitsuba gyár szerezte meg. Tehát a szocialista évtizedekben a szovjet autógyártáshoz kapcsolódó beszállítói tevékenységet végző magyar vállalat működése versenyképtelenné vált, és egy külföldi tulajdonú – ebben az esetben japán – vállalkozás vette át a helyét a piacon. (Antalóczy et al, 2011)

Az országgal ellentétben viszont Salgótarján térsége ismeretlen célpont volt a japán FDI számára 2001-ben: Nógrádban is mindössze egy elektronikai részegységeket gyártó japán illetőségű vállalat működött. A rétsági ipari parkban 1995 és 2010 között működött a TDK gyára.

A magyarországi jelenlét során a Mitsuba folyamatosan törekedett lerövidíteni a beszállítói láncokat. Van néhány magyarországi partner, de a lokalizáció a cég számára Európát és nem kizárólag Magyarországot jelenti. Tartós beszállítói partnerek a vállalat közvetlen környezetében, Nógrádban nincsenek, aminek oka, hogy hiányoznak a megfelelő vállalkozások ehhez. A beszállítók lehetséges körét jelentősen csökkentik a magas minőségi elvárások. Már csak azért is, mert prémium kategóriába is folyik a beszállítás. A helyi együttműködésben egyedül kivételt jelentett a balassagyarmati székhelyű vállalkozás, mely a vármegye legjelentősebb kutató-fejlesztő cége, és gépsorokat, összeszerelő sorokat is gyárt.

Központi és helyi támogatások

A japán vállalat Salgótarján déli területein, a kormányzati támogatással kialakított ipari parkban vásárolt kedvezményes áron területet a helyi önkormányzattól, ami a szükséges infrastrukturális adottsággal rendelkezett. Az ipari parki jelenlét lehetőséget adott az amortizáció gyorsított leírására is. A működés során korrekt kapcsolatot alakított ki az ipari parkot működtető városi kft-vel (Salgó Vagyon Kft.), mely segítette a működése során felmerülő nehézségek kezelését. Az ipari parkoknak az 1990-es években kiemelt szerepük volt a gazdaság fejlesztésében. A jogszabályok alapján az ipari park olyan infrastruktúrával ellátott, termelő- és szolgáltató tevékenységek végzésére kialakított terület volt, amely pályázati úton ún. „Ipari park” címet nyert. Létrehozásuk célja az volt, hogy – a meglévő ipari és közlekedési infrastruktúrák hasznosításával és összehangolt fejlesztésével egyidejűleg – új, korszerű környezetbarát termelő- és szolgáltató beruházások megteremtésével elősegítsék az iparszerkezet átalakítását, a munkanélküliség visszaszorítását, a termelés és export növelését, ezzel egyidejűleg költségelnyökhöz juttatva a vállalkozásokat. (Nikodémus, 2002)

1998-ban kormányrendelettel létrejött a Salgótarján–Bátonyterenye Térsége Vállalkozási Övezet. Az vállalkozási övezetek olyan térségekben alakultak, ahol valamilyen tradicionális nagyipari tevékenység megszűnése tartós válsághelyzetet eredményezett, és ennek leküzdése külső támogatást igényelt, a vállalkozásbarát környezet kialakításával, a befektetések ösztönzésével. Az övezetekben igyekeztek magas színvonalú infrastruktúrát kiépíteni, a befektetők 15 évre, de legfeljebb 2020-ig adókedvezményeket kaptak, illetve állami támogatások hosszú távú garantálását.

A japán társaság 2001-ben a gyár létrehozásához 76 millió forint kormányzati támogatást kapott a Széchenyi Terv

keretében. (Szegedi, 2009) A helyi önkormányzat pedig a maximálisan lehetséges hét év helyi adómentességet biztosított. (A kedvezmények pontos megítélését azonban nehezíti, hogy nem mindegyikük nyilvános.) A működést segítette az is, hogy a gyár területe vámszabadterületként kezdett el működni.

2017-ben befejeződött a gyár bővítése, amihez a vállalat újabb területet vásárolt az ipari parkban. A beruházás 4,3 milliárd forintba került, melyet a magyar állam 850 millió Ft-tal segített. A támogatás ilyen aránya magyar szinten jelentősnek mondható.

A munkaerő

Hiroyuki Okabe úr, a Mitsuba salgótarjáni vezérigazgatója 2002-ben a salgótarjáni Pénzügyi és Számviteli Főiskolán tartott konferencián a következőket emelte ki a helyszínválasztást illetően: „A nógrádi megyeszékhely mellett globálisan az európai vevőkhöz való közelség, mikroszinten pedig a támogatások és az olcsó munkaerő szóltak.” Mr. Okabe fontosnak tartotta azt is, hogy a városban nem volt más multinacionális vállalat, és ezért nem volt, ami felverje a béreket. Hiszen az agglomerációs előnyök hasznosulása és a pozitív szinergiahatások általában ellensúlyozni képesek a magasabb, de ugyanakkor tapasztaltabb és képzettebb munkaerőt terhelő költségeket. Ahogy megjegyezte, a Mitsuba kimondottan az alacsony munkabérű (LLC-országok) körében kereste ekkor új üzeme színhelyét. (Grosz, 2002)

A fentiek ellenére a megfelelő munkaerő biztosítása problémákat okozott. Egyrészt a megyét jellemző elvándorlás folyamatosan szűkítette az igénybe vehető dolgozók számát. Másrészt a vállalat vonzáskörzetében más szereplők is hasonló jellemzőkkel rendelkező munkaerőt alkalmaznak.

A legnagyobb versenytárs egy, a Salgótarjától kb. 60 km-re fekvő hatvani ipari parkban működő német elektronikai üzem számít, melynek létszáma 5000 és 6000 fő között is mozog. Kisebb mértékű kihívásokat jelentenek a balassagyarmati (kb. 45 km), illetve rétsági (kb. 65 km) ipari parkok, mindkettőben vannak autóiipari beszállítók. A munkaerő biztosításában sokáig a szlovák határ menti elhelyezkedés jelentett előnyt. 2006-ban a felmerülő munkaerőhiányra jelentett megoldást 50 fő szlovákiai magyar nemzetiségű dolgozó felvétele. A szlovákiai munkanélküliség csökkenésével és a bérek emelkedésével ez az előny eltűnt, és 2023 tavaszán már csak 10 szlovákiai magyar dolgozott a gyárban. A megfelelő minőségű és – főleg a magasabb – képzettségű munkaerő megtalálása az utóbbi években folyamatos gondot jelentett. A vállalat autóbuszjáratokat szervez a dolgozóknak, melynek hatósugara Salgótarján környékén kb. 30 km-es.

KÖVETKEZTETÉSEK

A japán tulajdonú társaság a számok alapján – pl. alkalmazotti létszám, árbevétel – egyáltalán nem számít nagy vállalkozásnak Magyarországon. Ennek ellenére tartósan Nógrád gazdaságának egyik meghatározó része lett. Napjainkra (2023) a legnagyobb nettó árbevétellel és exporttal rendelkező vállalatnak számít Salgótarjánban. Vármegyei szinten a nettó árbevételt tekintve csak a balassagyarmati ipari parkban működő, szintén autóiipari beszállító Mahle Compressors Hungary Kft. előzte meg. (TOP-50 – Nógrád megye, 2023)

A szakirodalom számos pozitív vagy negatív következményét megemlíti a külföldi működő-tőkebefektetéseknek. A tanulmányunkban vizsgált esetből az szűrhető le, hogy a következmények vegyesek. Egyrészt a befektetés hozzájárult ahhoz, hogy a helyi gazdaság – a szocialista nehézipar

leépülése és a nyomában kibontakozó válság után – integrálódjon az európai (globális) gazdaságba. Ennek eszköze jelentős részben – ahogy országosan is – az autóipar volt. Ennek is az a szegmense, mely elsősorban az olcsó munkaerőre támaszkodik, és nem túl magas az ún. hozzáadott érték (manufacturing). A vizsgált térség munkanélkülisége csökkent, és megjelent egy olyan ipari kultúra, mely a nemzetközi szintéren eladható termékeket képes előállítani. Ugyanakkor a terület gazdasági felzárkózását ez nem segítette, Nógrád továbbra is – az egy főre eső GDP – a legszegényebb megye maradt. A megyén belüli gazdasági integrációt nem tudta kellően ösztönözni a japán üzem, a helyi erőforrások, adottságok és képességek hiánya miatt.

Szintén nem tudta motiválni a termelési láncok magasabb bevételt jelentő fázisainak, a kutatás és fejlesztésnek, a marketing és kereskedelmi-szolgáltatási tevékenységnek megjelenését a megyében. (A japán gyár esetében az előbbi elsősorban Japánban van, utóbbiban a müncheni irodának van fontos európai szerepe.)

ÖSSZEFOGLALÁS

A térség elmúlt háromévtizedes átalakulásába tökéletesen illeszthető a Mistuba salgótarjáni megtelepedése és fejlődése. Nagy részben az autóipar jelentette a térségben az ipari szerkezetváltást, ám ez nem tudta teljesen pótolni a megszűnt hagyományos energia- és nyersanyagigényes ágazatokat, vállalatokat. Nógrád és Salgótarján helyzete továbbra is perifériálisnak tekinthető, igazából erőforrásaival – elsősorban az olcsó munkaerővel – az európai centrum kiszolgálója.

Nógrád „kitörése” nehéz feladatnak ígérkezik. A szocialista évtizedek túlerőltetett iparosítása a szocializmus váltságával nehéz helyzetbe hozta a térséget. A döntően fizikai

munkaerőre alapozott autóipari beszállítói kapacitások kiépítésére tett beruházások korszaka úgy néz ki, napjainkban jár le, az elektrifikáció az autóipart is jelentős átalakításra készíti. Ennek jegyében Magyarország a kormány gazdaságpolitikájának következtében hatalmas akkumulátorgyártó kapacitásokat igyekeznek kiépíteni.

Véleményünket fogalmazzuk meg, fennáll a lehetősége annak, hogy ebben a szerkezetváltásban Nógrád – adottságainál fogva – az akkumulátor-feldolgozásban, illetve valamilyen részegységek gyártásában találhatja meg a helyét. Mindkettőre van már példa, előbbire Salgótarjában, illetve Bátorfőszemenyén (magyar és dél-koreai vállalkozások), utóbbira szintén Salgótarjában, ahol egy dél-koreai vállalat végzi a tevékenységét. Ugyanakkor így annak is van esélye, hogy felzárkózás nélkül, egy-két évtized múlva egy újabb nagyobb ipari szerkezetváltás feladata áll majd a megye előtt. (A tanulmányunkban bemutatott japán társaság ugyanakkor már készül arra, hogy kapacitásait fejlesztve, be tudjon szállni az elektromos autók gyártásába is.)

IRODALOMJEGYZÉK

- Adams Samuel (2009). Foreign direct investment, domestic investment and economic growth in Africa. *African Journal of Business Management*, 3(5), 178-183.
- Antalóczy Katalin – Sass Magdolna (2011). Válságkezelés előre meneküléssel. A válság hatása a versenyre a magyarországi autóipari beszállítói piacokon. *Külgazdaság*, 55(5-6). pp. 31-63.
- Bailey David – Lenihan Helena – De Ruyter Alex (2016). A cautionary tale of two ‘tigers: Industrial policy “lessons” from Ireland and Hungary? Local Economy. *The Journal of the Local Economy Policy Unit*, 31(8), 73-891.

- Boda György (2020). Mosolygörbe. Csapda vagy lehetőség. *Új Munkaügyi Szemle*, 1(2), 14-22.
- Boudier-Bensebaa Fabienne (2005). Agglomeration economies and location choice: Foreign direct investment in Hungary. *Economics of Transition*, 13(4), <https://doi.org/10.1111/j.0967-0750.2005.00234.x> (Letöltés ideje: 22.06.2022)
- Carbonell Jorge Bermejo – Werner Richard (2018). Does foreign direct investment generate economic growth? A new empirical approach applied to Spain. *Economic Geography*, (4)94, 425–456.
- Engelberth István (2010). Fejlesztések és fokozódó lemaradás. In: Kákai, L. (szerk.) *Húsz évesek az önkormányzatok. Születésnap vagy halotti tor?* IDResearch Kft. - Publikon Kiadó, Pécs, 323-334.
- Fagbola Oluwatobi Omolaja – Esther Oluwafunmilayo Adegbite – Babatunde Olufemi Oke (2020). Investigating the effects of foreign direct investments and remittances on economic growth in Nigeria: A vector autoregressive (var) approach. *International Journal of Trade, Economics and Finance*, 11(2), 32-38.
- Goh Soo Khoo – Wong Koi Nyen – Tham Siew Yean (2013). Trade linkages of inward and outward FDI: Evidence from Malaysia. *Economic Modelling*, 35, 224–230.
- Grosz András (2002). Transz- és multinacionális vállalatok Magyarországon. Áldás vagy átok? *Fiatalközgazdászok Országos Találkozója (Salgótarján, 2002. március 8-10.) Konferencia beszámoló. Tér és Társadalom* 16(1) 179-183.
- Herzer, Dierk – Hühne Philipp – Nunnenkamp Peter (2014). FDI and Income Inequality-Evidence from Latin American Economies. *Review of Development Economics*, 18(4), 778–793.
- Keho Yaya (2020). Foreign direct investment and import demand in coted'Ivoire. *International Journal of Trade, Economics and Finance*, 11(2), 24-31.

- Nikodémus Antal (2002). Az ipari parkok szerepe a kormány befektetés-politikájában. In: Buzás Norbert, Lengyel Imre (szerk.) *Az Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek*. JATEPress, Szeged, 7-23.
- Ojo Olugesun (2015). General Review of Literature on Theories of Foreign Direct Investment. *SSRN Electronic Journal*, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2640497> (Letöltés ideje: 2023. 06. 22.)
- Origo (2021). A japán vállalatok továbbra is fontos szerepet játszanak a magyar gazdaság növekedésében. <https://www.origo.hu/gazdasag/20210308-japan-vallalatok-fontos-szerep-szijasarto.html> (Letöltés ideje: 2022. 06. 22.)
- Pavlínek Petr (2004). Regional Development Implications of Foreign Direct Investment in Central Europe. *European Urban and Regional Studies*, <https://doi.org/10.1177/0969776404039142> (Letöltés ideje: 2023. 06. 22.)
- Suzuki (2020). 100 éves a Suzuki. <https://www.suzuki.hu/corporate/hu/100-eves-a-suzuki> (Letöltés ideje: 2023. 02. 22.)
- Szegedi Alexandra (2009). A japán munkaszervezés példája Magyarországon – A Mitsuba japán autóipari beszállító a Salgótarjáni Ipari Parkban. Tudományos Diákköri Dolgozat. BGF Pénzügyi és Számviteli Kar Salgótarjáni Intézet p.50.
- TOP-50 – Nógrád megye 2022. (2023) <https://www.nkik.hu/hu/nograd-megyei-kereskedelmi-es-iparkamara/kiadvanyok/top-50-nograd-megye-546>, (letöltés ideje: 2023. 06. 01.)
- Céginformáció.hu, Korlátolt Felelősségű Társaság, Budapest www.ceginformacio.hu (letöltés ideje: 2023. 06. 01.)