

A KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPAI ORSZÁGOK JÁRMŰIPARI KLASZTEREI, KLASZTERESEDÉSI FOLYAMATAI ÉS KLASZTERPOLITIKÁJA

A tanulmány célja, hogy megvizsgálja a közép- és kelet-európai térségben a klaszterpolitikák érvényesülését, és összehasonlítsa a régió országainak klaszteresedését, támogatási rendszerét, eredményeit. A klaszterek – magukban foglalva a személygépkocsik, autóbuszok, kamionok összeszerelését, a motor és az egyéb alkatrészek gyártását – azt a területet képezik, ahol Európa a legerősebb régiók közé tartozik a világgazdaságban. A közép- és kelet-európai régió országai klaszterkezdeményezéseikkel hálózati együttműködést akarnak létrehozni a gazdaság, a kutatás és a közigazgatás szereplői között.

BEVEZETÉS

A gépjárművek tömeggyártásának, az irántuk növekvő igényeknek, a kereskedelem fokozatos liberalizációjának, a külföldi működőtőke áramlásának köszönhetően hosszú évtizedekig folyamatos gazdasági növekedés jellemezte az iparágat, a XX. század végére már szinte minden iparilag fejlett és fejlődő ország vezető gazdasági ágazatai között szerepelt a *gépjármű- és alkatrészgyártás*. Az EU25-ben az autóipar kereskedelme dinamikusan nőtt 1995 és 2007 között, az export és az import növekedésének névleges értéke évente mintegy 9 százalékos volt [Blázquez-Díaz-Mora-Gandoy 2010].

A dinamikus növekedésnek elvben a 2001. szeptember 11-i terrortámadások vetettek véget, a gyakorlatban azonban már a 1990-es évek végét jellemző recessziós folyamat. Ennek hatására a világszerte autóipari szereplői a gyártókapacitás csökkentésére kényszerültek a XXI. század elején. Az iparág szereplőinek a gazdasági recesszióból való kilábalását jelenti a klaszterkörnyezetben való működés.

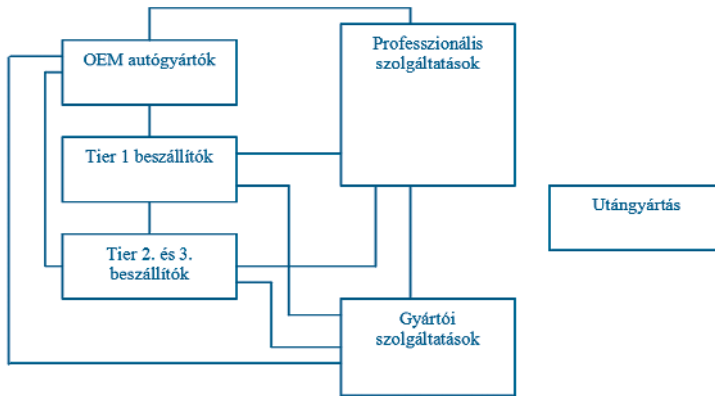
Az autóipar területén Európa a legerősebb régiók közé tartozik a világgazdaságban. Az Európai Bizottság által végeztetett felmérés 2007-es adatai szerint ez a siker annak a 259 régiót magában foglaló 39 regionális klaszternek köszönhető, amely a kontinens foglalkoztatásának több mint 50 százalékát tudhatja magáénak. Ezek a regionális klaszterek maguk is kapcsolatban állnak egymással, összhangban a gyártók és szállítványozók nemzetközi stratégiáival [European Commission – Enterprise and Industry 2007].

Az európai autóiparban tizenhárom jelentős nemzetközi autógyártó vállalat volt jelen 2008-ban, amelyek évente több milliárd eurós befektetéseket hajtanak végre. Ebben az iparban a foglalkoztatás mintegy 12 millió család életét érinti [ACEA 2007–2008].

Közép- és Kelet-Európában is komoly beruházások történtek az autóiparban a rendszerváltás után, aminek hatására az autóipar ezen országokban az egyik, ha

nem a legfontosabb ágazattá vált, amely ilyen értelemben nagyon gyorsan zárkózik fel a nyugat-európai országokhoz. Mivel azonban elsősorban a gyártás és a közvetlen beszállítók érkeztek a közép- és kelet-európai országokba, azok beágyazottsága a helyi gazdasági környezetbe alacsony. Ezt a hiányosságot az iparban működő vállalkozások klaszterek létrehozásával és működtetésével igyekeznek korrigálni.

A közép- és kelet-európai régiós országok klaszterkezdeményezései tartalmi jellegüket, struktúrájukat és finanszírozási forrásaikat illetően különböznek egymástól, céljaik azonban azonosak, *hálózati együttműködést* akarnak létrehozni a gazdaság, a kutatás és a közigazgatás partnereivel, hogy összefogják és továbbfejlesszék a régió meglévő erősségeit. A klaszterkezdeményezések súlypontjai között elsőként az autóipar szerepel. Az 1. ábra az autóiparban szereplő vállalkozásokat és tevékenység típusokat mutatja be.



Forrás: Jaklic-Cotic-Zagorsek [2005].

1. ábra: Vállalat- és tevékenységtípusok az autóiparban

Az autóipar a termékek fejlesztésének és a gyártási folyamatok komplexitásának köszönhetően a *leginkább tudásintenzív* iparágak egyike. Az autóipari ellátási lánc a különböző szintű beszállítóktól a végső autógyártókig, az úgynevezett OEM-ekig (eredeti berendezésgyártók) terjed. A beszállító, ahogy az 1. ábra is mutatja, nagyjából három szintre osztható, ahol a szintek a gyártótól való távolságot jelölik. A különböző szintű beszállítóknak fontos szerepük van, hiszen ma már az autógyártók csak néhány alaprészét gyártanak maguk, a többi termékösszetevőt, akár komplett részegységeket, külső, első szintű (Tier 1) beszállítóktól vásárolják, akik maguk is élnek a beszállítás lehetőségével: bizonyos építőelemek, részegységek további részeit külső vállalatokkal (Tier 2) gyártatják.

A tanulmány célja, hogy megvizsgálja a közép- és kelet-európai térségben a klaszterpolitikák érvényesülését, és összehasonlítsa a régió országainak klaszteresedését, támogatási rendszerét, eredményeit. *A közép- és kelet-európai országok számára az osztrák és német klaszterpolitika mintaként szolgált*, hiszen tradicionálisan kapcsolódnak a német ajkú országokhoz (pl. külfölditöke-beáramlás, fejlesztési politikai minta), ezért bemutatom a két ország klaszterpolitikáját, a működő autó-

ipari klaszterek szervezetét, tevékenységi körét, szolgáltatásait, jelentőségét, majd a cseh, szlovák, szlovén, és lengyel folyamatokra fókuszálók. Röviden vázolom Horvátországot, Bulgáriát, Szerbiát és Romániát, hogy mi jellemzi ezeket az országokat az autóipar tekintetében, milyen cégek vannak jelen a térségben, milyen a térség versenyképessége. A magyar példára nem térek ki a tanulmányban, mert erről önálló, másik tanulmány készül.

1. AZ AUTÓIPARI KLASZTEREK KÜLFÖLDI PÉLDÁI

1.1. AUSZTRIA

Ausztria az európai autógyártás egyik központja, a folyamatos fejlesztés, az új termékek kibocsátása és az innováció jellemezte mintegy százéves virágzása során. 2007-ben a hozzávetőleg 700 hálózatban tevékenykedő vállalat 35 000 munkást foglalkoztatott. Az utóbbi 25 évben a fejlesztések értéke meghaladta a 7,4 milliárd eurót, az eladásokból származó bevételek, pedig a 93,5 milliárdot. Az itt gyártott autók 98 százaléka exportra készül [Mosser–Bruner 2007].

Ausztriát a tartományi szinten megjelenő klaszterpolitika jellemzi, az egyes tartományok gazdaságfejlesztési politikája hasonlít, de a klaszterek fejlesztése igazodik a helyi viszonyokhoz. A fejlesztési politikában a klaszterekre való koncentráció leginkább Felső-Ausztriában mutatkozik, de jelentős Stájerországban is. „A klaszteresedés meglévő és tervezett eszközei nem kifejezetten pénzügyi támogatások, mint pl. az információáramlás, a vállalkozások közötti és a vállalkozások és K+F intézmények közötti együttműködési kapcsolatok erősítése (pl. kompetencia központok), a munkaerő képzése, valamint a közös marketing és export támogatása. A klaszterorientált technológiai politika meglévő szolgáltatásai elsősorban a kis- és középvállalati szektorra koncentrálnak, hisz e csoport számára a legnehezebb a külső információkhoz való hozzájutás” [Grosz 2004: 168]. Jelen tanulmányban az osztrák autóipari klaszterek közül az Automobil Cluster Styriát, az Automobil Cluster Oberösterreich-et és a Bécsi Autóipari Klasztert mutatom be.

Az osztrák AC Styria sikeres, viszonylag hosszú ideje működő, a legtöbb tapasztalattal rendelkező klaszter [Szanyi, 2008]. Stájerország kormányának támogatásával 1996 nyarán alakult. Az állami finanszírozás a megalakulást követő két évben állt rendelkezésre. Az eközben elért sikereknek köszönhetően a vállalatok továbbra az együttműködési hálózat résztvevői maradtak és az éves bevétel után arányosított tagdíjból saját magát finanszírozni tudó klaszterszervezetet hoztak létre. Alapításkor a kitűzött cél az autóipar területén működő vállalkozások, kapcsolódó intézmények összecsatolása volt. Fő feladatának tekintette az együttműködés kialakítását a legnagyobb világcégekkel, a kis- és középvállalati szektor bátorítását, hogy vegyék fel egymással a kapcsolatot, és keressenek szinergiákat a működésükben, s ezekre koncentrálnak jussanak versenyelőnyhöz. Az elmúlt másfél évtizedben a szervezet nagymértékben „felőtt”, tagvállalatai a 2006-os évben 44 000 embert foglalkoztattak, 9,3 milliárd euró forgalmi értéket és 1,6 millió euró hozzáadott értéket produkáltak, ami régiós szinten is kiemelkedő érték. Ma a klaszternek 180 vállalati tagja van, különböző iparágakból.

Felső-Ausztriában hat különböző ágazathoz tartozó klasztert hoztak létre. Elsőként az autóipari klaszter alakult meg 1998-ban. Ezt olyan, ágazatokon átnyúló együttműködési hálózatnak lehet tekinteni, amelynek tagvállalatai a gépjárműipar (teherautó-, személyautó-, haszonjármű-, illetve motorkerékpár-gyártás) vezető képviselői (Bosch, Voest Alpine, VAW, Siemens stb.), valamint a hozzájuk kötődő, beszállító kis- és középvállalkozások [Döry 1999]. A klaszternek ma már több mint 270 tagja van, céljaiban semmiben sem tér el a stájer klasztertől, csak a régió különbözik.

A harmadik, a közép- és kelet-európai országok számára a földrajzi közelség miatt is jelentős klaszter a bécsi régió Autóipari Klasztere (ACVR), amely Bécs, Alsó-Ausztria régió, valamint a szövetségi kormány kezdeményezésére jött létre 2001 novemberében. A klasztert Porter klasszikus modellje alapján hozták létre, csomópontját képezi a hálózati partnerek együttműködésének és interakciójának. 2009 decemberére a partnerek száma elérte a 128-at, közülük 59 bécsi, 43 alsó-ausztriai és 26 egyéb, a termelő vállalatok száma pedig 63. A tagok összesen 36 040 főt foglalkoztatnak. A tagfelvétel egyszerű: személyes kapcsolatfelvétel, bemutatkozó elbeszélgetés és a partneri megállapodás aláírása.

Az autóiparban tevékenykedő vállalatokat az országban tehát nemcsak a klaszterkörnyezetben való működés segíti, hanem a szövetség is, amely még nagyobb teljesítményű portfóliót képes létrehozni, ami lehetővé teszi az érdekelt felek számára a nemzetközi fórumokon, az osztrák beszállító ipari szereplők készségeinek és képességeinek teljes körű bemutatását.

1.2. NÉMETORSZÁG

A német autógyártás szintén hosszú történelmi hagyományokkal rendelkezik. Az iparág az 1990-es évekig dinamikusan fejlődött, majd ezután elveszteni látszott kompetitív előnyeit, a piac telítettségével járó problémákat elsősorban a beszállítói iparág (árfluktuáció, hosszú szállítási idő) sínylette meg. Ez volt adott időszakban az egyik kiváló oka a hálózatozatosodást támogató kezdeményezéseknek. A területi koncentrációt az *1. táblázat* mutatja.

Az osztrák klaszterpolitikához hasonlít Németországré, amelyet szintén tartományi szinten irányítanak: többnyire a regionális szint feladata a klaszterpolitika kidolgozása és megvalósítása. A klaszterhatások erősítése mára itt is a regionális politika egyik fókuszpontjává vált.

Az egyik legiparosodottabb tartomány Észak-Rajna-Vesztfália. Az itteni klasztermegközelítés a tartomány szerkezetváltásának elősegítését célozza. A kiválasztott klasztereket egy meghatározott időre klasztermenedzsmenttel látják el azért, hogy az így megszerzett önfenntartó képességgel hosszú távon legyenek életképesek. Észak-Rajna-Vesztfália a német gépjárműipar mintegy egyharmadát koncentrálja, 2005-ben 800, az iparban érdekelt cég tömörült 200 ezer munkavállalóval. A tartományok támogatják az új klaszterszervezetek létrehozását, egyedi igényű intézkedéseket határoznak meg, olyan célokat tűznek ki, mint a termékfejlesztésben való együttműködés, új piacokon való közös megjelenés, technológiafejlesztés és transzfer. Ehhez hasonló klaszterpolitikákat találunk pl. Baden-Würt-

ttembergben, Bajorországban, a volt keleti tartományokban is, ezekre később térek ki [Grosz 2004: 168].

1. táblázat: Területi koncentráció a német autópárban

Régió	OEM	Specializáció (beszállítók)	Belső szervezet	Támogató politikák (1990-es évek közepe)
Baden Württemberg (Közép-Neckar)	Daimler-Benz	High-tech rendszer elemek Szerszámgépek	Integrált gyártás klaszter	Verbundprojekt (Steinbeis Alapítvány által irányított)
Frankfurt	Opel	Design, széles skálájú részek, alkatrészek	Alacsony szintű integráció	MOBIL
München	BMW	Design, elektronika	Szelektív integráció, főleg a technológiai irányvonalak (szakmák) mentén	Nincs szektorális irányultság, széles skálájú generikus beszállítói programok
Regensburg	BMW	Specializált szállítói rendszerek	Új színre lépő klaszter	Nincs szektorális irányultság, széles skálájú generikus beszállítói programok
Südpfalv	VW	Kutatások a forgalmi rendszerek területén	Alacsony integráció	Nagy számú program (pl. minőség program)
Ruhr régió	Ford, Opel	Tradicionális fémtermelés	Gyenge belső integráció	VIA-NRW

Forrás: Legendijk [1999: 135].

Németországban a legtöbb szabadalmi bejegyzéssel bíró vállalkozás, tudományos, akadémiai és kutatóintézet a *stuttgarti régióban* működik. Az autópár részeseése a teljes GDP-ből 2005-ben 41 milliárd euró volt. A regionális autópári klasztereseedésben működő vállalkozások száma 2008-ban kétszázhusz volt, ezek 48 százaléka mikro-, 36 százaléka kis- és középvállalat, a többi pedig nagyvállalat (36) volt. A gazdaság szerkezetét és a munkaerópiaot (az összes foglalkoztatott 9,34 százaléka) a régióban a nagy autógyártók és beszállítók dominálják. Az autópári klaszter két fontos tagja a Daimler AG és a Porsche AG. A regionális autópári beszállítói lánc kiterjedtségét jelzi, hogy a járműgyártó vállalkozások mellett kilenc elsőszintű és több mint harminc másodsztintű autópári beszállító vállalkozás tagja. A beszállítók jelentős része a régióban rendelkezik telephellyel, K+F központtal. A klaszter munkáját öt kereskedelmi szervezet, több logisztikai, támogató központ, közel 230 pénzügyi intézmény, 24 ezer tudásintenzív üzleti szolgáltatói vállalkozás segíti, amelyek a régióban találhatóak. A Porter-féle értelmezés szerint maga a régió teljes autópára egy ideális klaszter képez. Az autópári klaszterkezdeményezésekhöz (mobility and automotive) kapcsolódott vállalkozások és intézmények száma mára meghaladja a 640-et, köztük 34 egyetem és akadémiai kutatóintézet, nyolc kereskedelmi szervezet, több mint 600 vállalkozás. A tagok 91 százaléka kis- és középvállalat [Grosz 2008].

További sikeresen működő klaszter a 2003-ban alakult *Automotive Cluster RheinMainNeckar*, amelynek ma 450 tagja van, lefedik a teljes autóiipari értékláncot. A fő régió Rüsselsheim/Darmstadt környéke, ahol több autóiipari vállalat tevékenykedik, mint Michiganben, amely pedig az USA autóiiparának központja. Az itt tevékenykedő vállalatok mintegy 54 ezer főt foglalkoztatnak. Olyan vállalatok rendelkeznek itt telephellyel, mint az Adam Opel AG, a Pirelli Deutschland AG, a Lear Corporation, a Siemens, a VDO, a Delphi Deutschland, a Suzuki, a Hyundai, a Tyco Electronics, a Continental Teves AG, a MAN. Olyan jól ismert intézmények vesznek részt az az autóiipari oktatásban és kutatásban, mint a TU Darmstadt (neves műszaki egyetem), FH Wiesbaden-Rüsselsheim (University of Applied Sciences), vagy a Fraunhofer intézet. Ugyanakkor számos vállalat hozott létre a Rajna-Majna-vidéken kutatási és fejlesztési központokat: ilyen a Nemzetközi Műszaki Fejlesztési Központ (Adam Opel AG), de itt találhatók a Honda, a Hyundai és a Mazda európai fejlesztési központjai is [Proba 2008]. Az autóiipar egész értéklánca képviselteti magát a térségben, a vállalatok 80 százaléka kis- és közepes vállalkozás. A klasztert a Darmstadti Gazdasági és Kereskedelmi Kamara, Groß-Gerau megye közigazgatása és a Bertrandt AG magánvállalat hozta létre. A klaszter elsősorban a beszállítókra koncentrál, 2007-ben a tagság ingyenes volt. Célja a hálózat kiépítésének elősegítése [Stratmann–Dimitrova 2008].

Bajorország is igen vonzó térség az itt tevékenykedő vezető autóiipari gyártók, kiváló beszállítók és számos tudományos kutatóintézetek révén. Az autóiipar a legfontosabb húzóágazat, amely mintegy 182 000 embert foglalkoztat és éves forgalma több mint 840 milliárd euró. Annak érdekében, hogy erősítsék a bajor vállalatok innovációs potenciálját és az intenzívebb együttműködést az OEM-ek és a beszállítók között, a bajor kormány 1997-ben megalapította a Bajor Autóiipari Beszállítók Innovációs és Együttműködési Kezdeményezését (BAIKA). Ezzel egy sikeres hálózatot hozott létre, ahol együttműködnek a gazdaság, a tudomány szereplői a nemzetközi partnerekkel. A világszerte tevékenykedő (50 országbeli) több mint 2 200 vállalat és intézmény közül 1 150 bajorországi, a BAIKA pedig Európa egyik vezető projektkezdeményezése [BAIKA 2011].

A klaszterek nem csupán a gazdaságok közötti átjárhatóságot teszik lehetővé Európában, egyre inkább ők is jelentős tényezők a különböző földrajzi szinteken [Ketels 2004].

2. AZ EGYES KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPAI ORSZÁGOK AUTÓIPARI KLASZTEREI

2.1. CSEHORSZÁG

A cseh gazdaság egyik legjelentősebb hajtómotorjává az autóiipar vált 2002–2004-ben. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy az ágazat mintegy 130 ezer főt foglalkoztatott adott időszakban, a cseh export 25 százalékát hozta létre, és több iparághoz tartozó projektet hajtott végre, mint bármely európai ország [CzechInvest 2005].

A cseh autóiipar a Skoda és olyan teherautógyártók, mint a Tatra és az Avia révén ismert. 2004-ben lépett a piacra a Toyota PSA, majd 2008-ban a Hyundai kezdte meg

itt termelését. Az autógyárak Prága 50 km-es körzetében tevékenykednek (Mlada Boleslavban a Skoda, Nosovicében a Hyundai, ez a település közel van a szlovák határhoz, ahol a Kia létesítménye található, Kolinban a TPCA, szintén Prága mellett). A jó infrastruktúra és a helyi beszállítók bázisa vonzza a befektetéseket az autógyárakba. Erősebb autógyári beszállítói képesség jellemzi, mint bármely más közép- és kelet-európai országot. A világ legnagyobb autógyári beszállítóinak több mint fele hajt végre itt műveleteket [Ernst & Young 2010].

Csehországban több ágazatban volt megfigyelhető a klaszteresedés az OECD [2005] szerint, a régiók között kevésbé éles különbségekkel. A régi ipari régiókban is létrejöttek klaszterek a cégek koncentrációjával, ugyanakkor a nemzetközi vállalatok által irányított autógyárakban is (pl. a Volkswagen/Skoda országos beszállítói hálózata). A helyi vállalkozások számára visszas helyzetnek köszönhetően kezdődött meg egy spontán szerveződés a kis- és középvállalatok részéről, miközben a politikában a század elején a klaszterkoncepció fogalma teljesen újszerű volt. A cégek közötti együttműködés ösztönzésére 2000-től támogatást nyújt a Cseh Ipari és Kereskedelmi Minisztérium, közösen a Cseh-Morva Garancia és Fejlesztési Bankkal. 2003 áprilisában 58 céges igénylést bíráltak el pozitívan, amelyek nyomán hozzávetőleg 6,5 millió eurót fizettek ki. A 2004–2006-os, majd a 2007–2013-as klaszterprogramokat az EU strukturális alapja és az állami költségvetés finanszírozta és finanszírozza. Az első projektek keretében azon vállalkozások feltérképezésére került sor, amelyek hajlandók és képesek lennének és lehetnek a klaszterkörnyezetben való működésre. Ezeket a klasztereket létrehozó és fejlesztő projektek követték, amelyek végrehajtásában jelentős szerepet kapott az 1992-ben a Cseh Ipari és Kereskedelmi Minisztérium által létrehozott *CzechInvest*. A *CzechInvest* (beruházási és vállalkozásfejlesztési ügynökség) szolgáltatásaival és vállalkozásfejlesztési programjaival arra törekszik, hogy teljes körű információt nyújtson a helyi szállítókról a befektetőknek, és asszisztenciát, valamint kiegészítő utólagos szolgáltatásokat végezzen, továbbá a kis- és középvállalatok számára üzletiinfrastruktúra-fejlesztést, a strukturális alapokhoz való hozzáférést, a hálózatosodás képességének erősítését, az üzleti tevékenységek feltételeinek identifikálását, a beszállítói/akvizíciós partner azonosítását. Megalakulásától 2009-ig mintegy 1356 projektet bonyolított le, több mint 206 ezer munkahelyet teremtve [CzechInvest 2009a]. 2009-ben nyolc projekt valósult meg az autógyárakban.

Az OECD 2005-ös előjelzése szerint *várható egy nemzetek feletti autógyári „multiklaszter” kiépülése Közép-Európában, amelynek központja Csehország északkeleti részében lehetne, elérhető közelségben Lengyelországhoz, Szlovákiához és Magyarországhoz.* Az ok az, hogy az országban együtt van jelen nagy számú, dinamikusan növekvő, az autógyárhoz kapcsolódó tevékenységű központ, a nagyon erős tudományos és intézményes alap, és az egyedülállóan mélyen gyökerező műszaki tradíció.

A Cseh Autógyári Szövetség, amely klaszterként működik (Automotive Industry Association – AIA) 1989-ben alakult, mára 157 vállalati taggal rendelkezik [CzechInvest 2009b]. Az autógyárakban foglalkoztatottak száma 130 ezer fő. Az *FDI magazin* szerint 2002–2004-ben több regionális fejlesztési projektet hajtottak végre, mint bármely más európai országban. A szervezet tagjainak száma mára 330-ra nőtt; több nemzetközi nonprofit szervezet tagja (pl. OICA, ACEM, ODETTE, ACEA).

A menedzsment adatai szerint a szervezet 2010-ben az előző évhez viszonyítva 16,6 százalékos termelésnövekedést realizált. Az AIA vállalatok teljesítették 2010-ben a teljes cseh ipari termelés 18,06 százalékát, ami 1,06 százalékos növekedést jelentett az előző évhez képest. A hozzáadott érték tekintetében a növekedés 26,5 százalékos volt, a belföldi és a külföldi értékesítés növekedése pedig több mint 10 százalékos ugyanazon időszakban [AIACR 2011].

A Morva-Sziléziai Autóipari Klaszter (MSAC) annak érdekében jött létre 1990-ben, hogy támogassa a társult vállalkozások, vállalkozók és intézmények innovációját, növelje a versenyelőnyt és az exportképességet a Morva-Sziléziai régióban. A klaszter működését az évente legalább egyszer ülésező közgyűlés (amelyen minden klasztertag képviselteti magát), az igazgatóság (7 tag) és a felügyelő bizottság (a közgyűlés által három évente kinevezett 3 tag) biztosítja. Tagjává válhat bármely jogi személy, természetes személy, vagy szervezet, amennyiben egyetért a klaszter küldetésével és azt aktívan támogatja. Az MSAC nonprofit szervezet, amely tevékenységét külső forrásokból, tagdíjakból, adományokból, támogatásokból, a tagok és nem tagok számára nyújtott fix összegű szolgáltatások nyújtásából származó bevételekből finanszírozza [MSAC 2011]. Annak ellenére, hogy nagy jelentősége van az iparágban a cseh régióban és az egész cseh gazdaságban, konkrét szakpolitikai kezdeményezés nem merült fel, amely szisztematikusan támogatná a klaszter fejlődését. Az iparág fejlesztése elsősorban az FDI ösztönzése érdekében történt, pedig az itt működő vállalatoknak a minőségi fejlődés érdekében különösen az oktatás és képzés, valamint a fizikai infrastruktúra fejlesztése területén *politikai kezdeményezésekre* lenne szükségük.

2.2. SZLOVÁKIA

Az Eurostat szerint 2006-ban Szlovákiában 193, tevékenységi kód alapján a járműgyártás kategóriába tartozó vállalkozás működött, és mára egyes források mintegy 200 beszállító cégről beszélnek, amelyek a végtermékgyártók közelében összpontosulnak. Az ország külkereskedelmi forgalmának 13,1 százalékát a járműipar adta 2009-ben, az 1000 főre jutó újautógyártás területén világelső lett [Sipos 2010]. A járművek nagy részét Ausztriába, Olaszországba és Szlovéniába exportálják. A személygépkocsik előállításában a 2008-as év jelentette a csúcspontot, amikor az ipar 570 ezer darab járművet gyártott, 2009-re a válság hatásaként ez a szám hozzávetőlegesen 20 százalékkal csökkent. A válság leginkább a magasabb árkategóriájú autókat gyártó cégeket érintette, mint a VW. Mind a PSA, mind a KIA, mind a VW a termelés maximumra való felfuttatásának visszafogására kényszerült, a VW a termékszerkezetét is átalakította. A betelepült vállalatok munkahelyeket teremtettek, emelték a régiók gazdasági színvonalát, a Peugeot oktató-, kutató-, fejlesztő központot hozott létre, ahol maga képi mérnökeket.

Az autóipar fejlődését, a külföldi befektetők vonzását olyan helyi adottságok tették lehetővé, mint a fémfeldolgozó-ipari tapasztalatok, az autóipart kiszolgáló gépipari gyártóbázis, a szakképzett munkaerő (legnagyobb hányadban szakmunkás), a beszállítói ipar tradicionális jelenléte (Matador abroncsgyár), az erős gépipari szövetség, amelyből később az autóipari szövetség megalakult. A Csehországtól való

különválás kezdetétől a kormányok felismerték az iparágban rejlő adottságokat, az egymást váltó kormányok pedig azonos szemlélettel fordultak az iparág felé. 1998-ban külön iparági fejlesztési programot fogadtak el. Ezzel egy időben a szakembergárdát folyamatosan továbbképezték, a keresletet felismerve pedig a műszaki intézményekben jelentősen megnövekedett a szakemberképzés. Szakértői vélemények szerint az autópálya-építési prioritásokat az autóiipari fejlesztésekkel összhangban állapították meg (pl. Pozsony–Zsolna vonal). Az ipar fellendítését és az FDI vonzását szolgálta a 2001-ben megalkotott befektetések ösztönzéséről intézkedő 565/2001 számú törvény, amely a meghatározott feltételek szerint működő és teljesítő betelepített vállalatoknak 10 éven át tartó vállalati adókedvezményt, az új alkalmazottak átképzésének (2001-ben kb. 230 euró) és új állások létrehozásának támogatását határozta meg [Sipos 2010].

Szlovákia gazdasága jelentősen függ az autóiipari teljesítményektől, a három autógyártó (KIA, PS, VW) településválasztását a területi koncentráció jellemzi (Nyugat-Szlovákia és Pozsony térsége). 2008-ban 74 ezer, 2009-ben 68 ezer fő dolgozott az autóiiparban [Sipos 2010]. A végtermékgyártás Nyugat-Szlovákiában, a hazai beszállító ipari háttér pedig Közép és Kelet-Szlovákiában jellemző.

Az országban már a 90-es évek elején a kis- és középvállalatok fejlesztése és támogatása felé irányult a politika, azonban a különböző nemzetközi szervezetek ajánlása ellenére sem alkalmazták a klaszterkonceptiót, bár az autóiiparral és ipari parkokkal kapcsolatos politikában felfedezhetők voltak párhuzamok, ezek háttérben a közvetlen külföldi tőkebefektetések vonzása állt. 2004-ben Pozsonyban és Martinban volt az ország két legnagyobb ipari parkja, amelyek autóalkatrészgyártásra specializáltak [Europe Innova Cluster Mapping Project 2008]. Hosszas előkészületi munkálatok eredményeként, a nagyszombati önkormányzat kezdeményezésére jött létre a nyugat-szlovákiai autóiipari klaszter 2007-ben, annak érdekében, hogy megkönnyítse a regionális autóiipari beszállítók kapcsolatba lépését a nagy konszernekkel, és hogy lépésről lépésre erősítsék esélyeiket a szlovákiai és a nemzetközi versenyben. A hálózati együttműködéssel lehetőség nyílik a közös értékesítési csatornák és infrastruktúra igénybevételeire, a munkaerő toborzására, az új technológiák és kutatási eredmények feltárására. Emellett a vállalatok munkamegosztása és szakosodása hozzájárul a költségek csökkentéséhez.

A regionális kormányzat és Nagyszombat a technikai infrastruktúra és a technológiai folyamatok fejlesztését, a megfelelő feltételek kiépítését tűzte ki célul, az innovatív vállalatoknak ipari parkokat létesített, elősegítette a nemzetközi együttműködést az európai autóiipari szereplőkkel, az igényeknek megfelelő állandó oktatást hozott létre.

A nyugat-szlovákiai autóiipari klaszter megalakulásától részt vesz a határokon átnyúló hálózati együttműködésben. Létrehozásának első szakaszát egy INTERREG IIIA projektből finanszírozták. Együttműködik többek között a Bécsi Régió Autóiipari Klaszterrel. 2009–2012-es programjának célja a határon túli együttműködésekben rejlő lehetőségek, a közép- és kelet-európai régió autóiipari innovációs és technológiatranszfer-kapacitásainak jobb kihasználása és továbbfejlesztése. A projekt nemzetközi, tíz környező országbeli partner vesz részt benne [Centrope.news. Newsletter 06 2007]. Részt vesz AC Centrope projektekben, nemzetközi kiállításon.

2.3. SZLOVÉNIA

A szlovén autóiparban megtalálhatók a különböző méretű vállalkozások. Az ország a korábbi jugoszláv autóipar jelentős komponense volt, hiszen nagyrészt itt gyártották az autók alkatrészeit. Ezt a jellegzetességét az ipar máig is megőrizte, ma többnyire a Németországnak gyártott alkatrészek jelentős hányada készül itt. A mintegy 117 vállalkozásból álló autóipar (benne foglaltatik a REVOZ autógyár, a rendszer- és alkatrészbeszállítók is) a korábbi években hozzávetőlegesen 24 500 embert foglalkoztatott. Az autóipar 2007-ben a GDP mintegy 6 százalékát, az export 18 százalékát állította elő [Bušen–Igličar–Orbani–Gluhak 2008]. A többi közép- és kelet-európai országhoz képest ugyanakkor relatíve magas a munkaerő költsége. A szlovén autóipar versenyképessége, csakúgy, mint a nyugat-európai országok esetében az innováción, a magas termelékenységen és a minőségi munkaerőn, valamint az új technológiákba irányuló beruházások nagy arányán alapul [Stratmann–Dimitrova 2008].

A szlovén politika érdeklődése a 90-es évek végén fordult a klaszterek felé. Itt is, mint a többi régióbeli országban, az érdeklődés kiváltója főként az elmaradott ipar Európai Unióhoz való felzárkóztatása volt. A többi országgal ellentétben a klaszterkonceptió szisztematikus beépítésére került sor. Jelentős források felszabadítását hajtották végre annak érdekében, hogy az ipari termelékenység szintjét, az innovációs potenciált, a kis- és középvállalatokban végbemenő változásokat folyamatosan figyeljék. Itt egy tudatos alulról felfelé építkezés figyelhető meg, előbb ugyanis a köztudatba igyekeztek beépíteni a klaszterkonceptiót, annak előnyeit, megtervezték azokat, a klaszterépítést lépésről lépésre hajtották végre, és arra törekedtek, hogy a kis- és nagyvállalatok közötti bizalmatlanságot csökkentsék. A „dinamikus koncentrikus körök” rendszerének érvényesítésével arra ösztönözték a kisvállalkozásokat, hogy épüljenek be a vezető cégek köré szerveződő klaszterekbe. Ennek a politikának köszönhetően 2003-ban 11 intézményesített klaszter működött, amelyekben 700 cég dolgozott együtt több mint 150 közös projektben a marketing, termelés, kutatás-fejlesztés és a nemzetközi piacokra való kilépés területén [OECD 2005].

A formálisan 2001-ben üzleti érdekű egyesületként alapított ACS szlovén autóipari klaszter 2003-ban 22 vállalatot, öt kutatóintézetet és egyetemet ölelt fel. Az évek folyamán a tagság 59-re bővült, és a klaszternek központi kommunikációs ponttá sikerült válnia a gyártók, a beszállítók, a kutatóintézetek és a kormány között. A tagok az első három szférát képviselik, alkalmazottaik száma 17 600. A gépjármű- és alkatrészgyártásból származó bevételük eléri a 1,5 milliárd eurót, amelyből 1,2 milliárd külföldi piacokon történő értékesítésből származik [Bušen–Igličar–Orbani–Gluhak 2008].

További, az autóiparhoz tartozó klaszter a Szlovén Szerszámgyártási Klaszter (TCS). A jugoszláv föderáció idején Szlovénia szolgálta ki a tagállamok szerszámigényeit. Az állam felbomlása után a föderáció elveszítette piacainak mintegy 75 százalékát, a szlovén szerszámüzletek pedig többnyire kis- vagy közepes méretű független vállalatokká váltak. Mivel a 90-es évek kezdetén ezek a vállalatok méretüknél fogva nem tudtak részt venni az R&D (research and development) projektekben, 1998-ban spanyol példára létrehozták a TCS-t.

2.4. LENGYELORSZÁG

A lengyel gazdaság egyik legfejlettebb ágazata a gépjárműipar, a legnagyobb jelen lévő gyártó a VW, emellett számos beszállító tevékenykedik itt. A termelés 70 százalékát exportálják. Jelentős ugyanakkor a kerékgyártás és -beszállítás. A járművek gyártása kulcsfontosságú ipari ágazat Wielkopolska régióban. 2006-ban a közúti gépjárművek, pótkocsik és félpótkocsik gyártása a teljes regionális feldolgozóipar 16,7 százalékát jelentette. A foglalkoztatás az ágazatban meghaladta a 20 000 főt, a beszállítók mellett 3 OEM tevékenykedett. 2008-ban a Wielkopolska régióban működő autóiipari vállalkozások száma 280 volt, amelyek közül 277 beszállító [Warniello–Luszczewska–Busen 2008].

Lengyelországban egyre nagyobb az érdeklődés a hálózatépítés iránt, az alulról felfelé történő spontán építkezés itt a legjellemzőbb. A csúcstechnológiai ágazatokban jelen lévő regionális innovációs rendszerek nagyon hasonlítanak a klaszterekhez, ez az erős regionális jellegnek köszönhető. Az országban a regionális innovációs stratégiák a fejlesztés fontos összetevői. A klaszterek létrehozására 2005-ig semmilyen konkrét intézkedések nem születtek, ezért a lengyel Vállalkozásfejlesztési Hivatal egy klaszterek kialakulásához vezető politikai modellt javasolt, „amely szerint anyagi támogatást kell nyújtani a közbeszerzéseken konzorcium formájában résztvevő kis- és középvállalatoknak, támogatni kell a vegyesvállalatok megerősödését, csoportba szervezve a termelőket vagy beszállítói/kereskedelmi hálózatokat a közös marketing megteremtése céljából” [OECD 2005: 5]. Az 1990-es évek elején önrányító szervezetek kezdték meg működésüket, amelyek hozzájárultak a régiók decentralizálásához.

Az itt működő egyik autóiipari klaszter (WAC) kapcsolatban áll mind az oktató és fejlesztő intézetekkel, egyetemekkel, mind a kis- és középvállalatokkal és multikkal, ugyanakkor a környező országok autóiipari klasztereivel is (pl. a Szlovén Autóiipari Klaszterrel).

A klaszter missziója a régió autóiiparának megerősítése, az iparban működő és ahhoz kapcsolódó köz- és magánszektor közötti kapcsolat erősítése, együttműködések létrehozása. A klaszter a Transnational Clustering in the Automotive Sector (TCAS) kezdeményezése és közreműködése révén jött létre 2007 decemberében [Utrecht 2009]. 2008-ban 24 ezer közvetlen és 50 ezer közvetett munkahelyet teremtett.

2.4. HORVÁTORSZÁG, ROMÁNIA, BULGÁRIA, SZERBIA

Románia és Bulgária újonnan csatlakozott EU tagországok, az uniós törvényekkel való jogi és intézményi harmonizáció az utóbbi pár évben történt meg. Horvátország és Szerbia EU-hoz történő csatlakozása előkészületben van. Az országok gazdasági és jogi instabilitása negatív tényező a külföldi befektetők számára. A klaszterkezdeményezések jelentős mozgatórugói a külföldi tőkebefektetések.

A horvát autóiipari klaszter (CAC) 2006-ban alapult 24 taggal, mára 50 tagja van, amelyek több mint 6 000 főt foglalkoztattak 2008-ban. Az előállított termékek 90 százalékát nyugat-európai piacokra exportálták. A klaszter középpontjában a K+F

és a fémből, műanyagból, gumiból és üvegből készült autóiipari alkatrészek és szerelvények, valamint az elektrotechnikai termékek gyártása áll. A tagok gyártók és műszaki fejlesztő cégek, majd 2009-től kutató- és fejlesztőintézetek, egyetemek is csatlakoztak [Mihalic 2009].

Romániában jelenleg személyautók és könnyű kisteherautók gyártása folyik, *három autógyártó*, a Renault (Dacia márka), a Daewoo és az Aro (Cross Lander) van jelen az országban, amelyek 2004-ben együttesen 122 185 járművet gyártottak. Az alkatrészgyártás vertikálisan integrált, a gyártók általában több beszállító termékeiből rakják össze saját termékeiket. Az autóiiparhoz tartozó egyik fő technológiai klaszter Bukarest környékén található, amely a Balkán régió egyik legfontosabb kereskedelmi központja és szállítói csomópontja. A másik Temesvár környékén, az öt nyugat-romániai régió gazdasági központjában található. Mindkét régióban magas szintű oktatási tevékenység folyik. Az autóiipar fejlesztési lehetőségeit felmérő projektekben az ország csak 2005-től kezdett részt venni [AutoAnalysis 2005].

Az FDI nyugat-romániai jelenlétének köszönhetően 2007-től klaszterkezdeményezési projektek indultak. Temesvár és Arad környékén mintegy 30 autóiipari vállalat, beszállító, szerszám- és alkatrészgyártó tevékenykedik, hozzávetőlegesen 20 ezer alkalmazottal. A klaszterfejlesztési politika a Román Regionális Fejlesztési Ügynökség 2005–2008-as fejlesztési stratégiájában jelent meg először, a vállalatok egymás közötti és kutatóintézetekkel való együttműködése, az egymás közötti erőforrás-megosztás ösztönzésével. 2007 augusztusában hozták létre az AutomotiVest Egyesületet (AVA), amelynek célja a régió műszaki egyetemei és az autó- és szerszámgyártók közötti együttműködés erősítése, klaszterhálózatok létrehozásának feltérképezése, külföldi partnerek felkutatása, regionális beszállítói platform megteremtése. A Co-Makers Romania által szervezett programok révén mára egyre közelebb kerültek a vállalatok és a kutató-fejlesztő intézetek, helyi műszaki egyetemek [Cibu-Buzak 2008].

Bulgária autóiiparának két vezető hazai szereplője, a Madara és a Chavdar haszongépjárművek gyártásával foglalkozik. A bolgár autóiiparnak a többi közép- és kelet-európaival ellentétben nem sikerült életképes gazdasági kapcsolatot kiépíteni a külföldi gyártókkal, jelenleg orosz és kínai beruházások folynak, e beruházók számára az Unióhoz csatlakozott ország vonzó piacot jelent. Az ország a legkisebb közép- és kelet-európai országok közé tartozik, lakosainak száma 7,6 millió fő, az új személyautók piaca kicsi, 2004 és 2008 között volt jelentős növekedés az új autók vásárlásának támogatása miatt. A külföldi befektetők számára a régió egyik vonzereje a kiemelkedően olcsó munkaerő, azonban a gazdaságot az infrastrukturális elmaradottság, a nem átlátható vállalati gyakorlatok, lassú strukturális reformok jellemzik [Ernst & Young 2010].

A *szerb autóiipar* alapvető változásokon és fejlesztéseken ment keresztül az elmúlt 10 évben. Nagy hagyománya van az iparágban a nyugati OEM-ekkel való együttműködésnek. Az ipar-átalakításának, a termelési kapacitás növelésének köszönhetően ma a gyártott autók száma évente több mint 200.000 darab. Az ország számára az autóiipar stratégiai fontosságú, és mai vonzza a nemzetközi gyártókat és befektetőket. 2000 óta az iparágba mintegy 1,3 milliárd eurós FDI vándorolt, és hozzávetőlegesen 30.000 munkahelyet teremtett. A szerb autóiipari klaszter (AC Serbia) a szerb kormány, a GTZ (a műszaki együttműködést támogató német szervezet), az

UNIDO (az ENSZ ipari fejlesztési szervezete) és az USAID (az Egyesült Államok nemzetközi fejlesztési hivatala) támogatásával jött létre 2005-ben, 43 tagja van (38 vállalat és 5 tudományos intézet) [AC Serbia 2010].

3. A KÖZÉP- ÉS KELET-EURÓPAI AUTÓIPARI KLASZTEREK SAJÁTÓSSÁGAI

Klaszterkezdeményezések, együttműködések bármely területen, iparágban létrejöhetnek, az azonban fontos tényező, hogy egy régióban melyik gazdasági ágazat van a súlypontban. Az osztrák és német klaszterek *mintaként szolgáltak* egyes, legfőképp a csehországi klaszterek számára. A célok, mint már a fentiekben említettem, minden esetben ugyanazok: a versenyképesség növelése összefogással. Leginkább Ausztriára jellemző a szervezett menedzsmenttel rendelkező klaszterek működtetése. A klaszterek profiljába tartozik – attól függetlenül, hogy melyik ágazatban működnek – a kapcsolattartás a más ágazatokban tevékenykedő vállalatokkal, más régiókban lévő klaszterekkel, oktatási intézményekkel, a tagok segítése. A tagság feltételei eltérőek a különböző klaszterek esetében, van ahol kötelező a tagdíjfizetés, ez véleményem szerint azt sugallja, hogy a klaszter menedzsmentje maga is szolgáltató, tudatosságot, hatékony PR- és marketingstratégiákat kínál a tagok számára.

A legtöbb nyugati példa esetében a klaszterek a kezdeti támogatások igénybevétele után saját erőből *függetlennedni tudtak*. Felső-Ausztria és a stuttgarti régió esetében önálló menedzsmenttel illetve tagsággal rendelkező klaszterkezdeményezések vannak. Az országok különbözőképpen szabályozzák a klaszterek közpénzekből történő finanszírozhatóságát. Finanszírozási forrásként a klaszterpartnerek tagdíja mellett a szponzorpenékek és a regionális, hazai vagy európai támogatási források vehetők igénybe. Csehországban a klaszterek létrehozására és felépítésére pályázatot írtak ki. „Legalább 15 vállalat, kutató és fejlesztő intézmény, valamint regionális fejlesztési szervezet pályázhatott csoportosan. 2008 júniusáig ki kell dolgozni az akciótterveket, be kell tölteni a klasztermenedzseri posztot és közös irodát kell létrehozni. A cseh modell esetében a résztvevő vállalatok elkötelezettségére és elsősorban saját kezdeményezésére van szükség. A klasztermenedzsment költségeit az első évben 75 százalékban, a második évben 65 százalékban, a harmadik évben pedig 55 százalékban a közpénzekből finanszírozzák” [Centrope 2008: 4]. A finanszírozás meghatározott időtartama hasonlít az alsó-ausztriai klaszteréhez.

A közép- és kelet-európai régióban különböző eszközöket és kezdeményezéseket találhatunk, amelyek direkt vagy indirekt módon szolgálják a klaszterek fejlesztését. Nagyon jó példa a szlovén, hiszen itt minisztériumok és vállalatok közötti hálózatokat hoztak létre, Csehországban az együttműködési klasztermodell terjedt el, Lengyelországban a regionális alapú beruházás [OECD 2005].

A közép- és kelet-európai országokban az autóipari klaszterkezdeményezések eredményességének egyik kiváló példája Csehország, ahol az OEM-ek hosszú történelmi múlttal rendelkeznek, területileg koncentráltak, a fővárosi régióban helyezkednek el. Az autóipari klaszterek már a 80-es évek végén, a 90-es évek elején alakultak, a kis- és középvállalatok kezdeményezésére. A menedzsment adatai szerint 2010-ben, a jelenleg zajló gazdasági válság idején is az előző évhez viszonyítva 16,6 százalékos termelésnövekedést realizáltak. Az AIA vállalatok teljesítették 2010-ben a

teljes cseh ipari termelés 18,06 százalékát, ami 1,06 százalékos növekedést jelentett az előző évihez képest. 2009-ben a közép- és kelet-európai országok közül a cseh autóiipari klaszterkörnyezetben működő vállalkozások rendelkeztek a legtöbb teljes állású alkalmazottal, a legkevesebbel pedig a horvát klaszter. A legtöbb vállalkozást magában foglaló klaszter pedig a Clusterobservatory [2011] adatai szerint a lengyel autóiipari klaszter volt.

2. táblázat: Autóiipari klaszterek a különböző közép- és kelet-európai országokban

Ország	Klaszterek száma	Foglalkoztatottak száma (ezer fő)	Tagok száma	Kezdeményező	Alapítás éve
Csehország	2 (AIA, MAK)	130	330		1989, 1990
Szlovákia	1 (NYSZAK)				2008
Szlovénia	2 (ACS, TCS)	17,6	59	Felülről, alulról	2001, 1998
Lengyelország	1 (WAC)	74	280	TCAS kezdeményezésével	2007
Horvátország	1 (CAC)	6	50	Köz- és magán-szféra	2006
Románia	1 (AVA)	-	-	-	2007
Bulgária	-	-	-	-	-
Szerbia	1 (AC Serbia)	12	43	Felülről (kormány és nemzetközi szervezetek)	2005

Forrás: Saját szerkesztés

A közép- és kelet-európai autóiipari klaszterek alapításakor a kitűzött célok azonosak voltak: az autóiipar területén működő vállalkozások, kapcsolódó intézmények összecsatolása. Csakúgy a fő feladatok: az együttműködés kialakítása a legnagyobb világcégekkel, a kis- és középvállalati szektor bátorítása, hogy vegyék fel egymással a kapcsolatot, keressenek szinergiákat a működésükben, s ezekre koncentrálnak versenyelőnyhöz.

A vizsgált példák esetében a klaszterek konkrét határokkal, saját intézményrendszerrel rendelkeznek, nem vonatkoztathatók el egy fejlesztési, tervezési-statisztikai régiótól. Bár a klaszterfejlesztés nem szervezetalapú, mégis igényli a szervezeti keretet, és legalább a kezdeti fázisban támogatást.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

A klaszterek a fejlett gazdaságokban többnyire az evolúció, a különböző szervezetek (pl. vállalkozások, K+F intézmények, a tudományos központok, a hatóságok stb.) együttműködésének eredményeiként jöttek létre. A közép- és kelet-európai országok ezzel szemben nem rendelkeznek hosszú távú klaszterhagyománnyal. Számos vizsgálatot végeztek a klaszterszerű szervezetekről, nemzeti projekteket hívtak életre, amelyek célja csoportosulások létrehozása. Viszonylag rövid múltra tekintenek vissza az autóiipari klaszterek is, azonban annál nagyobb húzóerővel kecsegtet-

nek. Mindegyik országban a klaszteresedés a kis- és középvállalati szektor, ezáltal a helyi gazdaságok és ipar fellendítését szolgálja a helyi oktatási, kutatási és fejlesztési intézmények bevonásával (technológiai transzfer). A klaszterek alapításának egyik célja a kooperációk révén állami és uniós pénzügyi támogatások szerzése, a másik pedig, hogy valódi, társulási alapon történő együttműködések jöjjenek létre. A közép- és kelet-európai autóiipari klaszterek működésének egyik legnagyobb előnye, hogy mivel működési területük földrajzilag nem elhatárolt, ezért a klaszterek maguk is kapcsolatban állhatnak, kooperálhatnak egymással. Sikeresebb egy klaszter, ha tagjai között mind kis- és középvállalatok, mind nagyvállalatok, mind pedig tudástranszfer-intézmények találhatók.

Míg a nyugat-európai autóiipari klaszterek fejlettek, addig a közép- és kelet-európai klaszterek *a fejlődő stádiumig* jutottak el. A német és osztrák klaszterek, a hálózat-orientált területfejlesztési és vállalkozásfejlesztési eszközök nagy múltra tekintenek vissza, különösen az autóiiparban. Tartományi kezdeményezésből önállóan működő testületekké váltak klasztermenedzsmenttel. A közép- és kelet-európai országokbeli klaszterek működése szempontjából a legnagyobb problémát a tőkehiány, valamint a különböző minőségbiztosítási rendszerek bevezetése, különböző igazolások megszerzése okozza, mivel a mikro- és kisvállalkozások számára ezek gyakran túl nagy ráfordításokat igényelnek. Ugyanakkor ezekben az országokban a klasztermenedzser-képzés és a klaszterek jogi szabályozása gyermekcipőben jár.

A klaszterek gazdaságélénkítő, versenyképesség-javító eszközök, hátrányuk lehet viszont az, hogy elmélyíthetik a területi különbségeket egy országon belül, mint például Szlovákia esetében, ahol az autóiipari klaszter Nyugat-Szlovákia és Pozsony térségét erősíti.

A nyugat-európai országokhoz viszonyítva a közép- és kelet-európai országokban alacsonyabb a tagsági arány, mert kevesebb a klaszterhagyomány. A szlovén autóiipari klaszter kivételes helyzetben van, mivel országos szintű, ez az egyetlen autóiipari klaszter. 2007-ben az iparban tevékenykedő vállalkozások száma 117 volt, ebből a klaszternek 59 tagja, azaz több mint 50 százalék. A magas tagsági részesedés egyrészt a klaszter minőségi teljesítményének, másrészt a viszonylag kisméretű autóiiparnak köszönhető.

Minden klaszterszervezet esetében alapkövetelmény a teljes munkaidőben rendelkezésre álló szakmai személyzet, a tanácsadók, illetve szinte mindegyik foglalkoztat a napi műveletek elvégzéséhez koordinátort és saját személyzetet. A nyugati példák esetében: átlagosan két-három alkalmazott áll rendelkezésre az alapvető irányítási feladatok ellátására (pl. AC RheinMainNeckar, ACS Slovenia), míg egy összetettebb feladatokat és tevékenységi köröket ellátó esetében (pl. Felső-Ausztria AC) az alapszemélyzet elérheti a tíz főt is.

A legalapvetőbb különbség *a klaszterek kormányzásában* mutatkozik, vagyis, hogy kik a fő szereplők a vezetésben, kik fizetik a költségvetést, és mely partnerek a legbefolyásosabbak. A nyugati példák esetében a köz- és magánszféra együttműködése a jellemző. Egyes közép- és kelet-európai országban az állami alapú túlf finanszírozás a meghatározó a növekedési szakaszban. Az ACS Szlovénia esetében 2007-ben történt meg a kísérlet az önálló, állami szervek általi irányításától és finanszírozásától mentes szervezet létrehozására. A klaszterek állami finanszírozásának fő forrását a regionális, nemzeti szintű és uniós projektszintű támogatások jelentik.

A közép- és kelet-európai országokbeli autóiipari vállalatok klaszteresedését, a kezdeményezések támogatottságát Ausztria és Németország példája nagymértékben befolyásolta. Mindkét államot a tartományi szinten megjelenő klaszterpolitika jellemzi, az egyes tartományok gazdaságfejlesztési politikája hasonlít, de a klaszterek fejlesztése igazodik a helyi viszonyokhoz. Ez az igazodás, illetve a valós helyzet felmérése hazánkban hiányzik, sürgősen elvégzendő feladat.

IRODALOM

- Austrian Automotive Association (2011): www.aaa.or.at (Letöltés: 2011. augusztus 05.)
- AutoAnalysis (2005): *Benchmarking Study of European Automotive Clusters*. AutoAnalysis, London.
- Automotive Cluster of Slovenia (2011): www.acs-giz.si (Letöltés: 2011. július 29.)
- Automotive Cluster Vienna Region (2010): www.acvr.at (Letöltés: 2010. november 19.)
- Automotive Cluster – West Slovakia (2011): <http://www.autoclusters.eu/index.php/partner/127-automotive-cluster-west-slovakia> (Letöltés: 2011. március 12.)
- Automotive Industry Association of the Czech Republic (2011): www.autosap.cz (Letöltés: 2011. május 19.)
- Automotive Cluster Serbia (s.a.): *Developing and Promoting the Automotive Industry in the Western Balkans*. Automotive Cluster Serbia, Skopje.
- CzechInvest (2005): *Automotive Industry in the Czech Republic*. CzechInvest, Praha.
- Bayern Innovativ (2011): <http://bayern-innovativ.de/0694b997-753e-7613-df27-4dcbfaa2f662?Edition=en> (Introduction) (Letöltés időpontja: 2011. július 27.)
- Blázquez, L.-Díaz-Mora, C.-Gandoy, R. (2010) *European Automotive Networks: A parts and components trade perspective*. University of Castilla-La Mancha.
- Bušen, D.-Igličar, T.-Orbani, P.-Gluhak, U. (2008): ACS Slovenia's Strategic Agenda for more efficient joint R&D Automotive processes with the Slovenian automotive supply industry based on synergetic effects. In: Stratmann, G.-Dimitrova, G. (szerk.) *Automotive Clustering in Europe: Case Studies on Cluster Management and Development*. Wiesbaden. 46–53. o.
- Centrope gazdasági térség (2007): *Centrope.news. Newsletter 06*. Centrope Coordination Office, Wien.
- Cibu-Buzak, R (2008): Promoting an automotive cluster in West Romania. – *IRE Newsletter* 70. March/April. 6–7. o.
- Dóry T. (1999): A „Linzi Automobil-Klaszter”, autóiipari hálózat építése Felső-Ausztriában. *Kisalföldi Gazdaság*. December 17. 14. o.
- Ernst & Young (2010): *The Central and Eastern European automotive market. Industry overview*. EYGM Limited, UK.
- Europe Innova Cluster Mapping Project (2008): *Case studies of clustering efforts in Europe: Analysis of their potential for promoting innovation and competitiveness*. DG Enterprise and Industry, Brussels.

- European Automobile Manufacturer's Association (2011): www.acea.be (Letöltés időpontja: 2011. augusztus 12.)
- European Commission (2007): *Innovation Clusters in Europe: A statistical analysis and overview of current policy support*. Enterprise and Industry Directorate-General, Brussel.
- Grosz A. (2004): *A klaszterorientált fejlesztési politika külföldi tapasztalatai*. – Fialtal regionalisták IV. konferenciája. Széchenyi István Egyetem, MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet, Győr.
- Grosz A. (2005): *Klaszteresedés és klaszterorientált politika Magyarországon – potenciális autóiipari klaszterek az észak-dunántúli térségben*. Doktori értekezés. Győr-Pécs.
- Grosz A. (2008): *Autóiipari klaszterek a Belcar projektben: Összehasonlító elemzés*. MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet, Győr.
- Gyukics R. et. al. (2011) *A magyar kis és középvállalatok beszállítói szerepének erősítéséről szóló stratégia kiolgozása a gép- és gépjárműipari ágazatban: a jelenlegi helyzet tanulságai és a lehetőségek kihasználásának eszközei*. Kopint Konjunktúra Kutatási Alapítvány, Commerzbank, Noerr és Társai Iroda: [http:// www.kopintalapitvany.hu/kutatas/Commerz_beszall/ama-gyarkkv_beszallitoi.pdf](http://www.kopintalapitvany.hu/kutatas/Commerz_beszall/ama-gyarkkv_beszallitoi.pdf) (Letöltés: 2011. november 17.)
- Jaklic, M.-Cotic, S. A.-Zagorsek, H. (2005): *Specific Responses to Universal Pressures in the Industry – Comparing European Automotive Clusters*. University of Ljubljana. EGOS. Ljubljana.
- Ketels, Ch. (2004): *European Clusters. Structural Change in Europe 3 – Innovative City and Business Regions*. Harvard Business School, Boston.
- Legendijk, A. (1999): *Good practices in SME Cluster initiatives. Lessons from the 'core' regions and beyond*. Centre for Urban and Regional Development Studies, University of Newcastle Upon Tyne.
- OECD (2005): *Local Economic and Employment Development. Business Clusters: Promoting Enterprise in Central and Eastern Europe*. OECD, Paris.
- Mihalic, B. (2009) *Croatian Automotive Industry. Presentation of Croatian Automotive Cluster in Beograd*. – Pro Inno Europe INNO NETS event.
- Moravian-Silezian Automotive Cluster (2011): www.autoklastr.cz (Letöltés: 2011. augusztus 11.)
- Mosser, A.-Bruner, G. (2007) *Automotive Austria 1907–2007*. Association of the Austrian Vehicle Industry, Vienna, Austria.
- Proba, M. (2008) Successful networking of „Hidden Champion Automotive Sites” – TCAS’ effects on the Automotive Cluster RheinMainNeckar. In: Stratmann, G.-Dimitrova, G. (szerk.) *Automotive Clustering in Europe. Case Studies on Cluster Management and Development*. Wiesbaden. 61–63. o.
- Sipos M. (2010) *A járműipar Szlovákiában*. Nemzetgazdasági Minisztérium Tudás-gazdaság Főosztály, Stratégiai Műhely, Budapest.
- Stratmann, G.-Dimitrova, G. (2008) Automotive clustering in Europe – A comparative review of key issues in cluster management and development. In: Stratmann, G.-Dimitrova, G. (szerk.) *Automotive Clustering in Europe. Case Studies on Cluster Management and Development*. Wiesbaden. 10–31. o.

- Szanyi M. (2008) *Innovatív klaszterek Magyarországon?* – Technológiai fejlődés, innováció és gazdasági növekedés konferencia. Debrecen.
- Tools Cluster Slovenia (2011): <http://www.toolscluster.net/sog.php> (Letöltés: 2011. augusztus 13.)
- Utrecht, R. (2009) *Wielkopolska Automotive Cluster*. Committee of the Regions. Bruxelles.
- Warniello, B.-Luszczewska, A.-Busen, D. (2008). Wielkopolska Agency for Enterprise Development WAFED. In: Stratmann, G.-Dimitrova, G. (szerk.) *Automotive Clustering in Europe. Case Studies on Cluster Management and Development*. Wiesbaden. 65–69.o.
- World-class clusters at your fingertips (2011): <http://www.clusterobservatory.eu/index.html> (Letöltés időpontja: 2011. augusztus 16.)