

**Tóth András**

## **Nemzetállami államkapitalizmus vagy szuperkapitalizmus?**

Magyarország számára nem a nemzeti keretek közé való bezárkózás a válasz. Ahhoz túl kicsik és szegények vagyunk. Amennyiben viszont ügyesek és hatékonyabbak leszünk, akkor előnyünk is származhat abból, hogy Európa ipara újrarendezzi sorait, s a költséghatékonyság egyre fontosabbá válik. Az adórendszer átalakítása, hatékonyabb, a termelővállalatok igényeire jobban figyelő közigazgatás, jobb, a vállalatokat jobban kiszolgáló szakképzés és felsőfokú oktatás kialakítása az állam feladata; felelőssége elsősorban abban áll, hogy Európa ipari újrarendeződési folyamatának Magyarország ne vesztese, hanem nyertese legyen.

Állami beavatkozás, bankok államosítása, piacvédő protekcionizmusok feléledése, a világkereskedelem összeomlása: a szabadpiaci versenyen alapuló piacgazdaság vége ... ez a hírek egyik fele. A hírek másik fele arról szól, hogyan éleződik ki a verseny, miként nő a költségek csökkentésének igénye, miként válik még gyilkosabbá a verseny. Vajon mi jön? Nemzetállamok államkapitalizmusa vagy a minden eddiginél élesebb szabadpiaci verseny szuperkapitalizmusa?

A 2008 szeptembere előtti nemzetközi rend összeomlása nyomán az egymással versengő koncepciók és ellenerők küzdelméből alakul ki az új egyensúly. Még nem tudjuk melyik lesz az erősebb: az államok beavatkozása vagy a vállalatok költségcsökkentés iránti vágya.

Az egyik terepe ennek a küzdelemnek az autóipar.

Az USA, Anglia, Franciaország, Spanyolország autógyár mentő csomagokat állított össze a helyi állások védelmére. A francia elnök hazarendelte a francia autóipari vállalatokat, hogy otthon biztosítsák a munkahelyeket. A Renault látványosan hazatelepítette a Clio modell egy kisebb összeszerelő sorát Szlovéniából. A Peugeot-Citroen csoport elnöke állásával fizetett azért, mert a három milliárd eurós állami segélycsomag elfogadása után 11.000 franciaországi munkavállaló elbocsátását tervezte. Németország és Svédország azonban egyenlőre elzárkózott a GM európai leányvállalatainak, az Opelnek és a Saabnak a megmentésétől. Vélhetően ez a semleges magatartása a német kormánynak közrejátszott abban, hogy a Mercedes elvetette az eisenachi Opel gyár átvételét a kecskeméti gyár helyett.

Állami és vállalati döntések sorozata, s azok fenntarthatósága, sikeressége fogja eldönteni, milyen lesz a következő évtizedek piacgazdasága. Ilyen fontos döntés lesz az, vajon hol milyen feltételekkel fogják gyártani az Audi soron következő modelljét, a Q3 terepjárót.

A VW csoport eredetileg spanyolországi leányvállalata, a SEAT Martorelli gyárába tervezte a Q3 modell összeszerelését. A SEAT-tot a spanyol állam alapította 1947-ben, a FIAT technikai segítségével. A SEAT-tot 1986-ban vette meg a VW csoport. A VW eredeti terve az volt, hogy a SEAT legyen az olcsó modellek gyártója a csoporton belül. A kilencvenes évek elején épült fel a Martorell gyár Barcelona szomszédságában. A Martorell a VW csoport egyik legmodernebb gyára, amely a VW csoport első teljesen japán termelés-szervezési módszerek alapján működtetett összeszerelő üzem volt. A Martorell gyárat eredetileg a SEAT modellek gyártására építették fel. A SEAT helyzetét azonban megzavarta a Skoda megszerzése. A Skoda modellek foglalták el a konzernen belül az olcsó piaci szegmenst, támaszkodva a csehországi és szlovák összeszerelő üzemek alacsonyabb termelési költségére. Az identitás zavarral küszködő SEAT modellek sikertelensége miatt az évi 550.000 autó gyártására felépített gyár hosszabb ideje túlkapacitással rendelkezik. A világgazdasági válság nyomán különösen mélyen esett vissza a spanyol autópia, a SEAT modellek fő piaca. A vállalat 2008-ban 141 millió euró veszteséget mutatott ki, s 2008-ban csak 368.000 auto gördült le a futószalagokról. A SEAT modellek egynegyede Spanyolországban kel el, s spanyol autópia közel felére szűkült az utóbbi hónapokban. A spanyol autópia összeomlása nem sok jót ígér a gyárnak.

A SEAT Martorell gyár márciusban a vállalat és a dolgozókat képviselő szakszervezetek, illetve a spanyol állam közötti küzdelmének a színtere volt. A küzdelem tárgya a gyár hosszú távú működő képességének biztosítása volt. A VW csoport az Audi Q3 modell gyártásának Martorellbe helyezésével tervezte kihasználni a gyár felesleges kapacitását. A modell gyártás 1.500 munkahelyet biztosítana a 7000 fős gyárban, s további 6500 munkahelyet biztosít a helyi beszállítóknál. A modell gyártásának Martorellbe helyezése egyben lehetőséget adna a SEAT-nak a Q3 modell SEAT változatának elkészítésére és helyi gyártására is, ami újabb lehetőség a túlélésre.

A válság mélyülésével, a vállalat azzal a követeléssel lépett fel, hogy fogadják el a bérek befagyasztását két évre. A vállalat a bérbefagyasztástól tette függővé, hogy Martorellbe helyezi a Q3 gyártását, vagy a csoport más gyárai kapják meg a gyártás lehetőségét. A lehetőségek között felmerült a VW pozsonyi gyára és az Audi győri gyára is. Mindkettő hasonlóképpen modern, hatékony, de Martorellnél jóval alacsonyabb bérköltségű gyár.

A munkavállalókat képviselő három szakszervezet nem tudott egyezsége jutni március 10-ig, a vállalatvezetés által szabott határidőig, a bérbefagyasztás kérdésében. Március 10-én, a Martorellben üléselő Igazgatótanács elhalasztotta a Q3 összeszereléséről való döntést 2009 szeptemberéig, s – mivel képtelen volt kompromisszumra jutni a szakszervezetekkel - felmentette a SEAT vezérigazgatóját.

A szakszervezetek úgy döntöttek, hogy munkavállalókra bízzák, hogy a radikálisabb vagy a mérsékeltebb szakszervezet álláspontját támogatják inkább. A március 18-án megtartott szavazáson a munkavállalók többsége a mérsékeltebb javaslat mellett döntött. Ennek értelmében, elfogadják 2009-re a bérbefagyasztást, 2010-ben csak az

infláció felével emelkednek a bérek, s 2011-ben, a vállalat eredményeitől függően sor kerül egy összegben kifizetendő kompenzációra a 2009 és 2010-ben elszenvedett reálbércsökkenés kompenzációjára maximum 200 euro értékben.

A vállalat vezetésének első reakciója az volt, hogy nem elég még a mérsékelt szakszervezet által ajánlott kompromisszum sem, s ragaszkodnak a kétéves bér befagyasztáshoz. A vállalat vezetése szeptemberig adott lehetőséget a szakszervezeteknek álláspontjuk módosítására annak érdekében, hogy Martorell kapja meg a Q3 modell gyártásának a jogát.

A vállalat vezetés és a szakszervezetek küzdelmébe ekkor vonódott be az állam. A spanyol állam az előzetes tárgyalások során már ígéretet tett a VW csoportnak arra, hogy a Q3 modell gyártásának elindítását 112 millió euróval támogatják. A spanyol és a katalán kormány képviselői számos interjúban kijelentették, hogy a munkavállalók komoly áldozatot hoztak, s ennek elégnek kell lennie ahhoz, hogy a VW csoport Martorell mellett döntsön. A Katalán autonóm kormány képviselője bejelentette, hogy amennyiben nem Martorell kapja a gyártás jogát, akkor visszavonják a SEAT-nak korábban megígért 100 millió eurós támogatást. Szintén felmerült, hogy a beruházás máshova esetén a spanyol állam visszavonja villany hajtású autó kifejlesztéséhez és környezetvédő technológiák alkalmazására a SEAT-nak ígért támogatást. Az üzemi tanács elnöke egy interjúban összességében 300 millió euró (90 milliárd forint) állami támogatás visszavonásáról beszélt, amennyiben a VW csoport nem fogadja el a szakszervezetek által ajánlott kompromisszumot.

Informális hírek szerint március végén megszületett az informális megállapodás a VW és a spanyol állam között, hogy a Q3 modell gyártása Martorellbe kerül.

Martorell a VW csoport egy fontos, nagy, nagyon jól szervezett, modern gyára, amely közelébe beszállítók sűrű hálózata épült ki. Spanyol piac fontos piac Európában, s VW csoport is abban érdekelt, hogy ameddig lehet megtartsa minden fontos gyárát. A Martorell gyár fontos Katalónia és Spanyolország számára is. A gyár jövője kapcsán kibontakozott konfliktus egy eleme annak a mindennap minden európai országban lezajló folyamatnak, vajon milyen irányba haladunk.

A 2008. szeptemberében kirobbant hitelválság nyomán kialakult túltermelési válság hossza és mélysége fogja meghatározni, hogy mikor következik be az a pillanat, amikor a nemzetállamoknak már nem lesz lehetőségük a beruházási döntések megvásárlására, s vállalatok meg kénytelenek lesznek költségeik csökkentése érdekében a leginkább költség hatékony döntést meghozni.

Folyik a versenyfutás: kinek fut ki a pénze előbb? Az állami támogatásokkal protekcionista politikát folytató államnak vagy a költségcsökkentésben érdekelt vállalatoknak. Vállalatról vállalatra fognak döntések születni az előttünk álló következő két-három évben. Az elmúlt két évtizedben kiépült hatalmas ipari kapacitások leépítésének folyamata újra fogja rajzolni Európa ipari térképét. Ebben a versenyfutásban Magyarország számos versenyelőnyre tett szert az elmúlt két

évtizedben. Kiépült egy nagyon hatékony hálózata ipari vállalatoknak, amelyek szorosan integráltak az európai ipar rendszerében. Hatalmas infrastrukturális fejlesztések révén ki tudjuk használni a kedvező földrajzi fekvésünket, s biztosítani tudjuk a modern hatékony munkaszervezés feltételeit. Kialakult egy jól képzett, modern tudású munkavállalói, szakember és menedzser réteg, amely képes arra, hogy világszínvonalon termeljen és dolgozzon. Alacsony bérköltségünk ugyan számunkra inkább hátrány, de mégis ebben a válság sújtotta világban előnyt jelent a beruházásokért és az állásokért folytatott versenyben.

Nagy a valószínűsége annak, hogy a magyar állam – márcsak mérete miatt sem – lenne képes versenyezni a spanyol állam bőkezűségével. De ez nem menti fel az alól, hogy az eddigieknél hatékonyabban próbáljon minnél kedvezőbb feltételeket teremteni a költségcsökkentést kereső külföldi befektetőknek. Magyarország számára nem a nemzeti keretek közé való bezárkózás a válasz. Ahhoz túl kicsik és szegények vagyunk. Amennyiben viszont ügyesek és hatékonyabbak vagyunk, akkor előnyünk is származhat abból, hogy Európa ipara újra-rendezi sorait, s költség hatékonyság egyre fontosabbá válik. Az adórendszer átalakítása, hatékonyabb, a termelő vállalatok igényeire jobban figyelő közigazgatás, jobb, a vállalatokkal jobban kiszolgáló szakképzés és felsőfokú oktatás kialakítása az állam felelőssége annak érdekében, hogy Európa ipari újra-rendeződése folyamatának Magyarország ne vesztese, hanem nyertese legyen.