

Az oktatás szerepe a nemzeti gazdasági stratégia kivitelezésében

Duczon Árpád

Pécsi Tudományegyetem, Gazdálkodástani Doktori Iskola, Pécs

arpad.duczon@gmail.com



DOI: 10.18427/iri-2019-0067

Iparági közösnek nevezzük a vetélytársak, beszállítók, vevők, infrastruktúra, szakképzett munkaerő és egyetemek, képző intézmények kritikus tömegét egy földrajzi területen, amelyek azonos iparághoz tartoznak.

Az iparági közösök létrejötte egy öngerjesztő folyamat, ahol a vevőkhöz közel telepedő vállalatok magukhoz húzzák beszállítói rendszerüket, így vetélytársaik leglogikusabb lépése szintén ennek a beszállítói hálózatnak a közelében elhelyezkedni. Ez további beszállítókat és szakképzett munkaerőt húz egy földrajzi tájegységre, megjelennek egyetemek és képző intézmények, hogy ezt a szakképzett munkaerőt tovább képezzék, számukat növeljék.

Mivel Magyarország exportorientált ország, kiviteli szerkezetében a közúti járművek, gépek és egyéb szállítóeszközök súlya meghatározó és nemzeti gazdasági stratégiájának alap köve az autóipar, ezért feltérképezem Magyarország autóipari iparági közösét, illetve bizonyítom, hogy ez az iparági közös erősen integrált a szlovákiai hasonló iparági közössel.

Az ehhez az iparági közöshöz most csatlakozott Kecskemét és csatlakozó Debrecen városában lévő egyetemnek hatalmas forrásnövekedést jelent a kormányzat részéről az, hogy oktatása ezt a nemzetgazdasági célt szolgálja.

Általánosabban, bemutatom, hogy az oktatásnak célja kell, hogy legyen, hogy dinamikusan alkalmazkodjon a piaci igényekhez. Jó példaként bemutatom a németországi továbbképzési, oktatási rendszert és összehasonlítom az egyesült államokbeli vagy magyarországi összehasonlításban merev, rugalmatlanabb oktatási rendszerrel.

Amellett érvelek, hogy az oktatás dinamikus alkalmazkodásához szükséges meghonosítani ezeket a képzési formákat, továbbképzési lehetőségeket, mely hosszú távon a jólét alapját teremti meg azáltal, hogy bevonja a népességet a Magyarországhoz hasonló kis nyitott gazdaságok nemzeti stratégiájának megvalósításába.

Bevezetés

A tanulmányban az oktatás szerepét a gazdaság irányából, Pisano és Shih (2012) iparági közösének gondolatának felhasználásával kívánom tárgyalni. Az elméleti konstrukciót a gyakorlatba is átültetve, a magyarországi autóiipari iparági közös bemutatásával célom, hogy megmutassam az oktatás és a gazdaság erősen összefonódó kapcsolatát és ennek nemzetgazdasági fontosságát.

A német és magyar duális képzési modell összehasonlításán keresztül szeretném megmutatni, hogy a jelenlegi magyar oktatási rendszer segíti ennek az iparági közösnek a felfutását, azonban további intézkedések szükségesek ahhoz, hogy az oktatás valóban olyan versenyképes szakképzett munkaerőt szolgáltatson, amelyre az iparági közösöknek szüksége van.

Az iparági közös fogalma és alkalmazása

Az iparági közös fogalma

Pisano és Shih (2012) iparági közösnek (industrial commons) nevezi a beszállítók, vevők, versenytársak, szakképzett munkaerő, egyetemek és infrastruktúra olyan kritikus tömegét, amelyek egy iparágba tartoznak és egy földrajzi területen helyezkednek el. Míg Porter (1993) legfőképpen a versenytársak vetélkedését hangsúlyozta, addig Pisano és Shih bemutatják ezekben az iparági közösökben lévő gazdasági és állami szereplők szimbiotikus kapcsolatát.

Ezek a közösök úgy jönnek létre, hogy a vállalatok közel szeretnének elhelyezkedni vevőikhez. Ez hozzájuk húzza a beszállítóikat, hiszen a vállalatok a beszállítók piacain vevők és a beszállítók is közel szeretnék elhelyezkedni saját vevőikhez. Amikor egy új versenytárs lépne be a piacra, leglogikusabb játékelméleti lépése a meglévő versenytárs beszállító hálózatának közelébe elhelyezkedni, azonban ez a hálózat képtelen lesz két vállalatot is kiszolgálni. Ez további beszállítókat, szakképzett munkaerőt húz a tájegységre, előbb-utóbb megjelennek a kialakuló iparági közöst kiszolgáló egyetemek, infrastruktúra. Látható, ahogyan ez az önmagát erősítő folyamat momentumot nyer.

Az iparági közösök lényegi vonása, hogy minden gazdasági szereplő jobban jár a létezésével, például azáltal, hogy nagyobb munkaerőállomány áll rendelkezésre, ennek cégek közötti mozgása lehetővé teszi a tudás terjedését vagy hogy a beszállítói rendszer koncentrálttsága miatt például a Porter (2008 [1979]) öt erő alapján élesedik a verseny, ez lenyomja a vállalat nyersanyagainak költségét, csökkenti tárgyaló erejüket.

A kialakulás folyamatából látható az is, hogy hogyan épülhet le egy iparági közös. Egy gazdasági visszaesés vagy például a kiszervezés hatására a fenti folyamat megtorpan vagy akár megfordul (Pisano & Shih, 2012). A vállalatok távozásával vagy tevékenységük beszüntetésével a beszállítók és a szakképzett munkaerő továbbáll. A csökkenő munkaerő-

kínálat, a beszállítók alku erejének növekedése felerősíti az iparági versenyt (Porter, 2008 [1979]). Ez ösztönzés lehet a vállalatok számára, hogy szintén kiszervezzenek, vagy további vállalatokat dönthet csődbe. Ahogyan az iparági közös kialakulása, úgy leépülése is egy önmagát erősítő folyamat.

Szlovákia és Magyarország autóipari iparági közöse

Táblázat 1. A magyar kivitel megoszlása kategóriánként, 2015.

<i>A kivitel főbb kategóriái</i>	<i>Export</i>	<i>%</i>	<i>Import</i>	<i>%</i>
<i>Élelmiszerek, ital, dohány</i>	2 048 118	7.3%	1 322 844	5.2%
<i>Nyersanyagok</i>	634 209	2.3%	538 880	2.1%
<i>Energiahordozók</i>	651 722	2.3%	2 073 481	8.1%
<i>Késztermékek</i>	8 703 318	31.0%	9 042 781	35.4%
<i>Villamos gép és készülék</i>	3 519 691	12.6%	3 326 578	13.0%
<i>Közúti jármű</i>	5 020 712	17.9%	2 599 421	10.2%
<i>Egyéb gépek és szállítóeszközök</i>	7 459 980	26.6%	6 616 113	25.9%
<i>Mindösszesen</i>	28 037 041	100.0%	25 520 098	100.0%

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal (2015): Magyar statisztikai évkönyv: Statistical yearbook of Hungary.

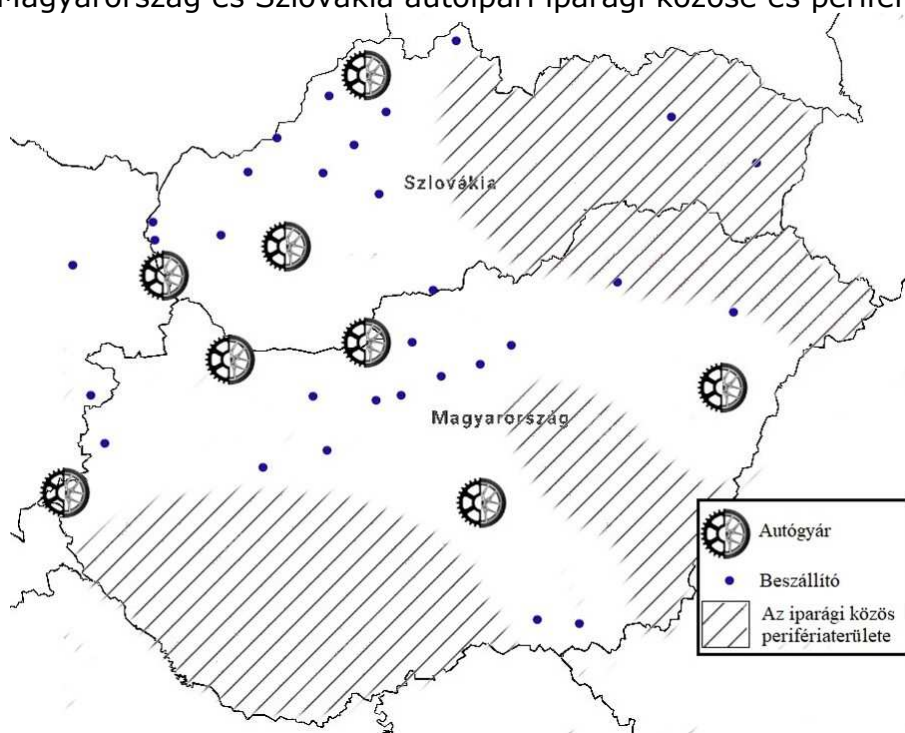
Az 1. táblázat mutatja Magyarország termékexportjának nagyságát, milliárd forintban, a 2015. évben, illetve ezek százalékos megoszlását a teljes kivitelben belül. A táblázat alapján látható, hogy a közúti járművek exportja és importja Magyarország külkereskedelmében rendre a teljes kivitel 17,9 százalékát, a behozatalnak pedig a 10,2 százalékát teszi ki. A bővebb gépek és szállítóeszközök kategória pedig, amely magában foglalja a közúti járműveket, a villamos gépeket és készülékeket, illetve az egyéb gépeket és szállítóeszközöket a kivitelnek a 67,1 százalékát, a teljes behozatalnak pedig a 49,1 százalékát teszi ki (Központi Statisztikai Hivatal, 2015).

Magyarország bruttó hazai terméke ugyanebben az időszakban 34 324 milliárd forint volt (Központi Statisztikai Hivatal, 2015), amely azt jelenti, hogy az import és export bruttó hazai termékhez viszonyított aránya rendre 74 és 81 százalékot ért el. Az 1. táblázat tehát mutatja, hogy Magyarország gazdaságához viszonyítva nagy értékben kereskedik és az autóipar és a kapcsolódó iparágak meghatározó fontosságúak Magyarország külkereskedelmében és gazdaságában. Mialatt ez veszélyforrás Magyarország számára, hiszen a kivitel diverzifikációjának

hiánya erősen kiteszi Magyarország gazdaságának egészét az autóipar világpiaci sokkjainak, azalatt elvitathatatlan, hogy hatalmas súlya van jelenleg Magyarországon és valószínűsíthető, hogy a debreceni és kecskeméti beruházások nyomán ez a súly tovább fog növekedni a következő években.

Ennek tükrében indokolt tehát Magyarország autóipari iparági közösét tanulmányozni, hiszen ennek van a legnagyobb hatása az ország gazdasági teljesítményére és az alapja Magyarország pozitív külkereskedelmi mérlegének.

Ábra 1. Magyarország és Szlovákia autóipari iparági közöse és perifériaterülete



Forrás: saját szerkesztés az Invest in Austria (2018), Slovak Investment and Trade Development Agency (2018) és a Hungarian Investment Promotion Agency (2012) alapján

Az 1. ábra mutatja Magyarország és Szlovákia autóipari iparági közösét. Pisano és Shih (2012) rámutatnak, hogy az iparági közösök gyakran figyelmen kívül hagyják az országhatárokat és azon keresztül is összefonódnak egymással. Vannak olyan tényezők, amik befolyásolják a kereskedelem intenzitását két ország között. Szlovákia és Magyarország között több tényező nehezíti a kereskedelmet – közös valuta hiánya, közös nyelv hiánya – addig számos tényező pozitív hatással van rá – ilyen például a közös gazdasági blokkba tartozás vagy az egyszerű tény, hogy az országok határosak egymással. Ezeknek a tényezőknek az összességéből az adódik az, hogy Magyarországnak fontos exportcélországa Szlovákia, és ez fordítva is igaz. A két iparági közös tehát összefonódik.

Az 1. ábra alkalmas arra is, hogy szemléltesse a különbséget egy iparági közös és az iparosodott terület fogalmi között. A magas ipari

koncentrációval rendelkező területek közül vannak olyanok, amelyek kimaradnak az autógyártásból és fordítva, különösen a beszállítók esetében nem feltétlenül helyezkednek el erősen iparosodott területen, különösen igaz ez a dél-magyarországi vagy kelet-szlovákiai beszállítókra.

Iparági közös és oktatás

A vevők, versenytársak és beszállítók kapcsolata nagyrészt piaci alapon szerveződik az iparági közösön belül, míg az infrastruktúra és a képzőintézmények, egyetemek kialakítása, finanszírozása az állami szféra feladata. A szakképzett munkaerő az, amely átmenetet képez a két terület között, hiszen alapvetően a piacon versenyző vállalatok igénylik a munkaerőt, azonban a képzőintézmények kialakítása állami feladat. Így véleményem szerint ez az egyik legösszetettebb ellátandó feladat az iparági közös felfuttatásában: Olyan alapokra helyezni az oktatást, amely piacképes, az iparági közös igényeinek megfelelő munkavállalókat képez ki.

Az oktatás szempontjából az iparági közös fontos implikációja, hogy az ilyen iparági közösök elszívják a szakképzett munkaerőt a környező területekről. Az 1. ábra mutatja ennek az autóiipari iparági közösnek a perifériaterületeit, ahonnan a szakképzett munkaerőt az iparági közös elszívja. Nem véletlen az, hogy a legmeghatározóbb mutatószámokban ezek a területek rendre elmaradnak az országos átlagtól, ilyen mutatószámok például a foglalkoztatottak aránya, az átlagos kereset vagy a szellemi foglalkozásúak aránya (Központi Statisztikai Hivatal, 2018).

Mialatt ez a folyamat kedvezőtlen az ilyen leszakadó régióknak, az iparági közös területei is szembesülnek hosszú távon kevésbé veszélyes, de rövidtávon hangsúlyos problémákkal. Ilyen például, hogy a lakosság emelkedő ingatlanárakkal néz szembe.

A kormányzat feladata, hogy beruházásokkal segítse az iparági közös szakképzett munkaerő-igénye okozta munkaerőpiaci egyensúlytalanság helyreállítását, illetve a vállalatok működését és erre legfőbb eszköze az infrastruktúrális beruházás, illetve az egyetemek, képzőintézmények, tágabban az oktatás támogatása (Pisano & Shih, 2012).

2012-ben csatlakozott az autóiipari iparági közöshez Kecskemét, a 2008-as bejelentés után ekkora készült el a Mercedes-Benz autógyára a városban. A 230 milliárd forintból megvalósított beruházás a *Mercedes-Benz Hungary* (2016) 3555 főnek adott munkát a 2016. évi éves jelentése alapján, illetve ennek többszörösének ad munkát a kiterjedt beszállítói hálózatán keresztül.

Az oktatás szempontjából a helyi Neumann János egyetemnél nagy értékű beruházások történtek, amelynek keretein belül 226 helyiséget, 800 négyzetméteres aulát, 41 irodát, 12 szeminárium termet és tanszéki könyvtárat alakítottak ki (Neumann János Egyetem, 2017). Az oktatás támogatása mindenféleképpen kedvező mind Kecskemétnek, mind Magyarországnak, azonban a beruházásból megvalósult campus a gazdaságtudományi karnak ad otthont (Neumann János Egyetem, 2017),

ezért kérdéses, hogy az egyetemen átadott anyag és a helyi Mercedes-Benz gyár által igényelt szaktudás mennyire illeszkednek egymáshoz. Máshogyan, a beruházás eredményeképpen nem feltétlenül a helyi piaci igényeknek megfelelő munkavállalókkal bővül majd a munkaerőpiac.

Előreláthatólag 2023 környékén csatlakozhat az autóipari iparági közöshöz Debrecen is, ahol 2019-ben tervezi elkezdni megépíteni autógyárát a BMW.

A magyar állam részéről tehát történtek olyan beruházások az oktatásba és az infrastruktúrába, amelyek segítik ennek az iparági közöshöz a fejlődését, terjeszkedését, a stratégiai fontosságú iparág feljutását Magyarországon, azonban Pisano és Shih (2012) rámutat, hogy a probléma eredője elsősorban nem a felsőoktatás hiányos finanszírozása, hanem a képzési formák és a valós piaci igények közötti rés (Pisano & Shih, 2012).

Az Egyesült Államokban Pisano és Shih (2012) a duális képzések hiányát azonosítja a legnagyobb hátráltató tényezőként. Az oktatást egyetlen vonalon futónak gondolják, amelyben a középiskolát csak az egyetem követi.

Pisano és Shih (2012) a német modellt mutatja jó gyakorlatként arra, hogy miképpen lehetséges a piaci igényeknek megfelelő munkavállalókat képezni. A magyar duális képzés a német mintára került kialakításra (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015), így véleményem szerint fontos áttekinteni a fő vonásait a német rendszernek, ahhoz, hogy láthassuk, megfelelő-e a magyar duális képzés az iparági közöshöz szakképzett munkaerő igényének kielégítésére.

A német és A magyar modell összehasonlítása

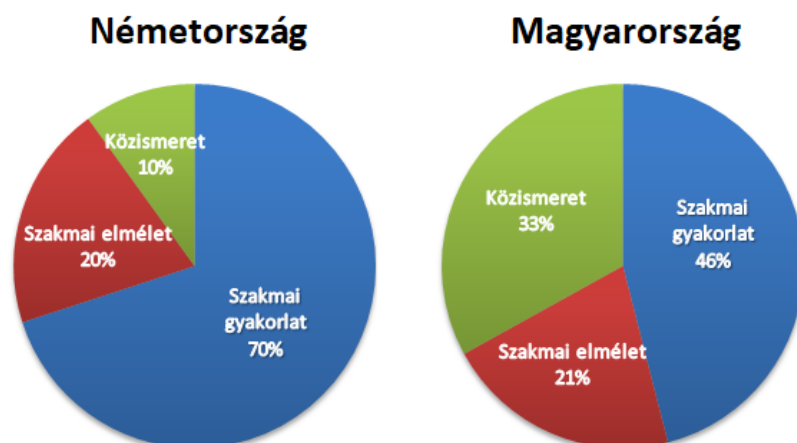
A duális rendszer lényegi vonása, hogy el kívánja mozdítani az alapvetően elméleti képzést a gyakorlati képzés irányába, a lexikális tudást biztosító gimnáziumok és egyetemek helyett gyakorlatorientált képzéseket megvalósítani, ezen keresztül pedig biztosítani, hogy a képzések során megszerzett tudás illeszkedik a piaci igényekhez. Ezeknek a céloknak az eléréséhez a fő eszköz az, hogy az iskolai képzésen túl a tanulók vállalatoknál végeznek szakmájukhoz releváns gyakorlati munkát. (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015)

A Magyarországon meghonosodó rendszer a Németországban működő rendszer mintájára jött létre (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015). Ebben az alfejezetben bemutatom a magyar és a német rendszer különbségeit és amellettt érvelek, hogy a magyar rendszer alapvetően egy átmenetben lévő rendszer, ezen keresztül pedig bemutatom azokat a területeket, ahol további eredményekre van szükség.

A középfokú képzésben Németországban a tanulók közel 50 százaléka vesz részt ilyen típusú duális képzésben, Magyarország hasonló adata 33 százalék. Az oktatási intézményeket tekintve a szakiskola képzések közül nagyjából 50 százalék az, amely jelenleg duális képzéses formában

működik. (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015) A képzések gyakorlati ideje képzésenként változó, a nyilvántartott 564 szakmára vetítve átlagosan 43 – 59 munkanap, azonban hatalmas szórást mutat, a legrövidebb gyakorlatok ideje 12,5 – 25 munkanap között alakul, míg a leghosszabb gyakorlatok a 250 – 312,5 munkanapot is elérhetik. A képzési idő szintén változó, így a korábban említett munkanapok különböző hosszúságú képzésekre vonatkoznak (OKJ, 2018).

Ábra 2. Németország és Magyarország duális képzésének tartalmi megoszlása



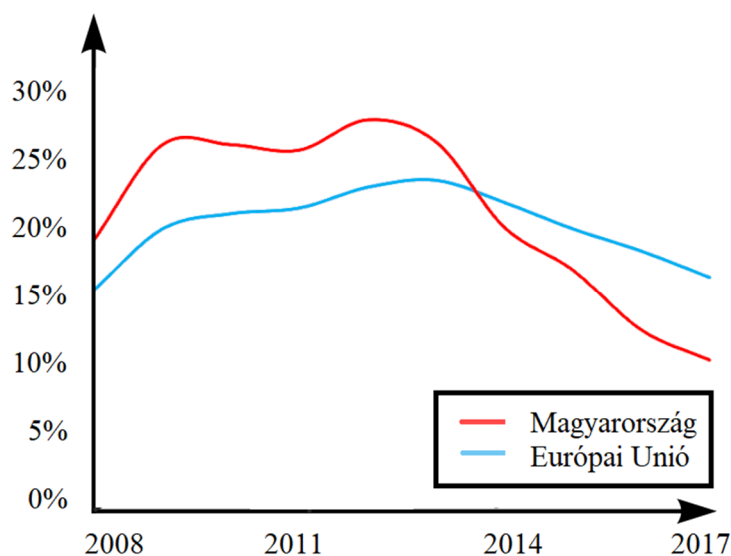
Forrás: Sikora Henritta in Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015

Tartalmát tekintve is más a duális képzésben a képzési idő megoszlása a közismeret, szakmai elmélet és szakmai gyakorlat között. Az látható, hogy a szakmai elmélet közel azonos súlya mellett a német modellben sokkal nagyobb a gyakorlat súlya, 24 százalékkal magasabb, mint a magyar rendszerben. Arányosan, a német modellben 23 százalékkal alacsonyabb a közismereti tudás oktatására szánt idő (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015).

Szintén különbség, hogy míg a német rendszerben a munkavállalóval köt munkaszerződést a munkavállaló és ezután a munkavállaló keres számára alkalmas iskolát a duális képzés végzéséhez (Federal Ministry of Education and Research, 2018), addig Magyarországon a képzőintézménnyel létesít hallgatói jogviszonyt a munkavállaló és a képzőintézmény feladata biztosítani a gyakorlati helyet (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015). Ennek megfelelően Magyarországon probléma az együttműködő vállalatok relatíve alacsony száma (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015).

A duális rendszer egyik legnagyobb előnye, hogy a piaci igényekhez való illeszkedés miatt sokkal alacsonyabb a fiatalok körében a munkanélküliség (Federal Ministry of Education and Research, 2018). Valóban, Németországban a munkanélküliség a 15-24 éves korosztályban 6,8 százalékot tett ki a 2017. évben, ugyanebben az időszakban Magyarország hasonló adata 10,7 százalék, az Európai Unió átlaga pedig 16,8 százalék volt (Eurostat, 2017).

Ábra 3. Az Európai Unió és Magyarország munkanélküliségi rátája, 15-24 éves korosztály, 2008-2017.



Forrás: Eurostat (2017).

A 3. ábra további bizonyítékot szolgáltat a duális képzés fiatal munkanélküliség elleni hatására. Magyarországon a 2010. évben indult el a duális képzés nagymértékű átalakítása (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, 2015), azóta a fiatalok közötti munkanélküliség 10,7 százalékra csökkent.

Javaslatok

A duális képzés fent kiemelt adatai alapján véleményem szerint a magyarországi duális képzés jó irányába halad afelé, hogy az iparági közösök számára megfelelő szakképzettségű, piacképes munkavállalókat képezzen ki, azonban további javításokat lehetne eszközölni, hogy a folyamat felgyorsuljon.

Véleményem szerint szükséges növelni egyrészt a bevont tanulók számát, másrészt a szakmai gyakorlat súlyát tovább növelni. Ehhez azonban feltétlenül szükséges a gyakorlati helyek biztosítása.

A fentiek alapján látható, hogy a magyar rendszerben az iskola irányából szerveződik a duális képzés, amely megnehezíti ezt a feladatot, azonban hiba volna az eddig felépített magyar rendszert lebontani és alapjaiban újrakezdeni a felépítését a vállalatok irányából.

A jelenlegi rendszerben a gyakorlati férőhelyek alacsony száma azt jelenti, hogy a vállalatok nem érdekeltek ilyen gyakorlati férőhelyek biztosításában. A megfelelő ösztönzők rendszerének megtalálása ezért elengedhetetlen ahhoz, hogy a duális rendszer valóban meghonosodjon Magyarországon.

Konklúzió

A magyarországi autóipari iparági közös felfutásához nélkülözhetetlenek az állami beruházások. Az infrastruktúra fejlesztése mellett az oktatás magasabb finanszírozása is segíti jelenleg ennek az iparági közösnek a fejlődését, azonban a munkavállalók szakképzettsége nem feltétlenül felel meg ennek az iparági közös igényeinek. Ennek megoldásaképpen a jelenlegi duális képzési rendszeren túl további intézkedések szükségesek, hogy a duális képzés valóban elérje célját és olyan munkavállalókat képezzen ki, amelyek megfelelő szaktudással rendelkeznek.

Irodalomjegyzék

- Aba: Invest In Austria (2018). *Automotive Component Suppliers in Austria*.
Letöltés <https://investinaustria.at/en/sectors/automotive-industry/component-suppliers.php> [2018.10.02].
- Eurostat (2017). *Unemployment by sex and age - annual average*. Elérhető:
http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=une_rt_a&lang=en
[2018.11.29].
- Federal Ministry of Education and Research (2018). *The German Vocational Training System*. Letöltés <https://www.bmbf.de/en/the-german-vocational-training-system-2129.html> [2018.11.29].
- Hungarian Investment Trade Agency (2012). *Automotive Industry in Hungary*.
Letöltés <http://invest-export.brussels/documents/16349/24447/Automotive+industry+in+Hungary.pdf/cc70f051-d2cd-4fdf-a68c-6e5f3117e7fd>
[2018.10.01].
- Központi Statisztikai Hivatal (2015). *Magyar statisztikai évkönyv: Statistical yearbook of Hungary*. Letöltés
http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/evkonyv/evkonyv_2015.pdf
[2018.10.01].
- Központi Statisztikai Hivatal (2018). *Magyarországi térképek – Munkaerőpiac*.
Letöltés <http://www.ksh.hu/interaktiv/terkepek/mo/munkaero.html>
[2018.11.23].
- Mercedes-Benz Hungary (2016). *Éves beszámoló 2016*. Letöltés
http://gyar.mercedes-benz.hu/doc/eves_beszamolo_2016.pdf [2019.01.14].
- Neumann János Egyetem (2017). *Újabb mérföldkőhöz érkezett az új campus építkezése*. Letöltés <https://www.uni-neumann.hu/ujabb-merfoldkohozerkezett-az-uj-campus-epitkezese> [2018.11.23].
- Pisano, G. P., & Shih, W. C. (2012). Does America Really Need Manufacturing?
Harvard Business Review, 90 (3), pp. 94-103.
- Pisano, G. P., & Shih, W. C. (2012). *Producing Prosperity: Why America Needs a Manufacturing Renaissance*. Boston: Harvard Business School Publishing.
- Porter, M. (1993). *Versenysztratégia*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Porter, M. E. (2008, [1979]). The five competitive forces that shape strategy.
Harvard Business Review, 86 (1), pp. 78-93.