MKI Elemzés

MAGYAR KÜLÜGYI INTÉZET

Kínai akkugyárak, európai aggályok

SALÁT GERGELY

KE-2025/9

MKI Elemzés
A Magyar Külügyi Intézet rendszeres kiadványa.

Kiadó:
© Magyar Külügyi Intézet, 2025.

Szerző(k):
Salát Gergely

Lektorálta:
Vass Ágnes

Jelen elemzés és annak következtetései kizárólag a szerzők magánvéleményét tükrözik és nem tekinthetők a Magyar Külügyi Intézet, a Külgazdasági és Külügyminisztérium, illetve Magyarország Kormánya álláspontjának.

ISSN 2063-9244

https://doi.org/10.47683/KKIElemzesek.KE-2025.10

Korábbi kiadványainkat megtekintheti az Intézet weboldalán.

A borítókép forrása: Shutterstock

2025. október 17.

Salát Gergely, vezető kutató, MKI

KÍNAI AKKUGYÁRAK, EURÓPAI AGGÁLYOK

Az európai elektromosjármű-piac átmeneti gyengélkedése ellenére a kínai gyártók továbbra is nagy fantáziát látnak az öreg kontinensben, és egyre több zöldmezős beruházást valósítanak meg. Különösen az akkumulátorgyártók aktívak. A gyakori vád, miszerint a kínai cégek elsősorban kínai munkásokat alkalmaznak és nem teremtenek helyi munkahelyeket, eddig nem igazolódott. A helyi beszállítók korlátozott bevonása viszont valós probléma, amelyben az Európai Unió ösztönző politikákkal segíthetne. A technológiai tudás megosztásának hiánya nem egyedül a kínai vállalatokra jellemző, hiszen a fejlesztések védelme minden piaci szereplő érdeke. A vegyesvállalatok létrehozása viszont lehetőséget ad a fokozatos tudástranszferre. Európa a kínai cégek jelenlétéből leginkább a process knowledge, vagyis a gyártási tapasztalatokon alapuló tudás révén profitálhat. Magyarország pedig akkor jár a legjobban, ha ösztönzi a magyar munkavállalók képzését és előrejutását, az ipari-oktatási együttműködéseket és a kínai gyárak integrálódását a gazdasági és kulturális környezetbe.

AKKUK ARAGÓNIÁBÓL

Az Európában zajló kínai zöldmezős beruházásokat időről időre számos kritika éri. Nemrég a Financial Times (FT) közölt egy nagy visszhangot – és éles hangvételű kínai választ – kiváltó írást, amely jól összefoglalja mindazokat az aggályokat, amelyek rendszeresen felmerülnek a kínai tőke európai megjelenésével kapcsolatban. A cikk a CATL spanyolországi beruházásának hatásait elemzi – ez ugyanaz a cég, amely Debrecenben is akkumulátorgyárat épít – ezért Magyarország számára különösen tanulságos megvizsgálni, mennyire megalapozottak az ott megfogalmazott kritikák. A jelen írásban az akkumulátorgyártásra fókuszálunk, de a következtetések más területeken is érvényesek lehetnek.

A spanyolországi projekt a CATL és a Stellantis 50–50%-os közös vállalkozása. A két cég 4,1 milliárd euróból épít akkugyárat Zaragoza közelében, egy olyan telken, amely a Stellantis régi üzemének szomszédságában fekszik. Ez utóbbit még a General Motors építette az 1980-as években, és jelenleg Opel, Peugeot és Lancia modelleket gyártanak itt. A tervek szerint az új akkumulátorgyár 2026 végén kezdi meg működését. A projekt mindkét nagy párt támogatását élvezi, kiállt mellette Pedro Sánchez szocialista miniszterelnök és a gyárnak helyet adó Aragónia konzervatív elnöke is. A Stellantis 298 millió eurót kapott az Next Generation EU alapból a projektre, és a spanyol kormány is 133+14 millió euróval támogatta azt.

Az FT-cikk fő állításai a következők: 1) A CATL kevesebb munkahelyet teremt a helyiek számára, mint amennyi lehetséges lenne, például mintegy 2000 kínai munkást hozat csak a gyár felépítésére és beüzemelésére; 2) A CATL várhatóan nem, vagy csak korlátozott mértékben fog helyi beszállítókat alkalmazni, inkább kínai partnerekkel dolgozik majd; 3) Az, hogy a gyár berendezését és beüzemelését kínai munkások végzik, azt jelzi, hogy a CATL nem kívánja átadni technológiáját európai-amerikai partnerének. A cikk szerint ez a gyakorlat általános a kínai cégek körében, Kína ezzel tudatosan technológiai függésbe akarja taszítani Európát, s mindezek következményeként a gyár csak korlátozottan járul hozzá a spanyol gazdaság fejlődéséhez. Hasonló kritikák szinte minden kínai zöldmezős beruházással kapcsolatban megjelennek, esetenként környezetvédelmi aggályokkal együtt (a spanyol esetben ilyenek egyelőre nem merültek fel).

Hogy mindennek mennyi alapja van, azt csak a már működő, hasonló gyárak tapasztalatai alapján lehetne megítélni. Ezt azonban nehezíti, hogy Európában nagyon kevés kínai zöldmezős beruházás működik. A 2010-es évek nagy kínai befektetési hulláma alapvetően felvásárlásokból állt: a kínai cégek már működő európai vállalatokba vásárolták be magukat – ez történt a mindmáig legnagyobb, már teljes egészében megvalósult magyarországi kínai befektetés, a BorsodChem felvásárlása esetében is. Ezek a cégek már mélyen integrálódtak az európai gazdaságba, és ez a tulajdonosváltással nem változott. Jelentősebb gyárépítésekbe a kínaiak csak a 2020-as években kezdtek, ezek többsége azonban még nem működik, emiatt az európai tapasztalatok egyelőre korlátozottak.

KÍNAI GYÁRBA KÍNAI MUNKÁST?

Működő példaként adja magát a CATL németországi gyára, ahol mintegy három éve indult meg a termelés. Az 1,8 milliárd eurós befektetéssel létesült, 1700 főt foglalkoztató türingiai üzemben 2022 végén kezdődött a gyártás, hivatalosan pedig 2023-ban nyílt meg a létesítmény. Egy 2025 szeptemberi nyilatkozat szerint, míg kezdetben a munkavállalók 30%-a volt kínai, ez az arány mára 10%-ra csökkent. Itt is az történt, mint más külföldi befektetők esetében: a kínaiak a gyárindításkor otthonról hoztak tapasztalt vezetőket, mérnököket és egyéb szakembereket a termelés beindításához, de a helyiek felvételével és betanításával idővel mind több feladat átkerül az utóbbiakhoz. A legfelsőbb pozíciókat várhatóan még sokáig kínaiak töltik be, ami nem egyedi jelenség: például a külföldön működő német autógyárak vezetői is jellemzően németek. A lokalizáció jele, hogy a gyár gyakornoki programot indított német fiataloknak.

A német és a kínai vállalati kultúra közötti különbségek, valamint a helyiekkel való kommunikáció nehézségei miatt akadtak feszültségek a gyár körül, ezek azonban az üzem méretéhez képest minimálisak maradtak. Egyszer a rendőrség razziát tartott a gyárban, de végül mindössze néhány lejárt vízummal rendelkező külföldi munkavállalót találtak, rendszerszintű szabálytalanságot nem. Olyan súlyos munkahelyi konfliktusokról nem érkezett jelentés, mint amilyenek például a tajvani TSMC arizonai gyárában történtek. Összességében a türingiai CATL-üzem csaknem problémamentesen és magas kapacitással működik.

Azzal kapcsolatban, hogy a kínai vállalatok mennyiben járulnak hozzá a helyi munkahelyteremtéshez, érdemes kitekinteni Afrikára, ahol a legrégebben vannak jelen, és ahol a legtöbb kritika éri őket. Az a vád, hogy a kínai cégek főleg kínai munkásokat alkalmaznak, időről időre a nyugati politika legmagasabb szintjein is megjelenik. A komoly kutatások eredményei azonban ennek ellentmondanak: a kínai vállalatok Afrikában jellemzően magas arányban adnak munkát helyieknek. A Hongkongi Természettudományi és Műszaki Egyetem 2015-ös elemzése több mint 400 afrikai kínai projektet vizsgálva azt találta, hogy a dolgozók több mint 85%-a helyi. A Johns

Hopkins Egyetem kutatói Kenyában 78%-os arányt mértek, ami alig marad el az amerikai cégek 82%-os értékétől. A McKinsey 2017-es felmérése 89%-os afrikai munkavállalói arányt mutatott több mint ezer kínai vállalatnál. A SOAS University of London 2019-es összesítése 85%-os súlyozott átlagot állapított meg, és kimutatta, hogy az esetek kétharmadában a lokalizáció meghaladta a 80%-ot. Etiópiában a kínai cégek dolgozóinak mintegy 90%-a helyi volt, Angolában – a szakképzett munkaerő hiánya miatt – 75%. A bérek általában nem tértek el más vállalatok szintjétől, ha figyelembe vették a végzettséget, tapasztalatot és pozíciót. A kínai cégek emellett jelentős szerepet játszanak a helyi munkaerő képzésében, különösen a gyártóiparban, ahol a dolgozók többsége a munkahelyen sajátítja el a szükséges technikai és „puha" készségeket. Tehát a (szinte) kizárólag kínaiak alkalmazását sugalló vád még ott sem igaz, ahol a szakképzett munkaerő létszáma meglehetősen korlátozott.

A türingiai CATL-gyár 90%-os helyi alkalmazotti arányával jól illeszkedik abba a mintázatba, amely a kínai cégek magas fokú munkaerő-lokalizációját mutatja. Az idézett FT-cikk címébe is beemelt mintegy kétezer kínai munkás csak a spanyolországi gyár felépítésére és beüzemelésére érkezik, ahogy ez magából a cikkből is kiderül. Logikus, hogy a CATL ehhez saját, tapasztalt szakembereit és alvállalkozóit küldi, hiszen a cég számos hasonló üzemet épített már világszerte, és ezek kialakítása bizalmi, speciális technikai ismereteket igénylő feladat, míg ilyen jártassága Spanyolországban senkinek sincs. A gyár berendezése és a technológia telepítése során érzékeny adatokhoz kell hozzáférni, ezért is érthető, hogy a vállalat megbízható saját embereivel dolgozik. Arról azonban nincs szó, hogy tartósan kétezer kínai munkás dolgozna Zaragozában: a beüzemelés után a helyi alkalmazottak aránya várhatóan gyorsan nőni fog. A CATL – más kínai cégekhez hasonlóan – nem a kínai munkaerő exportját tekinti céljának, hanem a profitszerzést, ezért ha helyben talál megfelelően képzett és megfizethető dolgozókat, azok alkalmazása lesz számára a racionális döntés.

A BESZÁLLÍTÓK BESZÁLLNÁNAK

Azzal kapcsolatban, hogy a spanyolországi CATL-gyár milyen arányban fog helyi beszállítókat alkalmazni, egyelőre nem állnak rendelkezésre információk, és a már három éve működő türingiai üzem esetében is hézagosak az adatok. Az utóbbinál az építkezés hivatalos bejelentésekor a vállalat közölte, hogy célja „helyi alapanyagok, alkatrészek, rendszerek és szolgáltatók beszállítóinak azonosítása és kvalifikálása", és a cég honlapja is hangsúlyozza, hogy Európában lokalizálni kívánja ellátási láncait, regionális beszállítói struktúrákat kialakítva. Jelentősebb konkrét beszállítót azonban eddig csak egyet ismerünk: a német mérnöki és gépészeti vállalat, a Dürr elektródák előállításához szükséges technológiát szállít a CATL német üzemébe. A kínai Yicai 2023-as cikke szerint az üzem nyersanyag-ellátásának nagy része akkoriban Kínából érkezett, de a tervek között szerepelt a kapcsolatfelvétel a helyi beszállítókkal. Ha jelentős helyi beszállítói hálózat alakult volna ki, a cég ezt minden bizonnyal hangsúlyosabban kommunikálná, hiszen tisztában van az ezzel kapcsolatos európai érzékenységgel. Ezen a területen tehát valóban van probléma. Egy, a kínai elektromos autógyártók visegrádi országokbeli jelenlétét vizsgáló tanulmány is megállapította, hogy a helyi beszállítók bekapcsolódása a termelési láncokba jelenleg korlátozott, ugyanakkor idővel bővíthető.

Míg az azzal kapcsolatos aggodalmak, hogy a kínai cégek kínai munkavállalókat alkalmaznak, s így nem teremtenek munkahelyeket a helyiek számára, megalapozatlannak tűnnek, addig a helyi beszállítók igénybevételének területén bőven van hová fejlődniük a kínai vállalatoknak. Problémát jelent ugyanakkor, hogy a kínai beruházások legújabb hulláma olyan iparágakat érint – elsősorban az elektromobilitást és az ehhez kapcsolódó akkumulátorgyártást –, amelyekkel kapcsolatban az európai beszállítóknak kevés tapasztalatuk van, hiszen ezek gyakorlatilag új ágazatok. Ráadásul az elektromos autókhoz nincs is szükség annyi alkatrészre, mint a belső égésű motorral működőkhöz, így eleve alacsonyabb a beszállítók száma.

A helyi beszállítók arányának növeléséhez időre és tudatos politikára van szükség. Mindezt adminisztratív eszközökkel is lehetne ösztönözni, ugyanakkor nem elegendő, ha nemzetállami szinten írják elő, hogy a helyi

beszállítóknak milyen arányt kell képviselniük egy adott gyár beszerzéseiben. Jelenleg ugyanis az ipari beruházások területén keresleti piac van: nem a befektetők versenyeznek egymással a helyszínekért, hanem a célországok a befektetőkért – köztük a kínaiakért. Bár a kormányzati felelősséggel nem bíró szereplők gyakran kritikusak a kínai beruházásokkal szemben, a hatalmon lévők – pártállástól függetlenül – általában pontosan tudják, hogy szükségük van ezekre a befektetésekre. (Ennek megfelelően semmiféle politikai vita nem övezte a CATL németországi beruházását, és a spanyolországi projektet is mindkét nagy párt támogatja). Az Európában befektetni tervező kínai cégek tehát válogathatnak az ajánlatok között, versenyeztetik egymással a potenciális helyszíneket. Ha nemzetállami szinten írnák elő, hogy a befektetők mekkora arányban kötelesek helyi beszállítókat alkalmazni, az könnyen ahhoz vezethetne, hogy a vállalat inkább másik országot választ, ahol nincsenek ilyen korlátozások. Ezért racionálisabb lenne, ha a kérdésben uniós szintű szabályozás születne. Ebben azonban óvatosan kell eljárni, tekintettel az említett problémára, vagyis arra, hogy egyes iparágakban jelenleg hiányoznak a megfelelő tudású és kapacitású helyi beszállítók.

TARTHATATLAN TITKOK

A kínai befektetéseket érintő kritikák közül az egyik legerőteljesebb azzal kapcsolatos, hogy a kínai cégek nem kívánják megosztani technológiájukat, így próbálják megőrizni technológiai fölényüket az európai gyártókkal szemben. Az FT idézett cikke ezt a jelenséget egyfajta központi politikaként értelmezi, amelynek célja, hogy Európát technológiai függésbe taszítsa Kínától, és rögzítse annak alárendelt, kiszolgáltatott helyzetét.

A kínai technológiai fölény valóban komoly kihívást jelent Európa számára. Ugyanakkor nem kérhető számon a kínai vállalatokon, hogy miért nem adják át önként és dalolva azt a tudást, amelyet évtizedes kutatásfejlesztéssel, gyártási tapasztalatszerzéssel és hatalmas ráfordításokkal dolgoztak ki. Ez nemcsak a kínai cégekre, hanem a világ egyetlen vállalatára sem jellemző, a technológiai titkok megőrzése minden cég természetes törekvése.

Ellenérvként gyakran hozzák fel, hogy Kína korábban csak úgy engedte be a külföldi befektetőket a saját piacára, ha azok kínai partnerekkel vegyesvállalatokat alapítottak, és megosztották velük technológiájukat. Ezt nevezik „kényszerített technológiatranszfernek". Valójában azonban itt nem kényszerről volt szó: a külföldi cégek egyszerűen így fizették meg a piacra jutás árát, és cserébe jellemzően jelentős profitot realizáltak – egyébként nem mentek volna Kínába. Kétségtelen ugyanakkor, hogy a kínai piacon technológiájuk idővel „kiszivárgott" a gyárkapukon, és ez hozzájárult a kínai konkurencia megerősödéséhez. Az azonban kétséges, hogy mindez a másik irányban is működne-e most, amikor fordult a kocka, és Kína már több technológiai területen messze Európa előtt jár. Bár felmerült, az Európai Unió versenyjogi és egyéb szabályai aligha teszik lehetővé a technológiatranszfer kínaihoz hasonló szabályozását. Ennek pszichológiai akadálya is van: el kellene ismerni, hogy a világ megváltozott, bizonyos területeken immár Európának van mit tanulnia Kínától, ezt a békát azonban a jelenlegi döntéshozók csak nagyon nehezen nyelik le.

Az uniós szintű fellépést az is gátolhatja, hogy az érintettek attól tartanak: a kínai fél válaszul különféle büntetőintézkedéseket vezetne be, és még inkább megnehezítené az európai cégek kínai piacra jutását. Az elmúlt időszakban Kína ugyanis rendkívül határozottan reagált minden olyan lépésre, amely gazdasági térnyerését korlátozta. Európa számára a jelenlegi gazdasági nehézségek közepette egyáltalán nem lenne előnyös újabb frontot nyitni.

CSINÁLNI, CSINÁLNI, CSINÁLNI

Az is kétséges, hogy a technológiatranszfer kikényszerítése egyáltalán hatékony lenne-e, és elérné-e a kívánt hatást. Kína versenyelőnyét ugyanis nem elsősorban a kutatás-fejlesztésben elért eredményei adják, hanem az, amit „folyamatismeretnek" (process knowledge) neveznek. Ez a gyártási folyamatok során szerzett, gyakorlati tapasztalatokon alapuló, nehezen dokumentálható, átadható vagy másolható tudás a termelési tevékenység során halmozódik fel, például gyárakban, beszállítói láncokban és a mindennapi mérnöki problémamegoldásban. Nem tervekben vagy szabadalmakban rögzül,

hanem a folyamatokban, rutinokban és emberi együttműködésekben él. Ez az a tudás, amelyben Kína – amely a világ ipari termelésének mintegy 30%-át adja – lényegében verhetetlen. Ebből a szempontból a kínai gyártók európai megjelenése kifejezetten pozitív fejleménynek tekinthető. Ha ugyanis a világ élvonalába tartozó gyárakban európai munkások ezrei ismerkednek meg az adott területek legfejlettebb technológiáival, akkor a process knowledge itt is elkezd kialakulni. Ez összességében hozzájárulhat Európa technológiai lemaradásának csökkentéséhez az érintett területeken.

Önmagában az EU technológiai pozícióinak javításához a kutatás-fejlesztés ösztönzése nem elegendő, hiszen a piaci térnyeréshez olyan tudásra is szükség van, amely csak a gyártás során, a mindennapi termelési problémák megoldása közben alakulhat ki – laboratóriumi körülmények között nem. Ez a tudás a belső égésű motorral működő járművek előállításában Európában természetesen rendelkezésre áll, hiszen e téren évszázados tapasztalattal bírunk. Az elektromobilitás területén azonban a kínaiak kerültek előnybe, és ha Európa komolyan gondolja a zöld átállást, ehhez a helyzethez alkalmazkodnia kell.

Az akkumulátorgyártásban különösen látványos a lemaradásunk. Saját erőből a felzárkózás ezen a területen láthatóan nem megy. A kínai akkumulátorgyárak európai térnyerésének ellenzői sokáig a Northvolt nevű svéd vállalat felfuttatásában látták a kínai előretörés ellenszerét. Ez a kísérlet azonban kudarcot vallott, az utóbbi évek egyik leglátványosabb vállalati bukását produkálva. Az eset azt mutatja, hogy az európai akkumulátorgyártás nem tudja Münchhausen báró módjára a saját hajánál fogva kihúzni magát a mocsárból: szüksége van külső szereplőre. Ez a szereplő jelenleg csak Kína lehet, amely technológiai téren már a korábban piacvezető dél-koreai cégeket is megelőzte.

Ha a kínaiak közreműködésével létrejön egy életképes európai akkumulátoripar, az idővel az európai gyártók megerősödését is szolgálhatja. A kontinensen ugyanis így kialakulhat az a process knowledge, amely hosszú távon elengedhetetlen, miközben a technológiai tudás fokozatosan kiszivárog, és beépül az európai szereplők működésébe. A jövő útját éppen az Aragóniában épülő üzem mutatja, amely a CATL és a Stellantis közös

vállalkozásaként jön létre. Bár a technológiatranszfer részleteit nem hozták nyilvánosságra, és a kínai fél nyilvánvalóan igyekszik megőrizni titkainak egy részét, a vegyesvállalati forma és a helyi munkaerő alkalmazása önmagában is garantálja, hogy a fejlettebb kínai akkumulátortechnológia fokozatosan eljusson a Stellantishoz is.

Ez a modell – a vegyesvállalati együttműködés – irányadó lehet más szektorok számára is, ahol a kínaiak jelenleg technológiai előnyben vannak. Mindez természetesen nem jelenti azt, hogy az európai kutatás-fejlesztés megerősítésének helyét a kínai befektetők bevonzásának kellene átvennie. Inkább arról van szó, hogy a két folyamat – a K+F intenzitás növelése és a gyártási kapacitások kínai részvétellel történő bővítése – egymást erősítve segítheti az európai járműipar túlélését. A kínai cégekkel való együttműködés elutasítása, illetve a verseny mesterséges korlátozása ezzel szemben inkább az iparág fokozatos elsorvadásához, semmint megújulásához vezetne.

ENERGIÁT TÁROLNI MÁRPEDIG SZÜKSÉGES

Érdemes megjegyezni, hogy az európai elektromosjármű-piac jelenlegi stagnálását a legfontosabb kínai iparági szereplők átmeneti jelenségnek tekintik. Erre utal az is, hogy a CATL éppen e stagnálás időszakában jelentette be spanyolországi gyárának felépítését, és nincs egyedül. A szintén kínai CALB 2025 elején jelentette be, hogy Portugáliában 2 milliárd eurós beruházással hatalmas akkumulátorgyárat épít, ahol a termelés várhatóan 2028-ban kezdődik meg. A Gotion németországi akkumulátoros energiatároló rendszereket (Battery Energy Storage System, BESS) gyártó üzeme 2023-ban került bejelentésre, és 2025-ben már meg is indult benne a termelés. 2024-ben hozták nyilvánosságra, hogy ugyanez a Gotion egy szlovák partnerrel közösen 1,2 milliárd eurós beruházással gyárat épít a szlovákiai Nagysurányban, ahol a termelés megkezdését 2027-re tervezik.

A nagy akkumulátorgyárak mellett megjelentek azok a kisebb gyártók is, amelyek az előbbiek számára szállítanak különféle alkatrészeket és alapanyagokat – ahogyan ez Magyarországon is történt. A befektetők arra számítanak, hogy az akkumulátorokra mindenképpen szükség lesz Európában: még ha a közlekedés elektromos átállása lassul is, a folyamat visz-

szafordíthatatlan. Globálisan az elektromosjármű-piac hatalmas ütemben bővül, az elektromos autók eladásai a legtöbb régióban növekednek; az európai stagnáláshoz közeli helyzet inkább átmeneti anomáliának tekinthető. Ha az európai gazdaság talpra áll, és végre megindul a töltő- és akkumulátorcsere-állomások elfogadható sűrűségű hálózatának kiépítése, akkor az európai elektromosjármű-piac is ismét növekedési pályára állhat. Emellett a megújuló energiaforrások elterjedésével az akkumulátoros energiatárolók iránti igény is folyamatosan nőni fog.

Aligha képzelhető el olyan forgatókönyv, amelyben ne lenne szükség a legfejlettebb technológiát képviselő akkumulátorokra. Elképzelhető viszont, hogy az óriási versenyben a kevésbé hatékony gyártók lemaradnak. Valójában részben ez okozza a Magyarországon működő dél-koreai gyártók – a magyar GDP-ben is érezhető – problémáit is, akik valamelyest elmaradottabb technológiával dolgoznak, mint kínai versenytársaik.

MAGYAR LEHETŐSÉGEK

Magyarország számára a kínai akkumulátorgyártók jelenléte elsősorban azért fontos, mert hozzájárulnak a nálunk már megtelepedett német autógyártók itt maradásához és fejlődéséhez. A CATL és a többi kínai gyártó kifejezetten azért jött Magyarországra, hogy ellássa a német cégeket olyan akkumulátorokkal, amelyeket azok maguk nem tudnak előállítani. A zöld átállás következtében a magyar GDP jelentős részét adó, belső égésű motorral működő autókat gyártó cégek előbb-utóbb kénytelenek lesznek teljes technológiaváltást végrehajtani, és ebben a kínai akkumulátorgyártók közelsége komoly segítséget jelenthet számukra.

Magyarországnak arra kell törekednie, hogy a lehető legtöbbet hozza ki ezen gyártók jelenlétéből. Ösztönözni kell a gyárak és az oktatási intézmények együttműködését annak érdekében, hogy az üzemekben minél több – és minél magasabb beosztású – magyar munkavállaló dolgozzon, valamint hogy idővel a menedzsment- és mérnöki feladatok döntő részét magyar szakemberek lássák el. Támogatni kell a különféle képzési és gyakornoki programokat is.

Meg kell vizsgálni, mely alapanyagok és alkatrészek előállítására képesek a magyar beszállítók, ezeket célzottan érdemes támogatni, illetve a kínai partnereket ösztönözni kell arra, hogy a lehető legtöbb területen magyar beszállítókkal működjenek együtt.

Mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a kínai gyárak ne idegen testként ékelődjenek a magyar gazdaságba, hanem szervesen integrálódjanak abba, a lehető legösszetettebb ellátási láncok részévé váljanak, és kulturálisan is beilleszkedjenek a befogadó környezetbe.

Mindez egyáltalán nem elérhetetlen cél. Az általános tapasztalat az, hogy a kínai cégek – mint minden profitorientált vállalat – alapvetően a nyereségmaximalizálásra törekednek. Hiba őket pusztán a pekingi politika eszközeként látni – ha azok lennének, s számukra a politikai szempontok felülírnák a gazdaságiakat, nem tudtak volna domináns pozícióra szert tenni egy olyan piacon, amelyen gyilkos globális verseny folyik. Ezért, ha azonos minőséget biztosító, de olcsóbb munkaerővel vagy beszállítókkal dolgozhatnak, természetes módon ezeket fogják előnyben részesíteni. Hosszú távú sikerességüket pedig az biztosítja, ha beilleszkednek a helyi gazdasági és társadalmi környezetbe. A megfelelő ösztönzőkkel elérhető tehát, hogy a kínai gyártók jelentősen hozzájáruljanak Magyarország fejlődéséhez.

MAGYAR
KÜLÜGYI
INTÉZET