

KUTASI Gábor

AZ IPARI PARKOK SZEREPE A KÍNAI-MAGYAR GAZDASÁGI KAPCSOLATOK FEJLESZTÉSÉBEN

A kínai-magyar gazdasági kapcsolatoktól mindenki sokat várt eddig, de viszonylag kevés növekedési hatást sikerült elérnie Magyarországnak a dinamikusan felemelkedő kínai gazdaságból. A tanulmány azt vizsgálja, hogy az ipari parkok, logisztikai bázisok terén mi teheti vonzóvá Magyarországot az EU piacát megcélzó kínai vállalatok számára, illetve milyen gazdasági lehetőségek rejlenek az ipari parkok hálózatában ahhoz, hogy a kínai növekedési dinamika valamennyire érvényesüljön a magyar gazdaságban is.*

Kulcsszavak: ipari park, Kína, Magyarország

Évek óta várákozással tekintünk a kínai cégekre, mint Magyarország egyik potenciális növekedési motorjaira a jövőre nézve. Az EU és Kína 2010-ben oda-vissza összességében 395 milliárd euró értékben kereskedett egymással, amelynek jelentős része fizikai áruszállítást igényelt, ennek 71,4%-a kínai áru (EP, 2011). Azonban már a jelenben is kiaknázható ez a kapcsolat, ha megfelelő ágazati fejlesztéseket hajt végre az ország. Kína számára ugyanis az EU már most is a legnagyobb exportpiac, amelyhez akár Magyarország is lehetne a fő kapcsolódási pont. A tanulmány egy területet, a logisztikai központok és ipari parkok szerepét vizsgálja a kínai magyar kapcsolatok összefüggésében. A megállapítások és a következtetések részben az ICEG European Center ipari parki elemzési tevékenysége, részben az MTA VKI China Network kutatási projekt keretében jöttek létre (Kutasi, 2008). A tanulmány megírását a TÁMOP-4.2.1/B/09/KMR-2010-0005 projekt támogatta. Az elemzés során feltárnak azokat a folyamatokat, amelyek hatékonyra és növekedéstámogatóvá teszik az ipari parkokat. Áttekintjük a magyar ipari park szektort, és megismerhetővé válik a parkok sikeres felfejlesztésére irányuló holland és kínai példaértékű gyakorlat. Kitérünk a kínai cégek magyarországi logisztikai beruházásaiban rejlő lehetőségekre is. Végül szakmapolitikai ajánlásokkal zárul a tanulmány. A tanulmány által felvázolt lehetőségek illeszkednek a Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletelési Társaság (MLBKT) gazdaságpolitikai javaslataihoz és a Logisztikai Egyeztető Fórum ajánlásaihoz.

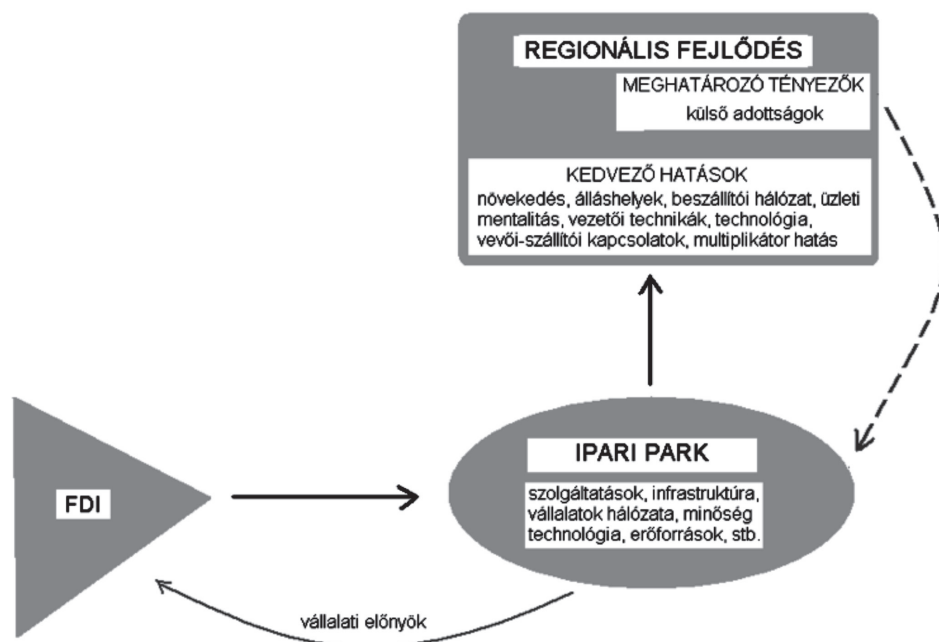
Az ipari parkok jelentősége a tőkevonzó képesség alakításában és a logisztikai, illetve termelő tevékenységet végző vállalatok kiszolgálásában

A regionális gazdasági fejlődéshez szükséges háttér a jól szervezett vállalati hálózatok létrehozása. A legkoncentráltabb és így a legátláthatóbb vállalati klaszterek az ipari parkok. Egy ipari park lehetőséget teremt a környező térség számára is a versenyképesség javítására, amennyiben a megfelelő összetételű és minőségű szolgáltatási szerkezettel vonzóvá képes válni a beruházók számára. Gelei és Szeri (2009: 2. o.) explicit módon kijelenti, hogy „*az ország logisztikai központtá válása gyakorlatilag azt jelenti, hogy az országot, illetve a kárpát-medencei régiót a magas színvonalú, versenyképes logisztikai szolgáltatást nyújtó vállalatok sűrűsödési pontjává, klaszterévé kell tenni.*”

Az 1. ábra röviden összefoglalja az ipari parkok tőkevonzó és gazdaságfejlesztő hatását. Az ipari park képes lehet azokat a szolgáltatásokat koncentrálni, amelyek előnyöket generálnak a betelepülő vállalatok számára, és így ezek az előnyök vonzóvá teszik a telephely-alapítást a közvetlen befektetők irányába. E közvetlen befektetések tovaryűrűző kedvező hatásait pedig képes továbbítani a környező gazdasági régió számára. A gazdasági régió mint iparági környezet természetesen meghatározó az ipari park tőkevonzó és szolgáltató képességére. (Van-e közművesítés, autópálya, vasút, szak-képzett munkaerő, adókedvezmény stb.)

* A tanulmány a TÁMOP-4.2.1/B-09/1/KMR-2010-0005 projekt támogatásával jött létre.

Az ipari parkok hatása a regionális fejlődésre az üzleti tevékenységen keresztül



Forrás: ICEG EC, a szerző

Az ágazati klaszter bizonyos szempontok szerint válogatott gazdasági vállalkozások csoportját jelenti, a gazdasági tevékenységek térbeli koncentrációjának összes eltérő megjelenési formáját, amely az együttműködéstől vár el több-keveset eredményt (Rosenfeld, 2001; Bergman - Feser, 1999; Steiner, 1998; Lengyel - Deák, 2002). A létező hálózatok képesek egyben a nemzetgazdasági összjövedelem növekedését is gyorsítani. Gyakorlatilag korlátlan lehetőség adódik klaszterszervezésre. Kötődhet a termeléshez, K+F-hez, innovációhoz, bizonyos ágazathoz, vevői-beszállítói kapcsolathoz, tudományos tevékenységhez, kulturális értékekhez stb. Bármely esetben elképzelhető a régió fejlődésére gyakorolt kedvező hatás akár közvetlenül a termelésen és kutatáson, akár közvetve a jóléti, társadalom mentálitási hatásokon keresztül.

Mind a külföldi közvetlen beruházásokért folyó verseny, mind az Európa 2020 célkitűzések megvalósítása miatt egyre inkább szükségessé válik a klaszterek szervezése és a hatékony vállalati hálózatok kialakítása.

Az ipari parkok versenyképességre gyakorolt hatásának elemzése számos tanulmányban a Porter-féle versenyképességi gyémánt modelljére és iparági elemzésen alapuló vállalati stratégia módszertanára épül (pl. Lengyel, 2002; Gelei - Halászné Sipos, 2006; Gelei - Szeri, 2009). Az ipari parkok a vállalati klaszterek speciális változatai annyiban, amennyiben az ipari kapacitás földrajzilag koncentrálnak bennük. Ezzel együtt az ipari park lehetőséget

ad akár horizontális ágazati, akár vertikális vevői-szállítói hálózatok egybetömörítésére. Lehetnek akár K+F központok vagy más innovatív hálózatok, akár a félkésztermékek, nyersanyagok és munkaerő iránt keresletet támaztó transznacionális vállalatok telephelyeinek koncentrációi. Így igazán fontos szerepük van a fejlődésben és a növekedésben, a közvetlen beruházások és az ágazatok relokációjában, azaz a gyártási és szolgáltatási kapacitások kedvezőbb üzleti környezetet ajánló régiókba való áttelepítésében. Ugyancsak meghatározza a környező települések jövőjét az ipari parkban működő vállalatok által alkalmazott technológia és a munkaerő iránti minőségi és képzettségi igény, azaz a termelékenység, továbbá a termelés helyi hozzáadott értéke vagy a bővülő exportlehetőségek, amelyekből közvetve a helyi beszállítók is részesülnek.

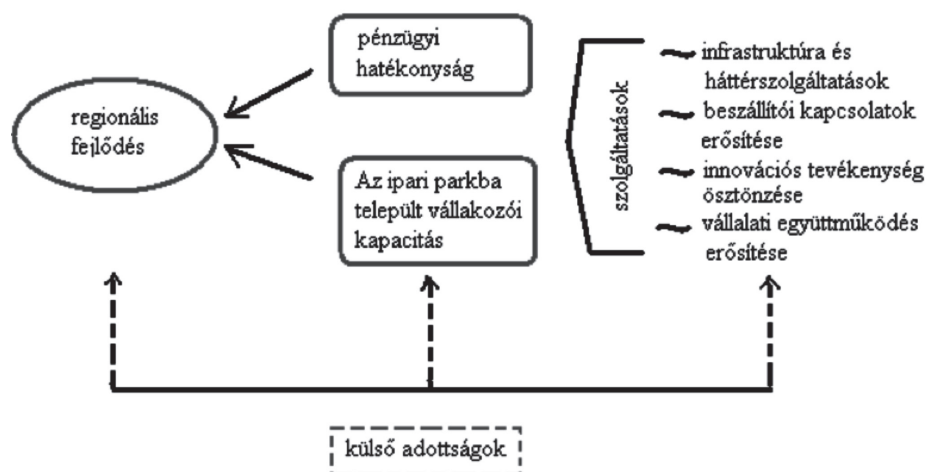
melékenység, továbbá a termelés helyi hozzáadott értéke vagy a bővülő exportlehetőségek, amelyekből közvetve a helyi beszállítók is részesülnek.

Az ipari park olyan teletszerűen létesített ipari és szolgáltató létesítmények együttese, amely főként kis- és középvállalkozások számára a kor színvonalán képes biztosítani a korszerű gyártmányok előállításához, a modern technológiák alkalmazásához nélkülözhetetlen feltételeket. Ugyanakkor az ipari parkok képesek koncentráltan megjeleníteni a betelepült vállalkozásokat is a nemzetközi piac többi szereplője felé, így jobb alkupozíciót kínálva számukra. Így lehetővé válhat a KKV-k exportpiacokhoz, vagy nagy volumenű megbízásokhoz való hozzáférése.

Chikán (2003) logisztika definíciójára alapozva – amely az üzleti tevékenységek zavartalan lebonyolítását biztosító tevékenységegyüttesnek nevezi azt – Gelei és Halászné Sipos (2006) a szolgáltatáscsomag jelleget hangsúlyozza, amelynek hatását a 2. ábrán foglaltam össze. Ahhoz, hogy a regionális tovagyrűző hatásokat ténylegesen realizálni lehessen, olyan vállalatokat kell vonzani, amelyek képesek a munkahelyteremtésre, az ipari kultúra javítására, a technológia terjesztésére. Ezzel párhuzamosan a cégek és a parkok pénzügyi hatékonysága is meghatározó. Ezekhez pedig szükséges az a szolgáltatáscsomag, amely a cégek számára hatékonyságjavulást kínál (infrastruktúra, kapcsolati tőke, innováció). Az egész folyamatot végig meghatározzák a külső adottságok.

VEZETÉSTUDOMÁNY

**A regionális fejlődést meghatározó tényezők
függőségi rendszere és hatásuk iránya**



Forrás: ICEG EC, a szerző

Mindezen lehetőségek és képességek az ipari parkokon keresztül további további hatásokat eredményezhetnek abban a térségben, ahol az ipari park elhelyezkedik. A bővülő termelési vagy kutatási kapacitásokkal új munkahelyek jöhetnek létre. A gyárak nagy volumenű export vagy hazai piacra való termelése megtöbbszörözi a helyi beszállítók iránti igényt. A transznacionális vállalatok által importált hatékonyabb vezetői és technológiai gyakorlatok is elterjedhetnek a helyi beszállítók között. Az üzleti mentalitást is kedvezően befolyásolja, ha a helyi vállalkozók kénytelenek belátni, hogy a megbízhatóság, pontosság, korrektség célravezetőbb, mint a tisztességtelen piaci viselkedés. (Habár számos multinacionális vállalat éppen azért választ bizonyos országokat, mert ott enyhébb jogi következményekkel kell szembenéznie, ha az alvállalkozói felé nem teljesíti a kifizetéseket.) Ezen kívül a beruházásoknak és a munkahelyteremtésnek jövedelmet multiplifikáló hatása lesz a térségben. A munkásoknak fizetett bérek, a beszállítók által termelt haszon fogyasztásként vagy megtakarításként, vagy beruházás formájában jelenik meg a helyi gazdaságban, ami már az ipari parkon túlmutató lehetőségeket nyit meg.

Egy ipari park eredményessége értelmezhető a környező kistérségre gyakorolt növekedési hatásként is. A regionális hatás nyilván csak eredmény szemléletű mutató, amiből még nem állapítható meg az, hogy mitől eredményes egy-egy ipari park. A regionális fejlődésre gyakorolt hatás az ipari park üzleti eredményességétől (pénzügyi hatékonyság) és az ipari parkba települt vállalkozók kapacitásától függ.

Az ipari parkok regionális hatásainak, és többek között a sikeres ipari park fejlesztéshez is öt alapvető tényező ha-

2. ábra tásának megértése fontos Gereffi et al. (1994) és Henderson et al. (2002) szerint:

- a gazdasági résztvevők (cégek, kormányzatok, vezetők, szolgáltatók, egyetemek, kutatók) prioritásai jelentősen eltérnek egymástól, amit figyelembe kell venni,- az input-output tényezők helyszínénként, ágazatonként, termelési láncenként változnak, ami alapvetően meghatározza, hogy milyen irányban vannak profitbővítési lehetőségek- a földrajzi elhelyezkedést nem lehet figyelmen kívül hagyni a termelésben,- a termelési lánc összetételét az is meghatározza, hogy az adott lánc termelővezérelt (nagy belsőpiaccal rendelkezik) vagy vevővezérelt (exportra termel),- a

szellemi tőke mely területekre terjed ki.

Nikodémus (2002) a magyar ipari parkokat évről-évre, terület, létesítési módjuk, fejlődési pályájuk, gazdasági méretük, állami hozzájárulás és befektetési stratégia szerint osztályozta. Ezzel állítható szembe a feljük irányuló kereslet. Az általános felmérésből egyértelműen kiderült, hogy a magyar ipari park akkor érdekes a befektetők számára, ha rajta keresztül hatékonyan és gyorsan be tudnak kapcsolódni az európai piacokba. Ez pedig a gyakorlatban egyszerűen az autópálya-csatlakozás létét jelenti. Amennyiben nincs gyors autópálya-elérés, akkor szinte érdektelen a többi szolgáltatás. Az autópálya-csatlakozással bíró parkok esetében a terület nagysága és bővíthetősége mérvadó a befektetési döntéseknél. Fokozottan igaz ez a kínai cégek által támasztott keresletre.

Gelei és Halászné Sipos (2006) a porteri versenysztratégia keretében foglalva alapos képet ad a magyar logisztikai infrastruktúra képességeiről. Ebből kiderül, hogy európai-ázsiai kereskedelmi kapcsolatok esetében lehetőség van részben elvonítani a tevékenységet a német, holland és adriai kikötőktől, mégpedig az európai és ázsiai vasúti folyosók összekapcsolásával. Mivel Magyarországot keresztezi a Transzeurópai Közlekedési Hálózat több kiemelt folyosója is, a közlekedési infrastruktúra többé-kevésbé megfelelő az európai-ázsiai csatlakozási pont szerepének betöltéséhez. A szűk keresztmetszet inkább a csomópont-infrastruktúra, azaz az ipari/logisztikai parkok által nyújtott kapacitás és szolgáltatás jelenti (Gelei - Halászné Sipos, 2006: 19-20, 24-25. o.).

Az ipari parkok esetében az alábbi változatok hozhatók létre (Benko, 1992, 1999; Rakusz, 2000; Pálmai, 1997; Lengyel et al., 2002):

Tudományos park: A tudományos park olyan területi alapon kiinduló kezdeményezés, mely nagyjából a felsőoktatási, kutatási intézményekhez és/vagy a területi K+F intézményekhez kötődik, feladata az új technológiákra alapuló vállalkozások létrehozása, illetve annak elősegítése, a technológiai transzfer lebonyolítása a kutatóintézetek és a parkban (vagy azon kívül) működő vállalatok között (EU definíció).

Technológiai park: Új technológiát alkalmazó vállalatokat tömörít, főleg a K+F területén, foglalkozik termeléssel, eladással és vállalati szolgáltatásokkal is. Elsőrendű feladata tehát az infrastruktúra megteremtése a vállalkozások - többnyire kisvállalatok - részére.

Innovációs központ: Feladata a viszonylag magas piaci kockázattal bíró új termékek és technológiák fejlesztésével és eladásával foglalkozó (területileg a központon kívül dolgozó) vállalkozások támogatása, pénzügyi, kereskedelmi, kutatási és technológiai tanácsadással. (Ilyen innovációs feladatokat elláthat a technológiai park is.)

Kereskedelmi park: Többféle kereskedelmi tevékenységet végez (csomagolás, eladás, kiállítás, adminisztratív munkák, sőt termelés is), és nem igényli kutatóintézetek közelségét.

Technopolisz: Egy adott terület (többnyire nagyobb régió, esetleg város) egyetemi kutatási és tudományos kutatási potenciáljára alapult szervezet, az ott jelenlevő iparvállalatok és egyéb gazdasági szereplők kiszolgálására

Technológiai pólus: Azon területet jelöli, ahol az innovációs folyamat kialakulásához stratégiaiul szükséges elemek jelen vannak: magasan képzett munkaerő, alap- és alkalmazott kutatási tevékenység, legalább néhány inkubátorszolgáltatás és bankok vagy az innovációra áldozni hajlandó vállalatok. 1992 óta létezik például a bolognai POSTER, a város, a tartomány és magánvállalatok alapításában.

Technológiai körzet: Itt jelen van a technológiai pólus, fejlett ipari környezet és legalább egy (tudományos) park.

Vállalkozási övezet: Olyan, a közigazgatás által meghatározott kritériumok alapján definiált terület, ahol ipari, illetve gazdasági szerkezetátalakítás előmozdítása érdekében a Kormány külön törvényben meghatározott pénzügyi és más kedvezményeket biztosít. Általában a területen több község, város és ipari park található.

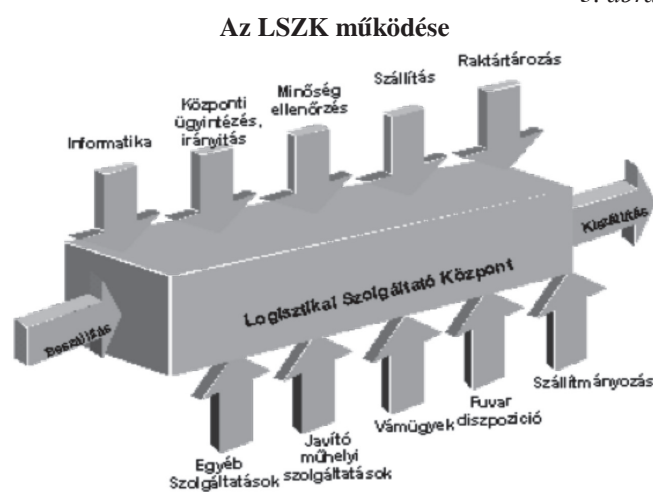
Logisztikai szolgáltató központ: A logisztikai szolgáltató központok (LSZK) olyan zárt telepszerűen elhelyezkedő, a szolgáltató vállalkozások, illetve szervezetek összességei, amelyek közös infrastruktúrára és információs hálózatra épülnek, ahol az áruforgalmi szolgáltatásokon túlmenően beszerzés és értékesítés, valamint értéknövelő tevékenységek is megvalósulnak. A tervezett logisztikai szolgáltató központok szolgáltatási kapacitásukkal jelentősen elősegítik a gazdaság fejlődését.

A logisztikai szolgáltató központ főbb feladatai:

- a közlekedési ágazatok összekapcsolása,
- az ágazatok közötti «fordítókör» jellegű kapcsolat megteremtése,
- a termelőtől a fogyasztóig terjedő szállítás, ellátó és elosztó rendszerek szervezése megvalósítása,
- kapcsolódó logisztikai feladatok (üzemen belüli szállítás, raktározás),
- az ügyfél kívánsága szerinti végkiszérelés, csomagolás, diszponálás,
- az együttműködő partnerek számára az üzemi követelményekhez szükséges infrastruktúra készenlétben tartása.

A logisztikai szolgáltató központ feladatai a 3. ábrán láthatók.

3. ábra



Forrás: <http://www.logsped.hu/lzk.htm>

Kínai beruházásokban rejlő lehetőségek a magyar logisztikai piacon

A logisztikai központtá válás gazdasági jelentőségére a Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság is felhívta a figyelmet már 2005-ben, kiemelve, hogy a logisztikai szolgáltatási infrastruktúra fejlesztése versenyképesebbé teszi a magyar vállalati szektort és a gazdaság egészét, munkahelyeket teremt, vonzóbbá válik a telephely-beruházások számára, lehetőséget teremt a regionális egyenlőtlenségek csökkentésére és az ország regionális stratégiai pozícióját is erősítené (MLBKT, 2005; idézi Gelei – Halászné Sipos, 2006).

Gelei és Halászné Sipos (2006: 14. o.) hangsúlyosan felhívja arra is a figyelmet, hogy „az ország csak akkor válhat logisztikai központtá, ha – a közlekedési infrastruktúra nyújtotta csomópontra épülve, és néhány kiemelkedően fontos, nagy logisztikai központ állami támogatásával történő fejlesztését is megvalósítva – kialakul a régióban az itt tevékenykedő és az előbbieken bemutatott versenyképes logisztikai szolgáltatáscsomagot biztosítani tudó logisztikai szolgáltató vállalatok sűrűsödési pontja is.”

2008. január végén beindult a rendszeres közvetlen vasúti teherszállítás Kína és Nyugat-Európa között, bekapcsolva Magyarországot is a Távol-Kelettel újjáéledő vasúti áruszállításba. Pedig ez csupán egy eleme azon magyar gazdasági lehetőségeknek, amelyek az EU piacát megcélzó kínai logisztikai beruházásokban rejlenek. Magyarország a kínai áruk számára a délkelet-európai kikötőkön keresztül Nyugat-Európa kapuja. A kínai termékek tranzit szállítmányozásában rejlt bővítési lehetőségeket az is jól mutatja, hogy az elmúlt években a Magyarországra érkező négy milliárd USD nagyságrendű kínai import 70-80%-a továbbexportálásra került az EU más tagállamaiba.

A termelő és logisztikai tevékenységet folytató telephelyek választását, a kirajzolódó términták jellegzetességét alapvetően a cégek saját üzleti érdekei, a nemzeti gazdasági filozófiák, valamint az országos területpolitika mindenkor törekvése együttesen határozták meg, de közrejátszanak egyéb (speciális) tényezők is, nem beszélve a globalizációs trendekről.

A kínai gyártók és szállítványozók gyakorlatilag a termékskála teljes spektrumában elképzelhetőnek tartják a kereskedelmet. Ezért a textiltől a csúcstechnológiai termékekig bármi szállítása és raktározása szóba jöhet.

A kínai logisztikai igények igen puritánok a magyarországi ipari és logisztikai parkokkal szemben. Gyakorlatilag a közlekedési infrastruktúrán kívül mindent önerőből kívánnak fejleszteni. A lényeg, hogy az autópályákhoz közel, minél nagyobb területeket kapjanak raktározási és termelőüzemi célra százhektáros nagyságrendben.

Azonban a saját erőből való megvalósítás azt is jelenti, hogy a kínai cégek leginkább saját, Kínából hozott munkaerővel kívánnák megvalósítani a logisztikai bázisok üzemeltetését, ami már munkavállalási szabályozási kérdéseket is felvet.

A vasúti és közúti szállítás mellett a légi szállítás is érdekli a kínai szállítványozókat. Természetesen csak olyan ipari parkok jöhetnek szóba ez esetben, amelyek nagy forgalmat lebonyolítani képes repterekhez közel fekszenek. A Budapest Airport esetében már megkötött a megállapodás a kínai partnerrel, és elindult a nagy volumenű fogadóképesség fejlesztése a kínai áruk és utasok számára. Ezzel párhuzamosan 2011-től üzemel és bővül a repülőtér logisztikai raktárbázisa is (Budapest-Ecser-Ferihegy Intermodális Központ).

Ahhoz, hogy a kínai logisztikai tevékenységben rejlt gazdasági növekedési lehetőségeket Magyarország minél mélyebben ki tudja aknázni, alapvető hátrányokat kell leküzdenie. A jelenlegi sugaras magyarországi autópálya-hálózat eredménye, hogy pillanatnyilag csak néhány térség alkalmas még mindig a kínai logisztikai bázisokat fogadására. Az úthálózat elégtelensége mellett gyengeséget jelent a fejlesztésre szoruló profi hazai szállítványozói kapacitás, hogy egy-egy kínai bázis napi 200 kamionos forgalmi igényét kiszolgálhassák. Teljesen bizonyos, hogy a vasúti tranzitszállításban a záho-

nyi átrakó körzet napi 400-500 db konténerátrakó kapacitása középtávon bővítésre szorul, ha Magyarország tartani kívánja központi pozícióját a kiépülő szlovákiai alternatív vasúti szállítási folyosóval szemben, amely a tervek szerint Pozsonyig vezetné az orosz-ukrán széles nyomtávú vasutat, hogy átrakódás nélkül is elérhetővé tegye a vízi szállítási útvonalat nyugat felé.

Gelei és Szeri (2009: 11-13. o.) az MLBKT által végzett felmérések és elemzések konklúziójaként számos ponton tartja még javítandónak a kínai áruk magyarországi raktározásához és továbbításához szükséges vasúti és közúti infrastruktúrát. Ezek közül is elsősorban a vasúti logisztika leromlottsága súlyos versenyképesség-romboló tényező esetünkben. A tanulmány kifogásolja a szállítási sebességet, a vasúti csomópontok szűk keresztmetszetét (elsősorban Budapest Déli összekötő vasút hídját), a kombiterminálok és a kombinált fuvarozási logisztika alulfejlettségét. (4. ábra)

A kínai beruházók rendkívül nyitottak a magyarországi lehetőségek iránt, míg a magyarországi politikai döntéshozói szint gondolkodása kevésbé érett meg arra, hogy átlássa a kínai kínálta lehetőségek előnyeit. Egyelőre csupán a legfelső kormányzati szinten ismerték fel Kína fejlődésének hazai gazdasági jelentőségét. Ezért még egy jelentős akadályt kell felszámolni: a hazai kistérségi, regionális és országos döntéshozók bizalmatlanságát és elzárkózását a kínai beruházókkal szemben. A helyi és az országos politikusok nagy része nem látja, és nem érzékeli a kínai logisztikai tevékenységben rejlt magyar növekedési esélyeket. Az önkormányzatok még mindig szívesebben tárgyalnak nyugati beruházókkal a területek bérbeadásáról vagy ipari parki fejlesztésről, mint a kínaiakkal. Sőt, azt is ki lehet jelenteni, hogy önkormányzati szinten általában a megfelelő tárgyalóképes emberek is hiányoznak, akik üzletileg és szakmailag átlátják a logisztikai bázisok fejlesztését és a vállalatok betelepülésével járó beruházásokat. Érdemes volna még akár állami költségen is a politikai döntéshozók széles körét Kínába utaztatni, mert látniuk kellene, milyen volumenben működik egy kínai logisztikai bázis vagy ipari park.

S hogy mindezek ismeretében miért kell Magyarországnak minél nagyobb szeletet kiharátania a kínai szállítványozásból? Elég csak annyit mondani, hogy Kína a világ egyik legnagyobb exportőre, billió dollárban mérhető értékesítéssel, és a legnagyobb felvevőpiaca az Európai Unió.

Ugyanakkor Gelei és Szeri (2009) már pesszimistábban ítéli meg a lehetőségeket a 2009-es válság hatásait beépítve a helyzetértékelésbe. „[...] Magyarország régiós logisztikai központtá válása rövid távon nem tűnhet reálisnak, hiszen a gazdaság növekedésének visszaesése a logisztikai szolgáltatások iránti keresletet is közvetlenül csökkenti, s ez a logisztikai központtá válás alapjait kérdőjelezi meg” (Gelei – Szeri 2009: 1. o.).

Számolni kell azzal az – új gazdaságföldrajzban úgy nevezett – agglomerációs hatással is, amely azon logisztikai

térségeket erősíti, amelyek hamarabb szálltak be az európai-kínai árutovábbításba. Erdősi - Kremkers (2005) Hollandiáról írja, hogy már az 1990-es évek elején összpontosított a holland kormányzat fejlesztési és logisztikapolitikája a „növekedési pólusokra” (így az amszterdami repülőtérre és a rotterdami kikötőre), valamint a feljük tartó nemzetközi fővonalak, autópályák, vízi utak mentén lévő fejlődési tengelyekre. Ennek jegyében a legtöbb ipari üzem, logisztikai telephely az autópálya-csatlakozásoknál jött létre. A távolsági közlekedés telephelyei kikerültek a városközpontokból és a lakónegyedekből, aminek következtében csökkent a városi teheráru-forgalom, mérséklődött a környezetterhelés. E folyamat a csökkenő, majd megszűnő állami támogatás ellenére a régiók és magánbefektetők saját anyagi forrásaikra hagyatkozva elősegítette a multimodális szállítási központok létrehozását. A korridorokban való gondolkodás reakciójaként azonban a területpolitika átváltott a térségi kiegyensúlyozottságot hangsúlyozó területfejlesztési koncepcióra, és a „nemzeti városhálózat” létrehozására koncentrált, melyen belül gazdasági „magterületeket” jelölt ki. Ennek következtében például az amszterdami térség már a kelet-ázsiai gazdaságok felemelkedésének kezdetétől népszerű a kínai, tajvani és dél-koreai beruházók körében. Ezek a vállalkozások mindenekelőtt bizonyos infrastruktúra-gazdag negyedekben és ipari területeken találhatóak. Nehéz lesz tehát felvenni a versenyt a nyugat-európai kikötővárosok multimodális logisztikai központjaival. A 2009-es válság következtében pedig úgy tűnik, hogy a gazdaságpolitika tovább késlekedik a fejlesztő beruházásokkal, ami egyre inkább rontja annak valószínűségét, hogy a Kárpát-medence képes lesz elvonzani az interkontinentális kereskedelem meghatározó szeletét más európai régióktól, amelyek már állami támogatás nélkül is versenyképessé erősödtek.

A magyarországi ipari parki és logisztikai hálózat

Az ipari és logisztikai parkok számát tekintve – nagyjából 165 db – az ország lefedettsége teljes, ha 30 kilométeres hatósugárral számolunk. Ugyanakkor ez nagyon diverzifikált szerkezetet jelent mind területi kapacitások mind szolgáltatások, mind profil szempontjából.

A legnagyobb ipari parkok a következők:

Győri Nemzetközi Ipari Park: Közép-Európa első működő ipari parkja 1992 őszén nyílt meg Győrben, Nyugat-Magyarország központjában, három ország (Magyarország, Ausztria, Szlovákia) találkozási pontján. Összterület: 158 hektár, betelepült cégek száma 82, a foglalkoztatottak száma 6000 fő, összberuházási értéke 320 millió USD 2008-ban. A főbb jelenlévő ágazatok autóbészállító-ipar, gépipar, textilipar, elektronikai ipar, műanyagipar, szállítmányozás, disztribúció, nagykereskedelem.

Budaörsi Ipari és Technológiai Park és Közép-Magyarországi

Innovációs Központ: Budaörsi Ipari és Technológiai Park Budapest nyugati kapujában, az M1, M7, M0 autópályáktól kb. 800 méterre helyezkedik, területe 55 hektár. A park nagyjából 200 kis- és középvállalkozásnak ad telephelyet. A folyamatosan fejlődő parkban több mint 2000 fő dolgozik, az itt működő cégek éves forgalma meghaladja a 35 milliárd Ft-ot. A BITEP 2003 januárjában elnyerte a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által adományozott „Integrátor Ipari Park” címet. A cím odaítélésekor a park jelentős betelepültségét, a környezetvédelem fontosságát, valamint a betelepült és a környékbeli cégek számára nyújtott szolgáltatásokat díjazta a bizottság.

Pécsi Ipari Park: Pécs keleti részén elterülő, korábban elsődleges munkahelyteremtő iparágának számító bányászatnak a bezárásával, a terület teljes körű rekultivációjával és déli irányú kiterjesztésével teremtődött meg a lehetőség a Pécsi Ipari Park létrehozására. Az iparterületek kialakítása mellett kiemelt szerepe van az igényekhez alkalmazkodó átképzési és továbbképzési rendszereknek. Az önkormányzat a területén elhelyezkedő, elsősorban termelő, környezetkímélő, illetve munkahelyteremtő beruházásokat ösztönzi.

Nyíregyházi Login Park: A LOGIN Parkot 1997-ben hozta létre a Flextronics azzal a céllal, hogy kihasználva a kedvező helyi adottságokat, logisztikai és innovatív cégeket vonzanak egy parkba, elsősorban a feldolgozó ipar, a high-tech, logisztika és az idegenforgalom területén.

Budapesti Intermodális Logisztikai Központ (BILK): Magyarország egyik legnagyobb intermodális logisztikai központjában a BILK Logisztikai Zrt. komplex logisztikai szolgáltatással áll partnerei rendelkezésére. Fő tevékenységi köre ingatlan-bérbeadás. Több mint 145.000 m² raktár és 15.000 m² irodakapacitással rendelkezik. A logisztikai központ lehetőséget ad telephely létesítésére is, így ipari park funkciót is betölt.

4. ábra

Helsinki folyosók (halvány szürke), vasúti tranzit vasúti vonalak (sötét szürke) volumen szerint



Forrás: <http://www.logsped.hu/lpsz.htm>

VEZETÉSTUDOMÁNY

A magyarországi ipari parkok főbb jellemzői (Rakusz, 2000):

- kitüntetett szerepe van a főútvonalaknak - Pl.: M1: Mosonmagyaróvár, Győr, (Sopron)* Bábolna, Oroszlány, Tabánya, Nagyegyháza, Budaörs, (Esztergom, Dorog); M5: Újhartyán, Kecskemét, (Kiskunhalas, Kiskunmajsa), Csongrád, Szentes, Mórahalom; a 8-as főút körzetében: Szentgotthárd, (Szombathely), Zalaegerszeg, (Sárvár), (Pápa), Ajka, Veszprém, Várpalota, Székesfehérvár, (Dunaújváros) M3 (3): Gödöllő, Hatvan, (Jászfényszaru, Eger, Abasár), Miskolc, (Sajóbátony), (Kazincbarcika), (Alsószolca), Szikszó (Tiszaújváros), (Polgár) térségekben tettek lépéseket ipari parkok létesítésére,
- megkülönböztetett figyelem fordul a repülőterek kínálta lehetőségek felé (Taszár, Pápa, Kecskemét, Debrecen, Csepel, Tököl, Kalocsa),
- az önkormányzati kezdeményezések a Kaposvár-Nyíregyháza vonaltól északra viszonylag sűrűbben jelentkeznek, ettől délre inkább szigetszerűen (Pécs, Szeged, Békéscsaba, Debrecen, Kecskemét, Mórahalom) a nagyobb szellemi bázissal rendelkező városok vonzáskörzetében,
- az országhatár mellett – különösen több ország érintkezési pontjához közel,
- az eltérő társadalmi, gazdasági feltételek kínálnak előnyt a termelés és a szolgáltatási tevékenységek számára. Ilyen térségek, pl.: Záhony, Sátoraljaújhely, Balassagyarmat, Esztergom, Dorog, Komárom, Mosonmagyaróvár, Sopron, Szentgotthárd, Rédic, Lenti, Barcs, Pécs, Mohács, Bóly, Mórahalom, Szeged, Makó, Hódmezővásárhely, Békéscsaba, Sarkad, Mezőhegyes, Gyula, Szeghalom, Berettyóújfalu, Debrecen, Nyírbátor, Csenger, Fehérgyarmat, Mátészalka. (5. ábra)

5. ábra

Logisztikai Szolgáltató Központok Magyarországon



Forrás: <http://www.logsped.hu/lzk.htm>

Problémák:

- A forrásbevonás nem egyszerű feladat. Az önkormányzatok saját erővel nem nagyon rendelkeznek (Rakusz, 2000).

Deák (2002) empirikus elemzése is megerősíti a tőkehiány problémáját és a forrásszerzés nehézségeit.

- Nincs kellő számú megfelelő szakember, helyettük önkormányzati emberek végzik az ipari park típusú fejlesztéseket.
- Sok ipari parkban nincs inkubátorház, ami szinte ellehetetleníti a kisvállalkozások bekapcsolását a vállalati hálózatokba és így regionális tovaryűrűző hatásokat felerősítését.
- A szolgáltatások általában alacsony színvonalúak és hiányosak. Ilyen értelemben az ipari parkok nagy része inkább csak gazdátlan ipartelep, amely nem képes magától szinergikus hatásokat generálni a parkban működő vállalatok között (Osváth, 2004).
- Főleg az utóbbi néhány évben alakult önkormányzati tulajdonú ipari parkok esetében a fejlesztők egyszerűen csak telekügyletnek, ingatlanfejlesztésnek tekintik az ipari parki projektet, ami lényegében közművesített telek bérbeadását jelenti. Így a klaszterképzés hatásai gyakorlatilag teljesen elmaradnak. Mivel sok ilyen jellegű park van, amely egyszerűen csak az önkormányzati ingatlantulajdont szeretné hasznosítani, ezért nem is emelkednek ki a szürke tömegből, semmilyen sajátos vonzerővel nem tudják felkelteni a beruházók figyelmét. Ráadásul az ilyen önkormányzati parkok többsége méretében kicsi ahhoz, hogy a 100ha nagyságrendű kínai igényeket ki tudják szolgálni, nem beszélve arról, hogy a főbb közlekedési útvonalak gyors elérhetősége sem adott többségük számára. Így gyakorlatilag a kisebb ipari parkok kizáródnak a kínai beruházásokból.
- A legnagyobb hazai ipari parkok alapvetően az innovációs és szolgáltatásigényes tevékenységekre specializálódtak, így a kínai tömegtermékek elosztóbázisaként nem jöhetnek szóba. Egyébként a telekméretre vonatkozó kínai igényt sem lennének képesek kielégíteni.
- Az ipari parkok legfőbb magyarországi érdekképviselete, az Ipari Parkok Egyesülete alapvetően innovációorientált parkfejlesztési stratégiában gondolkodik, ami szintén nem esik egybe a kínai igényekkel, ugyanis a kínai beruházók alapvetően nem a saját kutatás-fejlesztési tevékenységüket kívánják Magyarországra telepíteni.

Kína mint potenciális tapasztalt partner az ipari park hálózat fejlesztésében

A kínai beruházások a hazai ipari park fejlesztések esetében tudástranzfer szerepét is betölthetnék. A kínai ipari park fejlesztés méreteiben és szerkezetében is teljesen eltér a magyarországitól. Egyrészt a központi, állami szervezés jóval koncentráltabban létesít parkokat, ezért óriási, koncentrált ipari és technológiai klaszterek jöttek létre, csúcstechnológiai és termelési világközponttá emelve néhány kínai várost. Ipari parkok alatt Kína esetében inkább ipari és technológiai zónát vagy térségeket kell érteni, amelyeken

belül több „kisebb” tudományos vagy vállalati park létezik. 2004-es adatok alapján 42 kínai nagyvárosban létesültek ipari parkok, Peking és Sanghaj két-két ipari parkkal bír. Jellemző, hogy az 54 ipari zónából 27 a tengerparti, keleti tartományokba koncentrálódik, míg a szárazföldi tartományokra, amelyek jellemzően egyébként nagyobb kiterjedésűek, 1-2 zóna jut. Kinghaj (Qinghai) és Minghszia (Ningxia) és Tibet (Xizang) tartományokban pedig nincs is ilyen jellegű klaszter.

A kínai ipari fejlesztési politika különböző zónákban gondolkodik. Léteznek különleges gazdasági övezetek, gazdasági és technológiai fejlesztési övezetek (ez az említett 54 ipari park), szabadkereskedelmi zónák. Az ipari park fejlesztési politikában az alábbi lépéseknek volt kiemelkedő jelentősége (Walcott, 2003):

- '863'-as terv, amely elindította a tudományos fejlesztés programját 1986-ban,- Fáklya-program, amely 1988-ban a kis- és közepes vállalatokat is beengedte a tudományos tevékenységeket támogató több mint 25000 állami finanszírozású projektbe,

- inkubátorprogram az új vállalkozások maximális támogatására, kapcsolatot teremtve számukra egyetemekkel, kutatóintézetekkel, ez alapvetően az ipari parkokon keresztül valósult meg,- '973'-as terv, amely 1997-ben kijelölt 6 ágazatot, amelyet kiemelten támogatnak: távközlés, elektronika, biotechnológia, új anyagok kikísérletezése, környezetvédelmi fejlesztések.

A külföldi cégekkel szemben elvárás, hogy technológiai szempontból fejlettek legyenek, képesek legyenek devizabevételt generálni, és a termékeiket helyben gyártsák. Az egész ipari park rendszer az ún. technopólusokra (technopole) épül, amelyek középpontjában a helyi egyetem(ek), kutató intézetek, területfejlesztők és a kormányzat együttese áll. Így az innovációs eredmények megjelennek a helyi kutatóműhelyekben, és egyben a helyi kutatói kapacitásokra vannak kényszerítve a termeléssel való együttműködésre (Walcott, 2004).

A kínai ipari parkok/zónák vonzereje egyrészt abban a kettősségben rejlik, hogy egyszerre képesek magasan képzett szakembereket és nagyon olcsó munkaerőt is kínálni, másrészt a multinacionális vállalatok a legjobb lehetőségnek tekintik a kínai telephelyeket az ázsiai piacokra való belépéshez.

Fontos erőssége majdnem mindegyik ipari parknak, hogy más-más területre pozícionálnak egymáshoz képest. Így felerősödnek az ágazati klaszterek földrajzi koncentrációjából eredő hatások.

A kínai ipari parkok vonzerejét azzal is növelték, hogy a külföldi vezetés számára is olyan privát környezetet teremtettek, amely nagyban hasonlít az otthoni körülményeikhez (iskolák, infrastruktúra, szabadidős lehetőségek).

Kiemelkedő multinacionális fejlesztési zónák

Sendzszen (Shenzhen)

Kunagtung (Guangdong) városa mellett a Shenzhen Tudományos és Ipari Parkot 1985-ben alapították, elsősorban Hong Kong közelségét kívánták kihasználni. Elsősorban a tengerentúli kínaiak hajtanak végre itt beruházásokat (hong kongiak) és az olcsó munkaerőt kereső egyéb külföldi beruházók.

Dongguan

Sendzszen nyugati részén fekszik Dongguan, amely hagyományos kivándorlási pontja volt a múltban a kínaiaknak, így számos tengerentúli kapcsolat kötődik ide is. Az ipari park egyben jelentős koreai és tajvani, bérköltségre érzékeny vállalati klasztereket is magában foglal. Jelentős számítógéppelösszeszerelői és textilipari kapacitások működnek itt.

Sudzsü (Suzhou)

Sudzsü három nagy ipari parkot foglal magában Sanghaj közelében. A Kína-Szingapúr Suzhou Ipari Park kormányközi megállapodás alapján jött létre. A betelepült vállalatok 90%-a külföldi. A Suzhou Ipari Park a Csiang-szu tartományi kormányzat által alapított park. A Kunshan Ipari Park a tajvani székhelyű cégekre specializálódott.

Sanghaj

Sanghaj Kína legnagyobb gazdasági központjává nőtte ki magát. Elsősorban csúcstechnológiai cégek hajtanak végre beruházásokat ebben a régióban. A jelenlévő technológiai parkok közül a legfontosabbak az ETDZ, a Caohejing Hi-tech Park, a Sino-Silicon Valley és a Pudong (Walcott - Xiao, 2000).

Innovációs Zónák

Pekingi Zhongguancun Ipari és Tudományos Park

A Zhongguancun gyakorlatilag a kínai szilíciumvölgyként funkcionál Pekingben és környékén, 100 km²-es területen. 25 évvel ezelőtt alapították, kezdetben elektronikai kutatásokra, majd mellé került a biotechnológia is. Kutatásfejlesztési eredményeit segíti, hogy a legnagyobb pekingi egyetemek a közelében vannak. A park ötvenmilliárd jüan állami beruházás eredménye. 4400 cég működik benne, amelyek összesen 400 ezer főt foglalkoztatnak. Az éves bevétel eléri a 240 milliárd jüant évente. A külföldön Lenovo márkanéven futó Legend vállalat székhelye is itt található. A Zhongguancun központja a Changping Tudományos Park, amely tevékenységének 60%-a informatikai fejlesztés, 10%-a biotechnológiai kutatás, 8%-ban környezetvédelmi technológiákkal és alternatív energiaforrásokkal foglalkoznak, a fennmaradó részt pedig új anyagok kikísérletezése fedi le (Osváth, 2004).

Shenzhen II

A pekingi egyetemekkel szoros együttműködésben magas kutatásigényű ágazatokat vonz a Shenzhen Hi-tech Park,

elsősorban gyógyszeripari, IT és műszaki beruházásokat, főképp az amerikai és európai technológiai transzferekre koncentráltan. Ezen kívül elkülönült Egyetemi Parkja is van. *Hszian (Xi'an)*

A Hsziani Új Technológiai Ipari Fejlesztési Zóna betelepült vállalatai vegyes képet mutatnak, mert ott a Coca Colától a Mitsubishiig sokféle cég telephelye megtalálható.

Fejlesztéspolitikai ajánlások

Ahhoz, hogy az ipari parkokon keresztül a lehető legnagyobb mértékben kiaknázzhatóak legyenek a kínai logisztikai beruházások, először is rendszerbe kellene illeszteni a hazai parkállományt. Ennek első lépése annak felmérése, hogy mire is képesek a jelenleg létező ipari parkok területnagyság, szolgáltatások, meglévő vállalati hálózatok, belső és szállítványozási infrastruktúra szempontjából. Ezek alapján kategorizálni kell az állományt, hogy mely parkok rendelkeznek erős innovációs képességgel, melyek alkalmasak árugyártási tevékenységek nagy volumenű befogadására, melyek a könnyen elérhető a főbb szállítási útvonalakon keresztül, melyek azok, amelyek mindössze ingatlanhasznosítási céllal jöttek létre.

E csoportosításnak a célja a tisztán látás, mert ez alapján a különböző célokat követő magán és önkormányzati tulajdonos számára különböző fejlesztési stratégiát lehet ajánlani, amelyeket a regionális fejlesztési ügynökségek támogathatnak. Így az egyes ipari parkok vagy az egy térségbe tartozó ipari parkok csoportja képes lesz pozicionálni önmagát (mint pl. a nyugat-magyarországi autóklaszter).

Így az is elválna, hogy mely ipari parkok jöhetnek szóba a kínai beruházók számára, azaz melyeket érdemes továbbiakban ez irányba támogatni.

A pozicionálással párhuzamosan érdemes volna nagyobb figyelmet fordítani az ipari parkokra specifikált menedzseri képességek fejlesztésére és szakképzésre. Addig ugyanis, amíg az egyes – főleg kisebb, önkormányzati tulajdonú – parkok vezetői nem látják át a stratégia kidolgozásának és a saját maguk pozicionálásának értelmét, tovább nem értik, hogy miért érdemes bővíteni a betelepülő cégek számára nyújtott szolgáltatások körét.

A szakképzés nem csupán a vezetés szintjén elégtelen, hanem a szakmunkás és raktáros/logisztikai technikus munkaerő-kínálata is elégtelen bizonyos régiókban, amely utóbbi kivált fontos volna a remélt nagy volumenű kínai árumozgatás és –tárolás lebonyolítására. Ezt a problémát Deák (2002: 188. o.) felmérése is megerősíti.

Ki kellene használni az elmúlt évek autópálya-építéseinek eredményeit, így az M3-as, az M5-ös, az M6-os, az M7-es szakasza mentén érdemes volna feltérképezni a nagy teletknagyság kialakítására lehetőséget adó ipari parkokat és egyéb önkormányzati ingatlanokat.

Szükséges volna a záhonyi vasúti átrakó kapacitásának további bővítése, különben a szlovákiai alternatív útvonal jelentős áruforgalmat téríthet el. A vasúti pálya és a kombinált árutovábbítási terminálok fejlesztése szintén elengedhetetlen az európai-kínai árutovábbítási üzlet piaci részesedéséhez.

Elemezni kellene a dunai hajózás lehetőségeit is a Kínából Európába érkező áruk egyik lehetséges beérkezési, illetve továbbítási útvonalaként.

Főleg a kisebb települések önkormányzatai – ahol üres önkormányzati területeket neveznek ki ipari parknak – stratégiai és innovációs támogatásra szorulnak, nem is pénzügyi értelemben, hanem abból a szempontból, hogy elhelyezzék (üzletileg pozicionálják) magukat az ipari telephelyek és a logisztikai szolgáltatások üzleti térképén.

A 2009-ben megindult világgazdasági válság visszavetette a logisztikai, raktározási, szállítási, termelési tevékenységek iránti keresletet és ezzel együtt a telephely-kihasználtság is visszaesett. Ezzel párhuzamosan a gazdaságpolitika fókuszja is elfordult a növekedési tényezőktől a rövid távú megszorítási és válságkezelési feladatok irányába. Így az ipari parkokkal és logisztikai központokkal kapcsolatos kínai szál is elhanyagoltta vált.

Felhasznált irodalom

- Benko, G.* (1992): Technológiai parkok és technopoliszok földrajza. MTA RKK, Budapest
- Benko, G.* (1999): Regionális tudomány. Dialóg Campus, Budapest - Pécs
- Bergman, E. M. – Feser, E. J.* (1999): Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications. Regional Research Institute, West Virginia University (The Web Book of Regional Science)
- Buzás N. – Lengyel I.* (szerk.) (2002): Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek. SZTE GTK, JATE Press, Szeged
- Chikán Attila* (2003): Vállalatgazdaságtan. Aula Kiadó, Budapest
- Deák Szabolcs* (2002): A hazai ipari parkok és a betelepült vállalkozások jellemzői (empirikus felmérés) in: Buzás N. – Lengyel I. (szerk.) (2002): Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek. SZTE GTK, JATE Press, Szeged, p. 175-200.
- Erdősi Ferenc – Kremkers, R.* (2005): Holland logisztika - Logisztikapolitika, multimodális szállítási központok és disztribúciós telephelyek Hollandiában. <http://tranzit.hu>, (Letöltve: 2005. december 01.)
- EP* (2011): EUKína kereskedelem: eltolódott egyensúly. Európai Parlament www.europarl.europa.eu, REF: 20111017STO29445, (Letöltve: 2011. okt. 17.)
- Frej, A.* (1998): Business Park and Industrial Park Development Handbook. Urban Land Institute, Washington, DC

- Frej, A. - Gause, J. A. - Christensen, M. F. - D'Elia, W. (2001):* Business Park and Industrial Development Handbook (Uli Development Handbook Series), Urban Land Institute, Washington, DC
- Fülöp János – Temesi József (2000):* Evaluation of Hungarian industrial parks with DEA. INFORMS-KORMS Conference: Information and Knowledge Management in the 21st Century. 2000. június 18-21., Seoul, South Korea
- Gereffi, G. – Korzeniewicz, M. – Korzeniewicz, R. (szerk.) (1994):* Introduction: Global commodity chains. Greenwood Press, Connecticut
- Gelei Andrea – Halászné Sipos Erzsébet (2006):* Magyarország regionális logisztikai központtá válásának alapvető kérdései és feltételei. Európai Tükör, 2006/9, p. 12-34.
- Gelei Andrea – Szeri István (2009):* A Logisztika – közlekedés munkacsoport tanulmánya. Helyzetelemzés, értékelés és gazdaságpolitikai javaslatok 2009-2013. Reformszövetség, <http://www.reformszovetseg.hu>, (Letöltve: 2009. január 26.)
- Hajdu Szilvia - Osváth Győző (2004):* Az ipari parkok napjainkban Magyarországon. G-mentor, Budapest
- Halászné Sipos Erzsébet (1998):* Logisztika, szolgáltatások, versenyképesség. Magyar Világ Kiadó, Budapest
- Henderson, J. – Dicken, P. – Hess, M. – Coe, N. – Yeung, H. (2002):* Global Production Networks and the Analysis of Economic Development. Global Production Network Working Paper 1.
- Kutasi Gábor (2008):* Logisztikai lehetőségek a kínai-magyar gazdasági kapcsolatokban. in: MTA VKI (2008): A változó Kína - 2. kutatási évad: Tanulmányok Magyarország Kína-stratégiájának megalapozásához Kína belső fejlődése és növekvő világgazdasági hatása, Magyar-kínai kapcsolatok fejlesztésének néhány területe - 3. kötet. MTA VKI, Budapest, www.chinanetwork.hu
- Lengyel Imre (2002):* A regionális gazdaság- és vállalkozásfejlesztés alapvető szempontjai in: Buzás N. – Lengyel I. (szerk.) (2002): Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek. SZTE GTK, JATE Press, Szeged, p. 24-54.
- Lengyel Imre – Deák Szabolcs (2002):* Klaszter: a helyi gazdaságfejlesztés egyik sikeres eszköze. in: Buzás N. – Lengyel I. (szerk.) (2002): Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek. SZTE GTK, JATE Press, Szeged, p. 125-153.
- Lengyel Imre – Kosztopulosz Andreász – Imreh Szabolcs (2002):* Az ipari park fogalomköre és kategóriái. in: Buzás N. – Lengyel I. (szerk.) (2002): Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek. SZTE GTK, JATE Press, Szeged, p. 55-76.
- MLBKT Elnökségi Munkacsoport (2005):* Magyarország, mint logisztikai központ. Kézirat
- Nikodémus Antal (2002):* Az ipari parkok szerepe a kormány befektetés-politikájában in: Buzás N. – Lengyel I. (szerk.) (2002): Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek. SZTE GTK, JATE Press, Szeged, p. 7-23.
- Osváth Sarolta (szerk.) (2004):* Az ipari parkok napjainkban Magyarországon. G-Mentor, Budapest
- Pálmai Zoltán (1996):* A PARK – mint a regionális fejlesztés bevált eszköze. Ipargazdaság, 7-8, p. 31-40.
- Rakusz Lajos (2000):* Ipari Parkok 1994-2000. Ipari Parkok Egyesülete, www.ipe.hu
- Rosenfeld, S. A. (2001):* Backing into Clusters: Retrofitting Public Policies. John F. Kennedy School Symposium 'Integration Pressure: Lessons from Around the World', Harvard University, 29th-30th March
- Steiner, M. (1998):* The Discrete Charm of Clusters: An Introduction. in: Steiner, M. (ed): Clusters and Regional Specialisation. On Geography Technology and Networks. Pion Limited, London, p. 1-17.
- Walcott, S. M. (2002):* Chinese Industrial and Science Parks: Bridging the Gap. The Professional Geographer, Volume 54, Number 3, August 2002, p. 349-364.
- Walcott, S. M. (2003):* Chinese Science and Technology Industrial Parks. Ashgate Publishing Ltd., London
- Walcott, S. M. – Xiao, W. (2000):* High-Tech Parks and Development Zones in Metropolitan Shanghai: From the Industrial to the Information Age. Asean Geographer, Vol. 19 Number 1 and 2