

NETWIN Üzleti Tanácsadó Kft.

A gépipar helyzete és lehetséges jövőbeli trendjei a Nyugat-dunántúli régióban

– ágazati háttér tanulmány

Készült: a MTA RKK Nyugat-magyarországi Tudományos Intézet megbízásából
a Nyugat-dunántúli technológiai régió jövőképe és operatív programja projekt keretében

Budapest, 2004. május

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	2
1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ.....	3
2. HELYZETELEMZÉS	6
2.1. ORSZÁGOS ÁGAZATI HELYZETKÉP.....	6
2.2. A GÉPIPAR, ELEKTRONIKAI IPAR HELYZETE A RÉGIÓBAN	16
2.3. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓK ÉRTÉKELÉSE, A MEGVALÓSÍTÁS EREDMÉNYEI, AZ EGYES SZEREPLŐK AKTÍVITÁSA	23
3. VERSENYELEMZÉS	26
4. NEMZETKÖZI ÉS HAZAI TRENDK	29
5. A RÉGIÓ BÁZISÁNAK HELYE A TRENDK (SWOT ELEMZÉS)	37
6. LEGFONTOSABB BEAVATKOZÁSOK.....	38
7. FELHASZNÁLT IRODALOM	39

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A nyugat-dunántúli régiót, a kilencvenes évek második fele óta sikerrégióként tartjuk számon, mely státuszát elsősorban a több meghatározó multinacionális és egyéb külföldi cégeknek az autóiparban és az elektronikai iparban megvalósított beruházásainak köszönheti. Az elemzés tehát a gépgyártáson belül a *járműgyártási és elektronikai alágazatokkal* foglalkozik.

A régió ipari termelésén belül a 49 főnél nagyobb szervezetek adatai szerint, 94 százalékos részarányt képviselt a feldolgozóipar 2002-ben. A feldolgozóipari alágak közül a gépipar jelenléte meghatározó, a termelési érték több mint héttizedét ez tette ki.

A régió iparszerkezetében az elmúlt évtizedben jelentős változás következett be. A térség hagyományos iparágainak – élelmiszer- és könnyűipar – jelentősége a bel- és külpiazi térvesztés következtében csökkent. Ezzel szemben a gépipar a külföldi befektetők megjelenésével jelentős növekedést mutatott, és szerepe a világgazdasági recesszió ellenére sem csökkent.

Az ipar eredményességében kiemelkedő szerepet játszik a járműgyártás, illetve az azt kiszolgáló termékek és szolgáltatások előállítása. Emellett a gépiparban a villamos gép, műszer- ezen belül is a híradástechnikai termékek – gyártása meghatározó, de nem elhanyagolható a gépek, berendezések előállítása sem. A feldolgozóiparon belül a foglalkoztatás tekintetében is a gépipar a legjelentősebb.

A régió mindhárom megyéjében csúcsosodási pont figyelhető meg a gépgyártás és az elektronika tekintetében egyaránt. A csúcsosodási pontok mögött legnagyobb részben a nagy autó-ipari (Győr-Rába, Audi, Szentgotthárd- Opel), illetve az elektronikai (Zalaegerszeg, Sárvár – Flextronics, Szombathely, Sárvár – Philips, Nagykanizsa – GE) cégek állnak. A két csúcsosodás statisztikailag sajnos nem különíthető el, mert a KSH adatok megyei szinten nem teszik lehetővé a részletesebb ágazatbontást.

A régió fejlesztési koncepciói, súlya ellenére, nem kezelik kiemelten a gépipart-elektronikát. A dokumentumok a régió gazdaságát általánosságban tárgyalják/kezelik, így nem foglalkoznak kiemelten sem a járműgyártással, sem az elektronikával, de ugyanígy pl. a faiparral sem. A régió gazdaságfejlesztési stratégiája céljait 6 pontban foglalja össze, ebből tulajdonképpen három

tekinthető kifejezetten gazdasági természetűnek, a fennmaradó három inkább horizontális jellegű célkitűzés. A három gazdasági cél között megjelenik a feldolgozóipar versenyképességének növelése, az újabb húzóágazatok (pl. tudásipar) alapjainak lerakása, és a versenyképes termálturisztikai régió világpiaci megjelenésének előmozdítása. A régió által kívánatosnak tartott és kiemelt ún. „zöld scenárió”, azaz a lokális adottságokra épülő helyi gazdasági formák által vezérelt fenntartható fejlődési modell azonban nem tekinti kiemelt területnek az általunk tárgyalt két ágazatot, a feldolgozóipar fejlesztését igen, de ezen belül csak az élelmiszeripart, a faipart és a kézműipart tárgyalja.

Megítélésünk szerint a térség jövőjének záloga azonban az innováció orientált fejlődés, melybe beletartozik az általunk tárgyalt két ágazat vállalkozásainak innovációs orientált fejlesztése, továbbá az oktatás és a piaci szféra szorosabb együttműködése, ezen szereplők bevonása nélkül nem teremthető meg az a tudásrégió, melyet az ún. „zöld scenárió” is célul tűz ki.

Mindkét vizsgált ágazat tekintetében, valójában a kelet-közép európai országok egy csoportját tekinthetjük versenytársnak, azokat az országokat, akikkel szinte egy időben vált Magyarország a tárgyalt ágazatok beruházóinak célpontjává. A jelenlegi elemzések szerint Szlovákia lehet a kelet-közép-európai térség új autóipari és autóelektronikai „nagyhatalma”. Szlovákia kitűnik abból a szempontból is, hogy a Kelet-közép-európai országoktól, illetve Dániától, Finnországtól, Írországtól és Norvégiától eltérően, nem kizárólag komponens előállító, ilyen értelemben nem „csak” része a globális termelési értékláncoknak, hanem teljes előállítási láncot tudhat a magáénak, továbbá a hazai vállalkozások beszállítói aránya a magyarországinak körülbelül a négyszerese.

Előrejelzése szerint, 2005-re Kelet-Közép Európa elektronikai termelése majdnem meghaladja majd Nyugat-Európáét. A kelet-közép-európai országok közül pedig azok az országok lesznek kedvezőek a befektetők számára, akik jó logisztikát, rövid beszállítói láncokat, jól képzett innovatív munkaerőt tudnak biztosítani. Az elektronikai beruházások egyik legfőbb központja a térségben várhatóan Csehország lesz.

A termelés Ázsiában történő áttelepítése mindkét ágazatban folytatódik az alacsony költségek nyújtotta előnyök miatt, és így Európa egyre inkább veszít a tömegtermelésben betöltött szerepéből, továbbra is fontos helyszíne lesz a *magasabb hozzáadott értékű, nem olyan nagy volumenű termeléseknek. Ezeknek a termeléseknek a célcsoportjai elsősorban a kis- és közepes*

vállalkozások lesznek, különös tekintettel a terméktervezésre, amely magába foglalja a részegység specifikációt is. Hosszú távon tehát a termelés áthelyeződik Ázsiába, elsősorban Kínába és Kelet-Európába, de rövid távon Európa jelenlegi erősnek tekinthető pozíciója meg kell, hogy maradjon.

A hazai piacon valószínűleg nő a piaci kínálat és így a versenytársak száma, amit csak a nemzetközi piacokon remélhetőleg emelkedő kereslet által indukált többletgyártási igények tudnak kompenzálni. Ezen igények kielégítése azonban vélhetően csak *kooperációs beszállítási konstrukciók keretében valósulhat meg, ami aktívabb piaci jelenlétet, magasabb fokú innovativitást feltételez és követel a hazai vállalkozásoktól.*

A versenyképesség megtartása érdekében az alábbi intézkedések szükségesek már rövidtávon:

- befektetői környezet kedvezőbbé tétele;
- K+F ráfordítások érdemleges növelése;
- integrátori rendszer fejlesztése, erős közép vállalatok „kinevelése” érdekében;
- hálózati típusú gazdaságfejlesztés, kombinálva az integrátori rendszerrel (beszállító fejlesztéssel);
- kooperatív kutatások erősítése;
- klaszterek pénzügyi támogatási rendszerének kidolgozása;
- felsőoktatási intézmények helyi gazdasággal való élő kapcsolatainak növelése, erősítése;
- régióban meghatározó egyetemi központ kialakítása (Sopron v. Győr);
- a nagy külföldi cégek közé a beszállítói láncban keresztüli beágyazódás további elősegítése a helyi gazdaságban;
- vállalatcsoporton belüli magas hozzáadott értékű kutató, fejlesztő, design, logisztikai és egyéb szolgáltató funkciók idevonzása.

2. HELYZETELEMZÉS

2.1. Országos ágazati helyzetkép

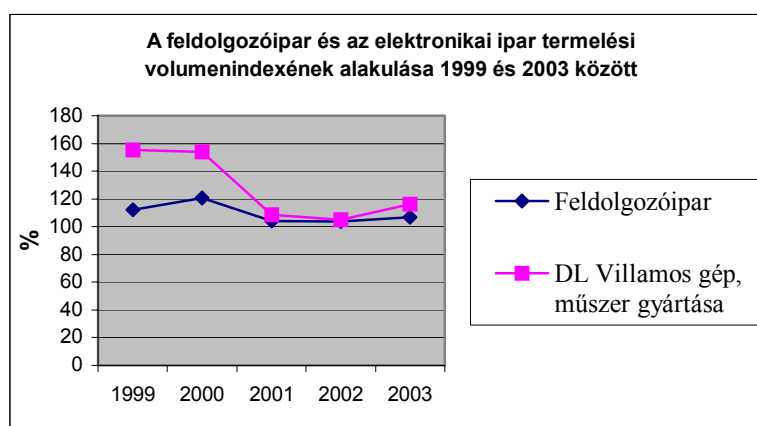
Országos viszonylatban, a nyugat-dunántúli régió megközelítően ugyanakkora ipari koncentrációt képvisel, mint Közép-Dunántúl, de eltérő szerkezettel. A foglalkoztatottak megoszlása szerint iparában a három legmeghatározóbb ágazat (gépipar, textilipar valamint az élelmiszer-ipar) mintegy 70%-ot tesz ki. Ezer lakosra vetítve itt történt a legmagasabb értékű beruházás, és itt működik a legtöbb külföldi érdekeltségű ipari vállalkozás Közép-Magyarország után.

A nyugat-dunántúli régiót, a kilencvenes évek második fele óta sikerrégióként tartjuk számon, mely státuszát elsősorban a több meghatározó multinacionális és egyéb külföldi cégeknek az autóiparban és az elektronikai iparban megvalósított beruházásainak köszönheti. Az elemzés tehát a gépgyártáson belül a *járműgyártási és elektronikai alágazatokkal* foglalkozik. Ahhoz azonban, hogy a régió helyzetét elemezni tudjuk a két ágazat tekintetében, röviden át kell tekintenünk a járműgyártás és elektronikai ipar magyarországi helyzetét.

Az *elektronikai ipar* országos termelésének magas szintje az 1992-től indult, majd a 2000-ig minden évben töretlenül folytatódó, esetenként ugrásszerű termelésbővülés eredményeként alakult ki. A termelés és értékesítés növekedésének dinamikájában 2001-től tapasztalható visszaesés az elektronikai ágazatban bekövetkezett világgazdasági dekonjunktúrával, az ágazat exportorientáltságával van összefüggésben. A legnagyobb ütem-visszaesés (abszolút csökkenés) a két meghatározó ágazatban, a 32 Híradástechnikai termék, készülék gyártása, valamint a 30 Iroda és számítógép gyártása ágazatban figyelhető meg. 2003-ban az elektronikai termékek iránti kereslet élénkülésével fordulat következett be, az ágazat kibocsátása az előző évhez képest 16%-kal, 3 525 milliárd forintra bővült. A dekonjunktúra éveiben (2001 és 2002) az elektronikai ipar ágazatai közül a legnagyobb termelési értéket 40% körüli aránnyal a 31 Máshova nem sorolt villamos gép, készülék gyártása ágazat állította elő. A 2003-as előzetes adatok szerint a híradástechnikai cikkek gyártása már 57%-os arányt képvisel a villamos gép, műszer gyártó alágazaton belül.

A kilencvenes évtizedben az elektronikai iparban végrehajtott nagyarányú fejlesztések elsődleges céljaként az export-kapacitások kiépítését lehet megjelölni. A fellendülés éveiben az export növekedése a termelés bővülése előtt járt, meghaladva azt, vagyis a külpiaci *értékesítés* jelentette a termelés legnagyobb húzóerejét. Az értékesítés bővülésében is a termeléshez hasonló visszaesés figyelhető meg 2001-ben és 2002-ben, 2003-ban pedig a tendencia megfordulása. A 30 és 32-es ágazatokban volt rendkívül nagy mértékű az exportértékesítés csökkenése – miután ez a két ágazat adja a kivitel többségét, ezért az export ilyen mértékű csökkenése jelentősen rontotta az elektronikai ipar mutatóit. Az értékesítésben meghatározó (90% körüli) az exportértékesítés, a belföldi értékesítés az összes értékesítésnek csupán néhány százalékát adja. Az elektronikai ipar ágazatai között némi eltérés mutatkozik az export és a belföldi értékesítés megoszlásában. A belföldi értékesítés aránya a legalacsonyabb a 30 Iroda- és számítógépgyártás ágazatban (3-4%), míg legmagasabb a 33 Műszergyártás ágazatban (50%). Az ágazaton belül belföldi értékesítésre a legnagyobb arányban (46%) a máshová nem sorolt villamos gépek, készülékek kerülnek.

1. ábra



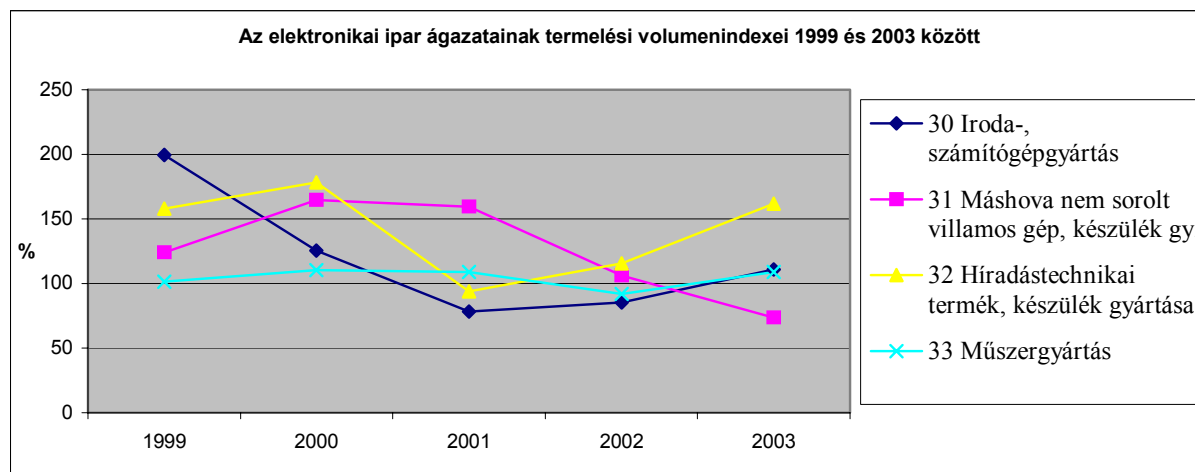
Forrás: KSH, Ipari és Építőipari Statisztikai Évkönyv 2002.,
Statisztikai Havi Közlemények 2003/12.

Az elektronikai ipar export értékesítése 2003-ban 3 180 milliárd Ft volt, ami a feldolgozóipari kivitel értékének 41,7%-a. A legnagyobb exportértékesítési bevétel az ágazaton belül a híradástechnikai cikkekhez, ezt követően a 31 Máshová nem sorolt villamos gép, készülék gyártáshoz kötődik.

A legnagyobb exportarányt (95%) képviselő 30-as Iroda-, számítógépgyártás ágazat termelésének, értékesítésének és exportjának legnagyobb részét a számítógépgyártás termékei jelentik,

az irodagépgyártás csupán 1%-os részarányal rendelkezik. A termelés a 2003-as előzetes adat szerint 520 milliárd Ft, ami nem éri el az 1999-es értéket.

2. ábra



Forrás: KSH, Ipari és Építőipari Statisztikai Évkönyv 2002., Statisztikai Havi Közlemények 2003/12.

Az elektronikai ipar egyik legjobban termelő ágazata a 2003-ban 948 milliárd Ft-ot előállító *31 Máshova nem sorolt villamos gép, készülék gyártása* ágazat. Az 1999-es évihez képest 2002-ben 2,8-szorosára bővült a termelés, majd 2003-ban mérséklődött. A csaknem 90%-os exportarányt realizáló, gyorsan fejlődő ágazaton belül két termékcsoportot szükséges kiemelni a termelési és exportérték nagysága szempontjából.

A legjelentősebb az egyéb villamos termék gyártása, amelyen belül az autóiipari kooperáció fejlődésének eredményeként nagy teljesítményű termelési- és exportvolumen reprezentáló bér munka kapacitások épültek ki hazánkban. Az autóiipari felhasználásra kerülő kábelkorbácsok szerelését több – speciálisan erre a feladatra létesített – vállalat végzi, döntően exportra. A viszonylag szerény technikai feltételekkel, de nagy élőmunka ráfordítással végzendő munka sok dolgozónak biztosított elegendő foglalkoztatást.

A másik jelentős termékcsoport a hagyományos világítóeszközök gyártása, mely az utóbbi években megháromszorozta exportértékét. Az ágazatban egy sor további olyan termékcsoport található, amely évi több tízmilliárd forintnak megfelelő exportot teljesít. Ide sorolható a villamos motorok alkatrészeinek, a kisfeszültségű megszakítóknak, villamos vezetékeknek, gyengeáramú kábeleknak, erősáramú vezetékeknek magas értékű és fejlődést mutató kivitele.

Az elektronikai ipar másik legnagyobb termelési értéket képviselő ágazata a 32 *Híradástechnikai termék, készülék gyártása* ágazat, mely 2003-ban 2 012 milliárd Ft értéket állított elő – ezzel több mint megháromszorozta 1999-es teljesítményét. Az ágazat értékesítésének több mint 90%-a kerül kivitelre.

1. tábla

Az elektronikai ipar főbb adatai, 1999-2003 (termelés, export, alkalmazottak, vállalkozások)

Megnevezés	Évek				
	1999	2000	2001	2002	2003
Feldolgozóipar					
Termelési érték (Mrd Ft)	7 887	10 525	11 329	11 442	12 422
Az értékesítésből az export arány (%)	57,0	58,8	59,8	59,8	61,6
Alkalmazásban állók száma (fő)*	742 899	752 562	752 562	746 963	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	82 775	83 887	82 430	81 392	n.a.
DL Villamos gép, műszer gyártása					
Termelési érték (Mrd Ft)	2 861	2 859	3 089	3 098	3 525
Az értékesítésből az export arány (%)	86,0	86,3	89,5	90,4	90,5
Alkalmazásban állók száma (fő)*	115 980	138 338	140 194	136 935	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	7 932	8 065	8 175	8 219	n.a.
30 Iroda-, számítógépgyártás					
Termelési érték (Mrd Ft)	662	779	582	469	520
Az értékesítésből az export arány (%)	98,0	97,5	97,2	96,9	95,2
Alkalmazásban állók száma (fő)*	11 410	11 224	13 120	13 847	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	439	452	446	447	n.a.
31 Máshova nem sorolt villamos gép, készülék gyártása					
Termelési érték (Mrd Ft)	452	793	1 278	1 286	948
Az értékesítésből az export arány (%)	78,4	86,1	89,4	89,3	84,5
Alkalmazásban állók száma (fő)*	61 230	73 648	72 164	70 467	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	2 043	2 025	1 820	1 824	n.a.
32 Híradástechnikai termék, készülék gyártása					
Termelési érték (Mrd Ft)	666	1 192	1 122	1 243	2 012
Az értékesítésből az export arány (%)	83,8	82,0	89,0	92,4	94,7
Alkalmazásban állók száma (fő)*	29 639	39 569	40 579	37 251	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	1 607	1 659	1 770	1 754	n.a.
33 Műszergyártás					
Termelési érték (Mrd Ft)	81	95	107	100	109
Az értékesítésből az export arány (%)	48,8	48,4	50,9	49,5	50,5
Alkalmazásban állók száma (fő)*	13 701	13 897	14 331	15 370	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	3 843	3 929	4 139	4 194	n.a.

* A KSH adatok a működő jogi személyiséggel rendelkező, jogi személyiség nélküli, valamint egyéni vállalkozásokat tartalmazzák. Az alkalmazásban állók száma is az 5 fő feletti vállalkozásokra vonatkozik.
Forrás: KSH, Ipari és Építőipari Statisztikai Évkönyv 2002., Statisztikai Havi Közlemények, 2003/12.

A legalacsonyabb termelési és export teljesítményt nyújtó elektronikai és gépipari ágazatok közé tartozik a 33 *Műszergyártás*. A termelés értéke 2003-ban 109 milliárd Ft volt, míg a kivitel ennek fele. Az ágazaton belül a legnagyobb termelési és export értéket a mérőműszerek és az orvosi műszerek gyártása képviseli.

2002-ben az elektronikai iparban 8 219 *vállalatot* regisztráltak. Az itt működő vállalkozások mintegy 10%-át adják a feldolgozóipari vállalkozásoknak. Az alágban működő vállalkozások száma (lásd 1. tábla) alapvetően stagnál, 2002-ben 4%-kal haladta meg az 1999-es szintet. Az elektronikai iparban 2002. végén a vállalkozásoknak mintegy 46%-a egyéni vállalkozásként, 30%-a jogi személyiségű társas vállalkozásként, míg 24%-a jogi személyiség nélküli társas vállalkozásként működött. A jogi személyiségű vállalkozások több mint fele 5 fő alatti volt, a létszám alapján (250 fő felett) tekintett nagyvállalati kör az 5%-ot sem érte el.

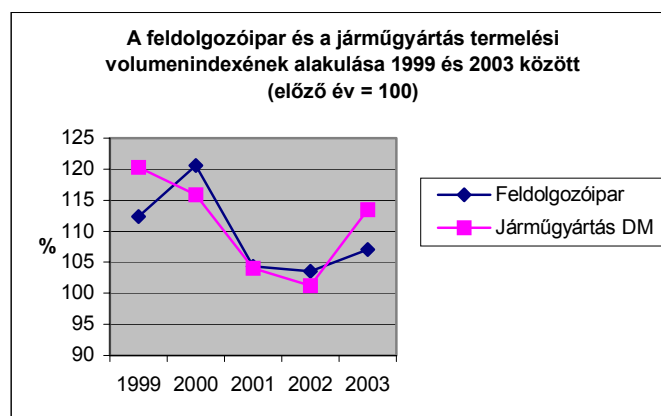
A legtöbb vállalkozás – azok több mint fele – a műszergyártásban, 1/5-e-1/5-e a 31-es és 32-es ágazatban, a legkevesebb pedig a 30 Iroda-, számítógépgyártás ágazatban (5,4%) tevékenykedett. Az elektronikai ipar 2002-ben csaknem 137 ezer embert foglalkoztatott, ami a feldolgozóipari *alkalmazottak* 18%-át jelenti. Az alkalmazotti létszám 18%-kal nőtt a vizsgált időszakban. Az elektronikai iparban a legtöbb dolgozót, az alkalmazottak több mint felével a 31-es, ezt követően a 32-es ágazat (27%) foglalkoztatta. A legkisebb alkalmazotti lét-szám (10%) a 30-as ágazatban volt. A legnagyobb munkaadók tízes listáján a Magyarországon termelő multinacionális cégek közül a GE és a Flextronics kapott helyet.

2002-ben Közép-Kelet-Európában a legalacsonyabb munkaerőköltség Magyarországon és Szlovákiában volt megfigyelhető. Költség-versenyképesség tekintetében hazánk az elektronikai iparban tűnt különösen versenyképesnek. 2002-2003 folyamán azonban – elsősorban az expanzív jövedelempolitika miatt – Magyarország pozíciója megváltozott. Az utóbbi néhány évben a járműgyártáshoz hasonlóan az elektronikai iparban is tapasztalhatók munkaerő-piaci hiányosságok - jól képzett szakmunkások hiányán túlmenően, egyes térségekben (pl. Fejér, Komárom-Esztergom megye) a felsőfokú végzettségűek is fogyatkoznak. A munkaerő probléma megoldására a külföldi cégek maguk is keresnek megoldást a helyi közép- és felsőfokú oktatási létesítményekkel való együttműködési megállapodások kötésével (pl. a Bosch, HP, Siemens együttműködése egyetemekkel).

Az elektronikai ipari termelés és export alakulásában meghatározó jelentőségűek a Magyarországra települt *nemzetközi vállalatok*. A nagy nemzetközi vállalatok arányát érzékelteti a Figyelő 2002. évre vonatkozó elemzése, mely a TOP 200-ban található vállalkozások súlyát mutatja. E szerint az itt szereplő cégek adják az elektronikai ipar nettó árbevételének 83,5-át, export árbevételének 78,3 %-át (2.187/2.792 milliárd Ft). A koncentráció még erőteljesebb, ha figyelembe vesszük, hogy ez az eredmény mintegy 20 vállalathoz kötődik. Ezen belül is az első három helyezetthez az árbevétel és az export mintegy fele.

A *járműgyártás* a magyar ipar hagyományos területe. Fontos szerepet játszott országunk gazdaságában mind a rendszerváltás előtt, mind pedig utána. 1989 előtt hazánkban jelentős busz- és haszongépjármű gyártás folyt (Ikarus, Rába, Csepel) az azt kiszolgáló háttér ipari tevékenységgel. A rendszerváltást követő gazdasági átalakulásban, a külföldi tőkebefektetések révén kiépülő A működő tőkebefektetéseknek köszönhetően az újjászületett gépjármű gyártás a globális autóipar részévé vált. A termelési érték alapján a járműgyártás a feldolgozó-ipar harmadik legnagyobb ágazata. 2003-ban termelési értéke az ipari termelés 14%-át, a feldolgozóipari termelés 15%-át, a gépipari termelés csaknem egynegyedét adja. 2002-ben az iparban alkalmazottak 5,5%-át a járműgyártás foglalkoztatta. A termékértékesítés fő irányát a járműgyártás esetében az exportpiacok képezik 90% feletti részesedéssel - ezzel a feldolgozó-ipari kivitelből meghatározó mértékben, 23%-kal részesedik.

3. ábra



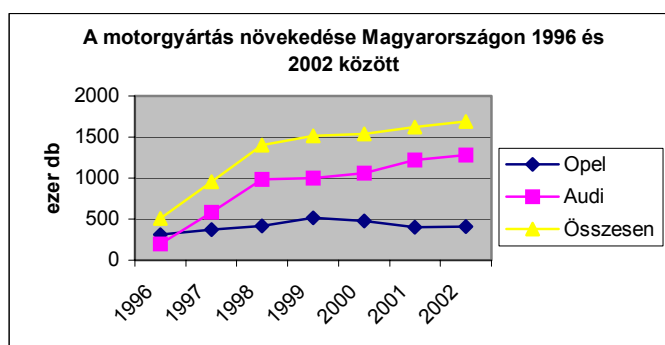
Forrás: KSH, Ipari és Építőipari Statisztikai Évkönyv 2002.,
Statisztikai Havi Közlemények 2003/12.

A járműgyártás meghatározó ágazata a közúti járművek gyártása, amely a járműgyártás termelésének és értékesítésének mintegy 97%-át képviseli. A legnagyobb termelési és export

teljesítményt nyújtja a gépipar valamennyi ágazata közül. Több mint 90%-os kiviteli hányadával kiemelt exportorientáltságot mutat. A termelés döntő része, mintegy $\frac{3}{4}$ -e járművek, fennmaradó negyede pedig alkatrészek előállítását foglalja magába. A kivitel zömét – több mint $\frac{3}{4}$ -ét – a közúti járművek képviselik, a motorok és alkatrészek pedig az exportérték egy-ötödét adják, a fennmaradó csekély rész karosszéria, illetve pótkocsi termékekből tevődik össze.

A hazai járműiparban személygépkocsik összeszerelése, valamint főegységek, részegységek és alkatrészek gyártása egyaránt megtalálható – a járműalkatrész-gyártásban ez utóbbi kettő részaránya dominál (90% körüli). A kilencvenes évek közepén az alkatrészgyártásban első-sorban az exportorientált bér munka volt jellemző, a szakágazat vállalkozásai azonban képesek voltak a továbblépésre: az összeszerelést végzők mind nagyobb arányban magyar alkatrészeket építenek be, önálló fejlesztésekbe kezdtek. A hazánkban előállított fődarabok a következők: karosszéria- és felépítmény, motor, futómű, sebességváltó, kormánymű. Magyarország rövid időn belül a személyautókban használatos belső égésű motorok tekintélyes gyártójává lépett elő (Audi, Opel). Az itt előállított motorok konstrukciója, minősége a világ élvonalába tartozik.

4. ábra



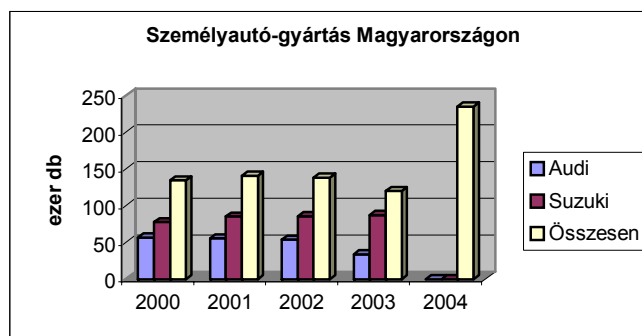
Forrás: Somai Miklós: A magyar autóipar, 2002 (cégadatok)

Az autógyártók előrejelzése szerint 2003-ban 120 ezer, 2004-ben pedig 235 ezer személygépkocsit állítanak elő Magyarországon. Az 1994-2003 közötti 10 évben csaknem négyszeresére nőtt a gyártott autók száma. Hazánkban az autómárkák versenyében évek óta a Suzuki a lista-vezető, amit az Opel, a Renault, a Volkswagen, valamint a Peugeot követ.

Magyarországon a járműgyártás helyzetét döntően néhány külföldi nagyvállalat eredményei határozzák meg. Az elmúlt bő évtizedben az általuk végrehajtott beruházások tették lehetővé az ágazat gyors fejlődését, s egyben kiemelkedő szerepet játszottak hazánk exportbevételeinek

dinamikus bővülésében. Az újjászületett ágazat méreteire jellemző, hogy a 11 év alatt a négy multinacionális járműkonzern összesen mintegy 700 milliárd forintot investált magyarországi gyáraiba.

5. ábra



* a 2003, 2004 évi adatok gyártói becslésen alapulnak

Forrás: gyártók

A *termelés és értékesítés* a nagy multinacionális cégek megjelenése (a kilencvenes évek eleje) óta kiemelkedő mértékben növekedett – a közúti jármű gyártása csaknem 30-szorosára, a járműalkatrészek előállítása pedig majdnem 20-szorosára bővült 2003-ig. A hazai termelési és értékesítési adatok csak mérsékelten – stagnálással, illetve csekély csökkenéssel – tükrözik a néhány éve tartó autóiipari recessziót. Az amerikai¹ és európai piac is szűkült, s a visszaesés nyomán több márká és a kapcsolódó beszállító cégek is késleltetik tervezett beruházásaikat, néhány világcég visszafogta magyarországi termelését (pl. Opel, Ford). Az adatok szerint 2001-től a termelés és értékesítés dinamikája mérséklődött, a 2003-as adatok viszont fordulatot jeleznek. Ebben az évben a növekedési ütem a közúti járművek-, illetve az alkatrészek esetében is (113,5, illetve 119,4) meghaladta a feldolgozóipari átlagos dinamikát (107,0).

Igen erőteljes *exportorientáció* jellemzi a gépjármű- és alkatrészgyártást. Előbbiben 90% feletti, utóbbiban növekvő mértékű, 85-90% közötti a külföldi értékesítés aránya. Az össze-szerelt autók és a járműalkatrészek kivitele igen koncentrált, bővülése elsősorban a multinacionális vállalatoknak köszönhető – az export meghatározó részét a külföldi tulajdonú cégek adják.

¹ Az amerikai autópiacon visszaesés nem csak a járműgyártókat (pl. NABI Rt.) érintették, hanem a futómű-beszállítóként a piacon lévő Rábát és Ikarust is.

A járműgyártásban és az annak beszállító alkatrészgyártásban uralkodó éles versenyt az autóiipari recesszió tovább fokozta. A költségtakarékossági törekvések² jegyében továbbra is általános a beszállítókkal szemben elvárt költségcsökkentési elvárás - a nagy autógyárak a nyomott árakra hivatkozva évente 2%-os árcsökkentésre kényszerítik beszállítóikat. A sokadik beszállítók sokszor nem tudják ezt az árcsökkentési kényszert saját beszállítóikra áthárítani.

A szektorban működő vállalkozások száma alapvetően stagnál, 2002-ben nem érte el az 1999-es szintet. 2002-ben a járműiparban 950, a közúti jármű gyártásban 450, és az alkatrész-gyártásban 158 cég (5 fő feletti) működött. A Magyar Járműalkatrész-gyártók Országos Szövetségének (Majosz) adatai szerint ez utóbbi területen mintegy 250-270 cég³ tevékenykedett.

2. tábla

A járműgyártás főbb adatai (termelés, export, alkalmazottak, vállalkozások)

Megnevezés	Évek				
	1999	2000	2001	2002	2003
Feldolgozóipar					
Termelési érték (Mrd Ft)	7 887	10 525	11 329	11 442	12 422
Az értékesítésből az export arány (%)	57,0	58,8	59,8	59,8	61,6
Alkalmazásban állók száma (fő)	742 899	752 562	752 562	746 963	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	82 775	83 887	82 430	81 392	n.a.
DM Járműgyártás					
Termelési érték (Mrd Ft)	1 341	1 630	1 698	1 661	1 899
Az értékesítésből az export arány (%)	90,1	91,7	91,7	90,2	90,6
Alkalmazásban állók száma (fő)	39 796	40 403	43 443	45 153	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	1 010	1 036	931	957	n.a.
34 Közúti jármű gyártása					
Termelési érték (Mrd Ft)	1 294	1 578	1 640	1 595	1 810
Az értékesítésből az export arány (%)	92,3	93,4	93,1	92,2	92,6
Alkalmazásban állók száma (fő)	32 051	33 179	36 101	36 133	n.a.
Vállalkozások száma (db)*	492	506	428	444	n.a.
34.3 Közúti jármű motor és alkatrész gyártás					
Termelési érték (Mrd Ft)	262,9	346,2	394	413	493
Az értékesítésből az export arány (%)	85,5	87,7	87,8	87,9	89,7
Alkalmazásban állók száma (fő)	21 456	22 011	24 053	24 698	n.a.
Vállalkozások száma (db)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

* A KSH adatok a működő jogi személyiséggel rendelkező, jogi személyiség nélküli, valamint egyéni vállalkozásokat tartalmazzák.

Forrás: KSH, Ipari és Építőipari Statisztikai Évkönyv 2002., Statisztikai Havi Közlemények, 2003/12.

² A költségcsökkentő programokat hajtott végre egyebek mellett a Suzuki (18%), a NABI, az Ikarusbus is.

³ Ez a Majosz-adat a más szakágazatokba (pl. elektronika, üvegipar, gumipar, stb.) sorolt járműalkatrész-gyártókat is tartalmazza.

A statisztikai adatok szerint a jogi személyiségű társas vállalkozásokon belül a legnagyobb arányban (33%) 5 fő alatti cégeket találunk, míg a létszám alapján nagy méretű vállalkozások csak 13%-ot képviselnek. Az összeszerelő tevékenységet végző és főegységeket gyártó cégek nagyvállalatok, a Majosz tájékoztatása szerint pedig a magyarországi alkatrész-gyártó vállalkozások többsége kis- és közepes méretű (5-250 fős létszámú), 1-2 milliárd forintos árbevételű realizáló cég. A hazai vállalatok a járműgyártásba alvállalkozói minőségben, beszállítóként kapcsolódnak be.

A külföldi beruházásoknak köszönhetően a járműgyártás egészében és a hozzá kapcsolódó alkatrész-gyártásban is meghatározó súlyú a *külföldi tulajdon* – 2002-ben a hazai járműgyártásban 82%-os, a közúti járművek gyártásában pedig 87%-os a külföldi tőke aránya, ugyanakkor jelentéktelen az állami tőke szerepe (1,3, illetve 0,4%). 2002-ben a külföldi érdekeltségű vállalkozások száma 108 volt.

Az autóipari beruházások jelentősége annál is nagyobb, mivel a végtermék kibocsátó autógyárakban *foglalkoztatott létszámhoz* képest legalább kétszer annyi dolgozó jut munkalehetőséghez az alvállalkozó/beszállító cégeknél. A járműiparban foglalkoztatott alkalmazotti lét-szám 1999-2002 között 12-15%-kal nőtt – legnagyobb mértékben az alkatrész-gyártás területén. Így 2002-ben ez utóbbi 24,5 ezer, a közúti járműgyártás 36 ezer, a teljes járműgyártás pedig mintegy 45 ezer embert foglalkoztatott. A járműalkatrész-gyártó szakágazat ad munkát a közúti járműgyártás alkalmazottai 2/3-ának. A szellemi dolgozók arányát vizsgálva megállapítható, hogy a járműgyártás egészében és a közúti járműgyártó ágazatban 2002-ben 20% körüli volt a szellemi dolgozók aránya, ami a 10 évvel ezelőtti arányhoz képest 5%-os csökkenést jelent. Ugyanez az adat a járműalkatrész-gyártásban az 1992. évi 23%-ról 10 év múlva 17,7%-ra csökkent.

Szakértők szerint a hazai járműipar olcsó munkaerőre és alapinfrastruktúrára alapozott extenzív fejlődési szakasza lezárult. A fejlődés további útja a folyamatos fejlesztést igénylő, magasabb technológiai szinten való gyártás, a nagyobb hozzáadott érték előállítását megcélzó intenzív fázis. Minél több funkciót telepítenek egy országba, annál jobbak az esélyeik arra, hogy még több feladatot megszerezzenek (pl. Visteon).

2.2. A gépipar, elektronikai ipar helyzete a régióban

A régió ipari termelésén belül a 49 főnél nagyobb szervezetek adatai szerint, 94 százalékos részarányt képviselt a feldolgozóipar 2002-ben. A feldolgozóipari alágak közül a gépipar jelenléte meghatározó, a termelési érték több mint héttizedét ez tette ki.

A régió iparszerkezetében az elmúlt évtizedben jelentős változás következett be. A térség hagyományos iparágainak – élelmiszer- és könnyűipar – jelentősége a bel- és külpiazi térvesztés következtében csökkent. Ezzel szemben a gépipar a külföldi befektetők megjelenésével jelentős növekedést mutatott, és szerepe a világgazdasági recesszió ellenére sem csökkent.

Az ipar eredményességében kiemelkedő szerepet játszik a járműgyártás, illetve az azt kiszolgáló termékek és szolgáltatások előállítását. Emellett a gépiparban a villamos gép, műszer- ezen belül is a híradástechnikai termékek – gyártása meghatározó, de nem elhanyagolható a gépek, berendezések előállítását sem. A feldolgozóiparon belül a foglalkoztatás tekintetében is a gépipar a legjelentősebb. A feldolgozóipari ágazatokat tekintve, az értékesítés hetven százalékát a gépipar adta, ennek 96 százaléka export volt.

A régió mindhárom megyéjében csúcsosodási pont figyelhető meg a gépgyártás és az elektronika tekintetében egyaránt. A csúcsosodási pont azt jelenti, hogy az adott térségben, a vizsgált ágazatban a foglalkoztatottság nagysága meghaladta a 2000 főt, valamint a lokációs hányados 1-nél nagyobb értéket vett fel. A csúcsosodási pontok mögött legnagyobb részben a nagy autóipari (Győr-Rába, Audi, Szentgotthárd- Opel), illetve az elektronikai (Zalaegerszeg, Sárvár – Flextronics, Szombathely, Sárvár – Philips, Nagykanizsa – GE) cégek állnak⁴. A két csúcsosodás statisztikailag sajnos nem különíthető el, mert a KSH adatok megyei szinten nem teszik lehetővé a részletesebb ágazatbontást. A valóságban azonban mindkét csomósodás jól elkülönül, melyet a létrejött két klaszter (PANAC, PANEL) jól bizonyít.

A táblázatból jól látható, hogy a régióban a DK-DM ágazatoknál nagyobb koncentráció csak a faipar (DN) esetében mutatható ki. Ezt követi a textil-, textiláru, bőrtermék, lábbeli gyártása (DB-DC), mely nagymértékben a „textilnégyes” maradványának tekinthető.

⁴ Gecse Gergely – Nikodémus Antal: A hazai klaszterek lehatárolásának problémái – lokációs hányados, Területi Statisztika, 2003. 6. szám 502-522.o.

3. tábla

Lokációs hányadosok⁵ a nyugat-dunántúli régióban

NACE-kód	Győr-Moson-Sopron	Zala	Vas	Nyugat-Dunántúl
DA	0,9645	0,9294	0,7189	0,8772
DB-DC	1,1011	1,0740	1,8202	1,3250
DD-DE	0,6409	1,1035	0,7448	0,7879
DF-DH	0,7201	0,4037	0,6542	0,6212
DI	1,0849	1,2934	0,3157	0,8895
DJ	0,7642	0,5194	0,4346	0,5983
DK-DM *	1,3062	1,2155	1,3490	1,2977
DN	1,2505	2,0600	1,1138	1,4057
D	1,0411	1,0162	1,0617	1,0416

* DK-DM: gépipar, elektronikai, optikai cikkek, közlekedési eszközök gyártása

Forrás: Gecse Gergely – Dr. Nikodémus Antal: A hazai klaszterek lehatárolásának problémái – lokációs hányados, Területi Statisztika, 2003. 6. szám, p.513

A régióban az iparba beáramló működő tőke az esetek többségében zöldmezős beruházások keretében érkezett, ágazati szempontból a gépipar, ezen belül az elektronika és a gépgyártás vált meghatározóvá, ahogy ezt az előzőek is mutatják. A zöldmezős beruházások eredményeképpen elindult fejlődés 2002-ig tulajdonképpen töretlen volt, 2003-ban azonban egyre több munkaerő elbocsátás, leépítés történt, melynek a jelek szerint még nincsen vége. Az elbocsátások ugyan nem rengették meg az országos viszonylatban még mindig kedvező munkanélküliségi mutatókat, de az egyes térségekben kiéleződtek a feszültségek (a régió belül is, pl.: Kőrmend, Szentgotthárd, újabban Kapuvár). Ezek az elbocsátások munkaerőpiaci szempontból csupán helyi viszonylatban mondhatók súlyos méretűnek, országos méretekben nem. Ez még akkor is igaz, ha beszállítói kapcsolatok és a szerződéses foglalkoztatás gyakorlata miatt a valós szám ennél magasabb is lehet.

Az egyes leépítéseken túl fontos szempont az a trend, amit előrevetítenek: egyes tevékenységek és külföldi tulajdonosaik számára kezdi elveszíteni az ország és így a Nyugat-dunántúli Régió a vonzerejét. E tendencia veszteség oldalán figyelembe kell venni az olyan beruházásokat, amelyek végül is nem Magyarországon valósultak meg, pl.: a Peugeot-Citroen által terve-zett telephely kb. 3500 munkahellyel.⁶

⁵ A lokációs hányados (LQ) olyan statisztikai mutatószám, amely egy bizonyos gazdasági tevékenységnek egy adott megye, régió gazdaságában való felül- vagy alulreprezentáltságát méri a nemzetgazdaság egészéhez viszonyítva.

⁶ A Nyugat-Pannon EuRégió gazdasági stratégiája, p.12.

4. tábla

Vizsgált ágazatokra vonatkozó elbocsátások a régió belül 2002-2003

Dátum	Cég	Létszám
2002. december	Philips Szombathely	119
2003. június	MSC Hungary Kőrmend	595
2003. június	MSC Hungary Óriszentpéter	268
2003. június	MSC Hungary Beled	130
2003. június	MSC Hungary Szombathely	50
2003. végéig	Rába Rt.	600
Összesen		1762

Megjegyzés: a régióban a további elbocsátottak száma: 2169 fő

Forrás: saját gyűjtés, HVG és Világgazdaság cikkei alapján

Az elbocsátások továbbgyűrűző jövőbeni hatásai súlyának megértéséhez fontos néhány mondatban kitérni a járműgyártásban és autóelektronikában jellemző beszállítói rendszerre.

A tárgyalt ágazatok vállalatai az ún. *beszállítói piramis* különböző szintjein helyezkednek el – az alkatrészgyártók helyzetét alapvetően meghatározza, hogy a piramis mely részén képesek a beszállítói körbe kapcsolódni. A piramis hazánkban így jellemezhető:

- Személygépkocsi összeszerelés, motorgyártás és összeszerelés (Audi, Suzuki, Opel)
- Első beszállítói kör, ahová a rendszer- vagy modulgyártók, integrátorok⁷ tartoznak:
 - A multinacionális vállalatok közvetlen beszállítóinak leányvállalatai⁸ (pl. Visteon, Delphi Packard, Lear, Knorr-Bremse, ZF Hungária, LuK)
 - A már rendszerváltás előtt is működő magyar nagyvállalatok (pl. Ikarus, Rába,)
- A részegység- vagy alkatrészgyártó második beszállítói kör főként a rendszerváltás előtt is működő magyar közép- és nagyvállalatokból áll (pl. Bakony Alkatrészgyártó, Rába Mór, Kaloplasztik, Ajkai Elektronikai Kft., Karsai Rt., Salgglas)
- A további beszállítók különböző alkatrészgyártók, sokan közülük a kilencvenes években alakultak pl. Mom Faktor, Uniriv, Interplusz).

A beszállítói piramison lefelé haladva nő a magyar tőke aránya, a vállalkozások egyre kisebbek, tőkehiányosabbak, minél egyszerűbb technológiával készülő termékeket gyártanak. A magyar alvállalkozók által megvalósított beszállítások jellemzően a kisebb sorozatnagyságú, kevesebb

⁷ Az integrátor vállalatok erős iparági kapcsolatokkal, versenyképes tudástőkével és jelentős K+F kapacitással rendelkeznek. A magyarországi beszállítói kapcsolatok fejlesztésében kiemelkedő szerepük van: közvetítik a beszállítói piramis alsóbb szintjeire az autógyárak által támasztott minőségi, technológiai, logisztikai követelményeket.

⁸ A világ 30 legnagyobb autóiipari beszállítója közül 13 már megtelepedett Magyarországon.

hozzáadott értéket képviselő, élőmunka-igényesebb termékek (pl. csavar, rugó, öntvények, forgácsolt- és műanyag alkatrészek) közül kerülnek ki. A hazai járműalkatrész-gyártás fő profilja még nem a részegység gyártás.

5. tábla

A meghatározó járműgyártó vállalatok főbb adatai, 2002

Megnevezés	Audi	Suzuki	Opel	Visteon
Termék	autó motor	autó	motor hengerfej sebességváltó	gyújtótekercs üzemanyag- szivattyú továbbító, töltő modul, szívótorok, nyomásszabályozó, ablakmosó tartály
Árbevétel (milliárd Ft)	838	149	148	50
Átlagos statisztikai létszám (fő)	4 770	1 634	816	1 332
Magyar beszállítói arány (%)	10 alatt	55	10-20	20
Beruházási érték 2003 végéig	440 milliárd Ft (1,75 milliárd euró)	120 milliárd Ft (500 millió USD)	n.a.	n.a.
Néhány magyarországi beszállítója	TEMIC, Jung, LuK, Ikarus Préstechnika, VAW	Salglass, Zeuna Starker, Rába IMAG, Kunplast, Ajkai Elektronikai Kft.	Sapu, Leoni, Kaloplasztik, Pemü, Lear, Temic, Bakony	Bakony, Berva, Loranger,

Megjegyzés: kiemelve a régióban lévő vállalatok

Forrás: saját összeállítás a Figyelő TOP 200 és egyéb információk alapján

A beszállító vállalkozások esetében a versenyképességi problémaként megnevezett, tőke- és forgóeszközhiány oldása, a technológia korszerűsítése, a minőség folyamatos javítása, a piaci- és menedzsment- szervezési ismeretek fejlesztése, az információtechnológia fokozott alkalmazása elemi feltétele a beszállítói teljesítmények növelésének. A magyar beszállítói ipar és a régió vállalkozásainak többsége sem képes a fenti kihívásoknak önerőből megfelelni – ehhez komplex intézkedések, fejlesztési program szükséges⁹. A beszállítók kiválasztásánál a minőségbiztosítás (ISO 9001/9002 és/vagy QS 9000, V6) megléte és a folyamatos minőség tartása mellett egyéb

⁹ A Beszállítói Befektetői Rt. a beszállító cégek fejlesztéseit hivatott tőkeemelés révén segíteni. Ilyen támogatással bővíti kapacitásait az eleinte bér munkát végző, majd önálló termelésbe és saját fejlesztésbe kezdő Interplusz Kft. A cég egy speciális szegmensben tevékenykedik: fröccsöntött alkatrészt gyárt gépkocsik mosórendszeréhez. Az Interplusz közvetlen beszállítója néhány multinacionális cégnek (GM, Opel, Suzuki, Audi).

tényezők is mérlegelésre kerülnek, így az ár, a megbízhatóság, szolgáltatások, tapasztalat, referencia, szállítási feltételek (just in time készség), valamint az informatikai infrastruktúra.

A magyarországi másodlagos és harmadlagos beszállítói kör fejlesztési tevékenységének, versenyképességének támogatását szolgáló Autóipari Kompetencia Központ (K+F központ) létesítésének tervét ismertette a Magyar Gépjármű-ipari Szövetség (MGSZ).

6. tábla

A legnagyobb járműgyártó cégek, 2002

Rangsor a TOP 200-ban	Cég	Profil	Nettó árbevétel (milliárd Ft)	Export arány (%)
2.	Audi Hungária Motor Kft.	Motor-, motoralkatrész, gépjármű	838	99,8
20.	Suzuki Rt.	Autó összeszerelés, értékesítés	149	57,0
21.	Opel Magyarország Kft.	Motor-, hengerfej-, sebesség-váltó	148	100,0
46.	NABI Észak-Amerikai Járműipari Rt.*	Autóbusz karosszéria- és alkatrészek	92	99,5
47.	Lear Corp. Hungary Kft.	Motor- és járművillamossági cikkek	91	89,9
82.	Visteon Hungary Kft.	Részegységek	50	99,8
100.	Rába Járműipari Holding *	Motor, alkatrészek, speciális jármű	39	63,5
107.	LuK Savaria Kft.	Kuplungtárcsa	35	73,3
127.	BPW-Rába Futóműgyár	Haszongépjármű futóművek	29	96,6
128.	Delphi Packard Hungary	Kábelkorbács	29	-
138.	ZF Hungária Kft.	Sebességváltó	26	97,0
158.	BOS Automotive Products Magyarország Gyártó Bt.	Alkatrészek	22	99,9
-	Sapu Bt.	Gépjármű belső világítás, tükör	16	-
-	Leoni Hungária Kft.	Kábelkorbács	14	-
-	AFL Hungary Kft.	Gépkocsi kábelköteg	13	-
-	Valeo Autoelektrik Kft.	Gépkocsi légkondicionálók	13	-
-	Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft.	Haszonjárművek fékrendszerei	13	-
-	Knorr-Bremse Vasúti Jármű Kft.	Vasúti járművek	12	-
-	Hydro Alumínium Kft.	Alumínium hengerfejek	11	-
-	Schwarzmüller Kft.	Nehéz-teherautó utánfutó, felpótkocsi	11	-

Megjegyzés: kiemelve a régióban működő vállalkozások;

* konszolidált adat.

Forrás: Figyelő TOP 200, 2002. október,

7. tábla

A meghatározó vállalatok főbb adatai, 2002

Megnevezés	Flextronics	Philips	GE	IBM	Samsung
Termékek	Szórakoztató elektronikai, híradástechnikai, távközlési és informatikai termékek	Szórakoztató elektronikai cikkek	Fényforrás, elektronikai fogyasztási cikkek, gázturbinák, orvosi eszközök,	Merevlemez, adattároló, lemez meghajtók,	Mikrochip, TV készülék- és alkatrészek,
Árbevétel (Mrd Ft)	744,2	447,9	298,8	255,0	145,9
Exportárbevétel (Mrd Ft)	739,4	420,3	291,0	255,0	120,0
Létszám (fő)	8 858	5 034	13 612	2 403	1 157
Beruházási érték 2003. végéig	800 milliárd USD (2002. végéig)	-	1,1, milliárd USD	-	-
Hazai beszállítói	3 253	-	2 000 cég	-	-

Megjegyzés: kiemelve a régióban működő vállalkozások

Forrás: saját összeállítás a Figyelő TOP 200 és egyéb információk alapján

Egyéb elektronikai termék, illetve alkatrészgyártók a következők: Elektronikai és Mechanikai Termelő Kft. (Tv-alkatrészek), a finn Elcoteq Magyarország Kft. (számítógépes perifériák, alkatrészek, részegység), Sci Magyarország Kft. (elektronikus számítógép alkatrészek), 77 Elektronika Kft. (orvosi műszerek), Ganz Mérőgyár (árammérők), Festo-AM Pneumatika Gyártó Kft. (folyamatszabályozó műszerek), Carl Zeiss Hungária Optikai Kft.(optikai termékek), Zollner Elektronik Vác Kft. (elektronikus berendezések).

A régió gyártói számára az exportban három lehetőség kínálkozik: bér munka, gyártási együttműködések, saját export. A magyar vállalatok többsége beszállítói kapcsolatok létrehozására, illetve szűk termékkörben való specializálódásra törekszik.

A táblázatokból kitűnik, hogy a két alágazat közül a járműgyártás a jelentősebb a régióban, a járműgyártáshoz kapcsolódó elektronikai termelés és különösen annak beszállítói vonzata kisebb volumenű.

8. tábla

A legnagyobb elektronikai cégek, 2002

Rangsor a TOP 200-ban	Cég	Profil	Nettó árbevétel (milliárd Ft)	Export arány (%)
3.	Flextronics International Kft.	Alkatrészek, nyomtató,	744	99,3
5.	Philips Magyarország*	Alkatrészek, CD-író, DVD-lejátszó	448	93,8
8.	General Electric Hungary Rt.	Elektronikai fogyasztási cikkek, gázturbinák, orvosi eszközök, fény-források	299	97,3
10.	IBM Storage Products Kft.	PC	255	100,0
22.	Samsung Electronics Magyar	Mikrochip, TV készülék- és alkatrészek,	146	82,2
37.	Electrolux Lehel Hűtőgépgyár	hűtőgépek	104	68,3
54.	Siemens Nemzeti Vállalatcsoport*	Elektronikai szolgáltatások, IT, orvostechnikai termékek, automatizálás,	77	5,7
58.	Videoton Holding Rt.*	Elektronikai gyártás teljes vertikuma	68	60,3
62.	Temic Telefunken Hungary Kft.**	Elektronikai kismotor, olajérzékelő	64	n.a.
67.	Solelectron Hungary Electronics	Elektronikai alkatrészek	61	100,0
69.	IBM Data Storage Systems Ipari	Számítástechnikai alkalmazások	57	n.a.
87.	Sanyo Hungary Kft.	Híradástechnikai, háztartási készülékek	45	100,0
105.	Robert Bosch Elektronika Gyártó	Gépjármű elektronikai berendezés, elektromos kisgép	35	100,0
106.	LG Electronics Magyar Kft.	Híradástechnikai eszközök	35	48,6
129.	Ericsson Magyarország Kft.	Telefonközpont, távközlési infrastruktúra	29	29,3
133.	MKM Magyar Kábel Művek Rt.	Kábelkészítés, gyártás	27	67,2
143.	Műszertechnika Holding Rt.**	Rendszerintegráció	25	11,2
173.	Robust Plastic Assembling	Távközléstechnikai eszközök	21	100,0
175.	TDK Elektronika Magyarország	Híradástechnikai eszközök	20	100,0
194.	Tyco Electronics Hungary Termelő	Elektronikai csatlakozók, kábelek	19	87,4
	Előbbieket összesen:		2 579	-
	Elektronikai ipar összesen:		3 088	-

Megjegyzés: kiemelve a régióban működő vállalkozások

* konszolidált adat, ** csoportszintű adat.

Forrás: Figyelő TOP 200, 2002. október, saját összeállítás

2.3. Fejlesztési koncepciók értékelése, a megvalósítás eredményei, az egyes szereplők aktivitása

Régió jelenleg „hatályos” fejlesztési dokumentumai közül kettőt találtunk a téma szempontjából relevánsnak és vizsgálatra érdemesnek, ezek az alábbiak:

- A Nyugat-Dunántúli régió innovációs stratégiai programja (2001)
- A Nyugat-Pannon Eurégió térségének gazdasági stratégiája 2004-2006
- Területfejlesztési koncepció

A *Területfejlesztési koncepciót* a fizikai rendszerek tervezése hatja át, annak gazdasági és területi stratégiai meghatározásai gyengék, erőtlenek, kimondottan az általánosságokban mozognak, így valós mozgósító erőt nem képesek nyújtani. Az elképzelések mögött nem találjuk meg a gazdasági tartalmakat, térbeli együttműködési irányokat, amelyek majd éltetik, sőt egyben motiválják a rendszerek kiépülését és működését. (Rechnitzer, 2003)

Az *innovációs stratégiai program*, a területfejlesztési koncepcióhoz hasonlóan az általánosságok szintjén mozog, a program prioritásai üdvözlendők, eszközrendszerében azonban nem veszi figyelembe a térség gazdasági adottságait, továbbá a régió „működési környezetét”, azaz az általános gazdaságpolitikából következő korlátokat sem. A stratégia tulajdonképpen akár bármelyik régió innovációs stratégiája is lehetne, így igazán motiváló erőt nem képvisel. Ha az elmúlt 2 évet tekintjük, megállapítható, hogy a stratégiából szinte alig valósult meg valami, ami elsősorban nem a régió hibája, hanem a fenti indokok miatt a stratégia adaptálhatóságának korlátait mutatja.

A téma szempontjából legrelevánsabb koncepció, a *régió gazdasági stratégiája* tulajdonképpen egy igen kiterjedt helyzetelemzés, mely a hangsúlyt a szomszédos Burgenlanddal történő összevetésre, és a területi egység megteremtésének fontosságára helyezi. A dokumentum helyesen állapítja meg a régióban megfigyelhető fejlődési modell sajátosságait és korlátait, ellentmondásait is, nem megy azonban bele ágazati mélységekbe. Hozzá kell tenni ez utóbbi statisztikailag gyakorlatilag valóban kezelhetetlen, de ennek ellenére egy gazdasági stratégia számba kellene, hogy vegye a régió meghatározó gazdasági ágazatait, annak jellemzőit, fejlődési trendjeit.

A dokumentum a gazdaságfejlesztés stratégiai céljait 6 pontban foglalja össze, ebből tulajdonképpen három tekinthető kifejezetten gazdasági természetűnek, a fennmaradó három inkább horizontális jellegű célkitűzés. A három gazdasági cél között megjelenik a feldolgozó-ipar versenyképességének növelése, az újabb húzóágazatok (pl. tudásipar) alapjainak lerakása, és a versenyképes termálturisztikai régió világpiaci megjelenésének előmozdítása. Ezek azonban rendkívül általános célok és a dokumentum eszköztára tulajdonképpen nem ezen célokat bontja le eszközökre, beavatkozásokra, hanem ugyancsak általános jellegű, a konkrét céloktól független, egyébiránt üdvözlendő eszköztárat határoz meg. A dokumentum által megjelölt scenáriók következnek a helyzetértékelésből, a szerzők által kívánatosnak tartott és kiemelt ún. „zöld scenárió”, azaz a lokális adottságokra épülő helyi gazdasági formák által vezérelt fenntartható fejlődési modell azonban nem tekinti kiemelt területnek az általunk tárgyalt két ágazatot, a feldolgozóipar fejlesztését igen, de ezen belül csak az élelmiszeripart, a faipart és a kézműipart tárgyalja. A fejlesztési modell alapvetően horizontális jellegű, lényegében a kitörési pontokkal csak csírájában foglalkozik.

Összességében megállapítható tehát, hogy a fent megjelölt fejlesztési koncepciók nem kezelik kiemelten a gépipart-elektronikát, ennek indokai azonban nem lelhetők fel. A dokumentumok a régió gazdaságát általánosságban tárgyalják/kezelik, így nem foglalkoznak kiemelten sem a járműgyártással, sem az elektronikával, de ugyanígy pl. a faiparral sem.

Nagyon fontos előrelépésnek kell azonban tekinteni, hogy az egész országban itt történt meg először a komplex térség- és gazdaságfejlesztési koncepció elvi háttérének kidolgozása, és megvalósításának elindítása a Pannon Gazdasági Kezdeményezés életre hívásával. Ez az ernyőszervezet 5 klasztert tömörít: Pannon Autóipari Klasztert, Pannon Fa- és Bútoripari Klasztert, Pannon Elektronikai Klasztert, Pannon Gyümölcs Klasztert és a Pannon Termál Klasztert.

Ezt a kezdeményezést a Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség hívta életre, aki tulajdonképpen a térség legaktívabb szereplője. A kezdeményezés azonban mára tartalmát tekintve kicsit kiürülni látszik, annál is inkább, hogy az öt klaszter közül gyakorlatilag 2 működik, a faipari és az autóipari, ez utóbbi azonban finanszírozási problémákkal küzd. Az ernyőszervezet gyakorlatilag nem jelenik meg semmilyen szinten, pedig például a klaszterek érdekérvényesítésében, az országos klaszterpolitika kialakításában, mint az egyik legerősebb

régió komoly gazdasági súlyt tömörítő ernyőszervezete megtehetné. Igazán az egyes stratégiák sem alapoznak a PGK-ra, ezért leginkább párhuzamosságot vélünk felfedezni.

Az a tény, hogy öt klasztert létre tudtak hozni a térségben, egyértelműen jelzi a térségi szereplők aktivitását. Különösen magas ez az aktivitás a faiparban és az autóiparban. A piaci szereplők aktivitása azonban még fokozható lenne, ehhez azonban a bizalomépítést kellene folytatni, mely tipikusan a klaszterszerveződés keretein belül történhetne meg. A klaszterszerveződések azonban jelenleg még nem klasszikus klaszterek, pontosan a térség egyéb szereplői részvétel-ének hiánya miatt. A térség egyéb szereplői közül ki kell emelni a Nyugat-Dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökséget, a Győri Innovációs Parkot, az MTA RKK Nyugat-Dunántúli Intézetét, a Zala megyei Vállalkozásfejlesztési Alapítványt, a Győri és Soproni Egyetemeket. Ezek azok a szervezetek, akik aktívan részt vesznek a régió alakításában és akik gyakori interakciót valósítanak meg egymással, valamint a térség piaci szereplőivel. A térség jövőjének záloga azonban az innováció orientált fejlődés, továbbá az oktatás és a piaci szféra szorosabb együttműködése, így ezen szereplők bevonása nélkül nem teremthető meg a tudásrégió.

3. VERSENYELEMZÉS

Magyarországi viszonylatban, a nyugat-dunántúli régióhoz hasonló ágazati koncentráció figyelhető meg Fejér- és Komárom-Esztergom megyében, melynek hátterében a Suzuki (Esztergom-autóipar) egyre bővülő bázisa, a Nokia (Komárom-elektronika), az Ericsson (Tatabánya-elektronika), és a Székesfehérvár körüli üzemek (Videoton, Ford, Denso, IBM, Philips, Bosch, Albacomp -elektronika, autóipar) találhatók. A lokációs hányadosok a DK-DM ágazatok tekintetében a következőképpen alakulnak: Komárom-Esztergom megye: 1,2534, Veszprém megye: 0,8438, Fejér megye: 1,5744, közép-dunántúli régió: 1,2660.

Magyarországon tehát versenytársnak elsősorban elektronika tekintetében a közép-dunántúli régió tekinthető, a térség azonban egyre kevésbé vonzó a befektetők számára, ahogy ezt az elmúlt időszakban regisztrált sikertelen befektetési tárgyalások is igazolják.

Mindkét vizsgált ágazat tekintetében, valójában a kelet-közép európai országok egy csoportját tekinthetjük versenytársnak, azokat az országokat, akikkel szinte egy időben vált Magyarország a tárgyalt ágazatok beruházóinak célpontjává. Az utóbbi időben rendkívüli mértékben megerősödtek a beruházások elsősorban Csehországban, Szlovákiában és Lengyelországban. Ha magunk elé képzelünk egy közép-európai térképrészletet, akkor azt látjuk, hogy az észak németországi autóipari-elektronikai sűrűsödéshez hasonló koncentráció van kialakulóban az előbb említett három országban. A jelenlegi elemzések szerint Szlovákia lehet a kelet-közép-európai térség új autóipari és autóelektronikai „nagyhatalma”. Hogy csak néhány igazoló adatot említsünk, a VW évek óta jelen van az országban, a PSA Peugeot Citroen 2006-tól évi 300,000 darabos termelést indít el, a Hyundai 1,5 mrd USD nagyságrendű beruházást tervez, évi ugyancsak 300,000 darabszámmal. A hazai beszállítók aránya pedig 42%, az itthoni 5-6 százalékkal szemben. Szlovákia, a jelenlegi tervek szerint, 2007-ben 700,000 db autót állít elő egy évben, amely alapján az 1 főre jutó gépkocsi termelésben világelső lesz.

Szlovákia kitűnik abból a szempontból is, hogy a Kelet-közép-európai országoktól, illetve Dániától, Finnországtól, Írországtól és Norvégiától eltérően, nem kizárólag komponens előállító, ilyen értelemben nem „csak” része a globális termelési értékláncoknak, hanem teljes elő-állítási láncot tudhat a magáénak.

Lengyelország, Csehország és Magyarország versenyképességén az utolsó csorba a Hyundai 700 millió eurós beruházásáról szóló döntésekor esett, melyet a szlovákiai Zsolnán valósít majd meg. A társaság évente 200 000 KIA modellt gyárt majd és 2006 végétől indul a sorozatgyártás, melyhez 2400 dolgozót vesznek majd fel. A döntés hátterében a jobb és olcsóbb köz- és vasúti infrastruktúra, és az alacsonyabb munkaköltségek, valamint a nagyobb sztrájk-biztonság álltak. A Zsolnához közeli Puhón működő Matador beszállító cég képviselője szerint: „Szlovákia Európa Detroitjává női ki magát.”

9. tábla

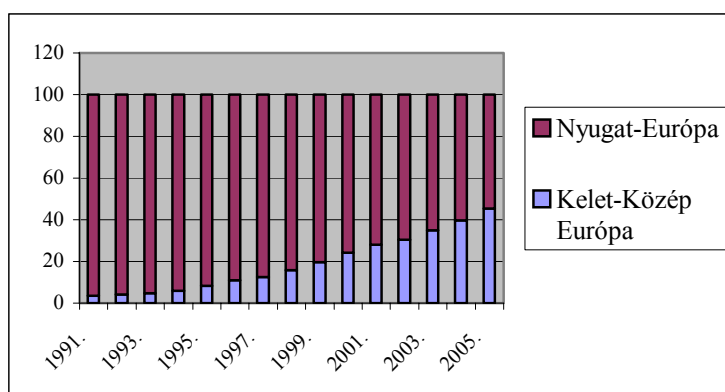
Vonatközú beruházások Szlovákiában (m korona)

1999	2000	2001	2002	2003
9 573	10 428	28 243	24 037	21 096

Forrás: Report on automotive industry and vehicle market in the Slovak Republic, 2004, 3.o

6. ábra

Európai elektronikai termelés százalékos megoszlása



Forrás: www.czechinvest.org

A Czech Invest csehországi szervezet előrejelzése szerint, 2005-ra Kelet-Közép Európa elektronikai termelése majdnem meghaladja majd Nyugat-Európáét. A kelet-közép-európai országok közül pedig azok az országok lesznek kedvezőek a befektetők számára, akik jó logisztikát, rövid beszállítói láncokat, jól képzett innovatív munkaerőt tudnak biztosítani. Az elektronikai beruházások egyik legfőbb központja a térségben várhatóan Csehország lesz.

10. tábla

Országok megoszlása termelési típusok szerint

		Teljes alkalmazottak megoszlása	
		3% felett	3% alatt
Termelés típusa	Többségében teljes járműgyártás	Ausztria, Belgium, Franciaország, Németország, Szlovákia, Svédország	Hollandia
	Többségében részegység előállítás/beszállítás	Magyarország, Olaszország, Luxemburg, Lengyelország, Portugália, Szlovénia, Spanyolország, Nagy-Britannia	Finnország, Norvégia, Dánia, Írország, Görögország

Forrás: Industrial relation in the automotive sector, European Industrial observatory on-line

A fenti listából Ausztriát érdemes pár szó erejéig kiemelni, mert az egykori autóiipari „központ” az elmúlt években stagnálást mutatott, ami relatív csökkenést jelent, tulajdonképpen a kelet-közép-európai országok áldozatává vált. Ez fontos és intő tendencia Magyarország számára.

4. NEMZETKÖZI ÉS HAZAI TRENDEK

Elöljáróban azt kell megjegyeznünk, hogy két olyan ágazatot tárgyalunk, melyek a felhasznált technológiák, a piaci igények, vásárlói szokások, költségek tekintetében a gyorsan és sokszor hektikusan változó iparágak közé tartoznak, így még az ágazat szakemberei sem igazán vállalkoznak arra, hogy 10 évre előre trendeket határozzanak meg. A legfrissebb, megbízható elemzések 2002-ből származnak, és ezek előretekintési időtávja középtávú, tehát minden esetben maximálisan 5 év. A fentiekből következően, elemzésünkben is az előrejelzés legtávolabbi időpontja 2007.

A helyzetértékelésben megállapítást nyert, hogy a *gépipar* a magyar ipar legnagyobb termelési értéket előállító-, egyben legmagasabb létszámot foglalkoztató ágazata, export-teljesítménye pedig kiemelkedik a nemzetgazdaság összes szektora közül. Miközben összes értékesítésének 87 %-a külföldre kerül, a teljes magyar export 57,6%-át adja. Az ágazat az elmúlt évtizedben tényekkel bizonyította, hogy képes és alkalmas rövid időn belüli nagyléptékű fejlesztések megvalósítására, amelyek dinamizáló hatásuk révén döntően hozzájárulnak a magyar ipar korszerűsítéséhez, ill. hosszú távú versenyképességéhez.

A legutóbbi időben rendkívüli mértékű tőke-koncentráció és centralizáció volt megfigyelhető elsősorban az autóipari és elektronikai szakágazatokban, de ez a tendencia megjelent az általános gépgyártás különböző termékcsoportjaiban is. Az említett tény kifejezésre jut a hatalmas értékű tranzakciókkal végrehajtott fúziók nagy számában, a tőkerészesedések megszerzésében. Ez a folyamat nem csupán a késztermék-kibocsátó vállalatokat érinti, hanem az egész gépipari alvállalkozói/beszállítói rendszert is.

A rendszer-szállítók már rövid távon egyre nagyobb fejlesztési és termelési feladatokat kell, hogy átvállaljanak a végtermék-kibocsátóktól és ennek teljesítéséhez többlépcsős kooperációs alrendszereket kell kiépíteniük, ahol a kooperációs lépcsőfokok másod-, harmad- stb. vonalában lévő vállalatok a megfelelő koordinációs feladatokat a maguk szintjén ugyancsak ellátják.

A gépipar széles gyártmány-spektrumából kiemelten fejlődő területekké váltak az alábbiak:

- közlekedési eszközök, részegységek és alkatrészek gyártása, valamint javító-szerviz hálózatok (közúti járművek, vasúti járművek, vízi és légi eszközök);

- a megváltozott és átalakuló tulajdonosi és termék-összetételbeli struktúrához alkalmazkodó mezőgazdasági- és élelmiszeripari gépgyártás (alkatrészek, javítás-szerviz);
- környezetvédelmi berendezések gyártása;
- szerszámgépgyártás.

A gépipar az Európai Unió többi tagországának gazdaságában is kiemelt szerepet játszik, az Unió országainak gépgyártása a világ legfejlettebb ipari területei közé sorolható.

A gépipar tekintetében a nagy Triászt (Farkas István)¹⁰ az Európai Unió, az Egyesült Államok, valamint Japán alkotja, ez a hármas képezi a világ gépipari termelésének fő csomópont-ját. Eddigi eredményeinket és a további trendeket tehát ehhez a hármashoz képest kell meghatároznunk.

A hazai piacon valószínűleg nő a piaci kínálat és így a versenytársak száma, amit csak a nemzetközi piacokon remélhetőleg emelkedő kereslet által indukált többletgyártási igények tudnak kompenzálni. Ezen igények kielégítése azonban vélhetően csak kooperációs beszállítási konstrukciók keretében valósulhat meg, ami aktívabb piaci jelenlétet feltételez és követel a hazai vállalkozásoktól

Az *elektronikai ipar* hanyatlása, mely a telekommunikációs és az ún. dotcom boom összeomlásával vette kezdetét 2000 végén, 2001 elején, folytatódott 2003-ban is. 2003 végétől, 2004 elejétől úgy tűnik, a bizalom visszatért, a felépülés jelei már látszódnak, a fellendülés felgyorsulása várható már rövidtávon, bár az IT és mobiltelefon piacokon az árnyomás valószínűleg továbbra is fennmarad.

Előreláthatólag, középtávon erősödni fog az eddigi tendencia, mely szerint az alkatrész-részegység termelés költséghatékonysági szempontból az újonnan csatlakozó országokba, illetve még keletebbre vándorol. Az Európai Unión belül, ennek a folyamatnak a legnagyobb vesztese Franciaország és Nagy-Britannia lesz, előbbi a vezetékes és vezeték nélküli kommunikációs eszközök szegmensében, utóbbi a telekommunikációs, számítástechnikai és televízió gyártási szegmensben. Németország, a másik elektronikai európai „hatalom”, gyenge gazdasága ellenére várhatóan jobban átvészeli ezeket a folyamatokat, köszönhetően annak, hogy elektronikai

¹⁰ Magyar Gépgyártók Országos Szövetsége főtitkárának 2003. november 10-10-én Pécsen a Regionális Innovációs Fórumon megtartott előadásán hangzott el a kifejezés.

termelése az ipari és gépjárműgyártási szegmensre koncentrálódik. Ez utóbbi szegmensben, középtávon erőteljes növekedés prognosztizálható, 2007-ben várhatóan egy 35,4 mrd dolláros piacról beszélhetünk majd.

A környezetvédelmi és biztonsági szempontokat szem előtt tartó új szabályozások, továbbá a gépjárműgyártóknak nyújtott kedvezmények, a személygépkocsi gyártás visszaesése ellenére fellendítik a kapcsolódó elektronikai piacot közép- és hosszútávon. A fellendülés részeként, várhatóan 2007-ig új termékek és alkalmazások gyártása is megjelenik a felsőkategóriás termék szegmensben, így például a világítástechnikában, bár a 42 V-os technológia bevezetésének késleltetése némileg visszaveti majd a termékek és rendszerek piaci bevezetését. Ebbe a szegmensbe tartozik egyébként azoknak az ún. by-wire technológiáknak a gyártása is, melyek kulcsszerepet játszanak abban, hogy az autógyártók teljesíteni tudják az egyre szigorodó kibocsátási sztenderdeket.

Az ún. powertrain electronics 2002-ben 34,8%-át adtak a teljes globális piacnak, az előrejelzések szerint, 2007-ra ez 31 százalékra esik vissza. Ez a piac továbbra is jelentős árnyomással kell hogy szembenézzon, és a főbb régiókban a termelés volumennövekedése egyenes arányban áll majd a személygépkocsi termelés volumennövekedésével. Észak-Amerikával és Japánnal szemben, az európai piacot továbbra is a diesel üzemű gépjárművek irányába történő eltolódás befolyásolja majd, az előrejelzések szerint 2007-ben a diesel üzemű autók adják a gépjármű termelés felét.

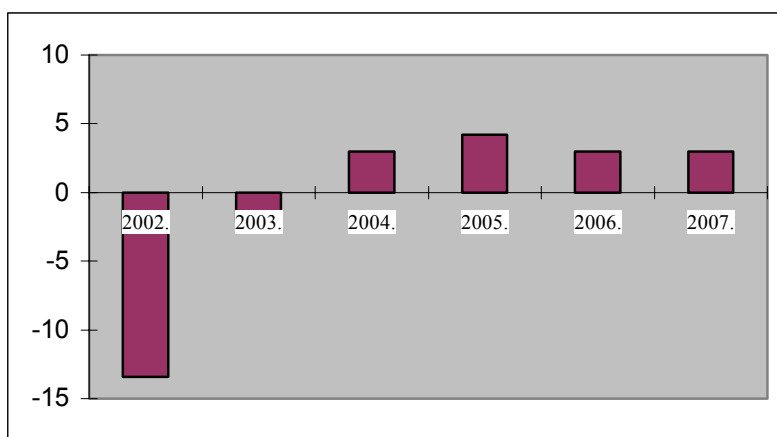
A karosszéria elektronika terén, átlagosan évi 11,7 százalékos növekedés várható 2007-ig, ami egy 4,7 mrd dolláros piacot teremt a mostani 2,7 millárdossal szemben. A biztonsági elektronikai termelés volumene várhatóan 47,3 százalékról 48,8 százalékra nő 2007-re. A navigációs és szórakoztatóelektronika egyre jobban összefonódik, és várhatóan a leggyorsabban növekvő szegmensei lesznek az autóipari elektronikai piacnak.

Összességében elmondható, hogy bár a termelés Ázsiában történő áttelepítése folytatódik az alacsony költségek nyújtotta előnyök miatt, és így Európa egyre inkább veszít az elektronikai tömegtermelésben betöltött szerepéből, továbbra is fontos helyszíne lesz a magasabb hozzá-adott értékű, nem olyan nagy volumenű termeléseknek. Ezeknek a termeléseknek a célcsoportjai elsősorban a kis- és közepes vállalkozások lesznek, különös tekintettel a terméktervezésre, amely magába foglalja a részegység specifikációt is. Hosszú távon tehát a termelés áthelyeződik

Ázsiába, elsősorban Kínába és Kelet-Európába, de rövid távon Európa jelenlegi erősnek tekinthető pozíciója meg kell, hogy maradjon.

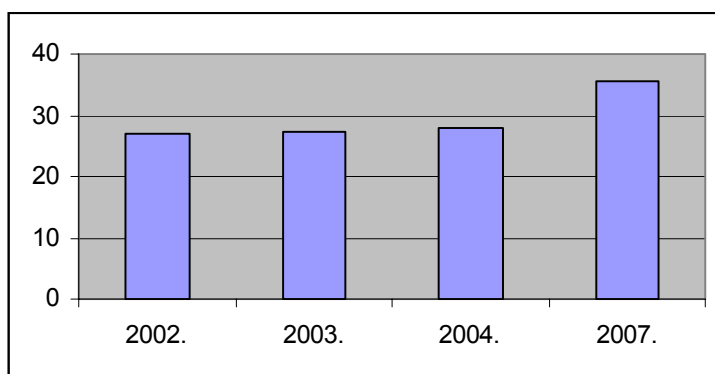
Az Európai Uniót érintő trendek tekintetében fontos megjegyezni, hogy a tendenciákat erősen befolyásolhatja, módosíthatja Németország gazdasága. Németország Európa legnagyobb elektronikai piaca, különösen ami az ipari elektronikát illeti, így bármilyen gazdasági recesszió, illetve probléma azonnal érezteti hatását Európa szerte.

7. ábra

Nyugat-európai volumennövekedés (%)

Forrás: www.instat.com

8. ábra

A világ autóelektronikai piaca (mrd USD)

Forrás: www.instat.com

2005-ben az amerikai termékek 45 százalékát az elektronikai ipar adja majd az előrejelzések szerint. Ehhez hatalmas mennyiségű szoftverre lesz szükség. Ma a szoftveripar központja India,

de a tavaly szeptemberi terrortámadás után fokozott fontosságot kap az informatika biztonsága. Az új helyzetben, ebben az iparágban megnőhet Magyarország jelentősége, hiszen nálunk is kiváló szakemberek vannak, és NATO-tagországgként nagyobb biztonságot is nyújthatunk.

Nagy, világméretű újabb elektronikai boom, az USA-ból kiindulóan mikroelektromechanikai rendszerek fejlesztése terén várható, a köznyelvben MEMS-nek nevezett chip-ek tekintetében, melyek fontosságát, jelentőségét a 80-as években bevezetett személyi számítógépekéhez hasonlítják. Egy 2003-ban készült jelentés szerint, a MEMS-ből származó bevételek a 2001-es 4 mrd dolláros nagyságrendről 2006-ra 9 mrd dollárra nőnek. Elképzelések szerint ezek a chipek alkalmasak lesznek arra, hogy az emberi szervezetbe beültetve betegségeket előzzenek meg, illetve gyógyítsanak.

Az *elsődleges autóipari* termelők (OEM) rengeteg szabad kapacitással rendelkeznek, újabb és újabb modelleket dobnak piacra, és folyamatosan jóval többet termelnek, mint amennyit a piac képes felszívni. Ezzel egy időben, az alacsonyabb fogyasztói árak, az ipari konszolidáció és a költségcsökkentő programok a részegység beszállítókat sújtják.

Az előrejelzések szerint, a *gépjármű termelés* volumenének növekvő trendje az évtized hátralévő részében változatlan marad, így a túltermelési válság valószínűleg középtávon sem oldódik meg, így hosszú távon is jelentkező, egyre növekvő mértékű probléma marad. A termelési volumennövekedés forrása várhatóan az ázsiai térség lesz, a legkisebb volumennövekedést Kelet-Közép-Európa könyvelheti el. Érdekes, hogy a kapacitáskihasználtság terén a legnagyobb növekedés várhatóan Dél-Amerikában következik majd be, az előrejelzések szerint, a 2003-as 45% 2011-ra 62 százalékra nő.

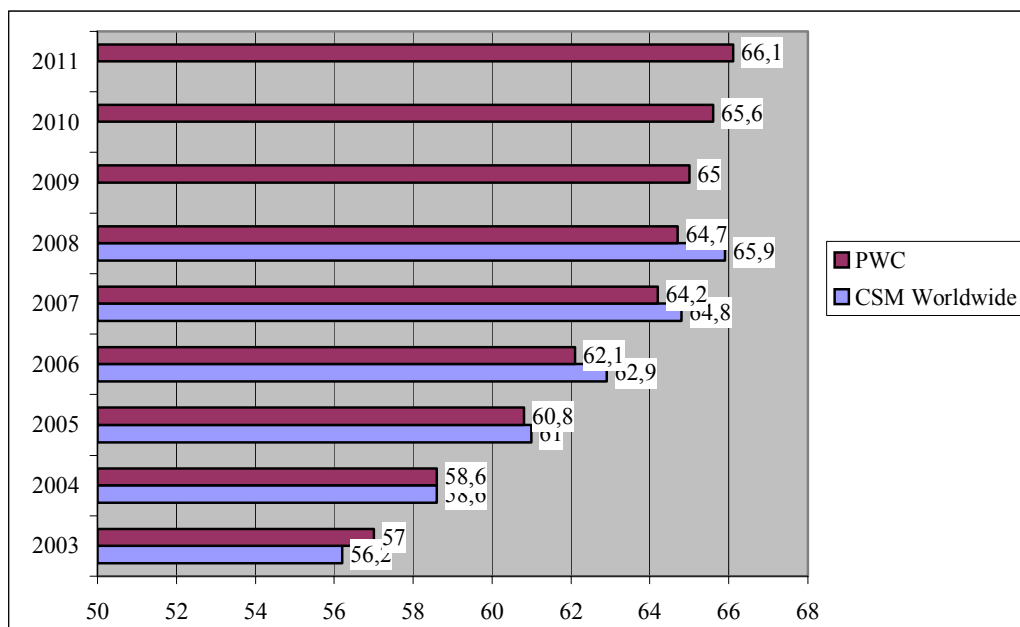
Az utóbbi néhány évben hiányosságok tapasztalhatók a magyarországi munkaerő-piacon, amit a nemzetközi nagyvállalatok is jeleztek:

- általában a jól képzett szakmunkások hiánya érzékelhető (pl. Suzuki Rt.) – a szakmunkásképzés színvonala gyengül,
- egyes térségekben (pl. Fejér, Komárom-Esztergom megye) fogyatkozik az értelmiség, ami a képzés és a munkaerő-piac nem megfelelő egyensúlyát jelzi.

A munkaerő probléma megoldására a külföldi cégek maguk is keresnek megoldást a helyi közép- és felsőfokú oktatási létesítményekkel való együttműködési megállapodások kötésével (pl. Audi, Linamar, Stanley).

9. ábra

Összehasonlító becslések: globális gépjárműgyártás (2003-2011) millió db



Forrás :www.emarketer.com

A járműipar vállalatai 2002-ben 122,2 milliárd forintot fordítottak beruházásra, ami a feldolgozóipar összes beruházásainak 16%-a. A beruházási összeg 82,3%-át gépek és berendezések beszerzésére fordították. Annak ellenére, hogy Magyarország, mint gyártó helyszín az utóbbi években alulmaradt néhány autóiipari beruházás közép-kelet-európai versenyében (DaimlerChrysler, PSA Peugeot-Citroen, BMW, Toyota, Rover, Hyundai), számos újabb beruházás valósul meg, illetve döntenek megvalósulásáról. 2002-2003 folyamán az új gyártóbázisok sorában említhetjük egyebek mellett a német Noll, a Küpper, a Kayser Automotive, a japán Sumitomo, a Zeuna Starker, beruházásait. Bővítette, illetve bővíti kapacitásait többek között a japán Denso, a Stanley, a Musashi, a japán-amerikai Delphi Calsonic, az amerikai Continental Teves, a német ZF Hungária, a Hammerstein (gyártmányfejlesztést is tervez), a kanadai Weslin, az argentin Eural, a svájci Saia-Burgess, az osztrák Hirtenberger (magyarországi cége a Precízióstechnika Művek).

Örvendetes jelenség, hogy az utóbbi években megindult és fokozódik az autóiipari multinacionális cégek nagyobb hozzáadott értékű tevékenységeinek (K+F, szoftverfejlesztés, marketing, pénzügyi funkciók, logisztika) Magyarországra települése. A Volvo, a Saab és a Ford után a GM

is Budapesten rendezte be regionális központját¹¹. Ezen tevékenységek a nemzetközi cégek hosszabb távú elképzeléseit jelzik és kevésbé könnyen helyezhetők át máshová, mint a gyártó tevékenységek.

A termékfejlesztési, kutatási részlegek létrehozása, az egyetemekkel folytatott együttműködés a tartós magyarországi jelenlét záloga. Ezen részlegek magasan kvalifikált munkaerőt igényelnek. Ma már legalább egy tucat K+F központ létesült hazánkban (pl. Audi, Knorr-Bremse, Ikarus, Rába, ZF, Valeo, LuK, Bakony Rt., Visteon, Zeuna Starker), elsősorban a fővárosban és környékén. Az uniós csatlakozással várhatóan tovább erősödik az EU tagállamok vállalatainak bizalma a magyarországi termelés és szolgáltatások iránt – a külföldi cégek egyre bonyolultabb alkatrészek előállításába, sőt fejlesztésébe vonják be a magyar alvállalkozókat.

A magyar beszállítói ipar által teljesített hozzáadott érték azonban, szemben a környező országokkal, igen alacsony szintű, mintegy 7-10% körüli¹² – a magyar beszállítói ipar nem tud számarányának megfelelő súllyal részt venni a gazdaság dinamizálásában, a gazdasági fejlődés egyértelműen a nemzetközi cégek hazai leányvállalatainak köszönhető. A hozzáadott érték nagyságában jelentős eltérés mutatkozik a barna mezős¹³, illetve a zöldmezős¹⁴ beruházással Magyarországra települt cégek között. Az előbbinél jellemzően 20-50% közötti ez az arány, az utóbbiaknál 0-10%. A hozzáadott érték szempontjából sikeres beszállítói együttműködések alakultak ki a ZF Hungária (35%), a Knorr-Bremse (30%), a BPW-Rába (35%) esetében. Beszállítói szempontból sikeresnek tekinthető még a Suzuki beruházása, amely a termelés EU tartalmának biztosítása érdekében kénytelen volt a magyar beszállítókat kinevelni, arányukat növelni.

Az EU piacaira jelenleg is exportáló magyarországi vállalkozások szerint a csatlakozás alapvető változást nem hoz a piaci versenyhelyzetben, hiszen a piac már ma is globalizált, a nagy nemzetközi cégek tevékenységén keresztül jelenleg is bekapcsolódnak a világ gazdaságba. A

¹¹ A Renault regionális alkatrészraktár létesítését tervezi Győrött, a Renault és a Nissan közép-európai tevékenységének ellátására.

¹² „A gépipari export növekedésére ható tényezők, a magyar beszállítói ipar és az exportképesség növekedése közötti kapcsolat” c. 2002-ben készített Ipargazdasági Kutató és Tanácsadó Kft. Tanulmány alapján.

¹³ A privatizáció során betelepült cégek alapvetően sikeres, nagy hagyományokkal, szakmakultúrával rendelkező magyar cégeket vásároltak meg. A termelés jellege lehetővé tette a magyar beszállítók nagyobb arányú bevonását – tehát a magyar környezetbe szervesen illeszkedő beruházás történt.

¹⁴ A zöldmezős beruházások révén a magyar környezetbe szervesen nem illeszkedő, termelés-kitelepítő beruházás történt – a nemzetközi cégek nagysorozatú, csúcstechnológiával megvalósuló, magas színvonalon szervezett termelést hajtanak végre.

multinacionális cégek beszállítói hálózatahoz még nem csatlakozott – tőkeszegény, alacsony hozzáadott értékű termelést végző, a technológiafejlesztés, marketing- és menedzsment képességek elégtelenségével küzdő – kis- és középvállalkozások tartanak a verseny éleződésétől. Úgy vélik, hogy a piac bővülését saját fejlesztésű és egyedi termékekkel, egymással szorosan, hatékonyan, stratégiaileg együttműködve lehet kihasználni.

A magyarországi járműiparra és a hozzá kapcsolódó alkatrész-gyártásra vonatkozó változásokat a hazai szektor speciális jellemzőiből adódó, az átmeneti időszakot kísérő gazdasági kedvezmények, a külföldi működő tőke vonzására, megtartására kialakított támogató rendszer leépítése indukálja. A csatlakozás kihívása az, hogy milyen gazdaságpolitikai eszközökkel támogatható a működő tőkebefektetések nyomán kialakult ágazat fejlődése. A megtelepedett vállalatok szempontjából az a kérdés, hogy a számukra nyújtott adókedvezmények és a vám-szabadterületi státusz milyen feltételekkel és meddig érvényesíthetők. Az adókedvezményeket – EU-konform átmeneti rendszer segítségével – átalakítják, új befektetés-ösztönzési stratégia készül. A gazdasági vámeljárássok és a vámszabad területek tekintetében Magyarország igényelte és az EU elfogadta a csatlakozáskor hatályban lévő, az EU vámszabályok feltételeivel már összhangban álló magyar engedélyek érvényességének elismerését. Jótékonyan érinti a magyar vállalkozások gazdálkodási feltételeit, hogy a magyar vámigazgatás csatlakozik az unió váminformatikai rendszereihez – ezáltal növelve az eljárások biztonságát, gyorsaságát, hatékonyságát.

A magyar autóipar fejlődését és növekedési ütemét alapvetően a működő tőkebefektetések eredményeként megtelepedett multinacionális vállalatok leánycégeinek stratégiája és az azt meghatározó világ gazdasági és globális iparági trendek – jelenleg az autóipari recesszió – határozzák meg. Az észak-amerikai és az EU piacok telítettek, növekedéssel a feltörekvő piacokon, így Közép-Európában számolnak.

5. A RÉGIÓ BÁZISÁNAK HELYE A TRENDEN (SWOT ELEMZÉS)

Erősség	Lehetőség
▪ közép-európai innovációs tengelyben való elhelyezkedés ▪ erős ipari koncentráció ▪ országos viszonylatban magas foglalkoztatottság ▪ klaszter képzés megindulása ▪ jól működő vállalkozásfejlesztési szervezetek ▪ fejlődő felsőoktatási háttér	▪ magasabb hozzáadott értékű termelési fázisok háttérének megteremtése ▪ kapcsolódó szolgáltató szektor erősítése ▪ KKV-k közötti interakciók erősítése, a szigetszerű működés megszüntetése, együttműködés fokozása ▪ Nyugat-Pannon Eurégió két térségének (Burgenland és Nyugat-Dunántúl) szorosabb térségfejlesztési összekapcsolása az Unió tagsággal ▪ felsőoktatási háttér helyi gazdasággal való kapcsolatának erősítése ▪ térségi szereplők innováció orientált együttműködése ▪ részvétel innovációs típusú uniós pályázatokon, erőteljesebb forrásszerzés ▪ olyan háttérpiai szolgáltatások kifejlesztése és nyújtása, melyek több szempontból idekötik a befektetőket
Gyengeség	Veszély
▪ kizárólag a nagy külföldi cégekre épített növekedés ▪ szomszédos országokhoz képest kedvezőtlenebb befektetési környezet ▪ KKV-k fejletlensége, szigetszerű működése ▪ magyar tulajdonú, erős, fejlődési potenciállal rendelkező középállalatok hiánya ▪ alacsony K+F, innovációs aktivitás ▪ régió belső kettészakadása és diszperz leszakadási folyamat ▪ támogató és kapcsolódó iparágak jelenléte nem elég markáns ▪ intraregionális közlekedési infrastruktúra gyengesége ▪ strukturális munkanélküliség ▪ az investíciókat ösztönözni hivatott kommunikáció összehangolatlansága, a tárgyalók döntési jogköre gyakran tisztázatlan, a pontos befektetés-ösztönzési elképzelések hiánya	▪ világgazdasági recesszió idején a nemzet-közi tőkekihelyezések csökkenése, gyár-bezárások ▪ termelés keletebbre helyezése folytatódik ▪ szellemi tőke elvándorlása ▪ környező nagy metropoliten centrumok elszívó hatása ▪ környező országok felzárkózási, fejlődési folyamatának megerősödése, az Unió támogatások sikereiből lehívási aránya ▪ magasabb hozzáadott értékű munkára alapozó beruházások a környező országokba települnek, tőlünk elvándorolnak

6. LEGFONTOSABB BEAVATKOZÁSOK

	Országos szint	Regionális szint
Rövidtávon	▪ befektetői környezet kedvezőbbé tétele ▪ K+F ráfordítások érdemleges növelése ▪ integrátori rendszer fejlesztése, erős közép vállalatok „kinevelése” ▪ hálózati típusú gazdaságfejlesztés, kombinálva az integrátori rendszerrel (beszállító fejlesztéssel) ▪ kooperatív kutatások erősítése ▪ klaszterek pénzügyi támogatási rendszerének kidolgozása	▪ felsőoktatási intézmények helyi gazdasággal való élő kapcsolatainak növelése, erősítése ▪ régióban meghatározó egyetemi központ kialakítása (Sopron v. Győr) ▪ a nagy külföldi cégek közé a beszállítói láncon keresztül beágyazódás további elősegítése a helyi gazdaságban ▪ vállalatcsoporton belüli magas hozzáadott értékű kutató, fejlesztő, design, logisztikai és egyéb szolgáltató funkciók idevonzása ▪ helyi vállalatok igényeihez illeszkedő felnőttképzés, átképzés
Középtávon	▪ szoftveripar kiemelt támogatása ▪ ipari parkok minőségi fejlesztése; második generációs tudományos parkok fejlődésének elősegítése ▪ innovációs intézményrendszer felállítása és hatékony működtetése, különös tekintettel a regionális innovációs központokra ▪ statisztikai adatok közzététele regionális bontásban, ágazati szinten	▪ gazdaságon belül a szolgáltatások súlyának növelése ▪ a régióban több stratégiai ágazat kijelölése és fejlesztésükre nem külföldi tőkebefektetésre alapuló gazdasági stratégiai modell elkészítése és megvalósítása ▪ határ menti együttműködésekben rejlő lehetőségek magasabb szintű kihasználása
Hosszú távon	▪ regionális egyenlőtlenségek felszámolása ▪ teljes decentralizáció megvalósítása ▪ III. NFT készítése regionális alapon a regionális szereplők teljes bevonásával	▪ regionális szereplők tevékenységének teljes összehangolása a maximális érdekérvényesítés érdekében

7. FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Ágazati elemzések a gyártóipari ágazatokról a T-System Magyarország Kft. részére, Ipar-gazdasági Kutató és Tanácsadó Kft., 2004. április
2. A Nyugat-Pannon Euréció Térségének Gazdasági Stratégiája 2004-2006, 2003. október
3. A Nyugat-Dunántúli Régió Innovációs Stratégiai Programja, MRA RKK Nyugat-Magyarországi Tudományos Intézet, Győr, 2001. február
4. A Széchenyi István Egyetem hatása a régió fejlődésére, Tudományos Füzetek V. kötet, Széchenyi István Gazdaság- és Társadalomtudományi Intézet, szerk: Rechnitzer János, Hardi Tamás, Győr, 2003.
5. A hazai klaszterek lehatárolásának problémái – lokációs hányados, Gecse Gergely-Dr. Nikodémus Antal, Területi Statisztika, 2003. 6. szám, 502-522.o
6. Magyarország Autóiparának helyzetéről az Európai Unióhoz való csatlakozást megelőzően – a csatlakozás okán várható változások, Budapesti Közgazdaságtudományi és Állam-igazgatási Egyetem, Vállalat-gazdaságtan tanszék, 30. sz. Műhelytanulmány, 2003. január
7. Piaci – és beszállítói tevékenység fejlesztését segítő információk gépipari kis- és közép-vállalkozásoknak, Ipargazdasági Kutató és Tanácsadó Kft., Budapest, 2002.
8. Híradástechnika, Piacgazdaság Alapítvány, Budapest, 2003
9. Ipari és építőipari statisztikai évkönyv 2002, KSH, Budapest, 2003
10. Iparág szerkezeti elemzés, Budapest Economics Kft., Budapest, 2003.
11. Beszállítóit is hozza a Hyundai a régióba, Világgazdaság, 2004. március 3.
12. Bővít az Opel Magyarország, Demeter Kálmán, Világgazdaság, 2003. december 16.
13. Méretre szabták a céget, Lehőcz Rudolf, Világgazdaság, 2004. március 19.
14. Lipcse 2003, MM Műszaki Magazin, 2003/7. szám, 15-23.o
15. Mára már oda a legjobb munkaerő mítosza, Veress Gábor Balázs, Napi Gazdaság, 2004.01.06
16. A Győri Audi lekörözte a konszernt, Diószegi József, Napi Gazdaság, 2004.02.26
17. Audi beszállító lesz a magyar Poppe&Potthoff, Körtési Zsolt, Napi Gazdaság, 2004. 03.02
18. A térség gépjárműipara megszervezte magát, Napi Gazdaság, 2004. március 31.
19. Audi Szerszámgyár Győrött, Hajba Ferenc, Népszabadság, 2004.02.26
20. Nyugat-dunántúli gondok: Kifulladásban, Pogácsa Zoltán, Figyelő, 2004. február 12-18, 23.o

21. „Regionális Innovációs Fórum”, Pécs, 2003. november 10-11, Magyar Gépgyártók Országos Szövetsége főtitkára, Farkas István előadása
22. Report on automotive industry and vehicle market in the Slovak Republic, Automotive Industry Association of the Slovak Republic, 2004. február
23. <http://www.bizsites.com/2003/printpage.asp?id=416>
24. http://emarketer.com/products/report.php?auto_feb04
25. <http://www.instat.com/press.asp?ID=901>
26. <http://www.instat.com/press.asp?ID=759&sku=IN030801RE>
27. <http://www.czechinvest.org>