



Műhelytanulmányok  
Vállalatgazdaságtan Tanszék

☒ 1053 Budapest, Veres Pálné u. 36., 1828 Budapest, Pf. 489  
☎ (+36 1) 482-5901, fax: 482-5844, [www.uni-corvinus.hu/vallgazd](http://www.uni-corvinus.hu/vallgazd)



Vállalatgazdaságtan Tanszék

**Magyarország autóiparának helyzetéről az Európai  
Unióhoz való csatlakozást megelőzően – a  
csatlakozás okán várható változások**

Czakó Erzsébet, Gáspár Judit, Jenei István,  
Martits Gábor, Németh Angéla, Pintér Angéla, Szántó  
Richárd

Készült az UNIDO-BUESPA „EU integration ont he automotive industry in the  
countries of Central and Eastern Europe” projekt keretében

Kutatásvezető: Czakó Erzsébet & Zoltayné Paprika Zita

**30. sz. Műhelytanulmány**  
**HU ISSN 1786-3031**

**2003. január**

Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem  
Vállalatgazdaságtan Tanszék  
Veres Pálné u. 36.  
H-1053 Budapest  
Hungary

### **Szerzők:**

Czakó Erzsébet (5., 6., 7. fejezet)  
Gáspár Judit (4. fejezet)  
Jenei István (2., 3. fejezet)  
Martits Gábor (4. fejezet)  
Németh Angéla (2., 3. fejezet)  
Pintér András (1. fejezet)  
Szántó Richárd (2., 5. fejezet)

### **Összefoglalás**

A jelen műhelytanulmány háttérét egy Csehországot, Szlovákiát, Lengyelországot és Magyarországot magába foglaló nemzetközi projekt jelenti. Ezen műhelytanulmány célja az, hogy ehhez a nemzetközi kutatási projekthez kapcsolódva a meglévő elemzésekre és információkra támaszkodva bemutassa, hogy Magyarország esetében a gépjárműgyártás és összeszerelés területén az Európai Unióhoz való csatlakozás, még inkább az iparág integrációja milyen kihívásokat jelent az iparág szereplői és a kormányzat számára. A tanulmány az EU csatlakozás kapcsán a régió szempontjából is fontos, a közeljövőben aktuálissá váló a legfontosabb kérdéseket igyekszik kutatni két fő szempont szerint. Egyrészt nemzeti fejlesztési tervhez kapcsolódó tézisek és hipotézisek kidolgozásával, másrészt pedig azon a hosszabb távú témakörök összefoglalásával, amelyek egy regionális technológiai előrettekintési projekt (technology foresight) kiindulását jelenthetik. A kutatás során elméleti elemzések, vállalati vezetők és iparági szervezetek vezető képviselőinek véleménye kerültek felhasználásra. A tanulmány végső fejezete az elsősorban helyzetleírás, és a helyzetleíráson alapuló elemzés alapján 16, a magyar gépjárműgyártás és alkatrészgyártás helyzetére vonatkozó tézist, illetve hipotézist fogalmaz meg.

Kulcsszavak: autóipar, gépjárműgyártás, alkatrészgyártás, EU-csatlakozás, Magyarország,

### **Abstract**

The background of recent study is an international research project including Czech Republic, Slovak Republic, Poland and Hungary. The goal of this working paper is that in connection with the international research project, based on existing analyses and information would show the challenges that the industry players and government would face on the field of car manufacturing and assembly in relation to the EU accession or even more to the integration of the industry. The study is researching the most important questions, that can come up in near future and that are in relation with the EU accession. It focuses on two major aspects: once elaborating thesis and hypotheses regarding the national development program, second summarizing long-term themes that would compose foundation for a regional technology foresight project. This work is based on researcher's analysis, opinions of company managers and that of leaders of industrial organizations. The last chapter of this study contains 16 hypotheses about the situation of the Hungarian automotive industry.

Keywords: automotive industry, car assembly, parts-manufacturing, EU accession, Hungary

## Tartalomjegyzék

<b>Bevezetés</b>	<b>4</b>
<b>1. A közúti járműgyártás (TÁEOR 34.) ágazat statisztikai értékelése</b>	<b>6</b>
1.1. A termelés	6
1.2. Az értékesítés	8
1.3. A foglalkoztatás, és a keresetek	10
1.4. A termelékenység	12
1.5. A szervezetek	13
1.6. Az autóiparhoz kapcsolódó külkereskedelmi forgalom statisztikai elemzése	14
1.7. A fejezet főbb megállapításainak összefoglalása	15
<b>2. Magyarország autóiparának legjelentősebb vállalatai és szervezetei</b>	<b>17</b>
2.1. A beszállítói piramis képe a magyarországi autóiparban	17
2.2. Audi Hungária Motor Kft.	19
2.3. Magyar Suzuki Rt.	20
2.4. Opel Magyarország Járműgyártó Kft.	22
2.5. Visteon Hungary Kft. (korábban Ford Hungária Kft.)	24
2.6. NABI Észak-Amerikai Járműipari Rt.	24
2.7. Rába Járműipari Holding Rt.	25
2.8. Ikarus Rt.	25
2.9. Forgalmazók	26
<b>3. Az autóiparban működő szövetségek, szervezetek</b>	<b>27</b>
3.1. Magyar Gépjárműipari Szövetség	28
3.2. Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége	28
3.3. További szervezetek	29
3.4. Klaszterek	29
<b>4. Európai Uniós kihívások a hazai gépjárműiparban</b>	<b>30</b>
4.1. Adókedvezmények	30
4.2. Környezetvédelem	31
4.3. Tendenciák	32
4.4. Az EU direktívák hatásai	32
<b>5. A működő tőkebefektetések a gépjárműgyártásban</b>	<b>33</b>
5.1. A működő tőkebefektetések szerepe a gépjárműgyártásban	33
5.2. A legnagyobb működő tőkebefektetések néhány jellemzője	34
5.3. A működő tőkebefektetéseket befolyásoló tényezők	35
<b>6. Az EU csatlakozás várható hatásai</b>	<b>37</b>
<b>7. A magyar gépjárműgyártás és alkatrészgyártásra vonatkozó tézisek és hipotézisek</b>	<b>38</b>
<b>Felhasznált irodalom</b>	<b>40</b>

## **Bevezetés**

A jelen műhelytanulmány háttérét egy nemzetközi projekt jelenti. Az UNIDO (United Nations Industrial Development Organization) felkérésére 2002 őszén egy Csehországot, Szlovákiát, Lengyelországot és Magyarországot magába foglaló nemzetközi projektet indított a Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem.

A projekt célja az, hogy meglévő elemzésekre és információkra támaszkodva az egyes országok kutatói gondolják át, és egységes szerkezetben foglalva készítsenek tanulmányt arról, hogy a gépjárműgyártás és összeszerelés területén az Európai Unióhoz való csatlakozás, még inkább az iparág integrációja milyen kihívásokat jelent az iparág szereplői és a kormányzat számára. A feladatot a 2004-re tervezett EU csatlakozás fényében igen érdekesnek és jelentős kihívást jelentő feladatnak tartjuk, mivel ismereteink szerint kevés ilyen szempontú elemzés készült hazai iparágakról.

A nemzetközi projekt eredményeként szeretnénk a közeljövőben a legfontosabb régiót érintő következtetéseinket két szempont szerint szeretnénk megfogalmazni. Egyrészt az EU csatlakozás kapcsán a nemzeti fejlesztési terveket érintő legérdekesebb megállapításainkat szeretnénk összegezni, másrészt pedig összefoglalni azokat a hosszabb távú témaköröket, amelyeket egy regionális technológiai előrettekintési projekt (technology foresight) kiindulását jelenthetik.

A BKÁE Vállalatgazdaságtan tanszék koordinálásával és kollégáinak részvételével készült el a magyar gépjárműgyártásról és összeszerelésről szóló tanulmány. A tanulmány elkészítésénél azon hazai kutatók munkáira támaszkodtunk, akik az elmúlt időszakban elemzéseket készítettek az iparágról, valamint a tanulmány elkészítésével egy időben és azt követően is, több vállalat vezető beosztású munkatársát is, és az iparági szervezetek vezető képviselőit is megkerestük.

Tanulmányunk elsősorban helyzetleírása, és a helyzetleíráson alapuló elemzés alapján előállott hipotéziseket tartalmazza, és a nemzetközi projekt keretében munkánk első legfontosabb mérföldkövének tartható. Az elkészült tanulmány műhelytanulmányként való

megjelentetését az indokolja, hogy szeretnénk azt megvitatni a iparág legfontosabb szereplőivel, a témakör kutatóival, valamint kormányzati szférában dolgozó szakemberekkel. A műhelytanulmány kapcsán érkezett észrevételeket pedig szeretnénk felhasználni a nemzetközi projektben.

Budapest, 2003. február 6.

Czakó Erzsébet

Zoltayné Paprika Zita

## 1. A közúti járműgyártás (TÁEOR 34.) ágazat statisztikai értékelése

**Alkalmazott kategorizálás** a TÁEOR nómenklatúra alapján (kivéve külkereskedelem):

34.: közúti járműgyártás

34.1.: közúti gépjármű gyártása

34.2.: gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása

34.3.: közúti járműalkatrészek gyártása (közúti jármű-motor-, alkatrész gyártása)

### 1.1. A termelés

A termelés (értékben) (1.1. táblázat) a nagy multinacionális cégek megjelenése óta (azaz 1992-től kezdődően) kiemelkedő mértékben növekedett. A termelés 2001-ig a közúti járműgyártás kategóriában az 1992-es szint mintegy 30-szorosára, a közúti gépjármű gyártásában 37-szeresére, a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártásában 40-szeresére és a közúti járműalkatrészek gyártásában (közúti jármű-motor-, alkatrész gyártása) 19-szeresére emelkedett. Az ágazat szerepének növekedését mutatja az is, hogy mind a feldolgozóiparnak, mind az ipari termelésnek jelentős hányadát adja (2001-ben 14,48, illetve 12,52%). Ami érdekes, hogy bár a közúti járműgyártás ágazat termelése 2001-ben és 2000-ben is bővült, ez a növekedés elmaradt a feldolgozóipari, illetve az ipari termelés növekedési üteme mögött (a közúti járműgyártás részesedése az ipari és feldolgozóipari termelésből egyaránt csökkent 2000-2001-ben).

1.1. Táblázat: a termelés értékének változása (Forrás: KSH)

A termelés értéke (millió Ft)	Közúti jármű gyártása	Közúti gépjármű gyártása	Karosszéria + pótkocsi	Motor + alkatrész	A közúti járműgyártásrésze se-dése az ipari termelésből (%-ban)	A közúti járműgyártásrészes e-dése a feldolgozóipari termelésből (%-ban)
1992	54 596	32 747	937	20 911	3,04%	3,65%
1993	82 410	52 649	982	28 779	4,04%	4,79%
1994	111 664	74 498	438	36 729	3,89%	5,23%
1995	229 455	177 245	983	51 227	5,93%	7,47%
1996	317 051	233 936	3 708	79 407	6,55%	8,28%
1997	589 243	435 236	8 026	145 981	9,14%	9,88%
1998	996 381	748 424	10 786	237 171	12,40%	14,82%
1999	1 294 004	1 017 373	13 731	262 900	13,89%	16,41%
2000	1 578 473	1 196 885	35 343	346 245	12,94%	15,00%
2001	1 640 313	1 208 450	37 766	394 097	12,52%	14,48%

A három alágazat (közúti gépjármű gyártása, gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása, közúti járműalkatrészek gyártása (közúti jármű-motor-, alkatrész gyártása)) egymáshoz viszonyított aránya is megváltozott az elmúlt 10 év során (1.2. táblázat). 1992-ben a közúti járműgyártás ágazat termelésének 59,98%-a származott a közúti gépjármű gyártásból, 1,72%-a a karosszéria- és pótkocsi gyártásból és 38,3%-a a motor- és alkatrészgyártásból. Ezek az arányok már nagyjából 1996-re elérték egy, azóta csak kisebb mértékben módosuló szintet. 2001-ben a közúti járműgyártás termelése az alábbi arányok alapján oszlott meg a három alágazat között: 73,67%, 2,3% és 24,03%. Mindez azt jelenti, hogy a közúti járműgyártás

termelésének növekedésével párhuzamosan az ágazaton belül megnőtt a közúti gépjármű gyártása és gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása súlya, és némileg csökkent a közúti járműalkatrészek gyártása (közúti jármű-motor-, alkatrész gyártása) szerepe. Itt is kisebb fordulat jelentkezik 1999 óta: a közúti gépjárműgyártás aránya visszaesett (78,62%-ról 73,67%-ra csökkent), és a közúti járműalkatrészek gyártása (közúti jármű-motor-, alkatrész gyártása) ágazaton belüli súlya növekedett (20,32%-ról 24,03%-ra nőtt).

## 1.2. Táblázat Az alágazatok részesedése a közúti járműgyártás ágazat termeléséből (%-ban)

(Forrás: KSH)

	Közúti gépjármű gyártása	Karos-széria + pótkocsi	Motor + alkatrész
1992	59,98%	1,72%	38,30%
1993	63,89%	1,19%	34,92%
1994	66,72%	0,39%	32,89%
1995	77,25%	0,43%	22,33%
1996	73,78%	1,17%	25,05%
1997	73,86%	1,36%	24,77%
1998	75,11%	1,08%	23,80%
1999	78,62%	1,06%	20,32%
2000	75,83%	2,24%	21,94%
2001	73,67%	2,30%	24,03%

A termelés *volumenindexeit* vizsgálva, látható, hogy mind a 34.-ben, mind az összes alágazatban a növekedés üteme változó (1.3. táblázat). A közúti járműgyártásban és közúti gépjármű gyártásában az adott évi termelés volumene minden évben meghaladta az előző évi szintet. Ebben a két csoportban a '90-es évek közepéig a termelés növekvő ütemben nőtt, de az elmúlt években (1997-től egyértelműen) a termelési volumen növekedési üteme lassult, a termelés csökkenő ütemben nő.

A gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása és közúti járműalkatrészek gyártása (közúti jármű-motor-, alkatrész gyártása) alágazatokban voltak olyan évek (1992-1994 között), amikor a termelés volumene csökkent, de ezt az időszakot követően (különösen a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártásában) látványos növekedés indult. Ebben a két alágazatban is az évtized második felét a csökkenő ütemű növekedés jellemezte, ám a 2000-es év fordulatot hozott: mindkét csoportban (különösen a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártásában) látványos növekedés történt.

Ha az ágazat volumenindexeit az ipar volumenindexeihez viszonyítjuk, látható, hogy 1999-ig a közúti járműgyártás ágazat termelési volumenének növekedése jóval meghaladta az iparét. 2000-ben ez az a kapcsolat is megfordult – összhangban azzal a fentebb említett tendenciával, hogy 2000-től a közúti járműgyártás termelési értékének a teljes ipari termeléshez viszonyított aránya is csökken. Ha a termelés növekedését 1993-as bázison számítjuk, akkor a növekedés volumenindexei 2000-ig a közúti járműgyártásnál 996,17%, a közúti gépjármű gyártásnál 1356,08%, gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártásnál 1890,58% és a közúti járműalkatrészek gyártásnál 438,35%.

A termelés volumenének növekedése tehát a termelés értékének növekedéséhez hasonlóan a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása és közúti gépjármű gyártása kategóriában a legnagyobb, míg a közúti járműalkatrészek gyártásában jóval kisebb.

1.3. Táblázat A termelés volumen-indexei (Forrás: KSH)

(előző év=100%)	Közúti jármű gyártása	Közúti gépjármű gyártása	Karos-széria + pótkocsi	Motor + alkatrész	A teljes ipar volumen-indexe
1992	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1993	127,8	133,2	94,9	120,1	104
1994	117	121,8	39,7	110,8	109,6
1995	152,5	180,2	175,1	99,3	104,6
1996	127,6	125,5	332,6	130,3	103,4
1997	165,5	169,5	196,7	153,3	111,1
1998	146,4	150,8	148,8	133,9	112,5
1999	121,5	127,4	120,8	103,1	110,4
2000	116,3	113,5	243,7	120,3	118,6

A GDP és a közúti járműgyártás ágazat termelésének volumenindexe közötti kapcsolatot vizsgálva összefüggés nem jelentkezik. A közúti járműipar termelése nagy ingadozásokat mutat: a termelés mindvégig növekszik, de hol csökkenő, hol növekvő ütemben. Kiemelkedő évek voltak 1995 és 1997. Az ágazat tehát nagymértékben független a gazdaság egészétől (már ha feltételezzük, hogy a GDP megfelelően tükrözi a teljes gazdaság helyzetét), talán azért mert az iparág termelése igen koncentrált. Ezért egy-egy meghatározó szereplő megjelenése vagy országból való távozása döntően befolyásolhatja a teljes ágazat termelését.

Összességében megállapítható, hogy a **termelés** (értékének és volumenének) területén:

- a közúti járműgyártás ágazat esetében az ugrásszerű növekedés időszaka 1995-1998 között volt. Ez a növekedés az exportra történő értékesítés hirtelen megugrásának volt köszönhető, hisz a belföldi értékesítés növekedési üteme nem változott jelentősen az említett időszakban
- a közúti gépjármű gyártása alágazat termelése szintén az 1995-1998 közti időszakban növekedett a legdinamikusabban
- a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártásában 1994-ben drasztikus visszaesés, majd 1995-1997 között és 2000-ben kiemelkedő növekedés mutatkozott
- A közúti járműalkatrészek gyártásában 1996-1998 között export vezérelte (lásd később) jelentős növekedés ment végbe.

## 1.2. Az értékesítés

Az értékesítés (*értékben*) az ágazatban hasonlóan dinamikus fejlődésen ment keresztül, mint a termelés (1.4. táblázat, 1.1. ábra). Az összes értékesítés a közúti járműgyártás ágazatban mintegy 29-szeresére, a közúti gépjármű gyártásában 37-szeresére, a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártásában 43-szorosára és a közúti járműalkatrészek gyártásában 18-szorosára nőtt az 1992-2001 közti időszakban.

Az exportra történő értékesítésnek az összes értékesítéshez viszonyított aránya is jelentősen átalakult. Például a közúti járműgyártás alágazat esetében 1992-2001 között az exportra történő értékesítés 54-szeresére, a belföldre történő értékesítés „csupán” 4,41-szeresére nőtt. Mindez azt jelenti, hogy a közúti járműgyártás szektorának vállalatai szinte kizárólag külföldre értékesítenek.

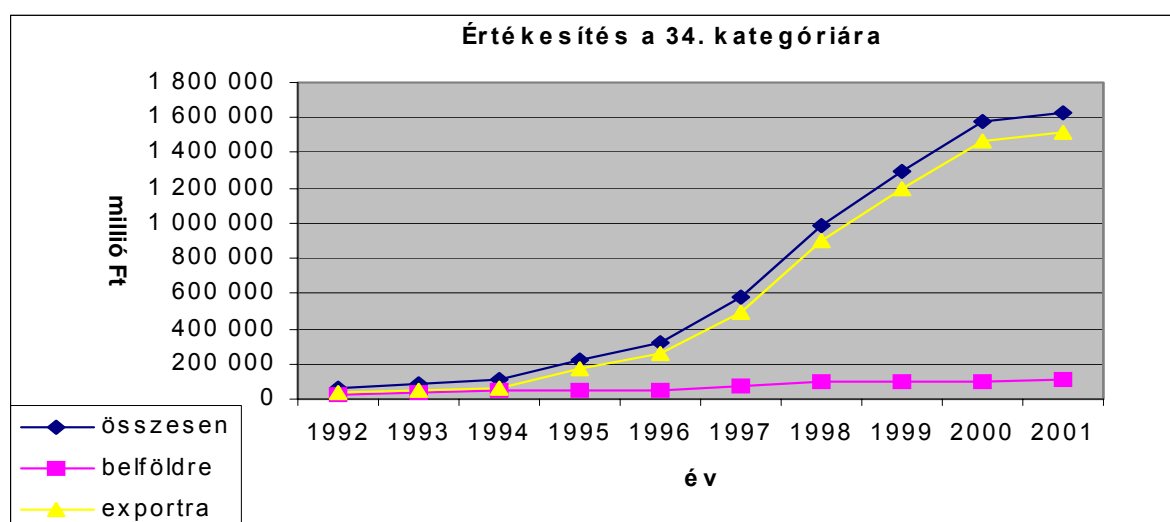
A közúti járműalkatrészek gyártása alágazat export értékesítés/összes értékesítés mutatója is folyamatosan növekedett a '90-es évek során, ami azt mutatja, hogy az itthon gyártott motorokat és alkatrészeket is döntő többségben külföldön értékesítik. Érdekes a gépjármű



karosszéria- és pótkocsi gyártása alágazat is, mert itt a legalacsonyabb az export részesedése az összes értékesítéshez viszonyítva (2001-ben 67,6%).

1.4. Táblázat: Az értékesítés éves változása és megoszlása az ágazatok között (Forrás: KSH)

Értékesítés (millió Ft)	Közúti jármű gyártása		Közúti gépjármű gyártása		Karos-széria + pótkocsi		Motor + alkatrész	
	összesen	export/ összesen	összesen	export/ összesen	összesen	export/ összesen	összesen	export/ összesen
1992	55 635	63,04%	32 834	65,19%	892	46,97%	21 909	60,48%
1993	81 620	55,30%	51 737	53,93%	891	65,21%	28 993	57,44%
1994	111 605	58,31%	72 877	57,13%	433	29,33%	38 296	60,88%
1995	223 287	78,63%	170 062	83,58%	890	37,19%	52 335	63,23%
1996	316 301	83,23%	231 251	86,88%	3 624	87,11%	81 426	72,68%
1997	575 748	86,60%	423 638	90,17%	7 878	85,12%	144 231	76,18%
1998	990 541	90,49%	743 445	92,96%	10 807	57,06%	236 321	84,25%
1999	1 288 835	92,35%	1 013 563	94,52%	13 301	59,09%	261 972	85,62%
2000	1 576 565	93,42%	1 200 985	95,95%	35 068	60,05%	340 513	87,91%
2001	1 632 859	93,18%	1 201 490	95,80%	38 181	67,60%	393 188	87,65%



1.1. ábra

Az értékesítés volumenindexeit végignézve igazi törvényszerűségeket, tendenciákat elég nehéz felfedezni. Első ránézésre úgy tűnik, mintha lettek volna „jó évek”, és lettek volna „kevésbé jók”. A közúti járműgyártás ágazatban például kiemelkedő mértékben növekedett az értékesítés volumene 1995-ben, 1997-ben és 1998-ban. (Érdeemes megfigyelni, hogy ezek az évek a többi alágazatban is jelentős növekedést hoztak.) Ugyanakkor pl. 2000-ben már kevésbé növekedett az értékesítés.

Az ágazat exportfüggőségét mutatja, hogy szinte kivétel nélkül azok voltak a kiemelkedő évek, amikor az exportra történő értékesítés is kiemelkedő évet zárt. Ez azt mutatja, hogy ha jól ment az export, akkor jól ment az egész ágazat is. Más szemszögből nézve: a belföldi értékesítés változásai nincsenek döntő befolyással az ágazat összes értékesítésére. Érdekes, hogy a belföldre történő értékesítés volumene valamennyi alágazatban a '90-es években több alkalommal esett vissza az azt megelőző évhez képest. Ez azért figyelemre méltó, mert az

iparág eddigi mutatószámait az állandó és folyamatos növekedés jellemezte. Ez az első eset, amikor jelentősebb visszaesésekkel, a fejlődést megakasztó lassulásokkal találkozunk.

Az **értékesítés** (értékének és volumenének) területén:

- A közúti gépjármű gyártása alágazat értékesítése is már a sokat emlegetett 1995-1998 közti időszakban ugrott meg. Az összes értékesítés meglődulását ebben az esetben is az export-értékesítés eredményezte.
- A gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártásában a termelés értékeivel összhangban 1994-ben visszaesés, majd 1995-1998 között és 2000-ben kiemelkedő ütemű növekedés zajlott. Az 1994-es visszaesést és az 1995-1998 közti növekedést egyaránt az export generálta. A 2000-es növekedésben a belföldre történő értékesítésnek is egyenrangú szerepe volt. Ebben az alágazatban egyébként érdekes, hogy 1997-re itt is kialakult a más alágazatokban megszokott 80% feletti exportra történő értékesítési arány, amely 2000-re 59%-ra esett vissza. A visszaesés oka, hogy 1998-tól a belföldi értékesítés növekedési üteme meghaladta az export-értékesítés növekedési ütemét. Ez a tendencia 2001-ben ismét megfordult.

### 1.3. A foglalkoztatás, és a keresetek

A foglalkoztatás területén, az *alkalmazásban állók* számában számos, már eddig tapasztalt trend tükröződik (1.5. táblázat, 1.2. ábra). A termelés növekedésével összhangban a vizsgált időszak alatt növekedett az alkalmazásban állók száma.

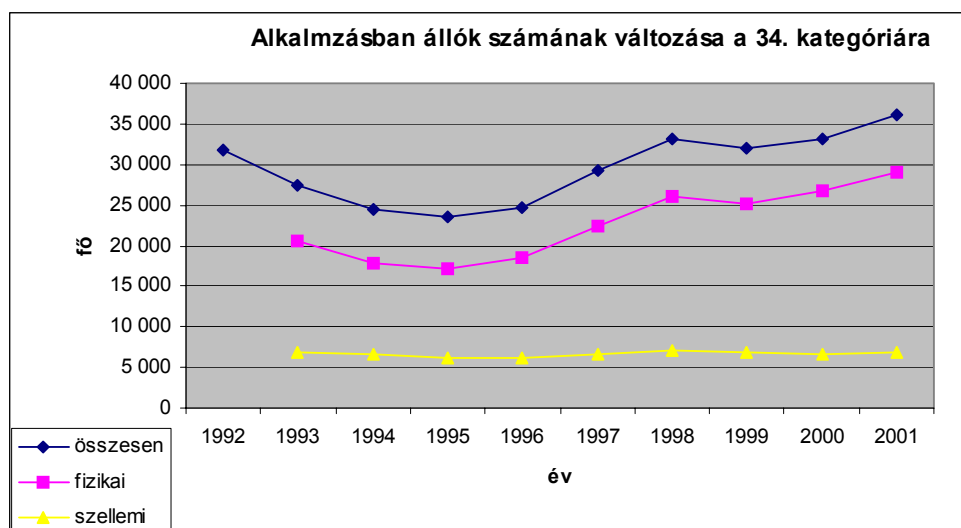
A foglalkoztatottak számán túl sokkal tanulságosabb lehet a fizikai és szellemi foglalkoztatottak számának vizsgálata. Ez lehet az egyik olyan statisztikai adat, amelyből választ kaphatunk arra a kérdésre, hogy Magyarország „összeszerelő-üzemként” funkcionál-e a multinacionális vállalatok számára, vagy (s mi szeretünk ebben a változatban reménykedni) valóban egyre nagyobb szerepe van a hazai kutatásnak, fejlesztésnek, és egyéb szellemi tevékenységeknek.

A közúti járműgyártás ágazatot vizsgálva a válasz meglehetősen egyértelmű: a szellemi foglalkoztatottak száma 2001-ben pontosan ugyanannyi, mint 1993-ban! A termelés növekedése csak a fizikai alkalmazottak számát növelte, így valószínűnek tűnik, hogy Magyarország továbbra is inkább „üzem”, mintsem K+F központ.

Ha részletesebben vizsgáljuk az egyes ágazatokat, akkor a közúti gépjármű gyártása alágazatban szintén azt látjuk, hogy a szellemi foglalkoztatottak száma nemhogy növekedett, hanem csökkent. A gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása alágazatban viszont jelentősen növekedett a szellemi alkalmazottak száma. Ezen alágazat esetében a megugrás éve 2000 volt. A közúti járműalkatrészek gyártása alágazatnál viszont nincs ilyen kedvező változás: a szellemi alkalmazottak száma nem növekedett az elmúlt években.

1.5. Táblázat: Alkalmazásban állók száma (fő) (Forrás: KSH)

	Közúti jármű gyártása		Közúti gépjármű gyártása		Karos-széria + pótkocsi		Motor + alkatrész	
	összesen	szellemi	összesen	szellemi	összesen	szellemi	összesen	szellemi
1992	31 846	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1993	27 476	6 924	9 058	2 667	896	184	17 522	4 073
1994	24 496	6 652	8 181	2 671	468	85	15 847	3 896
1995	23 452	6 219	8 268	2 528	463	71	14 721	3 620
1996	24 701	6 274	7 518	2 231	704	99	16 479	3 944
1997	29 153	6 730	8 933	2 305	989	130	19 231	4 295
1998	33 187	7 183	9 990	2 473	826	127	22 371	4 583
1999	32 051	6 832	9 074	2 231	1 521	275	21 456	4 326
2000	33 179	6 525	8 877	2 065	2 291	630	22 011	3 827
2001	36 101	6 924	9 904	2 241	2 144	628	24 053	4 069



1.2. ábra

Összességében azt mondhatjuk, hogy az alkalmazásban állók számának növekedése szinte kizárólag a fizikai foglalkoztatottak számának növekedéséből fakad. A szellemi foglalkoztatottak részaránya az összes alkalmazott számához képest a közúti járműgyártás ágazatban az 1993-as 25%-ról 19%-ra csökkent.

Az **átlagkeresetek** vonatkozásában kérdés, hogy mennyire helytálló az a feltételezés, mely szerint hazánk egyik tökevonzó képessége az alacsony bérszínvonal volt. Erre a kérdésre az átlagkeresetek nemzetközi és szűkebb régióbeli összehasonlítása adhat választ.

Ami már a hazai adatokból is látható, hogy az átlagkeresetek a közúti gépjármű gyártás szektorában a többi alágazathoz képest jelentősen magasabbak, a második helyen pedig rendre a gépjármű gyártáshoz kapcsolódó alkatrészgyártás áll (1.6. táblázat).

Ebben az alágazatban a legdominánsabb a nemzetközi vállalatok jelenléte, így érdekes kérdés lehet, hogy a gyors bérnövekedés a külföldi tőke jelenlétének köszönhető-e, vagy pedig általános tendencia, hogy az alágazatok közül a közúti gépjármű gyártás a bérszínvonal tekintetében is „kilóg”? Továbbá kérdéses, hogy a bérszínvonal növekedése hogyan befolyásolja hazánk versenyképességét. A régióbeli összevetés megmutathatja, hogy volt-e egyáltalán bérszínvonalbeli előnye hazánknek a régió többi országához képest, s ha igen,

akkor ez a versenyelőny megmaradt-e, vagy eltűnt. Ebből következtethetünk arra is, hogy a vállalatok beruházási döntéseiknél milyen súllyal veszik figyelembe a bérszínvonal kérdését.

1.6. Táblázat: Az átlagkeresetek alakulása (Forrás: KSH)

Átlagos havi bruttó kereset (Ft)	Közúti jármű gyártása	Közúti gépjármű gyártása	Karos-széria + pótkocsi	Motor + alkatrész
1992	21 966	n.a.	n.a.	n.a.
1993	28 380	31 738	25 090	26 797
1994	34 954	38 001	30 783	33 496
1995	43 760	46 786	35 687	42 299
1996	57 241	65 493	40 227	54 165
1997	72 628	85 323	52 560	67 696
1998	86 085	104 855	64 063	78 479
1999	99 774	129 182	81 634	88 527
2000	116 631	149 626	101 617	104 817
2001	136 112	183 415	n.a.	117 741

#### 1.4. A termelékenység

A termelékenységet vizsgálva (1.7. táblázat) megállapítható, hogy a közúti járműgyártás és a közúti gépjármű gyártása ágazatban a termelékenységi index 2000-ig minden évben jelentős növekedést mutatott. 2001 volt az első olyan év, amikor az index értéke nem érte el a 100%-ot.

1.7. Táblázat: termelékenységi mutatók (Forrás: KSH)

Termelé-kenység indexe (előző év=100%)	Közúti jármű gyártása	Közúti gépjármű gyártása	Karos-széria + pótkocsi	Motor + alkatrész
1992	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1993	127,7	n.a.	n.a.	n.a.
1994	131,2	134,9	76,1	122,6
1995	165,3	183,5	184,5	110,7
1996	122,5	138,5	221,6	120,6
1997	140,7	142,6	136,1	133,2
1998	128,8	134,9	177,1	115,4
1999	128,6	140,8	97,2	109
2000	112,4	116,1	161,8	117,3
2001	95,5	91	n.a.	102,5

A termelékenységet abszolút értékben mérő, az egy főre eső termelés volumenét a teljes ágazatban vizsgálva megállapítható, hogy az az elmúlt 10 évben 15-szörösére nőtt, így 2001-ben az egy foglalkoztatottra eső termelés értéke 45,44 millió Ft volt. Jellemző, hogy az egy főre eső termelés értéke a közúti gépjármű gyártása alágazatban kimagaslóan a legmagasabb.

A bruttó hozzáadott érték növekedési üteme is elmaradt az évtized végére a közúti járműgyártás ágazat bruttó kibocsátásának növekedési ütemétől. Míg pl. 1993-ban a bruttó

hozzáadott érték a bruttó kibocsátás 27,59%-át tette ki, addig ez az érték 2000-re 19,12%-ra csökkent.

A **termelékenység** alakulásában észrevehető töréspontok:

- a termelékenységi index alakulását tekintve összességében kiemelkedő év volt 1995
- az addigi folyamatos növekedés 2001-ben a közúti gépjármű gyártása ágazatban megszakadt
- a bruttó hozzáadott értéknek a bruttó kibocsátáshoz viszonyított aránya 1995-től esett vissza
- a termelékenységet abszolút értékben vizsgálva is jelentkezik a már megfigyelt törés: 2001-ben a közúti gépjármű gyártása ágazatban, ennek megfelelően az összegzett közúti járműgyártás ágazatban is megszakadt az addig töretlen fejlődés.

## 1.5. A szervezetek

A szervezetek száma a közúti járműgyártás ágazatban az elmúlt tíz év első éveiben stagnált, majd 1995-től dinamikus növekedésnek indult (1.8. táblázat). Az 1999-re elért szint viszont az elmúlt években már nem változott. Részletesebb bontásban csak 1997-től állnak rendelkezésünkre adatok. Ezek az adatok azt mutatják, hogy az egyes alágazatokban működő szervezetek számának aránya nem módosult jelentősen. A közúti járműgyártással foglalkozó szervezetek mintegy háromnegyede foglalkozik motor- és alkatrészgyártással. Ez viszont azt mutatja, hogy az összeszerelő üzemek mellett a beszállítói hálózat is kiépült Magyarországon, mármint ami a szervezetek számát illeti.

1.8. Táblázat: A szervezetek számának alakulása a járműiparban (Forrás: KSH)

szervezetek száma	Közúti jármű gyártása	Közúti gépjármű gyártása	Motor+alkatrész
1992	59	n.a.	n.a.
1993	59	n.a.	n.a.
1994	53	n.a.	n.a.
1995	57	n.a.	n.a.
1996	90	n.a.	n.a.
1997	100	14	74
1998	120	10	94
1999	194	21	136
2000	193	20	143
2001	187	23	137

Az állami és a külföldi tőkének a jegyzett tőkéhez viszonyított aránya jelentősen megváltozott a külföldi befektetők megjelenését követően. 2000-re az állami tőke aránya minimálisra csökkent (0,3%), viszont rendkívül jelentős a külföldi tőke szerepvállalása (74,8%).

A közúti járműgyártáságazatban működő **külföldi érdekeltségű vállalatok** száma az elmúlt években némileg növekedett, ugyanakkor az alkalmazásukban állók létszáma jelentősen csökkent. Folyamatosan növekszik viszont a vállalkozások nettó árbevétele (1998: 1 052 994 millió Ft, 2000: 1 538 426 millió Ft).

## 1.6. Az autóiparhoz kapcsolódó külkereskedelmi forgalom statisztikai elemzése

A **külkereskedelem** esetében a SITC nomenklatúra 7.8. alosztályára, a közúti jármű csoportra vonatkozó adatokkal dolgozhatunk. Az osztály behozatalának értéke folyamatos, jelentős növekedésen ment keresztül.

A **behozatal** egyre nagyobb arányban származik az Európai Unió területéről, hisz míg a 1992-ben 59,39%, 2001-ben már 77,49% volt az EU-ból származó behozatal értéke az osztály összes behozatalának értékéhez viszonyítva (1.9. táblázat). Ez az arány messze meghaladja az ország összes behozatalának megoszlását, hisz ott csak (2001-ben) 57,79% volt az EU részaránya.

Ha a közúti jármű behozatal értékét Magyarország összes behozatalának értékéhez viszonyítjuk, akkor azt láthatjuk, hogy az ágazat jelentősége némileg növekedett az elmúlt 10 évben. Ez a növekedés 1999-re érte el a tetőpontját, majd visszaesett, de még 2001-ben is szignifikánsan magasabb, mint a '90-es évek elején volt.

1.9. Táblázat: A közúti járművek importjának részesedése az összes hazai importból (Forrás: KSH)

Behozatal értéke (millió Ft)	Közúti járműcsoport (7.8.)			7.8. részaránya Mo. összes behozatalából
	összesen	ebből EU	EU aránya	
1992	53 412	31 721	59,39%	6,08%
1993	80 657	43 166	53,52%	6,94%
1994	114 916	66 744	58,08%	7,48%
1995	113 799	79 833	70,15%	5,88%
1996	151 613	111 576	73,59%	6,14%
1997	215 332	154 974	71,97%	5,44%
1998	385 384	299 420	77,69%	6,99%
1999	572 179	451 997	79,00%	8,61%
2000	665 365	509 038	76,51%	7,34%
2001	706 154	547 166	77,49%	7,31%

A **kivitel** esetében is hasonló tendenciákat figyelhetünk meg (1.10. táblázat). Az ágazat összes kivitelének értéke több mint 17-szeresére nőtt a vizsgált időszak alatt. A kivitel esetében még meghatározóbb partner az EU, mint a behozatalnál volt. (Ez egyébként nem csak az ágazat kivitelére, hanem Magyarország teljes kivitelére igaz.) Az EU részaránya az ágazat kiviteléből tíz év alatt 24,12%-ról 84,62%-ra nőtt. Az ágazat kivitelének Magyarország összes kiviteléhez viszonyított aránya hasonló pályát futott be, mint a behozatalnál: 1999-ig jelentős növekedés, majd ezt követően enyhe visszaesés. Ezt azt jelzi, hogy a közúti jármű külkereskedelme az 1999-2001 közötti időszakban némileg megtorpant, növekedése elmaradt a külkereskedelem bővüléséhez képest. Szerep azonban továbbra is meghatározó, hisz az adott ágazat kivitele továbbra is közel 9%-át adja az ország kivitelének.

**1.10. Táblázat: A közúti járművek exportjának részesedése a teljes hazai exportból (Forrás: KSH)**

Kivitel értéke (millió Ft)	Közúti járműcsoport (7.8.)			7.8. részaránya Mo. összes kiviteléből
	összesen	ebből EU	EU aránya	
1992	45 465	10 964	24,12%	5,39%
1993	51 953	9 173	17,66%	6,34%
1994	57 161	15 509	27,13%	5,06%
1995	86 118	29 518	34,28%	5,31%
1996	84 699	33 509	39,56%	4,23%
1997	203 211	115 339	56,76%	5,70%
1998	302 915	214 713	70,88%	6,14%
1999	535 343	450 200	84,10%	9,01%
2000	697 584	584 847	83,84%	8,78%
2001	778 979	659 181	84,62%	8,90%

Az egyik legbeszédesebb adatsor a *behozatalt és kivittelt ágazati rendszerben* mutató, a közúti gépjárművekre és a közúti jármű-motorokra és –alkatrészekre vonatkozó táblázat (adatokat csak 1999-től). A táblázatból kiolvasható, hogy Magyarország szerepe a nemzetközi termelési láncban az összeszerelés, hiszen a közúti gépjárművek kivitele nagyjából háromszorosa a behozatalnak, míg a motorok és alkatrészek esetében a behozatal kétszerese a kivitelnek (1.11. táblázat). Természetesen nagyon leegyszerűsítve, de mindez azt jelentheti, hogy az alkatrészeket és motorokat behozzák a vállalatok Magyarországra, hazánkban összeszerelik őket kész járművekké, és már így viszik ki őket az országból. Ez egybecsengeni látszik a korábban megfogalmazott feltevésekkel.

**1.11. Táblázat: Behozatal és kivitel a gépjármű ágazatban (Forrás: KSH)**

Behozatal és kivitel ágazati rendszerben (millió Ft)	I. közúti gépjárművek			II. motorok, alkatrészek		
	behozatala	kivitele	kivit./behoz.	behozatala	kivitele	kivit./behoz.
1999	311 543	936 914	300,73%	473 450	191 147	40,37%
2000	355 204	1 098 357	309,22%	566 299	273 323	48,26%
2001	416 994	1 211 059	290,43%	589 684	319 100	54,11%

## 1.7. A fejezet főbb megállapításainak összefoglalása

- a termelés mindegyik alágazatban jelentősen növekedett az elmúlt tíz évben
- a három alágazat egymáshoz viszonyított súlya módosult: megerősödött a közúti gépjármű gyártása vezető szerepe, csökkent a közúti járműalkatrészek gyártása (közúti jármű-motor-, alkatrész gyártása) jelentősége, a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása termelésben betöltött szerepe továbbra is minimális
- az ágazat a feldolgozóipar (és az egész ipar) tekintetében is kiemelkedő jelentőséggel bír
- a közúti járműalkatrészek gyártása alágazat termelésének növekedése arra utal, hogy a háttérpar fejlődése követi a nemzetközi vállalatok megjelenését
- a GDP és a közúti járműgyártás ágazat termelésének volumenindexei között nincs szoros kapcsolat, a termelés alakulását a koncentrált piac miatt a legfőbb szereplők cselekedetei határozzák meg

- jelentősen növekedett az értékesítés a nagy nemzetközi vállalkozások megjelenését követően
- az értékesítésen belül szinte kizárólagos az exportra történő értékesítés dominanciája; az ágazat továbbfejlődését az export biztosíthatja
- a foglalkoztatottak száma folyamatosan, nagyobb törések nélkül növekedett
- a szellemi foglalkoztatottak száma és aránya továbbra sem jelentős, nincs növekedés ezen a területen
- a termelékenység az évtized elején gyorsuló ütemben növekedett, ezt a folyamatot a '90-es évek közepétől a lassuló ütemű növekedés váltotta fel; a termelékenység az előző évhez viszonyítva 2001-ben csökkent először
- a bruttó hozzáadott érték növekedési üteme elmarad a kibocsátás növekedési ütemétől, így annak egyre kisebb hányadát adja
- az abszolút értékben számolt termelékenység a gépjármű karosszéria- és pótkocsi gyártása alágazatban a legnagyobb, de mindhárom alágazatban folyamatosan, nagymértékben növekedett a vizsgált időszak során
- a szervezetek száma 1999-re egy tartós növekedést követően elért egy azóta változatlan szintet
- a szervezetek háromnegyede motor- és alkatrészgyártással foglalkozik
- a vállalatok jegyzett tőkéjében minimálissá vált az állami tőke szerepe, s a külföldi tőke vált dominánssá
- a magyar autópiac növekedési korlátjai egyértelművé teszik, hogy a vállalatok exportorientáltak
- a hazai piac legsikeresebb szereplőjévé az évtized végére a Suzuki vált, ő értékesíti a legtöbb új személygépkocsit; a Magyarországon üzemeltető többi cég márkái esetében sokkal nagyobb a másodlagos piac szerepe
- a külkereskedelemben az ágazat szerepe jelentős (a '90-es évek elejéhez képest nőtt)
- mind a behozatal, mind a kivitel tekintetében az elsőszámú partner az EU
- a közúti gépjárművek kivitele háromszorosa azok behozatalának, a motorok és alkatrészek esetében viszont a behozatal kétszerese a kivitelnek, azaz jelentős az ágazat importigénye
- a külföldi érdekeltségű vállalkozások száma 1998-2000 között stabil volt, nettó árbevételük jelentősen nőtt, viszont foglalkoztatottjaiknak száma csökkent
- az átlagkeresetek nemzetközi összehasonlítása egyértelművé teheti, hogy milyen mértékben biztosít versenyelőnyt hazánknak az alacsony bérszínvonal. Volt-e előnye Magyarországnak a térség többi országával szemben ebben a vonatkozásban, s ha igen, akkor ez az előny megmaradt, vagy csökkent. A bérszínvonalak összevetéséből következtethetünk arra is, hogy milyen prioritást kap a bérköltségek kérdése a beruházási döntések meghozatalakor.



## 2. Magyarország autóiparának legjelentősebb vállalatai és szervezetei

### 2.1. A beszállítói piramis képe a magyarországi autóiparban

Az autóipar vállalatai az ún. beszállítói piramis különböző szintjein helyezkednek el. A piramis legfelső szintjén találhatjuk az autógyártó cégeket (Audi, Suzuki, Opel). E hármak a Visteonnal kiegészülve 2000-ben együttesen 1.263 milliárd Ft értékesítési árbevételt produkáltak, amely megfelel a közúti járműgyártó ágazat (TÁEOR 34.) 2000. évi teljes árbevétele 80%-nak. (Knáb, 2002b)

A fenti vállalatok alatt találhatjuk az első beszállítókat, az ún. integrátor vállalatokat (ilyenek például a Knorr-Bremse, a Lear vagy a ZF Hungária). Ezek a cégek jellemzően komplex részegységeket gyártanak az összeszerelő autógyárak számára. Többségük multinacionális cégek leányvállalata, a világ 20 legnagyobb részegység-gyártó vállalatából 9 rendelkezik leányvállalattal hazánkban (nevezetesen a Delphi, Visteon, Lear, Knorr-Bremse, Johnson Controls, Robert Bosh, Continental, ZF, Valeo, Denso). Az első beszállítók között nemigen találunk magyar tulajdonú vállalatokat, csupán két jelentős céget, az IMAG-ot, és a Rábát említhetjük meg. A külföldi tulajdon tehát meghatározó a piramis ezen szintjén. Ezek a vállalatok többnyire exportra termelnek. A MAJOSZ statisztikái szerint a komplex részegységeket az autóipari cégek 8%-ánál szerelik össze, mintegy 20 vállalatnál (2.1 Táblázat). Az integrátorok erős iparági kapcsolatokkal, versenyképes tudástőkével bírnak, jelentős a kutató-fejlesztő kapacitásuk. Fontos szerepük, hogy közvetítik a beszállítói piramis alsóbb szintjeire az autógyárak által támasztott minőségi, technológiai és logisztikai követelményeket.

Korábbi kutatások azt mutatták, hogy az integrátor vállalatok szerepe egyre erősebbé válik az iparágban belül. Az autógyárak egyre több tevékenységet engednek át beszállítóiknak, és ezzel párhuzamosan támaszkodnak beszállítóik képességeire és kreativitására a kutatás-fejlesztés területén. Ezáltal az iparági kapcsolatok is egyre szorosabbakká válnak.

2.1. Táblázat: Az első beszállítók a magyar autóiparban (Forrás: MAJOSZ)

Részegység	Gyártók száma
Karosszéria	13-14 cég
Motor	3 cég
Futómű	2 cég
Sebességváltó	1 cég
Kormánymű	1 cég

A piramis csúcán található összeszerelő üzemek és első vonalbeli beszállítóik teljesítménye együttesen közúti jármű gyártása ágazat (TÁEOR 34.) termelésének és exportjának már több, mint 90%-át adja, így nem túlzás azt állítani, hogy tevékenységük alapvetően meghatározza a járműipari export alakulását (2.2. táblázat).

2.2. Táblázat: Járműgyártó és járműipari beszállító cégek toplistája, 2001<sup>1</sup>

	A gazdálkodó neve	Nettó árbevétel (millió FT)	Export <sup>2</sup> értékesítés aránya (%)
1.	Audi Hungária Motor Kft.	853 799	99,9
2.	Magyar Suzuki Személygépkocsi gyártó és Értékesítő Rt.	148 341	66,7
3.	Opel Magyarország Autóipari Kft.	147 565	99,8
4.	NABI Észak-Amerikai Járműipari Rt.	102 030	99,8
5.	Lear Corporation Hungary Autóipari Gyártó Kft.	87 369	88,5
6.	Rába Járműipari Holding Rt.*	57 286	60,4
7.	Visteon Hungary Termelő és Értékesítő Kft.	57 206	99,7
8.	Delphi Packard Hungary Termelő Vámszabadterület Kft.	40 951	100
9.	TEMIC Hungary Kft.	33 862	82,6
10.	LUK Savaria Kuplunggyártó Kft.	32 251	68,2
11.	BPW-Rába Futóműgyár Kft.	29 371	96,4
12.	ZF Hungária Ipari és Kereskedelmi Kft.	24 931	96,3
13.	Michelin Hungária Abroncsgyártó Kft.	23 364	92,1
14.	Ikarusbus Járműgyártó Rt.	23 022	68,1
15.	Alcoa Európai Keréktermék Gyártó és Kereskedelmi Kft.	22 908	100
16.	Suoftec Könnyűfémtermék Gyártó és Forgalmazó Kft.	20 951	
17.	Sapu Ipari és Kereskedelmi Bt.	16 319	
18.	Ikarus Vállalatcsoport*	15 773	
19.	Continental Teves Magyarország Ipari Kft.	14 973	
20.	Leoni Hungária Ipari és Kereskedelmi Kft.	14 836	
21.	Denso Gyárto Magyarország Kft.	14 013	
22.	Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft.	10 985	

\* Konzolidált adatok - Consolidated data

Az integrátor vállalatok alatt helyezkednek el a második körös beszállítók. Ebbe a kategóriába tartozik például a Videoton Holding, a Kaloplasztik, a Salgoglas, a Pemü vagy a Perion. Ezek a vállalatok az összetettebb részegységek egyes elemeit állítják elő. A külföldi tőke szerepe még a beszállítói piramis harmadik szintjén is erős, de viszonyítva az előző csoportokhoz, a magyar tulajdonosok aránya is növekszik.

A legalsóbb szinteken találjuk a második, harmadik és sokadik beszállítókat a piramisban. Ezek a cégek a legegyszerűbb alkatrészeket állítják elő, egyre bonyolultabb elemekhez. A magyar tőke részaránya ezeken a szinteken a legnagyobb. Ezek a többnyire kis méretű beszállítók állandó tőkehiánnyal küszködnek, így csak nehezen képesek fejleszteni termelői kapacitásukat. Legtöbbször bér munkát végeznek, illetve pótalkatrészeket gyártanak. A beszállítók csak akkor tudnak bekapcsolódni az autóipari beszállítói piramisba, ha megfelelnek azoknak a minőségi követelményeknek, amelyeket velük szemben az autógyárak és az integrátor vállalatok támasztanak. Rendelkezniük kell legalább egy minőségbiztosítási szabvánnyal (ISO 9001/9002 és/vagy QS 9000, VD 6). A beszállítók kiválasztásánál a minőség mellett azonban egyéb tényezők (ár, megbízhatóság, szolgáltatások, tapasztalat) is mérlegelésre kerülnek. A multinacionális cégekhez képest a legnagyobb lemaradás a termelékenység tekintetében figyelhető meg. Mindezek ellenére a magyar járműipar termelékenysége az utóbbi időben növekszik (Knáb, 2002b).

<sup>1</sup> forrás: [www.fn.hu/cikk.php?id=&cid=47343](http://www.fn.hu/cikk.php?id=&cid=47343) a szerző kiegészítéseivel

<sup>2</sup> Figyelő (2002) Top200, október alapján

## **2.2. Audi Hungária Motor Kft.**

Az Audi Hungária Motor Kft. A társvállalatokhoz képest viszonylag későn, 1993-ban alakult meg. A Volkswagen csoport 100%-os tulajdona, vámszabad területi társaságként működik, és 2008-ig társaságiadó-mentességet élvez.

A gyár 1994-es indulásakor kizárólag motorgyártással foglalkozott, a későbbi beruházások során azonban kiterjedt, egyrészt jelentősen bővült a gyártott motortípusok száma, másrészt megkezdődött az autók összeszerelése is. Mára a győri gyár gyártja az Audi Konzern csaknem egész motorválasztékát. Ezen kívül a magyar Audi-leányvállalat szállítja a motorokat a Volkswagen, a Seat és a Skoda márkák számára is. A motorgyártás volumene az 1994 évi 19 ezer darabról a mai 1.200 ezer darabot meghaladó szintre folyamatosan növekedve jutott el, a gyártott motortípusok szélesítésének megfelelően. Mára a négy-, hat- és nyolchengeres benzin- és dízelmotorok mind szerepelnek a terméklistán, sőt 2002-ben a gyár további fejlesztésekkel (6,5 milliárd Ft értékben) a legkorszerűbb adagolófűvókás turbódízel és a szintén új fejlesztésű FSI benzinmotorok gyártásának megkezdését tervezi.

A Győrben gyártott motorok mindegyike megfelel az Euro-3, bizonyos részük pedig már az Euro-4<sup>3</sup> szabványoknak is.

Az Audi Hungária tevékenységi köre 2001-től a sorozatgyártást kísérő motorfejlesztési tevékenységgel bővült. A fejlesztőközpontot a gyárterületen belül hozták létre. A beruházási összeg 6,6 milliárd forint, (amelynek a 10%-át a magyar állam adta) ami tartalmazza az épületegyüttes, az infrastruktúra és a műszaki berendezések költségeit. Ez a központ végzi a továbbiakban a motorok illesztés-fejlesztési, gyártástechnológiai, valamint a modellek megújításával és a termékfejlesztéssel kapcsolatos feladatokat. A központ létrehozásával a gyár fejlesztőmérnökeinek száma a korai szakaszban 60-nal, majd 200-zal bővül.

1998 májusában az AUDI HUNGARIA új fejezetet nyitott a magyar autótörténelemben. Ekkor vette kezdetét az Audi TT Coupé. Még ebben az évben 16,5 ezer darab sportautót gyártottak le. 1999 júliusában a TT Roadster sportkocsik összeszerelése is beindult Győrben. 2001 második negyedévével pedig Audi A3-as és S3-as gépjárművek összeszerelését is végzik. Az 1999. év óta a kibocsátott gépkocsik mennyisége az 52-56 ezer db között mozog. 2001-ben a sportkocsik kezdeti nagy érdeklődés után tapasztalható kereslet visszaesését kompenzálta az új típus belépése, amely a jövőben várhatóan mennyiségben megelőzi majd a korábbi exkluzív típusokat.

Az ország második legnagyobb teljesítményét nyújtó vállalata. Termelése 1999-ben 720,9 milliárd forint, amelyet 2000-ben 900,6 milliárdra növelt, majd 2001-ben a nettó árbevétel 853,8 milliárd forintra csökkent. (Ebben szerepet játszik a forint árfolyamváltozása is; a vállalat nettó árbevétele 2000-ben 3.399 millió, míg 2001-ben 3.466 millió euró volt.) Magyarország legnagyobb exportőre 100%-ban kivitelre termel. 1999-ben 720,3 milliárd forint volt az exportértékesítése, míg 2000-ben már 899,7 milliárd. Szintén a forint euróval szembeni árfolyamváltozásának köszönhetően a 2001-es évben tovább bővülő export forintban mért bevételei elmaradnak a 2000. évtől (2001-ben 853 milliárd forint).

---

<sup>3</sup> Az Európai Unió gépjárműmotorokra vonatkozó, azok károsanyag és zajkibocsátását felülről korlátozó normarendszer

Az Audi Hungária Motor Kft. dolgozóinak száma eddigi fennállásának minden évben növekedett (a megvalósított beruházásoktól függően). 2001-ben átlagosan 4.863 főt foglalkoztatott.

A győri gyár 10 magyarországi beszállító vállalata közül 9 cég 100%-ban külföldi tulajdonú közép-, illetve nagyvállalat. Elsősorban az Audi győri gyártásához kapcsolódva építették ki kapacitásukat Magyarországon. Jellemző továbbá, hogy a külföldi tulajdonú beszállító cégek az Audi mellett nagy számban szállítanak más külföldi autógyáraknak is.

Az Audi magyarországi beszállítói egyebek mellet a Lear Corp., a LuK Savaria Kft., VAW Alumíniumtechnika Kft.. Az Ikarus Préstechnika Kft. 2001 végétől különféle préselt alkatrészeket és karosszéria-elemeket készít a Győrben összeszerelt autók számára. A gyár a beszállítói arány növelésére törekszik, amihez beszállítói konferencia, illetve a potenciális alvállalkozók előminősítése is hozzájárul.

Az Audi és a győri Széchenyi István Főiskola (SZIF) közös információs centrumot működtet. A központot az Audi hozta létre, a főiskola pedig pl. AutoCAD tárgyat oktat. A további együttműködés keretében további új tárgyakat indítanak annak érdekében, hogy a főiskoláról kikerülő mérnökök végzettsége jobban megfeleljen a gyár elvárásainak. A gyár ösztöndíjakkal is segíti a hallgatók tanulmányait.

Az Audi főbb eredményit a 2.3. táblázat tartalmazza:

**2.3. Táblázat: Az Audi Hungária Motor Kft. főbb adatai** (Forrás: Knáb, 2002b)

Megnevezés	1998	2000	2001	2002 terv
<b>Évi termelés motor (ezer db)</b>	896	1.060	1.220	1.200
<b>autó (ezer db)</b>	13,7	56,8	55,3	45-50
<b>Árbevétel (milliárd Ft)</b>	482,7	900,6	853,8	n.a.
<b>Export árbevétel (milliárd Ft)</b>	481,8	899,7	852,4	n.a.
<b>Export hányad (%)</b>	99,8	99,9	99,8	n.a.
<b>Adózott eredmény (milliárd Ft)</b>	44,3	84,4	68,3	n.a.
<b>Létszám (fő)</b>	2.809	4.404	4.700	4.800
<b>Magyar beszállítók száma (db)</b>	n.a.	8-10 cég,	n.a.	n.a.
<b>aránya</b>		10% alatt		
<b>értéke</b>		200 M DEM		
<b>Beruházási érték (millió EUR)</b>	170	225	184	200
<b>Kumulált beruházási érték 2001 végéig</b>	310 milliárd Ft/ 1.258 millió EUR/ 2 milliárd DEM			
<b>Néhány magyarországi beszállítója</b>	<i>Jung, Temic, VAW, LuK, Ikarus Préstechnika</i>			

### 2.3. Magyar Suzuki Rt.

„A mi autónk” a Suzuki magyarországi gyártóját 1991-ben alapították, 5,5 milliárd Ft alaptőkével, amely azóta 82 milliárd Ft-ra emelkedett. A vállalatnak csupán 1%-a magyar tulajdon. A vállalat székhelye Esztergom lett. Itt épült fel vámszabad területen, adókedvezményekkel segítve zöldmezős beruházás keretében a gyártóüzem, amely 1992-óta üzemel.

A gyár kezdetben a Swift 1,0 és 1,3 literes motorral szerelt változatai készültek az üzemben, amely választék később (a GM-mel kooperációban készül) Wagon R+ típussal bővült.

További modellek gyártásának bevezetését is tervezi a cég. Ennek alapja főként az a tény, hogy a hazánkban igen népszerű, a legnagyobb darabszámban eladott Swift modellek a 2003-ban bevezetésre kerülő, az alkatrészek újrahasonosítására vonatkozó EU normák bevezetése miatt nem lesznek gazdaságosan gyárthatóak. A gyártmánycsere első lépéseként bővítik a gyár telephelyét, illetve már 2002-ben megérkeznek a prérsszerszámok és a gépek Esztergomba telepítését.

A gyár kapacitása kezdeti 50 ezer db-ról fokozatosan emelkedett 85-87 ezerre. Cél a kapacitás további bővítése, így 2002-ben 100 ezer db, míg 2005-ig 120 ezer db-ra kívánják emelni. Mindehhez nagymértékben hozzájárul a komplex számítógépes termelésirányítási rendszer is, valamint az automatizáltság fokának növelése. A Suzuki-csoporton belül a magyarországi gyár költséghatékonysága jó. A hatékonyság további növelése érdekében az európai, illetve a magyarországi beszállítók fokozottabb bevonását tervezik, amelytől a költségek 15%-os csökkenését remélik.

A gyár eredményeit a 2.4. táblázat tartalmazza:

2.4. Táblázat: A Magyar Suzuki Rt. Eredményei (Forrás: Knáb, 2002b)

Megnevezés	1998	2000	2001	2002 terv
Évi termelés - autó (ezer db)	65,8	77,6	85,2	81,5
Értékesítés – autó (ezer db)				
belföldi	23,8	28,1	29,0	31,5
export	42,0	49,5	56,2	50,0
Árbevétel (milliárd Ft)	87,0	126,0	148,3	146,0
Export árbevétel (milliárd Ft)	55,2	84,7	99,0	n.a.
Export hányad (%)	63	67	70,1	n.a.
Adózott eredmény (milliárd Ft)	16,0	-5,8	-0,8	2,0
Létszám (fő)	1.528	1.592	1.600	1.700
Magyar beszállítók száma (db)	n.a.	50 cég	n.a.	n.a.
aránya		55%		
értéke		210 M DM		
Beruházási érték (millió EUR)	n.a.	16	4,7	14
Kumulált beruházási érték 2001 végéig	350-400 millió USD			
Néhány magyarországi beszállítója	<i>Rába IMAG, Bakony Alkatrészgyártó, Kaloplasztik, Salglass, Berva, Zeuna Starker, MMG AutomatikaM., Temic, Kunplaszt, Pemü, Ganz Kapcsoló és Készülékgyár</i>			

A cég eredményeit tartalmazó táblázatból kiderül, hogy a cég más hazai autógyártókhöz viszonyítva termelésének jelentős részét Magyarországon forgalmazza (ez a gyár létrehozásakor célként szerepelt is), köszönhetően a termék nagy sikerének a hazai piacon (a Suzuki vezeti az eladási listákat, részesedése a piacon 24%). Az eladások, csakúgy, mint a termelési mennyiségek évről évre növekedtek, ez a tendencia egyedül a 2002-es évben látszik megtorpanni. Mind a belföldi, mind az export értékesítés hasonló tendenciákat követ, mint az összes termelés, sőt a belföldi eladások az általános autóipari recesszió hatását is elkerülve 2002-ben is növekedni látszanak.

A vállalat árbevétele szintén a gyártás mozgásait követi: 2001-ig töretlenül emelkedik, azonban 2002-ben várhatóan kis mértékben csökkenni fog.

Ezzel a teljesítményével a Magyar Suzuki Rt. a 2001. évben a hazai vállalatok nettó árbevétel szerinti rangsorában a 2. helyezett Audi Hungária Motor Kft. mögött a 17. helyet foglalta el (2000-ben a 19. volt) megelőzve ezzel az Opel Magyarország Autóipari Kft-t (18. helyezett).

Az export-értékesítés előfeltételeként a Suzuki gyár a kezdetektől rákényszerült az európai, illetve a magyar beszállítókkal való együttműködésre. Az európai beszállítói hányad jelenleg 60%-ot meghaladó érték. Az 55 magyarországi beszállító 60%-a hazai tulajdonú. A beszállítók nagyobb hányada kis- és középvállalati kategóriába tartozik. Az autók részegységeinek 20%-a az EU-ból, mintegy fele Magyarországról származik és 30% származik Japánból. Itt kell megjegyezni, hogy a cégvezetés célja, hogy a Japánból érkező alkatrészek teljes mennyiségét magyar termékkel váltsa ki, ám ezt egyelőre a megfelelő hazai beszállítók hiánya akadályozza. A hazai beszállítókat az eddigiek során csak az egyszerűbbnek számító alkatrészek, részegységek biztosításához sikerült bevonni. (Ezért kényszerül a Suzuki olyan gyártósorok üzemeltetésére is, amely termékeit hazai beszállítók nem képesek biztosítani.)

A hazai beszállítók a térségben (vagy a gyárral közösen működtetett ipari parkban) való letelepedését a Suzukin kívül az esztergomi önkormányzat is szívesen látja, és segíti (lásd a később tárgyalt Közép-magyarországi Autóipari Klaszter)

A térség korlátait és egyben a lehetőségeit is jól mutatja a tény, hogy a gyár további fejlődésének immár a gyártókapacitáson túl a képzett munkaerő szűkös rendelkezésre állása is korlátot szab (amely hiányt szlovák szakmunkások alkalmazásával pótolnak).

#### **2.4. Opel Magyarország Járműgyártó Kft.**

A nagy autógyártók közül a GM 1990-ben elsőként települt le Magyarországon vámszabad területen működő – kezdetben a Rábával vegyes vállalati, majd kizárólagos GM tulajdonú – társaságként többféle kormányzati támogatásban és kedvezményben részesülve. A gyár tulajdonosi szerkezete 2000-ben megváltozott, a tulajdonosok közé (részvénycserével) bekerült a Fiat. Így jött létre a Fiat-GM Powertrain szentgotthárdi motorgyára.

Az Opel Magyarország jegyzett tőkéje 15,150 milliárd forint.<sup>4</sup>

A korai szakaszban végzett autóösszeszerelés (magyar Astra és a kínai megrendelésre készített Vectra után) mára teljesen megszűnt. Az összeszerelés megszűnése óta nagyértékű főegységek gyártását végzi a szentgotthárdi gyár.

A motorgyár az amerikai cég legkorszerűbb gyárai közé tartozik. A gépeket számítógép vezérli, emberi beavatkozásra csak igen csekély mértékben van szükség. A motorpaletta három típusból áll: az 1,4, az 1,6 és az 1,8 literes benzinmotorokból. Habár a gyár névleges kapacitása 570 ezer db/év, a tervekben a 2000-ben gyártott 480 ezer darab helyett csak a 2001-es szintnek megfelelő 400 ezer db legyártását tervezik 2002. évben is. A szentgotthárdi terveket továbbra is beárnyékolja, hogy a piac még mindig nem kedvez a benzinmotoroknak.

A robotcellás rugalmas technológiát alkalmazó hengerfejjel gyártó üzem 2000-ben hozták létre 460 ezer db/éves kapacitással, ám a tényleges termelés itt is elmarad a lehetőségektől (lásd a táblázatban).

---

<sup>4</sup>forrás: [www.fn.hu/cegmonitor.php?fcegid=644029084](http://www.fn.hu/cegmonitor.php?fcegid=644029084)

A szintén a GM-hez tartozó – évi 19 ezer db kapacitású – Allison Transmission első Észak-Amerikán kívüli üzeme a tervek szerint az európai és a délkelet-ázsiai piacokra szállítja majd a sebességváltókat. (2001-ben 6 ezer db teherautó-sebességváltó készült). A korábbi autó összeszerelő üzem helyén 2002-ben újabb sebességváltógyár indult: a Fiat-GM Powertrain leányvállalataként működő CVT üzem. Évi 250 ezer automata váltó gyártását tervezik az amerikai és az európai modellek számára.

Az Opel Magyarország dolgozói létszáma is csökkent az ezredforduló óta, amelyet azonban a tevékenységek kiszervezésével indokolnak. A gyár minden – az alaptevékenységhez nem szorosan kötődő – tevékenységet alvállalkozóknak ad ki. Az Opelnek az a célja, hogy megtartsa beszállítóit, segítséget nyújt nekik pl. az on-line kapcsolat kiépítésében. A fontosabb beszállítók már a termékfejlesztés időszakában jelen vannak. A motoralkatrész beszállítóik nagy része európai. A kétféle sebességváltóhoz beszállított alkatrészek 90%-a viszont a tengerentúlról származik.

A cég eredményeit a 2.5. táblázat tartalmazza

2.5. Táblázat: Az Opel Magyarország Járműgyártó Kft. eredményei (Forrás: Knáb, 2002b)

Megnevezés	1998	2000	2001	2002 – n.a.
<b>Évi termelés</b>				
autó (ezer db)	9,7	-	-	
motor (ezer db)	417	480	400	
hengerfej (ezer db)	266	338	338	
sebességváltó (ezer db)	-	-	6	
<b>Árbevétel (milliárd Ft)</b>	183,3	177,7	147,6	
<b>Export árbevétel (milliárd Ft)</b>	168,3	177,3	n.a.	
<b>Export hányad (%)</b>	92	99	n.a.	
<b>Adózott eredmény (milliárd Ft)</b>	33,3	28,5	250 e. DEM	
<b>Létszám (fő)</b>	1.141	850	n.a.	
<b>Magyar beszállítók száma (db) aránya értéke</b>		Kb. 100 cég 10-20% 250 M DEM	35db*	
<b>Beruházási érték (millió euro)</b>	n.a.	16	4,7	
<b>Kumulált beruházási érték 2001 végéig</b>	1 milliárd DEM			
<b>Néhány magyarországi beszállítója</b>	<i>Sapu, Temic, Leoni, Delphi Packard, Pemü, Happich, VAW, Lear, Jung, Kaloplasztik, Bakony Alkatrészgyártó, Perion</i>			

\*ezek többsége a Suzuki kooperáció alapján az Opel Polska-nak is szállító Suzuki beszállító, tehát sem a GM globális, sem a szentgotthárdi gyár termeléséhez nem járulnak hozzá.

Az Opel Magyarország a magyarországi vállalkozások (az értékesítés nettó árbevétele szerinti) rangsorában 2001-ben a 2. helyezett Audi és a 17. Suzuki mögött a 18. helyen állt (200-ban a 12.) a 147,6 milliárd forintos árbevételével. A gyártmányait szinte teljes mértékben exportáló cég az ország 6. legnagyobb exportőre. A cég termelési és pénzügyi eredményein észrevehető a recesszió hatása (a mutatók többsége 2000 óta csökkent), a gyártókapacitások egy része kihasználatlan.

2001-ben a GM európai gyáraiban a kapacitások jobb kihasználása-, valamint a termelés jövedelmezőbbé tétele érdekében gyártókapacitásait csökkentette, munkaerőt bocsátott el,

annak érdekében, hogy a GM Europe 2003-ra ismét megfelelő nyereséget érjen el. (Ezek az elbocsátások a magyarországi gyárat nem érintették.)

## **2.5. Visteon Hungary Kft. (korábban Ford Hungária Kft.)**

A Ford 1990-ben „zöldmezős” beruhásként hozta létre Székesfehérváron a kizárólag autóipari részegységeket gyártó üzemét, a Ford Albát. 2000 közepén – a Ford Motor Co. az anyacégről leválasztotta az alkatrészgyártással foglalkozó részleget, a Visteont így a magyarországi Alba üzemet a 6,3 milliárd törzstőkéjű Visteon Hungary Kft. viszi tovább, míg a gépkocsi értékesítést a Ford Motor Hungária Kft. végzi (alaptőkéje 3 millió Ft).

Az alba üzem árbevételei 1998-ban, 2000-ben és 2001-ben rendre 56,2; 58,5; és 57,2 milliárd forint voltak. A cég adózott eredménye 2001-ben 9,8 milliárd forint volt. A 2000. évben az export részesedése az összes árbevételből 90%-volt. A cég 1200 körüli létszámot foglalkoztat.

## **2.6. NABI Észak-Amerikai Járműipari Rt.**

A társaság jogelődjét 1992-ben alapította Észak-Amerikai Járműipari Kft. néven az Első Magyar Alap (EMA), azzal a céllal, hogy átvegye az Ikarustól az amerikai városi autóbussz-üzemeltetői részére értékesítő üzletágat. (Ehhez az EMA 1992-ben az Alabama állambéli Annistonban felvásárolta az Ikarus USA Inc-t, amely American Ikarus Inc. néven működött tovább.)

Az EMA az első nyugati kockázati tőke alap volt, amely kifejezetten azért jött létre, hogy technológia igényes magyar vállalatokba fektesse tőkét. Az alap részvényesei nagy befektetési-alap kezelők, nyugdíjalapok (például az ENSZ nyugdíjalapja), biztosítótársaságok és magánszemélyek voltak, akik összesen 80 millió dollárt fektettek be erre a célra.

1993-ban a Kft. törzstőkéjét 2,36 milliárd forintra emelték, amelyből az EMA 75%-os, míg az Ikarus Rt., mely az egyik budapesti telephelyét, és az amerikai piacra kifejlesztett két típusát (az Ikarus 416 és 436, később) vitte a társaságra, 25% részesedést szerzett.

1996-ban a főtulajdonos EMA 225 millió forintos törzstőke emelést hajtott végre, és bekerült a cég nevébe az angol NABI (Northern American Bus Industries) rövidítés. 1997-ben az EMA kivásárolta az Ikarus Rt-t a társaságból amelynek így már 100%-os tulajdonosa lett az EMA. 1997 a vállalat részvénytársasággá alakult át. A zártkörű részvényértékesítés során közel kétmillió részvényt adtak ki. A tulajdonosi körbe így bekerültek (elsősorban angliai és USA-beli) vagyongazdálkodó társaságok is. ([www.nabiusa.com/about.html](http://www.nabiusa.com/about.html) , 2003. 01. 13.)

A 2000. évben a NABI felvásárolta az angol Optare-csoportot, amely két gyárával (Leeds-ben és Rotherham-ben) és évi 500 buszos eladásával Anglia harmadik legnagyobb buszgyártója volt. (András – Péntek, 2001)

A vállalat kezdetben az Ikarus által a társaságra vitt két típust gyártotta, majd ezeket a modelleket továbbfejlesztette, majd újabb típusok fejlesztésébe kezdett. A gyár (eleget téve az amerikai hozzáadott érték 60%-os arányára vonatkozó követelménynek) a buszokat részegységeiben szállítja a tengeren túlra, hogy a végszerelést ott végezzék el.

A cég 2000-ben 1.039 buszt értékesített az így elért árbevétele 41,5 milliárd forint volt. 2001-



re teljesítményét növelve 1.319 buszt adott el, mellyel 102 milliárd forint bevételhez és ebből 2,8 milliárd forint adózott eredményhez jutott.

## **2.7. Rába Járműipari Holding Rt.**

A több, mint százéves múlttal rendelkező, futóművek, járműalkatrészek, motorok és haszonjárművek gyártásával foglalkozó Rába az egyik legnagyobb járműipari vállalat.

A Rába Holding a jelenleg zajló profiltisztítás keretében a nem a fő profilhoz kapcsolódó üzletágakat értékesíti (motorüzletág, sárvári kandallóüzem, kispesti öntöde), a szolgáltatásokat pedig kiszervezik (2005-ig a Rába Szolgáltatóház Kft. keretében).

A továbbiakban 3 stratégiai üzletág működik tovább. Ezek a húzóágazatnak tekintett futóműgyártás (a vállalatcsoport árbevételének 56%-át adja, 80%-os exportértékesítéssel), az alkatrészgyártás, és a speciális járművek gyártása.

A Rába Jármű Kft. a továbbiakban speciális jármű- és önjáró alvázak gyártásával foglalkozik. A Rába Járműipari Kft. (a későbbiekben egyesülve a Rába Sárvár Kft.-vel és a Rábai IMAG Kft.-vel ( Mór )) fogja végezni az alkatrészgyártást. A cég (jelenleg cégek) érdekelt a személyautó kooperációban. Ennek az üzletágnak a 2001-re becsült bevétele 16-17 milliárd forint volt.

## **2.8. Ikarus Rt.**

Az Ikarus Rt. Egy nagy hagyományokkal rendelkező, sok embert foglalkoztató nagyvállalat, amely fokozatosan elvesztette piacát. Az Ikarus cégcsoporthoz 12 társaság tartozik, amelyek négyféle fő tevékenységet folytatnak:

- alkatrész- és részegység gyártást,
- járműgyártást,
- járműipari szolgáltatást,
- ipari parkok üzemeltetését.

A magyar tulajdonban lévő vállalatcsoport 2000-ben 20,6 milliárd Ft, 2001-ben 14-15 milliárd Ft-os árbevételt realizált. 2001-re a vállalatcsoport megszabadult adósságaitól, és nyereségesé vált. 2001-ben a cég 3.200 főt foglalkoztatott.

Az IkarusBus Rt. Az Ikarus Rt., a francia Renault, és az olasz Iveco közös vállalatlata (olasz-francia többségi tulajdonban). A cég széria buszokat gyárt a vállalat székesfehérvári telephelyén, amelyeket Olaszországba, Tunéziába, Ukrajnába és egyéb piacokra exportál.

A 700 főt foglalkoztató vállalat 2001-ben 638 buszt gyártottak ám az eladások csökkennek. A cég működése veszteséges (2001-ben 3,4 milliárd Ft veszteség). A céget sújtja a hazai buszvásárlások csökkenése, valamint a forint erősödése.

Az Ikarus Egyedi Autóbuszgyár Kft. százas szériában gyárt buszokat (évi 170 db busz – kb. 6 milliárd Ft forgalom)

Az Ikarus Préstechnika Kft. (az Ikarus Rt. 100%-os tulajdonában) külső karosszéria elemeket gyárt az Audi és a Saab számára.

A 300 fős cég bevétele 2000-ben és 2001-ben is 2,5 milliárd Ft volt.

## 2.9. Forgalmazók

Magyarországon évente mintegy 130 ezer új autót értékesítenek. A használt autók piacán ennek többszöröse (10-12 szerese) is gazdát cserél. Az új autók eladása évek óta folyamatosan növekszik (2001ben 148 ezer db-ot értékesítettek). Az értékesítés területén az első helyet a hazai gyárral rendelkező Suzuki foglalja el, piaci részesedését 25% körülire becsülik. Az értékesített új autók fennmaradó része importból származott. Az új autó eladások területén a márkák további rangsora a következő: második az Opel, amit a VW, majd a Renault, a Peugeot, a Skoda, a Daewoo, a Toyota és a Ford követi (2.6. táblázat).

2.6. Táblázat: Új személygépkocsi értékesítés és a piaci megoszlás 2000-ben

(Forrás: <http://www.gkm.hu/site/fomenu/gazdasag/agazatok/jarmualk>)

Márka	Eladott db-szám	Változás 1999=100%	Piaci részesedés %
Suzuki	28 072	87.9	21.1
Opel	20 559	105.1	15.4
Volkswagen	11 201	107.1	8.4
Renault	10 139	134.9	7.6
FIAT	8 463	108.8	6.4
Peugeot	7 845	138.7	5.9
Skoda	7 064	118.7	5.3
Daewoo	6 623	85.4	5.0
Toyota	5 698	118.4	4.3
Ford	5 316	69.5	4.0
A többi márka	22 220	106.9	16.7
<b>Mindösszesen</b>	<b>133 200</b>	<b>102.6</b>	<b>100.0</b>

Az új autók importja mellett jelentős volt a használt autók behozatala is; 2001-ben mintegy 60 ezer db (Knáb, 2002b), míg a megelőző években 13 ezer db ([www.gkm.hu](http://www.gkm.hu), 2003). A használt járművek behozatala egyrészt nagyban függ az éppen aktuális import jogszabályoktól (2001 januárjától a behozatal engedélyezését a környezetvédelmi normák teljesítésétől tették függővé a korábbi normatív évjárat korlátozás helyett), másrészt pedig nagyban befolyásolja az újonnan eladott járművek piacát is. Az autópiacon óriási a verseny, amelyet az olcsó, az importból származó járművek megjelenése tovább fokozott. Az éles piaci versenyről árulkodnak a kereskedések rendszeres akciói; alacsonyabb árak, vagy az azonos árak melletti magasabb felszereltség.

A magyarországi járműértékesítésben, illetve a járműalkatrész értékesítésben résztvevő vállalatokat a vállalkozás jellege és annak piaci ereje alapján több csoportba sorolhatjuk: a márkakereskedők, a jelentős tőkével és értékesítési tapasztalattal rendelkező közepes méretű vállalkozások, és a tőkehiányos, kisvállalkozásokra (esetenként egyszemélyes „nepperek”).

Az új autók értékesítése szinte kizárólagosan márkakereskedőkön keresztül történik. Az országban kb. 6-700 diler működik.

A márkakereskedők közül a legnagyobbak a következők a 2.7. táblázatban láthatóak.

A használt autók értékesítésében a márkaszervizektől a nepperekig mindenki részt vesz. Az egyes szereplők a vásárlók különböző rétegeit próbálják megnyerni önmaguk számára. Míg a nepperek elsősorban az autók árában versenyképesek (azonban a jutányos ár gyakran

megbízhatatlan forrást, vagy műszaki állapotot igyekszik ellensúlyozni), addig a legnagyobbak a használt gépjárművekre adott garanciával, és a vásárláshoz nyújtott kiegészítő szolgáltatások nyújtásával (átiratás- és eredetiség vizsgálat átvállalása, biztosítások kötése, hitelügyintézés) képesek versenyben maradni. A közepes méretű szereplők a két véglet között megállapított stratégiájukkal, esetenként a területi, vagy személyes ismeretségek általi előnyöket kihasználva érvényesülnek.

A járműpark általános fiatalodásával, a lakosság anyagi körülményeinek javulásával azonban várható az olcsó, de kétes minőségű terméket és szolgáltatást nyújtó szereplők lemorzsolódása.

**2.7. Táblázat: A magyarországi legnagyobb márkakereskedők (Forrás: Knáb, 2002b és Figyelő 2002)**

Sorrend	Név	Nettó árbevétel 2001-ben (millió Ft)
1	Porsche Hungária Kereskedelmi Kft.	106 957
2	Opel Southeast Europe Kft.	88 906
3	Renault Hungária Kft.	45 354
4	Peugeot Hungária Kft.	37 322
5	Ford Motor Hungária Kft.	32 287
6	Toyota Motor Hungary Kft.	27 752
7	Fiat Magyarország Kft.	27 748
8	Citroen Hungária Gépjárműforgalmazó Kft.	23 775

Az alkatrész importtal foglalkozó hazai cégek közül 4-5 jelentős, 2-4 milliárd forint éves forgalmat bonyolító nagyvállalkozássá nőtte ki magát.(Knáb, 2002b) Ezek a Láng Kereskedelmi Kft., a Unix-Trade Kft., a Start Autó Kft., a Meteor Kft., valamint a Bárdi Autó Rt..

A 200-1000 millió forintos éves bevételt realizáló 10-15 vállalkozás adja a „középmézőnyt”. Ilyen pl.: a Hegyalja Kft., a T.A.G. Hungária Kft., a Dedeó Kft., az Autó Universum Kft., valamint a Star Car Kft.

A nagyok és közepméretűek mellett több tucat kisvállalkozás foglalkozik alkatrész behozattal. Az alkatrész piac egy sokszereplős, még koránt sem letisztult piac, erős konkurenciaharc jellemzi. A verseny következtében a tevékenység jövedelmezősége csekély.

### 3. Az autóiparban működő szövetségek, szervezetek

Az autóipar és a hozzá szorosan kapcsolódó tevékenységek résztvevői felismerték, hogy érdekeik védelme, társadalmi súlyuk növelése érdekében érdemes együttműködniük. Ez az együttműködés természetesen sokfajta lehet, ám az egyik hatékony módja olyan szervezetek létrehozása, amelyek nem gazdálkodó szervezetek, így kockázat és jelentősebb befektetett tőke nélkül működtethetők, ugyanakkor hatékonyan megvalósítják az információáramlást, a tagok és a külső érintettekkel való kapcsolattartást. A koordinált viselkedés előnyöket biztosít a szervezetekbe tömörült vállalatok számára.

Ezeket az előnyöket felismerve a magyar autóipar és a kapcsolódó ágazatok szereplői is létrehozták saját szervezeteiket.

Az alábbiakban kerültek összefoglalásra a szervezetek főbb jellemzői.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> források: a szervezeteknél feltüntetett honlapok, illetve a szervezetek saját tájékoztató kiadványai

### 3.1. Magyar Gépjárműipari Szövetség

A legnagyobb magyar gépjárműipari szereplőket tömörítő szövetség ([www.gepjarmuipar.hu](http://www.gepjarmuipar.hu)). Tagjai között szerepelnek:

AUDI Hungária Motor Kft., Bakony Művek Rt., Robert BOSCH Elektronika Kft., Delco Remy Hungary Kft., Haris Kereskedőház Kft., Járműgyártó Rt., KALOPLASZTIK Kft., Műanyag és Gumiipari Kft., KNORR BREMSE Fékrendszerek Kft., LEAR Automotive (EEDS) Hungary Kft., Magyar Suzuki Rt., NABI, Észak Amerikai Járműipari Rt., OPEL Hungary Kft., PREC-CAST Öntödei Kft., RÁBA Detroit Diesel Hungary Kft., RÁBA MVG Rt., Schwarzmüller Járműgyártó és Kereskedelmi Kft. TAURIL Gumigyártó és Kereskedelmi Kft., TEMIC Telefunken Microelectronic Hungary Kft., VAW Alumíniumtechnika Kft. Videoton Holding Rt., VISTEON Hungary Kft.

Vezetői: Lepsényi István – elnök, Dr. Körmendi Ágoston – ügyvezető titkár

Külföldi kapcsolatai javítása érdekében az MGSZ csatlakozott az OICA-hoz, (INTERNATIONAL ORGANIZATION OF MOTOR VEHICLE MANUFACTURERS) ezzel is segítendő, hogy a magyar gépjármű-ipar bekapcsolódjon a nemzetközi vérkeringésbe.

A szervezet fő céljait az alapító okiratában a következő képpen határozta meg:

- A magyar autóipar versenyképességének növelése a műszaki színvonal és a minőség fejlesztésével a technológiák, a termékek és a szolgáltatások terén.
- Az iparvállalatok érdekeinek harmonizálása és képviselése. A vállalatok együttműködéseinek elősegítése, elsősorban a beszállítói területen.
- Az ország támogatása azért, hogy megfeleljen az EU kívánalmainak; mint OICA tag ezt a támogatást a nemzetközi kapcsolatok terén érje el.
- Mindezek a célok megvalósulhatnak az információk hasznosítása és a tapasztalatok átvétele útján. Ezen az alapon mód nyílik a hazai autóipar arculatának alakítására és bemutatására.

### 3.2. Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége

A szövetség tagjai ([www.majosz.hu](http://www.majosz.hu)) többségében kis- és közepes méretű a jármű alkatrész gyártáshoz kapcsolódó vállalatok (tagok létszáma 253, ebből 70 pártoló tag). A szervezet pártoló tagjai között megtaláljuk mind a legnagyobb autóipari szereplőket (Magyar Suzuki Rt., IKARUSBUS Járműgyártó Rt.), mind más ágazatokban szereplő, jelentős vállalatokat (ERSTE Bank Hungary Rt., Ernst & Young Tanácsadó Kft., )

Vezetője: Herbert Rupp (Zeuna Staerker)- elnök, Berta Zsolt; Tuba Pál; Bencze Zsolt; Szalontai Zsolt, Bogdanovics László – elnökségi tagok

A szervezet 2000. óta tagja a CLEPA-nak, mely az Európai Unió járműalkatrész-gyártók szövetségeinek az ernyőszerkezete.

A szövetség tevékenységének fő céljai az alapszabály szerint:

- „elsődleges célunk a gépjárműalkatrész és részegység-gyártás járműipari szakterületen működő tagjainak szakmai, gazdasági és társadalmi érdekképviselése, továbbá elősegíteni ezen iparág reális társadalmi és gazdasági megítélését.
- Segíteni kívánjuk tagjainkat a műszaki fejlesztés, a kereskedelem és gazdálkodás területén. Tagjaink rendszeres informálását, kapcsolataik és piacaik bővítését elsődrendű feladataink között tartjuk számon”

### 3.3. További szervezetek

- **Autójavítók és Autókereskedők Szakszövetsége (AJAKSZ)**  
1034 BUDAPEST, [Bécsi út 94/96](#)  
387-2856; 20/383-6263  
[e.m.e@axelero.hu](mailto:e.m.e@axelero.hu)
- **Európai Autószerzők Magyarországi Egyesülete (E.M.E.)**  
1119 Budapest, Fehérvári út 83.  
439-0846, 439-0847
- **Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete**  
1134 BUDAPEST, [Dózsa György út 53/A](#)  
[mge@axelero.hu](mailto:mge@axelero.hu)  
239-6029

### 3.4. Klaszterek

Az integrátori tevékenységen túlmutató, a beszállítók tevékenységét a piacon segítő összefogás Magyarországon is az egyre inkább terjedő – elsődlegesen termékre épülő – klaszterekben történő vállalalkozói együttműködés.

#### **Pannon Autóipari Klaszter (PANAC)**

Alapítóinak (Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács, az Audi Hungária Motor Kft., a LuK Savária Kft., az Opel Magyarország Kft., a Rába Rt., a Magyar Suzuki Rt., a Citibank Rt., a Gazdasági Minisztérium, valamint az Ipargazdasági Kutató és Tanácsadó Kft.) célkitűzése a nyugat-dunántúli régióból kiindulva az egész Pannon régióban letelepedett autóipari vállalatok beágyazása a közép-európai nagytérség gazdaság-szerkezetébe, és egyúttal egy dinamikusan növekvő és innovatív beszállítói háttér és autóipari együttműködési hálózat megteremtése. (Knáb, 2002b)

#### **Középmagyarországi Autóipari Klaszter**

A Magyar Suzuki Rt., a Regionális Fejlesztési Holding, a Magyar Vállalkozásfejlesztési Alapítvány, és Esztergom Város Önkormányzata 2000. decemberében létre hozta a Középmagyarországi Autóipari Klasztert. (Knáb, 2002b)

A létrehozott klaszter egyik célja, hogy a Suzuki beszállítóit egy helyre, egy ipari parkba koncentrálja. A klaszter bonyolítja a beruházásokat, a vállalkozások idetelepítését. A klaszter információs hálózatrendszerének az a célja, hogy a Suzuki

beszállítóinak összefogásával, széles körű szolgáltatásaival hozzá járuljon a város és a régió fejlődéséhez, megújulásához. A klaszter további céljai között szerepel a kormány kis- és középvállalkozásokat támogató központi és regionális forrásainak koncentráltabb igénybevétele is.

#### **4. Európai Uniós kihívások a hazai gépjárműiparban**

A hazai gépjárműipari szektorban szereplő vállalatokra az Európai Uniós előírások már jelenleg is érvényesek, hisz az itt tevékenykedő vállalatok anyacégei többségükben az Unióban működnek.

„Az ágazat termelése, technológiája, értékesítése alapján már az EU-ban van.”- állítja Bogdanovics László, a Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetségének (Majosz) főtitkára.

Az előírások szigorítása figyelhető meg azonban az Unión belül egyes területeken (környezetvédelem, közlekedésbiztonság), illetve az iparágat érintő csoportos kedvezmények is megszűnőben.

A hazai gépjárműiparra vonatkozó változásokat indukáló erők kétirányúak. Az egyik oldalon megjelennek a hazai szektor speciális jellemzőiből adódó, az átmeneti időszakot kísérő gazdasági kedvezmények (külföldi működő tőke vonzására, megtartására kialakított támogató rendszer), mely fokozatos leépítésének hiánya a belépés korlátja lehet (adókedvezmények fokozatos megszüntetése). A másik oldalon az uniós direktívák, környezetvédelmi előírások, s olyan jogi, intézményi szabályozók állnak, melyek a csatlakozó országokra és a tagállamokra egyaránt érvényesek (előírásokat a hazai vállalatok nagy része már teljesítette, illetve a teljesítés folyamatos).

##### **4.1. Adókedvezmények**

Az Európai Unió részéről kritikák hangzottak el a 3 vagy 10 milliárd forint értékű, termék előállítását szolgáló beruházáshoz kapcsolódó adókedvezményekkel kapcsolatban. E kedvezmények tárgyában az Országgyűlés már döntött: az Európai Unióhoz történő csatlakozás időpontjában határozta meg a jogszerzés lehetőségét. A döntés alapján azok az adózók, amelyek a törvényi feltételeknek megfelelő beruházást a csatlakozás időpontjáig megkezdik, a beruházás alapján számukra biztosított adókedvezményt a törvényben foglalt feltételek szerint (2011-ig) igénybe vehetik.

Magyarország kész a közösségi támogatási szabályoknak megfelelő kedvezményrendszer működtetésére. Ezt bizonyítja, hogy az Országgyűlés elfogadta azt a törvénymódosítást, amelynek alapján a csatlakozás időpontjától kezdődően a nagyobb (öt vagy 10 milliárd forint) értékű beruházások alapján egy új, a támogatási szabályoknak mindenben megfelelő adókedvezményre lehet majd jogot szerezni. A jövőbeni kedvezmény újszerű vonásai, hogy

- kötelezővé teszi az adott fejlesztési programhoz (beruházáshoz) kapcsolódó valamennyi állami támogatás figyelembevételét,
- nem kötődik kizárólag a termék előállítását szolgáló beruházásokhoz, vagyis szektor semleges,
- a foglalkoztatottak létszámának növelése helyett a befektető választhatja meg, hogy beszállítóként mikro-, kis- vagy középvállalkozásokat alkalmaz (függetlenül a beszállító „nemzetiségétől”).

A helyi adókban – a 2001. évi L. törvény szerint – az önkormányzatok a csatlakozás időpontjáig továbbra is gyakorlatilag korlátlanul nyújthatnak kedvezményeket, mentességeket. Az önkormányzatoknak legkésőbb a csatlakozás időpontjában kifejezetten csak a határozatlan időre szóló kedvezményeket, mentességeket kell hatályon kívül helyezni. A határozott időre szóló, a csatlakozás előtt biztosított kedvezmények, a mentességek lejáratig, legfeljebb a csatlakozást követő ötödik év végéig maradhatnak hatályban.

## 4.2. Környezetvédelem

A környezet kímélését mind a szabályozók, mind a gépjármű-tulajdonosok szem előtt tartják. A környezetvédelemmel kapcsolatos EU direktívák folyamatosan, egyre szigorúbb elvárásokkal újulnak meg. Csökkenik a kibocsátható károsanyag-mennyiséget (szénhidrogének, nátriumoxidok, metán stb.), szabályozzák a zajszintet (1999/96/EC direktíva), valamint az üzemanyag minőségét is előírják (ólommentes benzín).

### Motorra vonatkozó előírások

1991-92-ben jöttek forgalomba az EURO-1-es motorok. 1997-98-ban a zaj és emissziós értékek szigorításával bevezették az EURO-2-es motorokat, 2002. július elsejétől pedig már EURO-3-asokat lehet újonnan forgalomba helyezni, illetve az EURO-4-es motorok gyártása is elkezdődött.

*Directive 1999/96/EC () introduced three stages of the emission standards that are applicable to new types of heavy-duty vehicles<sup>6</sup> and engines. The first stage, commonly known as 'Euro 3', is applicable from 1 October 2001. The second stage (Euro 4) is applicable from 1 October 2006. The third stage (Euro 5) is applicable from 1 October 2009.<sup>7</sup>*

### Járműparkok megújulása

Megfigyelhető továbbá a járműparkok fokozatos megújulása is. Magyarországon természetesen ez a folyamat késésben van, ám az elmúlt 3-4 évben járműparkunk 1-1,5 évvel fiatalodott. Ezt az általános folyamatot segíti elő az EU end-of-life<sup>8</sup> direktívája, melynek

<sup>6</sup> A heavy duty vehicles jelentése nagy teljesítményű járművek, ide sorolhatóak a haszongépjárművek egyes típusai, teherautók, buszok.

<sup>7</sup> These dates refer to the date from which the limit values of each stage, as measured on the two applicable test cycles, for carbon monoxide (CO), hydrocarbons (HC), non-methane hydrocarbons (NMHC), oxides of nitrogen (NOx), particulates and methane (CH<sub>4</sub>) for gas engines, are applicable to all types of new heavy-duty vehicles and engines.

<sup>8</sup> European Parliament and Council **Directive 2000/53/EC** relating to 'End of Life' vehicles entered into force on 21 October 2000. It establishes the producer responsibility for the recovery and the recycling of all new vehicles put on the market after 1st July 2002 and introduces some restrictions in the use of certain dangerous substances. Member States had to implement the Directive before 21 April 2002 but for the time being, only Germany has notified the national measures to the Commission.

As requested in article 4.2 of the End-of-Life Directive, a revised version of Annex II has been published on the OJEC the 29 June 2002. This annex lists some exceptions from the prohibition concerning the use of cadmium, lead, mercury and hexavalent chromium in vehicles, since the use of this hazardous substances is still unavoidable in specific materials or components.

[http://europa.eu.int/comm/enterprise/environment/index\\_home/waste\\_management/waste\\_management.htm#End-of-life%20vehicles%20Directive](http://europa.eu.int/comm/enterprise/environment/index_home/waste_management/waste_management.htm#End-of-life%20vehicles%20Directive) (A hazai beszállítói, összeszerelő üzemek már értesültek erről a direktíváról,

értelmében a gépjárműgyártóknak 2006-ig biztosítaniuk kell, hogy életciklusuk végére ért termékeik 85%-ban újra feldolgozhatók legyenek. A direktíva alkalmazásának tekintetében azonban nincs nagy lemaradásunk, hiszen a jelenlegi EU tagországok közül 2002 áprilisáig csupán Németország és Olaszország tett lépéseket.

### **4.3. Tendenciák**

Az Európai Unióban jelenleg is megfigyelhető tendenciák és hatásaik várhatóan Magyarországra is begyűrűznek.

Három fő folyamat figyelhető meg:

1. a környezetvédelem – további – előtérbe kerülése,<sup>9</sup>
2. a járműparkok megújulása, és
3. a gépjárművek iránti kereslet növekedése utáni keresletcsökkenés és ezzel párhuzamos termelés-csökkenés.

### **Kereslet változása**

Az elmúlt években a nyugati EU tagországokban fokozatos keresletnövekedés volt megfigyelhető a gépjárművek iránt. Ez a folyamat addig tartott, amíg a piac nem telítődött, ezután a kereslet csökkenésnek indult. A helyzetnek megfelelően a nagy autógyártók kibocsátása is egyre csökken, míg az ázsiai gyártók egyre növelik kibocsátásukat. Ezen ellentétes folyamatok kiváltó okai jelenleg nem tisztázottak, ám valószínűsíthető, hogy a környezetbarát szemlélet elterjedésének szerepe van a dolgok ilyen történő alakulásában.

Jelenleg Magyarországon a vásárlóerő növekedésével párhuzamosan a gépjárművek iránti kereslet fokozatosan növekedik, ám a magyar piac fokozatosan közelít a némethez, előbb-utóbb telítetté válik, ami a kereslet csökkenését fogja maga után vonni.

### **4.4. Az EU direktívák hatásai**

Ma több mint 100 EU direktíva és több mint 110 ECE (Economic Commission for Europe) szabályozás van érvényben, melyek a gépjárműipart hivatottak irányítani, szabályozni. Az EU direktívák a tagállamokra nézve, az ECE szabályok pedig Európa összes országára nézve kötelező érvényűek. A ma irányvonalait meghatározó, jelentős direktívák az elmúlt években (esetleg évtizedben) születtek. Ilyen az 1998-as széndioxid kibocsátást szabályozó, az 1999-es Euro-3, Euro-4 motorok bevezetését érintő, a 2000-es end-of-life, valamint a gyalogos és közlekedésbiztonság növelését megcélzó direktíva. Ezen irányelvek mind a legutóbbi EU bővítés után léptek érvénybe, és szankcionálni is majd csak évek múltán lehet a nem teljesítő vállalatokat, ugyanakkor, természetesen, a felkészülést már el kellett kezdeni. Az említetteket figyelembe véve nem igazán vizsgálható az EU direktívák hatása az EU-hoz csatlakozó országok esetében olyan értelemben, hogy a csatlakozás milyen változásokat hozott.

---

a Németországba alapanyagot szállító Bakony Művek Rt.-nél a megrendelő már jelezte, hogy az ismertett anyagok (6-os króm, kadmium...) adott szint alá csökkentése 2003-tól, illetve 2008-tól előírás.)

<sup>9</sup> Further, the industry's strong commitment needs to be supported by positive EU policies, in particular sulfur free fuels to enable the application of new efficient CO2 technologies and non-technical measures such as in relation to driving behaviour, telematics and road infrastructure. (<http://www.acea.be/ACEA/24072000.html>)



Felmerül azonban a kérdés, hogy a csatlakozás előtt álló Magyarország esetében várható-e valamiféle komoly változás. A válasz: igen és nem egyszerre. Igen, mert a Nyugat-Európa-hoz való közeledés jegyében Magyarországnak át kell vennie az irányvonalak, direktívák alkalmazását, ha termékeikkel versenyképesek akarnak maradni a megnövekedő európai piacon. Ha Magyarország csatlakozik az Európai Unióhoz, akkor már ezen direktívák alkalmazása kötelezővé is válik számunka.

Nem, mert mire Magyarország eljut a csatlakozásig, már az itt tevékenykedő gépjárműipari vállalatok mind alkalmazkodni fognak ezekhez az előírásokhoz, mivel a hazánkban jelenlévő végek nagy részének anyavállalata EU tagországban bejegyzett vállalat, és mint olyan rájuk nézve már amúgy is kötelező érvényű volt a direktíva.

A jelen lévő többi vállalat, amely ázsiai vagy amerikai tulajdonban van, szintén termel az EU piacára nagy volumenben, ennek pedig előfeltétele az előírásoknak való megfelelés. Tehát összességében, maga a csatlakozás, nem fog nagy változásokat indukálni, sokkal inkább a csatlakozási szándék és csatlakozási folyamat az, ami előidézi a változásokat; és ezen változások így nem hirtelen, hanem fokozatosan zajlanak.

## **5. A működő tőkebefektetések a gépjárműgyártásban**

Az alábbiakban a működő tőkebefektetések eredményeként alapított vállalatok teljesítményét jellemezzük. A működő tőkebefektetések következtében a járműgyártás egészében és a hozzá kapcsolódó beszállítói körben is meghatározó súlyú a külföldi tulajdon, részaránya 2000-ben 74,8% volt (Knáb, 2002a). A magyar gépjárműgyártás teljesítményét néhány olyan nagyvállalat határozza meg, amelyek működő tőkebefektetés révén telepedtek meg a rendszerváltást követően. Ezek a nagyvállalatok az Audi (VW), a Suzuki, az Opel (GM) és a Visteon (Ford). (E négy nagy cég nemzetgazdasági súlya sem elhanyagolható: 2000-ben a GDP 9,7%-át adták). Megtelepedésüknek köszönhetően vált a gépjárműgyártás a hazai feldolgozóipar és az export kiemelkedővé az 1990-es években. Az alábbiakban az 1990-2002. közötti legfontosabb tendenciákat összegezzük a felhasznált irodalomban megjelölt munkák alapján.

### **5.1. A működő tőkebefektetések szerepe a gépjárműgyártásban**

Az 1990-es években a magyar gépjárműgyártás újjászületett. Ennek legfontosabb jellemzője az volt, hogy a működő tőkebefektetések révén a magyar gazdaságban meghonosodott a személygépkocsi-, a fődarab- és az alkatrészgyártás. A működő tőkebefektetéseknek köszönhetően az újjászületett gépjárműgyártás a globális gépjárműgyártás részévé vált. A magyar gépjárműgyártási piramis a következőképpen jellemezhető (Knáb, 2002, p.49):

- 1.) Személygépkocsi összeszerelés, motorgyártás és összeszerelés: Audi, Suzuki, Opel
- 2.) Első (first-tier) beszállítói kör, amelybe rendszer vagy modulgyártással foglalkozók tartoznak két csoportra oszthatók:
  - Multinacionális vállalatok közvetlen beszállítóinak leányvállalatai: Visteon, Delphi Packard, Lear, Knorr-Bremse, ZF Hungaria, LuK
  - Olyan magyar vállalatok, amelyek már a rendszerváltás előtt is működtek: Ikarus Préstechnikai Kft., Rába Holding, Videoton Holding.
- 3.) A második beszállítói kör (second tier), részegység vagy alkatrészgyártók, főként magyar vállalatokból áll, köztük többségében már a rendszerváltás előtt is működött vállalat: Bakony

Autóalkatrész Gyártó Rt., Rába Mór Kft., Videoton Holding, Kaloplasztik Kft., Ajkai Elektronikai Kft., Karsai Rt..

4.) A további beszállítók különböző alkatrészgyártók. Itt egyaránt találunk korábban e területen működött vállalatok utódait és az 1990-es években alakult vállalatokat is, pl. a Mom Faktor Kft, Uniriv Kft.

#### *A gépjárműgyártás és összeszerelés – a piramis teteje*

Az Audi, a Suzuki és az Opel tartozik ide Magyarországon. A Suzuki és az Audi gépjármű-összeszerelést is végez, míg az Opel, és az Audi motorgyártást és összeszerelést végez. Beszállítóik között a külföldi érdekeltségű vállalatok a meghatározók, a magyar beszállítók aránya a Suzukinál a legnagyobb, a másik három vállalatnál 20% alatt van.

#### *Gépjárműalkatrész gyártók és a beszállítói kapcsolatok*

A működő tőkebefektetések eredményeként létrejött vállalatok multinacionális vállalatokhoz kapcsolódnak. Vevőik között a magyarországi autógyárak és azok itteni motor- és alkatrészgyári szerepelnek, külföldi autógyárak és azok beszállítói, valamint Magyarországon működő első beszállítói körhöz tartozó multinacionális vállalatok.

A magyarországi beszállítói kapcsolatok fejlesztésében a külföldi érdekeltségű, első beszállítói körhöz tartozó rendszerintegrátoroknak kiemelkedő szerepe van.

#### *Tulajdonosi struktúra*

A gépiparban az állami tulajdon az elmúlt évtizedben 5% alá esett, míg a külföldi tulajdon elérte az 50-75%-ot. A járműiparban – a gépipar legjelentősebb képviselőjében – a külföldi tőke még inkább meghatározó Magyarországon. Az 5.1. Táblázat adataiból kitűnik a külföldi tulajdon magas aránya a közúti járműgyártásban, összehasonlítva a járműgyártással, a feldolgozóiparral és az iparral általában. A táblázat ugyanakkor az állami tulajdon elhanyagolható mértékét is mutatja a járműiparban.

5. 1. Táblázat: Az állami és a külföldi tőke aránya (%) a jegyzett tőkéből 1998-2000 (Forrás: IÉSE)

Ágazat	1998		1999		2000	
	Állami	Külföldi	Állam	Külföldi	Állam	Külföldi
<b>Közúti Járműgyártás</b>	1,6	78,9	1,4	77,6	0,3	74,8
<b>Járműgyártás</b>	2,3	75,2	2,4	74,4	1,0	71,9
<b>Feldolgozóipar</b>	5,5	60,6	5,0	60,5	3,6	61,3
<b>Ipar</b>	22,2	47,7	19,0	47,6	17,2	48,3

#### **5.2. A legnagyobb működő tőkebefektetések néhány jellemzője**

A magyar gépjárműgyártásban négy multinacionális vállalati érdekeltségnek van meghatározó szerepe, a Volkswagen érdekeltségbe tartozó Audinak, a GM érdekeltségű Opelnek, a Suzuki-

nak, és a Ford érdekeltségébe tartozó Visteonnak. Ez a négy vállalat adta a közúti gépjárműgyártó ágazat árbevételének több mint 80%-át, a GDP-hez való hozzájárulásuk közel 10%. A hazai gépjárműgyártásban egyre meghatározóbb szerephez jut az autóbuszgyártásban érdekelt Nabi is. E vállalatok mindegyike a gépjárműgyártási piramis tetején helyezkedik el.

5.2. Táblázat: A négy legnagyobb vállalat 2001. évi adatai (Forrás: Knáb 2002a és Figyelő (2002) Top200)

	Audi	Suzuki	Opel	Visteon
Árbevétel, mrd Ft.	853,8	148,3	147,6	57,2
Exportértékesítés, mrd Ft	853,0	99,0	147,3	57,0
Export hányad, %	99,8	70,1	99,8	99,6
Létszám, fő	4700	1600	835	1244
Beruházási érték 2001 végéig	2 mrd DEM	340-400 m USD	1 mrd DEM	17,4mUSD

Forrás: Knáb 2002a és Figyelő (2002) Top200

Az 5.2. táblázatból kiderül, hogy a Suzuki kivételével a négy legnagyobb vállalat árbevételének csaknem teljes egészét exportálja. Az export orientáció a legtöbb gépjárműgyártó vállalatra jellemző. A Figyelő (2002) Top200-ának kímélése szerint a 2001. évi adatok alapján 13 gépjárműgyártó vállalat szerepel az 50 hazai legnagyobb exportőr között. A 13 gépjárműgyártó vállalat a teljes export ... %-át adta. Közülük 11 vállalat működő tőkebefektetés eredményeként működik.

5.3. Táblázat: Az 50 legnagyobb magyar exportőr között szereplő gépjárműipari vállalat

Forrás: Figyelő (2002) Top200 és KSH Statisztikai zsebkönyv, 2001.

Rangsor	Név		Exportárbevétel, mrd Ft
1	Audi	FDI	853
7.	Opel	FDI	147,3
8.	Nabi		101,8
9.	Suzuki	FDI	99,0
18.	Visteon	FDI	57,0
19.	Delphi	FDI	40,9
24.	Rába Holding		34,6
33.	BPW-Rába	FDI	28,3
34.	Temic	FDI	27,9
35.	ZF Hungária	FDI	24,0
36.	Alcoa Keréktermék	FDI	22,9
27.	LuK	FDI	21,99
45.	Ikarusbus	FDI	15,7
Összesen	13 vállalat	11 FDI	1474,3

### 5.3. A működő tőkebefektetéseket befolyásoló tényezők

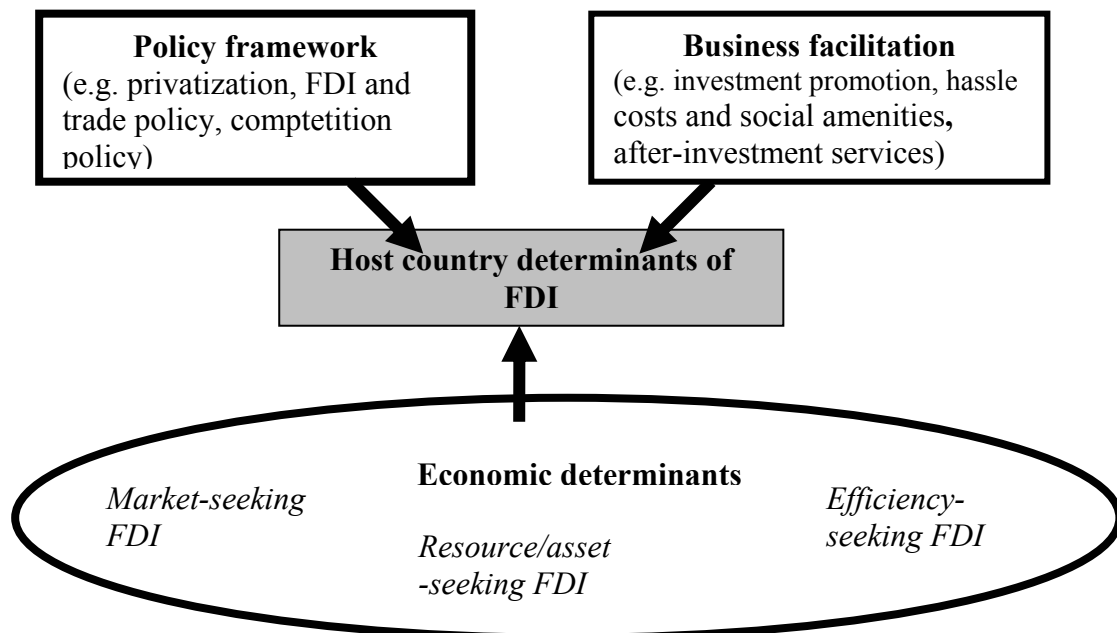
Egy gazdaság működő tőkebefektetéseket vonzó erejét három nagy tényező csoport befolyásolja (UNCTAD, 2002, p.24, lásd az alábbi ábrát is): a gazdaságpolitikai tényezők, az üzleti környezet, és gazdaságossági tényezők (piac nagyság, erőforrások és hatékonyságot befolyásoló tényezők).

A rendszerváltást követő években meghatározó szerepet játszottak a *gazdaságpolitikai tényezők*. A gazdaságpolitikai tényezők alakítása kormányzati feladat. Ezek közé tartozott a kiszámítható és stabil gazdasági, politikai és társadalmi környezet biztosítása, a piacgazdaság intézményi kereteinek kialakítása, a privatizáció, a liberalizációra épülő külkereskedelem politika, valamint a működő tőkebefektetéseket vonzó adókedvezmények.

Az 1990-es évek közepétől az *üzleti környezethez* kapcsolódó tényezők váltak dominánssabbá. Ezek közé tartoznak a helyi adókedvezmények, a vámszabad területi státusz, valamint az olyan további befektetésekre is ösztönző eszközök mint az ipari parkok, a beszállítók támogatása az integrátori programmal. Ezekre vonatkozóan különösen a Széchenyi tervhez kapcsolódóan találunk kezdeményezéseket.

A 2000 években egyre inkább a *gazdaságossági tényezők* válnak meghatározóvá. A magyar piac mérete miatt kevésbé jellemző a piac vezérelte működő tőkebefektetés, sokkal inkább az erőforrás és a hatékonyság vezérelte működő tőkebefektetések a meghatározó. Az erőforrások közül az alacsony költségű munkaerőt, a szakképzett munkaerőt, a közlekedési útvonalakat emelhetjük ki. A gépjárműgyártásban továbbra is meghatározó az erőforrások szerepe, így a relatíve olcsó és képzett munkaerő és a fizikai infrastruktúra. E tényezők súlya azonban az EU csatlakozással várhatóan csökken, és sokkal inkább a hatékonyságot befolyásoló tényezők kerülnek előtérbe. A hatékonyság vezérelte működő tőkebefektetések az erőforrások költségére, a termelékenység növekedésére, az input (szállítási, kommunikációs) költségekre, a regionális integrációk révén realizálható költségek alacsony színvonalára építenek.

A működő tőkebefektetések vonzását meghatározó tényezők



Forrás: UNCTAD (2002), p.24.

A működő tőkét vonzani kívánó ország makrogazdasági jellemzői mellett a működő tőkebefektetésekre hatással vannak az anyavállalatok stratégiáit befolyásoló a világgazdasági és globális iparági és piaci trendek is. A gépjárműgyártásban az észak-amerikai és az EU piacok telítettek, növekedéssel a feltörekvő piacokon, így Közép-Európában számolnak.

## **6. Az EU csatlakozás várható hatásai**

A magyar gépjárműgyártás helyzete a működő tőkebefektetések nyomán stabilnak mondható. Az anyavállalatokhoz való integrálódás miatt alapvető változások nem várhatók. Az EU csatlakozás kihívása az, hogyan milyen eszközökkel támogatható a működő tőkebefektetések nyomán kialakult ágazat fejlődése. A megtelepedett vállalatok szempontjából az egyik kérdés, hogy a számukra nyújtott adókedvezmények és a vámszabadterületi státusz milyen feltételekkel és meddig aknázhatók ki. A másik fontos kérdés, hogy a magyar érdekeltségek és vállalatok hogyan tudnak hozzájárulni az anyavállalati stratégiák megvalósulásához. Ez a kérdés annak megválaszolását jelenti, hogy milyen módon támogatható az ágazatban működő vállalatok hatékonyságának növelése. A működő tőke vonzóképességét és megtartását az alábbi tényezők befolyásolják.

A **gazdaságpolitikai tényezők** közül elsőként az adókedvezményeket említjük. A hazai gépjárműgyártásban meghatározó szerepe volt és van még az adókedvezményeknek, és a szabadkereskedelmi övezeteknek. Az adókedvezmények szerzésére az EU csatlakozás időpontjáig van jogszerzési lehetőség, amennyiben a beruházások a csatlakozás időpontjáig megkezdődnek, és a biztosított kedvezmények legkésőbb 2011-ig vehetők igénybe. (GKM, én. a)

Az **üzleti környezet** terén az 1990-es évek közepétől több lépés történt. Ezek között említhetők az ipari parkok létrehozásának támogatása, a beszállítói hálózatok megerősítését szolgáló integrátori szerep elősegítése, valamint a klaszterek kialakításának támogatása. Az üzleti környezet támogatását a Nemzeti Fejlesztési Terv is kiemelten kezeli.

A **gazdaságossági tényezők** közül az elkövetkező mintegy 10 évben várhatóan megmarad az EU fejlett országaihoz viszonyított bérköltség előny, azaz a bérszínvonal növekedése várható, azonban az még közterheivel együtt is a fejlett EU tagországoké alatt marad. Ez az előny várhatóan csökken, ami felértékeli más tényezők szerepét. Ezek között említhető az, hogy az üzleti környezet fejlesztése révén beágyazottabbá válnak a vállalatok, belső hatékonyság növelést tudnak elérni munkaszervezéssel és technológia fejlesztéssel.

## **7. A magyar gépjárműgyártás és alkatrészgyártásra vonatkozó tézisek és hipotézisek**

1. Az 1990-es évek végére a magyar gépjárműgyártás a működő tőkebefektetéseknek köszönhetően vált a magyar gazdaság meghatározó ágazatává.
2. Magyar gépjármű- és alkatrészgyártás fejlődését és növekedési ütemét a rendszerváltás után, az 1990-es években a működő tőkebefektetések eredményeként megtelepedett multinacionális vállalatok működése határozza meg.
3. A magyar tulajdonú vállalatok a gépjármű összeszerelő vállalatok beszállítóinak beszállítóiként, a 3. és 4. beszállítói kör tagjaiként működnek.
4. Az 1990-es évek elején a működő tőkevonzó képességet a kormányzati tényezők határozták meg. Ezek közé tartozott a régióban stabil gazdasági, politikai és társadalmi környezet, a működő piacgazdasági intézmények, és az adókedvezmények.
5. Az 1990-es években a befektető vállalatok számára vonzó volt az EU átlaghoz képest olcsó és szakképzett munkaerő, valamint az ország elhelyezkedése.
6. A gépjárműgyártás sajátossága, hogy működő tőkebefektetés vezérelte és export orientált ágazat. A 2000 évek paradigmaváltással jellemezhető, mivel a hangsúly a működő tőkemegtartás és exportképesség fenntartására helyeződik. Ez a kormányzat oldaláról a korábbiaktól eltérő megközelítést igényel.
7. Az EU csatlakozás önmagában nem hoz új, eddig nem ismert alkalmazkodási kényszereket az iparág működésében. A Nemzeti Fejlesztési Terv lehetőséget teremt a paradigmaváltás nyomán szükségessé váló alkalmazkodás előmozdítására.
8. Az EU csatlakozással egyre inkább nyilvánvaló válik, hogy a működő tőkebefektetések vonzóképességének megőrzése egyre inkább az érdekeltségek működési hatékonyságának növelését, a gazdaságossági tényezők erősítését követeli meg.
9. Az ágazatban működő vállalatok számára hozzáférhető, relatíve alacsony költségű erőforrások közül a következők jelenthetnek szűk kapacitás: a szakképzett munkaerő, a közlekedési infrastruktúra, különösen az úthálózat fejlettsége.
10. A gazdaságossági tényezők erősítésében azok az eszközök lehetnek kiemelkedők, amelyek a magasabb hozzáadott értékű tevékenységeket támogatják.
11. A vállalatokon belül a technológiai, termelési és szervezési megoldások fejlesztése jelent lehetőséget a hatékonyság növelésére.
12. A beszállítói hálózat fejlesztésében az integrátori szerep és a klaszterek fejlesztése járulhat hozzá a gazdaságossági tényezők növeléséhez.
13. A kormányzatnak különösen az üzleti környezet fejlesztésében lehet rásegítő és támogató szerepe. Ennek révén hozzájárulhat ahhoz, hogy a hazai tulajdonú közepéretű vállalatok beszállítói pozíciói erősödjenek.

14. A magyar gépjárműpark az EU országokkal történő összehasonlítás alapján elöregedett. A gépjárműpark megújulása, a gépjárművek cseréje a piaci növekedés hajtóerejévé válhat, és nemzetközi összehasonlításban egy növekvő piacot eredményezhet.

15. A gépjárműpark megújítása az EU által is hangsúlyozott környezetvédelmi szempontok miatt kiemelkedő fontosságú.

16. A gépjárműpark cseréjét a vásárlóerő növekedése határozza meg. A vásárlóerő növekedését a gazdasági növekedés mellett az új gépjárművek vásárlását elősegítő finanszírozási konstrukciók kidolgozása és bevezetése támogathatja.

## **Felhasznált irodalom**

András Krisztina – Péntek András: A NABI Észak-Amerikai Járműipari Részvénytársaság mint siker sztori, BKÁE Műhelytanulmány, 2001

Figyelő (2001) Top200, október

Figyelő (2002) Top200, október

GKM (Czakó Erzsébet.a) Beruházásokhoz nyújtható adókedvezmények, Budapest

GKM (Czakó Erzsébet.b) Az autógyártás jelene és jövője Magyarországon, Budapest

Ipargazdasági Kutató és Tanácsadó Kft. (2002) A hazai feldolgozóipari beszállítói tvékenység, szakértői becslés a beszállító ipar potenciáljára, november, Budapest

Ipari és építőipari statisztikai évkönyv (1993-2000)

ITD Hungary (2002) Automotive industry in Hungary 2002, Budapest

Juhász Péter (2003) About the automotive industry in Hungary. Világgazdaság, January 22., 31.

Knáb Magdolna (2002a) Járműalkatrész-gyártás. Vállalkozói tájékoztató sorozat, Piactudomány Alapítvány, Budapest

Knáb Magdolna (2002b) Ágazati fejlesztéspolitikai elemzés. Járműalkatrész-gyártás. Ipargazdasági Kutató és Tanácsadó Kft.

Magyar statisztikai évkönyv (1992-2001)

UNCTAD (2002) World Investment Report. Transnational Corporations and Export Competitiveness, UN, New York, Geneva

Vajdáné dr. Horváth Piroska et al. [2000]: Szakágazati elemzés Jármű alkatrészgyártás (3430). Ipargazdasági Kutató és Tanácsadó Kft, Budapest

[europa.eu.int/comm/enterprise/environment/index\\_home/waste\\_management/waste\\_management.htm#End-of-life%20vehicles%20Directive](http://europa.eu.int/comm/enterprise/environment/index_home/waste_management/waste_management.htm#End-of-life%20vehicles%20Directive)

[europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/sectoralanalysis/index.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/sectoralanalysis/index.htm) - az Európai Unió autóiparral foglalkozó oldala

[www.audi.hu](http://www.audi.hu) – Audi Hungária Motor Kft. 2001. évi Üzleti jelentése

[www.fn.hu/cikk.php?id=&cid=47343](http://www.fn.hu/cikk.php?id=&cid=47343)

[www.fn.hu/cegmonitor.php?fcegid=401146824](http://www.fn.hu/cegmonitor.php?fcegid=401146824)

[www.fn.hu/cegmonitor.php?fcegid=644029084](http://www.fn.hu/cegmonitor.php?fcegid=644029084)

[www.gepjarmuipar.hu](http://www.gepjarmuipar.hu) - a Magyar Gépjármű Szövetség honlapja

[www.majosz.hu](http://www.majosz.hu) – a Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége honlapja

[www.oica.net](http://www.oica.net) a Gépjárműgyártók Nemzetközi Szövetségének honlapja (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles)

[www.us.tuv.com/testing/auto.shtml](http://www.us.tuv.com/testing/auto.shtml)

[www.vda.de](http://www.vda.de): a Német Gépjárműipari Szövetség honlapja