

POTENCIÁLIS JÁRMŰIPARI BESZÁLLÍTÓ KÖRZET VAS ÉS ZALA MEGYÉBEN¹

SÓSKA RENÁTA²

Összefoglalás:

A tanulmány Magyarország járműgyártását mutatja be, valamint a dolgozat tárgyát képező két megye járműgyártási teljesítményét. Vas és Zala megye potenciális járműipari beszállító körzetet ismerteti a szerző a két megyében elhelyezkedő járműipari beszállító cégeknél készített mélyinterjúkon keresztül. A beszállítói hálózat cégeinek telephely választási szempontjait, versenytársak között elfoglalt helyzetét, együttműködési kapcsolatait, fejlesztési céljait, problémáit, és a szakemberképzést helyzetét vázolja fel a szerző. A tanulmány összefoglalása további kutatási lehetőségeket fogalmaz meg, nemzetközi kapcsolatok kiépítésének lehetőségét helyezi kilátásba a szlovéniai autóparral, valamint az oktatási képzés fejlesztésével.

Kulcsszavak:

járműipar, járműgyártás, beszállítói körzet

Summary:

The aim of this study is to present the vehicle production of Hungary as well as the results of vehicle production in the two counties which are the subjects of this study. The author presents Vas and Zala counties, the potential supplier district for the vehicle industry through deep interviews with supplier companies for the vehicle industry located in these two counties.

The author gives the main features of the aspects of choosing a company seat by the supplier companies, their positions among their competitors, their co-operating relationships, their purposes of development, their problems and the situation of the experts' education. The summary of the study drafts the possibilities of further research, such as the improvement of the education of the experts employed by the supplier companies; and suggests the development of international relationships with the Slovenian vehicle industry.

Keywords:

vehicle industry, vehicle production, supplier district

¹ Kutatásomat és dolgozatomat a „TÁMOP-4.2.1/B-09/1/KONV-2010-0003 Mobilitás és Környezet: Járműipari energetikai és környezeti kutatások a Közép- és Nyugat-Dunántúli régióban” című projekt keretében készítettem.

² Regionális és környezeti gazdaságtan MA II. évfolyam, renata.soska@gmail.com

BEVEZETÉS

A járműgyártás hazánkban jelentős múltra tekint vissza, a rendszerváltás előtt a haszongépjármű-gyártás volt Magyarország feladata, majd a 1988-90-es piaci nyitással a nyugat-európai járműipari befektetések jelentős piacává váltunk. Kooperációk jöttek létre a nyugati és a magyar gazdaság között, melynek eredményeképpen megjelentek az autógyárak és a hozzájuk kapcsolódó beszállítói hálózat (Gelei-Nagy, 2004). A járműgyártás a mai napig meghatározó iparág Magyarországon, mely a téma aktualitását igazolja; a közúti járműgyártás termelése 37 szeresére növekedett 1992 és 2001 között (Czakó et al., 2003).

A járműipari beszállítók megjelenése a kedvező infrastrukturális adottságoknak, a képzett munkaerőnek és a nyugatihoz képest alacsony bérszínvonalnak volt köszönhető. Napjainkra a gépjárművek oly mértékben bonyolulttá váltak, hogy a saját nevükkel gyártó vállalatok nem képesek az alkatrészgyártási folyamatot lefedni. 2002-ben a személygépjárművek felét a beszállítói lánc állította elő (Gelei-Nagy, 2004). A járműipari beszállítói lánc súlyának ily mértékű növekedése a kutatási terület aktualitását még inkább alátámasztja és ezt az előrejelzések is igazolják, mely szerint az elsődleges gyártók hozzáadott termelési értéke 20% alá csökkenhet, megnövelve ezzel a beszállítók tevékenységének súlyát (Neuner, 2004).

A Vas és Zala megyei potenciális járműipari beszállítói körzet bemutatását és a terület sajátosságainak feltárását mélyinterjú technikával készített primer kutatási módszerrel végeztem. A két megyében összesen 10 vállalat vezetőjével vagy vezető beosztásban lévő alkalmazottjával folytattam le interjút. A vállalatok közül 6 található Vas, 4 pedig Zala megyében. Az interjúk során a cégek telephely választási szempontjaira, a vállalat versenytársak között elfoglalt helyzetére, együttműködési kapcsolataira, fejlesztési céljaira, problémáira és a beszállító hálózat számára képzett szakemberekkel szemben támasztott követelményekre, valamint a felsőoktatási intézmények oktatási programjának változtatásához javasolt ötletre tértem ki.

JÁRMŰGYÁRTÁS MAGYARORSZÁGON

A járműgyártásra a termelőerők koncentrációja jellemző, a gépjármű a legösszetettebb ipari produktum, melynek gyártása Magyarországon jelentős múltra tekint vissza. A rendszerváltás előtt elsősorban a haszongépjármű-gyártás volt meghatározó Magyarországon, napjainkban pedig a személygépkocsi gyártás (Kolozsár, 2011).

Az autógyártók betelepülése mellett, megjelentek a legnagyobb nemzetközi beszállítók is. Ma már a világ elsőkörös beszállító vállalatainak nagy része jelen van az országban (Gelei – Nagy, 2004). A megjelent vállalatok általában multinacionális cégek Magyarországon letelepedett leányvállalatai. A cégek fejlett technikai színvonalat képviselnek, az anyavállalat keletre helyezett termelő egységeiként funkcionálnak (Czakó et al., 2003).

A 1990-es években „a jelentős külföldi tőkebevonással meginduló személygépkocsi-gyártás vonzataként a Nyugat-Dunántúlon is sorra indították be termelésüket a nagy alkatrészgyártók, amelyek nem (vagy nem csupán) a hazai autógyáraknak, hanem egész hálózatuknak szállítanak részegységeket” (A Járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon, 2011 p. 14.).

A beszállító vállalatok kialakulásában, letelepedésében szerepet játszott a 90-es években a gazdasági nyitottság, a megfelelő jogi szabályozás, a kedvező földrajzi fekvés, a relatíve jó úthálózat, a képzett munkaerő és ehhez kapcsolódóan a bérszínvonal, mely jelentősen elmaradt a nyugat-európai szinttől, e tényezők az interjúk során több vállalat esetében telepítési tényezőként voltak megjelölve. A beszállítók letelepedésének másik fontos oka az autógyárak megjelenése. A kedvező hatások következtében a beszállító hálózat vállalatainak megjelenése a rendszerváltás után hamar megtörtént.

Napjainkban a járműgyártás területén hazánkban jelentős beruházások történnek. Az Opel szentgotthárdi gyárának bővítése, melynek értéke 500 millió euró, és 2015-ig 800 fő felvételét jelenti. Az első motorcsalád gyártása 2012 év végén indulhat el. A tervek szerint a jelenlegi 630.000 motorhoz képest évente fél millió darabbal több motort gyártanak majd.³

Az Audi Hungária Motor Kft. fejlesztése 2100 új munkahelyet teremt. A 900 millió eurós beruházás keretében a jelenlegi gyár egy teljes autógyártást lefedő gyárrá, a gyártósorról 2013-tól évente 125.000 autó gurulhat le.⁴

A Mercedes-Benz Kecskeméten épít gyárat, mely a németországi rastatti gyárral együttműködve fogja termelni a jelenlegi A- és B osztály utódjainak modelljét. A Mercedes gyár 2012-ben kezdi meg működését, évi 100.000 feletti gépkocsi előállításával és 2500 új munkahely létrehozásával.⁵

A hazai járműgyártás és értékesítés helyzete

A magyarországi járműgyártás, és értékesítés alakulását 2006-2010 között az *I. táblázat* mutatja be. A hazai gyártás 2006-tól 2008-ig növekedett, az értékesítés 2006-tól folyamatos csökkenést mutat, mely magyarázza a gyártás csökkenését is.

I. táblázat

Magyarországi gépjárműgyártás és személygépkocsi-értékesítés 2006-2010

	2006	2007	2008	2009	2010
Gyártás					
Személygépkocsi-gyártás (db)	187.633	287.982	342.359	180.500	166.030
Gépjárműgyártás összesen (db)	190.823	292.027	346.055	182.540	167.890
Értékesítés					
Újszemélygépkocsi-eladások (db)	187.676	171.661	153.278	78.660	51.591
Újgépjármű-eladások összesen (db)	209.280	193.581	174.837	93.221	64.217

Forrás: Kolozsár, 2011

A járműgyártás értékesítését vizsgálva megállapítható, hogy egy első sorban exportra termelő ágazatról beszélhetünk. Az export jelentős aránya annak köszönhető, hogy hazánkban elsősorban külföldi anyavállalattal rendelkező cégek végzik a járműipari termelés magas hányadát. A *2. táblázat* az ipari értékesítés adatait tartalmazza 2001-2010 között. A táblázat bemutatja, hogy a járműgyártás az egyes értékesítési területen mekkora arányt tesz ki.

³ <http://www.opel.hu/experience-opel/production-szentgotthard/rolunk.html> (letöltve: 2012.02.24.)

⁴ http://audi.hu/hu/hirek/reszletek/237_audi_hungaria_alapkoletetel_gyorben/ (letöltve: 2012.04.24.)

⁵ http://www.mercedes-benz.hu/a_mercedes_gyar/a_kecskemeti_beruhazas (letöltve: 2012.04.25.)

2. táblázat
Az ipari értékesítés adatai 2001-2010

Az ipar belföldi értékesítése aláganként (2001–2010) – TEÁOR '08										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Járműgyártás (folyó áron, millió Ft)	160 987	188 174	215 007	210 832	289 076	350 414	417 911	419 997	310 718	305 037
Feldolgozó ipar (folyó áron, millió Ft)	4 369 856	4 454 463	4 619 590	4 886 921	5 359 446	6 019 626	6 033 869	6 423 724	5 336 820	5 618 558
Megoszlás (%)	3,68	4,22	4,65	4,31	5,39	5,82	6,93	6,54	5,82	5,43
Az ipar exportértékesítése aláganként (2001–2010) – TEÁOR '08										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Járműgyártás (folyó áron, millió Ft)	1 797 006	1 754 421	2 015 963	2 191 476	2 477 181	3 241 162	3 627 751	3 618 222	2 790 674	3 289 294
Feldolgozó ipar (folyó áron, millió Ft)	6 754 310	6 827 676	7 608 203	8 674 952	9 590 978	554 728	765 460	859 263	177 494	233 306
Megoszlás (%)	26,61	25,70	26,50	25,26	25,83	28,05	28,42	28,14	24,97	24,86
Az ipar összes értékesítése aláganként (2001–2010) – TEÁOR '08										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Járműgyártás (folyó áron, millió Ft)	1 957 993	1 942 595	2 230 970	2 402 308	2 766 257	3 591 576	4 045 662	4 038 219	3 101 392	3 594 331
Feldolgozó ipar (folyó áron, millió Ft)	11 124 166	11 282 140	12 227 793	13 561 873	14 950 424	17 574 354	18 799 329	19 282 987	16 514 315	18 851 864
Megoszlás (%)	17,60	17,22	18,25	17,71	18,50	20,44	21,52	20,94	18,78	19,07

Forrás: KSH⁶ adatai alapján saját szerkesztés

Foglalkoztatottság a hazai járműgyártásban

A foglalkoztatottak száma a járműgyártásban 2008-2010 között csökkenő tendenciát mutatott (3. táblázat).

3. táblázat
Foglalkoztatottak száma Magyarországon a járműgyártásban és a feldolgozó iparban
2008-2010

Foglalkoztatottak száma	2008	2009	2010
Járműipar (ezer fő)	87,4	76,5	81,7
Feldolgozó ipar (ezer fő)	853	794,6	786,6

Forrás: KSH⁷ adatai alapján saját szerkesztés

⁶ http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_oia014b.html

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_oia018b.html

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_oia010b.html

(letöltések ideje: 2012.02.26.)

⁷ http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xtabla/mpiacal/tabImpal9807_02_02_02c.html

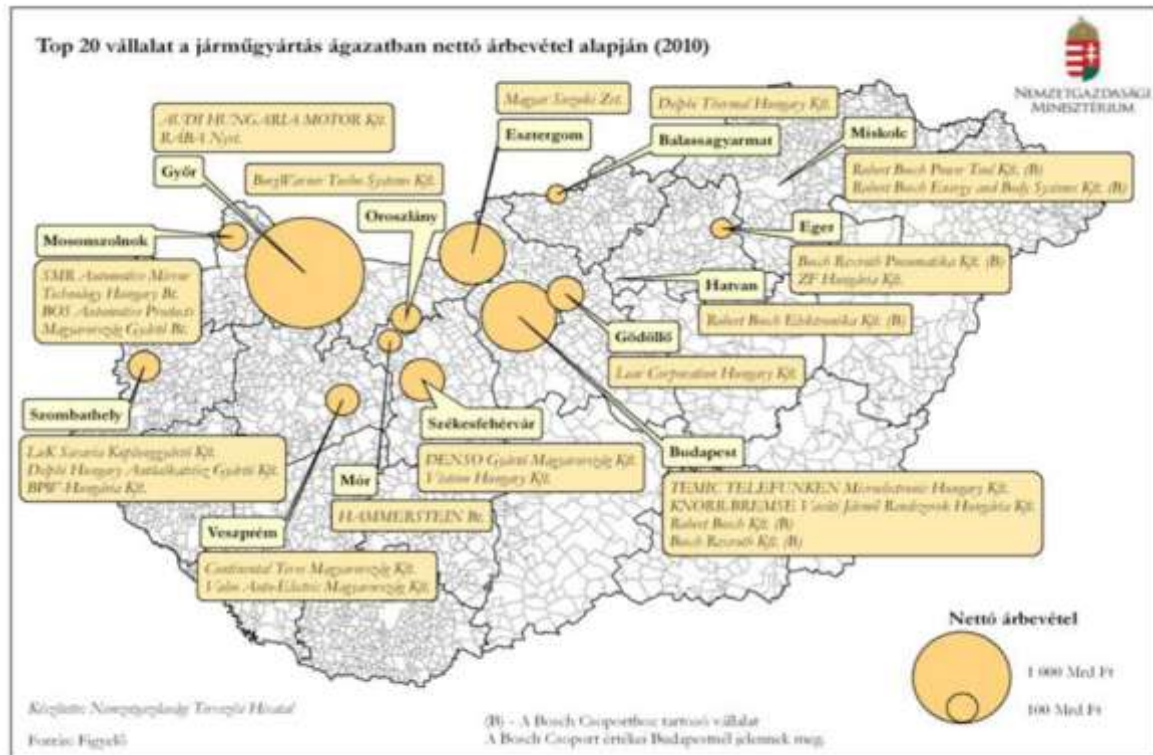
(letöltés ideje: 2012.02.26.)

Magyarországi beszállítói rendszer

A hazai beszállító rendszerben a világ nagy járműipari beszállítói szinte kivétel nélkül megtalálhatók. A magyar beszállítói hálózatban megfigyelhető 3-4 bázis kialakulása, ezek a bázisok az autógyárak elhelyezkedésének megfelelően összpontosulnak. A 20 legjelentősebb járműipari beszállító cég többsége a Közép-Magyarországi és a Nyugat-dunántúli régióban helyezkedik el (1. ábra).

1. ábra

Top 20 vállalat a járműgyártásban nettó árbevétel alapján, 2010



Forrás: Magyar Növekedési Terv, 2011

A HVG által közétett 500 legnagyobb árbevételű hazai cég listán 8%-os arányban megtalálhatóak a jármű- és járműalkatrész-gyártás vállalatai.

VAS ÉS ZALA MEGYE JÁRMŰIPARI BESZÁLLÍTÓ HÁLÓZATÁNAK HELYZETKÉPE

A gazdasági és társadalmi átalakulások után a 90-es években a Nyugat-Dunántúl régió a járműipari befektetők fontos célpontja lett, köszönhetően a társadalmi, gazdaságföldrajzi adottságoknak és termelési hagyományoknak. A legnagyobb tőkevonzó képességgel Győr-Moson-Sopron megye rendelkezett, itt jött létre Győr központtal egy járműipari bázis. Vas megyében is alakult járműgyár a 90-es években, míg Zalaegerszeg a Mercedes első közép-európai gyárának telephely választásakor került szóba.

VÁLLALKOZÁSOK ÉS FŐBB JELLEMZŐIK

A járműiparban működő vállalkozásokra a termelőerők magas koncentrációja jellemző, a járműiparban kevés számú, de nagy termelési értéket létrehozó közepes- és nagyvállalat található.

2010-ben Magyarországon 941, a Nyugat-Dunántúl régióban 96 vállalkozás működött a járműgyártásban (4. táblázat). Vas megyében 22 db vállalkozás tevékenykedett e területén, míg Zala megyében 19.

4. táblázat

Regisztrált vállalkozások a járműgyártásban, 2010. december 31.

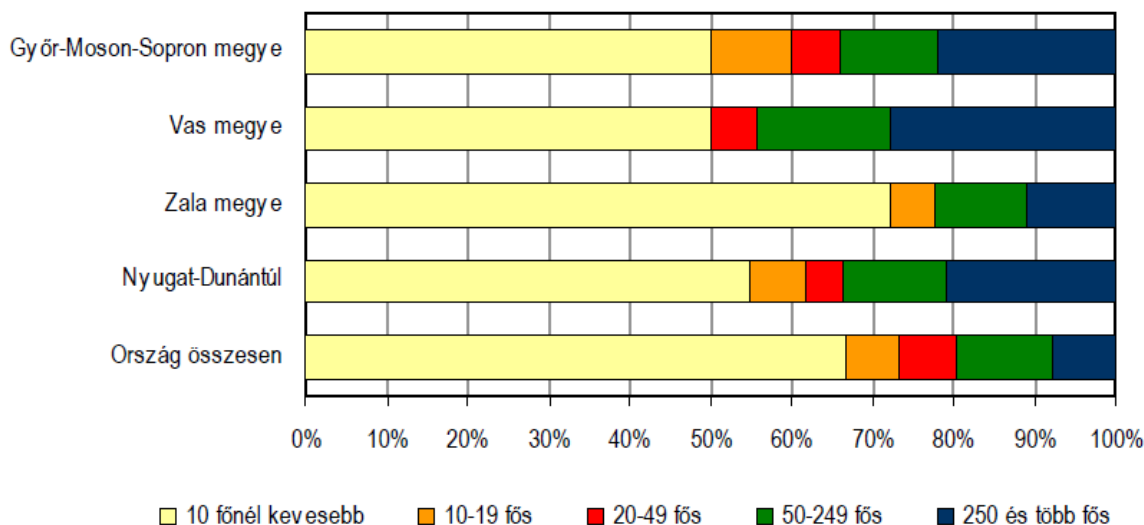
Terület	Vállalkozások száma	Társas váll. aránya (%)	2005. december 31. = 100 %	Az országos %-ában	Össz. váll. belüli arány %
Vas	22	81,8	169,2	2,3	0,1
Zala	19	94,7	105,6	2,0	0,0
Nyugat-Dunántúl összesen	96	89,6	111,6	10,2	0,1
Ország összesen	941	89,6	87,8	100	0,1

Forrás: A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon KSH (2011)

A járműiparban létszám kategória szerint a meghatározó vállalkozási forma a társas vállalkozás, és abból is a 9 főnél kevesebbet foglalkoztató vállalatok a dominánsak (2. ábra). Vas megyében a járműipari társas vállalkozások magasabb alkalmazotti létszámmal rendelkeznek, mint a Zala megyei vállalatok.

2. ábra

A járműipari társas vállalkozások számának megoszlása a létszám-kategória szerint, 2010. december 31.



Forrás: A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon KSH (2011)

TERMELÉS, ÉRTÉKESÍTÉS

2010-ben a járműipar összes értékesítése országosan 3 616 milliárd Ft-ot tett ki, melyből a Nyugat-Dunántúl régió 47%-ot tett ki (5. táblázat). A Nyugat-Dunántúl régió termelésében Vas megye 14,8%-ot jelentett, míg Zala megye 0,3%-ot. A termelés és az értékesítés adatai alapján is elmondható, hogy Vas megyében jelentősen magasabb adatok vannak, mint Zala megyében.

5. táblázat

A járműipari vállalkozások termelése, értékesítése 2010

Terület	Termelés	Belföldi értékesítés	Export	Összes értékesítés
	millió Ft			
Vas megye	252 413	11 364	239 302	250 665
Zala megye	5 057	314	4 698	5 012
Nyugat-Dunántúl összesen	1 699 822	61 241	1 631 828	1 631 828
Ország összesen	3 616 013	304 063	3 294 979	3 599 041

Forrás: A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon KSH (2011)

FOGLALKOZTATOTTAK

A járműgyártás nem csak a termelést és az értékesítést tekintve jelentős a Nyugat-Dunántúli régióban, hanem a foglalkoztatást nézve is. Az alkalmazottak aránya a régióban Vas és Zala megye között 67% és 5,8% arányban oszlik meg (6. táblázat). Az egy alkalmazott jutó termelés a Nyugat-Dunántúl régióban magasabb az országos termelékenységnél, a megyei eredmények viszont elmaradnak a régió adataitól. A vas megyei termelés több mint 10-szerese a Zala megyeinek. Az egy alkalmazottra jutó termelés Zala megyében a legalacsonyabb, de Vas megyében sem éri el a régiós adatot.

6. táblázat

Alkalmazásban állók a járműgyártásban 2010

Terület	Alkalmazásban állók (fő)	Egy alkalmazásban állóra jutó termelés, (ezer Ft)
Vas megye	12 856	49 140
Zala megye	1 108	4 565
Nyugat-Dunántúl összesen	19 100	68 996
Ország összesen	67 949	63 216

Forrás: A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon KSH (2011)

Vas és Zala megye járműipari potenciálja a Nyugat-Dunántúl régióban kevésbé jelentős Győr-Moson-Sopron megyéhez képest, mely kivétel nélkül a vizsgált területeken a legmagasabb adatokkal rendelkezett. A két megyét egymáshoz viszonyítva megállapítható, hogy Vas megye jelentősebb járműipari bázissal rendelkezik, mint Zala megye.

MÉLYINTERJÚK FELDOLGOZÁSA, ÖSSZEGZÉSE

Az interjúk során megkérdezett cégek telephelyválasztása a korábban kiépült telephelyi alapokra, az infrastruktúrára, a kedvező logisztikai adottságokra és a személyes kötődésekre épült.

A cégek a versenytársak között kedvezőnek ítélik meg pozíciójukat. A vevőkkel való kapcsolataik többféle módon alakultak ki, a hazai vállalatok esetén a kapcsolatok és a direkt marketing jelent meg, a külföldi anyavállalattal rendelkező cégek viszont nem végeznek önálló értékesítést. A vállalatok több esetben nevezték meg a minőségi terméket, mint vásárló-toborzó eszközt, a jó minőség és a megbízhatóság pedig építi az üzleti kapcsolatokat.

A vállalatok sok esetben a vevők által meghatározott alapanyag beszállítókkal dolgoznak együtt. A beszállítókkal való kapcsolat során nehézséget jelent a vállalatok mérete és a jogi szabályozás hiánya. Mindkét előbb említett jelenség az érdekérvényesítés nehézségét eredményezi a megkérdezett vállalatok esetén.

A régióban a vállalatok között az együttműködés hiányát lehetet felfedezni. Több cég is tagja valamilyen országos szervezetnek, de alapvetően az operatív működést támogató és az érdekérvényesítést segítő vállalatok közötti együttműködés hiányzik. A külföldi tulajdonú

hazai leányvállalatok elsősorban az anyavállalattal és a többi leányvállalattal állnak kapcsolatban.

Direkt önkormányzati vagy kormánytámogatásban a megkérdezett vállalatok nem részesültek, fejlesztési forrásaitak saját tőkéből vagy pályázati forrásból biztosítják.

Az interjúk során említett nehézségek alapján az alább felsorolt 5 területen jelentkeznek problémák:

1. Munkaerő hiánya;
2. Beszállítók: hazai beszállítók hiánya, külföldi beszállítókkal szembeni érdekérvényesítési nehézségek;
3. Megfelelő jogi és gazdasági szabályozás hiánya;
4. Szervezeti problémák;
5. Minőség. előállított termék és a beszállított alapanyag esetében.

A magasan képzett munkaerő a vállalkozások számára ma rendelkezésre áll, hiszen többen erősségüknek említették meg a megkérdezett cégek közül a munkaerőt. A bemutatott vállalatok széles portfolióval rendelkeznek, több cég a járműiparon kívül is végez beszállítást. A járműipari tapasztalatok léteznek, a megkérdezett vállalatok hosszú múltra tekintenek vissza és járműipari beszállítóként is évek, évtizedek óta működnek. A dolgozók lojalitása is jellemző, vannak olyan vállalatok ahol az alkalmazottak hosszú évtizedek óta erősítik a vállalatot. Ilyen a kemendollári Inter-Gép Kft., mely családi kötődéseknek köszönhetően jött létre a 70-es években és dolgozóik lojalitása, céghez való kötődése tiszteletre méltó.

A két megyében a fejlesztési és beruházási kedv jellemezte a beszállító cégeket, a vállalatok telephelyfejlesztéseket, új telephely létrehozását, illetve eszközbeszerzéseket végeznek.

ÖSSZEFOGLALÁS

Vas és Zala megyében a járműipari beszállító vállalatok jelen vannak, közöttük az együttműködés hiánya nagymértékben felfedezhető. A klaszteresedési folyamat csak most kezd elindulni, mint ahogy azt Gyutai Csaba Zalaegerszeg polgármestere a Moul-Tech Kft. új telephelyének 2012. márciusi alapkövetésén is említette.

„A gazdasági klaszterek leggyakrabban olyan térségekben alakulnak ki, ahol vállalkozások kritikus tömege biztosítja a skáláhozadékat, erős tudományos és technológiai bázis áll rendelkezésre és a meglévő kulturális miliő elősegíti az innovációt és a vállalkozást” (OECD 1999. 7.). A bemutatott megyékben nem beszélhetünk még működő beszállítói együttműködésekről. Hasonló megállapításra jutott Grosz András 2004-ben, aki abban látta az együttműködés hibáit, hogy a térségben már letelepedett vállalkozások közötti beszállítói és kutatás-fejlesztési együttműködések, a közös innovációs projektek alacsony fokon működnek, a gazdasági szféra és a tudományos kutatóintézetek, egyetemek együttműködési kapcsolatainak mélysége és intenzitása kezdetleges.

A klaszterek kialakulásához szükséges tudásbázis, illetve tudományos és technológiai bázis is hiányzik a megyékben. Nincsen olyan kutató intézmény, mely biztosítaná a szükséges feltételeket az innovációk kialakításához és terjesztéséhez, valamint a műszaki szakembereket képző felsőoktatási intézmények hiátusa is akadályozó tényezőként jelentkezik. Az interjúk eredményei alapján megállapítható, hogy a jelenlegi kihelyezett műszaki felsőoktatási karok a járműipari beszállító hálózat számára nem biztosítják a megfelelő szakember utánpótlást.

A bemutatott megyékben megtalálhatóak járműipari beszállító cégek, melyekben potenciálok rejlenek, de ezek a vállalatok a térségben, mint magányos farkasok, a többi vállalattól függetlenül működnek, jelenleg az együttműködési folyamat kezdetén állnak.

Zala megye járműipari termelése, a járműiparban foglalkoztatottak száma jelentősen elmarad a Vas megyei és a régióra jellemző teljesítménytől. Zala megyében a járműipari termelés nincs nagy súllyal jelen. Vas megyében az Opel autógyár a beszállítók számára

kedvezőbb helyzetet teremt. A Nyugat-Dunántúl régió járműipari központja, Győr is közelebb van Vas megyéhez. Ez abban nyilvánul meg, hogy Vas megyében a megkérdezett vállalatok elsősorban járműipari beszállítók, míg a Zala megyei cégek, melyek az autógyáraktól földrajzilag távolabb helyezkednek el, más tevékenységet is végeznek, és szélesebb termékpalettával rendelkeznek.

A téma további kutatása esetén érdemesnek találnám a Zala megyei beszállítók és a szlovéniai járműipari vállalatok közötti kooperáció működésének jelenlegi mivoltát felvázolni, valamint jövőbeni lehetőségeit feltárni. A határ közelsége, valamint a vasúti és közúti összekötetés miatt ez a fajta együttműködés véleményem szerint a zalai járműipari vállalatok számára lehetőségként adott.

A dolgozatomban többször megjelent, hogy a munkaerő utánpótlás mindkét megyében hiányzik. További kutatás tárgyát képezhetné a járműipari beszállítók számára az oktatás erősítésének kiemelt célként való kezelése. Azt gondolom, a vállalatok szakemberigényét felmérve érdemes lenne a felsőoktatási képzési paletta erősítése, illetve a térség innovációs kapacitásának növelése.

IRODALOM

1. Könyv

Kolozsár T. (szerk.) (2011): *A magyar járműgyártás nagykönyve*. Lapcomp Kft., Győr

Neuner, M. (2004): *Die Automobileindustrie im Jahr 2015. Fraunhofer Institute für Productionstechnik und Automatisierung IPA*

OECD (1999) *Boosting Innovation: The Cluster Approach*. OECD, Paris

2. Folyóiratcikk

Czakó E. - Gáspár J. - JENEI I. – Martits G. – Németh A. – Pintér A. – Szántó R. – Zoltayné P. Z. (2003): Magyarország autóiparának helyzetéről az EU-hoz való csatlakozást megelőzően. *30. Műhelytanulmányok sorozat, BKÁÉ Vállalatgazdaságtan Tanszék*

Gelei A, -Nagy J. (2004): Partnerkapcsolatok értéke a hazai autóipari ellátási láncban – fókuszban a beszállító vállalatok. *51. Műhelytanulmányok sorozat, BKÁÉ Vállalatgazdaságtan Tanszék*

Szalavetz A. (2010): Relokáció és a helyi leányvállalat fejlődése egy autóipari beszállító példáján. *Köz-Gazdaság V. évf. 2. szám., 89-102.*

3. Internetes forrás

http://audi.hu/hu/hirek/reszletek/237_audi_hungaria_alapkoletetel_gyorben/ (Audi Hungaria: alapköletétel Győrben) Letöltés ideje: 2012. február 24.

<http://forums.industryweek.com/showthread.php?t=1399> (BLANCHARD, D.: Tier kategorizálás) Letöltés ideje: 2011. április 22.

http://hvg.hu/gazdasag/20100120_top_500_legnagyobb_arbevetel_lista_hvg (Az 500 legnagyobb árbevételező hazai cég listája) Letöltés ideje: 2012. február 26.

marketinginfo.hu/file/download.php?sitename=mediainfo... (Lepsényi I.(2010): A magyarországi gépjármű- és beszállító ipar aktuális helyzete, „A magyarországi gépjárműipar – Aktuális jogi és gazdasági kérdések" c. konferencia Budapest, 2012.január 18.) Letöltés ideje: 2012. március 18.

<http://portal.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/gyorjarmuipar.pdf> (A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon 2011) Letöltés ideje: 2012. február 25.

http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xtabla/mpiacal/tablmpal9807_02_02_02c.html (Magyar Növekedési Terv, 2011) Letöltés ideje: 2012. február 26.

http://www.mercedes-benz.hu/a_mercedes_gyar/a_kecskemeti_beruhazas (A kecskeméti beruházás) Letöltés ideje: 2012. február 25.

<http://www.opel.hu/experience-opel/production-szentgotthard/rolunk.html> (Opel Gyár Szentgotthárd) Letöltés ideje: 2012. február 24.

http://zalaihirlap.hu/gazdasag/20120330_mara_kinottek_a_regit (Zalai Hírlap (2012): Mára kinőtték a régít) Letöltés ideje: 2012. március 30.

rs1.szif.hu/~pmark/publikacio/Net/grosz.doc (GROSZ A. (2004): Az autóiipari koncentráció és klaszteresedési folyamat) Letöltés ideje: 2012. március 20.