

DR. MOLNÁR ERNŐ

## Egy dinamikus iparág foglalkoztatási hatásainak földrajzi aspektusai: a magyarországi autóipar esete

### Bevezetés

A magyarországi autóipar *jelentős súlyú*, nemzetközileg is jegyzett iparág, a rendszerváltás utáni időszakban egyike a *dinamikus* (foglalkoztatás-növelésre is képes) ipari szektoroknak. Gazdaságpolitikai fontosságát az iparág tulajdonított számottevő *multiplikátor-hatások* adják: komoly beszállítói háttér kapcsolódhat hozzá, amely nemcsak a helyi hozzáadott érték és foglalkoztatás mennyiségi növekedéséhez, de – az iparágon belüli, beszállítókkal szembeni minőségi elvárások révén – a kis- és középvállalkozások versenyképességének erősítéséhez is hozzájárul. Modernizációs hatása miatt nemcsak Magyarországon és Kelet-Közép-Európában, hanem a világ más részein is *stratégiai iparág*nak tekintik, bár tényleges húzóágazati teljesítményével kapcsolatban – a hazai gazdaság duális jellegéből adódóan – kételyek is megfogalmazódnak (Sass–Szanyi 2004, Kemenczei–Nikodémus 2006, Kemenczei 2010, Antalóczy–Sass 2011). Miközben az autóipar (legalább beszállítói révén) Szentgotthárdtól Mátészalkáig, Bólytól Sátoraljaújhelyig az ország szinte valamennyi szegletében jelen van, térben változó intenzitású jelenléte a hozzá kapcsolódó *gazdasági előnyök eltérő nagyságát* okozza: e differenciák feltárása érdekében indokolt az iparág földrajzának vizsgálata.

Az *ipar térszerkezeti folyamatait érintő hazai kutatások* általában megkülönböztetett figyelmet fordítanak az „újraiparosodás” egyik kulcsszereplőjének tartott közúti járműgyártás térbeliségére. Az érdeklődés számottevő a *gazdasági válság* idején is, miután a külföldi szereplők által dominált, nemzetközi piacoktól erősen függő autóipar a leginkább érintett iparágak egyikévé vált, zsugorodásának negatív hatásai pedig megkérdőjelezték a korábbi évek modernizációs politikájának eredményeit. Az iparág földrajzával foglalkozó, többnyire a gazdaságföldrajz és a regionális tudomány képviselői által jegyzett publikációk kiemelik az *autóipar stabil észak-dunántúli és Budapest-környéki koncentrációját*. Foglalkoznak a termelő tevékenységek növekvő összetettségével, a munkaigényes termelési fázisok részleges eltelepülésével, a nem termelő funkciók (K+F) megerősödésével, továbbá a beszállítói hálózatok, potenciális klaszterek feltérképezésével is, s így (részben területi megközelítésben) érintik az iparág *minőségi szerkezetváltásának* és *multiplikátor-hatásainak* kérdését (Barta 2002, Grosz 2006, 2012, Kiss 2010, 2011, Smahó 2012).

A járműgyártás hazai *területi folyamatainak értelmezésében* meghatározó szerephez jutnak a *nemzetközi viszonyok*, ami egyrészt az autóipar általános szervezeti és területi jellemzőivel (erősen nemzetköziesedett, globális szereplők által uralt iparág), másrészt az iparág rendszerváltás utáni, külföldi működő tőke zöldmezős beruházásaihoz kötődő gyökeres hazai megújulásával magyarázható. A kulcsszereplők nemzetköziségéből adódóan, az autóipar térszerkezetének hátterében álló *vállalati telephelyválasztás többlép-*

*csős folyamat*, amelynek keretében világosan elkülönül egymástól előbb az egyes országok, majd az országokon belüli térségek kiválasztása. A különböző területi szintekre vonatkozó döntések nemcsak időbeliségükben, hanem szempontjaik súlyozásában is eltérőek (Kemenczei–Nikodémus 2006, Barta–Czirfusz–Kukely 2008, Kiss 2010).

Magyarország és Kelet-Közép-Európa autóiipari telephelyként történő felértékelődése elsősorban azon körülményhez kötődik, hogy az iparág *globális szereplői* – az európai integráció folyamata által elősegített módon – mindinkább *összeurópai (regionális) termelési rendszereket* működtetnek kontinensünkön. Egyes iparági értékteremtési lépések a vezető piacok szomszédságában elhelyezkedő, *olcsó termelést lehetővé tevő*, politikailag stabil, komoly ipari kultúrával, viszonylag fejlett infrastruktúrával és kedvező gazdasági keretfeltételekkel rendelkező *periferikus telephelyekre* helyeződnek át. E folyamat – bár van változás a tevékenység-szerkezetben – főként az autóiipari értékláncok élömlenkeigényesebb, alacsony hozzáadott értéket előállító szegmenseit érinti, s ezért *területileg dekoncentrált termelés*, kiterjedő földrajzi hatókörű iparágon/vállalaton belüli munkamegosztás jellemző (Humphrey–Memedovic 2003, Schamp 2005, Sturgeon–Memedovic–Van Biesebrock–Gereffi 2009, Dicken 2011, Molnár 2009, 2012).

A perifériák autóiipar szempontjából megfigyelhető felértékelődését eredményező, a szakirodalomban „*relokációként*” vagy „*relokalizációként*” megjelenő tevékenység-áthelyezési folyamatok hátterében az olcsóbb termelés lehetősége mellett a méretgazdaságossági szempontok, illetve a vásárlók követése („*follow sourcing*”) is fontos szerepet játszik (Hunya–Sass 2006, Kiss 2006, Klauber et al. 2011, Barta 2012, Rugraff–Sass 2012). A beruházások térbeli allokációjára a telepítőtényezők országon belüli különbségei számottevő hatással vannak. Az iparág hazai térszerkezetének magyarázatai elsősorban a *nyugati területekhez közeli földrajzi fekvés*, az *iparági tradíciók* (képzett munkaerő), valamint az *infrastruktúra* (autópálya-kapcsolat, ipari parkok) kiépítettségének fontosságát hangsúlyozzák (Barta 2002, Kiss 2010).

E tanulmány a *közúti járműgyártás* Magyarországon belüli *területiségének korábbiaknál mélyebb feltárását* célozza. Megyei adatokra épített vizsgálata földrajzi értelemben elnagyoltabb egyik-másik szakirodalomban fellelhető kutatási eredménynél, de adatbázisa lehetővé teszi a *dinamikus szempontok* érvényesítését, illetve az iparág *minőségi elemeinek* és – egyes, az autóiiparral szorosabb kapcsolatban lévő beszállítói iparágak földrajzán keresztül – *multiplikátor-hatásainak* vizsgálatát is. Az időbeli elemzés jelentőségét elsősorban a gazdasági recesszió hatásai értékelik fel, míg utóbbi szempontok azért (is) fontosak, mert az autóiipar megtelepülésének tartóssága, helyi jövedelemgeneráló képessége nagyban függ attól, hogy milyen szerepet játszik Magyarország az iparág nemzetközi értékláncaiban. A hazai szakirodalomban „*offenzív szerkezetváltásként*” (Kiss 2010), „*feljebb lépésként*” (Szalavetz 2012), vagy „*megújításként*” (Smahó 2012) nevesített folyamatok megjelenítése megkerülhetetlen az iparág modernizációs hatásainak vizsgálatakor.

Az elemzés a KSH közúti járműgyártásra vonatkozó *iparági foglalkoztatási adataira* épül, amelyek egységes struktúrában az ezredfordulót követő időszakra állnak rendelkezésre. Az ezredforduló kiválasztása kezdő időpontként indokolható ipar fejlődése szempontjából megfigyelhető határkö jellegével, az „*általános reindusztrializáció*” dinamikus korszakának lezárulásával (Barta–Czirfusz–Kukely 2008). Az időbeli vizsgálatok két szakaszra oszthatóknak, amelyek között *2008 képvisel korszakhatárt*. Nemcsak a korábbi növekedési trendeket megtörő gazdasági recesszió miatt fontos ez a választóvonal, ha-

nem egy jelentős, az iparági keretekben végrehajtott statisztikai változtatás miatt is: az autóiipar mennyiségi és minőségi mutatóinak, statisztikai hatásokból adódó számottevő változása a 2008 előtti és utáni időbeli-területi tendenciák elkülönített vizsgálatát teszi szükségessé.

A felhasznált *foglalkoztatási adatok a vállalkozások székhelye szerint* összeállított adatbázisból származnak, azonban – tekintettel a megyehatárokon túlnyúló több telephelyes nagyvállalatok csekély szerepére a közúti járműgyártásban – megyei szintű folyamatok vizsgálatánál mutatkozó torzító hatásuk mérsékelt. A KSH Cég-Kód-Tár 2010/4. kiadása alapján az 50 db, regiszterben szereplő, legalább 250 főt foglalkoztató közúti járműgyártó vállalat közül csupán 5 cégre (DEH Draxlmaier, Johnson Electric, Lear, NABI, Rába Járműipari Alkatrészgyártó) volt jellemző a megyehatárokat átszelő szervezeti struktúra. A multiplikátor-hatások kapcsán vizsgált fémfeldolgozásban, illetve gumi- és műanyagiparban ugyanakkor arányaiban több, közúti járműgyártáshoz kötődő több telephelyes vállalat működött.

### Az autóiipar földrajza

A közúti járműgyártás dinamikája kétarcú az ezredfordulót követő időszakban. 2008-ig többnyire gyarapodás jellemző, majd 2009-ben a gazdasági recesszió hatására országos szinten 18%-os visszaesés következett be, amelyet – a következő évek újra megfigyelhető növekedése ellenére – 2012-ig nem hevert ki teljesen az ágazat. Az iparág fejlődési pályája alapvetően eltért az ipar egészétől, amely 2000–2008 között – leépülő iparágainak dinamikus szektorok növekedését felülmúló foglalkoztatás-csökkenése miatt – csaknem folyamatosan zsugorodott, a válság évében az autóiiparhoz képest szerényebb mértékű visszaesés, az elmúlt években pedig inkább stagnálás jellemezte (1. táblázat).

1. táblázat

#### *A közúti járműgyártás dinamikája, megoszlása nagyrégióként, illetve területi koncentrációja az iparágban alkalmazottak száma tükrében*

Megnevezés	2000	2004	2008	2008	2010	2012
Iparban alkalmazottak, 2000. és 2008. évi értékek %-ában	100,0	93,0	88,4	100,0	88,4	89,0
Közúti járműgyártásban alkalmazottak, 2000. és 2008. évi értékek %-ában	100,0	119,3	170,3	100,0	82,9	88,8
Közúti járműgyártásban alkalmazottak nyugaton <sup>a)</sup> az országos érték %-ában	66,7	62,4	68,4	62,7	63,0	67,4
Közúti járműgyártásban alkalmazottak (Budapest, Pest) az országos érték %-ában	17,4	16,2	7,7	15,1	16,4	10,6
Közúti járműgyártásban alkalmazottak keleten <sup>a)</sup> az országos érték %-ában	15,9	21,4	23,8	22,2	20,6	22,0
Közúti járműgyártásban alkalmazottak északon <sup>a)</sup> az országos érték %-ában	86,6	82,6	84,6	86,5	85,8	85,1
Közúti járműgyártásban alkalmazottak délen <sup>a)</sup> az országos érték %-ában	13,4	17,4	15,4	13,5	14,2	14,9
<i>Koncentrációs index</i>	<i>0,149</i>	<i>0,143</i>	<i>0,125</i>	<i>0,107</i>	<i>0,108</i>	<i>0,122</i>

*Forrás:* KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

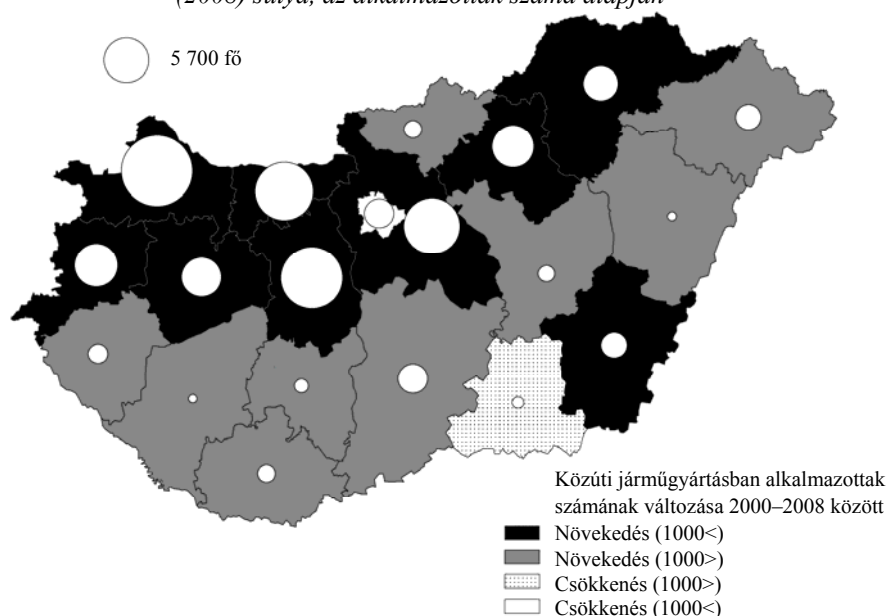
a) Nyugat: dunántúli megyék. Kelet: alföldi és észak-magyarországi megyék. Észak: Borsod-Abaúj-Zemplén, Budapest, Fejér, Győr-Moson-Sopron, Heves, Komárom-Esztergom, Nógrád, Pest, Vas, Veszprém. Dél: Baranya, Bács-Kiskun, Békés, Csongrád, Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, Somogy, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Tolna, Zala.

Az iparági recesszió előtt *csökkenő mértékű területi koncentráció* (földrajzi expanzió) volt jellemző a közúti járműgyártásra, amit az elmúlt két évben a *területi koncentráció* számottevő *növekedése* váltott fel. A nagyobb léptékű területi trendek *stabilitásra* utalnak, illetve azt mutatják, hogy az ország északnyugati részén tömörülő *iparág* összességében a válság előtt és az elmúlt néhány évben is inkább *nyugat felé mozdult*: különbség a nyugat felé tolódás utóbb megfigyelhető nagyobb intenzitásában van. A kezdeti kiegyenlítődési tendenciák ellenére, az autóipar *észak és dél közötti megoszlása* gyakorlatilag *változatlan* maradt a vizsgált időszakban (1. táblázat). (A táblázatban alkalmazott nagyrégiós területfelosztásban a köztudatban létező nyugat–kelet ellentét, illetve a hazai ipar térszerkezetében történelmileg fennálló észak–dél differenciák kidomborításának igénye tükröződik vissza.)

Bár a közúti járműgyártás *növekedésének időszakában* is akadtak zsugorodó megyék (Budapest és Csongrád), az egyes területek között inkább a gyarapodás mértéke differenciált. *Abszolút növekményében* is jelentős teljesítményt ért el Komárom-Esztergom, Fejér, Győr-Moson-Sopron és Veszprém, keleten pedig Heves megye. Több megyében (Borsod-Abaúj-Zemplén, Pest, Vas) az iparág statisztikai kereteinek 2008. évi változása nagyarányú súlynövekedést eredményezett, ezért esetükben is feltételezhető a recesszió előtti számottevő abszolút növekmény. 2008-ban *Győr-Moson-Sopron és Fejér volt a két legjelentősebb közúti járműgyártó központ*, de komoly iparági szereplővé vált a Dunántúl északi részének valamennyi megyéje, továbbá Pest és Heves is. Az ezredfordulón még jelentős autóipari telephelyek köréből kiesett ugyanakkor Budapest (1. ábra).

1. ábra

*Az egyes megyék autóiparának dinamikája 2000–2008 között, \* illetve recesszió előtti (2008) súlya, az alkalmazottak száma alapján*

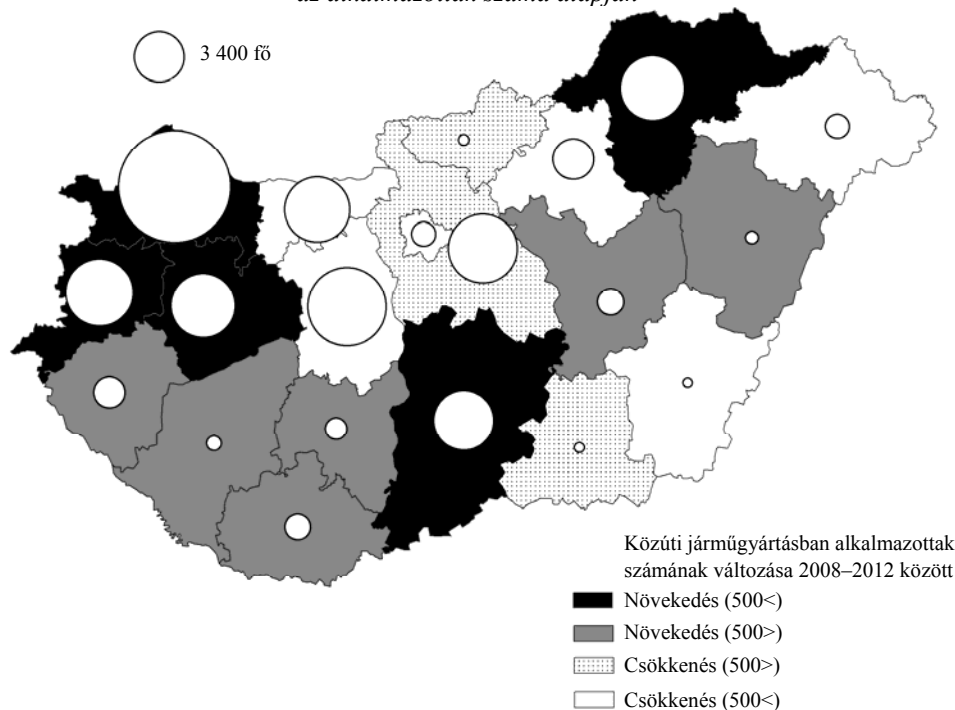


*Forrás:* KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

\* A dinamikus vizsgálat során a 2000–2002. évek, illetve a 2006–2008. évek átlagai kerültek összehasonlításra, amit elsősorban a jelentősebb éves ingadozások kiszűrésének igénye indokolt.

2. ábra

Az egyes megyék autóiparának dinamikája 2008–2012 között,\* illetve mai (2012) súlya, az alkalmazottak száma alapján



Forrás: KSH-adatok alapján saját szerkesztés

\* A dinamikus vizsgálat során a 2008–2012. évek, illetve a 2010–2012. évek átlagai kerültek összehasonlításra, amit elsősorban a jelentősebb éves ingadozások kiszűrésének igénye indokolt.

A 2008 utáni időszakra az autóipar térben *differenciáltabb fejlődése* jellemző. A 2009. évi általános (de eltérő mértékű) visszaesés után, idővel egyre több megye (2012-ben 10db) közúti járműgyártása növekszik a válság előtti érték fölé. Egyes megyék zsugorodása ugyanakkor napjainkig tart, így esetükben csak hosszabb idő elteltével lehet majd megítélni, hogy a válság időbeli elhúzódásáról, avagy a trendek 2008 utáni tartós változásáról van-e szó. Az elmúlt években *növekvő megyéknek* egy *nyugati* és egy *keleti zónája* különíthető el: Győr-Moson-Sopron, Vas és Veszprém, illetve Bács-Kiskun és Borsod-Abaúj-Zemplén abszolút növekménye számottevő. A korábban is zsugorodó Budapest és Csongrád mellett egy *központi* és egy *keleti „zsugorodási zóna”* körvonalazódik: nagyobb abszolút veszteség Komárom-Esztergom, Fejér és Heves megyéket jellemezte. A 2012-ben is *kiemelkedő súlyú Győr-Moson-Sopron megyét* egy, a Dunántúl északi részére és Pest megyére kiterjedő, jelentősebb autóiparral rendelkező övezet veszi körül. E hagyományosan fontos terület mellett *látványosan felértékelődött* az utóbbi időben *Borsod-Abaúj-Zemplén* és *Bács-Kiskun megye*, amelyek az iparág Dunától keletre eső, legfontosabb hídfőállásaivá váltak. A válság előtti időszakban jelentős iparági szereplők köréből kiesett Heves megye (2. ábra).

A közúti járműgyártás térbeliségét a rendszerváltás után – az iparági recesszió előtt és után is – elsősorban a *transznacionális vállalatok telephelyválasztása* határozta meg. A vezető autógyártók (GM-Opel: Vas, VW-Audi: Győr-Moson-Sopron, Suzuki: Komárom-Esztergom, Ford/Visteon: Fejér) korai területfoglalását az 1990-es évek második felében a vásárlóikat követő, illetve költséghatékony termelés lehetőségét kereső *első- és másodikkörös beszállítók* („konvojvállalkozások”) nagyarányú megjelenése kísérte: napjainkban a 100 vezető autóiipari beszállítóból 70 jelen van Magyarországon (Klauber et al. 2011, Grosz 2012). Másrészt, a letelepült nemzetközi szereplőkhöz mind jelentősebb *helyi beszállítói háttér* csatlakozott. Az európai hozzáadott érték arányának növelésére rákényszerített japán Suzuki fordította a legnagyobb figyelmet helyi beszállítói hálózatának erősítésére, ami – újabb transznacionális szereplők betelepülése és helyi vállalkozások kapcsolódása révén – Komárom-Esztergom és a környező megyék autóiiparára is számottevő felhajtóerőt gyakorolt (Barta 2002, Sass–Szanyi 2004, Rugraff–Sass 2012).

A megyék helyzetének elmúlt évekre jellemző differenciálódása részben az *autóiipari dekonjunkcióra szelektív hatásaival* áll összefüggésben (Kiss 2011). A *Suzuki gyengélkedése* (a japán autógyártó hazai termelése 77 ezer darabról előbb 280 ezer fölé nőtt, majd 170 ezerre csökkent) főként *központi „zsugorodási zóna”* megyéiben elhelyezkedő beszállítóira hatott negatívan, akik részben leépítésekre és piaci kapcsolataik diverzifikálására kényszerültek (Antalóczy–Sass 2011, Rugraff–Sass 2012). A *visszaeső keleti megyék* – főként Heves és Szabolcs-Szatmár-Bereg – problémái esetében ugyanakkor felmerül a gyanú, hogy az iparág zsugorodása *szerkezeti átalakulással* párosul: elsősorban az alacsony hozzáadott értéket produkáló, olcsó munkaerőre települt élömléki-igényes termelés épül le, miután annak egy része keleti irányban továbbköltözik (Jürgens–Krzywdzinski 2011, Szalavetz 2011).<sup>1</sup> A konjunkturális és strukturális válságjelenségek mellett meg kell említeni az *új autóiipari beruházások* területi differenciáló hatását is: Győr-Moson-Sopron (Audi), Vas (GM-Opel, LUK Savaria), Veszprém (Valeo), Bács-Kiskun (Daimler, Knorr-Bremse), valamint Borsod-Abaúj-Zemplén (Bosch) kiemelkedett e tőkeinvestíciók terén. A legjelentősebb új betelepülő a Daimler, amelynek beruházása már önmagában is nagyban erősítette Bács-Kiskun pozícióját, de a beszállítók autógyár köré várt betelepülési hullámától, illetve a helyi szereplők megerősödésétől hosszabb távon az iparág térszerkezetének jelentős módosulását várják (Grosz 2012).

Egy autóiipari vállalkozásoknak (is) otthont adó ipari parkok körében, tavaly végzett saját kérdőíves felmérés eredményei megerősítették a szakirodalomban olvasható megállapításokat, miszerint az iparági szereplők telephelyválasztásában az *elérhetőség*, az *alapinfrastruktúra*, illetve a *szakképzett munkaerő* domináns szerepet játszik (utóbbi telepítő tényező fontos és mindinkább felértékelődő szerepét mutatják az autóiipari vállalkozások és oktatási intézmények között szaporodó együttműködések). A közúti járműgyártás területi szerkezetének – 1. táblázatban nagyrégiós szinten megmutatkozó – stabilizálódásában e telepítő tényezők továbbra is fennálló differenciái mellett ugyanakkor azon körülmény szerepe sem lebecsülendő, hogy a *kezdeti zöldmezős beruházások* után mindinkább a *korábban megletelepült szereplők kapacitásbővítései* jelentik a gyarapodás

<sup>1</sup> Békés megye közúti járműgyártásának 2010-ről 2011-re bekövetkezett földcsuszamlásszerű zsugorodásában elsősorban a megye legnagyobb autóiipari szereplőjének (Linamar) statisztikai iparágváltása játszhatott szerepet.

forrásait. Hasonló területi következményekkel jár a vásárlóikat követő beszállítók *agglomerálódása* (egymás közelébe települése), amely a logisztikai költségek csökkentése, a beszállítói rugalmasság növelése, illetve a képzett munkaerőhöz való hozzáférés biztosítása céljával is történhet. (Komárom-Esztergom megye több ipari parkjában – a Suzuki számára történő gyártás céljával – csak a válságot közvetlenül megelőző években jelentek meg a beszállítók.) Az ország északi részének autóipar terén mutatkozó tartós dominanciája az agglomerálódás *nemzetközi dimenziójára*, a szomszédos szlovák, cseh, lengyel és osztrák autóipar földrajzi közelségének, a határon átnyúló beszállítói kapcsolatoknak pozitív hatásaira is utal. E stabilitást erősítő szempontoknak bizonyos mértékben ellentmond *Kecskemét autóiparának megerősödése*: sajtóinformációk alapján kijelenthető, hogy a Daimler telephelyválasztásában a *korábban preferált észak-dunántúli telephelyek erőforrásainak bekorlátozódása* fontos szerepet játszott, miközben a kecskeméti beruházásból továbbra is az elérhetőségi viszonyok és a gépipari hagyományok telephelyválasztásra gyakorolt nagyarányú befolyásoló hatása olvasható ki.

### Az autóipar minőségi szegmenseinek földrajza

Az iparág megtelepülésének tartósságával és modernizációs szerepével kapcsolatban joggal vetődik fel a kérdés, hogy a *menyiségi növekedés együtt jár-e* az iparágban végzett, *nagyobb hozzáadott értéket képviselő tevékenységek súlyának növekedésével*? A téma az elmúlt időszak egyik legtöbbet kutatott kérdése a kelet-közép-európai autóipar fejlődése kapcsán (Pavlinek–Domanski–Guzik 2009, Rugraff 2010, Jürgens–Krzywdzinski 2011, Pavlinek–Zenka 2011, Szalavetz 2011, Barta 2012, Molnár 2012, Smahó 2012): területi alapú vizsgálatát indokoltta teszi a minőségi jellegű fejlődéshez szükséges speciális feltételek térben koncentráltabb megjelenése is. Feltételezésünk szerint, a *szellemi foglalkoztatottak* nagyobb *aránya* igényesebb, nagyobb hozzáadott értéket produkáló termelő tevékenységekre, illetve a termelésen kívül egyéb funkciókra (K+F, adott transznacionális vállalat más egységei számára végzett szolgáltatások) utal. A *fizikai foglalkoztatottak havi bruttó átlagkeresetének relatív nagysága* háttérben a korszerűbb technológiából/munkaszervezésből vagy tevékenység-szerkezetből adódó nagyobb termelékenység, illetve az iparág vállalkozásainak beszállítói piramison belüli jobb pozíciója, az alacsony hozzáadott értéket produkáló, árversenyre kényszerített, gyakran élőmunka-igényes tevékenységeket végző beszállítók kisebb aránya állhat. A kereseti viszonyok persze iparágon kívüli tényezőktől is függenek (helyi munkaerőhiány bizonyos szakmákban), azonban e jelenségek felerősödésében is a munkaerővel kapcsolatos képzettségi elvárások magasabb szintje, az igényesebb termelő tevékenységek térhódítása gyanítható.<sup>2</sup>

A szellemi alkalmazottak közötti járműgyártásban regisztrált aránya a vizsgált időszakban tartósan elmaradt az ipari átlagtól, ami az *iparág fizikai termelő jellegére* hívja fel a figyelmet. A mutató értéke az általános iparági növekedés időszakában lényegében

<sup>2</sup> A fizikai foglalkoztatottak kiemelését az átlagkeresetek vizsgálatakor egyrészt e munkavállalói csoport, termeléshez fűződő szorosabb kapcsolata, másrészt a szellemi foglalkoztatottak eltérő arányából adódó hatások vizsgálatból történő kiiktatása indokolta.

nem változott. Először a 2008-ról 2009-re bekövetkező visszaesés növelte – csökkenő abszolút létszám mellett – a szellemiek részarányát, ami arra enged következtetni, hogy az iparági szereplők – a recesszió átmenetiségében bízva – e munkavállalói kör nagyobb arányú megtartására törekedtek. A 2010-től *újrainduló növekedés a szellemi foglalkoztatottak számának és arányának egyidejű emelkedését* hozta. Míg a szellemi foglalkoztatottak aránya a válság előtt csak a kis súlyú autóiipari telephelyeken tudott növekedni, addig a recesszió kipattanása óta a jelentős autóiiparral rendelkező megyékben volt nagyobb arányú a minőségi eltolódás. A szellemi foglalkoztatottak területi koncentráltasága az ezredfordulón meghaladta az összes alkalmazott mutatóját, azonban a koncentrációs index értéke az iparági expanzió időszakában határozottan csökkent. A recessziót követő években ismét növekedni kezdett a mutató, de ezzel együtt sem jellemző *a szellemi foglalkoztatottak iparági átlagnál nagyobb területi koncentráltasága* (2. táblázat). Említésre érdemes, hogy a részletes vizsgálatok nem mutattak szoros kapcsolatot a szellemi foglalkoztatottak aránya, illetve a nagyvállalatok súlya között.

2. táblázat

*Szellemi alkalmazottak az iparban és a közúti járműgyártásban*

Megnevezés	2000	2004	2008	2008	2010	2012
Szellemi alkalmazottak aránya az iparban összesen, %	21,7	22,8	24,0	23,3	25,0	26,5
Szellemi alkalmazottak aránya a közúti járműgyártásban, %	19,9	18,7	19,6	18,5	20,6	22,3
Szellemi alkalmazottak aránya a közúti járműgyártásban, a kiemelkedő megyében <sup>a)</sup> , %	21,9	19,1	20,6	20,0	21,6	20,8
Szellemi alkalmazottak aránya a közúti járműgyártásban, a jelentős megyékben <sup>a)</sup> , %	18,3	17,2	18,6	17,6	19,8	23,3
Szellemi alkalmazottak aránya a közúti járműgyártásban, a közepes súlyú megyékben <sup>a)</sup> , %	22,4	22,2	20,5	19,3	22,1	20,1
Szellemi alkalmazottak aránya a közúti járműgyártásban, a kis súlyú megyékben <sup>a)</sup> , %	10,5	17,1	19,9	20,0	22,4	17,0
<i>Szellemi alkalmazottak koncentrációs indexe</i>	<i>0,178</i>	<i>0,148</i>	<i>0,126</i>	<i>0,105</i>	<i>0,106</i>	<i>0,120</i>

*Forrás:* KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

a) Kiemelkedő megye: Győr-Moson-Sopron. Jelentős megyék: Bács-Kiskun, Borsod-Abaúj-Zemplén, Fejér, Komárom-Esztergom, Pest, Vas, Veszprém. Közepes súlyú megyék: Baranya, Budapest, Heves, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Zala. Kis súlyú megyék: Békés, Csongrád, Hajdú-Bihar, Nógrád, Somogy, Tolna. A megyék kategóriákba sorolása a vizsgált időszak végére (2012) jellemző adatok alapján történt.

Az iparági növekedés mennyiségi jellegét megerősítik a megyei adatok is: a *nagyobb volumenű növekedés*, illetve a *szellemi alkalmazottak magas és gyarapodó aránya térben* a recesszió előtt és az utóbbi években is csak *részben esik egybe*. A dinamikus és jelentős autóiipari telephelyek közül Bács-Kiskunban és Veszprémben legnagyobb a szellemi alkalmazottak részaránya: kedvező helyzetük elsősorban a területükön megletelepült, magasabb hozzáadott értéket előállító, K+F részlegeket is üzemeltető első- és másodikkörös beszállítók (Knorr-Bremse, Valeo stb.), illetve a helyi székhelyű beszállítók tevékenységével magyarázható. Bács-Kiskun esetében a 2011-ben elért rekordérték (35%), majd annak 2012-ben megfigyelhető csökkenése (29%) vélhetően a felfutó Mercedes gyár foglalkoztatásának strukturális változásaival is összefüggésbe hozható. *Az iparág kulcs-*



területein kívül Nógrád és Heves megye, valamint Budapest rendelkezett a legmagasabb szellemi alkalmazott aránnyal (1. melléklet).

Az iparágban dolgozó *fizikai foglalkoztatottak bruttó átlagkeresete meghaladja* mind az *ipari*, mind a *nemzetgazdasági átlagot*, bár az iparág előnye mindkét viszonylatban mérséklődött az évtized folyamán. A közúti járműgyártás fizikai alkalmazottainak bruttó átlagkeresetében – a súlyozott relatív szórás értékei alapján – a válság előtt és az utóbbi években egyaránt a különbségek növekedése volt jellemző. Jól *elkülönültek egymástól a különböző jelentőségű autógyártó telephelyek számító megyék*. A kiemelkedő kategória (Győr-Moson-Sopron) mindvégig vezette a kereseti rangsort, előnye az országos átlaghoz képest valamelyest növekedett is a vizsgált időszakban. A jelentős autógyártással rendelkező megyékben az iparág fizikai alkalmazottainak bruttó átlagkeresete ugyan elmaradt az országos átlagtól, de mindvégig felülmúlta a kisebb jelentőségű iparági telephelyek értékeit. A 2008-as év is leginkább ebben a kategóriában számít trendfordulónak, amennyiben korábbi mérsékelt felzárkózási folyamatuk megszakadt, illetve leszakadásba váltott (3. táblázat).

3. táblázat

*Fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete az iparban és a közúti járműgyártásban*

Megnevezés	2000	2004	2008	2008	2010	2012
Fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete az iparban, HUF/fő/hó	71 728	108 008	144 078	143 745	154 883	178 578
Fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete a közúti járműgyártásban, HUF/hó	101 413	148 176	187 183	173 460	185 186	217 269
Fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete a kiemelkedő megyében <sup>a)</sup> az átlag %-ában	121,0	117,4	125,1	129,3	137,1	137,6
Fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete a jelentős megyékben <sup>a)</sup> az átlag %-ában	94,0	96,0	97,1	95,1	92,7	89,6
Fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete a közepes súlyú megyékben <sup>a)</sup> az átlag %-ában	87,0	83,7	84,4	91,0	85,5	76,4
Fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete a kis súlyú megyékben <sup>a)</sup> az átlag %-ában	65,2	71,2	68,9	73,3	78,1	64,7
<i>Súlyozott relatív szórás</i>	<i>20,9</i>	<i>19,1</i>	<i>23,5</i>	<i>22,5</i>	<i>22,4</i>	<i>24,7</i>

*Forrás:* KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

a) Kiemelkedő megye: Győr-Moson-Sopron. Jelentős megyék: Bács-Kiskun, Borsod-Abaúj-Zemplén, Fejér, Komárom-Esztergom, Pest, Vas, Veszprém. Közepes súlyú megyék: Baranya, Budapest, Heves, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Zala. Kis súlyú megyék: Békés, Csongrád, Hajdú-Bihar, Nógrád, Somogy, Tolna. A megyék kategóriákba sorolása a vizsgált időszak végére (2012) jellemző adatok alapján történt.

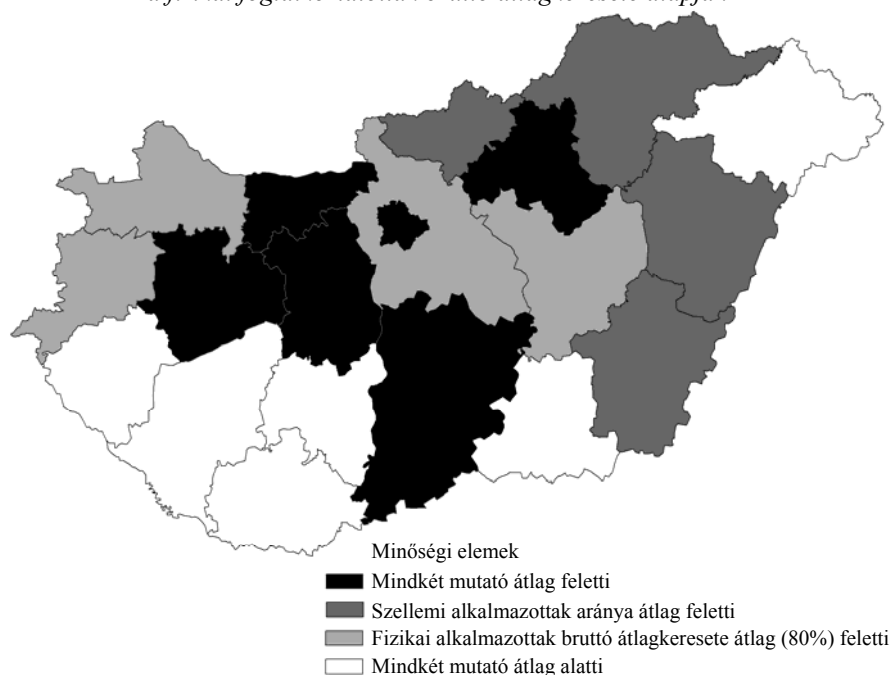
Az *iparági növekedés és a fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresetének* nagysága megyei szinten is *szoros kapcsolatot* mutatott: a legnagyobb abszolút iparági foglalkoztatásbővülést elért megyékben – a recesszió előtt és után is – többnyire javult az országos átlaghoz viszonyított pozíció, tehát a növekedés főként olyan iparági szegmensekhez kötődött, amelyek a kereseti statisztikákat javították. Figyelemre méltó ugyanakkor, hogy a recesszió óta akad olyan megye (Szabolcs-Szatmár-Bereg) is, ahol a pozíció *javulása leépülési folyamatokkal függ össze*: az élömunka-igényes járműelektronikai alkatrészgyártás eltelepülése miatt (fogyó alkalmazotti létszám mellett) számottevő növekedést mutatott a bruttó átlagkeresetek statisztikája. A fizikai alkalmazottak bruttó átlagkeresete alapján a recesszió előtt jobban *elkülönült Vas, Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom és Heves*: az iparág szervezeti felépítésében elfoglalt pozíció jelentő-

ségét mutatja, hogy az országos átlagot felülmúló négy megye között mindhárom, vezető autógyártónak (GM-Opel, Suzuki, VW-Audi) otthont adó szereplő ott található. A recesszió óta Győr-Moson-Sopron mindinkább elszakadt az ország egészétől: az utána következő Vas, Komárom-Esztergom és Heves relatív pozíciója romlott, így előnyük Bács-Kiskunnal és Pest megyével, illetve a pozícióját továbbra is látványosan erősíteni képes Veszprém megyével szemben csökkent. Az ellenpólust a bruttó átlagkeresetek terén stabilan Zala megye képviselte, amely – 50% alatti és lényegében csökkenő vagy stagnáló értékkel – az előtte elhelyezkedő megyéktől is látványosan leszakadt (2. melléklet).

A bruttó átlagkeresetek alapján, a közúti járműgyártás szerkezetére vonatkozóan tett következtetések helytállóságát ronthatja a hazai feldolgozóiparban jelentőssé vált, általában alacsonyabb végzettséget igénylő, kisebb fizetéssel járó munkakörökben dolgozó *kölcsönzött munkaerő* térben differenciált igénybevétele, amely a leginkább érintett megyékben az iparági keresetek hivatalos statisztikáit javíthatja. Hangsúlyozandó azonban, hogy e torzító hatás csak akkor érvényesül, ha a kölcsönzött munkaerőt nem a közúti járműgyártásban regisztrálják. A rendelkezésre álló adatok alapján nem állapítható meg, hogy a vizsgált iparág mennyi kölcsönzött munkaerőt foglalkoztat az egyes megyékben, de az kijelenthető, hogy összességében kevésbé jellemző rá ez a foglalkoztatási forma, mint a feldolgozóipar egészére (2011-ben, a feldolgozóipar alkalmazottjainak 10,5%-a, kölcsönzött munkaerejének viszont csak mintegy 6,5%-a kötődött a közúti járműgyártáshoz).

3. ábra

*A megyék autóiparának fejlettsége a szellemi foglalkoztatottak aránya és a fizikai foglalkoztatottak bruttó átlagkeresete alapján\**



*Forrás:* KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

\* A jelentős éves ingadozások kiküszöbölése érdekében, mindkét mutató esetében a 2010–2012. évek átlaga jelenti az ábra alapját.

A közúti járműgyártás minőségi szerkezetváltásának indikátorként használt mutatói jelentős területi eltéréseket mutatnak. Mindkét mutató alapján megállapítható a *minőségi elemek nagyobb súlya* a Dunántúlon Komárom-Esztergom, Veszprém és Fejér, továbbá Budapest, illetve keleten Bács-Kiskun és Heves autógyártásában. Egyrészt a szellemi foglalkoztatás aránya (és volumene) alapján Borsod-Abaúj-Zemplén, másrészt a fizikai alkalmazottak országos átlagot meghaladó bruttó átlagkeresete nyomán Győr-Moson-Sopron és Vas érintettsége is valószínűsíthető. Megállapítható, hogy a *mennyiségi gyarapodás fő területei* – legalább egyik használt mutató alapján – a *minőségi jellegű fejlődésnek is színterei* voltak (3. ábra).

### Az autógyártás potenciális beszállítóinak földrajza

A közúti járműgyártás túljár a statisztikai kategória határain: a gyártott gépjárművek bonyolultságának köszönhetően iparágak sora áll kapcsolatban beszállítóként az autógyártással. A multiplikátor-hatások sikeres kiaknázása az autógyártásra építő gazdaság-fejlesztési stratégiák egyik fő törekvése. Jogos tehát a kérdés: az *autógyártás térben eltérő dinamikája összefüggésbe hozható-e a potenciális beszállítókat tömörítő iparágak területi szerkezetének alakulásával?* Nehezíti a kérdés vizsgálatát, hogy az érintett iparágak (sőt cégek) csak részben, és megyénként is eltérő mértékben kötődnek az autógyártáshoz (Antalóczy–Sass 2011): hogy milyen mértékű is az autógyártáshoz kapcsolódás mértéke a különböző beszállító iparágak esetében, arra vonatkozóan sajnos nehéz hiteles információkat találni. Másrészt, bár a földrajzi közelség szerepe fontos, a beszállítói hálózatok nem feltétlenül megyei keretek között szerveződnek. A klaszterszervezetek tagsági névsora is bizonyítja, hogy egy-egy megye autógyártásának dinamikája távolabbi területeken működő beszállítókra is hathat. Harmadrészt, a közúti járműgyártás és potenciális beszállító iparágai külön életet is élhetnek: a Magyarországon összeszerelt termékek alacsonyabb helyi hozzáadott érték tartalmára, és a főként transznacionális vállalatokhoz kötődő beszállítói teljesítmények egyidejű exportorientáltságára is akad utalás a szakirodalomban (Klauber et al. 2011).

Jelen tanulmány keretei között – területi okokból is – két potenciális beszállító iparág területi dinamikájának vizsgálata kerül terítékre (ez egyben azt is jelenti, hogy rajtuk keresztül – természetesen – nem kerülhet sor a multiplikátor-hatások összességének számbavételére). Az érintettek kiválasztását *autógyártáshoz fűződő kapcsolataik intenzitása* indokolja, amely egy előzetes vizsgálat keretében – országos és regionális autógyártási szervezetek, klaszterek (Autós Nagykoalíció, Magyar Buszgyártók Szövetsége, Magyar Gépjárműipari Szövetség, Magyar Járműalkatrész-gyártók Országos Szövetsége, illetve Ajkai Mechatronikai és Járműipari Klaszter, Autógyártási Tanácsadó Klaszter, Északmagyarországi Autógyártási Klaszter, Hírös Beszállítói Klaszter, Pannon Autógyártási Klaszter, Szekszárdi Autógyártási Klaszter) tagsági körének vizsgálata alapján – került megállapításra. A felsorolt szervezetek tagságának statisztikai autógyártáson kívüli termelő vállalatai leggyakrabban a *fémfeldolgozáshoz*, illetve a *gumi- és műanyagiparhoz* köthetők. A két iparág beszállítóként játszott fontos – de természetesen nem kizárólagos – szerepe más tanulmányokban is megjelenik a szakirodalomban (Antalóczy–Sass 2011).

A két potenciális beszállító iparág közül a *fémfeldolgozó ipar súlya nagyobb*: kevésbé volt dinamikus a válság előtt, mint a közúti járműgyártás, de az ipar egészének csökkenéséhez képest szerényebb mértékű növekedése is átlagosnál kedvezőbb pozícióra utal.

A recesszió negatívan befolyásolta, amely után – a közúti járműgyártáshoz hasonlóan – 2012-ig nem érte el korábbi foglalkoztatási volumenét. Területi átstrukturálódásában a *válság előtti időszakban* felismerhető a jelentősebb *autóipari termeléssel bíró megyék mérsékelt súlynövekedése*, de 2010 után az újrainduló növekedés ismét a két iparág térbeli távolodását hozta magával. A vizsgált időszakban a fémfeldolgozás foglalkoztatásának mintegy fele (46–51%-a) a kiemelkedő és jelentős autóipari telephelynek számító megyékhez kötődött (4. táblázat).

4. táblázat

*A fémfeldolgozó ipar alkalmazottainak száma országosan, illetve megoszlása a különböző súlyú autóiparral bíró megyékben*

Megnevezés	2000	2004	2008	2008	2010	2012
Fémfeldolgozó ipar alkalmazottainak száma, fő	57 074	56 975	63 325	64 048	50 954	56 933
Kiemelkedő autóiparral bíró megye részesedése, %	6,9	5,5	5,7	5,5	6,6	6,2
Jelentős autóiparral bíró megyék részesedése, %	39,3	42,7	43,8	43,7	43,5	41,2
Közepes súlyú autóiparral bíró megyék részesedése, %	34,8	33,7	31,0	31,0	31,1	34,2
Kis súlyú autóiparral bíró megyék részesedése, %	19,0	18,1	19,5	19,8	18,8	18,4

*Forrás:* KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

A *gumi- és műanyagipar* növekedése látványosabb volt a fémipar gyarapodásánál, azonban ez is elmaradt a közúti járműgyártás növekedésének dinamikájától. A 2009. évi recesszió a gumi- és műanyagipar esetében is jelentős visszaesést hozott, amihez képest nem sikerült mindeddig látványos növekedést produkálnia. A fémfeldolgozó iparhoz hasonlóan, a gumi- és műanyagipar esetében is megfigyelhető *némi térbeli közeledés az autóiparhoz* a recesszió előtt, ami a válság óta eltelt időszakban inkább *távolodásba fordult át* (a kiemelkedő és jelentős autóipari foglalkoztatók súlya 53-54%-ról közel 60%-ra növekedett, majd 2008–2012 között – a megváltozott iparági keretek között – 56%-ról 53% körüli értékre zsugorodott). Az adatok alapján kijelenthető, hogy a *gumi- és műanyagipar területi kapcsolódása az autóiparhoz a fémiparnál erősebb* (5. táblázat).

5. táblázat

*A gumi- és műanyagipar alkalmazottainak száma országosan, illetve megoszlása a különböző súlyú autóiparral bíró megyékben*

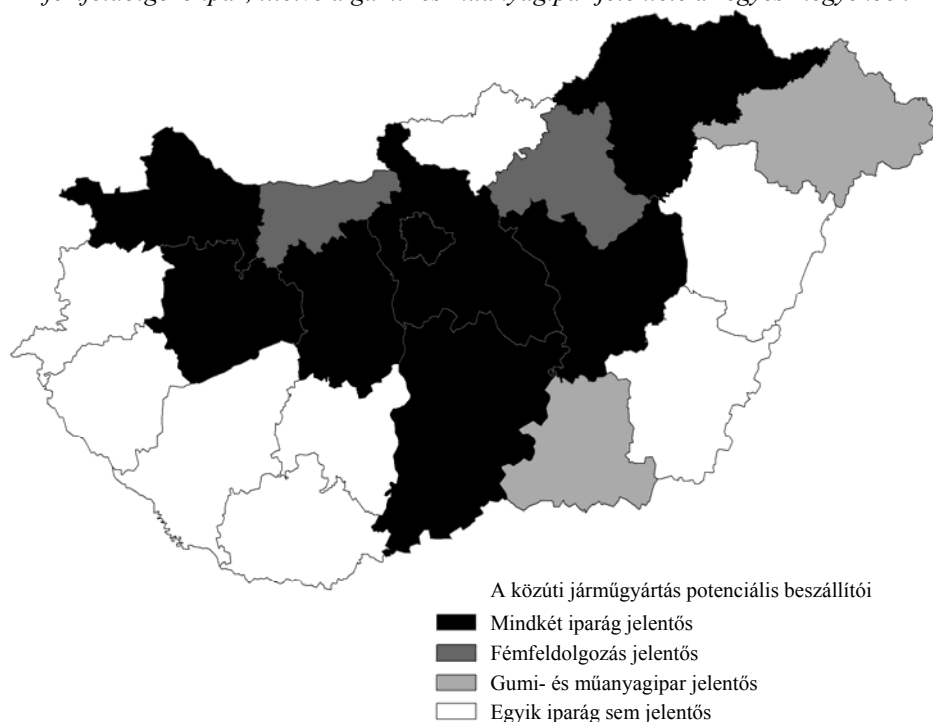
Megnevezés	2000	2004	2008	2008	2010	2012
Gumi- és műanyagipar alkalmazottainak száma, fő	30 943	36 149	44 235	46 244	39 664	39 923
Kiemelkedő autóiparral bíró megye részesedése, %	9,9	11,3	11,3	10,6	11,1	9,4
Jelentős autóiparral bíró megyék részesedése, %	43,8	48,0	48,4	45,4	41,2	43,8
Közepes súlyú autóiparral bíró megyék részesedése, %	32,6	28,3	27,9	32,1	34,5	34,5
Kis súlyú autóiparral bíró megyék részesedése, %	13,7	12,4	12,5	11,9	13,2	12,3

*Forrás:* KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

A tény, miszerint mindkét vizsgált iparág esetében 2008 előtt súlynövekedés, 2008 után zsugorodás jellemző az autóiipar jelentősebb telephelyein, utal közúti járműgyártáshoz fűződő nexusaik jelentőségére. 2000 és 2008 között a fémipar növekedésének 80%-a, a gumi- és műanyagipar gyarapodásának közel 75%-a a jelentősebb autóiipari telephelyekhez kötődött, majd e járműgyártó megyék a válság nyomán bekövetkezett leépülésből is átlagot meghaladó mértékben részesedtek. Nagyvállalatok szintjén a *fémfeldolgozó ipar közúti járműgyártáshoz kötődése kisebbnek* mutatkozott: a mintegy 20 db iparági szereplő (2010) bő egynegyede gyártott az autóiiparnak. Köztük akadtak az autóiipar kulcsterületein (Fejérben a Sapa Profiles, VTES, Borsod-Abaúj-Zemplénben a Modine), illetve egyéb megyékben működő cégek. A *gumi- és műanyagipar* 25 db nagyvállalatának (2010) mintegy kétharmada dolgozott autóiipari megrendelőknek. *Legtöbbjük az iparág kulcsterületein* működött: Győr-Moson-Sopron megyében az AMB-Components, Federal Mogul, Graboplast, Nolato, Veszprém megyében a Hirtenberger, Komárom-Esztergomban a Bridgestone, Fejér megyében a Hankook és VT Plastic, Bács-Kiskunban a Freudenberg, Kunplast-Karsai és Phoenix Mecano érdemel említést. *Az autóiipar növekedési hatásainak távolabbi területekre történő kisugárzását* bizonyítja Zala (Hoffmann Carbon) és Tolna (BHG-Szekszárd) fémipara, illetve Csongrád (Contitech) és Szabolcs-Szatmár-Bereg (Michelin és Hübner) gumi- és műanyagipara.

4. ábra

*A fémfeldolgozó ipar, illetve a gumi- és műanyagipar jelenléte az egyes megyékben\**



Forrás: KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

\* A jelentős éves ingadozások kiküszöbölése érdekében, mindkét iparág foglalkoztatási mutatói esetében a 2010–2012. évek átlaga jelenti az ábra alapját.

A két kiválasztott potenciális beszállító iparág térbeli egybeesése nagyarányú: a főváros és Pest megye mellett a Dunántúl északi részének több megyéje (Fejér, Győr-Moson-Sopron, Veszprém), Kelet-Magyarország járműgyártó központjai (Bács-Kiskun, Borsod-Abaúj-Zemplén), továbbá Jász-Nagykun-Szolnok mindkét iparág térszerkezetében számottevő szerepet játszik (4. ábra). A főváros mellett csupán Jász-Nagykun-Szolnok nem sorolható az autóipar kulcsterületei közé: a megye kiemelt iparágakban mérhető súlya elsősorban a helyi háztartási gépgyártás beszállítói hálózatának köszönhető (Bakács–Czakó–Sass 2006). Ha a vizsgált iparágak földrajzát nem eredményként, hanem – az iparági kultúrára alapozva – a *beszállítói hálózatok potenciális bővítési területeiként* értelmezzük, akkor a járműgyártás központjain kívül (földrajzi fekvése okán is) Jász-Nagykun-Szolnok megyének látszik nagyobb esélye a rendszerbe történő bekapcsolódásra. Feltűnő ugyanakkor, hogy a Dunántúl déli részének négy megyéje, illetve Békés, Hajdú-Bihar és Nógrád nemcsak a közúti járműgyártás térszerkezetében nem tölt be jelentős szerepet, de területükön e két potenciális beszállító iparág jelenléte is szerény. Megállapítható, hogy a fémfeldolgozásban, illetve a gumi- és műanyagiparban regisztrált beszállítói teljesítmények – iparágak jelenlegi területi struktúrájának megfelelő – növekedése a *közúti járműgyártáshoz kapcsolódó tevékenységek nagyobb mértékű keleti irányú eltolódását* eredményezheti (4. ábra).

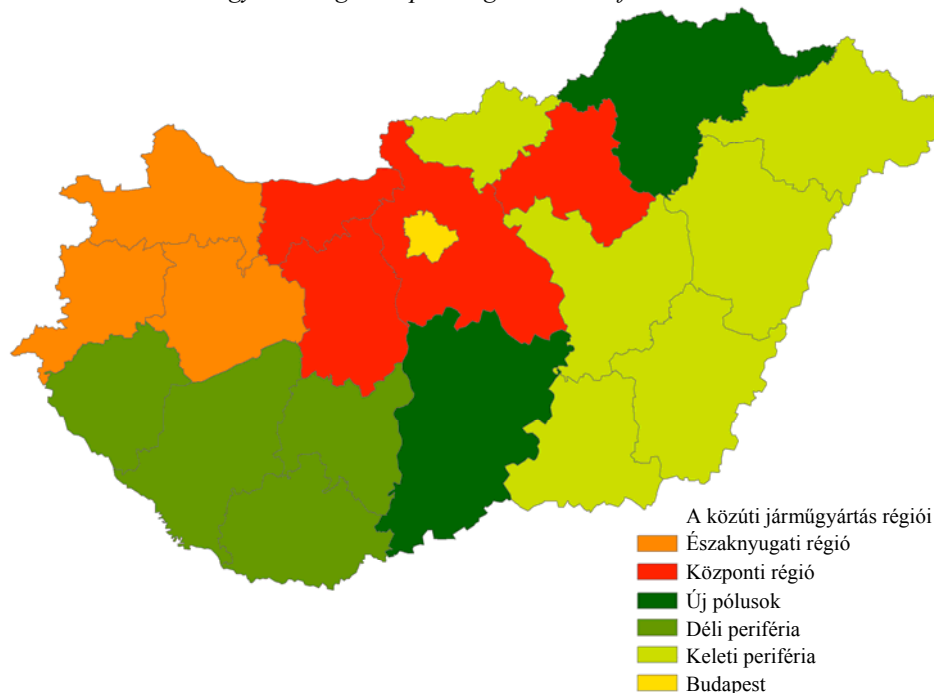
### Összegzés

A rendszerváltás után húzóágazatként számon tartott közúti járműgyártás *sajátos, időben jelentős változásokat produkáló térszerkezetet* mutat napjaink Magyarországon. Az iparág mennyiségi és minőségi jellemzői, továbbá fémipar, illetve gumi- és műanyagipar példáján vizsgált multiplikátor-hatásainak térbelisége alapján – figyelembe véve a kompakt földrajzi egységek lehatárolásának szempontját is – *hat eltérő jellegű régió* körvonalazható az ország területén. (1) Az *északnyugati régió* (Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém) a válság előtt és napjainkban is dinamikus, súlyponti területe az iparágaknak, a minőségi elemek, valamint a potenciális beszállító iparágak markáns jelenléte jellemzi (Vas megye gyengébb a beszállító iparágak terén). (2) A *központi régió* (Fejér, Heves, Komárom-Esztergom, Pest) a válság előtt dinamikus, az elmúlt években viszont romló pozíciójú súlyponti terület, a minőségi elemek és a potenciális beszállítók erős szerepével (Heves megye nagyarányú súlyvesztése miatt szorult kissé háttérbe). (3) Az *új pólusok* (Bács-Kiskun, Borsod-Abaúj-Zemplén) az elmúlt években emelkedtek a jelentősebb iparági szereplők közé: a minőségi elemek, illetve a potenciális beszállítók számottevő jelenléte egyszerre jellemzi őket. Különösen a Daimler kecskeméti beruházása nyomán, súlyuk további növekedése várható. (4) A *déli periféria* (Baranya, Somogy, Tolna, Zala) az összes szempont alapján háttérszereplőnek számít. (5) A *keleti periféria* (Békés, Csongrád, Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok, Nógrád, Szabolcs-Szatmár-Bereg) nem súlyponti szereplő, egyes megyéi jelentős visszaesők az elmúlt években, de több megyéjének járműgyártásában jelen vannak a minőségi elemek, és számottevő a potenciális beszállító iparágak működése is. (6) Végül, *Budapest* a közúti járműgyártás egyik tradicionális magyarországi központja, mely elveszítette súlyponti pozícióját az ezredforduló után. Az iparág minőségi elemei és a potenciális beszállító iparágak terén erős (5. ábra).

Bár a lehatárolás komplex szempontrendszer alapján történt, e területi kategóriák – egyrészt a minőségi elemek és a beszállítói iparágak részletesebb vizsgálatával, másrészt a földrajzi lépték megyei szint alá csökkentésével – tovább finomíthatók.

5. ábra

*Magyarország autóiipari régiói az ezredforduló után*



Forrás: KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

IRODALOM

- Antalóczy Katalin – Sass Magdolna (2011): Válságkezelés előremeneküléssel. A válság hatása a versenyre a magyarországi autóiipari beszállítói piacokon. *Külgazdaság* 55 (5–6): 31–63.
- Bakács András – Czákó Veronika – Sass Magdolna (2006): Beszállítók és hálózatosodás: az Electrolux Lehel Kft. példája. *Külgazdaság* 50 (7–8): 44–59.
- Barta Györgyi (2002): *A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Barta Györgyi – Czirfusz Márton – Kukelly György (2008): Újraiparosodás a nagyvilágban és Magyarországon. *Tér és Társadalom* 22 (4): 1–20.
- Barta Györgyi (2012): A kelet-közép-európai járműgyártás európai összefüggései. In: *Járműipar és regionális versenyképesség* (szerk. Rechnitzer János – Smahó Melinda) pp. 27–63. Széchenyi István Egyetem, UNIVERSITÁS-GYŐR Nonprofit Kft. Győr.
- Dicken, P. (2011): *Global Shift. Mapping the Changing Contours of the World Economy*. Sage, Los Angeles – London – New Delhi – Singapore – Washington D. C.
- Grosz András (2006): *Clusterisation Processes in the Hungarian Automotive Industry*. Hungarian Academy of Sciences, Centre for Regional Studies, Pécs.
- Grosz András (2012): Az autóiipar klaszteresedése Magyarországon. In: *A járműipari beszállítói hálózat Kelet-Közép-Európában és Magyarországon* (szerk. Rechnitzer János – Smahó Melinda) pp. 216–243. Széchenyi István Egyetem UNIVERSITÁS-GYŐR Nonprofit Kft. Győr.
- Humphrey, J. – Memedovic, O. (2003): *The global automotive industry value chain: what prospects for upgrading by developing countries*. UNIDO, Vienna. ([http://www.unido.org/fileadmin/media/documents/pdf/Services\\_Modules/Automotive\\_Industry.pdf](http://www.unido.org/fileadmin/media/documents/pdf/Services_Modules/Automotive_Industry.pdf)) (Letöltve: 2010. július 6.)

- Hunya Gábor – Sass Magdolna (2006): Nyer-e Magyarország a termeléskihelyezéssel? *Külgazdaság* 50 (2): 33–53.
- Jürgens, U. – Krzywdzinski, M. (2011): *Die neue Ost-West-Arbeitsteilung*. Campus Verlag, Frankfurt / New York.
- Kemenczei Nóra – Nikodémus Antal (2006): Autóipari trendek a nagyvilágban és hazánkban. *Külgazdaság* 50 (3): 57–66.
- Kemenczei Nóra (2010): Hová húz az autóipar Magyarországon? *Külgazdaság* 54 (3–4): 48–62.
- Kiss Éva (2006): Relokáció a magyar iparban. *Földrajzi Értesítő* 55 (3–4): 287–304.
- Kiss Éva (2010): *Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- Kiss Éva (2011): A válság területi konzekvenciái az iparban. *Területi Statisztika* 51 (2): 161–180.
- Klauber Mátvás et al. (2011): *A magyar kis és középvállalatok beszállítói szerepének erősítéséről szóló stratégia kidolgozása a gép- és gépjárműipari ágazatban: a jelenlegi helyzet tanulságai és a lehetőségek kihasználásának eszközei*. Kopint Konjunktúra Kutatási Alapítvány, Budapest. ([https://www.commerzbank.hu/hu/sajto/files/20110414\\_foanyag\\_beszall\\_04\\_12.pdf](https://www.commerzbank.hu/hu/sajto/files/20110414_foanyag_beszall_04_12.pdf)) (Letöltve: 2012. november 6.)
- Molnár Ernő (2009): A világ autóiparának változó földrajza. *Földrajzi Közlemények* 133 (2): 105–120.
- Molnár Ernő (2012): Kelet-Közép-Európa az autóipar nemzetközi munkamegosztásában. *Tér és Társadalom* 26 (1): 123–137.
- Molnár Ernő (2012): *Minőségi változások Magyarország autóiparában?* VI. Magyar Földrajzi Konferencia, Szeged. ([http://geography.hu/mfk2012/pdf/Molnar\\_Erno.pdf](http://geography.hu/mfk2012/pdf/Molnar_Erno.pdf)) (Letöltve: 2013. április 6.)
- Pavlinek, P. – Domanski, B. – Guzik, R. (2009): Industrial upgrading through foreign direct investment in Central European automotive manufacturing. *European Urban and Regional Studies* 16 (1): 43–63.
- Pavlinek, P. – Zenka, J. (2011): Upgrading in the automotive industry: firm-level evidence from Central Europe. *Journal of Economic Geography* 11 (3): 559–586.
- Rugraff, E. (2010): Foreign direct investment (FDI) and supplier-oriented upgrading in the Czech motor vehicle industry. *Regional Studies* 44 (5): 627–638.
- Rugraff, Eric – Sass Magdolna (2012): Válság és relokációs fenyegetés a feltörekvő országokban: a magyar autóipar esete. *Külgazdaság* 56 (9–10): 4–29.
- Sass Magdolna – Szanyi Miklós (2004): A hazai cégek és a multinacionális vállalatok közötti beszállítói kapcsolatok alakulása. *Külgazdaság* 48 (9): 4–22.
- Schamp, E. W. (2005): Die Autoindustrie auf dem Weg nach Europa. Zur Integration nationaler Standortsysteme der Autoproduktion. *Geographische Rundschau* 57 (12): 12–19.
- Smahó Melinda (2012): A tudástranszferek rendszerei és a járműipar. In: *Járműipar és regionális versenyképesség* (szerk. Rechnitzer János – Smahó Melinda) pp. 109–142. Széchenyi István Egyetem, Universitas-Győr Nonprofit Kft. Győr.
- Sturgeon, T. – Memedovic, O. – Van Biesebrock, J. – Gereffi, G. (2009): Globalisation of the automotive industry: main features and trends. *International Journal Technological Learning, Innovation and Development* 2 (1–2): 7–24.
- Szalavetz Andrea (2011): Die ungarische Automobilindustrie – eine vergleichende MOE-Perspektive mit besonderem Schwerpunkt auf dem strukturellen Wandel. In: *Cluster- und Innovationsdynamik in Europa. Neue Perspektiven der Automobil- und IKT-Wirtschaft* (ed. Welfens, Paul J. J.). pp. 480–518. Lucius & Lucius, Stuttgart.
- Szalavetz Andrea (2012): A „feljebb lépési” teljesítmény mérése a globális értékláncon belül. *Külgazdaság* 56 (3–4): 66–86.

*Kulcsszavak:* autóipar, Magyarország, foglalkoztatás, feljebb lépés, multiplikátor-hatások.

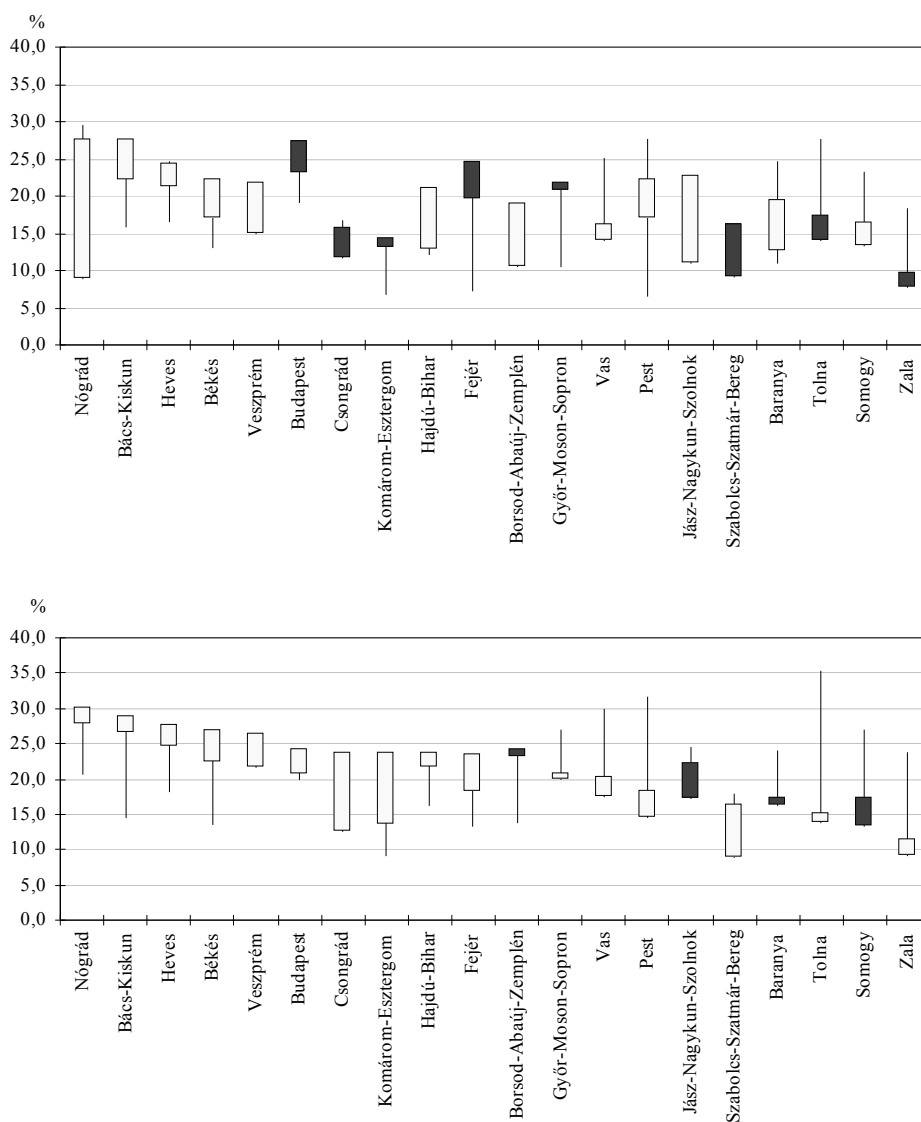
#### Resume

The article examines the geographical aspects of the automotive industry, representing a dominant branch of industry, in the decade after the millenium. The analysis of county employment data contains dynamic and quality elements, too, and it attempts to examine the branch's multiplier effects, as well. On the basis of these criteria it identifies several regions on the territory of Hungary. The persistently dynamic North-westerly region (1), the Central region (2) facing problems since the crisis, and the newly emerging poles (3), are not only important sites of the industry, but in their automotive industry mainly the presence of quality elements and the supplier branches are significant. The southern (4) and the eastern peripheries play minor role in this industry. Their separation is justified besides their geographical position by the character of their automotive industry: counties of the eastern periphery show above average performance at least from one aspect. Budapest (6), which is no longer a focal area of this industry, represents a specific position through quality elements and a strong supplier background.



1. melléklet

*A szellemi foglalkoztatottak aránya a megyék közötti járműgyártásban  
2000–2008 és 2008–2012 között*

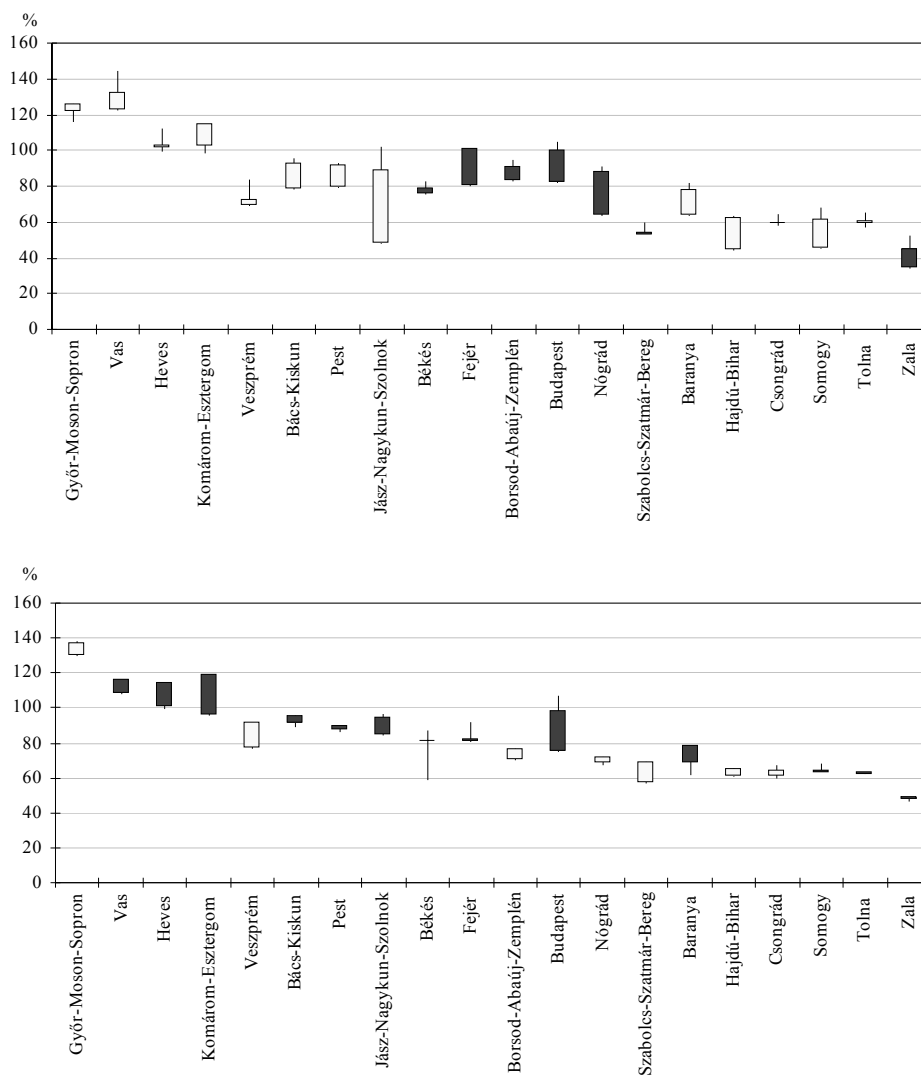


Forrás: KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

\* A függőleges tengely a mutatók értékeinek terjedelmét ábrázolja a vizsgált időszakban, a hasábok az első és utolsó év különbségét adják meg: a világos hasábok növekedést, a sötét hasábok csökkenést jeleznek.

2. melléklet

*A fizikai foglalkoztatottak bruttó átlagkeresete (az országos átlag %-ában)  
a megyék közötti járműgyártásban 2000–2008 és 2008–2012 között*



Forrás: KSH-adatok alapján saját szerkesztés.

\* A függőleges tengely a mutatók értékeinek terjedelmét ábrázolja a vizsgált időszakban, a hasábok az első és utolsó év különbségét adják meg: a világos hasábok növekedést, a sötét hasábok csökkenést jeleznek.