



A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon

Tartalom

| | |
|--|----|
| Bevezető | 2 |
| Összefoglalás | 3 |
| Szerkezetváltás, modernizáció és együttműködések a régió járműiparában. | 5 |
| Értéktermelő-képesség..... | 8 |
| Vállalkozások és főbb jellemzőik | 10 |
| A külföldi tőke jelentősége..... | 13 |
| Piacvezető vállalkozások..... | 18 |
| Termelés és értékesítés | 22 |
| Foglalkoztatottság, keresetek, termelékenység..... | 27 |
| Beruházási aktivitás..... | 31 |
| Kutatás-fejlesztés | 33 |
| Innováció | 36 |
| Táblázatok..... | 40 |

Megjegyzések

Jelmagyarázat

További információk, adatok (linkek)

Bevezető

A feldolgozóiparban a legtöbb erőforrás a járműgyártásban koncentrálódik. Az ágazat meghatározó szereplői a beszállítói kapcsolatokon keresztül integrálják a legkülönbözőbb profilú vállalkozásokat. A gyártás végső terméke a gépjármű, nagy szériában gyártott, bonyolult szerkezeti felépítésű, magas értéket képviselő ipari produktum. A gépjárművek termelésének volumene fontos konjunktúra-jelzőszám.

A hazai járműipar képviselői az 1990-es évek előtt elsősorban a volt szocialista országok közötti munkamegosztás alapján végezték tevékenységüket. Magyarországon autóbuszbuszokat, teherautókat és járműalkatrészeket gyártottak. A társadalmi és gazdasági fordulat után a tulajdonosi átalakulással együtt szerkezetváltás zajlott le. Az autóbuszgyártás visszaszorult, a tehergépjárművek előállításával mellett a jelentős volumenű külföldi működő tőke befektetések nyomán meghonosodott a személyautók (Audi, Opel, Suzuki) és a gépjármű főegységek gyártása. Az autóiipari befektetők egyik kiemelt célterülete lett a Nyugat-Dunántúl középső, de még inkább északi megyéje. A szervezeti struktúrában a nagy- és közepes méretű, többségében nemzetközi érdekeltségű vállalkozások váltak meghatározó szereplővé, mellettük csak lassan bontakozott ki a zömében kis- és közepes méretű vállalkozókat felölelő beszállítói kör. Ma a hazai járműipart a legfejlettebb technológiák alkalmazása, a folyamatos innováció és az együttműködések laza hálózata jellemzi.

Hazánkban jelenleg három jelentős autóiipari beruházás van folyamatban. Kecskeméten a Mercedes-Benz építi fel első közép-kelet európai üzemét két továbbfejlesztett modelljének összeszerelésére. A termelés előreláthatólag 2012-ben indul. A másik két zöldmezős beruházás a Nyugat-Dunántúlon valósul meg. Az AUDI Győrben 900 millió euró értékben teljes gyártási folyamatot lefedő járműgyárat épít, amelynek révén 2013-tól már évi 125 ezer autó gurulhat le a gyártósorokról. A General Motors német leányvállalata, az Opel Szentgotthárdon 450 millió eurós beruházás keretében bővíti üzemét. A tervek szerint itt fokozatosan három új motorcsalád gyártása kezdődik el, így a jelenlegi 630 ezerhez képest 2013-tól éves szinten félmillió darabbal több motort gyártanak majd. A termelés felfutása nyomán a járműgyártás tovább erősíti vezető pozícióját a régióban.

Az elemzés elkészítésével átfogó képet igyekszünk adni az autóiipar a Nyugat-Dunántúl gazdasági életében betöltött szerepéről. A rövid történeti áttekintés és a piacvezető vállalkozások bemutatása mellett részletesen szólnunk a járműipar gazdasági teljesítményéről, az ágazatba tartozó vállalkozások legfontosabb jellemzőiről, termelésben, értékesítésben, foglalkoztatásban betöltött szerepükről, beruházási aktivitásukról. Kitüntetett figyelmet fordítottunk ezen kívül a vállalkozások kutatási és fejlesztési, valamint innovációs tevékenységének bemutatására.

Összefoglalás

A járműgyártást a termelőerők magas koncentrációja jellemzi. A termelés végső célja a gépjármű, az egyik legösszetettebb felépítésű ipari produktum. Az 1990-es évek előtt a régió járműipara meghatározóan haszonjárművek és azok főegységeinek gyártására specializálódott. A gazdasági, társadalmi fordulat után a tulajdonos-váltással párhuzamosan szerkezetváltás történt. A Nyugat-Dunántúl északi és középső megyéje a gazdaságföldrajzi adottságok és a termelési hagyományok révén a külföldi járműipari befektetők egyik fontos célterülete lett. Vezető nemzetközi autóipari vállalatok hozták létre itt üzemegységeiket, így a meglévő termelési profil kiegészült a személyautók összeszerelésével és a fődarabok (motor, váltó, tengelykapcsoló stb.) előállításával. A beruházók révén csúcstechnológia és modern vállalatirányítási, üzemszervezési módszerek érkeztek a régióba.

A vállalatok túlnyomó többsége szervesen beágyazódott az itteni gazdasági környezetbe, ugyanakkor lassan bontakoztak ki az üzleti kapcsolatok és mélyültek el a partnerségi, beszállítói együttműködések. A helyzet javítására a 2000-es évek elején központi indíttatású kezdeményezések történtek a járműiparban tevékenykedő és velük kapcsolatban álló gazdasági szervezetek bevonásával. Ennek egyik kézzelfogható eredménye lett a Pannon Autóipari Klaszter megalakulása. A járműipari kutatás és fejlesztés a Széchenyi István Egyetem tudásbázisára alapozva kiemelt szerephez jutott a győri központú nyugat-magyarországi pólusprogramban is.

Az 1990-es években a termelési struktúrájukat sikeresen átalakító, modernizációs programot megvalósító gyártóknak és az újonnan megtelepedett külföldi érdekeltségű vállalkozásoknak köszönhetően a Nyugat-Dunántúlon országos kitekinvésben kimagasló lett a járműipar értéktermelő-képessége. Az ágazat szereplői által megtermelt bruttó hozzáadott érték a régiók közül itt volt a legnagyobb, és a második legmagasabb kibocsátást produkáló közép-dunántúlinak is közel 1,8-szeresét tette ki. A teljesítmény döntő hányada a régió északi megyéjében keletkezett. A járműipari vállalkozások a megyék közül Győr-Moson-Sopronban járultak hozzá a legnagyobb arányban a nemzetgazdasági kibocsátáshoz.

A járműipart a kevés számú, ugyanakkor nagy termelési értéket létrehozó, zömében közepes- és nagyméretű vállalkozások hálózata jellemzi. A régióban a vállalkozások közel hattizedét a legrégebbi termelési hagyományokkal rendelkező és a járműgyártáshoz kapcsolódóan a legtöbb működő tőkét vonzó Győr-Moson-Sopron megyében jegyezték be. A termelés magas erőforrásigénye miatt a szervezeti struktúrában meghatározóak a társas vállalkozások, azon belül is elsősorban a jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaságok. A cégek között a kft-k a leggyakoribbak. A tevékenység magas emberi erőforrás szükséglete miatt az ágazatban jóval gyakrabban találkozhatunk legalább félszáz munkavállalót foglalkoztató vállalkozásokkal, mint a gazdaság egészében.

A régióban 1990 után ágazati szinten a járműgyártás vonzotta a legtöbb külföldi tőkét, melynek együttes állománya 2009 végén elérte az 1 400 milliárd forintot. Ez az összeg a magyarországi járműipari vállalkozások összes külföldi tőkéjének

héttedét, a régióban befektetett külföldi összegnek pedig mintegy háromnegyedét tette ki. A tőke döntő része Győr-Moson-Sopron megyébe irányult. A régió középső területe mérsékelten vonzotta a nemzetközi érdekeltségű vállalkozásokat, Zala megyében ugyanakkor alig telepedtek le.

A régió járműipari vállalkozásai által létrehozott termelési érték nagysága évek óta az ipari teljesítmény mintegy hattizedét teszi ki. A gazdasági recesszió az ágazat kibocsátását jelentős mértékben visszavetette. A 2009. évi mélypont után 2010-ben azonban a növekvő kereslet miatt újból megindult a fellendülés. A külföldi tőke területi elhelyezkedése és a termelés nagysága között szoros kapcsolat fedezhető fel. Győr-Moson-Sopron megyében a járműipari termelés potenciálja országos viszonylatban is erőteljes, Vasban közepes mértékű, Zala megyében viszont nem számottevő. Az értékesítés erőteljes külpiaci függősége miatt a termelésre elsősorban a globális kereslet gyakorol hatást.

A járműgyártás fontos szerepet tölt be a foglalkoztatásban is. A korszerű technológiai színvonal, a széles körű automatizáltság, a magas szintű munkaszervezés, a nagy értéket képviselő termékskála miatt a járműiparban az egy alkalmazottra vetített termelés nagysága a legmagasabb a gépiparon belül. A termelékenység a régió megyéiben különböző mértékű. Az ágazatban magasabbak az átlagkeresetek a nemzetgazdasági és az ipari átlaghoz viszonyítva.

A járműipari beruházások zömét a legnagyobb gyártók valósították meg. Az ágazat kisebb szereplőinek beruházásai viszont azért jelentősek, mert így nyílhat esélyük arra, hogy a vezető autógyárak üzleti partnerei lehessenek vagy beszállítói pozícióikat megtarthassák. A régióban 2005 és 2010 között végrehajtott ipari beruházások közel felét a járműipar szereplői valósították meg.

A Nyugat-Dunántúlon 2005 és 2009 között az összes tudományos tevékenységre szánt kiadások valamivel több mint fele járműipari célokat szolgált. A kutatási, fejlesztési munka a régió északi megyéjébe összpontosult. Öt esztendő alatt az ágazat szereplői folyó áron 19 milliárd forintot fordítottak erre a tevékenységre, a legtöbbet a régiók közül. A K+F kiadások részesedése a bruttó hozzáadott értékből a magas kibocsátás miatt ugyanakkor alig múlta felül a nemzetgazdasági szintet. A fejlesztésre fordított pénzügyi források nagysága az időszak folyamán hullámmódon alakult; 2007-ig évről évre emelkedett, majd a gazdasági recesszió kirobbanását követően mérséklődni kezdett.

A járműipari vállalkozások innovációs potenciálja magas, mivel a piacon nagy a kereslet a vadonatúj műszaki megoldásokkal felszerelt, vagy továbbfejlesztett technológiával rendelkező termékek iránt. A Nyugat-Dunántúlon 2006 és 2008 között a vizsgált ágazatba tartozó vállalkozások közül minden második vezetett be új terméket, új eljárást, illetőleg indított ilyen jellegű tevékenységet, miközben az összes nyereségérdekeltségű szervezet alig több mint 15%-a volt innovatív. Az innovációval összefüggő ráfordítások nagysága 2008-ban meghaladta a 96 milliárd forintot, ami a régióban újtásra szánt forrásoknak a felét tette ki. A vállalkozások a kiadások héttizedét költötték mások kutatási, fejlesztési eredményeinek megvásárlására.

Szerkezetváltás, modernizáció és együttműködések a régió járműiparában

A Nyugat-Dunántúlon az 1990-es évek előtt a győri központú Rába Magyar Vagon és Gépgyár töltött be vezető szerepet, ahol hazai és nemzetközi piacokra gyártottak tehergépkocsikat, speciális járműveket, mezőgazdasági gépeket és futóműveket. A gyár a régió több településén működtetett üzemegységet, néhányat a gazdasági és társadalmi fordulatot követően a külföldi járműipari befektetők vásárolták meg. A betelepülőket ezen kívül elsősorban a régió északi és középső megyéjébe vonzotta a közvetlen nyugati határ menti fekvés, a viszonylag fejlett infrastruktúra, és a rendelkezésre álló olcsó és szakképzett munkaerő. Az új üzemekbe csúcstechnológiát képviselő gyártósorokat és műszaki berendezéseket telepítettek, újszerű technológiákat, modern munkaszervezési, vállalatirányítási és értékesítési módszereket honosítottak meg. Mindezek együtt hozzájárultak a sikeres szerkezetváltáshoz. A gyártósorokról kikerülő termékek kezdetben a meglévő üzleti partnerek igényeinek kielégítését vagy a saját értékesítési csatornák ellátását szolgálták az itteni versenyelőnyök kiaknázásával.

A legjelentősebb befektetők közül a General Motors érdekeltségébe tartozó Opel Szentgotthárdon építette fel autó összeszerelő üzemét és motorgyárát. A Volkswagen csoporthoz tartozó Audi Győrbe, a régió legrégebbi gépipari hagyományokkal rendelkező központjába helyezte a legmodernebb motorjainak gyártását, majd 1998-ban ugyanitt kezdte meg az Audi TT Coupé és Roadster gyártását, amelyet később az A3-as modellel egészített ki. A nagy autógyártók 1990–1994 közötti megtelepedésével párhuzamosan érkeztek a termelésükhöz közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó közepes- és nagyméretű autóiipari főegységeket és alkatrészeket gyártó cégek. Ezen kívül több, más feldolgozóipari ágazatban tevékenykedő vállalkozás létesített üzemet a régióban, melyek termékeit végső soron a jármű-iparban érdekelt vállalkozások használnak fel késztermékeik összeállítása során. Itt érdemes szólni arról, hogy az ágazat egyik legjelentősebb hazai szereplőjének, a több mint száz éves múltú visszatekintő Rába Holdingnak a szervezeti struktúra átalakításával, a tevékenységi portfólió megújításával, hatékonyságnövelő intézkedésekkel sikerült eredményesen alkalmazkodnia a piaccgazdasági viszonyokhoz.

A gazdasági környezet javulása, az életszínvonal emelkedése következtében a vállalatok értékesítési kapcsolataiban egyre fontosabbá vált a közép- és kelet-európai piacok szerepe. Az értékesítési irányok kiszélesedésével párhuzamosan ugyanakkor nem bontakozott ki a járműipari vállalkozások széles körű beszállítói hálózata. Ez azzal magyarázható, hogy az itt letelepedett nagyvállalatok olyan mennyiségi igényeket, minőségi követelményeket támasztanak beszállítóik felé, amelyet a mikro-, kis-, de még a közepes vállalkozások többsége is a tőke és kapacitás hiányában nem tud teljesíteni.

Az elmúlt időszakban a versenyképességet befolyásoló tényezők térségenként különbözőképpen változtak, így módosult az egyes területi egységek tőkevonzó-képessége. Az 1990-es években a rendelkezésre álló szabad munkaerő, az

adókedvezmények, a kedvező telephelykínálat volt a meghatározó szempont az üzemegységek kialakítása során. Ezek az előnyök a 2000-es években mérséklődni kezdtek, és a termelési kapacitások bővítése vagy egy új telephely létesítés során egyre inkább előtérbe került a piacközelség, a szállítási költségek minimalizálása, a partnerségi kapcsolatok kialakíthatósága és a hálózati együttműködésből származó előnyök kiaknázása. Ez végső soron egy földrajzilag koncentráltabb beszerzési és értékesítési kapcsolatrendszer kiépítése irányába mutatott. A partnerségi kapcsolatok elmélyítése és a beszállítók körének kiszélesítése érdekében elmúlt években gazdaságpolitikai kezdeményezések történtek. Ennek egyik kézzelfogható eredménye lett a Pannon Autóipari Klaszter (PANAC) megalakulása a régióban 2000 végén.

Magyarország első iparági szereplők közötti együttműködése a Gazdasági Minisztérium és a Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács kezdeményezésére jött létre. A PANAC a termékpályán érdekelt gazdasági szervezetek önkéntes alapon szerveződő, a kölcsönös előnyökön nyugvó, innovatív együttműködése. Végső soron egy hálózat-orientált területfejlesztési, illetve vállalkozásfejlesztési eszköznek tekinthető. Legfőbb céljai között szerepel az új autóipari üzemek letelepedésének támogatása mellett a vállalatok közötti együttműködés kiszélesítése, a kapcsolatok elmélyítése, a beszállítói képességek növelése a minőségi színvonal emelésével, az innovatív magatartás erősítése, valamint részvétel a kereskedelmi és szolgáltatói hálózat kialakításában.

A PANAC különféle szolgáltatásokkal igyekszik elérni céljait. Többek között információs segítséget nyújt, technológiai transfereket közvetít, képzéseket, szakmai tréningeket, konferenciákat, üzletember találkozókat, beszállítói fejlesztési programokat szervez, partnerségi és projektmenedzseri feladatokat lát el, autóipari benchmarking klubot üzemeltet. A partnerségben részt vevő (nem csak járműipari) gazdasági szervezetek száma a legutolsó rendelkezésre álló adatok szerint 2008 közepén megközelítette a százat, melyek háromtizedét képviselték a Nyugat-Dunántúlon (is) tevékenykedők.

A régióban található győri Széchenyi István Egyetemen széles körű járműipari képzés folyik. Az intézmény szoros és aktív együttműködést alakított ki az autóiparban tevékenykedő vállalkozásokkal. A kapcsolatok intenzitásának elismerése, hogy a Nemzeti Kutatási és Technológiai Hivatal által kiírt pályázatok jóvoltából az Egyetem keretein belül a 2004/2005. tanévben megkezdhette munkáját a Járműipari-, Elektronikai és Logisztikai Kooperációs Kutató Központ, majd a 2005/2006-os tanévben megalakulhatott a Járműipari Regionális Egyetemi Tudásközpont. Utóbbi egy olyan tudományos és technológiai innovációs centrummá kíván válni, amely összefogja a régió gépészeti, autóipari és járműgyártási innovációs és kutatás-fejlesztési tevékenységét. Célja egy versenyképes kutatási, fejlesztési hálózat működtetése.

A Tudásközpont jövője szorosan összekapcsolódik a magyarországi fejlesztési pólusok programjának, ezen belül konkrétan az „AUTOPOLIS” – Nyugat-Magyarországi Fejlesztési pólus komplex programjával. Hagyományaira, erősségeire, valamint földrajzi elhelyezkedéséből következő lehetőségeire tekintettel a győri központú

pólus elsődleges fejlesztési irányai a járműipar, a kiszolgáló ágazatok, valamint a járműiparhoz, közlekedéshez kapcsolódó alternatív üzemanyagok. A Járműipari Regionális Egyetemi Tudásközpont, illetve a Széchenyi István Egyetemhez kapcsolódó fejlesztési elképzelések célja, hogy egy európai dimenzióban is jelentős járműipari tudáskoncentráció jöjjön létre. Ez azon túl, hogy a vállalati kooperatív kutatásokon keresztül közvetlenül is gazdaságfejlesztő hatást vált ki, az új kutatási eredményekkel folyamatosan frissített oktatási programokon keresztül erősíti az itteni járműipari vállalkozások eredményességét, közvetve pedig a régió versenyképességét.

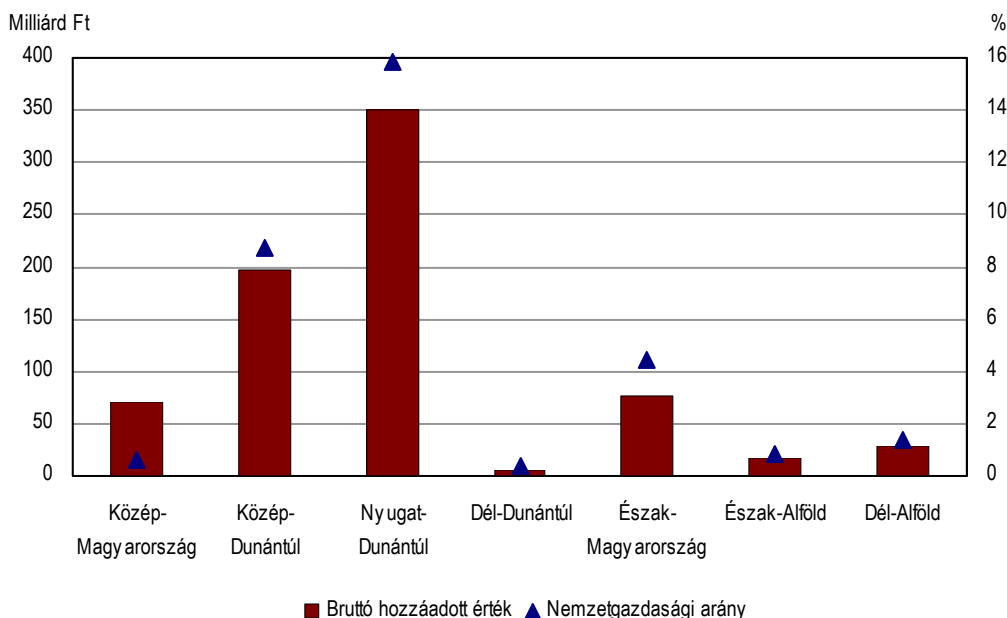
Értéktermelő-képesség

A járműgyártás szereplői meghatározó szerepet töltenek be a jövedelemtermelésben. A termelési folyamat végső célja a közúti jármű elkészítése, ami műszaki szempontból az egyik legösszetettebb szerkezeti felépítésű, jelentős innovációt magában hordozó, nagy értéket képviselő termék. Az alkatrészgyártáshoz és a végső összeszereléshez magas technológiai színvonalú gépek és berendezések szükségesek, melyek működtetéséhez jelentős létszámú, szakmailag felkészült munkaerőre van szükség. Az autógyártásnak nagy a tőkeszükséglete. A járműipari tevékenységgel foglalkozó vállalkozások letelepedése, működése, termelési színvonala emiatt érzékeny hatást gyakorol egy térség gazdasági fejlődésére, közvetve pedig az életszínvonalra.

Az 1990-es években a termelési struktúrájukat sikeresen átalakító, modernizációs programot megvalósító gyártóknak és az újonnan megtelepedett külföldi érdekelt-ségű vállalkozásoknak köszönhetően a Nyugat-Dunántúlon országos kitekintésben kimagasló lett a járműipar értéktermelő-képessége. A közúti és egyéb járművek összeszerelésével, járműalkatrészek gyártásával foglalkozó vállalkozások a régióban 2008-ban 351 milliárd forint bruttó hozzáadott értéket állítottak elő, folyó áron 101 milliárd forinttal többet, mint 2005-ben.

1. ábra

A járműipar gazdasági teljesítménye és nemzetgazdasági súlya a régiókban, 2008



A Nyugat-Dunántúlon már az 1990-es évek előtt is alapvetően Győr-Moson-Sopron és Vas megyébe összpontosult a járműipari tevékenység. A gazdasági fordulat után pedig egyértelműen a régió északi, másodsorban pedig középső része vonzotta a külföldi befektetőket. Ebből fakadóan az új évezred első évtizedének végére megyénként jelentősen differenciálódott a járműipari vállalkozások érték kibocsátása. A Nyugat-Dunántúlon 2008-ban az autóiparban érdekelt gazdasági

szervezetek teljesítményének 87%-a Győr-Moson-Sopron megyében keletkezett, nem egészen 13%-a Vasban és mindössze fél százaléka Zala megyében. A régiós kibocsátáshoz történő hozzájárulás mértéke 2005-höz képest a régió északi megyéjében 7,3 százalékponttal nőtt, a középsőben csaknem ugyanennyivel csökkent, Zalában pedig lényegében nem változott.

A járműipari vállalkozások területi koncentrálódása következtében a kibocsátás nagysága eltérő részarányt képviselt az egyes megyék gazdasági teljesítményéből. Győr-Moson-Sopronban 2008-ban a járműipar állította elő a teljes hozzáadott érték több mint egynegyedét, ami kiemelkedő a megyék között. A Vas megyeinél pedig emellett csupán Hevesben, Komárom-Esztergomban és Fejérben volt magasabb a részesedés nagysága. A régióban a járműipar súlya az értéktermelésben 2005-höz viszonyítva 1,6 százalékponttal emelkedett, ezen belül Győr-Moson-Sopron megyében 3,8 százalékponttal, Zalában fél százalékponttal nőtt, miközben Vasban 2,6 százalékponttal zsugorodott.

Mindezekén túl említést érdemel, hogy a járműgyártás ebben a régióban járult hozzá a legmagasabb arányban (41%-kal) az ipar hozzáadott értékéhez. Ennél nagyobb hányadot képviseltek az ágazat szereplői az ipari teljesítményből Győr-Moson-Sopron megyében (61%-kal részesedtek), Vasban egynegyedét hozták létre, Zalában viszont mindössze 0,9%-át adták.

1. tábla

A járműgyártás értéktermelő-képessége, 2008

| Terület | Bruttó hozzáadott érték, millió Ft | 2005 = 100,0 (folyó áron) | Részesedés a(az) | | Egy lakosra jutó bruttó hozzáadott érték, Ft |
|-------------------|------------------------------------|---------------------------|------------------|----------------|--|
| | | | ország | nemzetgazdaság | |
| | | | összesenből, % | | |
| Győr-Moson-Sopron | 304 987 | 153,1 | 40,8 | 26,7 | 684 275 |
| Vas | 44 191 | 88,2 | 5,9 | 8,5 | 169 046 |
| Zala | 1 618 | 208,2 | 0,2 | 0,3 | 5 561 |
| Nyugat-Dunántúl | 350 796 | 140,3 | 47,0 | 15,9 | 351 477 |
| Ország | 746 804 | 153,6 | 100,0 | 3,3 | 74 396 |

A regionális viszonylatban kimagasló értéktermelés következtében magas az egy lakosra jutó járműiparban megtermelt hozzáadott érték nagysága. 2008-ban a Nyugat-Dunántúlon 351 ezer forintot tett ki, ami 4,7-szerese az országos átlagnak, de a regionális viszonylatban második legmagasabb közép-dunántúli mutatónak is közel a kétszeresét képviselte. A fajlagos járműipari teljesítmény országos kitekintésben Győr-Moson-Sopronban érte el a legmagasabb szintet. A Vas megyei mutató értéke Komárom-Esztergom, Fejér és Heves után az ötödik helyet foglalta el, miközben a Zalainál csupán a Somogy megyei volt alacsonyabb.

Vállalkozások és főbb jellemzőik

A járművek összeszerelése és az alkatrészgyártás a termelők magas koncentrációját igényli. Emiatt a járműipart a kevés számú, ugyanakkor nagy termelési értéket létrehozó, zömében közepes- és nagyméretű vállalkozások hálózata jellemzi.

A Nyugat-Dunántúlon 2010. december végén 96 vállalkozást tartottak nyilván a vizsgált ágazatban, ami a régióban bejegyzett szervezetek csupán egytized százalékát tette ki. Nyugat-dunántúli székhellyel alakult meg a járműiparban tevékenykedő magyarországi vállalkozások egytizede, ami megegyezett a lakónépességből való részesedéssel. A régióban a vállalkozások 57%-át a legrégebbi termelési hagyományokkal rendelkező és a járműgyártáshoz kapcsolódóan a legtöbb működő tőkét vonzó Győr-Moson-Sopronban tartották nyilván, 23%-ukat Vasban, a fennmaradó egyötödüket pedig Zalában jegyezték be.

A régióban 2005 és 2010 között folyamatosan emelkedett a járműgyártással foglalkozó vállalkozások száma, ezzel szemben országosan csökkent állományuk. Összességében a régióban a 2005. évinél tízzel több járműipari főtevékenységű vállalkozást tartottak nyilván, ezen belül megyénként különbözőségeket figyelhetők meg. A növekmény csaknem teljes egészében Vasban jelentkezett, ugyanis Győr-Moson-Sopronban az elmúlt év utolsó napján ugyanannyit tartottak nyilván, mint öt esztendővel korábban. A régióban 2010 végén százezer lakosra tíz járműipari vállalkozás jutott, alig több, mint országosan. A mutató nagysága a régióban északról délre haladva megyénként fokozatosan csökkent, s Győr-Moson-Sopronban csaknem kétszer akkora (12), mint Zalában (7).

2. tábla

**Regisztrált vállalkozások a járműgyártásban,
2010. december 31.**

| Terület | Vállalkozások száma | Társas vállalkozások aránya, % | 2005. december 31. = 100,0 | Az országos %-ában | Az összes vállalkozáson belüli arány, % |
|-------------------|---------------------|--------------------------------|----------------------------|--------------------|---|
| Győr-Moson-Sopron | 55 | 90,9 | 100,0 | 5,8 | 0,1 |
| Vas | 22 | 81,8 | 169,2 | 2,3 | 0,1 |
| Zala | 19 | 94,7 | 105,6 | 2,0 | 0,0 |
| Nyugat-Dunántúl | 96 | 89,6 | 111,6 | 10,2 | 0,1 |
| Ország | 941 | 89,6 | 87,8 | 100,0 | 0,1 |

A járműipari feladatok elvégzéséhez a tevékenységek összetettsége, eszköz-szükséglete, összességében magas tőkeigénye miatt az üzemméretekhez leginkább igazodó gazdálkodási formára van szükség. A nemzetgazdaság egészére jellemző szervezeti struktúrától eltérően – ahol összességében az egyéni vállalkozások dominanciája a jellemző – a járműiparban zömében társas vállalkozásokkal, azon belül is elsősorban jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaságokkal találkozhatunk. A régióban 2010 végén a járműipari vállalkozások kilenctizedét

tartották nyilván társaságként, az országoshoz hasonlóan. A Nyugat-Dunántúlon 2005 óta a vizsgált ágazatban 9,4 százalékponttal nőtt a cégek részesedése a vállalkozások között.

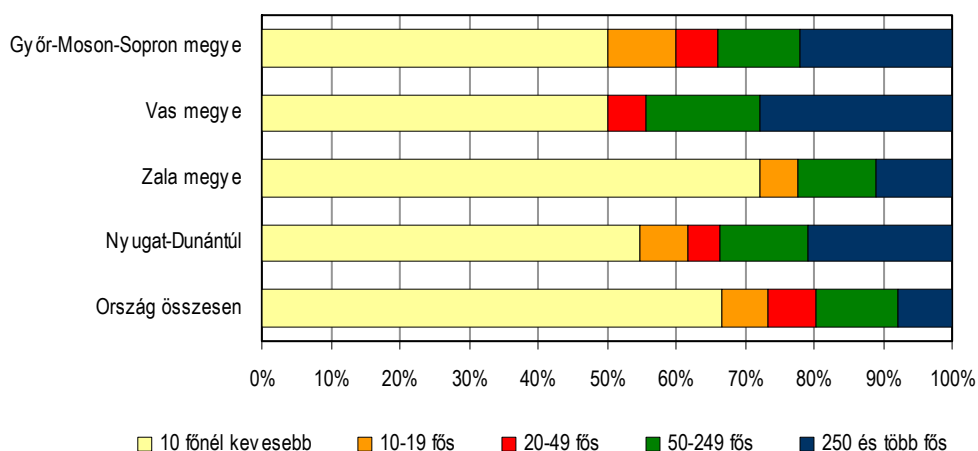
A társaságok között a kft-k a leggyakoribbak, háromnegyedük ebben a formában tevékenykedett. Hányaduk a régióban kissé magasabb volt az országosnál, megyénként azonban különbözött. Győr-Moson-Sopronban a cégek 84%-át, Vasban pedig 72%-át tartották nyilván kft-ként, Zalában viszont már csak minden második választotta ezt a gazdálkodási formát. Részvénytársaságként működő járműipari vállalkozást a régióban 2010 végén egyedül Vas megyében jegyezték be, a szövetkezeti formát viszont egy sem választotta.

A három megyében együtt a második legtöbb járműipari vállalkozást betéti társaságként tartották nyilván, de még így is ritkábban találkozhattunk velük itt, mint országosan. A régióban 2010 végén minden ötödik társas vállalkozás volt bt, részesedésük öt esztendő távlatában mérséklődött. Zalában fordultak elő a leggyakrabban, ahol a társaságok közel négytizedét alkották, miközben Győr-Moson-Sopronban 16%-át, Vas megyében viszont már csak 5,6%-át képviselték. A közkereseti társaság már kevésbé volt népszerű, a járműipari vállalkozások mindössze 3,5%-a választotta. Ennél jóval sűrűbben Zala megyében fordultak elő, ahol minden tizedik céget jegyezték be kkt-ként.

A járműiparban a társas vállalkozások „piramisa”, azaz a foglalkoztatotti létszám szerinti összetétele némi eltérést mutatott az összes vállalkozásétól. Ez, ahogy már utaltunk rá, a tevékenység magas emberi erőforrás szükségletével függ össze. A járműiparban a gazdaság egészéhez hasonlóan a cégek legnagyobb csoportját a legfeljebb 9 főt foglalkoztató vállalkozások képviselik. Eltérés a közepes- és a nagyméretű társaságok körében figyelhető meg. Amíg az összes vállalkozás esetében fokozatosan zsugorodik az egyre nagyobb méretkategóriába tartozók száma és aránya, addig a járműiparban a 49 fő feletti létszám-kategóriákban nő az előfordulásuk. Ezen kívül elmondható az is, hogy a vizsgált ágazatban a régióban gyakrabban találkozhatunk közepes- és nagyméretű vállalkozásokkal, mint országosan.

Összességében a Nyugat-Dunántúlon 2010 végén létszám szerint a járműiparban regisztrált társas vállalkozások 55%-a tartozott a legfeljebb 9 főt foglalkoztató mikrovállalkozások közé. 2005 óta valamelyest nőtt az arányuk a társaságok körében, de részesedésük nagysága még így is jelentősen elmaradt az országostól, ahol kétharmaduk tartozott ebbe a méret-kategóriába. A 10–49 alkalmazottal rendelkező kisvállalkozások csoportjába a cégek 12%-a sorolódott, és ehhez hasonló hányadot képviseltek a közepes nagyságúak (50–249 munkavállalóval rendelkezők) is. E két utóbbi méretkategóriába sorolt vállalkozások aránya nem tért el lényegesen az országos átlagtól. Ezzel szemben markáns különbség figyelhető meg a nagyméretű, legalább 250 főt foglalkoztató cégek esetében, ugyanis a régióban háromszor nagyobb volt a részesedésük (minden ötödik vállalkozás tartozott ide), mint országosan.

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



A tevékenység összetett, bonyolult műszaki jellege, a gyártási technológia jelentős tőkeszükséglete és beszállítókkal szemben támasztott magas minőségi követelmények miatt elenyésző a járműipari tevékenységet folytató egyéni vállalkozások száma. A Nyugat-Dunántúlon 2010 végén az ágazatban mindössze tíz ilyen vállalkozást tartottak nyilván. Előfordulásuk országosan sem gyakori. A nyugat-dunántúliak közül csupán egyet alapítottak Zala megyében, a többieket közel fele-fele arányban a régió északi, illetőleg középső megyéjében jegyezték be. Valamennyi egyéni vállalkozás hivatásszerűen folytatta tevékenységét.

A külföldi tőke jelentősége

A külföldi tőke beáramlása a rendszerváltást követő szerkezetátalakulásban játszott meghatározó szerepet, mely napjainkig is fontos fejlesztő tényező maradt. A többnyire tőkeszegény hazai vállalkozásokat figyelembe véve a gazdaság növekedése elsősorban a betelepült vállalkozások termelésének függvénye volt, ugyanakkor a hazai cégek forrásokhoz való hozzájárulása sok esetben ezen szervezetek közvetlen vagy közvetett hatására vált lehetővé. Jelentős befolyással volt – főként a zöldmezős beruházások megvalósulásával – a foglalkoztatottságra és a munkanélküliség alakulására, ellensúlyozva a privatizáció ezzel sok esetben ellentétes hatását.

Struktúra átalakító szerepét elsősorban a betelepülő iparágak ágazati, technológiai szerkezetén keresztül fejt ki. Jellemzően magas exporthányadot eredményez és növeli a termékek körében a kiemelkedő műszaki színvonalúak arányát. Ez a hatás többek között a járműiparban is jól megfigyelhető volt. Az ágazat meghatározó multinacionális cégeit exportbevételeik nagysága alapján az elsők között jegyezték. Az exportorientált nagy járműipari vállalkozások a külkereskedelmi mérleg javításában is szerepet kapnak s annál sikeresebbek lehetnek ezen a téren, minél szélesebb hazai beszállítói kört tudnak kiépíteni. A struktúra átalakítás azonban veszélyt is rejt magában. A termelés jelentős földrajzi és „termékszintű” koncentrációja következményként a gazdaság bizonyos fokú sebezhetőségét is maga után vonta. Pozitív hatással van ugyanakkor a hazai fejlődésre képes vállalkozások piaci versenyképességére, termelékenységére, exportjának alakulására.

A nemzetközi szervezetek megjelenése a hazai vállalkozásokat szigorú minőségbiztosítási és folyamatellenőrző rendszerek bevezetésére, tudástranszferre, kutatás-fejlesztésre, innovációra készítette. Mindez hozzájárult a hazai beszállítói kör bővüléséhez, és a kapcsolati rendszerben létrejövő komplementer hatásként erősödött a helyi vállalkozások piaci pozíciója is. A piaci kapcsolatok kiépítése és megtartása a hazai beszállítók elemi érdeke is. Mivel a személygépkocsi előállítási értékéhez a beszállítói háttér is jelentősen hozzájárul, piacaikat hosszabb távon csak az autóiipari gyártó vezérelte értékrendnek való megfeleléssel biztosíthatják. (Jelenleg Nyugat-Dunántúlon a magyarországi autógyáraknak közel 20 külföldi érdekelt-ségű első szintű, és több, az első szintűeknek bedolgozó beszállítója működik.)

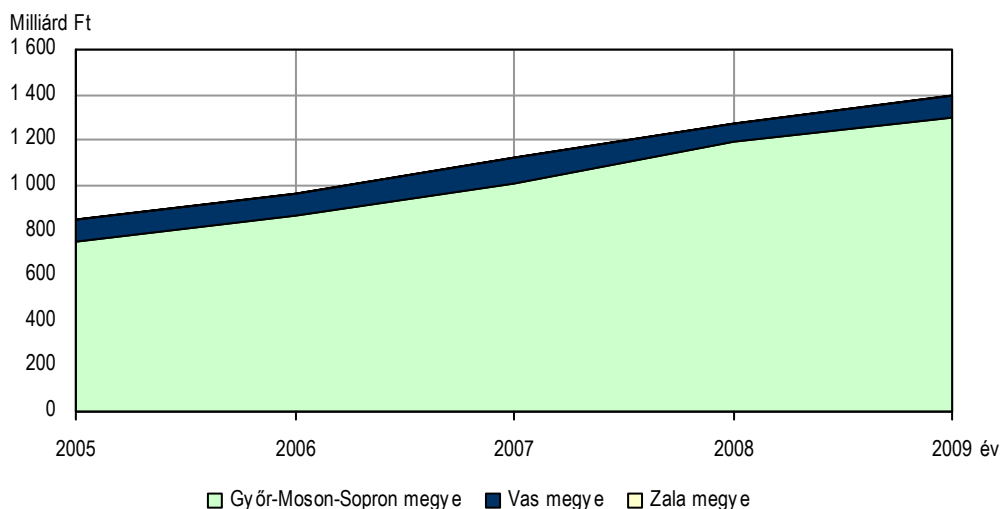
Az éleződő versenyképességi helyzetben a fejlett országokéhoz viszonyított jóval alacsonyabb hazai bérszínvonalat, valamint a kormányzat által felkínált gazdasági előnyöket kihasználva a külföldi tőkebeáramlás olyan területeken is sikert eredményezett, amelyek a rendszerváltás nagy vesztesei közé tartoztak. Első helyen emelhető ki a gépipar, ami az 1990-es évek második felére országosan, de Nyugat-Dunántúlon is az ipar húzóerejévé vált. A termelést tekintve ágazatcsoportjai közül a vezető helyet ekkorra a járműgyártás vette át, miközben külföldi tőkeállománya 1995 és 1999 között mintegy 6 és félszeresére, országosan 370 milliárd forintra, a Nyugat-Dunántúlon pedig 267 milliárdra nőtt. Ez igen figyelemreméltó fejlődés, tekintve hogy 1991-ig Magyarországon nem volt személyautó összeszerelés, csak ekkor indult az

Opel szentgotthárdi gyára, a következő évben pedig a Suzuki esztergomi, 1994-ben pedig az Audi győri üzeme. 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 termelőszférában a rendszerváltást követő két évtized alatt a járműgyártás Nyugat-Dunántúlon az első, míg országos szinten a villamos gép, műszer gyártása mellett a második legtöbb külföldi tőkét vonzó ágazattá vált. Állománya 2009 végén országosan megközelítette a 2 000 milliárd forintot, melynek héttizede a Nyugat-Dunántúlra került. A beáramló tőke jelentős termelési szerkezet átalakítást is generált, és számottevő technikai színvonal javulást is hozott mellyel együtt felértékelődött a piacképes termékek szerepe is. A vezető járműipari cégek stratégiájában a külföldi tőke bevonás céljai között a hangsúly a helyi erőforrások kiaknázásáról egyre inkább a hatékonyságnövelés irányába tolódott el. Mindez lehetőséget kínált a hazai beszállítói kör bővüléséhez, miáltal a gazdasági résztvevők mind szélesebb köre részesedett a beruházási tevékenység jövedelméből, közvetve pedig a magasabb technikai és tudásszintből.

3. ábra

A külföldi tőke állományának alakulása a Nyugat-Dunántúl járműiparában



Az elmúlt mintegy két évtizedben e tekintetben a nyugat-dunántúli régió az ország egyik legtöbbet profitáló térsége volt. A külföldi működő tőke területi megoszlása ugyanakkor nem vált egyenletessé. A befektetések több mint nyolctizede Győr-Moson-Sopron, 13%-a pedig Vas megyébe került, ugyanakkor a járműgyártásban az arányok még inkább Győr-Moson-Sopron felé tolódtak el, mivel a magyarországi autóipari beruházások nagy hányada ott valósult meg. Zala megye a külföldi beruházókra nem gyakorolt lényegesebb vonzóerőt, 2009-ben mindössze egy külföldi érdekeltségű vállalkozás működött a járműiparában, miközben Győr-Moson-Sopron megyében 21, Vas megyében pedig 4.

Mivel a vállalkozások száma 2005 és 2009 között a Nyugat-Dunántúlon hárommal bővült, a külföldi befektetések állománya pedig 848 milliárd forintról 1 400 milliárdra duzzadt, az egy vállalkozásra jutó külföldi tőke nagysága 36,9 milliárd forintról 53,9 milliárdra ugrott. Az Audi nélkül számítva azonban – mely a régió kiemelkedő szereplője – kismértékű csökkenés figyelhető meg. Látható azonban, hogy a külföldi érdekeltségű járműipari cégek átlagos tőkeállománya, összehasonlítva az ágazaton kívüli vállalkozási körrel (0,2 milliárd forint), annál még így is jóval nagyobb. A külföldi tőke saját tőkén belüli aránya a járműiparban már nem változott az említett időszakban. Az elsősorban külföldi tulajdonú cégek esetében jószerivel elhanyagolható a nem külföldi hányad, míg a külföldi rész a hazai tőke többségű szervezetek esetében is közel 50%.

Az országoshoz hasonlóan a Nyugat-Dunántúlon is a feldolgozóipar vonzotta a legtöbb külföldi tőkét, de a szolgáltatató szektorhoz viszonyítva itt sokkal hangsúlyosabban. Állománya 2009-ben a régióban elérte az 1 708 milliárd, országosan az 5 667 milliárd forintot, amely előbbi sorrendben véve, a területek gazdaságába fektetett pénzek kilenctizedét, illetve 36%-át tette ki. Túlnyomó részét, 1 400 milliárd forintot, a közúti járműgyártás újbóli fellendülésének betudhatóan a járműipari vállalkozások könyvelték el. Ez az összeg az ágazat magyarországi cégeibe investált külföldi tőke (1 986 milliárd forint) héttizedét, ugyanakkor a régióban befektetett külföldi tőkeállomány mintegy háromnegyedét jelentette. A magyarországi autóipari beruházások nagy hányada vezető nemzetközi gyártók révén tehát a régióban valósult meg és egyben az ágazatban jelentős tőkekoncentrációt eredményezett. Az 1 400 milliárd döntő része (95%-a) a kizárólag külföldi tőkével rendelkező szervezeteknél működött. (Ennek aránya országos szinten 85% volt). A többségében külföldi érdekeltségű járműipari cégek a külföldi tőke 5,1%-át jegyezték a régióban, a gazdasági tevékenységbe elsősorban hazai tőkét bevonók esetében pedig összege a 20 millió forintot sem érte el. Utóbbi aránya országosan sem számottevő.

A régióon belül a külföldi befektetések megoszlása megyénként jelentősen különbözik. Az ágazat vállalkozásai 2009-ben a régió északi megyéjében 1 302 milliárd forint külföldi tőke felett diszponáltak, amit majdnem teljes egészében a 100%-ban külföldi érdekeltségű vállalkozások működtettek. A vasi szervezetek mindössze 99 milliárd forintnyi külföldi tőkével rendelkeztek, de ennek csak egyharmadát jegyezték a kizárólag külföldi irányítású cégek, míg kétharmada hazai tőkerésszel is rendelkező szervezetekhez került.

A járműiparba befektetett külföldi tőke döntő többsége a közúti gépjármű gyártása szakágazatba, területileg pedig elsősorban Győr-Moson-Sopron megyébe, kisebb részben Vasba irányult. Állománya 2009-ben 1 276 milliárd forint volt, míg a második legjelentősebb területet a közúti gépjármű, gépjárműmotor alkatrészeinek gyártása képviselte 121 milliárd forint tőkeberuházással. Ide tartoznak a multinacionális cégek letelepedését követően megjelent külföldi beszállítók, alkatrészgyártók, mint a LuK Savaria Kuplunggyártó, valamint a NemaK Győr Kft., a BPW-Hungária Kft., az Autoliv Ipari és Kereskedelmi Kft., a BOS Automotive Products Magyarország bt., az SMR

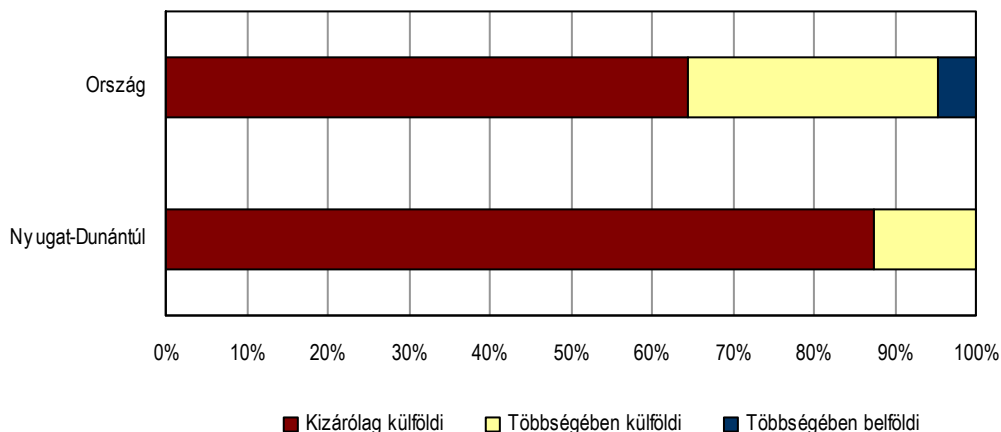
Automotive Technology Hungary Kft., valamint a Dana Hungary Kft. A közúti járműgyártása mellett az egyéb járműgyártása ágazat mindössze két külföldi érdekeltségű vállalkozással képviselteti magát, együttes tőkeállományuk csak jelképesnek tekinthető, de az itt működő szervezetek országosan is csak mintegy 20 milliárd forint külföldi tőkével rendelkeztek.

A járműgyártásban Magyarországon megvalósult külföldi tőkeberuházások kilenczete mindössze tizenegy nagy befektetőhöz kapcsolható, melyek egy kivételével a Dunántúlon hozták létre vállalkozásaikat. Közülük legjelentősebb a győri székhelyű Audi Motor Kft., melynek tőkeberuházása nagyságrenddel meghaladta a többiekét. A régió 26 külföldi érdekeltségű vállalkozása közül mindössze négy tőkeállománya haladta meg a 20 milliárd forintot. Hat szervezeté 2009-ben 1 és 8 milliárd forint közé esett, míg tizenhaté nem érte el az 1 milliárdot. A régió legtőkeesebb vállalkozása, az Audi 2005 és 2009 között háromnegyedével növelte tőkéjét, a kisebbeké, mint a Nemak Győr Kft., a General Motors Powertrain-Magyarország Kft. és a minimális értékben hazai tőkét is jegyző LuK Savaria Kuplunggyártó Kft. pedig összességében egytizedével bővült.

2009-ben – valamennyi ágazatot figyelembe véve – a Nyugat-Dunántúlon működő külföldi tőkével rendelkező szervezetek közül csak minden századik volt járműipari vállalkozás, de az egy vállalkozásra jutó külföldi tőke összege esetükben közel háromszázszorosan múlta felül a többi ágazatra együttesen számított mutató értékét.

4. ábra

A külföldi érdekeltségű járműipari vállalkozások nettó árbevételének megoszlása, 2009



2009-ben a 26 külföldi érdekeltségű nyugat-dunántúli járműipari szervezet összes nettó árbevétele 1 314 milliárd forint volt, miközben a régió külföldi tőkét működtető többi, 2 619 résztvevője ennek alig nyolctizedét könyvelhette el. Az egy vállalkozásra jutó összeg a járműiparban volt a legmagasabb, meghaladta az 50 milliárd forintot, míg a nyugat-dunántúli gazdaság teljes vertikumában nem érte el az 900 milliót sem. Országosan a járműgyártásból származó nettó árbevétel a feldolgozóipar más ágainak, valamint a kereskedelem, az energetikai és a szolgáltatói szektor nyugat-dunántúlinál jóval nagyobb súlyából adódóan a külföldi tőkét működtető szervezetek

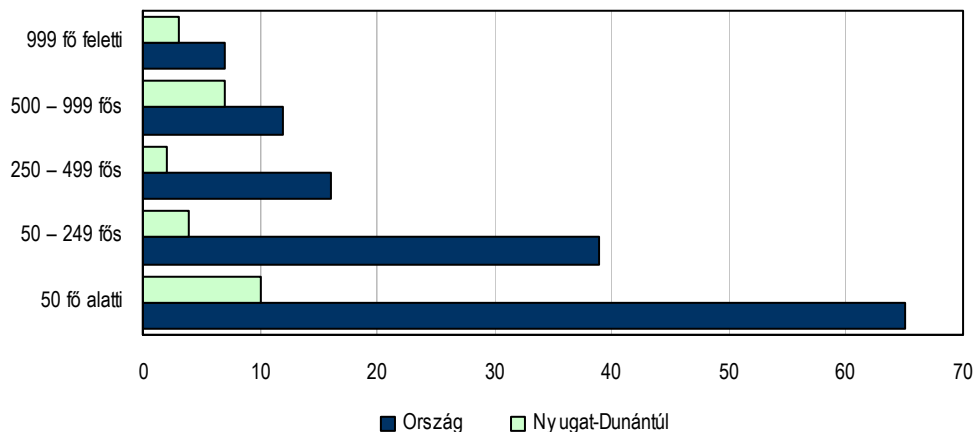
nettó árbevételének mindössze 6,2%-át tette ki. Egy vállalkozásra jutó összege ugyan valamivel meghaladta a 15 milliárd forintot, de ennél magasabban alakult a híradástechnikai termék gyártásában és a kőolajiparban is.

2009-ben a külföldi érdekeltségű körben, a járműipar nettó árbevételének 87%-át a kizárólag külföldi tőkét működtető cégek könyvelhették el a Nyugat-Dunántúlon, ugyanakkor a hazai többségi tulajdonban lévő szervezetek bevételei elhanyagolhatóak voltak. A recesszió viszont legérzékenyebben a 100%-ban külföldi tőkét működtetőket érintette, mivel a az ágazat bevételeiből egy évvel korábban még 90%-kal részesedtek.

A nagy nemzetközi járműipari vállalkozások foglalkoztatásban betöltött szerepe is meghatározó. Cégalapítással, majd a termelőkapacitások folyamatos bővítésével, a hazai beszállítói hálózat szélesítésével az iparág egyre nagyobb munkaerő-keresletet generált, ennek következtében pedig hozzájárult a térségben a munkanélküliség enyhítéséhez. A statisztikai létszám a 2005 és 2009 közötti időszakot tekintve 2008-ig folyamatosan bővült, de 2009-ben az ágazatot mélyen sújtó gazdasági válság következtében, bizonyos lépésekkel is csak mérsékelni lehetett a létszámfogyást.

5. ábra

A külföldi érdekeltségű járműipari vállalkozások száma létszám-kategória szerint, 2009



A foglalkoztatásban a nagyvállalatok szerepe kiemelkedő. 2009-ben a külföldi érdekeltségű járműipari cégeknél foglalkoztatott 13 200 fő közül több mint 11 800 dolgozó a legalább 500 főt foglalkoztató vállalkozásoknál kapott munkát. A 26 külföldi érdekeltségű nyugat-dunántúli járműipari szervezet közül hét működött 400–999 fős, kettő pedig 1000 főt meghaladó létszámmal. Az ágazat 4 fő feletti vállalkozásainál alkalmazásban állók több mint héttizede dolgozott a külföldi érdekeltségű cégeknél, míg a teljes ipari vertikumban 52%-a. Foglalkoztatásban betöltött szerepük a régió belül Győr-Moson-Sopron megyében a leginkább meghatározó. Ott a járműiparban alkalmazásban állók 79%-a tartozott a külföldi érdekeltségű szervezetek állományába, míg Vasban 60, Zalaiban pedig 41%-uk, miközben az országos arány 53%-ot tett ki.

Piacvezető vállalkozások¹

A piacvezető vállalkozások meghatározása elsődlegesen a 2009. évi termelési értékük alapján történt, de a kiválasztásnál figyelembe vettük az alkalmazásban állók létszámát, illetve a szervezet külföldi tőkeállományának nagyságát is.

Audi Hungária Motor Kft.

A Nyugat-Dunántúl, méretét gazdasági mutatóit tekintve messze legjelentősebb vállalkozása. Az alkalmazásban állók létszáma 2010 végén meghaladta a 6 100 főt.

Elsődleges és legkiterjedtebb tevékenysége a járműmotorok gyártása. A legmodernebb technológiával gyártott motorjait építi be saját nagy értékű járműibe. A kezdeti napi 500 darabos gyártókapacitással induló termelés 2007-re évi 1,9 millióra nőtt, 2011 áprilisában pedig elkészült a 20 milliomodik erőforrás. Az Audi csaknem teljes motorválasztéka Győről származik és ma már a palettán szereplő különféle típusokat felsorolni is nehéz. A vállalat életében 2009. jubileumi esztendő volt, abban az évben elkészült a fél milliomodik gépkocsi.

A szerszámgyártás és a készülégyártás a tervezést és előállítását is magában foglaló üzletág. Előbbiben a sorozatgyártás részére terveznek és állítanak elő szerszámokat, míg az utóbbi területen gyártott készülékek a részegységek pontos illesztését teszik lehetővé.

A kiváló minőségű és rugalmas gyártásnak, a dinamikus termékbővítésnek, a folyamatos technológiai újításnak köszönhetően 17 sikeres év után a vállalat 2010-ben 23 millió euró értékben vásárolt területet, mellyel a gyár iparterülete 174 hektárról 370 hektárra nőtt. A cég 2013 végéig 900 millió euró összegű beruházást valósít meg a járműgyártás bővítésével. A 2011-ben megkezdődő építkezés-sorozattal megtörténik egy teljes értékű autógyár létrehozása, ahol a jövőben a vállalat a teljes gyártási folyamatot maga végzi.

A vállalkozás gyümölcsöző kapcsolatokat ápol a megyeszékhely felsőoktatási intézményével és profiljához igazodó szakirányú iskoláival. Utóbbiakban, duális képzés keretében közel 700 diák szerzett szakképesítést, végzés után sokan helyezkednek a vállalatnál. A Széchenyi István Egyetemen többéves múltra visszatekintő együttműködés mérföldkövének tekinthető az egyetemen 2011-ben létesített motorvizsgálati labor, amely speciális tudást közvetít a hallgatók felé.

BOS Automotive Products Magyarország Bt.

A BOS cégcsoport és a hozzá tartozó, 1993-ban alapított BOS Automotive Products Magyarország Bt. vezető gépjárműgyártó vállalkozások beltéri rendszerekkel történő ellátására specializálódott. Legjelentősebb vevői közé tartoznak a prémium osztályos OEM cégek, valamint első szintű autóiipari beszállítók. A győri vállalkozás mintegy 600 főt foglalkoztat. 2010-ben Győr-Moson-Sopron megye autóiipari termelését adó vállalkozások közül a harmadik legnagyobb teljesítményt nyújtotta.

¹ Forrásként felhasználva: PANAC Évkönyv 2008, TOP100 A Nyugat-Dunántúli régió legnagyobb vállalkozásai, Audi Éves jelentés 2007, 2008, 2009, 2010

BPW-Hungária Kft.

A szombathelyi vállalat elődjét a Rába alapította 1979-ben futóművek gyártására. A német érdekeltségű BPW cég 1991-ben 75%-os részesedést szerzett a vállalatban, majd 2004-ben a fennmaradó hányad is a tulajdonába került. A vállalat fő profilja futóművek tengelyeinek előállítására, amelyet magas műszaki színvonalat képviselő gyártósorokkal, modern technológiai megoldásokkal készítenek. A termelésre a nagyfokú gépesítés és az automatizálás jellemző. A gyártmányok zömét a közúti és a terepi viszonyok között közlekedő pótkocsi-tengelyek képviselik, amelyeket tárcsa- és dobfékekkel szerelnek fel. A termékek kisebb hányadát teszik ki a mezőgazdasági erőgépekhez, vontatmányokhoz és kombájnokhoz készített tengelyek, futómű-aggregátorok.

Delphi Hungary Autóalkatrész Gyártó Kft.

A *Delphi*, amely két gyárral 1991 óta van Magyarországon, a világ egyik vezető gépjárműipari vállalatcsoportja rendkívül széles körű, magas technológiai színvonalat képviselő termékskálájával. A Delphi Hungary Kft-t 1991-ben alapították Szombathelyen kábelkötegek összeszerelésére. 1997 novemberében a termelési szerkezet kiegészült elektronikai alkatrészek összeszerelésével, majd 1998 májusában elkezdődött az elektronikai divízió kialakítása és az autóelektronikai termelés beindítása. 2007-ben a kábelkötegek összeszerelését az összeszereléssel kiegészült fröccsöntési technológia váltotta fel, amelynek keretében elektronikai központok és kapcsolók gyártása kezdődött el. A portfólió kiszélesedett új termékkörökkel is pl.: fedélzeti számítógép, légszák vezérlő, klíma-vezérlő egység, diesel motorvezérlő egységek.

General Motors Powertrain-Magyarország Kft.

A General Motors magyarországi összeszerelő üzemét zöldmezős beruházás keretében Szentgotthárdon építették fel. Az első Opel Astra típusú személygépkocsi 1992. március 13-án gördült le a gyártósorról. 1992 nyarán indult el az 1,6 literes hengerűrtartalmú nyolcszelepes autómotorok előállítása az Opel akkori legkorszerűbb motorgyárában. 1994-ben a motorgyártás kiegészült az 1,4 literes hengerűrtartalmú, 16 szelepes motorok összeszerelésével. Az 1990-es évek második felében a társaság jelentős volumenű beruházásokat hajtott végre. A motorgyár kapacitását évi 460 ezer darabra növelték. 1996-ban új üzem létesül hengerfejek összeszerelésére.

1999-ben fejeződött be a személygépkocsik összeszerelése és az üzemet fokozatmentes típusú automata sebességváltók készítésére alakították át. 2000-ben indult el az autóbuszokba és teherautókba szerelhető automata sebességváltók és 2002-ben a fokozatmentes CVT sebességváltók gyártása, amit 2004 végén leállítottak. 2005-ben a szentgotthárdi gyár a GM új európai központjának leányvállalata lett General Motors Powertrain-Magyarország Kft. néven.

Az Opel vezetői 2010-ben – 500 milliós eurós beruházással – három új motorcsalád gyártását megvalósító új gyár létesítését határozták el. A bővítés eredményeképpen a szentgotthárdi üzem a világ vezető motorgyárai közé emelkedik. A termelés előreláthatólag 2012-ben indul el, 2015-ben éri el a teljes

kapacitását, így az itt előállított motorok száma meghaladja majd az évi félmillió darabot.

Kromberg és Schubert Kft.

Az 1902-ben Németországban alapított, az eltelt időszakban 22 országban megtelepedett Kromberg&Schubert vállalat 1990 nyarán hozta létre első közép-kelet európai, és ez idáig egyetlen magyarországi leányvállalatát Kőszegen. Az itteni gyárban elsősorban különböző típusú gépjárművekhez készítenek járműipari kábelkötegeket. A gyárban kezdetben bér munkában folyt a termelés, majd fokozatosan áttértek a kisebb darabszámú, egyedi tervezésű kábelkonfekciók készítésére. Jelenleg piacvezető, prémiumkategóriás személygépkocsikat előállító német vállalatok számára állítanak elő elektromos kábelkötegeket.

LuK Savaria Kuplunggyártó Kft.

A német *Schaeffler* csoport tulajdonában lévő vállalat Szombathelyi székhellyel 1996-ban alakult meg, és hozta létre telephelyét a helyi ipari parkban. Az üzem termékskáláján kuplungszerkezetek, kuplungtárcsák és kéttömegű lendítőkerekek számos változata szerepel. A világon minden negyedik autó LuK-kuplunggal közlekedik, és a cég a világ vezető motorgyártóinak nem csak beszállítója, hanem megbecsült fejlesztési partnere is.

Nemak Győr Alumíniumöntöde Kft.

A vállalat jogelődjét 1993-ban alapították, 1996 óta Győr egyik meghatározó vállalkozása. 2010-ben termelését tekintve a megye járműipari vállalkozásainak negyedik legnagyobb tagja volt. A győri üzem 2007-ben került a mexikói Nemak vállalatcsoporthoz, amely a benzin- és dízelmotoros járművek csúcstechnológiájú alumínium hengerfejeinek és motorblokkjainak gyártásában és fejlesztésében tölt be vezető szerepet a világon. A Győri Ipari Park területén található, 830 főt foglalkoztató leányvállalata évente már 1,8 millió alumínium hengerfejet gyárt a világ vezető autógyárai számára. Az Audi első szintű beszállítói közé tartozik. A társaság az elmúlt években végrehajtott beruházásai során üzemének mérete és termelőkapacitása folyamatosan bővült. Környezetkímélő technológiájával, legmodernebb berendezéseivel a világszínvonalat képviseli.

A megrendelések növekedése következtében a társaság jelenleg is bővíteni kívánja gyárát, aminek révén a jelenlegi 1,8 millió darabos évi hengerfej mennyiséget 2,2 millióra növelik. A beruházás egyben mintegy 175 új munkahelyet teremt.

Rába Járműipari Holding Nyrt.

A több mint egy évszázados autóipari tapasztalattal rendelkező Rába Járműipari Holding Nyrt. az iparág egyik legnagyobb vállalata. A cég három stratégiai üzletága haszongépjárművekhez, mezőgazdasági erőgépekhez és földmunkagépekhez kifejlesztett komplett futóműveket, futómű egységeket és alkatrészeket, haszon- és személygépjárművekhez alkatrészeket, illetve speciális járműveket gyárt.

A több mint másfélezer foglalkoztatottal működő futómű gyártó üzletág Európában a tehergépkocsik futóműalkatrészeinek értékesítésére, a FÁK országokban

autóbusz- és munkagép futóművek, az USA-ban pedig speciális futóművek és futómű egységek eladására fókuszál.

Az alkatrészgyártó üzletágban a termelés és a vevőkiszolgálás három, összesen közel ezer főt foglalkoztató telephelyen (Mór, Sárvár, Esztergom) folyik.

A mintegy 3 000 főt foglalkoztató győri székhelyű Rába Nyrt. árbevételének mintegy hattizede a több mint 40 országba irányuló exportból származik. A teljesítményéhez 2010-ben a három üzletág, a Rába Futóműgyártó Kft., a Rába Járműipari Alkatrészgyártó Kft. és a Rába Jármű- és Buszgyártó Kft. járult hozzá.

SMR Automotive Mirror Technology Hungary Bt.

A vállalat 1995-ben alakult Mosonszolnokon SAPU Bt. néven. A nemzetközi cégcsoport, amelyhez tartozik, a világ személygépkocsi visszapillantó tükör szegmensének 30 százalékát képviseli.

Az üzem a megye legnagyobb termelési értéket előállító járműalkatrész gyártója. Gyártási területe és létszáma is megsokszorozódott a több mint egy évtized alatt. A kezdeti tükör és lámpaszerelés napjainkban a tükörgyártás európai központjává vált. Fő profilja a személygépkocsi visszapillantó tükrök műanyag alkatrészeinek fröccsöntése, festése valamint a tükör-összeszerelés.

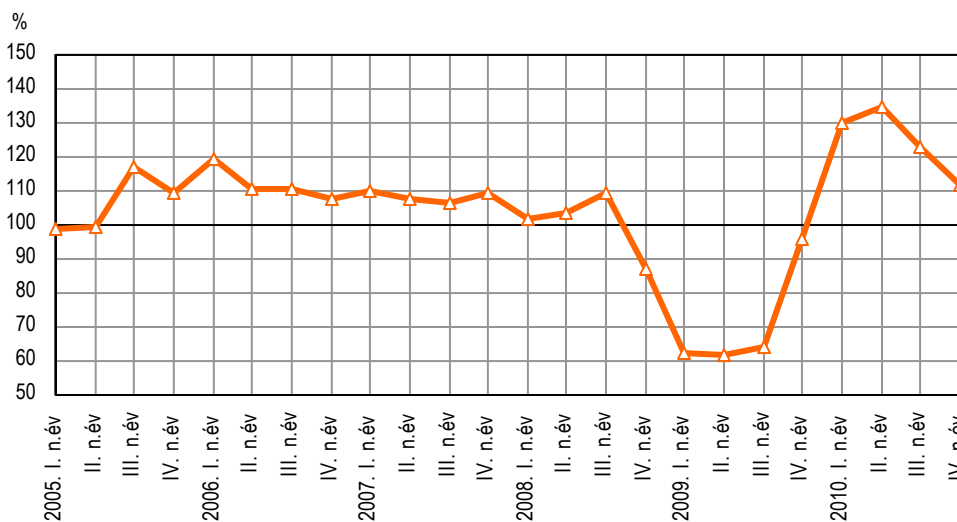
A fő profil 2007 végén a termék tervezés mellé szerveződött autóiipari tesztlaboratórium megnyitásával vált teljessé. Az üzem valamennyi jelentős autóiipari cégnek szállít.

Termelés és értékesítés

Nyugat-Dunántúl az ország egyik legiparosodottabb térsége. Az egy lakosra jutó ipari termelés már a rendszerváltás előtt is meghaladta az országos átlagot, 2010-ben pedig Közép-Dunántúl után ebben a régióban volt a legmagasabb. Az ipar termelési szerkezetében a gépipar, azon belül pedig már több mint egy évtizede a járműgyártás a meghatározó ágazat, mivel a régió ipari szerkezetét alapvetően átformálta a rendszerváltozást követő privatizációs folyamat, valamint a multinacionális vállalatok jelentős külföldi tőkebefektetésekkel létrejövő nagyléptékű termelő beruházásai. Számottevő, majd döntő változást eredményezett két járműipari projekt. A General Motors szentgotthárdi gyárának negyed milliárd márkára tervezett első beruházása volt a kezdet, melynek eredményeként 1992-ben elindult az Opel személygépkocsik gyártása, a folytatás pedig a Volkswagen csoporthoz tartozó Audi építkezése volt Győrben, ahol az Audi Hungária Motor Kft. üzemében az évtized közepén elkezdődött a négyhengeres Otto motorok összeszerelése.

6. ábra

**A járműipar termelésének alakulása a Nyugat-Dunántúlon
(előző év azonos időszaka = 100,0)***



*A 4 fő feletti nyugat-dunántúli székhelyű vállalkozások adatai.

A motorgyártás és a személygépkocsi összeszerelés felfutásának, valamint a beszállítói hálózat gyorsütemű bővülésének köszönhetően a járműipari termelés a régió ipari teljesítményének évek óta tartósan mintegy hattizedét adta. A járműipart az átlagosnál jobban sújtó gazdasági recesszió már 2008-ban a mutató kismértékű csökkenését eredményezte, ami 2009-ben, a válság legmélyebb évében tovább mérséklődött. 2010 a járműgyártást érintően már újra a fellendülés időszakát hozta. A Magyarországon gyártott autómotorok és személygépkocsik iránt ismét nőtt a kereslet. A piac élénkülésére az ipar átlagánál jobban megugró járműipari termelés az ágazat súlyának újbóli növekedését vonta maga után. Az ipari termelésben képviselt ismét 60% körüli arány jóval meghaladta az országosan regisztrált 17%-ot.

A Nyugat-Dunántúlon ugyanis a többi gépipari ágazat részesedése a termelésben együttesen sem érte el a 8%-ot, míg országosan a számítógép, elektronikai, optikai termék gyártása egyedül adta az ipari produktum egyötödét, és ezen kívül jelentős szerephez jutott a kocsigyártás és a kőolaj-feldolgozás is.

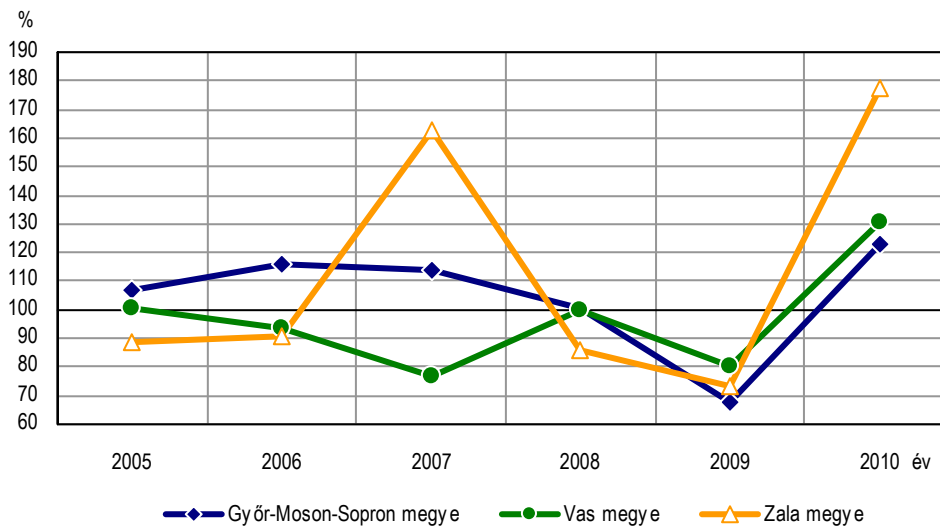
A járműipari potenciál erős területi koncentrációja következtében az ágazat más-más súlyt képvisel a nyugat-dunántúli megyék ipari szerkezetében. 2010-ben a régió 1 700 milliárd forintos járműipari termelésének 85%-át a Győr-Moson-Sopron megyei székhellyel rendelkező vállalkozások adták. Vas megye a teljesítményhez közel 15%-ban járult hozzá, ugyanakkor a Zala megyei szervezetek termelése alig haladta meg az 5 milliárd forintot. A termelés területi megoszlása szoros kapcsolatot mutatott a működő külföldi tőke régiós elhelyezkedésével, vagyis a járműipari termelés megyék közötti felosztása a régióban befektetett külföldi tőkéhez hasonló arányokat mutatott. A külföldi tőke mennyisége a termelés nagyságát is befolyásolja. A külföldi érdekeltségű járműipari cégek kiemelkedően nagy szeletét adták a járműipari produktumnak, miközben az ágazat hazai vállalkozásai csak mintegy 15%-os részesedéssel rendelkeztek.

A járműgyártás alágazatai közül egyértelműen a közúti járműgyártás dominál. 2010-ben a járműipar kibocsátásának gyakorlatilag 100%-át adta, az egyéb járműgyártás súlya elenyésző. Mindössze Győr-Moson-Sopron és Vas megyében létezett a légi jármű gyártása, illetve a vasúti, kötöttpályás jármű gyártása.

A járműipari termelést az iparéhoz hasonlóan 2005 és 2010 közötti többnyire növekedés jellemezte. Az időszak első három évében az ágazat az előző évhez viszonyítva 6 és 12 százalék közötti növekedési rátát mutatott. A termelés volumenének emelkedése a gazdasági recesszió első jeleire 2008. III. negyedévében 13%-os csökkenéssel reagált. A folyamat 2009-ben tovább erősödött, és a teljesítmény az első kilenc hónapban mélypontra zuhant. A járműipari produktum ebben az időszakban a bázisidőszaki termelés hattizedét érte csak el. A válság hatása csupán a IV. negyedévben enyhült. Igaz, alacsonyabb bázishoz képest, de az év utolsó három hónapjában már csak 5%-os csökkenést regisztráltak. A járműipari termékek piaca 2010 első felében hirtelen élénkülést mutatva 29-35% közötti termelésfelfutást eredményezett, majd az év második felében fokozatosan visszaállt a recessziót megelőző évekre jellemző ütemre.

A járműgyártás jelentőségét tekintve Nyugat-Dunántúl megyéinek ipari szerkezetében más-más helyet foglal el. Győr-Moson-Sopron járműipari potenciálja országos szinten mérve is erőteljes. 2010-ben az ágazat az országos termelés négytizedét adta, megyei vonatkozásban pedig az ipari kibocsátás több mint héttizedét képviselte. A járműipar Vas megyében az utóbbi összehasonlításban 43%-ot, míg Zalában 2,7%-ot képviselt, ahol a gépipari ágazatok együttes súlya sem igazán számottevő. Közülük teljesítményük alapján a gép, gépi berendezés gyártása állt az első helyen, nagyobb jelentőséggel a megye ipari vertikumában leginkább a gumi-, műanyag- és építőanyag-ipar, valamint az élelmiszeripar bír.

**A járműipari termelés alakulása a Nyugat-Dunántúl megyéiben*
(előző év = 100,0)**



*A 4 fő feletti nyugat-dunántúli székhelyű vállalkozások adatai.

A megyék járműgyártásban érdekelt vállalkozásai piaci környezetüktől függően nem minden esetben reagáltak azonos módon a gazdasági környezet kihívásaira. Győr-Moson-Sopron járműipari potenciálja a termelés alakulásának trendjét régiós szinten is alapvetően meghatározza. Ennek megfelelően az ágazat teljesítménye a Nyugat-Dunántúl északi térségében 2005 és 2010 között a régióhoz hasonlóan csupán 2009-ben mutatott éves szinten visszaesést, 2008-ban mindössze a IV. negyedévet zárta termelés csökkenéssel. Vas és Zala járműipari kibocsátását több, közel azonos súlyú szervezet adja, így a teljesítményváltozások sok esetben kompenzálhatják egymást. A Zala megyében megfigyelhető 2007. évi jelentős növekedést a közúti gépjármű, gépjárműmotor alkatrészgyártás kedvező piaci lehetőségei eredményezték, a 2010-ben mutatkozó ugrás pedig egyrészt az alkatrész gyártás bővüléséből, másrészt a járművillamossági, -elektronikai készülékgyártás szakágazat felfutásából adódott. Ugyanakkor 2007-ben Vas megyében mutatkozó termeléseszköcsökkenést szervezeti módosulás következményeként lehetett elkönyvelni.

A járműipari teljesítmény döntő hányadát a legnagyobb létszámot foglalkoztató vállalkozások adják a régióban. A 2010-ben előállított 1 700 milliárd forint termelési érték 84%-át az 1000 főnél nagyobb szervezetek állították elő. A részarány az ennél kisebb cégek felé haladva hirtelen csökkent. Már az 500–999 fő közöttiek is mindössze 12%-kal részesedtek a termelésből, a közepes méretű 250–499, illetve az 50–249 dolgozót foglalkoztatók tevékenységéhez pedig a produktum 2,0%-a, illetve 1,3%-a kapcsolódott. Az 50 fő alatti kisservezetek csak 0,1%-kal járultak hozzá az ágazat teljesítményéhez.

A járműipari termelésnél már megemlített megállapítások sok esetben elmondhatók az értékesítéssel kapcsolatban is. A járműipari potenciál területi koncentrációja

következtében az ágazat értékesítésből származó bevételeinek legnagyobb hányada ugyancsak a nyugat-dunántúli, azon belül is elsősorban a Győr-Moson-Sopron megyében bejegyzett vállalkozásokhoz társítható. 2010-ben az ágazat összes értékesítése országosan 3 616 milliárd forintot tett ki. Ebből a Nyugat-Dunántúl 1 693 milliárd forinttal, illetve akárcsak a termelésből, 47%-kal részesedett. A régió belül a megyei arányok is hasonló képet mutatnak. A járműipari termelés és értékesítés régiók közötti megoszlása szinte tized százalékra megegyezett. Nyugat-Dunántúl mellett kiugróan magas eladásokat csupán a közép-dunántúli térség mondhatott magáénak, 29%-os részesedést szerezve az ágazat eladásaiból, melynek mértéke még Közép-Magyarország és Észak-Magyarország esetében volt számottevő.

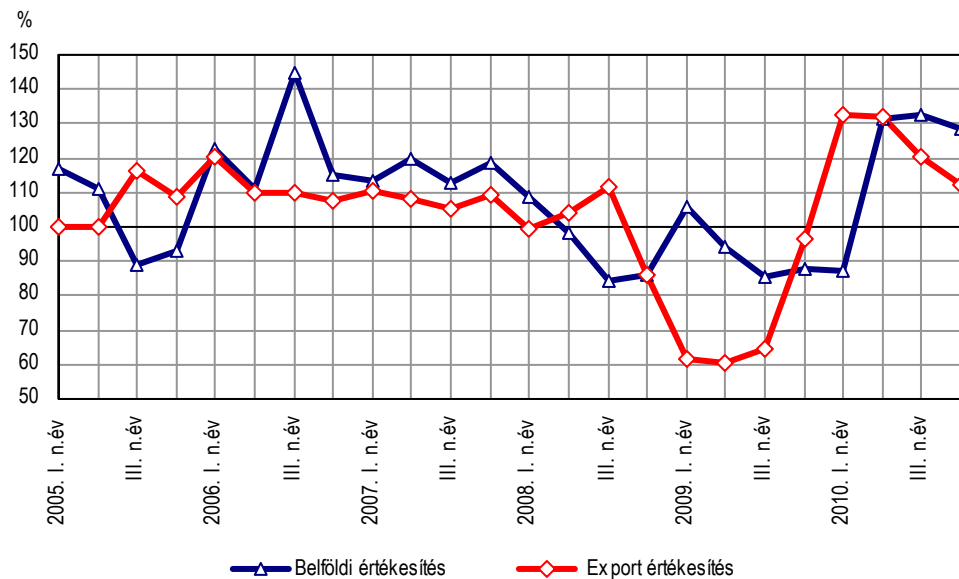
A 2005 és 2010 közötti időszakot az értékesítés termeléshez igazodó változása jellemezte. A régió járműiparának kiugróan magas exportaránya következtében az értékesítés volumenének alakulásában a külső piaci változások a meghatározók, a belföldi folyamatok a járműipari vertikum kisebb szereplőit érintik és az ágazat globális helyzetére nincsenek számottevő hatással. A nyugat-dunántúli járműipari vállalkozások 2005-ben még stagnáló hazai értékesítési lehetőségei a rá következő két évben erőteljesebben javultak, mint az exporté. A válságot ugyanakkor a belső piacok hamarabb megérezték, de itt a visszaesés mértéke közel sem volt olyan drasztikus, mint az exporté. Mértéke 2009-ben sem nőtt tovább, 2010-ben viszont a kivitellel közel azonos volumenű, 21%-os növekedést produkált.

Az értékesítésből adódó bevételek háromnegyedét, 1 262 milliárd forintot a járműgyártás szakágazatai közül a közúti gépjármű gyártása könyvelte el, míg a gépjármű és gépjárműmotor alkatrészgyártás 347 milliárdot forgalmazott. A járművillamossági, -elektronikai készülékgyártásnak az értékesítésből 4,6%-os szelet jutott, míg a gépjármű-karosszéria, pótkocsi gyártása szakágazat piaci tevékenysége 5 milliárd forintos bevételével az előbbiekhöz viszonyítva szinte csak jelzésértékű volt.

Korábban már szó volt arról, hogy a jelentős külföldi tőkeállomány előre vetíti az értékesítés magas exportarányát. Ezt támasztja alá, hogy az ágazatban országosan a bevételek 92%-a származott a kivitelből, sőt a négy jelentős járműipari háttérrel rendelkező régió közül Nyugat-Dunántúlon, illetve Észak-Magyarországon átlagot meghaladó, 96% és 93% volt a mutató értéke, de Közép-Dunántúlon és Közép-Magyarországon is – ahol az ágazatban a külföldi tőkeberuházásoknál nagyobb szerepet kapott a belföldi piacok szerzése – 87%-ot, illetve 85%-ot tett ki.

2010-ben a nyugat-dunántúli járműipar kivitele 1 632 milliárd forint bevételt eredményezett, 24%-kal többet, mint a megelőző (recesszió által sújtott) évben, ennek ellenére alig haladta meg a 2006. évi export volumenét. A kivitelen az ország régióit összehasonlítva ugyancsak az itteni térség járt az élen. A 3 295 milliárd forint értékű export felét nyugat-dunántúli székhelyű vállalkozások adták. Az Audi piaci jelenléte itt is meghatározó szereppel bír. Ez egyben azt is jelentette, hogy az export a régió belül ugyancsak Győr-Moson-Sopron megyére összpontosul. A járműipar Vas megyei cégei a külföldről származó bevételek mindössze 15%-át adták.

**A járműipar értékesítésének alakulása relációk szerint
a Nyugat-Dunántúlon*
(előző év azonos időszaka = 100,0)**



*A 4 fő feletti nyugat-dunántúli székhelyű vállalkozások adatai.

Szakágazati szinten a közúti gépjármű gyártásában a Győr-Moson-Sopron megyei vállalkozások piaci súlya szinte kizárólagos, míg a közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártásában az eladásokban a vasi szervezetek az előbbiekéhez viszonyítva közel azonos teljesítményt nyújtottak.

A járműipari szakágazatok jó közelítéssel ugyanolyan megoszlást mutattak az exporton belül, mint az összes értékesítés esetében, csupán a közúti gépjárműgyártás még nagyobb, az alkatrészgyártás pedig kisebb súllyal szerepelt. A belföldi piaci igények kielégítésében országos kitekintésben ugyancsak a nyugat-dunántúli és ezen belül elsősorban a Győr-Moson-Sopron megyei vállalkozások meghatározók (81%), de az exporthoz (85%) viszonyítva kisebb szerepet játszanak. A belföldi eladásokban országos szinten az első hely a Közép-Dunántúlé volt 43%-os aránnyal, míg az ország nyugati és középső régiója a bevételekből egyötöd, illetve 19%-kal részesedett.

A belföldi eladások szakágazati szerkezete ettől eltérő. Sokkal nagyobb súlyt képvisel az alkatrészgyártó, beszállítói kör, mint az exportban. A 61 milliárd forintnyi belföldi eladások nyolctizedét 2010-ben a kiemelt vállalkozások bevételei tették ki. A legnagyobb piaci súllyal rendelkező képviselői többségében Győr-Moson-Sopron megyei, illetve vasi bejegyzésűek. A közúti gépjármű gyártása csupán 15%-kal részesedett. A járműipari átlagnál magasabb exporthányaddal rendelkező járművillamossággal, elektronikai cikkek gyártásával foglalkozó vállalkozások súlya ugyancsak kisebb, mint a kivitel esetében, míg a termékeit belföldön 1,2 milliárd forint értékben forgalmazó, 77%-os kiviteli arányt felmutató gépjármű-karosszéria, pótkocsigyártásé magasabb volt.

Foglalkoztatottság, keresetek, termelékenység

A járműgyártás nemcsak a teljesítményt illetően, hanem a régió termelő szférájának foglalkoztatási helyzetében is fontos szerepet játszik. 2010-ben a Nyugat-Dunántúl teljes ipari szektorában alkalmazásban állók száma megközelítette a 87 ezer, országosan a 674 ezer főt. Előbbi a régió munkavállalóinak 37%-át, utóbbi ezzel szemben a teljes nemzetgazdasági szinten foglalkoztatottak egynegyedét képviselte. Az 1990-es években bekövetkezett átalakulás a Nyugat-Dunántúl ágazati szerkezetét is jelentősen átformálta.

Az ágazat húzóereje az egyre nagyobb teljesítményt nyújtó gépipar lett. Az országosnál nagyobb súllyal rendelkező gazdasági ágon belül a járműipar jutott vezető szerephez. Jelentős külföldi tőkeháttérrel rendelkező vállalkozásai nemcsak a termelés erőteljes koncentrálódását eredményezték, hanem ezzel együtt jelentkező munkaerő igényeik – elsősorban telephelyeik szűkebb vagy tágabb környezetében – a foglalkoztatási gondok enyhítésének is fontos tényezőivé váltak. A közúti járműipar ugyanis a termékek és vállalatok széles körét fogja át: a jármű- és járműalkatrész gyártókon kívül hatóköre számos járműipari beszállító, a bőr-, a gumi, a műanyag-, a festék-, az üveg-, a fémfeldolgozó vagy az elektronikai iparba sorolható vállalkozásra terjed ki. Korszerű termelési rendszerükből adódóan többszintű beszállítói és szolgáltató hálózatuk tagjai felé nemcsak a járműipar szigorú minőségi követelményeit közvetítik, hanem ezzel együtt beruházásaik révén közvetlenül, beszállítóik dinamikus fejlődésén keresztül pedig közvetve szélesebb körben teremtenek munkalehetőséget. Jó példa erre az Audi győri leányvállalatának 2013-ig megvalósítandó 900 milliárd eurós beruházása, mellyel üzemében további 1 800 munkahelyet hoz létre és a vállalat – tervei szerint – a termelés bővítésével a beszállítókat és szolgáltatókat is beleértve több mint 15 ezer embernek biztosíthat munkát.

2006-ban a régió járműipara mintegy 15 700 főt foglalkoztatott, a termelés bővülése azonban ekkor még nem járt együtt a munkavállalói állomány emelkedésével. A rákövetkező két évben azonban a foglalkoztatottak számának gyarapodásával már a termelés növekedése nem tartott lépést. Előbbi 16, utóbbi 8,4%-kal emelkedett. A gazdasági válság 2009-ben háromtizedével visszavetette az ágazat teljesítményét. A stabilabb gazdasági háttérrel rendelkező nagy járműipari cégek stratégiája arra irányult, hogy a hirtelen nagy létszámot érintő elbocsátások helyett a munkaerő minél nagyobb részét részmunkaidős foglalkoztatással, a heti munkanapok vagy a műszakok számának csökkentésével hosszabb időtávban is meg tudják tartani. Ennek tudtátó be, hogy a járműipar a válság okozta sokk ellenére 2009-ben meg tudta őrizni munkavállalóinak 86%-át. A 2010. évi termelésnövekedés mellett az ágazat egy visszafogottabb, 4,9%-os létszámbővítést tudott régiós szinten végrehajtani. A járműiparban ekkor 19 100-an dolgoztak. Több mint kétharmadukat Győr-Moson-Sopron megyei, 27%-ukat vasi cégek alkalmazták, míg a zalai szervezeteknél mintegy 1 100-an álltak munkaviszonyban.

Legnagyobb létszámot, több mint 9 ezer főt a közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása szakágazatban foglalkoztattak. A közúti gépjármű gyártásában

6 600-an, a járművillamossági, -elektronikai készülék gyártásában háromezren végeztek termelő tevékenységet. Ugyanakkor országosan – a foglalkoztatottság terén betöltött szerepe alapján a nyugat-dunántúlival azonos súlyú közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása mellett – a járműipar 68 ezer munkavállalójából a vasúti, kötőpályás jármű gyártása, illetve a gépjármű-karosszéria, pótkocsi gyártása is együttesen öt és fél ezret, míg a járművillamossággal foglalkozó vállalkozások több mint 17 ezret alkalmaztak, közel 11 ezer főnek pedig a közúti gépjárműgyártás adott munkát.

2010-ben a járműiparban alkalmazásban állók 3,4%-a volt részmunkaidős a Nyugat-Dunántúlon, ami ugrásszerű csökkenést mutatott a mély válságot mutató 2009. évet követően. Akkor a létszám leépítési kényszer enyhítéseként, mintegy 2 200 fő dolgozott rövidített munkaidőben, míg az azt megelőző esztendőben a részmunkaidősök aránya 0,8%-ot tett ki, korábban pedig még ennél is alacsonyabb részesedést mutatott a régióban. A recesszió a szellemi állományban lévőkénél 6,5%-os, a fizikai foglalkozásúak körében 16%-os létszámfogyást eredményezett, de 2010-ben utóbbiaké 5,6%-kal, míg a szellemieké mindössze 1,9%-kal bővült.

2010-ben az alkalmazottak nyolctizede fizikai állományúként dolgozott. Ezen belül Győr-Moson-Sopron megyében ennél alacsonyabb, Vasban magasabb hányadot mutatott a munkaügyi statisztika. Zalában tíz munkavállalóból csak egy töltött be szellemi munkakört. Az alágazatokat tekintve a fizikai foglalkoztatottak hányada a járművillamosságot, a jármű és járműmotor alkatrészek előállítását magában foglaló közúti jármű alkatrészeinek gyártásában volt a legmagasabb.

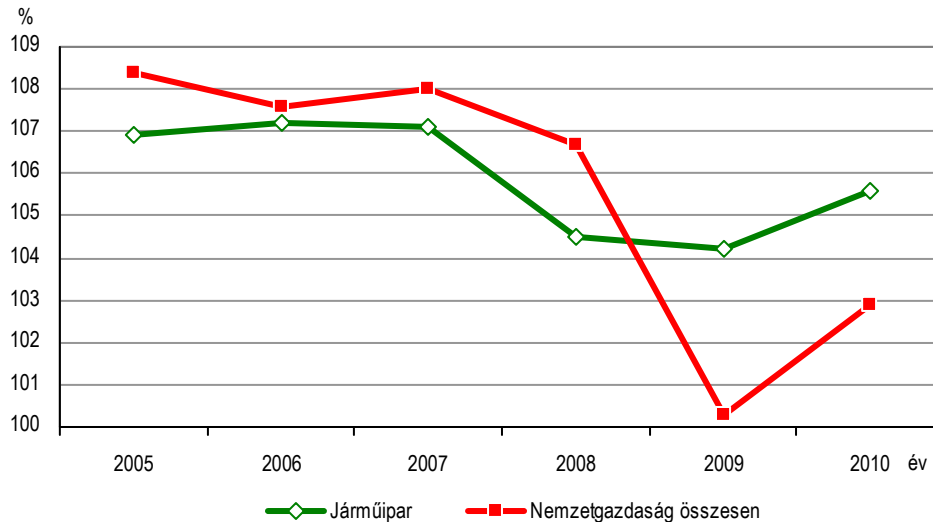
A régióban megtelepedett, korszerű technológiai színvonalat képviselő és többnyire magas fokú automatizáltsággal rendelkező járműipar termelékenysége kiemelkedett a gépipar ágazatai közül. 2010-ben az egy alkalmazásban állóra vetített termelés nagysága az országos 53 millió forinttal szemben a Nyugat-Dunántúlon elérte a 89 millió forintot, amit az ágazat egy régióban sem tudott megközelíteni, és ami jóval meghaladta az iparban és a gépiparban számított mutatót. A legmagasabb technikai színvonalat összességében a Győr-Moson-Sopron megyei vállalkozások képviselték, amit a kiemelkedő termelékenység (112 millió forint/foglalkoztatott) is alátámaszt. Ez a megyét egyértelműen a rangsor elejére emelte. Vasban a mutató nem érte el az országos átlagot, ugyanakkor Zalában egy foglalkoztatottra mindössze 4,6 millió forint jutott, mely a helyi ipar átlagának négytizedét sem érte el, és amivel a megyék sorában az utolsó helyre került.

2010-ben a járműiparban a teljes munkaidőben dolgozók havonta átlagosan bruttó 277 700 forintot kerestek a Nyugat-Dunántúlon, ami 44 ezer forinttal volt magasabb, mint országosan és ez mindkét állománycsoportra vonatkozóan elmondható volt. A fizikai munkát végzők keresete a szellemi munkakörökben dolgozók fizetésének (473 900 forint/hó) felét sem érte el, annak ellenére, hogy az ipari vertikum fizikai kereseti átlagát jóval meghaladta. Az egyes alágazatok átlagfizetései között is számottevő különbségek mutatkoztak, amelyek 148 ezer és 409 ezer forint között szóródtak. (Országosan 130 ezer és 348 ezer forint között ingadoztak). A legjobban a közúti gépjárműgyártásban dolgozók kerestek, az azt követő gépjármű-

karosszéria, pótkocsi gyártásában már havonta átlagosan 168 ezerrel kevesebbet könyvelhettek el. Arányaiban a szellemi és fizikai munkakört betöltők között a legnagyobb eltérés (2,2-szeres), a legszerteágazóbb közúti jármű alkatrészeinek gyártásában mutatkozott.

9. ábra

**A havi bruttó átlagkeresetek indexe a Nyugat-Dunántúlon*
(előző év = 100,0)**



* A TEÁOR változása miatt 2009-től az adatok a korábbi évekkkel csak korlátozottan hasonlíthatók össze.

A legjobban fizető járműipari vállalkozások a régióban a nagy, tőkeerős, magas technikai színvonalat képviselő külföldi érdekeltségű autógyárak voltak. Az ágazatban kimutatott bruttó kereseti átlag Győr-Moson-Sopron megyében volt a legnagyobb, elérte a 307 ezer forintot. A vasi szervezetek 245 ezer, míg a zalaik 102 ezer forintot fizettek. Győr-Moson-Sopron és Vas megyében, e tekintetben 409 ezer forinttal a közúti gépjármű gyártása képviselte a legmagasabb, a járműipar átlagához viszonyítva is kimagasló keresetszínvonalat, míg Zalában a járműgyártás jelenlévő két szakágazata közül a járművillamossági, -elektronikai készülék gyártása (126 ezer forint/hó) fizetett a járműipar átlagánál jobban. A közúti járműgyártás után a második legjobb kereseti lehetőséget Győr-Moson-Sopron megyében a karosszéria, pótkocsi gyártása, Vasban pedig közúti jármű alkatrészeinek gyártása biztosította.

A legnagyobb aránykülönbség a szellemi és fizikai foglalkozásúak bruttó átlagkeresete között Zalában alakult ki, ahol a régiós járműipari átlagot jóval meghaladva előbbieket fizetése a fizikai munkakörben alkalmazottakénak 2,6-szeresét tett ki. A nagy autógyárak által biztosított kereseti lehetőségekkel egyik nemzetgazdasági vagy ipari ág sem tudott versenyezni, sem Győr-Moson-Sopron, sem pedig Vas megyében. A legjobban fizető közúti gépjármű gyártása és a legrosszabbul fizető járműipari alágban kialakult bruttó keresetek között mind a szellemi, mind pedig a fizikai foglalkozásúak tekintetében tetemes különbség

mutatkozott. Ez az utóbbi megyében 7-szeres, illetve 2,8-szeres, míg Győr-Moson-Sopronban 3-szoros, illetve 2,7-szeres volt.

Az elmúlt fél évtizedben a havi nettó átlagkeresetek 32%-kal nőttek a régió járműiparában, ugyanakkor a fogyasztási javakért átlagosan mintegy 30%-kal kértek többet. Mindezek eredményeképp a reálkeresetek 1,6%-kal emelkedtek az ágazatban, míg országosan 1,7%-os javulást regisztráltak.

2010-re a régió járműiparában a havi nettó átlagkereset átlaga 171 ezer forintra nőtt. A megyék közül Győr-Moson-Sopronban 185 ezer, Vasban 157 ezer, Zalában pedig átlagosan 76 ezer forintot kaphattak kézhez a dolgozók. Ez utóbbi összeg az országos átlag (149 ezer forint) alig valamivel több mint felét tette ki. Míg az első két megyében meghaladta az iparban és a gépiparban elérhető fizetéseket, addig Zalában azokhoz viszonyítva is rendkívül alacsonynak számított.

Beruházási aktivitás

A Nyugat-Dunántúlon 2005 és 2010 között az iparban mintegy 996 milliárd forint beruházást hajtottak végre, melyből a járműipari fejlesztésekre 460 milliárd forintot fordítottak. Utóbbi az országban megvalósult ágazati befektetések 42%-át tette ki. Az éves átlagban fejlesztésekre fordított 77 milliárd forint a 2009. évi 64 milliárd és a 2006. évi 93 milliárd forint között változott. A tőke, a termelés, az értékesítés és a foglalkoztatás mellett a beruházások terén is Győr-Moson-Sopron megyének jutott a főszerep, mellette a Vasi járműipar igényelt még a fejlesztésekhez nagyobb összeget. A régió északi megyéje a hat év alatt folyó áron számítva 397 milliárd forintot használt fel az ágazat technológiai korszerűsítésére, teljesítményének növelésére, míg déli szomszédja a régió járműiparába befektetett összegek 13%-ával rendelkezett. Zala megyében a fejlesztésekre az időszak során összességében alig több mint egymilliárd forint jutott.

A befektetések célterülete természetesen döntően a közúti gépjármű gyártása volt. Az itt felhasznált források a járműipari beruházásokra fordított pénzeszközök mintegy nyolctizedét tették ki, a közúti jármű, jármű motor alkatrészeinek gyártása 19%-kal részesedett.

A befektetések zömét, 84%-át a külföldről behozott, 12%-át a belföldön vásárolt gépek, berendezések tették ki. Épületek és építmények építésére közel 21 milliárd forintot fordítottak, járművek beszerzésére pedig 3,6 milliárdot költöttek.

A járműipar fellegvárainak számító Győr-Moson-Sopron és Vas megyében az időszak során végrehajtott beruházások összetétele egymásétól jelentős eltéréseket mutatott. Míg előbbi megyében az import gépek, berendezésekre a források 86%-át fordították, addig Vasban kevesebb mint kétharmadát, ezzel szemben viszont sokkal nagyobb hangsúlyt kaptak a belföldi beszerzések. Vasban járművek vásárlására alig költöttek, ezzel szemben a befektetések 12%-át épületek, építmények kivitelezése tette ki, ami északi szomszédjánál mindössze 3,2%-os részarányt képviselt.

A nyugat-dunántúli térségben végrehajtott beruházások mértékében a fejlesztéseket végző szervezetek létszáma alapján jelentős különbségek figyelhetők meg. A 2005–2010 közötti időszakot véve az 1000 főnél nagyobb létszámmal működő vállalkozások adták összességében a befektetések több mint nyolctizedét, ami összefügg a nagy autógyárak tőkeigényes, folyamatos technológiai és gyártókapacitás növelő fejlesztéseivel. A kis és közepes szervezetek közül az 500–999 fősek beruházásai mintegy 78 milliárd forintot tettek ki, az időszak második felében azonban fejlesztésekre szánt pénzeszközeik számottevően csökkentek. A 250–499 főt, illetve az ennél kevesebbet foglalkoztatók beruházásai együttesen sem érték el folyó áron számítva a 8 milliárd forintot. Az említett időszakban az egy járműipari vállalkozásra jutó befektetések mértéke a legnagyobbaknál megközelítette a 19 milliárd forintot, de az 500–999 fős szervezeteknél is meghaladta a másfél milliárdot. Az 50 főnél többet, de 500-nál kevesebbet foglalkoztatók körében egy vállalkozás átlagosan 156 millió forintot fordított a hat év alatt beruházásokra.

Az ágazat kisebb szereplőinél az elmúlt években történt beruházások, ha értéküket tekintve nem is mérhetők össze a vezető autógyárak fejlesztéseivel jelentőségük mégsem hanyagolható el. A rendszeres fejlesztések, az innováció, az új technológiák bevezetése, a minőség folyamatos biztosítása ugyanis ezeken a befektetéseken múlik, és így nyílhat csak esélyük arra, hogy a termelésben szerkezeti váltást végrehajtó autógyárak hazai beszállítói közé léphessenek vagy jelenlegi beszállítói pozícióikat megtarthassák.

2010 két, jelentős kormányzati támogatással megkezdődő nagyléptékű beruházás indulását hozta. Az egyik az Audi kiemelt beruházása, amely 23 millió euró értékben megvásárolt 200 hektáros területen megvalósuló újszerű projekt. A cég ezen az ingatlanon 2013 végéig 900 millió euró összegű (252 milliárd forintos) befektetést valósít meg a járműgyártás bővítésével. A 2011-ben megkezdődő építkezés-sorozattal megtörténik egy teljes értékű autógyár létrehozása, ahol a jövőben a vállalat, a karosszéria-gyártástól a fényezésen át egészen az összeszerelésig valamennyi gyártási folyamatot maga végez el. Így a 2010-ben gyártott 38 és fél ezres darabbal szemben 2013-tól évi 125 ezer autó gördül majd le a győri gyártósorokról. A másik fejlesztés keretében a jelenlegi évi 460 ezer motort előállító gyár mellett egy évi félmillió darabos kapacitású új gyárat épít az Opel, így az eddigi termékpaletta a tervek szerint újabb motorválasztékkal bővül.

Mindkét beruházás foglalkoztatási szempontból is hatalmas előrelépést jelent a térségben, hiszen az előbbi a beszállítókkal és a gyár külsős szolgáltatóival együtt összesen 15 ezer embernek – saját üzemében 8 ezer főnek – adhat majd munkát, a szentgotthárdi gyárban pedig nyolcszáz új munkahely létesül, és mintegy kétszáz további beszállítói munkahelyet biztosít majd a beruházás.

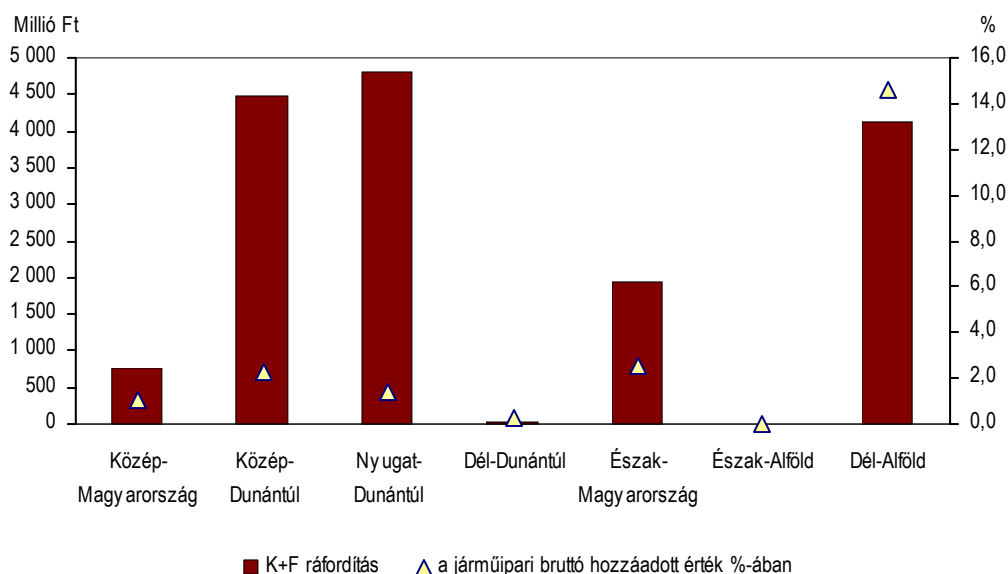
Kutatás-fejlesztés

A kutatási, fejlesztési tevékenység valamint az innováció a modernizáció és a versenyképesség legfőbb letéteményese. Különösen nagy hangsúlyt kap ez a tevékenység a járműiparban, ahol rendkívül kiélezett verseny folyik a piacon. Az üzleti szférában új termékek fejlesztésével, korábban még nem alkalmazott gyártási eljárások kifejlesztésével általában a legnagyobb vállalkozások foglalkoznak, azaz a tudományos tevékenység koncentráltan jelentkezik. A Nyugat-Dunántúlon a járműipari vállalkozások által végzett kutatási, fejlesztési munka a régió északi megyéjébe összpontosul, mivel Vasban csak szerény mértékű tevékenység folyik, Zalában pedig egyáltalán nem foglalkoznak vele.

Annak ellenére, hogy a Nyugat-Dunántúlon működő járműipari vállalkozások K+F ráfordítása országos kitekintésben kimagasló, részesedése a bruttó hozzáadott értékből alig volt magasabb, mint a nemzetgazdaság egészében. A régióban 2008-ban a vizsgált ágazatba tartozó gazdasági szervezetek együttesen teljesítményük 1,4%-át fordították tudományos tevékenység folytatására, miközben a gazdaság egészében ez az arány 0,6%-ot tett ki. A mutató 2005 óta közel a kétszeresére nőtt, nagysága a magas kibocsátás miatt azonban még így sem érte el a 2,2%-os országos részesedést, sőt alacsonyabb volt, mint a Dél-Alföldön, Észak-Magyarországon és a Közép-Dunántúlon. Győr-Moson-Sopron megyében a járműiparban a K+F ráfordítások az ágazatba tartozó vállalkozások gazdasági teljesítményének 1,4%-át adták, Vasban pedig 1,0%-át képviselték.

10. ábra

A K+F ráfordítások nagysága és a bruttó hozzáadott értékhez viszonyított aránya a járműiparban régiónként, 2008



A Nyugat-Dunántúlon 2005 és 2009 között összesen 12 járműipari vállalkozás tartott fenn kutatóhelyet, közülük 2009-ben már csak 7 működtetett ilyet. Ezek az országban kialakított kutatóhelyek 28%-át képviselték, és ezzel együtt elmondható

az is, hogy ennél több egy régióban sem létezett. Hat kutatóhelyet Győr-Moson-Sopron megyei székhelyű vállalkozások tartottak fenn, egyet pedig Vas megyeiek.

A régió járműipari vállalkozásaiban 2009-ben összesen 304 fő foglalkozott kutatási, fejlesztési tevékenységgel, 90-nél több személy, mint négy esztendővel korábban. A tudományos tevékenységet folytatók létszáma az országos háromtizedét tette ki. Ennél többen csak a közép-dunántúli régióban végeztek hasonló feladatokat, ahol a hazánkban letelepedett járműipari vállalkozások másik nagy csoportja található. Kifejezetten kutató, fejlesztő munkával és ehhez kapcsolódó kiegészítő és kisegítő feladatok ellátásával az ágazatban alkalmazásban állók 1,7%-a foglalkozott az országoshoz hasonlóan. Részesedésük nagysága kissé emelkedett 2005-höz viszonyítva. A tudományos tevékenységgel közvetlenül vagy közvetve kapcsolatban álló munkavállalók kilenczede a régió északi megyéjében működő szervezetekben dolgozott. A személyzet kétharmada (193 fő) végzett kifejezetten kutató, fejlesztő munkát, ami elmaradt a négy évvel korábbtól.

A régióban a 2000-es évek második felében eleinte csökkent, majd 2007-től kezdve dinamikusan emelkedni kezdett a járműipari tevékenységgel összefüggő kutatási témák száma. A vizsgált vállalkozások fél évtized alatt összességében 1 073 olyan munkát indítottak el vagy vittek tovább, amely új alkalmazások kidolgozására törekedett. A kutatási projektek 92%-a kísérleti fejlesztést takart, azaz olyan módszeresen végzett tevékenységet, amely korábban még nem létezett anyagok, termékek, eszközök előállítására, új eljárások, rendszerek és szolgáltatások bevezetésére irányult. Minden második kutatási témát nemzetközi együttműködés keretében dolgoztak ki. A régióban 2005 és 2009 között megkezdett járműipari kutatási, kísérleti fejlesztési projektek héttizede sikeresen zárult. Az eredménnyel végződött kutatási témák 94%-ában új termékeket, szolgáltatásokat, eljárásokat tudtak bevezetni a vállalkozások, ezáltal erősíteni, vagy fokozni tudták a piacon elfoglalt üzleti pozícióikat.

Országos kitekintésben a nyugat-dunántúli járműipari vállalkozások jelentős összeget fordítottak a tudományos projektek végrehajtására. Az ágazatba tartozó cégek 2005 és 2009 között folyó áron összesen 19 milliárd forintot költöttek a K+F tevékenységhez kapcsolódó beruházásokra és folyó kiadásokra együttesen, ami az országos háromtizedét tette ki. Egyetlen régióban sem költöttek ennél többet tudományos munkákra a járműiparban tevékenykedő szervezetek. A kutatásra szánt összeg háromnegyedét Győr-Moson-Sopron megyei vállalkozások különítették el. A pénzügyi források nagysága az időszak folyamán hullámzóan alakult; 2007-ig évről évre emelkedett, majd a gazdasági recesszió kirobbanását követően mérséklődni kezdett.

Megállapítható továbbá, hogy mindvégig erre a gazdasági területre összpontosultak a nemzetgazdasági K+F ráfordítások. A régióban 2005 és 2009 között az összes tudományos tevékenységre szánt kiadások valamivel több mint fele szolgált járműipari célokat, ezen belül 2005-ben érte el a legmagasabb, kétharmados arányt, de még a legalacsonyabb részesedést mutató 2009-ben is 40% felett volt.

A ráfordítások egytizede beruházási célokat szolgált, azaz olyan tárgyi eszközök beszerzését, amely a tudományos munkát tartósan, legalább egy éven túl szolgálja.

3. tábla

A kutatási, fejlesztési ráfordítások nagysága a járműiparban a Nyugat-Dunántúlon

| Év | Millió Ft | Részesezés | | A beruházások aránya, % | Egy kutatással, fejlesztéssel foglalkozóra jutó ráfordítás, ezer Ft ^a |
|----------------------------|-----------|----------------------------|--------------------------------------|-------------------------|--|
| | | a nemzetgazdaság egészéből | az összes járműipari vállalkozáséból | | |
| 2005 | 1 911,0 | 67,6 | 30,3 | 7,3 | 9 100,1 |
| 2006 | 2 213,6 | 56,2 | 25,9 | 2,6 | 9 666,3 |
| 2007 | 6 274,6 | 64,0 | 40,8 | 8,2 | 26 144,2 |
| 2008 | 4 809,7 | 53,8 | 29,8 | 12,2 | 19 316,2 |
| 2009 | 3 757,3 | 41,3 | 26,3 | 17,8 | 16 698,9 |
| 2005 – 2009 évek átlaga | 3 793,2 | 54,8 | 31,2 | 10,4 | 16 449,4 |

^a Számított létszám alapján.

A kutatási projektek saját szervezetben végzett összesített költsége öt esztendő alatt folyó áron megközelítette a 17 milliárd forintot. Az összeg nagysága évente 2007-ig emelkedett, majd ettől kezdve csökkent. A kutatási témákra, fejlesztési feladatokra szánt kiadások volumene országos kitekintésben jelentősnek mondható. A magyarországi járműipari vállalkozások 2005 és 2009 közötti összes témaköltségeinek egyharmada a Nyugat-Dunántúlon jelentkezett, de a kísérleti fejlesztések esetében ez az arány elérte a 42%-ot. A vizsgált időszakban egy járműipari kutatási témára átlagosan 16 millió forint költség jutott, 5,9 millió forinttal kevesebb az országosnál.

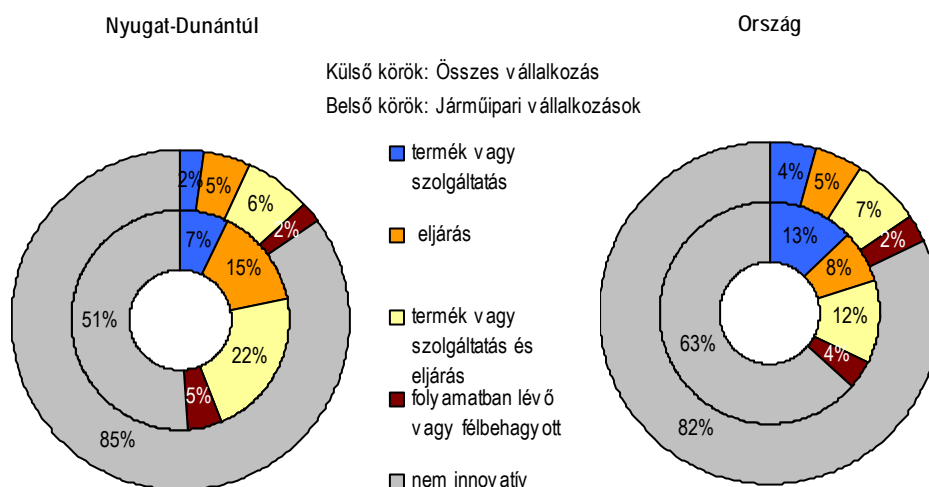
Innováció

A termelékenység növekedését, az üzleti kapcsolatok eredményesebb kiaknázását, az új piacokon történő megjelenést a kutatás és a fejlesztés mellett csak innovációs tevékenység folytatásával lehet biztosítani. Különösen érvényes ez az autópári vállalkozások esetében, hiszen a személy- és haszonjárművek piacán rendkívül nagy a kereslet a vadonatúj műszaki megoldásokkal felszerelt, vagy továbbfejlesztett technológiával rendelkező termékek iránt.

Az innováció mérése szempontjából az egyik legfontosabb jelzőszám az innovatív vállalkozások aránya. A statisztikai megfigyelések szerint a járműiparban rendkívül gyakori a célirányos, szakszerű, tudatos, intenzív fejlesztő tevékenység. A Nyugat-Dunántúlon 2006 és 2008 között a vizsgált ágazatba tartozó vállalkozások közül minden második vezetett be új terméket, új eljárást, illetőleg indított ilyen jellegű tevékenységet, miközben az összes nyereségérdekeltségű szervezet alig több mint 15%-a volt innovatív. A régióban letelepedett járműipari vállalkozások között az országoshoz képest is jóval gyakrabban fordultak elő innovatív magatartást folytató cégek.

11. ábra

A vállalkozások megoszlása az innovációs tevékenység típusa szerint, 2006-2008



2006 és 2008 között a régióban újtási tevékenységet folytató járműipari vállalkozások 15%-a vezetett be új, vagy jelentősen továbbfejlesztett árut és szolgáltatást, háromtizede korábban még nem alkalmazott gyártási, logisztikai, szállítási és terjesztési módszereket vagy technológiai folyamatokat támogató tevékenységet, 45%-uk pedig mind a kettőt. Az innovációs típus szerinti összetétel nem mutatott eltérést az összes szervezetétől. A hasonló tevékenységet folytató magyarországi vállalkozásokétól azonban némileg különbözött, ugyanis az itteni járműipari cégek között jóval gyakrabban fordultak elő csak eljárást vagy az

eljárással egyidejűleg árut és szolgáltatást is fejlesztők, mint a kizárólag termék innovációjával foglalkozók.

2008 végén a régióban minden tizedik innovatív járműipari vállalkozás nyilatkozott úgy, hogy folyamatban volt a projektje, azaz abból eredménye nem származott, illetőleg ezt a tevékenységét 2006 és 2008 között félbeszakította. Utóbbiak aránya nem tért el lényegesen az összes nyugat-dunántúli és a hasonló tevékenységet végző hazai innovatív vállalkozásokétól.

Az új vagy jelentősen továbbfejlesztett árut, szolgáltatást a járműipari vállalkozások 73%-a saját maga állította elő, sőt az új eljárást bevezetők esetében is az önálló fejlesztés dominált, de az előbbinél valamivel visszafogottabb mértékben. A partnerségi kapcsolatok hiánya vagy mérsékelt előfordulása minden bizonnyal összefügg azzal, hogy a járműipari vállalatok kiemelt figyelmet fordítanak kimunkált gyártási eljárásaik, műszaki megoldásaik védelmére, a késztermékek piacán tapasztalható rendkívül kiélezett verseny miatt.

A régióban működő innovatív járműipari vállalkozások esetében a fejlesztő szervezet hovatartozása szerinti összetétel jelentős különbséget mutatott a kétféle innovációs tevékenység (új termék, szolgáltatás, illetőleg új eljárás) között, sőt eltérés tapasztalható a hasonló profilú összes vállalkozásétól is. A továbbfejlesztett termékek, szolgáltatások esetében jóval gyakrabban fordult elő az önálló fejlesztés, mint az eljárások körében. Az előbbi esetében a járműipari vállalkozások a régióban egyáltalán nem, de országosan is csupán elenyésző esetben adták ki megbízásaikat más szervezeteknek. Úgy tűnik, a vállalatok termékfejlesztéseiket szigorú ellenőrzés alatt tartják. Az eljárások kifejlesztése esetében ez már kevésbé tapasztalható.

4. tábla

Az innovatív vállalkozások megoszlása a fejlesztő szervezet hovatartozása szerint, 2006-2008

| Fejlesztő szervezet | Nyugat-Dunántúl | | Ország | |
|--|-----------------|-------------------------|-----------|-------------------------|
| | járműipar | nemzetgazdaság összesen | járműipar | nemzetgazdaság összesen |
| Új vagy továbbfejlesztet termék, illetve szolgáltatás | | | | |
| Elsősorban saját vállalkozás | 72,7 | 59,5 | 76,1 | 65,8 |
| Saját vállalkozás más vállalkozással együtt | 27,3 | 17,1 | 19,7 | 19,2 |
| Más vállalkozás, intézmény | – | 23,4 | 4,2 | 15,0 |
| Eljárás | | | | |
| Elsősorban saját vállalkozás | 53,3 | 37,8 | 47,4 | 39,2 |
| Saját vállalkozás más vállalkozással együtt | 26,7 | 23,4 | 33,3 | 26,6 |
| Más vállalkozás, intézmény | 20,0 | 38,8 | 19,3 | 34,2 |

Az innovációs tevékenységek palettája széles spektrumot ölel át, amelyeket különböző mértékben alkalmaznak a szervezetek. A régióban a járműiparban a vállalkozások 95%-a fejlesztési elképzeléseinek megvalósítása érdekében korszerű gépeket, berendezéseket, számítógépes programokat vásárolt, azaz a rendelkezésre álló források egy részét eszközbeszerzésre fordította. A szervezeten belül folyó K+F tevékenység eredményeit a vállalkozások 85%-a vette át az újítások gyakorlati megvalósítása érdekében, héttizede pedig a mások által kifejlesztetteket használta fel munkája során. Négy vállalkozás közül három nyilatkozott úgy, hogy a termékek és eljárások fejlesztése vagy piaci bevezetése érdekében munkavállalóit képzésre küldte.

A régióban letelepedett járműipari vállalkozások jelentős összegeket költöttek újítási törekvéseik megvalósítására. Az innovációval kapcsolatos ráfordítások nagysága 2008-ban meghaladta a 96 milliárd forintot, ami a régióban újításra szánt források felét tette ki. Az összes innovatív vállalkozás esetében az eszközbeszerzés dominált, az ágazatba tartozók ezzel szemben a kiadások héttizedét költötték mások kutatási, fejlesztési eredményeinek megvásárlására, további egyötödét pedig egyéb külső tudás átvételére. A ráfordítások fennmaradó egytizedét közel fele-fele arányban saját K+F tevékenységük eredményeinek gyakorlati megvalósítására, illetőleg eszközbeszerzésre irányozták elő.

Egy új termék, szolgáltatás, egy új vagy továbbfejlesztett technológiai folyamat, eljárás önmagában nem hozhatná az elvárt eredményeket, ha nem kapcsolódnának hozzá más innovációs tevékenységek. A kiegészítő innovációk három fő csoportba sorolhatók: szervezeti és szervezési innováció, marketing innováció és környezeti innováció. A szervezési innováció új vállalatirányítási, munkaszervezési, üzleti kapcsolatokat érintő módszerek bevezetését jelenti. A felmérés szerint 2006 és 2008 között a nyugat-dunántúli járműipari vállalkozások közül minden harmadik alkalmazott ilyen módszereket piaci pozícióinak javítása érdekében. Negyedük vezetett be új üzleti gyakorlatot, és ehhez hasonló gyakorisággal vettek át vagy fejlesztettek ki új munkaszervezési és döntési módszereket. Minden ötödik szervezet külső kapcsolatainak bővítésére, fejlesztésére fordította a figyelmét.

A marketing innováció lényegében az értékesítés növelését, új piacokon történő megjelenést, további fogyasztói csoportok elérését szolgáló tevékenység. A nyugat-dunántúli járműipari cégek csupán 17%-a vezetett be ilyen módszereket 2006 és 2008 között, részesedésük nagysága azonban még így is meghaladta az összes vállalkozásét, sőt az országban tevékenykedő azonos tevékenységet folytatókét is. Ezen belül minden tizedik szervezet ítélte úgy, hogy az értékesítés eredményesebbé tétele érdekében módosítást hajtott végre termékkínálata megjelenésén vagy csomagolásán, 7,3%-uk pedig változtat reklámozási gyakorlatán.

A fenntartható fejlődés érvényre juttatása érdekében bevezetett környezetvédelmi intézkedések kikényszerítése és alkalmazása mellett fontos, hogy a vállalkozások saját maguk is felismerjék a környezettudatos tevékenység fontosságát és hasznosságát. Örvendetesnek tekinthető, hogy a kiegészítő innovációk közül ezt alkalmazták a leggyakrabban a vállalkozások. A vizsgált időszakban összességében

a régióban működő járműipari cégek 39%-a vezetett be olyan új terméket, szolgáltatást, eljárást vagy módszert, amely más megoldásokkal összehasonlítva kedvező környezeti hatással jár együtt. A nyugat-dunántúli vállalkozások az összehasonlításul szolgáló vállalkozási csoportoknál jóval nagyobb figyelmet fordítottak a környezettudatos működés kiszélesítésére. Minden harmadik szervezet erőfeszítést tett a talaj, a víz vagy a levegő szennyezettségének csökkentése érdekében. Háromtizedük kevésbé szennyező vagy mérsékelten veszélyes anyagok használatára tért át, és hasonló arányban voltak azok, akiknek sikerült csökkenteni fajlagos energiafelhasználásukat.

Táblázatok

| | |
|---|----|
| A járműipari vállalkozások száma a Nyugat-Dunántúlon | 41 |
| A járműipari vállalkozások száma létszám-kategória szerint, 2010 | 41 |
| A járműipari vállalkozások számának megoszlása árbevétel-kategória szerint, 2010 | 41 |
| A járműiparban működő külföldi érdekeltségű vállalkozások jellemzői | 42 |
| A járműipari vállalkozások termelése, értékesítése és a termelékenység , 2010 | 43 |
| A járműipari vállalkozások termelése, értékesítése és a termelékenység létszám-kategória szerint a Nyugat-Dunántúlon, 2010 | 43 |
| Az alkalmazásban állók átlagos állományi létszáma a járműiparban, 2010 | 44 |
| Bruttó és nettó átlagkeresetek a járműiparban, 2010 | 44 |
| A járműipari vállalkozásoknál alkalmazásban állók száma létszám-kategória szerint a Nyugat-Dunántúlon, 2010 | 45 |
| A járműipari vállalkozásoknál alkalmazásban állók keresete létszám-kategória szerint a Nyugat-Dunántúlon, 2010 | 45 |
| A járműipari vállalkozások beruházásainak alakulása a Nyugat-Dunántúlon anyag-műszaki összetétel szerint | 46 |
| A járműipari vállalkozások beruházásainak anyag-műszaki összetétele, 2010 | 46 |
| A járműipari kutató-fejlesztő helyek száma és létszámadatai a Nyugat-Dunántúlon..... | 46 |
| A járműipar K+F ráfordításainak alakulása, 2005–2009 | 47 |
| A járműipar K+F ráfordításainak alakulása a Nyugat-Dunántúlon szakágak szerint, 2005–2009 | 47 |
| A témaköltség alakulása a járműiparban kutatási típus szerint a Nyugat-Dunántúlon..... | 47 |
| Kutatási témák a járműiparban a Nyugat-Dunántúlon, 2005–2009 | 48 |
| Az innovatív vállalkozások száma az innováció típusa szerint, 2006–2008 | 48 |
| Az innovatív tevékenységek aránya az innovatív vállalkozások százalékában, 2006–2008 | 49 |
| Az innovációval kapcsolatos ráfordítások megoszlása kiemelt innovációs tevékenységek szerint, 2008 | 49 |
| A kiegészítő innovatív tevékenységek előfordulása az összes vállalkozás körében, 2006–2008 | 50 |

A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon

A járműipari vállalkozások száma a Nyugat-Dunántúlon

| Terület | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| Nyugat-Dunántúl | 86 | 85 | 90 | 100 | 91 | 96 |
| Ebből: | | | | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 55 | 56 | 56 | 58 | 53 | 55 |
| Vas megye | 13 | 13 | 18 | 23 | 22 | 22 |
| Zala megye | 18 | 16 | 16 | 19 | 16 | 19 |
| Ország | 1 073 | 1 047 | 1 052 | 1 078 | 883 | 941 |

A járműipari vállalkozások száma létszám-kategória szerint, 2010

| Terület | - 49 | 50 – 249 | 250 – 499 | 500 – 999 | 1000 – | Összesen |
|-------------------------|--------------|----------|-----------|-----------|--------|----------|
| | fős létszámú | | | | | |
| Nyugat-Dunántúl | 65 | 11 | 5 | 9 | 4 | 96 |
| Ebből: | | | | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 36 | 6 | 3 | 6 | 2 | 55 |
| Vas megye | 14 | 3 | – | 3 | 2 | 22 |
| Zala megye | 15 | 2 | 2 | – | – | 19 |
| Ország | 728 | 99 | 32 | 23 | 12 | 941 |

A járműipari vállalkozások számának megoszlása árbevétel-kategória szerint, 2010*

(százalék)

| Terület | Ismeretlen és kisebb mint 2 | 2-<5 | 5-<20 | 20-<50 | 50 és több | Összesen |
|-------------------------|-----------------------------|------|-------|--------|------------|----------|
| | milliárd Ft | | | | | |
| Nyugat-Dunántúl | 44,9 | 23,5 | 8,2 | 5,1 | 18,4 | 100,0 |
| Ebből: | | | | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 43,6 | 23,6 | 3,6 | 5,5 | 23,6 | 100,0 |
| Vas megye | 39,1 | 21,7 | 17,4 | – | 21,7 | 100,0 |
| Zala megye | 55,0 | 25,0 | 10,0 | 10,0 | – | 100,0 |
| Ország | 55,6 | 24,3 | 4,8 | 5,7 | 9,6 | 100,0 |

*Forrás: Gazdasági Szervezetek Regisztere.

A járműiparban működő külföldi érdekeltségű vállalkozások jellemzői

| Év | Vállalkozás | Saját tőke, millió Ft | Külföldi tőke, millió Ft | Egy vállalkozásra jutó saját tőke, millió Ft | Egy vállalkozásra jutó külföldi tőke, millió Ft |
|------------------------|-------------|--------------------------|-----------------------------|---|--|
| Nyugat-Dunántúl | | | | | |
| 2005 | 23 | 848 170 | 848 063 | 36 877,0 | 36 872,3 |
| 2006 | 24 | 961 030 | 960 937 | 40 042,9 | 40 039,0 |
| 2007 | 27 | 1 120 148 | 1 120 017 | 41 487,0 | 41 482,1 |
| 2008 | 22 | 1 275 095 | 1 275 035 | 57 958,9 | 57 956,1 |
| 2009 | 26 | 1 400 509 | 1 400 326 | 53 865,7 | 53 858,7 |
| Ország | | | | | |
| 2005 | 121 | 1 255 186 | 1 227 151 | 10 373,4 | 10 141,7 |
| 2006 | 123 | 1 469 230 | 1 433 851 | 11 945,0 | 11 657,3 |
| 2007 | 127 | 1 667 451 | 1 638 706 | 13 129,5 | 12 903,2 |
| 2008 | 131 | 1 879 578 | 1 865 579 | 14 347,9 | 14 241,1 |
| 2009 | 139 | 2 000 308 | 1 986 084 | 14 390,7 | 14 288,4 |

A járműipari vállalkozások termelése, értékesítése és a termelékenység, 2010*

| Terület | Termelés | Belföldi értékesítés | Export | Összes értékesítés | Alkalmazásban álló | Egy alkalmazásban állóra jutó termelés, 1000 Ft |
|-------------------------|-----------|----------------------|-----------|--------------------|--------------------|---|
| | millió Ft | | | | | |
| Nyugat-Dunántúl | 1 699 822 | 61 241 | 1 631 828 | 1 693 070 | 19 100 | 88 996 |
| Ebből: | | | | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 1 442 352 | 49 564 | 1 387 829 | 1 437 393 | 12 856 | 112 194 |
| Vas megye | 252 413 | 11 364 | 239 302 | 250 665 | 5 137 | 49 140 |
| Zala megye | 5 057 | 314 | 4 698 | 5 012 | 1 108 | 4 565 |
| Ország | 3 616 013 | 304 063 | 3 294 979 | 3 599 041 | 67 949 | 53 216 |

* A 4 főnél többet foglalkoztató szervezetek székhely szerinti adatai.

A járműipari vállalkozások termelése, értékesítése és a termelékenység létszám-kategória szerint a Nyugat-Dunántúlon, 2010*

| Létszám-kategória | Termelés | Belföldi értékesítés | Export | Összes értékesítés | Alkalmazásban álló | Egy alkalmazásban állóra jutó termelés, 1000 Ft |
|-------------------|-----------|----------------------|-----------|--------------------|--------------------|---|
| | millió Ft | | | | | |
| 5-49 fő | 2 005 | 1 392 | 613 | 2 005 | 201 | 9 981 |
| 50-249 fő | 22 071 | 12 756 | 9 269 | 22 025 | 1 023 | 21 580 |
| 250-499 fő | 33 286 | 21 481 | 11 948 | 33 429 | 1 816 | 18 327 |
| 500-999 fő | 208 437 | 13 987 | 193 666 | 207 654 | 6 592 | 31 622 |
| 1000 fő és több | 1 434 023 | 11 625 | 1 416 332 | 1 427 956 | 9 469 | 151 447 |
| Összesen | 1 699 822 | 61 241 | 1 631 828 | 1 693 070 | 19 100 | 88 996 |

* A 4 főnél többet foglalkoztató szervezetek székhely szerinti adatai.

Az alkalmazásban állók átlagos állományi létszáma a járműiparban, 2010*

(fő)

| Terület | Fizikai | Szellemi | Összesen | Ebből | |
|-------------------------|---------|----------|----------|--------------------------------|--|
| | | | | teljes munkaidőben alkalmazott | nem teljes munkaidőben foglalkoztatott |
| Nyugat-Dunántúl | 15 315 | 3 785 | 19 100 | 18 458 | 642 |
| Ebből: | | | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 10 070 | 2 786 | 12 856 | 12 328 | 528 |
| Vas megye | 4 248 | 889 | 5 137 | 5 043 | 94 |
| Zala megye | 997 | 111 | 1 108 | 1 088 | 20 |
| Ország | 53 469 | 14 480 | 67 949 | 65 807 | 2 143 |

* A 4 főnél többet foglalkoztató szervezetek székhely szerinti adatai.

Bruttó és nettó átlagkeresetek a járműiparban, 2010

(forint)

| Terület | Teljes munkaidőben alkalmazásban állók | | | | | |
|-------------------------|--|----------|----------|--------------------------|----------|----------|
| | havi bruttó átlagkeresete | | | havi nettó átlagkeresete | | |
| | fizikai | szellemi | összesen | fizikai | szellemi | összesen |
| Nyugat-Dunántúl | 229 542 | 473 947 | 277 681 | 147 822 | 265 301 | 170 961 |
| Ebből: | | | | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 254 457 | 496 931 | 306 559 | 160 306 | 275 886 | 185 141 |
| Vas megye | 205 039 | 434 097 | 245 042 | 137 541 | 247 220 | 156 696 |
| Zala megye | 87 774 | 230 450 | 101 669 | 68 319 | 150 908 | 76 362 |
| Ország | 185 254 | 411 950 | 233 291 | 125 813 | 236 262 | 149 217 |

**A járműipari vállalkozásoknál alkalmazásban állók száma
létszám-kategória szerint a Nyugat-Dunántúlon, 2010**

(fő)

| Létszám- kategória | Fizikai | Szellemi | Összesen | Ebből | | | |
|-----------------------|---------|----------|----------|--------------------------------|----------|----------|--|
| | | | | teljes munkaidőben alkalmazott | | | nem teljes munka- időben foglalkoz- tatott |
| | | | | fizikai | szellemi | összesen | |
| 5-49 fő | 145 | 56 | 201 | 116 | 39 | 156 | 45 |
| 50-249 fő | 816 | 207 | 1 023 | 752 | 200 | 953 | 70 |
| 250-499 fő | 1 603 | 213 | 1 816 | 1 594 | 212 | 1 805 | 11 |
| 500-999 fő | 5 525 | 1 066 | 6 592 | 5 452 | 1 060 | 6 512 | 79 |
| 1000 fő és több | 7 226 | 2 243 | 9 469 | 6 908 | 2 124 | 9 032 | 436 |
| Összesen | 15 315 | 3 785 | 19 100 | 14 822 | 3 635 | 18 458 | 642 |

**A járműipari vállalkozásoknál alkalmazásban állók keresete
létszám-kategória szerint a Nyugat-Dunántúlon, 2010**

(forint)

| Létszám-kategória | Teljes munkaidőben alkalmazásban állók | | | | | |
|-------------------|--|----------|----------|--------------------------|----------|----------|
| | havi bruttó átlagkeresete | | | havi nettó átlagkeresete | | |
| | fizikai | szellemi | összesen | fizikai | szellemi | összesen |
| 5-49 fő | 141 827 | 210 635 | 159 195 | 101 710 | 138 004 | 110 871 |
| 50-249 fő | 139 204 | 317 191 | 176 629 | 100 043 | 192 731 | 119 532 |
| 250-499 fő | 123 484 | 322 273 | 146 800 | 90 340 | 193 917 | 102 489 |
| 500-999 fő | 194 430 | 436 929 | 233 904 | 130 983 | 247 561 | 149 960 |
| 1000 fő és több | 293 035 | 527 191 | 348 102 | 180 352 | 290 466 | 206 247 |
| Összesen | 229 542 | 473 947 | 277 681 | 147 822 | 265 301 | 170 961 |

A járműipari vállalkozások beruházásainak alakulása a Nyugat-Dunántúlon anyagi-műszaki összetétel szerint

(millió Ft)

| Év | Épület, egyéb építmény | Gép, berendezés, jármű | | Ültetvény, erdő, tenyész- és igásállat | Egyéb | Összesen |
|------|------------------------|------------------------|----------|--|-------|----------|
| | | belföldi | import | | | |
| 2005 | 4 254,1 | 8 727,3 | 63 239,7 | – | – | 76 221,1 |
| 2006 | 3 552,3 | 4 560,8 | 84 475,7 | – | – | 92 588,8 |
| 2007 | 3 657,1 | 7 997,5 | 63 294,8 | – | – | 74 949,4 |
| 2008 | 5 501,3 | 13 277,8 | 65 132,8 | – | – | 83 911,9 |
| 2009 | 1 676,2 | 8 788,5 | 53 075,1 | – | – | 63 539,8 |
| 2010 | 2 337,8 | 11 212,2 | 55 141,2 | 0,9 | – | 68 692,0 |

A járműipari vállalkozások beruházásainak anyagi-műszaki összetétele, 2010

(millió Ft)

| Terület | Épület, egyéb építmény | Gép, berendezés, jármű | | Ültetvény, erdő, tenyész- és igásállat | Egyéb | Összesen |
|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------|--|-------|-----------|
| | | belföldi | import | | | |
| Nyugat-Dunántúl | 2 337,8 | 11 212,2 | 55 141,2 | 0,9 | – | 68 692,0 |
| Ebből: | | | | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 1 942,5 | 10 001,2 | 50 620,6 | 0,9 | – | 62 565,3 |
| Vas megye | 151,9 | 1 048,6 | 4 520,5 | – | – | 5 721,0 |
| Zala megye | 243,4 | 162,4 | – | – | – | 405,7 |
| Ország | 67 410,5 | 38 562,5 | 113 286,4 | 0,9 | – | 219 260,4 |

A járműipari kutató-fejlesztő helyek száma és létszámadatai a Nyugat-Dunántúlon

| Év | Kutató-fejlesztő helyek száma | Kutató-fejlesztő helyek | | | | | |
|------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|------------------|---|-------------------|------------------|
| | | K+F tényleges létszáma összesen | ebből | | K+F számított létszáma összesen ^{a)} | ebből | |
| | | | kutató, fejlesztő | segéd-személyzet | | kutató, fejlesztő | segéd-személyzet |
| 2005 | 6 | 214 | 148 | 45 | 210 | 144 | 45 |
| 2006 | 5 | 245 | 149 | 65 | 229 | 147 | 63 |
| 2007 | 7 | 313 | 185 | 64 | 240 | 168 | 56 |
| 2008 | 9 | 292 | 191 | 53 | 249 | 181 | 52 |
| 2009 | 7 | 304 | 193 | 48 | 225 | 165 | 46 |

a) A kutatás, kísérleti fejlesztés létszámadatai a kutató-fejlesztő munkára fordított idő arányában teljes munkaidejű dolgozókra átszámított létszám.

A járműipar K+F ráfordításainak alakulása, 2005–2009

(millió Ft)

| Megnevezés | K+F költség | K+F beruházás | K+F ráfordítás |
|-------------------------|-------------|---------------|----------------|
| K+F a Nyugat-Dunántúlon | 31 064,7 | 3 542,3 | 34 607,0 |
| Ebből: járműipar | 16 997,9 | 1 968,3 | 18 966,2 |
| ezen belül: | | | |
| Győr-Moson-Sopron megye | 12 872,0 | 1 673,6 | 14 545,6 |
| Vas megye | 4 125,9 | 294,7 | 4 420,6 |
| Zala megye | – | – | – |
| Ország (járműipar) | 52 229,9 | 8 476,4 | 60 706,2 |

A járműipar K+F ráfordításainak alakulása a Nyugat-Dunántúlon szakágak szerint, 2005–2009

| Nemzetgazdasági ág, szakág | K+F költség | K+F beruházás | K+F ráfordítás |
|---|-------------|---------------|----------------|
| Közúti gépjármű gyártása | 10 857,9 | 1 548,5 | 12 406,4 |
| Járművillamossági, -elektronikai készülékek gyártása | 86,6 | – | 86,6 |
| Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása | 6 053,4 | 419,8 | 6 473,2 |
| Járműipar összesen | 16 997,9 | 1 968,3 | 18 966,2 |

A témaköltség alakulása a járműiparban kutatási típus szerint a Nyugat-Dunántúlon

(millió Ft)

| Év | Alkalmazott kutatás | Kísérleti fejlesztés | Összes kutatási téma |
|----------|---------------------|----------------------|----------------------|
| 2005 | 20,5 | 1 751,5 | 1 772,0 |
| 2006 | – | 2 156,7 | 2 156,7 |
| 2007 | 66,8 | 5 692,3 | 5 759,1 |
| 2008 | 126,1 | 4 095,4 | 4 221,6 |
| 2009 | 196,5 | 2 892,0 | 3 088,5 |
| Összesen | 409,9 | 16 588,0 | 16 997,9 |

Kutatási témák a járműiparban a Nyugat-Dunántúlon, 2005-2009

| Nemzetgazdasági ág, szakág | Alkalmazott kutatás | Kísérleti fejlesztés | Összes kutatási téma | Ebből | | |
|--|---------------------|----------------------|----------------------|------------------|-------------------------|------------|
| | | | | nemzetközi témák | eredményesen befejezett | bevezetett |
| Közúti gépjármű gyártása | – | 714 | 714 | 445 | 616 | 611 |
| Járművillamossági, -elektronikai készülékek gyártása | – | 10 | 10 | – | 3 | 2 |
| Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása | 82 | 267 | 349 | 98 | 140 | 101 |
| Járműipar összesen | 82 | 991 | 1 073 | 543 | 759 | 714 |

Az innovatív vállalkozások száma az innováció típusa szerint, 2006-2008

| Ágazat | Innováció típusa | | | | Innovatív vállalkozások összesen |
|-------------------------|--------------------------|---------|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| | befejezett | | | folyamatban lévő vagy félbehagyott | |
| | termék vagy szolgáltatás | eljárás | termék vagy szolgáltatás és eljárás | | |
| Nyugat-Dunántúl | | | | | |
| Járműipar | 3 | 6 | 9 | 2 | 20 |
| Nemzetgazdaság összesen | 41 | 84 | 118 | 36 | 279 |
| Ország | | | | | |
| Járműipar | 36 | 22 | 35 | 11 | 104 |
| Nemzetgazdaság összesen | 876 | 907 | 1 319 | 484 | 3 586 |

**Az innovatív tevékenységek aránya az innovatív vállalkozások százalékában,
2006-2008**

| Ágazat | Saját K+F | K+F vásárlása | Eszközök vásárlása | Más külső tudás vásárlása | Képzés | Innovációk piaci beveze- tése | (százalék) |
|----------------------------|-----------|------------------|-----------------------|---------------------------------|--------|--|---|
| | | | | | | | Egyéb innovációs tevékeny- ség |
| Nyugat-Dunántúl | | | | | | | |
| Járműipar | 85,0 | 70,0 | 95,0 | 25,0 | 75,0 | 15,0 | 55,0 |
| Nemzetgazdaság összesen | 47,0 | 33,7 | 78,1 | 22,9 | 47,3 | 28,0 | 33,0 |
| Ország | | | | | | | |
| Járműipar | 66,3 | 35,6 | 71,2 | 22,1 | 57,7 | 17,3 | 49,0 |
| Nemzetgazdaság összesen | 46,5 | 25,5 | 72,7 | 19,4 | 47,8 | 26,9 | 35,0 |

**Az innovációval kapcsolatos ráfordítások megoszlása kiemelt innovációs
tevékenységek szerint, 2008**

| Ágazat | Saját K+F | K+F vásárlása | Eszközök vásárlása | Más külső tudás vásárlása | (százalék) |
|-------------------------|-----------|------------------|-----------------------|---------------------------------|----------------------|
| | | | | | Összes ráfordítás |
| Nyugat-Dunántúl | | | | | |
| Járműipar | 4,7 | 68,8 | 5,2 | 21,3 | 100,0 |
| Nemzetgazdaság összesen | 3,6 | 36,4 | 49,3 | 10,7 | 100,0 |
| Ország | | | | | |
| Járműipar | 9,6 | 48,5 | 27,1 | 14,8 | 100,0 |
| Nemzetgazdaság összesen | 21,7 | 20,1 | 52,2 | 6,0 | 100,0 |

**A kiegészítő innovatív tevékenységek előfordulása az összes vállalkozás körében,
2006-2008**

(százalék)

| Ágazat | Szervezeti és szervezési innováció | Ezen belül: új üzleti gyakorlat | Marketing innováció | Ezen belül: új forma-tervezés vagy csomagolás | Környezeti innováció | Ezen belül: a talaj, a víz vagy a levegő szennyezettségének csökkenése |
|-------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------|---|----------------------|--|
| Nyugat-Dunántúl | | | | | | |
| Járműipar | 31,7 | 26,8 | 17,1 | 9,8 | 39,0 | 34,1 |
| Nemzetgazdaság összesen | 12,2 | 8,7 | 12,3 | 4,7 | 14,3 | 6,9 |
| Ország | | | | | | |
| Járműipar | 24,2 | 17,2 | 11,2 | 5,3 | 28,1 | 17,5 |
| Nemzetgazdaság összesen | 13,4 | 8,7 | 13,5 | 4,9 | 14,6 | 7,1 |

Megjegyzések:

A százalék- és viszonyszámokat a kerekítés nélküli adatokból számítjuk.

Az adatok és a megoszlási viszonyszámok kerekítése egyedileg történik, ezért a részadatok összegei eltér(het)nek az összesen adatoktól.

A népességre vetített mutatókat lakónépességi adatok alapján számítottuk.

Jelmagyarázat:

– = a megfigyelt statisztikai jelenség nem fordult elő.

.. = az adat nem ismeretes.

0 = a mutató értéke olyan kicsi, hogy kerekítve zérust ad.

+ = előzetes adat.

| = a vonallal elválasztott adatok összehasonlíthatósága korlátozott.

További információk, adatok (linkek):

[Módszertan](#)

ISBN: 978-963-235-323-4

Elérhetőségek:

Felelős szerkesztő: Nyitrai József igazgató

További információ: Kása Katalin tájékoztatási osztályvezető

Telefon: (+36-94) 502-423, katalin.kasa@ksh.hu

tajekoztatas.qyor@ksh.hu, telefon: (+36-94) 502-400