



Magyarország lehet Közép-Európa új autóiipari „nagyhatalma”

Legyen szó akár az Audiról, az Opelről, a Boschról vagy a Mercedesről; mindannyian erősíteni kívánják jelenlétüket hazánkban. A Die Presse osztrák napilap 2010. október 19-i számában megjelenő cikk részletesen tárgyalja a magyar autóiipar jelenlegi helyzetét. Thomas Roser írása szerint az Opel éppen csak bejelentette, hogy félmillió euróval bővítené szentgotthárdi motorgyárát, három nappal később az Audi is előrukkolt hasonló szándékaival. 2013-ig 900 millió eurót fektetnének be győri telephelyük fejlesztésébe. Az Audi vezérigazgatója, Rupert Stadler a szakképzett munkaerőt, a jó infrastruktúrát, valamint a „megelőlegezett bizalmat” nevezte meg a beruházás háttéréként.

Figyelembe véve, hogy a tervezett győri fejlesztés 1800, a szentgotthárdi 1000 új munkahelyet teremt, a magyar fővárosnak mélyen a zsebébe kell nyúlnia a támogatásokat illetően. A sajtó találgatásai szerint ez a befektetett összeg 5 százalékát is meghaladhatja, de a kormány reméli, hogy ez a szubvenció néhány éven belül megtérül. A választás tudatosan esett az autóiiparra, mivel Magyarországot a régió legjövedelmezőbb és legversenyképesebb országává szeretnék tenni. Az összeszerelt járművek számát tekintve Magyarország (180 500) még mindig hátrébb foglal helyet, mint más közép-európai országok, például Csehország (967 760), Lengyelország (861 000) vagy Szlovákia (461 340), de ez a sorrend hamarosan változhat. Már az elmúlt év során a Mercedes 800 millió eurót fektetett a Kecskeméti épülő gyárába, és 2012-től évente közel 100 000 jármű gördülhet le a gyártósorokról. A legnagyobb külföldi befektető, az Audi, amely megközelítőleg 5800 alkalmazottat foglalkoztat győri gyárában, 2013-tól évente körülbelül 125 000 járművet bocsát majd piacra. Az Esztergomban működő Suzuki pedig ismét 220 000-re tervezi növelni évi termelését. A megnövekedett beruházások háttérében leginkább a költséghatékonyság áll – állítja Dirk Wölfer, a Német-Magyar Ipari és Kereskedelmi Kamara kommunikációs vezetője. A bérek nálunk jelentősen kisebbek, mint más nyugat-európai országokban. Mindehhez még hozzájárul az is, hogy a beszállítóiipar vállalati struktúrája nagyon jól és erősen tagolt, a szakemberek pedig nagyon jól képezettek. Az autógyártók minden szükséges beszállítót és szolgáltatót megtalálhatnak, minek köszönhetően adott a „tökéletes környezet”. A nagy autóiipari beszállítók, mint például a Bosch, a Continental, a Knorr-Bremse vagy a ZF már évek óta jelen vannak Magyarországon, rendszerint több telephellyel is. Ahogy körvonalazódni látszik a gazdasági válság vége, a beszállítók is növelik beruházásaikat. Mi sem mutatja ezt jobban, minthogy a dél-koreai Hankook Tire éves termelését megnégyszerezné, az indiai SMR pedig új gyárat alapít Mosonmagyaróváron, melyben visszapillantó tükröket gyártanak majd. A Bosch-csoport miskolci üzemét 2011-ig 1500 új munkahellyel fogja bővíteni, Szentgotthárdon pedig az amerikai Allison Trans-



Az épülő kecskeméti Mercedes-gyár látványterve

mission Ltd. épít új sebességváltógyárat. A havi 712 eurós bruttó átlagkereset, valamint a körülbelül 10 százalékos munkanélküliségi ráta miatt Magyarország szintén vonzó a befektetők számára. A nagy agglomerációkban is, mint amilyen Budapest vagy Győr, már hatalmas az igény a szakképzett munkaerő iránt. Számos befektető ezért tudatosan vidékre helyezi központját, „ahol nem olyan nagy az elvándorlás szívóhatása” – tájékoztatott Wölfer. Éppen ezért a nagy konszernek, mint az Audi vagy a Mercedes tudatosan keresik a kooperációs lehetőségeket a helyi felsőoktatási intézményekkel, hogy a szükséges munkaerőt idejében kiképezzék, és korán magukhoz kössék.

mission Ltd. épít új sebességváltógyárat. A havi 712 eurós bruttó átlagkereset, valamint a körülbelül 10 százalékos munkanélküliségi ráta miatt Magyarország szintén vonzó a befektetők számára. A nagy agglomerációkban is, mint amilyen Budapest vagy Győr, már hatalmas az igény a szakképzett munkaerő iránt. Számos befektető ezért tudatosan vidékre helyezi központját, „ahol nem olyan nagy az elvándorlás szívóhatása” – tájékoztatott Wölfer. Éppen ezért a nagy konszernek, mint az Audi vagy a Mercedes tudatosan keresik a kooperációs lehetőségeket a helyi felsőoktatási intézményekkel, hogy a szükséges munkaerőt idejében kiképezzék, és korán magukhoz kössék.