


Az Audi Hungaria Zrt. makrogazdasági beágyazódásának mérföldkövei és hatása a térségi és nemzetgazdasági versenyképességre^[1]

The milestones of macroeconomic embedding of the Audi Hungaria Zrt. and its impact on regional and national competitiveness



Absztrakt

A tanulmány a járműipari vállalatok makrogazdasági feltételrendszerei című kutatási területen belül az Audi Hungaria Zrt. makrogazdasági beágyazódásának mérföldköveit összegzi az alábbiak szerint: az Audi szerepének alakulása a nemzetgazdasági kibocsátásban, a költségvetésben, a foglalkoztatási mutatókban, az export-importban, az adóbevételekben, a K+F tevékenységek fejlődésében, illetve a vállalat technikai és technológiai modernizációs hatása. Továbbá a tanulmány kitér az Audi hatásának elemzésére a térségi és a nemzetgazdasági versenyképességre, valamint a beszállító hálózat fejlődésére is.

Kulcsszavak: nemzetgazdasági és térségi versenyképesség, beágyazódás, K+F tevékenység, Audi Hungaria Zrt.

Abstract

This paper illustrates the milestones of Audi's macroeconomic influence in the field of macroeconomic prerequisites of vehicle industry companies in the following fields: the development of Audi's role in national emissions, budgets, employment ratios, export-import, tax revenues, R & D activities and the technological, technological modernization impact. The paper also examines the impact of Audi on the competitiveness of the regional and national economy as well as on the development of the supplier network.

Keywords: the competitiveness of national and regional economics, embedding process, R&D activity, Audi Hungaria Zrt.

[1] A szerző ezúton fejezi ki köszönetét Dr. Fekete Dávid PhD és Prof. Dr. Lentner Csaba uraknak, a lektoroknak, valamint Dr. habil Reisinger Adriennek e tanulmány korábbi változatához fűzött hasznos és segítő szándékú észrevételeikért.

BEVEZETÉS

A tanulmány célja, hogy elemezze az Audi Hungaria Zrt. nemzetgazdasági hatásait egyrészt nemzeti, másrészt térségi szinten elsősorban abban a régióban, ahol ez leginkább jelentkezik. Mivel a nemzetközi felmérések döntő része a versenyképességet a külső befektetők szempontjából igyekszik mérni, ezért e tanulmány ezzel szemben arra törekedett, hogy ezektől eltérő módon olyan egyedi értékelési módszert hozzon létre, amely a fogadó ország szempontjából veszi számba a külső befektető, az Audi AG hatását a magyar nemzetgazdaság versenyképességére. Ezen belül arra voltunk kíváncsiak leginkább, hogy például az Audi milyen hatást gyakorol a magyar gazdasági teljesítményekre, a magyar GDP-re és a magyar GNI-re egyaránt, mennyi adót fizet be és milyen módon a magyar költségvetésbe? Továbbá azt is vizsgáltuk, hogy milyen szerepet játszik az Audi Magyarország külkereskedelmében, mennyire meghatározó az ország foglalkoztatásának alakításában? Ezen túlmenően azt is megvizsgáljuk, hogy az Audi milyen módon gyakorol hatást az ország kutatási és fejlesztési tevékenységeinek fejlődésére. Azt is elemezzük, hogy az Audi beszállítói hálózata gyakorolt-e hatást a magyar kis- és középvállalkozások versenyképességének alakulására.

Először azt vizsgáltuk meg, hogy melyek az Audi legfőbb gazdasági hatásai. Megvizsgáltuk azt is többek között, hogy az Audi Hungaria Zrt. mekkora részét hozza létre az Audi AG csoport teljes hozamának. A korábbi elemzések ugyanis mindezidáig nem tértek ki erre, a nemcsak a fogadó ország, hanem a külföldi befektető ország szempontjából is kiemelkedő jelentőségű kérdésre. Sok szakértő tévesen csak azt elemezte eddig, hogy egy adott külföldi vállalkozás mennyire termelékeny például az adott multinacionális vállalkozás többi leányvállalatához képest. Pedig sokkal fontosabb az a kérdés, hogy az adott leányvállalat mennyivel nyereségesebb a többi leányvállalatnál. Elfelejtve azt, hogy a termelékenység csak az egyik mód a nagyobb profit eléréséhez. Ezt követően azt elemeztük, hogy az Audi Hungaria Zrt. milyen szerepet játszik Közép-Európa feldolgozóiparában. Ezt követően arra voltunk kíváncsiak, hogy az Audi magyarországi leányvállalata milyen mértékben járul hozzá a magyar gazdasági teljesítmény és külkereskedelmi forgalom alakulásához. Különleges figyelmet fordítottunk arra, hogy elemezzük, hogy az Audi Hungaria Zrt.-nek milyen a viszonya a magyar költségvetéssel, többet fizet-e be, avagy több pénzt kap-e onnan különféle juttatások, támogatások formájában. Erre a kérdésre ugyanis a korábban készült elemzések nem tértek ki. Azt is megvizsgáltuk, hogy az Audi Hungaria Zrt. milyen hatással van a magyar foglalkoztatásra, milyen pozíciót tölt be a magyar munkaerőpiacon. Kutatásunk folyamán külön kitértünk arra, hogy az Audi milyen új K+F tevékenységeket és új technológiákat telepített a magyarországi leányvállalatához.

Elemzésünk folyamán kitértünk az Audi Hungaria Zrt. beszállító hálózatának fejlődésének egyes fontosabb állomásainak, valamint a vállalkozás legfőbb térségfejlesztésre gyakorolt hatásainak ismertetésére. A kutatásunk folyamán igyekeztünk figyelembe venni, feldolgozni és elemezni minden olyan adatot,

legyen az akár pénzügyi-gazdasági vagy statisztikai jellegű, amely az adott témakör vonatkozásában releváns lehet. Ezentúl feldolgoztunk és elemeztünk minden olyan kutatást, elemzést, adatot, amely az általunk vizsgált területek szempontjából jelentőséggel bír.

1. A KÜLFÖLDI VÁLLALKOZÁSOK HATÁSA A MAGYAR NEMZETGAZDASÁG VERSENYKÉPESSÉGÉRE – ELEMZÉSI HÁTTÉR

A gazdasági életben folyó verseny nem csak több különböző jellegű és nagyságrendű résztvevő között, hanem több különböző szinten is folyik, melyek a következők:

- egyes termékek és szolgáltatások között;
- az egyes vállalatok, cégek, intézmények között;
- az egyes országok, nemzetek között;
- az egyes régiók között;
- több országra kiterjedő regionális tömbök, integrációs szervezetek között.

Az Amerikai Egyesült Államok ipari versenyképességgel foglalkozó bizottsága a következőképpen definiálta a versenyképesség fogalmát: „Egy nemzet versenyképessége annak fokmérője, hogy tökéletes versenyfeltételek mellett mennyire képes a világpiacra (is) eladható termékeket és szolgáltatásokat létrehozni, miközben az ország állampolgárainak reál-jövedelme nő” (Rapkin et al., 1995, 2). Rapkin meghatározása szerint a gazdasági versenyképesség a nemzetek egymáshoz viszonyított relatív pozíciójának egyik meghatározó eleme, ugyanis a versenyképesség katonai, tudásipari képességekben is megjelenhet. A nemzetközi politikai erőterben betöltött pozíció önmagában meghatározza, hogy egy adott nemzet mennyiben képes elérni alapvető céljait, a biztonságot, jólétet és a szuverenitást. A versenyképesség értékelésének kérdése emiatt megkerülhetetlenné válik.

A fogalommal kapcsolatos legtöbb vita abból fakad, hogy a különböző elméletek képviselői nem értenek egyet abban, hogy mi tekinthető a versenyképesség forrásának. Egyes megközelítések szerint a versenyképesség INPUT oldalról meghatározott, és leginkább a termelékenység, a beruházási ráta, a kutatás-fejlesztési kiadások és az oktatás színvonala van rá hatással. Más megközelítések szerint a versenyképesség OUTPUT oldalról meghatározott, és a kereskedelmi mérleg alakulásában vagy egy adott ország csúcstechnológiai iparágainak világgpiaci részesedésében érhető tetten (Bakács, 2003).

Valójában a versenyképesség fogalmára nincs egységes definíció, tartalmát a közgazdászok, kutatók vagy kutatóintézetek sok esetben eltérően értelmezik. Mivel a versenyképességi elemzések elméleti alapjai egymástól különböznek, vagy nem tisztázottak, ez megnehezíti azok eredményeinek összehasonlíthatóságát. Török Ádám (2008) a makroszintű versenyképességi elemzéseket

három csoportra osztja: a kínálati (a) és a keresleti oldali (b) megközelítésekben a versenyképesség fő meghatározói a külgazdasági teljesítmény költség-tényezői (a) illetve magának a teljesítménynek az értéke (b), míg a harmadik megközelítés szerint a versenyképesség átfogó, a gazdaság általános állapotjelzője (c). Ez utóbbit képviselik az országok versenyképességi rangsorait évente rendszeresen megjelentető intézetek is, mint például a Világgazdasági Fórum (WEF) vagy az IMD World Competitiveness Center.

A WEF és más globálisan működő nemzetközi szervezetek versenyképességi jelentései és összehasonlításai kétségtelenül tanulságosak, ugyanakkor több jogos kétely merül fel velük szemben. Egyrészt azt a fajta kapitalista rendszert kívánják visszaállítani a világon illetve kialakítani a világ kevésbé fejlett országaiban, amely a fejlett tőkés országokban a jóléti államok és azok szociális politikájának megjelenése előtt létezett. Másrészt azt a neoliberális felfogást képviselik, amely szerint az államnak csak a nagyvállalatok kiszolgálása, és sikeres működésük különféle feltételeinek megteremtése a feladata. Az értékelés szempontjai között ezért hiába keresünk például olyanokat, hogy az állam mennyiben gondoskodik a társadalom valamennyi tagjának biztonságáról, milyen jóléti funkciókat lát el, avagy az állami szociálpolitika mennyiben ellensúlyozza a piacok működésének társadalmilag kedvezőtlen hatásait. Harmadrészt a WEF értékeléseiben máig meghatározó az a szemlélet, amely valaha a fejlődés-gazdaságtanban uralkodó volt, de később elvetésre került, amely a nemzetek fejlődését unilineráris folyamatként értelmezte és ennek megfelelően azonos szakaszokra osztotta, következésképpen az egyes országok fejlődését, illetve fejlődésbeli lemaradását kizárólag belső adottságaikkal, képességeikkel és erőfeszítéseikkel, illetve azok hiányával magyarázta (Szentés, 2006).

Egy másik elméleti megközelítést jelent a 2016-ban immár harmadik alkalommal megjelent, az uniós régiók versenyképességét vizsgáló jelentés, az EU Regional Competitiveness Index (RCI). Ez a jelentés három nagy csoportba (alapok, hatékonyság, innováció) sorolt mutatók alapján alakítja ki a 263 területi-statisztikai régió rangsorát. Ebben a rangsorban 2013-hoz képest Magyarországon minden régióban romlott a versenyképesség mutatója: Észak-Magyarországon (RCI=20) volt a legnagyobb a visszaesés, de a legfejlettebb Közép-Magyarországi régió (RCI=49) versenyképessége sem éri el az uniós átlagot (RCI=55) (Annoni et al., 2017). Külön bizottsági dokumentum elemzi a lemaradó (alacsony növekedésű és jövedelmű) régiók (a 47-ből 4 régió magyar) versenyképességi helyzetét. Megállapították, hogy a nem megfelelő makrokörnyezet, az alacsony termelékenység és foglalkoztatottság, a nem megfelelő képzettségi szint hozzájárul az alacsony versenyképességhez, továbbá az alacsony innovációs szint és az elégtelenül működő intézményi háttér aláássa a potenciális fejlődést. Ez különösen negatív hatással van a képzett fiatal generációk elvándorlására ezekből a régiókból (European Commission, 2017).

A magyar nemzetgazdaság versenyképességének új típusú tényezőit mutatja be több tanulmányában Lentner Csaba, a Nemzeti Közzolgálati Egyetem professzora (pl. Lentner, 2007b; 2007c; 2008; 2015; 2017). Lentner Csaba szerint egy-

egy ország világgazdasági versenyképessége a különböző történelmi korszakokban más és más, különféle tényezők múlik. Például Magyarország piacgazdasági integrációjával, majd az európai uniós tagfelvétellel felerősödtek azok a versenyképességi kritériumok, amelyek a stabil államháztartási pénzügyi környezetet, a korszerű oktatást és az egészséges szakképzett munkaerőt preferálják. Magyarországon azonban 2010 előtt a költségvetési és fizetési mérlegek jelentős mértékben deficitesek voltak, a felsőoktatás korszerűsége, eredményessége és költséghatékonysága romlott. A humántőke-állomány bővített reprodukciója^[2] pedig az egyetemi tudás- és kutatási központok állandósuló forrásproblémái, továbbá az egészségügyi ellátórendszer gyenge hatékonysága következtében egyre kevésbé tudott megvalósulni. A magyar munkaerő főbb jellemzői, például szakképzettségi szintje, egészségügyi állapota nemhogy javultak volna a piac által elvárt mértékben, hanem lényegesen romlottak, mi több gyakorlatilag válságos helyzetbe kerültek. Például a magyar lakosság egészségi állapota jelentősen elmarad még ma is az EU átlagától és még Görögországtól is (lásd erről bővebben: Novoszáth, 2018). Mindezek a hosszú évtizedek óta magunk előtt „görgetett” problémák még ma is a magyar gazdaság további fejlődésének legfőbb akadályai (Lentner, 2007a).

A magyar piacgazdaság az európai típusú piacgazdasági modelltől lényegesen eltér, mivel magas a külföldi és alacsony a hazai tulajdon aránya. A 2010-ig jobbára extenzív feltételekkel beáramló külföldi befektetések elapadtak, az államháztartás pénzügyi egyensúlya 2010-re meglehetősen labilissá vált. A külföldi működőtőke újbóli dinamizálása, új típusú befektetők és befektetések megnyerése azonban csak úgy vált lehetségessé, ha konszolidálásra kerül a magyar államháztartás pénzügyi rendszere, alacsony marad az infláció, az egészségügyi és oktatási területek intenzív fejlesztésével pedig a magyar humántőke alkalmassá válik a csúcstechnológia és a szolgáltató iparágak kiszolgálására, illetve a fejlesztésükhöz a munkaerőpiaci és keresleti háttér kiépítésre kerül. A külföldi vállalkozásoknak biztosított extenzív tőkevonzási feltételek helyett, 2010-től a pénzügyi konszolidáció által biztosított intenzív tőkevonzás feltételei váltak kívánatosná (Lentner, 2016).

Az intenzív tőkevonzás korszakában szükséges legfőbb teendőket összegzi a Palotai Dániel és Virág Barnabás (2016) által szerkesztett, az MNB számos szakértőjének és elemzőjének tanulmányát tartalmazó monográfia, amely hat területre tagolta a versenyképesség egyébként sokdimenziós és számos ponton összefonódó szempontrendszerét annak hazai vizsgálatakor: a munkavállalás, a vállalati szféra, az állam, az emberi erőforrások és a bank szektor versenyképességének, valamint az EU-támogatások hatékonyabb felhasználásának területeire.

Kutatási eredményeink ismertetése előtt röviden utalni szeretnénk a nemzetközi összehasonlító kutatások néhány buktatójára. Gyakori torzítások forrása például az, hogy a kelet-európai régió országainak társadalomkutatói saját

[2] A humántőke-állomány bővített reprodukcióját, a magas szintű és dinamikus növekvő humán tőkeállományt két alapvető stratégiai úton lehet elérni, lásd erről részletesebben Bogár (2006) tanulmányát.

intézményeik (gazdasági szervezeteik) realitását a fejlett gazdasággal rendelkező országok hasonló intézményeinek idealizált képével hasonlítják össze. Hasonlóan gyakori, s egyre érzékelhetőbb az a veszély is, amikor a fejlett piacgazdasággal rendelkező országok szakemberei ezen országok jelenlegi gondjait saját társadalmuk gazdasági és politikai kontextusában született társadalomképpel szemlélik. Így könnyen születhetnek olyan diagnózisok, amelyek a fejlett tőkés országok gazdasági és politikai intézményeitől való eltéréseket devianciának vagy egyszerűen gazdasági és társadalmi elmaradottnak tekintik (Ishikawa et al., 1991).

A kutatás feladata nem az volt, hogy Magyarország versenyképességére ható tényezőket a különféle versenyképességről szóló tanulmányok által kijelölt meglehetősen szofisztikált térben kijelölje és azok által bemutatott különféle dimenziók alapján értékelje, hanem az, hogy az Audi hatását a térségi és nemzetgazdasági versenyképességre mutassa be. Ezért a tanulmány egy olyan saját értékelési rendszert kíván felvázolni, amely a fogadó ország szempontjából értékeli az ország versenyképességének az alakulását. A vizsgálat témakörei a következők:

- Az Audi milyen hatást gyakorol a hazai beszállítói és az itt működő KKV-k versenyképességére, termelékenységére és piacképességére?
- A beáramló külföldi tőke képes-e beindítani a hazai felhalmozási folyamatokat, avagy a külföldi beruházások elszívják-e a profitot, illetve tulajdoni hányaduknál nagyobb mértékű ellenőrzés alá vonják-e a gazdaságot.
- A latin-amerikai típusú, illetve a délkelet-ázsiai típusú forgatókönyv jellemzőbb-e a térség országaira (Makó–Novoszáth, 1994)?
- Az Audi milyen hatással van a hazai vállalkozások és munkaerő, a szakképzés és a képzési rendszer versenyképességére?
- Mennyiben járul hozzá az Audi például az ország pénzügyi, foglalkoztatási, társadalmi helyzetének, társadalmi jólétének vagy az itt élők alapvető szükségleteinek javításához, illetve az itt élők képességeinek a lehető legjobb kibontakoztatásához?

2. AZ AUDI HUNGARIA ZRT.^[3] GAZDASÁGI HATÁSAI

Az Audi immáron több mint 20 éve meghatározó szereplője a hazai gazdasági életnek is. Az első Németországon kívüli Audi gyárat, az Audi Hungariát 1993-ban alapították Győrben, amely mára a világ legnagyobb gépjármű motorgyárává nőtte ki magát (Audi, 2016). Az Audi csoport összesen 1 927 838 db jármű motort gyártott 2016-ban. Ebből 1 926 638 darabot az Audi Hungaria Zrt.-ben Győrben. Ezzel az eredménnyel az Audi Hungária a világ egyik legnagyobb közúti jármű motorgyárává nőtte ki magát. A különféle járművek gyártása mellett a Magyarországon, Győrben működő Audi Hungaria Zrt. végzi a járművek egyik legfon-

[3] Az Audi Hungaria Motor Kft. 2017. január 1-től beolvadt az Audi Hungaria Services Zrt.-be, és egyúttal nevet váltott és Audi Hungaria Zrt. néven működik tovább.

tosabb tartozékának a jármű motoroknak a fejlesztését és gyártását az Audi AG, valamint a többi Volkswagen vállalat csoporthoz tartozó társaság részére. A 2016-os évben az Audi 1 899 680 db prémium autót állított elő, az Ingolstadt-i székhelyükön 592 337 db gépkocsi készült. Ugyanebben az évben az Audi-csoport összesen 122 975 db autót gyártott az AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.-nél Győrben (Audi AG, 2016). Az Audi leányvállalatai között 2016-ban kimagaslóan a győri leányvállalat bizonyult a legnyereségesebbnek 342 805 ezer € nyereséget termelve. A második ebben a tekintetben az Audi Konzern Logistik volt 306 481 ezer euró profittal. A győri vállalat az Audi összes profitjának (2 066 millió euró) 16,59%-át adta 2016-ban (Audi AG, 2016).

Az Audi Hungaria két területen is új korszakba lép 2018-tól. Egyrészt Győrben gördül le a gyártósorról a márka első Magyarországon gyártott SUV modellje, az Audi Q3. Másrészt a motorgyártás az Audi etron elektromos meghajtásának gyártásával egy fontos, stratégiai területtel bővíti portfólióját. Győrben elkezdődött a felkészülés az Audi Q3 jövőbeni gyártására, ahol egy új karosszéria műhely épül. Mivel a 2018-as évtől kezdődően Győrben elektromos meghajtású motorokat kívánnak majd előállítani, ezért bővíteni kell a jelenlegi motorválasztékot. Ebből a célból az Audi hat milliárd forintból kutatás-fejlesztési központot hoz létre. Már létrehozta egy kompetencia központot, és elkezdődött a felkészülés a sorozatgyártásra is (Kisalföld, 2018).

2.1. AZ AUDI MAGYARORSZÁGI LEÁNYVÁLLALATA KÖZÉP-EURÓPA EGYIK LEGNAGYOBB FELDOLGOZÓIPARI VÁLLALATA

Az Audi Hungaria Zrt. az Audi AG és a Volkswagen-csoport más telephelyei számára fejleszt és gyárt motorokat. Emellett az ingolstadti gyárral együttműködve itt készül az Audi TT Coupé és Roadster, valamint az A3 Cabriolet. A leányvállalat 1993-as alapítása óta Magyarország egyik legnagyobb exportőrévé és egyik legelőkeltebb vállalatává fejlődött. A vállalat alapítási törzstőkéje 100 millió euró volt. Tevékenységi területe: motorok és motorkomponensek gyártása, gépjármű- és szerszámgépgyártás, műszaki fejlesztés. Az itt tervezett és gyártott szerszámgépek lehetővé teszik a karosszéria-részegységek geometriailag pontos egymáshoz illesztését a legmodernebb technológiával. A konszernekben belül szinte az összes modellhez – Audi, Porsche, Seat, Škoda, Volkswagen – a győri Audiban készítenek szerszámgépeket (Audi, 2016).

Az Audi Hungaria Kft. már évek óta Magyarország és Közép-Európa egyik legnagyobb árbevételű vállalata (1. táblázat). A 2015-ös év jó év volt a legnagyobb közép-európai vállalatok számára, így Közép-Európa továbbra is fontos célpontja maradt a külföldi tőkebefektetéseknek. Ebben az évben eggyel több magyar cég került be a legnagyobb feldolgozóipari vállalatok illusztris mezőnyébe, immáron 67 hazai cég tagja a TOP 500 csoportjának. A MOL megőrizte második helyét, és többek között az Audi Hungaria, a GE, az MVM, a Magyar Suzuki Zrt., a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary és a Samsung Electro-

atics Hungary is növekedni tudott az egy évvel korábbi eredményeihez képest, a Deloitte közép-európai TOP 500 felmérése alapján (Deloitte, 2016).

Az autóipar fejlődése is meglátszik a hazai eredményeken: az Audi Hungaria (12,4%-os növekedés, 6. hely), a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary (21,1%-os növekedés, 34. hely), a Magyar Suzuki Zrt. (28,3%-os növekedés, 75. hely) és a Porsche Hungaria (16,1%-os növekedés, 272. hely) is előrébb tudott lépni a rangsorban a 2015-ös rangsorhoz képest.

A Deloitte Central Europe TOP 500 elemzésének 2016-os kiadása szerint, amely a közép-európai régiót alkotó 18 ország és Ukrajna legnagyobb vállalatait rangsorolja az összes éves árbevételük alapján, az Audi Hungaria Motor Kft. a 6. legnagyobb közép-európai vállalkozás, a második legnagyobb a feldolgozóipari vállalkozások között Közép-Európában. A jövedelmezőségét tekintve is kimagasló, mely alapján a harmadik legnagyobb vállalkozásnak bizonyult a 2016-os rangsorban 441,7 millió euró nettó jövedelemmel, csak a GEE és a Skoda Auto előzte meg (Deloitte, 2016).

1. táblázat: A feldolgozóiparban működő tíz legnagyobb vállalkozás Közép-Európában az összes árbevétel és a nettó jövedelem alapján, 2014, 2015, millió euró
Table 1 The ten largest manufacturing companies in Central Europe based on total revenue and net income, 2014, 2015, million euros

Feldolgozó-ipari rangsor	TOP 500	2015	A vállalat rövid neve	Ország	Árbevétel	Nettó jövedelem	Árbevétel változása 2014-ről 2015-re
1.	3.	3.	Skoda Auto	Cseho.	11 547,9	1 145,4	105,2%
2.	6.	7.	AUDI Hungaria Motor	Magyaro.	8 337,6	441,7	38,5%
3.	8.	11.	Volkswagen Slovakia	Szlovákia	7 227,5	127,5	2,6%
4.	9.	16.	GEE Infrastructure CEE	Magyaro.	6 925,9	4 184,7	
5.	12.	12.	Agrofert	Cseho.	6 129,1	315,9	41,7%
6.	13.	6.	Mezinvest	Ukrajna	6 108,4	-896,8	
7.	17.	21.	KIA Motors Slovakia	Szlovákia	5 073,4	210,1	-25,6%
8.	21.	31.	Hyundai Motor Manufacturing Czech	Cseho.	4 607,6	201,7	-38,1%
9.	25.	26.	Automobile Dacia	Románia	4 316,2	100,9	20,5%
10.	34.	47.	Mercedes-Benz Manufacturing Hungary	Magyaro.	3 400,8	65,8	3,1%

Forrás: Deloitte, 2016, 35

2.2. AZ AUDI SZEREPÉNEK ALAKULÁSA A NEMZETGAZDASÁGI KIBOCSÁTÁSBAN ÉS AZ EXPORT-IMPORTBAN

A magyarországi járműipar a GDP-hez több, mint 10 százalékkal járul hozzá – ez csaknem 18 milliárd euró termelési értéket jelent – és 2013-ban a teljes magyar export közel ötödét (18 százalék) tette ki (HIPA, 2016). Hazánk gazdasága és ipara olyannyira függ az autóipartól, hogy a győri Audi gyár nyári leállásai komoly százalékpontokban mérhetők a magyar statisztikai adatokban. A gyárban nyári leállás idején, amikor a vállalat dolgozói kiveszik évi rendes szabadságukat, az előző hónaphoz képest mintegy 6 százalékkal esik vissza a magyar ipari termelés. Ebből is kitűnik az, hogy mennyire egymásra van utalva sok tekintetben az Audi és Magyarország. Ma már elképzelhetetlen a magyar gazdaság az Audi nélkül, ahogy a német konzern számára is létfontosságú a győri leányvállalat tevékenysége. A világ egyik legsikeresebb autógyárában a munka dandárját magyar emberek végzik, az Audi AG-nak 1986 óta van magyar beszállítója is, közel negyedszázadon keresztül vett részt a magyar ipar tekintélyének visszaállításában, bizonyítva, hogy a különféle versenyképességi kimutatások ellenére is, Magyarország többszörösen érdemes a külföldi befektetők bizalmára.

Az Audi GDP-hez való hozzájárulása 2008-ban 1% körüli volt Dusek Tamás és társai számításai szerint (Dusek et al., 2015). Egy egyszerűsített számítást alkalmazva mi is megbecsültük az Audi a magyar GDP-hez való hozzájárulását. Ezek szerint az Audi 2016-ban 7 553 682 ezer € értékben adott el Győrben készült autót és hozzájuk tartozó alkatrészeket, elsősorban járműmotorokat, az értékesítés 99,58 százalékban határainkon túlra történt. Mindehhez felhasznált 2016-ban 5 930 335 ezer € értékben más gyártóktól, köztük a saját anyja cégtől is beszerzett alkatrészeket, alapanyagokat, szolgáltatásokat. Ezek szerint a győri Audi árbevétele megközelítőleg 21,5%-ával, valamivel több, mint egyötödével 1 623 347 ezer € értékben járult hozzá a magyar GDP-hez 2016-ban. 2016. év végi 311,02 forint euró árfolyammal számolva ez azt jelenti, hogy az Audi 2016-ban 504 893,4 millió forinttal járult hozzá a 2016-os magyar GDP-hez. Miután a KSH hivatalos adatai szerint a magyar GDP 2016-ban 35 005,4 milliárd forintot tett ki, az Audi 1,44%-kal járult hozzá ehhez. Durva becslést készítettünk az Audi magyar bruttó nemzeti jövedelemhez (GNI) való hozzájárulásáról is. Megfelelő adatok hiányában nem végeztünk korrekciót a tulajdonosi jövedelem visszaforgatott részével, illetve a munkajövedelmek esetén nem vontuk le a külföldieknek járó részt. Megközelítő számításaink szerint az Audi 2015-ben 361 129,7 millió forinttal járult hozzá a magyar bruttó nemzeti jövedelemhez. Mivel a KSH hivatalos adatai szerint a magyar GNI 32 404,2 milliárd forintot tett ki, az Audi 1,11%-kal járult hozzá ehhez.

Az Audi üzleti forgalmának 99,58 százalékát, majdnem 100%-át külföldön realizálja (2. táblázat).

2. táblázat: Az Audi Hungaria Motor Kft. nettó árbevételének alakulása
2015, 2016, ezer euró

Table 2 Changes in the net sales of Audi Hungaria Motor Kft.,
2015, 2016, thousand euros

	2015	2016
Belföldi értékesítés nettó árbevétele	37 094	32 026
Export értékesítés nettó árbevétele	8 300 505	7 521 656
Németország	6 531 622	5 913 177
Európai Unió (Németországon kívül)	1 508 884	1 339 625
Egyéb Európa	918	317
Egyéb külföld	259 081	268 537
Összesen	8 337 599	7 553 682

Forrás: Audi Hungaria Motor Kft., 2016, 10

A belföldi értékesítés elenyésző. Audi Hungaria árbevételének döntő része a Volkswagen konszern tagjai felé történő motor- és autóértékesítésből származik. A legjelentősebb vevő az Audi AG (3. táblázat).

3. táblázat: Az Audi Hungaria Motor Kft. a kapcsolt vállalkozásoktól való export árbevételének megoszlása, 2015, 2016, ezer euró

Table 3 Distribution of the sales revenues of Audi Hungaria Motor Kft. from related companies, 2015, 2016, thousand euros

	2015	2016
AUDI AG	6 249 994	5 016 692
Volkswagen Slovakia a.s.	238 764	587 891
Volkswagen AG	396 907	450 374
SEAT S.A.	323 280	430 511
Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG	342 764	357 661
SKODA AUTO a.s.	116 093	116 259
AUDI BRUSSELS S.A. /N.V.	131 333	104 469
Volkswagen FAW Engine (Dalian) Co. Ltd.	98 916	81 981
Audi Mexico S.A. de C.V.	788	58 992
SAIC Volkswagen Automobile Co. Ltd.	70 066	58 595
Volkswagen Sachsen GmbH	94 497	47 284
Volkswagen Osnabrück GmbH	1 611	34 183
Volkswagen Automatic Transmission (Dalian) Co. Ltd.	16 651	30 020
Bentley Motors Ltd.	43 322	27 178
Volkswagen de Mexico S.A. de C.V.	35 088	23 824
Volkswagen Autoeuropa Lda	34 166	22 472
Volkswagen Navarra S.A.	21 669	21 928
Automobili Lamborghini S.p.A.	20 789	20 380
SKODA AUTO India Private Limited	35 864	14 783
AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt.	1 218	2 625
Volkswagen Poznan S.P. z.o.o.	1 302	1 039
Egyéb kapcsolt vállalkozás	5 007	2 752
Összesen	8 280 089	7 511 893

Forrás: Audi Hungaria Motor Kft., 2016, 10

Az Audi Hungaria Zrt. 10 év alatt az Audi konszern központi motorszállító-jává vált. Több, a konszernhez tartozó márkába is a Győrben épült motorokat építik be. A Magyarországon gyártott felsőkategóriájú TT gépjárműveket több, mint 40 országba exportálják, a belföldi értékesítés éves szinten nem éri el még a 0,5%-ot sem. Az export orientáció annyira nagy, hogy évek óta Magyarország legnagyobb exportőreként jegyzik a vállalatot. Ebből következik, hogy az Audi kimagasló exportja jelentős mértékben pozitívan járul hozzá a magyar külkereskedelmi mérleg alakuláshoz. A külkereskedelmi termékgazdálkodási egyenleg pozitívumához való hozzájárulás attól függően változott a kezdeti kisebb mértékről

egyre nagyobbra, ahogy a hazai beszállítói kört sikerült egyre kibővíteni. Az Audi adta 2016-ban a teljes magyar export 8,08%-át.

A jelentős súlyú járműipari termelés – az Audi év eleji modellváltásának köszönhetően – 2016-ban stabilizálódott, így a járműipari termelés korábbi dinamikus bővülés ellenére 2016-ban csak kismértékben növelte az áruegyenleg többletét (MNB, 2017).

2.3. AZ AUDI VISZONYA A MAGYAR KÖLTSÉGVETÉSSSEL, ADÓKÉRDÉSEK

A HVG 2016-os TOP 500-es ranglistája szerint az Audi a negyedik helyet foglalja el a magyarországi cégek között az adózási előtti és az adózott eredménye alapján egyaránt (4. táblázat). Ebben a tekintetben csupán az amerikai General Electric magyarországi érdekeltségeit összefogó holding cég, valamint két szolgáltató cég előzi meg. Ez utóbbiak esetében a számok mögé nézve azonban az derül ki, hogy egyikük sem árbevétel termelő tevékenységüknek köszönhetik százmilliárdokban mérhető eredményüket, aminek valószínűsíthetően a magyar gazdasághoz is csupán minimális köze van (HVG TOP 500, 2016).

4. táblázat: A legnagyobb adózott eredménnyel rendelkező tíz magyarországi vállalat, 2014, 2015

Table 4 Ten largest Hungarian companies created the highest after-tax profit, 2014, 2015

Helyezés		Cégnév	Ágazat	Adózott eredmény	Adózás előtti eredmény	Belső rangsor	
2015	2014			millió Ft		Árbevétel arányos eredmény alapján	Saját tőke arányos eredmény alapján
1.	2.	GE Infrastructure CEE Holding Kft.	vagyonekezelés, gépgyártás	3 155 130	3 695 975	50.	71.
2.	3.	Eaton Enterprises Hungary Kft.	gazdasági szolgáltatás	228 770	228 793	41.	453.
3.	1.	Corning Hungary Adatfeldolgozó Kft.	gazdasági szolgáltatás	190 297	199 198	5.	270.
4.	4.	Audi Hungaria Zrt.	autógyártás	138 316	138 316	345.	415.
5.	12.	Mol Petrolkémiai Zrt.	vegyipar	120 698	122 490	101.	66.
6.	5.	Teva Gyógyszer-gyár Zrt.	gyógyszeripar és nagykereskedelem	103 621	104 925	84.	365.
7.	146.	Audi Hungaria Services Zrt.	vagyonekezelés, autógyártás	94 363	94 386	12.	483.
8.	-	OTP Jelzálog-bank Zrt.	pénzügyi szolgáltatás	83 140	91 941	-	52.
9.	6.	Wizz Air Hungary Kft.	fuvarozás	71 132	71 682	173.	170.
10.	-	OTP Bank Nyrt.	pénzügyi szolgáltatás	63 171	60 024	-	470.

Forrás: HVG TOP 500, 2016

Az Audi egyszerűsített számításaink szerint 2016-ban összességében 111 764 ezer €, (34,8 Mrd Ft) adót fizetett be a magyar költségvetésbe. Ebből 6 749 ezer eurót (2,1 Mrd Ft) társasági adó, 35 538 ezer eurót (11,1 Mrd Ft) iparűzési adó és 69 477 ezer eurót (21,6 Mrd Ft) bérjárulékok formájában.^[4] Fontos megjegyezni, hogy az Audinak 2016-ban valójában 120 859 ezer euró (37,6 Mrd Ft) iparűzési adó fizetési kötelezettsége keletkezett.

Az Audinak a 2016-os üzleti évben 342 806 ezer euró (106,6 Mrd Ft) adózott eredménye keletkezett, amelyet teljes egészében eredménytartalékba helyezett (Audi Hungaria Zrt., 2017).

A következőkben a vállalat által kapott állami támogatások kerülnek bemutatásra az Audi Hungaria Zrt. éves beszámolója alapján:

- A magyar állam 2011-ben a 2011 és 2014 közötti időszakra a járműgyártás területén megvalósítandó beruházások után 15 482 millió Ft maximalizált összegű, vissza nem térítendő állami támogatás nyújtására vállalt kötelezettséget (I. ütem szerint 13 000 millió Ft a karosszéria-, és lakkozó üzemre, valamint a járműszereldére; a II. ütem szerint 2 482 millió Ft a présüzemre). A vállalat a tárgyévben ebből 6 976,2 millió Ft támogatást kapott.
- A magyar állam 2012-ben a 2011 és 2014 közötti időszakra az új járműgyár kiépítéséhez kapcsolódóan 2 100 munkatárs külső és belső szervezésű képzéseire 557,5 millió Ft maximalizált összegű, vissza nem térítendő állami támogatás nyújtására vállalt kötelezettséget, melyet a vállalat 2015-ben teljes egészében lehívott.
- A PTC (Projekt-és Oktatóközpont) fejlesztéséhez (tanműhely) kapcsolódó támogatási szerződés 2013. február 13-án került aláírásra. 2013-ban a magyar állam a PTC tanműhellyel kapcsolatos megvalósítandó beruházások után 334,5 millió Ft maximalizált összegű, vissza nem térítendő támogatás nyújtására vállalt kötelezettséget, melyet a vállalat a 2014-es évben teljes egészében lehívott.
- Egy 2013. december 23-án aláírt támogatási szerződés értelmében a magyar állam a Motor-és Járműfejlesztési Központ beruházásai után 1 700 millió Ft maximalizált összegű, vissza nem térítendő közvetlen pénztámogatás nyújtására vállalt kötelezettséget. Ebből a Társaság a tárgyévben 1 695,0 millió Ft értékű támogatást kapott.
- A kutatás és fejlesztés támogatására 2013. december 17-én kötött támogatási szerződést (Ernyő projekt) a vállalat. A projekt által támogatott Motorfejlesztési-központ folyó költségeire a magyar állam 1 738 millió Ft maximalizált összegű, vissza nem térítendő támogatás nyújtására vállalt kötelezettséget. Ebből a vállalat a tárgyévben 578,1 millió Ft értékű támogatást kapott. A vállalat 2016. júliusig a teljes lehívható támogatást megkapta.

[4] Számításaink nem tartalmazzák a különféle a társasági és iparűzési adóhoz, valamint a bérjárulékokhoz képest kisebb nagyságrendű adóbefizetéseket. Számításainkhoz teljes egészében az Audi Hungaria Motor Kft. 2016. évi éves beszámolójának kiegészítő melléklete adatait vettük figyelembe.

- A 2015. szeptember 1. és 2018. decembere között a motorgyártásban megvalósítandó beruházásokra (technológiai fejlesztés, modernizálás) a magyar állam 2015-ben egy maximum 6 026,6 millió Ft értékű vissza nem térítendő támogatásra vállalt kötelezettséget. Ebből a vállalat 2016-ban, illetve az előző évben nem vett igénybe támogatást. A kapott támogatásokkal kapcsolatos passzív időbeli elhatárolásból a megvalósított beruházás folyó évben elszámolt amortizációjának arányos része feloldásra került.

Az alábbi táblázatban látható az Audi a magyar államtól kapott támogatásai állományának alakulása ezer euróban. Az adatok azt mutatják, hogy az Audi által kapott támogatások 2015-ben még csak 4 034 ezer euróval nőttek, 2016-ban már több mint négyszer annyival, 19 461 ezer euróval.

5. táblázat: Az Audi Hungaria Motor Kft. magyar államtól kapott támogatásainak alakulása, 2015, 2016, ezer euró

Table 5 Supports from the Hungarian state, 2015, 2016, thousand euros

	2016	2015
Nyitó érték 2016. 01. 01.	24 027	19 993
Tárgyévi képzés	27 534	8 720
Tárgyévi feloldás	- 8 073	- 4 686
Záró érték 2016. 12. 31.	43 488	24 027

Forrás: Audi Hungaria Motor Kft., 2016, 9

Az Audi mindeddig működése során, 1993-tól összességében 28 milliárd 544 millió forint Egyedi Kormánydöntéssel (EKD) nyújtható támogatást kapott a Magyar Államtól (Külgazdasági és Külügyminisztérium, 2018), amelyeket a 6. táblázat szemléltet. Egy évre vetítve ez azt jelenti, hogy az Audi egy évben átlagosan 1,24 milliárd Ft EKD támogatást kapott. Mivel számításaink szerint az Audi 2016-os évben 34,8 milliárd forint adót fizetett be a magyar költségvetésbe, ez azt jelenti, hogy 2016-ban az Audi 33,56 milliárd forinttal járult hozzá a magyar költségvetéshez.

6. táblázat: Az Audinak nyújtott állami támogatások egyedi kormánydöntéssel

Table 6 State aid to Audi with individual government decision

Szerződés aláírás dátuma	Támogatási összeg, ezer Ft	Munkahelyek száma
2008. december 19.	5 335 313	150
2011. július 6.	13 000 000	1 800
2011. szeptember 28.	2 482 226	300
2013. december 23.	1 700 000	102
2015. október 23.	6 026 635	380
Összesen:	28 544 174	2 732

Forrás: Saját szerkesztés a Külgazdasági és Külügyminisztérium, 2018 adatai alapján

2.4. AZ AUDI HUNGARIA ZRT. FOGLALKOZTATÁSRA GYAKOROLT HATÁSA

Az Audi Hungaria Zrt. magyar gazdaságra gyakorolt hatása nem csak különféle pénzügyi mutatókkal, hanem létszámadatokkal is jellemezhető. A vállalat megalapításától kezdődően a kezdeti 1 100 főről a pótlólagos beruházások eredményeként a foglalkoztatottak számát évről évre növelve, a létszám mára már meghaladja a 11 ezer főt. A Bisnode üzleti információszolgáltató cég 2017. márciusi kimutatása szerint az Audi Magyarország negyedik legnagyobb foglalkoztatója a Magyar Posta, a TESCO Globál és a Spar Magyarország után (Stubnya, 2017). Győr-Moson-Sopron megyében a legnagyobb foglalkoztatónak számít már hosszú évek óta. Ezen kívül a cég működése és folyamatos bővülése miatt jelentős megrendelése révén hat a környező alapanyaggyártó, energia- és egyéb szolgáltató, valamint kivitelező cégekre. Az Audi nagyobb létszámbővítések idején sok más megyéből – elsősorban azokból, ahol nagyon magas a munkanélküliségi ráta (Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár Bereg) – vonzott ide munkavállalókat, anyagilag támogatva letelepedésüket (Bödör, 2007).

Itt kell megjegyeznünk, hogy a bérek tekintetében, az Audinál dolgozók bére magyarországi viszonylatban és a környező vállalkozásokhoz képest versenyképesebbnek számít, az Audi más európai üzemeinél azonban lényegesen alacsonyabb. Annak tükrében, hogy az Audi győri leányvállalata volt 2016-ban a legnyereségesebb leányvállalat, mindez azt jelenti, hogy még jelentős tartalékok vannak az Audi magyarországi alkalmazottai bérének növeléséhez.

2.5. AZ AUDI HUNGARIA ZRT. TECHNIKAI-TECHNOLÓGIA MODERNIZÁCIÓS HATÁSA ÉS A KUTATÁS-FEJLESZTÉS

A kutatás-fejlesztési terület kulcsfontosságú a prémium autógyártó jövőbeni életképességéhez. Az Audi ezért a versenyképessége folyamatos javítása érdekében állandóan fejleszti kutató-fejlesztő kapacitását. Ennek szellemében hozta létre Győrben 2001-ben Motorfejlesztő Központját. A győri központ létesítése mellett szólt többek között, hogy a környéken jelentős számú magasan képzett, kreatív és jól motiválható munkaerő állt rendelkezésre alacsony költségszint mellett. Ez egyértelmű jelzés volt az Audi AG részéről, hogy hosszú távon gondolkodik Győrben. A Motorfejlesztő Központ motorrekonstrukciós épületet, motor próbapadot és műhelyeket foglal magába. A motorvizsgáló terület a legmodernebb vizsgáló rendszerekkel és technológiával van felszerelve. A Központ rendeltetése, hogy a sorozatgyártást támogató fejlesztéseket végezzen. A fejlesztőmérnökök azonban nemcsak a helyi motorgyártó területektől, hanem az Audi AG fejlesztőközpontjaitól is kapnak feladatokat. Az Audi Szerszámgyára több technológiai eljárásával, mint például az alumínium lemezalakítás is a világ élvonalába tartozik. Az Audi AG vezetésének döntése értelmében mindkét esetben a győri gyárat választották a fejlett technológiák fejlesztésének a cégcsoporton belüli központjává.

A versenyképesség további javítása érdekében, valamint a németországi szerszámgyárak elégtelen kapacitása miatt az Audi AG egy egész Közép- és Kelet Európát felölelő vizsgálatot végzett 2013-ban annak érdekében, hogy megfelelő helyszínt találjon egy új szerszámgyár létrehozásához. Ennek során 13 országot vizsgált meg az Audi konszern vezetése. Többek között olyan szempontokat mérlegeltek a döntéshozók, mint a politikai stabilitás, a gazdasági keretfeltételek, a logisztikai összeköttetések színvonala. Az Audi AG vezetésének 2013-ban hozott döntése értelmében végül az Audi Hungaria Zrt. kapta meg az új szerszámgyár megvalósításának feladatát. Másfél év alatt, mintegy 40 millió eurós beruházás eredményeként egy új 18 ezer négyzetméter alapterületű gyártócsarnok épült fel, amelyben a présüzemhez és a karosszériagyártáshoz szükséges eszközök készülnek.

A 2016-os évben átlagosan 13 562 személyt foglalkoztattak az Audi csoport kutatás-fejlesztési területén (7. táblázat). Ebből a legtöbbet az AUDI AG központjában és 321 főt az Audi győri üzemében (Audi, 2016).

7. táblázat: Az Audi csoport kutatás-fejlesztés területén dolgozó alkalmazottainak létszáma, 2015, 2016, fő

Table 7 The number of staff in research and development in Audi, 2015, 2016

	2016	2015
AUDI AG	10 714	9 947
Audi Hungaria Zrt.	321	290
Automobili Lamborghini S.p.A.	347	305
Italdesign Giugiaro S.p.A.	788	783
PSW automotive engineering GmbH	892	827
Ducati Motor Holding S.p.A.	229	220
Egyéb	271	274
A kutatás-fejlesztés területén dolgozó alkalmazottak összesen	13 562	12 646

Forrás: Audi, 2016, p. 109

Közismert az is, hogy az Audi Hungaria Zrt., a Széchenyi István Egyetem és Győr Megyei Jogú Város közösen egy Felsőoktatási és Ipari Együttműködési Központot hozott létre Győrben, többek között a KKV-k nemzetközi versenyképességének elősegítése érdekében (Fekete, 2017). Ismeretes az is, hogy 2018-ban ötdrészben kormányzati támogatásból, 6,15 milliárd forintból megvalósuló beruházással új kutatás-fejlesztési központ kialakításába (K+F) kezdett Győrben az Audi. Az új létesítményben e-motorok és új generációs belső égésű erőforrások kutatásával, fejlesztésével foglalkozó fejlesztőmérnökök fognak dolgozni. Ezáltal az e-motorok fejlesztése is Győrbe fog kerülni az Audi globális hálózatán belül (Kisalföld, 2018).

2.6. A GYŐRI AUDI GYÁR BESZÁLLÍTÓI HÁLÓZATÁNAK FEJLŐDÉSE ÉS HATÁSA A BESZÁLLÍTÓ IPARÁGBAN MŰKÖDŐ KÖRNYEZŐ VÁLLALATOKRA

Arra a kérdésre, hogy az Audi milyen mértékben járult hozzá a magyar gazdaság fejlődéséhez, mekkora modernizációs hatást gyakorolt a magyar vállalkozásokra a továbbiakban elsősorban a beszállítói kapcsolatok részletes vizsgálatával kívántam választ adni.

Beszállításnak tekinthető minden olyan tevékenység, amely valamilyen végtermék előállításához szükséges alkatrészt vagy részegységet gyárt, vagy szolgáltatást nyújt más vállalkozás számára. A nagyvállalatok a részegységek és alkatrészek gyártását, a kiegészítő tevékenységeket többnyire a vállalaton kívüli, független beszállítóknak adják át, míg saját tevékenységüket a végtermék fejlesztésére és összeszerelésére koncentrálnak. A vevők és a beszállítók között többszintű beszállítói piramis van, amelynek a csúcán a végtermékeket előállító nemzetközi nagyvállalatok (Original Equipment Manufacturer – OEM) állnak, az alsóbb szinteken pedig a különböző fokozatú beszállítók helyezkednek el. A beszállítói piramis az elmúlt évek során laposabb lett, mert az első szintű beszállítók száma csökkent. A multinacionális cégek ugyanis nem szeretnek sokféle dologgal foglalkozni: egyre kevesebb beszállítótól egyre nagyobb integráltságú termékeket vásárolnak. A további (alsóbb) szintekre viszont egyre több cég kerülhet fel. A piramis laposodása azonban nem elsősorban a hazai cégek megerősödésén, hanem inkább a nagyvállalatok külföldi beszállítóinak a Magyarországra településén nyugszik (HIPA, 2016).

Az egyes főbb beszállítói szintek az alábbiak^[5]:

- *Első körös beszállítók (Tier-1):* A multinacionális vállalatok közvetlen beszállítói, többnyire integrátorok, akikől első beépítésű alkatrészeket, részegységeket vásárolnak a globális cégek. Az autóiparban ilyen pl. a Knorr-Bremse, a LuK, a Valeo, stb. Mára kevés olyan magyar cég maradt, amely készterméket

[5] Az IATF (International Automotive Task Force)* által kifejlesztett ISO/TS 16949 az autó- és gépjárműipar vezető nemzetközi minőségirányítási szabványja. Egyetlen rendszerben foglalja össze számos eredeti késztermékgyártó (OEM - Original Equipment Manufacturer), valamint az ő beszállítói/ellátási hálózatuk (Tier 1-2-3) esetén releváns minőségi követelményeket. Egy ISO/TS 16949 szerint kialakított és működtetett rendszer lehetővé teszi, hogy számos külön autóiipari és egyéb tanúsítási eljárás helyett egyetlen egységes tanúsítást kelljen elvégezni, pénzt és energiát takarítva meg ezzel. Gépjárműipari alkatrész-beszállítóként az ISO/TS 16949 segítségével folyamatosan javítható az adott vállalat rendszerének és folyamatainak minősége, és a szervezet fokozottabban az ügyfelek megelégedettségére összpontosíthat. A specifikáció az autóiipar sajátosságait figyelembe véve szabályozza a fejlesztési, tervezési, termelési, dokumentációs és - szükség esetén - a javítási folyamatokat.

* Az IATF (International Automotive Task Force) egy „ad hoc” csoport, amit autógyártók és szakmai szövetségeik hoztak létre. Tagjai: BMW, Chrysler, Daimler, Fiat, Ford, General Motors, PSA Peugeot-Citroen, Renault, Volkswagen és a szakmai szövetségek: AIAG (U.S.), ANFIA (Italy), FIEV (France), SMMT (U. K.), VDA (Germany). Fő célja és tevékenysége az, hogy nemzetközileg elfogadott minőségirányítási rendszer alapjait tegyék le az autóiiparban, elsősorban azoknak a beszállítóknak, amelyek az IATF tagjainak szállítanak be.

- állít elő. Ezért a magyar cégek többsége számára irreális, hogy OEM-vállalatok közvetlen, első szintű beszállítója legyen – különösen új beszállító esetén.
- *Második körös beszállítók (Tier-2)*: Az integrátor beszállítók beszállítói, többnyire középvállalkozás méretűek (pl. kisebb részegységek gyártói). Ma elsősorban azoknak a vállalatoknak van esélyük komoly beszállítói pozíció elérésére, amelyek legalább 50 főt alkalmaznak, és árbevételük eléri az évi 500 millió forintot.
 - *Harmadik körös beszállítók (Tier-3)*: Többnyire második körös beszállítók beszállítói, jellemzően kisvállalkozás méretűek („a beszállítók beszállítóinak a beszállítói”). A kiscégek számára a beszállítói hierarchiában való előrelépés nehéz, mert a beszállítói piramis alsó szintjén rendszerint nem keletkezik akkora nyereség, amely további jelentős beruházásokhoz, fejlesztésekhez elegendő lenne.

A következő vizsgálati szempont a beszállítók összetétele. Az Audi magyar tulajdonú beszállítóinak aránya kezdetben mindössze 4% volt, és bár ez az arány azóta növekedett, a legtöbb magyar tulajdonú beszállító még mindig csak Tier3 szinten van. Összehasonlításul a Magyarországon található nagyvállalatok beszállítói láncában egyre nagyobb a magyar beszállítók aránya. A Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. 2013 és 2016 között 21%-ról 23%-ra, míg a Siemens Zrt. az 2015-ben 82%-ról 83%-ra növelte a hazai beszállítói arányát. Jelentős a magyar beszállítók aránya a Magyar Suzuki Zrt.-nél is, modelltől függően 30-40%-ban származnak alkatrészek a hazai vállalatoktól. Az Audi Hungaria Kft.-nél 2016-ban 7%-os volt a magyar beszállítás aránya, a Bosch csoport pedig 2015-ben 18%-ban szerezte be alkatrészeit magyar gyártó vállalatoktól. A BMW is jelentős számú magyar beszállítóval működik együtt, ez a legfrissebb adatok alapján 63 céget jelent. Az Opel Szentgotthárd Autóipari Kft. beszállítóinak száma is folyamatos növekedést mutatott, 2016-ban már több mint 20 magyar beszállítója volt (HIPA, 2016).

Az Audi 58%-ban német tulajdonban lévő beszállítói hatékonyan alkalmazták a beszállítói módszereket, illetve, a leányvállalataik idetelepedésével hidalták át a távolságot. A magyar beszállítók aránya hosszú távú megfigyelést igényel annak érdekében, hogy gazdaságpolitikai következtetéseket tudjunk levonni (Czakó, 2014). E körülmények között érdemes megfigyelni a vállalat beszállítói láncainak hosszát, valamint azt, hogy a jelenlegi OEM beszállítók életpályája hogyan alakult. Érdemes azt megvizsgálni, hogy az Audi első számú beszállítói a Volkswagen-konzern többi tagjának is szállítanak-e, és ha igen, akkor mióta, milyen mértékben. Ezt átlátva lehet találni olyan alkatrészeket, melyek helybeli gyártása felgyorsíthatja az Audi gyártási folyamatait a külföldi beszállításhoz képest. A kérdéskör fontos azon magyar tulajdonú vállalatok számára is, melyeknek célja a beszállítói körbe való belépés, illetve a feljebb lépés. A járműipar Kelet-Közép-Európában hosszú múltra tekint vissza (Rechnitzer-Smahó, 2012). A kiépült beszállítói hálózatban a magyar vállalkozások kezdetben periferikus helyzetben voltak, a szállítási infrastruktúra és a teljes beszállítói hálózat elemzésének hiánya a beágyazódás

akadályaként is értelmezhető. Ezzel szemben egy ekkora vállalat beszállítói hálózata, mint az Audié, jelentős innovációs hatással lehet a helyi vállalkozói környezetre. Dinamikus ipari környezetben nagyobb esély van új vállalkozások, kiegészítő szolgáltatások szerveződésére, spin-off^[6] esetek előfordulására (Czakó, 2014).

Békés Gábor és Muraközi Balázs (2016) egy kutatása nyomán arra a következtetésre jutott, hogy a nemzetközi beszállítói láncok egyre nagyobb szerepet játszanak a modern gazdaságok termelésében és exportjában is. Egy-egy vállalat, ország vagy iparág versenyképességét alapvetően határozza meg az, hogy része-e ezeknek a globális láncoknak. Tanulmányukban a magyar vállalati szintű termelési és exportadatok segítségével vizsgálták a köztes termékek és tőkejóságok termelését, valamint exportját a magyar feldolgozóipari vállalatok esetében. Megállapították, hogy az ilyen termékek a hazai feldolgozóipari vállalatok termelésének kétharmadát, exportjának pedig háromnegyedét teszik ki. A beszállítói termékek arányát alapvetően meghatározza a vállalat iparága, ezért a megfelelő iparágakra fókuszáló gazdaságpolitika hatásosan célozhatja meg a potenciális beszállítókat. Regressziós elemzéssel mutatták meg, hogy a tudásátterjedés lehetőségével összhangban a beszállítói termékeket gyártó vállalatok – elsősorban nagyobb méretűeknek és magasabb tőkeintenzitásuknak köszönhetően – termelékenyebbek, mint a gyasztási javakat gyártó társaik.

Bisztray Márta (2016a) egy tanulmányában az Audi 1993-as győri beruházásának a helyi beszállító iparágban működő cégekre gyakorolt hosszú távú hatását vizsgálta. Az elemzéshez hosszú időtartamot lefedő cég szintű paneladatokat használt. A háromdimenziós különbségek közti különbség módszerét alkalmazta, amellyel a beszállító és kontroll iparágban működő cégek teljesítményét hasonlította össze az Audi gyárhoz közeli és egy távolabbi kontroll régióban az Audi-beruházás előtt és után. A főbb eredményei a következők voltak:

- A beszállító iparágban működő helyi cégek körében az értékesítés éves átlagos növekedési rátája 3 százalékponttal lett magasabb a győri Audi gyár megnyitása után, a foglalkoztatás növekedési rátája pedig 2 százalékponttal emelkedett. Ez a hatás azonban csak az Audi-beruházás után öt évvel vált mérhetővé, egyértelművé. Ugyanakkor a helyi cégek termelékenységére nézve nem tapasztalt pozitív hatást.
- A beszállító iparágban működő helyi vállalatokra gyakorolt hatás csak a külföldi tulajdonossal rendelkező cégeknél volt tapasztalható, ami a külföldi cégek beruházásai közti komplementaritásra utal. A becslések alapján a magasabb termelékenységű cégek tudtak többet profitálni az Audi győri jelenlétéből. Emellett e tanulmány eredményei azt mutatták, hogy a kizárólagosan hazai tulajdonban levő cégek termelékenysége alacsonyabb volt az Audi beruhá-

[6] Technológiai hasznosító vállalkozások („spin-off”). Azokat az ötleteket, technológiákat, amelyeket egy vállalat nem akar házon belül hasznosítani, „kipörgetheti” más vállalkozások számára, amelyek általában egy új piacon kezdik meg működésüket. A hasznosító vállalkozásokat úgy is definiálhatjuk, mint egy függetlenné váló vállalati csoport vagy divízió (Döry-Tilinger, 2014).

zása előtt, mint a külföldi tulajdonossal rendelkező cégeké. Így a külföldi beruházó és a helyi beszállító iparágban működő hazai tulajdonú cégek közti nagy termelékenységi különbség magyarázhatja azt, hogy a hazai cégek körében nem mérhető a termelékenység növekedésének hatása.

- Azok a vállalatok, amelyek az Audi győri beruházása után léptek be a helyi beszállító iparágba, a kontroll csoporthoz képest nagyobbak voltak és gyorsabban nőttek.

Bisztray Márta (2016b) egy másik tanulmányában az Audi beruházásának tovagyűrűző (spillover) hatásait is megvizsgálta, ennek eredményeként azok erőteljes heterogenitásáról számolt be. Főbb megállapításai ezen a területen az alábbiak voltak: a tovagyűrűző hatást jelentősen meghatározzák a beszállítóvá válás pénzügyi, technológiai, minőségi feltételei, a külföldi tulajdonban lévő cégek nyernek többet, a belépők további belépőket vonzanak, kizorító hatás léphet fel, az inputokért való intenzívebb verseny következtében ez megnyilvánulhat például növekvő bérek formájában.

Rechnitzer János, Hausmann Róbert és Tóth Tamás (2017) egy a közelmúltban publikált tanulmányában a magyar autóipar helyzetét vizsgálta a visegrádi térség és a német, osztrák, valamint az európai uniós folyamatok összehasonlítására fókuszálva. E tanulmány fő következtetése, hogy az autóipar a magyar nemzetgazdaságon belül kiemelkedően termelékeny, ugyanakkor az iparági KKV-k kevésbé produktívak, mint a nagyvállalatok, és ez a különbség a térségben Magyarországon a legnagyobb. A tanulmány szerzői véleménye szerint e helyzet megváltoztatásához egyrészt a külföldi nagyvállalatok magasabb hozzáadott értékű tevékenységeinek térségbe történő kiszervezésére és ehhez kapcsolódóan a bérek növelésére, másrészt a hazai tulajdonú KKV-k értékláncon belüli megerősítésére és feljebb lépésére lenne szükség.

Hasonló következtetésre jutottak korábban Gelei és társai is (2011), elemzésük szerint a magyar gazdaságpolitika prioritásának kellene lennie, hogy a hazai beszállítókat olyan kompetenciák, képességek kiépítésében támogassák, amelyek révén eleget tudnak tenni az összetettebb vevői elvárásoknak és ezzel előbbre tudnak lépni az autóipari piramisban. A tanulmány szerint mára Magyarországon kialakult egy versenyképes beszállítói bázis, amelyen belül létrejött néhány innovatív, komplex, a vevői elvárásoknak is megfelelni képes hazai vállalat. Ezek kiemelt gazdaságpolitikai támogatása több pozitív hatással is járhatna.

Az Audi Hungaria Zrt. és a Nemzeti Külgazdasági Hivatal (HITA) megkezdte egy többlépcsős, komplex beszállítói program végrehajtását 2013 decemberében. A HITA tájékoztatása szerint a program végrehajtásának alapját az Audi Hungaria és a HITA együttműködési szerződése, továbbá az Audi Hungaria Zrt.-nek a kormánnyal kötött stratégiai megállapodása teremti meg. Az Audi és a HITA közötti kooperáció eredményeként, a Volkswagen csoport Kelet-Európai Regionális Irodájának bekapcsolásával született meg az a beszállító-fejlesztési program, amelynek elsődleges célja, hogy minél több magyarországi vállalkozás

kapcsolódjon be a konszern beszállítói hálózatába. A Volkswagen AG Kelet-Európai Regionális Irodája és a HITA által közösen végzett előzetes felmérések alapján tizenegy beszállító kapott meghívást a témában tartott tréningre, amelyen a VW szakemberei a konszern minőségbiztosítási és beszerzési folyamataival, valamint a beszállítókkal szemben támasztott követelményeikkel ismertették meg a résztvevőket. A résztvevők többsége már VW beszállító volt. A HITA szerint jó esély van arra, hogy a VW beszállításainak volumene tovább növekedjen (MTI, 2013).

2.7. AZ AUDI HUNGARIA TÉRSÉGI FEJLŐDÉSRE GYAKOROLT HATÁSA

Győr hosszú ipari múltjának is köszönhető, hogy a rendszerváltás után jelentős külföldi befektetői réteg telepedett le a városban. Olyan vállalkezési tevékenységek indultak el sikeresen, melyeknek nem volt hagyománya. A város főként a későbbi Győri Ipari Park kialakításán keresztül – új iparágak befogadására is alkalmassá vált. A kiépített ipari környezet iránt a mai napig jelentős a külföldi tőke befektetői érdeklődése. Győr, a lakosság összetételét, ipari termelését, átlagkereseti szintjét tekintve magyar viszonylatban a KSH adatai alapján kiemelkedőnek számít (8. táblázat).

8. táblázat: Gazdasági adatok a Nyugat-Dunántúltra és annak megyéire országos összehasonlításban, 2017. I. negyedév

Table 8 Economic data for Western Transdanubia and its countries in national comparison, 2017 Q1

Megnevezés	Győr- Moson- Sopron	Vas	Zala	Nyugat- Dunántúl	Ország
	megye				
Regisztrált vállalkozások					
Regisztrált vállalkozások száma	72 069	40 333	50 384	162 786	1 702 218
Regisztrált vállalkozások számának indexe	101,1	101,8	101,3	101,3	100,4
1000 lakosra jutó vállalkozás	158	159	185	166	174
Beruházás					
Teljesítményérték, millió Ft	57 135	17 679	7 474	82 288	847 514
Beruházások volumenindexe	102,4	116,2	112,7	106,0	135,5
Egy lakosra jutó teljesítményérték, ezer Ft	125,0	69,9	27,4	83,7	86,5
Ipar					
Termelés volumenindexe	109,6	105,6	122,3	109,8	107,5
Egy lakosra jutó termelési érték, ezer Ft	2 005,0	1 360,7	564,2	1 439,1	741,8
Termelés volumenindexe	107,5	103,4	105,2	106,5	107,3
Értékesítés volumenindexe	107,6	102,1	103,2	106,2	106,1
Ezen belül: belföldi	113,4	119,5	98,2	112,0	101,5
export	106,9	100,1	108,4	105,3	108,1
Értékesítésből az export aránya, %	88,3	87,7	51,7	86,7	70,7

Forrás: KSH, 2017

A beruházások egy lakosra jutó értéke Budapesten volt a legmagasabb. Az itt regisztrált 181 ezer forint 2,1-szerese az országos átlagnak. A fővárost Heves, Győr-Moson-Sopron és Komárom-Esztergom megyék követték a mutató szerinti rangsorban. A fajlagos beruházás Nógrád megyében volt a legalacsonyabb (24 ezer forint), ami 28%-a az országos átlagnak (KSH, 2017).

Az országos ipari termelésének közel kétharmadát hat megye és a főváros adta. Ezen iparosodottabb térségek mindegyikében nőtt a termelés volumene: leginkább Fejér (11%), legkevésbé Komárom-Esztergom (1,4%) megyében. Az országos produktumhoz Győr-Moson-Sopron megye járult hozzá a legjelentősebben, 13%-kal. Az egy lakosra jutó ipari termelés Győr-Moson-Sopron (2 005 ezer forint) és Komárom-Esztergom (1 884 ezer forint) megyékben volt a legmagasabb, az országos átlag 2,7, illetve 2,5 szeresét tette ki, szemben Baranyával, ahol a mutató értéke az országos átlag 40%-át érte el.

A megyei székhelyű, 49 főnél többet foglalkoztató vállalkozások ipari termelésének közel felét a járműgyártásban (30%) és a vegyiparban (18%) hozták létre. A járműgyártás termelési volumene országosan 7%-kal emelkedett, értékének több mint hattizedét Győr-Moson-Sopron, Bács-Kiskun, valamint Komárom-Esztergom megye adta (KSH, 2017).

Poreisz Veronika (2014) egy tanulmányában a járműipari vállalatok számának alakulását is bemutatta, hogy lássuk, a fent ismertetett ipari termelést hány cég vitte véghez (9. táblázat). Elemzése a KSH Statinfo adatbázisából származó adatokra épült, a regisztrált gazdasági szervezetekre vonatkozóan minden gazdálkodási formában, minden létszám-kategóriában, a 2011–2013-as évekre. Érzékelhető, hogy kifejezetten a járműgyártásban tevékenykedő cégek száma nagyságrendekkel alacsonyabb, mint a kapcsolódó iparágakban lévők. Darabszámra elenyésző változások történtek 2011 és 2013 között, viszont kiemelhető, hogy Győr-Moson-Sopron megyében növekedést tapasztalhatunk a járműgyártás esetében. Az észak-dunántúli régió súlyát az is mutatja, hogy az országban regisztrált járműgyártó cégeknek egynegyede a térségben található. A kapcsolódó tevékenységekkel kiegészülve ez az arány 20%-kal módosul.

9. táblázat: Járműipari vállalkozások száma Magyarországon, 2011–2013, db
Table 9 Number of vehicle industry companies in Hungary, 2011–2013

Terület	Járműgyártás		Járműgyártás + kapcsolódó iparágak	
	2011	2013	2011	2013
Győr-Moson-Sopron	53	61	2 082	2040
Vas	25	24	905	891
Komárom-Esztergom	43	37	1712	1694
Fejér	70	67	1922	1922
Veszprém	48	44	1364	1364
Észak-Dunántúl összesen	239	233	7985	7911
Országosan	948	917	40 031	39 577

Forrás: Poreisz, 2014

Önmagában a vállalkozások számából nem szabad messzemenő következtetéseket levonni, a foglalkoztatás és termelési érték figyelembevételével lehet csak kijelenteni, hogy a Győri Ipari Körzetben megvannak-e az alapjai a járműgyártási ágazat klaszteresedésének.

Azonban nem szabad elfeledkezni arról, hogy a klasztereknek több típusa is létezik. Az autóiiparban tipikusan a néhány nagyobb vállalat köré csoportosult beszállítók, intézmények alkotta klaszter jelenik meg. A Pannon Autóiipari Klasztert, mint bejegyzett klasztert tartják nyilván. Azonban további kutatási kérdéseket vet fel, hogy az intézményesült klaszter valóban aktívan működik-e, a tagjai közti kapcsolatok erőssége milyen mértékű, illetve a régióban kimutatott járműipari sűrűsödés valóban cégek, intézmények együttműködését eredményezi, vagy egy beszállítói, vertikális jellegű hálózatot látunk-e inkább. A járműipar területén főként néhány nagyobb vállalat köré csoportosulnak a beszállítók, a nagyobb cégek domináns erőfőlénnyel rendelkeznek, a közös tevékenységek elsősorban a munkamegosztás, kutatás és a beszállítói kapcsolatok révén valósulnak meg (Poreisz, 2014).

3. ÖSSZEGZÉS

A tanulmány elkészítésének célja az volt, hogy az Audi Hungaria Zrt. hatását elemezze a magyar nemzetgazdaságra, és térségi szinten egyaránt. A nemzetközi felmérések gyakorlatától eltérően nem a külföldi befektető, hanem alapvetően a fogadó ország szempontjából készítettük el a különféle hatások értékelését. Mindehhez minden olyan pénzügyi, gazdasági, statisztikai dokumentumot, mások által korábban készített kutatási jelentést, elemzést felhasználtunk, amely fellelhető volt e témakörben. Ennek eredményeként a korábban ebben a témakörben napvilágot látott elemzéseknél, sokkal kiterjedtebb és átfogóbb eredményeket kaptunk, amelyek sok, korábban megválaszolatlan kérdésre is választ adnak, illetve sok olyan részletre rávilágítanak, amelyek habár nagyon is relevánsak, de mindeddig homályban maradtak és ezért különféle találgatások alapjául szolgáltak. Például mennyivel járul hozzá az Audi a magyar költségvetéshez vagy az Audi AG-n belül mennyire nyereséges a magyarországi leányvállalata és hol helyezkedik el a leányvállalatok nyeresége alapján, valamint a közép-európai feldolgozóiparban milyen pozíciót tölt be árbevétele, illetve adózott eredmény alapján felállított rangsorokban. A győri Audi 2016-ban 33,56 milliárd forinttal járult hozzá a magyar költségvetéshez, ennivel több adót fizetett be abba, mint amennyi támogatást onnét kapott.

Az Audi leányvállalatai közül a győri leányvállalat bizonyult 2016-ban kiemelkedően a legeredményesebbnek 342 805 ezer euró nyereséget létrehozva. A győri vállalat az Audi összes profitjának 16,59%-át állította elő ebben az évben. Az Audi Hungaria Zrt. a második legnagyobb vállalkozás a közép-európai feldolgozóiparban.

Ezen túlmenően ebben a tanulmányban azt is megállapítottuk, hogy az Audi milyen mértékben járul hozzá a magyar GDP-hez és elsőként készítettünk arra becslést, hogy mennyivel járul hozzá a magyar GNI-hez. Ezek szerint az Audi 1,44%-kal járult hozzá a magyar GDP-hez és 1,11%-kal a GNI-hez.

Tanulmányunkban azt is értékeltük, hogy az Audi Hungaria Zrt. milyen piacokon értékesíti termékeit és ennek következtében milyen mértékben és módon járul hozzá a magyar külkereskedelmi forgalomhoz. Az Audi adta 2016-ban a teljes magyar export 8,08%-át.

Arra is kitértünk tanulmányunkban, hogy a győri leányvállalat milyen pozíciót foglal el a magyar munkaerőpiacon. Az Audi jelenleg Magyarország negyedik legnagyobb foglalkoztatója. Kutatásunk révén megvizsgáltuk azt is, hogy az Audi AG milyen új K+F tevékenységeket, és új technológiákat telepített a magyarországi leányvállalatához. Eddig a szerszámgyártó tevékenységek, a jármű motorok és legújabban az e-motorok fejlesztése került Győrbe az Audi globális hálózatán belül. Elemzésünk során kitértünk arra is, hogy az Audi milyen módon fejleszti magyarországi beszállítói hálózatát és melyek a vállalkozás legfőbb térségfejlesztésre gyakorolt hatásai. Az Audi magyar tulajdonú beszállítóinak aránya mindössze 7% volt 2016-ban, ez az arány még mindig az egyik legalacsonyabb a többi magyar járműipari vállalkozáshoz (Suzuki, Bosch, Mercedes) viszonyítva. A hazai beszállítók arányának növekedése pedig nem a hazai cégek megerősödésén, hanem sokkal inkább az Audi külföldi beszállítóinak a Magyarországra településének az eredménye. A legtöbb magyar tulajdonú beszállítója még mindig csak Tier3 szinten van.

IRODALOMJEGYZÉK

- Annoni, P.–Dijkstra, L.–Gargano, N. (2017) *The EU Regional Competitiveness Index. 2016. Working Papers, WP 02/2017 European Commission.*
- Audi (2016) *Audi 2016 Annual Report. Combined Management Report. Basis of the Audi Group.*
- Audi AG (2016) *Annual Financial Statements of AUDI AG at December 31, 2016, Balance Sheet, Income Statement, Notes to the Financial Statements.*
- Audi Hungaria Motor Kft. (2016) *Az Audi Hungaria Motor Kft. 2016. évi éves beszámolójának kiegészítő melléklete.*
- Audi Hungaria Zrt. (2017) *Az Audi Hungaria Zrt. Egyedüli részvényes 2017/01 – 08. sz. határozatai.* Győr, 2017. február 16.
- Bakács A. (2003) *Versenyképesség koncepciók.* MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest.
- Békés G.–Muraközy B. (2016) Beszállítói termékek a magyar feldolgozóiparban. *Közgazdasági Szemle*, 63, 10, 1046–1073.
- Bisztray M. (2016a) *A külföldi működőtőke hatása a magyar vállalatokra.* MKT Közgazdász-vándorgyűlés.
- Bisztray M. (2016b) *The effect of FDI on local suppliers: Evidence from Audi in Hungary.* [A győri Audi gyár hatása a beszállító iparágban működő környező vállalatokra] KTI Műhelytanulmányok MT-DP 2016/22.
- Bogár L. (2006) *Magyarország európai integrációjának történeti aspektusai.* Európai Műhelytanulmányok.

- Bödör E. (2007) *Az Audi Hungaria Motor Kft. Magyarországon*. Diplomamunka. Budapesti Gazdasági Főiskola, Külkereskedelmi Főiskolai Kar, Nemzetközi Kommunikáció Szak.
- Czákó K. (2014) Az Audi Hungaria Motor Kft. hatása a helyi gazdasági és társadalmi folyamatokra. *Tér és Társadalom*, 28, 188–198.
- Deloitte (2016) *Central Europe Top 500. An era of digital transformation. 2006-2016*. <https://www2.deloitte.com/global/en/pages/about-deloitte/articles/central-europe-top500.html> Letöltve: 2017. 06. 27.
- Dőry T.-Tilinger A. (2014) Hatékonyabbak-e a nyílt innovációs módszereket alkalmazó kis- és középvállalkozások. In: Lados M. (szerk.): *A gazdaság szerkezete és vonzáskörzete alakulása. A Győri Járműipari Körzet, mint a térségfejlesztés új iránya és eszköze c. kutatás monográfiái* 5. Universitas – Győr Nonprofit Kft.
- Dusek T.–Koppány K.–Kovács N.–Szabó D. R. (2015) A győri járműipari körzet hozzáadott értékének becslése. *Területi Statisztika*, 55, 1, 76–87.
- European Commission (2017) *Commission Staff Working Document. Competitiveness in low-income and low-growth regions*. The lagging regions report. Brussels, 10.4.2017 SWD (2017) 132 final.
- Fekete D. (2017) Felsőoktatási és Ipari Együttműködési Központ Győrben. *Polgári Szemle*, 13, 1–3, 106–115.
- Gelei A.–Venter L.–Gémesi K. (2011) A multinacionális vállalatok a járműgyártás iparágban. In: Chikán A. (szerk.): *A multinacionális vállalatok hatása a hazai versenyre és a versenyképességre*. BCE Versenyképesség Kutató Központ, Budapest. 179–232.
- HIPA (2016) *Direkt beszállítói kézikönyv*. <https://hipa.hu/kezdolap#kiadvanyok> Letöltve: 2017. 09. 27.
- Ishikawa, A.–Makó Cs.–Novoszáth P. (1991) Tudásfelhasználás és munkaköri mobilitás összehasonlító vizsgálata. *Társadalomkutatás*, 9, 4, 21–35.
- HVG (2016) *HVG TOP 500*. http://hvg.hu/gazdasag/20161111_ime_a_legnagyobb_nyereseket_termelo_cegek_top500 Letöltés: 2017. 06. 27.
- Kisalföld (2018) *Hatmilliárdból kutatás-fejlesztési központot épít Győrben az Audi*. Kisalföld.hu 2018.02.19. http://www.kisalfold.hu/gyori_hirek/hatmilliardbol_kutatas-fejlesztési_kozpontot_epit_gyorben_az_audi_-_fotok/2550387/ Letöltve: 2018. 04. 08.
- KSH (2017) *Fókuszban a megyék – 2017. I. negyedév Győr-Moson-Sopron megye*
- Külgazdasági és Külügyminisztérium (2018) *EKD hatályos szerződések*. <http://www.kormany.hu/hu/dok?page=15&type=204#!DocumentBrowse> Letöltve: 2018. 04. 06.
- Lentner Cs. (2007a) A magyar nemzetgazdaság versenyképességének új típusú tényezői. In: Lentner Cs. (szerk.): *Pénzügypolitikai stratégiák a XXI. század elején*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 271–296.
- Lentner Cs. (2007b) The Competitiveness of Hungarian University Based - Knowledge Centres in European Economic and Higher Education Area. *Transformations in Business & Economics*, 6, 2, pp. 87–100.
- Lentner Cs. (2007c) The Health Care System as a New Competitive Factor in the Light of the Convergence Programme *Hungarian Medical Journal*, 1, 1, 97–107.
- Lentner Cs. (2008) A polgári Magyarország új típusú versenyképességi tényezői *Polgári Szemle: Gazdasági és Társadalmi Folyóirat*, 4, 2, 6–18.
- Lentner Cs. (2015) The New Hungarian Public Finance System - in a Historical, Institutional and Scientific Context. *Pénzügyi Szemle/Public Finance Quarterly*, 16, 4, pp. 447–461.

- Lentner Cs. (2016) *Rendszerváltás és pénzügypolitika: Tények és tévhitek a neoliberais piacgazdasági átmenetről és a 2010 óta alkalmazott nem konvencionális eszközökről*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Lentner, Cs. (2017) Scientific Taxonomy of Hungarian Public Finances After 2010. *Polgári Szemle: Gazdasági és Társadalmi Folyóirat*, 13, Speciel, pp. 21–38.
- Makó Cs.–Novoszáth P. (1994) Külföldi befektetési minták és a munkaügyi kapcsolatok. *Társadalomkutatás*, 11, 1–4, 17–52.
- MNB (2017) *Fizetési mérlegjelentés*. MNB. 2017. április.
- MTI (2013) *Az Audi Hungária és a HITA megkezdte a beszállítói program végrehatását* | Gazdaság | Győr-Moson-Sopron - kisalfold.hu 2013.12.12. Letöltve: 2017. 06. 28.
- Novoszáth P. (2018) *A társadalombiztosítás pénzügyei*. GlobeEdit Kiadó.
- Palotai D.–Virág B. (szerk.) (2016) *Versenyképesség és növekedés. Út a fenntartható gazdasági felzárkózáshoz*. Magyar Nemzeti Bank, Budapest.
- Poreisz V. (2014) Dinamikus klasztersúly meghatározása a Győri Ipari Körzetben In: Lados M. (szerk.): *A gazdaságszerkezet és vonzáskörzet alakulása. A Győri Járműipari Körzet, mint a térségfejlesztés új iránya és eszköze c. kutatás monográfiái 5*. Universitas – Győr Nonprofit Kft.
- Rapkin, D. P.–Avery, W. P. (szerk.) (1995) *National Competitiveness in a Global Economy*. Lynne Rienner, London.
- Rechnitzer J.–Smahó M. (2012) *Vehicle industry and competitiveness of regions in Central and Eastern Europe*. Széchenyi István Egyetem, Universitas-Győr Nonprofit Kft, Győr.
- Rechnitzer J.–Hausmann R.–Tóth T. (2017) A magyar autóipar helyzete nemzetközi tükrökben. *Hitelintézeti Szemle*, 16, 1, 119–142.
- Stubnya B. (2017) Hol dolgozik a magyar? *Index* 2017. 05. 07.
- Szentés T. (2006) *Fejlődés, Versenyképesség, Globalizáció II*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Török Á. (2008) Tudomány vagy versenyképesség, Tudomány és versenyképesség! Székfoglaló a Magyar Tudományos Akadémián. *Pénzügyi Szemle*, 53, 4, 549–570.