



NEMZETI FEJLESZTÉSI ÉS GAZDASÁGI MINISZTERIUM

# KÖZÚTI JÁRMŰIPARI AKCIÓTERV

Kormány általi elfogadás dátuma: 2009. június 3.

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>1</b>	<b>BEVEZETÉS</b>	<b>3</b>
1.1	INDÍTTATÁS	3
1.2	MANDÁTUM	6
1.3	TERVEZÉS ÉS VÉGREHAJTÁS	6
1.4	A VÉGREHAJTÁS SZERVEZETI KERETE ÉS FOLYAMATA	7
1.5	LEHATÁROLÁS ÉS FOGALOMÉRTTELMEZÉS	7
<b>2</b>	<b>HELYZETELEMLZÉS</b>	<b>9</b>
2.1	PILLÉR 1: MUNKAERŐ	9
2.2	PILLÉR 2: BESZÁLLÍTÓK	10
2.3	PILLÉR 3: KÖZLEKEDÉSI ÉS HÁLÓZATOS INFRASTRUKTÚRA	10
2.4	PILLÉR 4: K+F	11
2.5	PILLÉR 5: BERUHÁZÁS-ÖSZTÖNZÉS	11
<b>3</b>	<b>SWOT ELEMZÉS</b>	<b>13</b>
3.1	PILLÉR 1: MUNKAERŐ	13
3.2	PILLÉR 2: BESZÁLLÍTÓK	14
3.3	PILLÉR 3: KÖZLEKEDÉSI ÉS HÁLÓZATOS INFRASTRUKTÚRA	15
3.4	PILLÉR 4: K+F	15
3.5	PILLÉR 5: BERUHÁZÁS-ÖSZTÖNZÉS	16
<b>4</b>	<b>STRATÉGIAI KERET</b>	<b>17</b>
4.1	JÖVŐKÉP	17
4.2	CÉLRENDSZER	18
<b>5</b>	<b>AKCIÓK</b>	<b>19</b>
5.1	AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS A TAGORSZÁGOK VÁLSÁGKEZELŐ INTÉZKEDÉSEINEK FŐ JELLEMZŐI	19
5.2	JAVASOLT AKCIÓK BEMUTATÁSA	20

## Bevezetés

### Indíttatás

**A közúti járműipar a feldolgozóipar csúcsa.** Vezérterméke a személygépkocsi lényegében a legdrágább, legösszetettebb tömegesen előállított ipari termék. Keresleti viszonyai egyben a gazdasági fejlődés egészségi állapotát is jelzik, piaca a fogyasztói bizalom barométerének tekinthető.

A közúti járműipar évtizedek óta **globalizálódás első számú hajtóereje. Ezt indokolja**

- a termék összetettsége (elektronika, számítástechnika, szoftveripar, gépipar, acél- és alumínium precíziós öntészet, vegyipar, műanyagipar, a textilipar, gumiipar, stb. )
- a gyártás komoly technológia és tőkeigénye,
- a transznacionális kínálati lánc és disztribúciós rendszer.

Az autóipart és a hozzá kötődő beszállító ipart sajátosan hierarchizált, gyártó vezérelte értéklánc jellemzi. Ennek működését - tekintettel a rendkívüli minőségi igényre, az óriási darabszámokra, illetve az elvárt szállítási pontosságra („in time delivery”), - **globálisan koordinált, szigorú termelés-szervezés, menedzsment és logisztika biztosítja.**

Az ágazat kiemelt húzóágazati jellegét mutatja az is, hogy a beszállítói rendszerében **integrálja** a legkülönbözőbb tudás és technológia igényes vállalkozásokat, jellemzően az elektronikai és más gépipari ágazatokban. Egy gépkocsi előállítási értékének durván kétharmadát beszállítói háttér hozzájárulása teszi ki. Ebből adódóan a járműiparra vonatkozó kormányzati intézkedések érdemi hatást gyakorolnak a helyi **beszállító ipar, a KKV szektor egészére.**

A közúti járműipar Magyarország számára is **kihagyhatatlan fejlesztési irány:** kiemelt szerepe van az ipari bruttó kibocsátásban, a kivitelben, a foglalkoztatásban, a beruházásokban, valamint a K+F kiadásokban.

### A magyar járműipar főbb mutatói - ágazati factsheet

	Mérték- egység	Jármű- gyártás	Nemzet- gazdaság összesen	A járműgyártás részesedése %	Adatforrás	Év
Bruttó kibocsátás	milliárd Ft	3 579	50 880	7,0	KSH	2006
Export	milliárd Ft	3 022	17 344	17,4	KSH	2007
Alkalmazásban állók száma	ezer fő	63,5	2 760,0	2,3	KSH	2007
Beruházás	milliárd Ft	196	4 648	4,2	Eurostat, KSH	2006
K+F ráfordítás	milliárd Ft	13,7	126,3	11,8	KSH	2007

Magyarországon 2007-ben közel 300 ezer járművet állítottak elő; ennek 98%-a személygépjármű (kb. 240.000 Suzuki, 60.000 Audi). Hazánk **a térség motorgyártásában piacvezető:** az AUDI 1,9 millió, a General Motors pedig 450 ezer motort gyárt, ezzel Európa negyedik legnagyobb motorexportőre vagyunk.

A közúti járműipar **hazai súlya európai összehasonlításban is jelentős:** az ágazat bruttó hozzáadott értékhez való hozzájárulása csak Németországban és Csehországban magasabb, mint nálunk.

## A járműipar hozzáadott értéke a GDP százalékában egyes EU-országokban

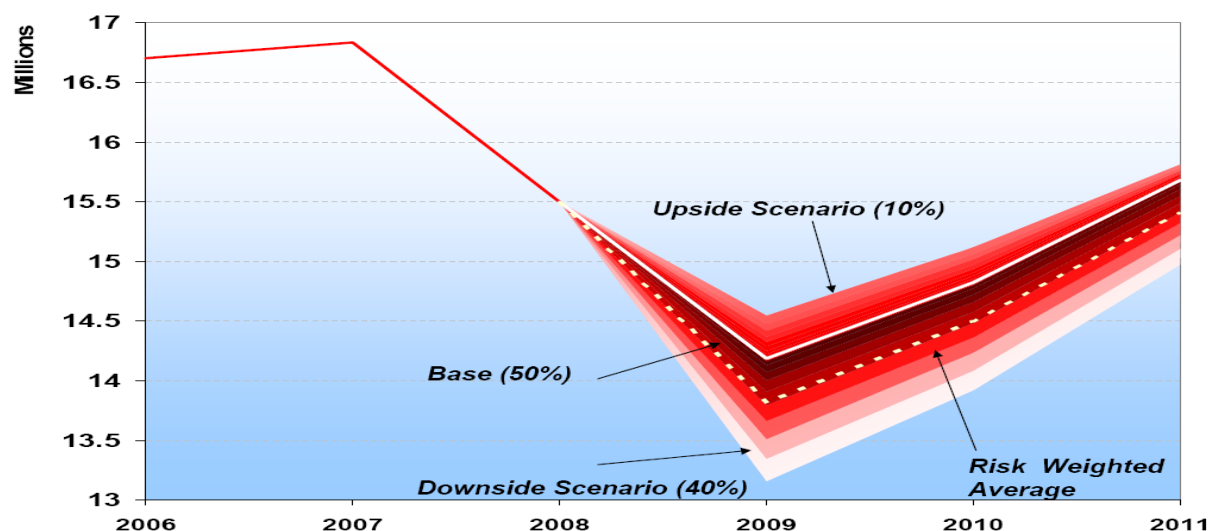


**A szektor régiós szerepe is kiemelkedő.** A kelet-közép-európai régióban (Szlovákia, Lengyel-, Cseh- és Magyarország) az új autógyárak termelésbe állásával és a régiók továbbfejlesztésével Európa és egyben a világ legnagyobb intenzitású autógyártási potenciálja jött létre, több mint 2 millió db/év kapacitással, amely kiemelkedő fontosságú a magyar beszállítók további életében, a regionális gazdasági kapcsolatok alakulásában.

A járműipari akcióterv kidolgozásának aktualitását erősítik a kibontakozó globális pénzügyi válság járműiparra gyakorolt hatásai. A 2008-as **hitelválsággal összefüggő krízis** az általános gazdasági környezet, a fogyasztói bizalom váratlan és gyors megrendüléséhez, a globális iparágat közvetlenül sújtó mélyreható **keresleti oldali** elbizonytalanodáshoz vezetett.

Jól mutatják ezt az EU27-re készült első 2009. évi előrejelzések is. A megközelítően 20 milliós darabszámot elérő 2007. évi termelés 2008-ban 5%-kal, 2009-ben legalább 15 %-kal csökken. A végtermék gyártók minden, a kormányzatokkal összehangolt igyekezetük (pl. rugalmas foglalkoztatás) ellenére 15% körüli létszám leépítéssel számolnak. Napjainkra Kelet-Közép-Európában is általánossá váltak a termelés-csökkentések, a három műszakos munkarend kétműszakossá alakítása, a hosszú leállások és az elbocsátások. Az alábbi ábra a Nyugat-Európára vonatkozó visszaesést mutatja.

### The latest Western European scenario ranges for light vehicles until 2011<sup>1</sup>:



A válságciklus hosszát most még aligha lehet meghatározni. A legfrissebb elérhető makrogazdasági mutatók arra utalnak, hogy a globális gazdasági recesszió még nem érte el a mélypontját. Elemzői várakozások szerint - nem utolsósorban éppen a nagy európai tagállamokban elfogadott gazdasági mentőcsomagok pozitív hatásának köszönhetően - a **növekedésre lehetőség legkorábban 2009 végén** nyílik meg.

A szakmai egyesületektől és az egyes nagy gyártóktól beszerzett információk alapján a magyar járműipar 2009. évi kilátásai is a recesszió elhúzódására és az előrejelzések nagyfokú bizonytalanságára utalnak. Az iparági felmérések a 3-4 hónapra előre vetített rendelésállomány drasztikus csökkenését jelzik, s ebből általánosságban 30-40 %-os termelés-visszaesés prognosztizálható. **A hazai beszállítók helyzetét nehezíti**, hogy 2008 első felében felgyorsították a fejlesztéseket, növekedtek a legyártott darabszámok, így a szektor túllépett a strukturálisan fenntartható piacméreten, amit a szektornak most, a válságtól sújtva kell korrigálnia.

A **fenntartható piacméret** a válság további elmélyülésével a jelenlegi tudásunk alapján meghatározhatatlan. Annyit azonban előre vetíthetünk, hogy a piacok várhatóan 2009-ben és 2010-ben sem állnak vissza a korábbi mérethez, s az iparág a válság után már nem lesz ugyanaz, mint előtte. Várhatóan az elmúlt évek hitelbősége sem ismétlődik meg, **az autógyárak és beszállítók mélyreható struktúraváltás elé néznek**.

**A járműipari munkahelyek és termelőkapacitások megóvását célzó programok mind Európában, mind az Egyesült Államokban napirenden vannak.** Magyarország, mint jelentős járműipari ország esetében megkerülhetetlen, hogy a pénzügyi válság reálgazdasági hatásainak csökkentésére, stratégiaileg konzisztens, eredményes, a helyi adottságokhoz igazodó és az ország teljesítőképességével összhangban lévő válasz születessen.

<sup>1</sup> Source: Global Insight (includes non-EU markets)

## **Mandátum**

A Kormány 2008. szeptember 10-i ülésén elfogadott **középtávú munkaprogramjának** III. fejezet, a Gazdaságfejlesztés 7. sz. pontja felhatalmazta az NFGM minisztert a kiemelt ágazatok stratégiáinak és akcióterveinek elkészítésére. A feladat célja „a versenyképes tudásgazdaság szabályozói és fejlesztéspolitikai környezetének kialakítása, különösen az informatika, a járműipar, a gyógyszeripar, a biotechnológia, a logisztika terén.” A felhatalmazást a **Kormánykabinet** 2009. február 24-i ülése **megerősítette**.

Az NFGM az egyes ágazatok globális piaci dinamikája, a technológiai trendek és a komparatív előnyök figyelembe vételével, illetve a magyar gazdaság legfontosabb mutatói alapján **azonosította a tudásalapú, nagy hozzáadott értékű ágazatokat**. A fenti szempontok alapján első körben a járműipar, a logisztika, a gyógyszeripar/biotechnológia és az informatika ágazatok akciótervei készülnek el.

Az ágazati akciótervek egyrészt **rövid távú válságkezelő intézkedésekre** tesznek javaslatot (pl. a válság hatásainak csökkentése, a magasan kvalifikált munkaerő megtartása), másrészt a nemzetközi szintű **versenyképesség hosszabb távú javítása**, a fenntartható gazdasági növekedés biztosítása és a beruházás-ösztönzési rendszer eredményességének fokozása érdekében javasolt lépéseket tartalmaznak, kitérve a felelősökre és a határidőkre is. Az Akcióterv egyik legfőbb alapgondolata, hogy **a legjobb rövid távú intézkedések összhangban vannak a hosszú távú, stratégiai lépésekkel, mivel megalapozzák, illetve előkészítik azokat**.

A 2009-2013 időszakra szóló akciótervek az adott ágazatok szabályozási, közpolitikai, illetve fejlesztéspolitikai eszközök igénybe vételével történő fejlesztésére tesznek javaslatot, a lehető **legcsekélyebb addicionális forrás** igénybe vétele mellett. Az akciótervek emellett úgy fogják át a rövid távú, a szektor túlélését segítő **válságkezelő intézkedéseket**, hogy azok **konzisztensek** a hosszú távú, **struktúraépítő megközelítésekkel** (pl. a humán erőforrások megerősítése).

Az akciótervek, illetve az azokat megalapozó stratégiai átvilágító tanulmányok módszertani szempontból a MeH által kidolgozott „Kormányzati stratégia-alkotás egységes követelményrendszerének szakmai megalapozása és módszertani útmutató” c. dokumentumban (**KSaK**) foglalt elvárásokat követik. Az egységes módszertan és elemzési szempontrendszer biztosítja, hogy a jelenleg készülő, illetve a jövőben elkészítendő további ágazati akciótervek műfaji és szakmai értelemben egyenszilárdságúak legyenek.

## **Tervezés és végrehajtás**

Az NFGM Versenyképességért felelős Szakállamtitkárságának Tudásgazdaság Főosztálya 2008 végén pályázatot írt ki a járműipari akcióterv megalapozását szolgáló **szakmai átvilágító tanulmány** elkészítésére, amelyet a TÁRKI Társadalomkutatási Zrt-t, a Kopint-Tárki Konjunktúrakutató Intézettel közösen készített és amely jelen akcióterv mellékletét képezi.

**A megalapozó tanulmány eredményeinek felhasználásával az akciótervet az NFGM Versenyképességi Szakállamtitkárság Tudásgazdaság Főosztálya dolgozta ki, összhangban a minisztérium – KSaK alapján összeállított – akcióterv-készítési módszertanával.**

A szakmai megalapozó tanulmány véglegesítése során figyelembe vettük az Autóipari Versenyképességi Munkacsoport résztvevőinek véleményeit, valamint a megalapozó tanulmány írásos egyeztetésen **felmerült észrevételeket** is:

- ITDH,
- Magyar Gépjárműipari Szövetség
- Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége (MAJOSZ)
- Gépjármű-kereskedők Országos Szövetsége,
- Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete,
- Magyar Innovációs Szövetség,
- Magyar Lízingszövetség,
- Pólus Iroda,
- MSZH,
- MTA K+F és Innovációs Főosztály,
- KFTNM Stratégiai Főosztály.

### ***A végrehajtás szervezeti kerete és folyamata***

Az Akcióterv megvalósításáért az NFGM Versenyképességi Szakállamtitkárságának irányítása alá tartozó **Tudásgazdaság Főosztály** vezetője felel. A feladatok eredményes megvalósításához elengedhetetlen a civil és üzleti szereplők bevonása és aktív részvétele. A megvalósítás részleteit a meghatározó iparági szereplőkkel és a társadalmi partnerekkel folytatott konzultációk során kell kimunkálni. Ebben központi szerepe lehet az Autóipari Versenyképességi Munkacsoportnak (AVMCs).

Az Akcióterv elfogadását követően az akciókban foglalt feladatok megvalósítása – több, már jelenleg is futó, illetve előkészítés alatt álló programtól eltekintve – 2009. első félévében indul. Az akcióterv által meghatározott feladatok többsége az **akcióterv teljes időhorizontjára (2009-2011) irányadó**.

Az akciók megvalósításáról, illetve a feladatok teljesüléséről 2009. év végén a Tudásgazdaság Főosztály a minisztérium felsővezetése részére **éves jelentést** készít, amelyet a Stratégiai Értekezlet elé terjeszt. Az éves jelentések egyben az Akcióterv éves felülvizsgálatát is szolgálják. Az Akcióterv közbenső értékelésére a Tudásgazdaság Főosztály koordinálásával a 2011. évben kerül sor.

### ***Lehatárolás és fogalomértelmezés***

A járműipari vállalkozások fő tevékenységük alapján két ágazatba, 8 alágazatba és 11 szakágazatba sorolhatók. A magyar járműiparban a **közúti járműgyártás** mellett az egyéb járműgyártás szerepe nem jelentős: a közúti járműgyártás részaránya az iparági teljes **árbevétel 95,2%-a**. A járműipar növekedési, innovációs és jövedelemtermelő képességét a **vezértermék, a személygépkocsi** adja. Magyarországon különösen egyértelmű ez az összefüggés, hiszen egyéb közúti jármű csak kis darabszámban készül.

Ugyanakkor több igen jelentős olyan Tier 1-es és Tier 2-es beszállító<sup>2</sup> működik Magyarországon (Rába, Knorr-Bremse, ZF), amely termékei jelentős részét haszongépjármű-gyártóknak, értelemszerűen elsősorban külföldre szállítja, így bizonyos értelemben őrzik azt a szaktudást és hagyományt, amelyet a magyar járműipar hajdani vezérhajója, a világ egyik legnagyobb autóbuszgyára, az Ikarus teremtett. A járműipari találmányokban, feltalálói tevékenységben, szabadalmaztatásban ennek hatása máig érezhető.

**Összességében a járműipar egészére statisztikailag jellemzőnek tűnő kiemelkedő növekedési potenciált Magyarországon a**

- **a személygépkocsi-gyártók;**
- **a személyautó-alkatrész beszállítók;**
- **és a haszongépjármű-alkatrész beszállítók testesítik meg.**

Az akcióterv helyzetértékelésének fő megállapításai, a célkitűzések és a javasolt intézkedések, e kiemelt ágazati célterületek vonatkozásában értelmezendők.

---

<sup>2</sup> OEM: original equipment manufacturer, késztermék-előállító, a járműiparban a jármű-összeszerelő üzemek, autógyárak.

Tier-1 szintű beszállító: az OEM-eknek közvetlenül beszállító, összetett, fejlett részegységeket, alkatrészeket, rendszereket fejlesztő és gyártó, rendszerint (Magyarországon kivétel nélkül) multinacionális cég.

Tier-2 szintű beszállító: a Tier-1 cégeknek részegységeket beszállító cégek, itt már megjelenik a magyar tőke is, a K+F viszont kevésbé jellemző, bár a Tier-1 cégek igyekeznek „lefelé nyomni” a K+F feladatok egy részét.

Tier-3 szintű beszállító: a Tier-2, esetenként egyszerűbb termékek (pl. kötőelemek) esetén a Tier-1 szintű beszállítók (vagy akár az OEM cégek) beszállítója. Jellegetesen magyar tőkéjű kis- és közepes vállalkozás, alacsony jövedelmezőség, rendszeres árcsökkentési nyomás és a helyi, gyártásközelbeli K+F teljes hiánya jellemzi.



## Helyzetelemzés

Az elemzés során az **alábbi öt pillér** mentén vizsgáltuk meg részletesen a magyar járműipar helyzetét:

- **munkaerő**
- **beszállítók**
- **közlekedési és hálózatos infrastruktúra**
- **K+F, innováció**
- **beruházás ösztönzés.**

A Bevezetés fejezetben tárgyalt **válságjelenségek** ugyan meghatározó mértékben befolyásolják az ágazat jelenlegi helyzetét és rövid távú kilátásait, önálló pillérként való szerepeltetésüket azonban az akcióterv műfaja és időhorizontja nem indokolja. A javasolt akciók sorában ugyanakkor több, a válság rövid távú hatásainak enyhítését célzó javaslat megfogalmazódik.

### **Pillér 1: munkaerő**

A kelet-közép-európai térség alapvető járműipari versenyelőnye Európán belül az utóbbi években a **viszonylag olcsó és képzett munkaerőből** fakadt. Ebből a szempontból Magyarország még továbbra is relatíve kedvező telephelynek számít, de versenyelőnyünket több tényező együttes hatása fokozatosan gyengíti:

- A munkabérek magas közterhei, és a bonyolult adórendszer.
- A **munkaerő képzettsége** nem ideális, különösen a fémmegmunkáló szakmunkásokból van hiány. Az ágazat munkaadói egymással és a többi ipari ágazattal versenyeznek a munkaerőpiacon. A közoktatásban történő képzés gyakran inadekvát, általános tudást ad egyeteminél alacsonyabb szinteken is, holott specifikált szakismeretekre van igény a munkaerőpiacon.
- A **nyelvtudás elégtelensége** minden külföldi háttérű cégnél problémát jelent. E tekintetben - különösen a betanított- és a szakmunkás réteg esetében - csak nagyon lassú elmozdulás várható, pedig a nyelvtudás hiánya érdemi akadály Magyarország számára az FDI iránti versenyben. (A francia Renault számára Románia sok egyéb mellett a franciául beszélő népesség magas aránya miatt volt vonzó.) A távol-keleti cégeknél esetenként a kulturális és mentalitásbeli problémák is feszültséget okoznak.
- A „**menedzserimport**” egyes magyar településeken nem ütközik különösebb nehézségbe, más települések kisebb ázsiója viszont akadályozza az FDI-beáramlást és ezzel a térség fejlesztését.
- Az esetek nagy többségében csak nehezen és elégtelen mértékben található **szabad munkaerő** olyan régióban, amely megfelelő és vonzó helyszín új vállalkozás alapítására vagy a meglévő bővítésére.
- A **munkavállalási hajlandóság** nem teljes körű: sokan élnek a nem regisztrált (fekete, szürke) gazdaságból, miközben álláskeresőként regisztráltatják magukat.
- A **foglalkoztatás szabályai** normál körülmények között lehetővé teszik, hogy a munkaadó rugalmasan, a termelés igényei szerint alakítsa az aktuális munkaidőt, a kibontakozó válság miatt viszont ez a rugalmasság már nem tűnik elegendőnek.
- Alacsony a munkaerő mobilitási hajlandósága.

## **Pillér 2: beszállítók**

A beszállítói hálózat az az „archimédeszi pont”, amely képes az egész járműipart dinamizálni. Magyarországon a **helyi beszállítók kínálata alapvetően jó**: nagyszámú elemből álló, strukturált és motivált beszállítói hálózat áll rendelkezésre. A beszállítói hálózat a kecskeméti beruházás megvalósulása esetén további fejlődés elé néz, ugyanakkor a jövőbeli növekedési kilátások szempontjából több figyelmeztető jel is azonosítható.

- Bár a járműipari beszállítók termelési értéke dinamikusan emelkedik, **a járműipari beszállító cégek száma nem nő**. Ez a kedvező beszállítói kínálati pozíció megtartását veszélyezteti. Ha nem sikerül a beszállítói kínálatot nyújtó cégek számának stagnálását (rosszabb esetben: csökkenését) megállítani, akkor törés állhat be az egész ágazat növekedési trendjében.
- A ciklus felfelé ívelő szakaszában egyes beszállítók **nem voltak képesek olyan dinamikával növelni termelésüket**, mint a késztermék-gyártók. Ennek oka a Tier-2 és Tier-3 szintek végletesen leszorított árszínvonal, amely mellett nem keletkezik fedezet a fejlesztésekre. (A válság körülményei között inkább a beszállítók megkésett fejlesztései jelentenek gondot, mivel többségüknek nincs esélye a kapacitások kihasználására.)
- Pénzhiány miatt lassú **a beszállító cégek „beérése”**: átlagosan csak két év alatt válik teljes értékű beszállítóvá egy cég a megrendelői számára. Ugyancsak lassítja a folyamatot a sokszor elhúzódó cég/termék auditálási folyamat.
- **Alacsony a magyar beszállítások aránya**: a két magyarországi személygépkocsi-összeszerelő üzem közül az Audinál kirívóan alacsony, de a Suzukinál is egyharmad alatt marad. A magyar beszállítói tevékenység jellemzően nem a magas műszaki tartalmú termékekre, alkatrészekre irányul, hanem a végtermékekbe nem beépülő szolgáltatások (nem tudásintenzív alágazatok) esetében képvisel nagyobb arányt.
- A kilátások szempontjából – a válság hatásaitól függetlenül is – kockázatot jelent a globális szintű beszállítói szektor strukturális okokra visszavezethető telítődése. A beszállítói kör megtizedelődése a jelentős tartalékok mozgósítására képtelen, alacsonyabb szintű beszállítók (döntően hazai KKV-k) fokozott piaci ellehetetlenülésével párosul. Ez utóbbi, igen érzékeny helyzetben lévő vállalkozások képezik a kormányzati beszállítói program és az ezzel összehangolt integratori beszállítói (pályázati és egyéb támogatási) konstrukciók célcsoportját.

## **Pillér 3: közlekedési és hálózatos infrastruktúra**

Az elmúlt években a **közlekedési infrastruktúra** – elsősorban a felgyorsult autópálya-építéseknek köszönhetően – **jelentős mértékben fejlődött**. Az egyre kiterjedtebb autópálya-hálózat előbb-utóbb Dél-Dunántúlt is bekapcsolja a könnyen elérhető befektetési célterületek közé. Az egyéb infrastruktúra (közművek, infokommunikációs hálózatok) kiépítettsége és elérhetősége megfelelő, működésük kiegyensúlyozott. Ugyanakkor

- Az OEM-ek és Tier1-es beszállítók esetén fontos (lenne) az egy órán belül elérhető **nyilvános repülőtér**.
- A **vasúti illetve vízi szállítás** egyes telephelyeken még nem megoldott.
- **Kapacitáshiány** mutatkozik a **vasúti szállításokban**, elsődlegesen a megfelelő színvonalú és kapacitású **rendező pályaudvarok hiánya** miatt.

#### **Pillér 4: K+F**

A helyi **K+F az a „horgony”**, amely képes a működő tőkét hosszú időre „röghöz kötni”. Ebben a tekintetben a **hazai helyzet nem kedvező**:

- A **Tier-3 szintű beszállítók** rövid távú finansziális megfontolásból **nem folytatnak K+F tevékenységet**, miközben az a világtendencia, hogy a K+F-et részben erre a szintre delegálják a megrendelő nagyvállalatok.
- A magasabb beszállítói szinteken folytatott K+F tevékenység jelentős és értékes része a válság miatt megszűnhet, a **K+F szakemberek egy része pályaelhagyóvá válhat**.
- Ezeket a negatív folyamatokat a **K+F pályázatok** csak mérsékelten enyhítik, mivel a TIER-3 szintű beszállítók többsége számára a túlzottan nagy projektméret és az átlagosnál magasabb önrész biztosítása problémát jelent, ezért kiszorulnak a pályázók közül.

#### **Pillér 5: Beruházás-ösztönzés**

A kelet-közép-európai térség a nyugat-európai piacra szánt járműtermelés, személygépkocsi-gyártás szisztematikus **relokációs célterületévé** vált. Az összeszerelő üzemeket kíséri a globális beszállító cégek betelepülése, illetve a már jelen levő termelők integrálása a beszállítói láncba. Más, hasonló folyamatot megélt iparágaktól eltérően az autógyártásban a logisztikai költségek és a távolság okozta hátrányok miatt nem várható, hogy a termelés jelentős része áttevődjék a Távol-Keletre. Arra is találunk példát, hogy Kínából visszahelyezték a gyártást Európába. Ugyanakkor térségünkben a **befektetésekért folyó verseny élesedése** figyelhető meg.

A végtermék gyártási kapacitások felfutásával párhuzamosan az iparágban felerősödött (elsősorban a nyersanyagoknál) a költségoldali nyomás. Így a beszállítói lánc mentén (különösen a TIER-1 szinten) strukturális okokra visszavezethető telítődés tapasztalható. Ennek nyomán **tovább éleződött a régióban a befektetésekért folyó verseny**, miközben jó tőkevonzó képességgel és dinamikus piacbővüléssel rendelkező versenytársak tűntek fel, és erősödtek meg, mint Oroszország, Románia és Ukrajna.

Az iparág **üzleti környezetét** minősítő elemzők 2008 első negyedévi teljesítményeit és akkori kilátásait alapul véve jelentősen rontottak Magyarország besorolásán, köszönhetően a nyilvánvaló makrogazdasági kockázatoknak, a kedvezőtlen piaci folyamatoknak és a pesszimista reálgazdasági klímának. Ennek ellenére az ország - régiós versenytársainkhoz képest – továbbra is előnyös autóiipari **tőkevonzó képességgel** rendelkezik, amit látványosan bizonyít a 2008 júniusában bejelentett Daimler beruházás, amely a végtermék gyártás új pályára állásával nagyleptékű kormányzati beszállítói programok indítását alapozza meg.

Az ország kedvező járműipari tőkevonzó képességének megtartását, esetleges növelését akadályozzák az alábbi tényezők:

- Nincs megfelelően összegyűjtött információ a jelentősebb beruházásokhoz szükséges megfelelő méretű és elhelyezkedésű, könnyen elérhető **építési telkekről**.
- A **kisajátítási eljárás** lassú, drága, kétes eredményű.
- Egyes, a járműipari beruházóknak tett korábbi ígéretek nem, vagy csak részlegesen valósultak meg.

- Az önkormányzati **bürokrácia** esetenként riasztóan hat a befektetőire kedvre.
- Az ágazatban gyakran tapasztalható az a **pályázati rendszerrel** szembeni kritikai vélemény, ami a túlzottan nagy adminisztrációs terhekre és a nem kellő ügyfélközpontúságra vonatkozik.

Az általános környezet javítása mellett fontos feladat, hogy a pénzügyi válság következtében megengedetté váló támogatási formák, limitek kihasználásakor a szomszédos országok ne jussanak relatíve kedvezőbb pozícióba. Ezzel kapcsolatban az EU Bizottság által szervezett autóipari válságkezelő programot koordináló miniszteri tanácskozáson elhangzott, hogy az egyes kormányzati intézkedések összehangolásával el kell kerülni az egyes tagállamok közötti versenyt.

# SWOT elemzés

## Pillér 1: Munkaerő

Erősségek:	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ jelentős hagyományok a járműipar terén bizonyos régiókban, térségekben</li> <li>▪ jelentős műszaki oktatási hagyományok</li> <li>▪ motivált munkaerő</li> <li>▪ az európai befektetőkkel hasonló mentalitás és (munka)kultúra</li> <li>▪ a magyar munkabérek szintje európai mércével versenyképes a befektetők szempontjából</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ elavult struktúrájú képzés, amely elégtelen számú szakmunkást képez, illetve túl általános tudást ad.</li> <li>▪ az egyetemi szintű műszaki képzés túl általános</li> <li>▪ néhány egyetemnek nevezett, de valójában főiskolai szintű oktatóhely, illetve a hirtelen felfejlesztett oktatási intézmények oktatási színvonala ingadozó</li> <li>▪ nem elégséges a felsőoktatásban a szakirányú képzésben részt vevők száma</li> <li>▪ nagyon alacsony szintű és nem gyakorlatias idegennyelv-tudás</li> <li>▪ a munkabért terhelő adók és járulékok a környező országokhoz képest magasak</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Műszaki-ipari hagyományokkal rendelkező, jelentékeny ipari munkaerő-felesleggel rendelkező területekre vonzani (új) járműipari vállalatokat.</li> <li>▪ A műszaki oktatásban erős hagyományokkal rendelkező egyetemek segítik azokat a műszaki főiskolákat, amelyek környezetében van igény szakképzett munkaerőre, de nem elég erős a képzés</li> <li>▪ Az egyetemek és az ipari szféra közti kapcsolat erősítésével az ipari igényeknek megfelelő K+F-re és szakemberképzés alakulhat ki</li> <li>▪ A közép- és felsőfokú műszaki szakképzést összekötni erőteljes céges képzéssel, hogy a valódi igényekkel találkozzon a képzés</li> <li>▪ A Munkatörvénykönyv által biztosított rugalmas munkaszervezést és nem konvencionális munkaidő-beosztást a magyar munkavállalók elfogadják</li> <li>▪ A foglalkoztatás kereteinek még rugalmasabbá tétele</li> <li>▪ a Munkatörvénykönyv bizonyos esetekben évi 200 óra rugalmas átcsoportosítását engedélyezi a munkaadók számára</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nem vonzó a fiatalok szemében az ipari fizikai munka, így kevés a szakmunkástanuló és kevesen jelentkeznek műszaki területen a felsőoktatásba...</li> <li>▪ ... ezért (is) a főiskolák és egyetemek műszaki képzéseire nagyon alacsony pontszámokkal lehet bejutni, így a műszaki szakemberek következő generációja nem a legjobb képességűekből áll majd össze</li> <li>▪ A frissen képzett fiatal szakemberek egy része átmenetileg külföldön vállal munkát</li> <li>▪ A magyar munkaerő nem mobil országon belül</li> <li>▪ A munkatörvény-könyv módosítása (ami további növelné a rugalmasságot) politikai vitákat indukálhat</li> <li>▪ Az EU-n belüli konvergencia miatt hosszabb távon a magyar munkaerő nyugat-európai országokhoz viszonyítva ma meglevő költségelőnye eltűnhet</li> </ul>

## Pillér 2: Beszállítók

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jelentős járműipari hagyományok és ennek nyomán kialakult beszállítói láncok</li> <li>A magyar autó- és autóalkatrész ágazat jól integrálódott az európai és globális munkamegosztásba</li> <li>Tier 1 szinten a nagy nemzetközi járműipari beszállítók többsége már jelen van Magyarországon</li> <li>Számos igen erős és K+F-et is végző, nemzetközi piacra gyártó nagy- és középvállalat van jelen</li> <li>A beruházói programok két évtizedes gyakorlata segített hálózattá szervezni a hazai szakirányú ipari kapacitást</li> <li>Beszállítók jelentős szakmai érdekképviselői szervezetekbe tömörülnek (pl MAJOSZ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A klaszterek egyelőre csak formálisan és az állami támogatási periódus végéig működnek, önállóan nem képesek fennmaradni</li> <li>Tier 2-3 szintű beszállítók árait annyira leszorítják a vevők, hogy alig keletkezik profit, így nem keletkezik fejlesztési forrás</li> <li>Relatíve lassú a beszállító cégek „beérése”: átlagosan két év alatt válik teljes értékű beszállítóvá egy cég a megrendelői számára</li> <li>A magyar beszállítói hálózat nem adaptív, az autógyárak termelésnövekedését nem tudják vagy csak lassan képesek követni</li> <li>A magyar beszállítások aránya mindkét magyarországi személygépkocsi-összeszerelő üzem esetében alacsony és gyakran nem a magas műszaki tartalmú termékekre, alkatrészekre irányul, hanem a végtermékbe nem beépülő szolgáltatások és a nem tudásintenzív alágazatok esetében képvisel nagyobb arányt</li> <li>A létező autógyárak telephelyének környékén új beszállítók számára nincs megfelelő építési telek</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>A nagy járműipari cégek de facto klaszter-szervezőként léphetnek fel</li> <li>Nagy volumenű megrendeléseik miatt a beszállítók számára felértékelődnek az autógyárak és elsődleges beszállítói</li> <li>A Daimler-gyár betelepődése újabb beszállítókat vonzhat Magyarországra, ami az ágazat egésze számára jelent lehetőséget</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A pénzügyi válság következményeként a kkv-k hitelezése megdrágul, akár le is állhat, ez a nem tőkeerős KKV-k tömeges csődjét okozhatja</li> <li>A beszállítói hálózatok kialakulásának nem kedvez a magyar üzleti életben jellemző bizalmatlanság</li> <li>A körbetartozások elérhetik a beszállítókat, így a már létező hálózat is sérülhet</li> </ul>

### Pillér 3: Közlekedési és hálózatos infrastruktúra

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>A megfelelő közlekedési alpinfrastruktúra Magyarország nagy részén rendelkezésre áll</li> <li>A megfelelő informatikai és hírközlési alpinfrastruktúra Magyarország nagy részén rendelkezésre áll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Az ország dél-keleti és dél-nyugati része kevésbé érhető el</li> <li>Az ország egyes régiói vasúton nem érhetők el könnyedén vagy hiányzik a teherpályaudvar, így még alkalmas telek esetén is kiesnek a beruházók döntéséből</li> <li>Kevés a nyilvános repülőtér</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>M6-os és egyéb épülő közúti kapcsolatok újabb területeket tesznek könnyebben elérhetőbbé és ezáltal vonzóbbá a befektetők számára</li> <li>Repülőtér-fejlesztési tervek vidéken</li> <li>Az infrastruktúra fejlesztések ígérete a tőkevonzás eszköze lehet. (ld. Daimler – Kecskemét)</li> <li>Uniós forrásokból a helsinki folyosókra több fog jutni</li> <li>Vasútfejlesztés EU-s forrásból</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nem teljesített korábbi fejlesztési ígéretek</li> <li>Az államháztartás helyzete (különös tekintettel a gazdasági turbulenciákra) a tervezett beruházások egy részének elhalasztását okozhatja</li> </ul>

### Pillér 4: K+F

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jelentős akadémiai és céges műszaki K+F hagyomány</li> <li>Tier1-es beszállítói szinten több nagy cégnél nemzetközi piacra történő jelentős K+F tevékenység</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erőtéljes a K+F koncentráltága: csak kevés cég végez érdemi K+F tevékenységet</li> <li>A járműipari kkv-k gyenge K+F tevékenysége forrás- és motivációhiányból fakadóan</li> <li>Az elitegyetemeken kívül kevés a jó fejlesztőmérnököket képző felsőoktatási intézmény</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>A multinacionális nagy- és közepes vállalatok M.agyarországon tartásának és újabbak idevonzásának eszköze a releváns K+F tevékenység</li> <li>K+F ipari és piaci megrendelésekkel összhangban (ld. tudásközpontok, nemzeti laborok)</li> <li>Nyugat-Európában kutatóhiány van – a magyar kutató- és fejlesztőmérnökök bére kb. fele a nyugat-európainak</li> <li>A gyártáshoz kapcsolódó helyi K+F tevékenység sajátos „horgonyként” segít Magyarországon tartani az egyszer már idetelepült külföldi érdekeltségű járműipari kapacitásokat, megfelelő méretű és minőségű beszállítói szektor mellett.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A pénzügyi válság hatására a járműipari K+F szakemberek egy része kénytelen pályaelhagyóvá válni. Ennek a szellemi kapacitásnak a visszapótlása rövid távon nem reális.</li> <li>A nagyvállalatok nem adják ki a kulcsfontosságú területeken a K+F-et az anyavállalat kezéből, így a relevánsabb K+F tevékenységekre Magyarországon nincs lehetőség vagy csak egy-egy egyedi esetben</li> <li>A kkv-k alacsony szintű K+F tevékenysége hiányzik a nagyvállalatoknak, amelyek szívesen adnák ki a kisebb alkatrészek fejlesztési feladatát kisebb beszállítóknak, ezek azonban nem hajlandók vagy nem képesek fejlesztési feladatra</li> <li>A K+F-ben alkalmazottak bére kb. fele a nyugat-európainak – „agyelszívás” veszélye</li> </ul>

## Pillér 5: Beruházás-ösztönzés

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Több évtizedes tudatos állami beruházás-ösztönzés és FDI-menedzsment</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Az építési területek megszerezhetőségének bizonytalansága kockázati tényezőt jelent a beruházási tervek készítésekor</li> <li>A kisajátítási eljárás lassú, nehézkes, és (nem tervezhető módon) költséges</li> <li>Túlzott bürokrácia, nehezen átlátható adminisztratív közeg helyi és állami szinten.</li> <li>A pályázatok nyelvezete a célközönség egy része (döntően a KKV-k, Tier-3 beszállítók) számára nehezen érthető</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Az állam növelni tudja aktivitását az építési telkek hozzáféréseinek javításában</li> <li>Az állam növelni tudja pénzügyi lehetőségeit és aktivitását a beruházásösztönző programok terén</li> <li>Az önkormányzatok és az ITDH „FDI-kapcsolattartót” jelölnek ki, minek révén a külföldi befektetők és az őshonos bürokrácia között jobb megértés teremthető</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Helyi és országos politikai erők gazdaságon kívüli okokból veszélyeztethetik egyes új beruházások terveit</li> <li>A helyi önkormányzat sokszor „túladóztatja” a területén lévő vállalkozásokat</li> <li>Az állami támogatások előzetes odaítélése ellenére egyes már bejelentett beruházási tervek a beruházó cég helyzetének változása miatt megghiúsulhatnak vagy jelentős késedelmet szenvedhetnek</li> </ul>



## Stratégiai keret

### Jövőkép

**A járműiparban csak kooperáción és fejlesztésen alapuló jövőkép tekinthető reálisnak.**

A járműgyártás lehetséges jövőképe az európai járműipar fejlődéséből vezethető le. E területen a három kiemelt szempontot kell figyelembe venni:

- biztonság;
- környezetbarát működés;
- minőségorientált gazdaságos gyártás.

Az utazók és az utakon tartózkodók biztonságának növelése valójában a **közlekedés externális költségeit** hivatott csökkenteni, akárcsak a környezetbarát, praktikusan a környezetterhelést mérséklő hajtóanyagok és hajtási megoldások. Az első, biztonsági cél érdekében várható régebbi fejlesztések kötelező bevezetése (pl. ESP-rendszer – Elektronikus Stabilitási Rendszer), illetve új, elektronikus beavatkozó rendszerek kialakítása és piacéretté tétele.

A magyarországi és térségi járműipar közeljövőbeli fejlődését a fenti felsorolásban harmadikként szereplő törekvés, a gazdaságos gyártás determinálja: más hasonló utat már bejárt iparágakhoz (textil, cipő, elektronika) hasonlóan a Nyugat-Európából távozó, versenyképes telephelyet kereső járműipari cégek - beleértve újabb OEM-eket és Tier-1 beszállítókat – számára a térség (és benne Magyarország) **reális és könnyen megközelíthető relokációs célpont** lehet.

A nagyvállalatok számára vállalkozásbarát környezet döntő eleme, hogy megtalálják azt a széles és kifejezett beszállítói hálót, amely részben szintén Nyugat-Európából települt az új helyszínek valamelyikére, részben azonban a magyar gazdaság autonóm folyamatai eredményeképpen alakult ki. A járműipar specifikuma, hogy sok más iparágtól eltérően nem fog történetileg rövid idő, 10-15 év után Magyarországról is kivonulni, mert e termékek számára a jelentős szállítási költségek miatt a **Távol-Kelet nem reális alternatíva**, sőt: van rá esély, hogy a Nyugat-Európába szánt kínai, indiai márkájú, talán ma még nem is létező gépkocsitípusok is kelet-közép-európai gyárakban fognak készülni.

E remélt fejlődés keretében a hazai **járműipar jövőképét** az alábbiakkal jellemezhetjük:

- Tovább nő a járműipar által Magyarországon megtermelt új érték, ami hozzájárul a magyar GDP növekedési ütemének felgyorsulásához.
- A feldolgozóipar termelése új lendületet kap a járműipartól.
- Megélénkül és más területekre is kiterjed a hazai K+F tevékenység, új fejlesztési centrumok, szakmai műhelyek, oktatási központok jönnek létre.
- A magyar gazdaság exportképessége tartósan emelkedik.
- Nő a minőségi foglalkoztatottság, az aktivitási ráta, a lakossági jövedelemszint, emelkedik az ipari pályák presztízse és vonzereje. A nagyobb termelők letelepedése a közeli kistérségek foglalkoztatási gondjait érdemben enyhíti.
- Az ágazatban keletkező munkajövedelmek lendületet adnak a fogyasztás és a fogyasztásicikk-termelés dinamikus emelkedésének.

- Sűrűbbé és egyenletesebbé válik a magyarországi beszállítói hálózat, ebből a kapcsolódó iparágak színvonala is profitál. A gazdasági aktorok számának emelkedése önmagában közrejátszik a hazai versenyviszonyok és következésképpen Magyarország versenyképességének fejlődéséhez.
- Nő a központi és a helyi adóbevétel.
- Bővül a külföldi működőtőke befektetések volumene, ami hozzájárul a forint stabilitásához is.

## **Célrendszer**

**A célrendszer felállításához fontos előfeltevés, hogy az iparágat az akciótervi időszak (2009-2011) egésze tekintetében jó növekedési potenciál jellemzi,** ami - a konjunkturális feltételek kedvező alakulásával és hatékony kormányzati intézkedésekkel társulva - a jelenlegi válságidőszak elmúltával az elmúlt évek növekedési pályájának folytatását eredményezheti.

**Az akcióterv központi célja, hogy Magyarországon a 2009-2011 közötti időszakban – intenzív külföldi működőtőke befektetés és növekvő hazai beszállítói tevékenység mellett – a versenytársnak tekinthető közép-európai országokat jellemző dinamizmusnál kedvezőbben alakuljon a járműipari kibocsátás és hozzáadott érték, a minőségi K+F tevékenység, valamint a foglalkoztatás. Ennek megfelelően a járműipari akcióterv központi hatásindikátorai<sup>3</sup> az alábbiak:**

- járműipari kibocsátás és hozzáadott érték,
- járműipari K+F,
- járműipari foglalkoztatás,
- FDI állomány a járműiparban.

A specifikus célokat az akcióterv pillérstruktúráját követve fogalmaztuk meg, a kapcsolódó eredményindikátorokkal<sup>4</sup> együtt.

<sup>3</sup> „Hatásindikátorok”: A stratégia általános célja szintjén megfogalmazott célállapotok elérését leginkább tükröző mutatószámok. A programok saját monitoring rendszerén kívüli külső adatforrásból gyűjthető, nemzetközileg összehasonlítható mutatószámrendszer.

<sup>4</sup> A stratégia indikátorrendszere az *output indikátorok*<sup>4</sup> 5. fejezetben (Akciók) történő kifejtésével válik teljessé.

Pillér	Specifikus cél	Eredményindikátor
1. Munkaerő	A munkaerő-kínálat javítása.	Munkaerő kereslet-kínálat alakulása, betöltetlen álláshelyek száma, felsőfokú és PhD-s alkalmazottak száma (céges adatközlés)
	A munkaerő megőrzése.	Megmentett munkahelyek száma.
	A járműipari munkahelyek megőrzése.	Járműipari foglalkoztatottság az egyes képzettségi kategóriákban
2. Beszállítók	A járműipari igényekhez alkalmazkodó pályázati rendszer	Nyertes járműipari pályázatok
	A beszállítások elmozdítása a beépülő és magasabb műszaki színvonalat képviselő termékek irányába (a beszállítói program prioritásai révén).	Részegység beszállítás aránya az összes beszállításon belül (céges adatközlés)
3. Közlekedési és hálózatos infrastruktúra	Járműipar szempontjából releváns logisztikai fejlesztések gyorsítása	Logisztikai beruházások száma és értéke
4. K+F	K+F munkahelyek megőrzése	Járműipari K+F munkahelyek száma
	Gyártásközei K+F meghonosítása a Tier-3 beszállítóknál.	K+F kiadások a Tier 3-as beszállítói szinten
5. Beruházás ösztönzés	A beruházásösztönző, gazdaságfejlesztési, klaszterprogramok folytatása, feléléstése, megnövelt forrásokkal.	Nyertes járműipari klaszterek száma
	Beruházásösztönző programok (EKD és GOP 1.3.2. programok) felgyorsítása	Nyertes projektek száma
	Adminisztrációs, adózási és ipari parki könnyítések.	Üzleti környezet befektetői megítélése (céges adatközlés + a Business Monitor International adatközlése).

### Akciók

#### ***Az Európai Unió és a tagországok válságkezelő intézkedéseinek fő jellemzői***

Az autóiipari válság-hatások mérséklésére irányuló uniós és tagállami kezdeményezéseket a hazai fejlesztéspolitika formálása során is szükségszerű figyelembe venni. A párhuzamos tagállami és uniós beavatkozások mintául, hivatkozási alapul és készletül egyaránt szolgálhatnak a hazai intézkedésekhez.

A globális pénzügyi és gazdasági válsággal kapcsolatos EU intézkedések (**European Economic Recovery Plan**), bár sok tekintetben felülírják a „normál” eljárásokat, egyben a már korábban elindított ágazati iparpolitikai program (CARS 21) felgyorsítását és végrehajtását is elősegítik, különös tekintettel a járműipari ágazat hosszú távra szóló jövőjét meghatározó szabályozási elvekre és keretekre. Az európai gazdasági helyreállítási terv **új beavatkozási és válságkezelési modelleket és gyakorlatot** honosíthat meg.

Az autóipart érintő intézkedések mögött az a felismerés áll, hogy a kényszerű piaci átrendeződéseket célszerű az autó-előállítás és a közlekedés környezeti terhelésének felgyorsított csökkentése (Green Cars Initiatives) érdekében kihasználni. Ez a törekvés, minthogy az iparágban jelentős innovációs és kereslet oldali impulzust ad, a válságból kivezető irányt és húzóerőt jelentheti. A kezdeményezés magját az a széleskörű **K+F kooperáció és partnerség** képezi, amely a közösség, az Európai Beruházási Bank (EIB) és a tagországok finanszírozásával valósul meg. Ehhez társul még egy dedikált 5 milliárd eurós keret, amely a gyártók és a beszállítók innovációs fejlesztéseinek ösztönzését szolgálja, illetve az elavult gépjárművek újra cserélését (scrapping schemes) ösztönzi.

Az EU globális partnereivel szemben is egyre fontosabbá válik a közös fellépés, az egységes **EU szintű iparpolitika**. Ezen belül is különösen a **műszaki szabályozás, az iparjogvédelem, és az indokolt piacvédelem** összehangolási igénye jelenik meg legerőteljesebben a közösségi versenyképességi stratégiákban és ágazati programokban (az autóiparban a távol-keleti relációban a reciprocitás hiánya jelenti a kritikus pontot, pl. Dél Korea.)

### **Javaolt akciók bemutatása**

Az Akciótervben megfogalmazott akció-javaslatok a helyzetelemzésben és a SWOT elemzésben feltárt gyengeségeken és veszélyeken alapulva a „Jövőkép” és „Célrendszer” fejezetekben megfogalmazott célkitűzések teljesülését hivatottak megalapozni szabályozási, közpolitikai, illetve fejlesztéspolitikai eszközök igénybe vételével. Az akciók egy része „**általános**”, azaz nem kizárólag a járműipar esetében értelmezhető, másik része **ágazat-specifikus**. Az első néhány akció **rövid távú válságkezelő intézkedésekre** tesz javaslatot. Ezekkel szemben elvárásként fogalmazható meg, hogy álljanak összhangban a hosszú távú, stratégiai lépésekkel, alapozzák meg, illetve készítsék elő azokat. Ezt követik a pillérek szerinti akciók, melyek **a versenyképesség hosszabb távú javítása**, a fenntartható gazdasági növekedés biztosítása és a beruházás-ösztönzési rendszer eredményességének fokozása érdekében tartalmazzak lépéseket.

Az akciók kialakításánál lényeges szempontnak tekintettük, hogy az ágazati akcióterv a **lehető legcsekélyebb addicionális forrás** igénybe vétele mellett a lehető legnagyobb mértékben járuljon hozzá az ágazati jövőkép és célrendszer megvalósulásához. Ezt tükrözi a szabályozási eszközök relatíve magas aránya, illetve az a tény, hogy a javasolt fejlesztéspolitikai eszközök inkább a meglévő források átcsoportosítására, új szemléletű felhasználására, semmint új források bevonására irányulnak.

Az Akcióterv végrehajtása során az egyes konkrét támogatási programokat a 85/2004. (IV. 19.) Korm. rendelet értelmében a PM TVI felé előzetesen be kell jelenteni.

## Rövid távú válságkezelő akciók

Válságkezelő	Sorszám	1
Elnevezés	Műszaki fejlesztési kapacitások és szakemberek megtartásához szükséges átmeneti intézkedések.	
Javaslat rövid bemutatása	A műszaki fejlesztési tevékenységet korábban nem végző KKV-kban/egyetemen kívánatos munkalehetőséget teremteni azoknak a K+F szakembereknek, akik a kibontakozó válság következtében pályaelhagyókká válnának. Hiába lenne azonban szükség a Tier-3 szinten a magasabb szinteken felszabaduló műszaki fejlesztési képességekre, ha a piramis alsó szintjén a nyomott árak nem teremtenek fedezetet a K+F bér és járulék költségek finanszírozására. A K+F szakemberek foglalkoztatására fordított költségek részbeni vagy teljes visszatérítése két célt szolgálna egyszerre: a hiányzó kisvállalkozási műszaki fejlesztési megteremtését és a pályaelhagyási kényszer kivédését.	
Prioritás	Magas	
Felelős	NKTH	
Időtáv	2009 Q2	
Jelleg I.	Támogatás	
Jelleg II.	Általános	
Best practice	n/a	
Ráfordítás	10 millió Ft/kutatói munkahely (2009-2010-re összesen 1,5 milliárd Kutatási és Technológiai Innovációs Alap, KTIA)	
Output indikátor	Támogatott munkahelyek száma	

### Akciók pillérek szerint

Pillér	Munkaerő	Sorszám	1
Elnevezés	Célorientált szakképzés és felsőfokú képzés fejlesztése a magas műszaki színvonalat képviselő nagyfoglalkoztatók bevonásával		
Javaslat rövid bemutatása	<p>1./ Az akcióterv elkészítése során a járműipari vállalkozások számos fémipari szakmában tényleges munkaerő-hiányról számoltak be. A járműipar jövője szempontjából meghatározó lehet, hogy a termelésüket növelni tudó cégek találnak-e szabad és képzett munkaerőt. Ezért egyes, kiválasztott nagy autóipari gyártók, illetve elsőkörös beszállítók munkaerőpiaci körzetében fel kell mérni meghatározott metodika szerint az ipar szakképzési igényeinek megfelelő szakmák és munkakörök kereslet-kínálati viszonyait (skill-gap) - felhasználva az NFGM korábbi ilyen célú vizsgálatát - amely felmérés kiterjed a középfokú és felsőfokú szakképzésre, valamint a mérnökképzésre.</p> <p>2./ A felmérés eredményét be kell illeszteni a kormányzati szakképzés és felsőfokú oktatás fejlesztési programjaiba, a középfokú szakképzés területén szorosan együttműködve a TISZK (Térségi Integrált Szakképző Központ) hálózattal.</p>		
Prioritás	Magas		
Felelős	1./ NFGM – ITDH, 2./ OKM/SZMM		
Időtáv	1./ 2009 Q2, 2./ 2009. Q4		
Jelleg I.	Közpolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
best practice	Portugália		
Ráfordítás	10 millió Ft MPA Képzési Alaprész		
Output indikátorok	Az ipari igényekhez illeszkedő közép és felsőfokú képzést elvégzett hallgatók száma		

Pillér	Beszállítók	Sorszám	1
Elnevezés	Beszállítói képességek fejlesztése a járműipari vállalkozások körében.		
Javaslat rövid bemutatása	<p>Az akció célja:</p> <p>1./ A 2009. februárjában meghirdetett GOP 2009 1.3.3. , beszállítók innovációs fejlesztéseit támogató pályázat sikeres lebonyolítása, tapasztalatainak értékelése, a visszajelzések alapján a pályázat feltételrendszerének módosítása.</p> <p>2./ További járműipari beszállítói pályázati lehetőségek feltételeinek feltárása, formáinak kidolgozása.</p>		
Prioritás	magas		
Felelős	NFGM/NFÜ		
Időtáv	2009. Q2-től folyamatosan		
Jelleg I.	Támogatás		
Jelleg II.	ágazatspecifikus		
Best practice	n/a		
Ráfordítás	GOP-ból		
Output indikátor	A beszállítók számának növekménye		

Pillér	Beszállítók	Sorszám	2
Elnevezés	Beszállítókat támogató eszközrendszer továbbfejlesztése		
Javaslat rövid bemutatása	A Magyarországon működő járműipari nagyvállalatok és integrátorok igényeire épülő beszállítói tevékenységet végző hazai kis- és középvállalkozások beszállítói képességeinek fejlesztését, beszállítói kapcsolatok kiépítését, bővítését elősegítő Beszállítói Program finanszírozási, hálózatépítési, szolgáltatási eszközeinek továbbfejlesztése, új elemek kialakítása és bevezetése.		
Prioritás	magas		
Felelős	NFGM/ITDH		
Időtáv	2009. Q2-től 2012. Q4,		
Jelleg I.	támogatás		
Jelleg II.	ágazatspecifikus		
best practice	na		
Ráfordítás	GOP kiemelt program		
Output Indikátorok	Beszállítók számának növekedése, beszállítói hálózatok kialakulása, indirekt export növekedése, létrejött új munkahelyek számának növekedése.		

Pillér	Beszállítók	Sorszám	3
Elnevezés	Autóipari nagyberuházásokhoz kapcsolódó beszállító-fejlesztési programok megvalósítása		
Javaslat rövid bemutatása	A program célja a konkrét járműipari nagyberuházások beszállítói hátterének biztosítása, beszállítói hálózat kiépítése, a beszállítók célzott erősítése, a résztvevők körének bővítése, új munkahelyek teremtése. A működéshez szükséges finanszírozási és szolgáltatási háttér kialakítása.		
Prioritás	magas		
Felelős	NFGM/ITDH		
Időtáv	2009. Q1-től 2012. Q4,		
Jelleg I.	támogatás		
Jelleg II.	ágazatspecifikus		
best practice	na		
Ráfordítás	GOP kiemelt program		
Output Indikátorok	Beszállítók számának növekedése, beszállítói hálózatok kialakulása, indirekt export-volumen növekedése, a befektetői megítélés javulása, a létrejött új munkahelyek száma		

Pillér	K+F	Sorszám	1
Elnevezés	A járműipari ÚMFT és KTIA K+F+I pályázatok feltételrendszerének szektorspecifikus szempontok szerinti átalakítása. A pályázatok bírálatának gyorsítása, a pályázók adminisztrációs terheinek csökkentése összhangban az Európai Unió tanácsi közleményben foglalt elveivel és prioritásaival. A felülvizsgálatra lehetőséget teremt a programok egyébként is elvégzendő „ongoing”, illetve „midterm” értékelése.		
Javaslat rövid bemutatása	Az értékelési pontrendszerben bónus pontok adási lehetősége ágazati sajátosságokra, preferenciákra – pl. jellemző projekt méretek, iparági megtérülés jellemzői. Az autóipar európai uniós elveknek megfelelő struktúraváltását segítő (Clean Car) és környezettechnológiai beruházások támogatása.		
Prioritás	Magas		
Felelős	NFGM/NFÜ		
Időtáv	2009 Q3-től folyamatosan		
Jelleg I.	Támogatás		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	Franciaország, Németország		
Ráfordítás	Új forrást nem igényel. A rendszer rugalmassá tételével, egyszerűsítésével, fókuszáltabb szakmai prioritásokkal gyorsul a támogatási források felhasználása.		
Output indikátor	Nyertes járműipari pályázatok száma.		

Pillér	K+F	Sorszám	2
Elnevezés	Járműipari húzóágazati K+F program indítása.		
Javaslat rövid bemutatása	A TTI intézkedési terv végrehajtásában és a KTIA (Kutatási és Technológiai Innovációs Alap) 2009. évi felhasználási stratégiában a kiemelt ágazati, húzóágazati programokat és a nagyprojektek elindítását fel kell gyorsítani, a kiemelt ágazatok, különösen a járműipari innovációk fejlesztését szolgáló felhasználási arányt növelni kell, különös tekintettel a technológiafejlesztési programokra, technológiai platformokra és a nemzeti technológiai központok továbbfejlesztésére.		
Prioritás	Közepes		
Felelős	NFGM		
Időtáv	2009 Q2-től folyamatosan		
Jelleg I.	Támogatási		
Jelleg II.	ágazat specifikus		
Best practice	Egyesült Királyság		
Ráfordítás	Az Innovációs Alap felhasználásának szerkezete változik.		
Output indikátor	A nyertes pályázatok által kifejlesztett innovatív, ill. az öko-innovációt szolgáló technológiai megoldások, a nagy nemzetközi járműipari fejlesztésekbe újonnan bekapcsolódó vállalkozások száma.		



Pillér	Beruházásösztönzés	Sorszám	1
Elnevezés	Járműipari nagyberuházások engedélyezési eljárásainak egyszerűsítése, gyorsítása		
Javaslat rövid bemutatása	<p>Az alkalmas építési telkek rendelkezésre állása mellett fontos, hogy a beruházáshoz szükséges engedélyek minél gyorsabban beszerezhetők legyenek. Az alábbi többelemű javaslat megfelelő eszközt adna a gazdaságfejlesztő állam kezébe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 150 hektárnál nagyobb, megfelelő elhelyezkedésű <b>építési területek adatbázisának összeállítása</b>, összhangban az ipari park címmel rendelkező ipari parkok adatbázisával.</li> <li>• Ipari Parkok adatbázisának létrehozása</li> <li>• <b>Gyors és a közérdeket szem előtt tartó hatékony kisajátítási és engedélyezési eljárás</b> kodifikálása szükséges. Ennek keretében többek között egyszerűsödnek az illetékekkel, régészettel és környezetvédelemi engedélyezéssel kapcsolatos eljárások.</li> <li>• A „Nemzetgazdasági szempontból kiemelt projekt” kiterjesztése állami támogatásban nem részesülő projektekre.</li> </ul>		
Prioritás	Magas		
Felelős	NFGM/ITDH/Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt/IRM		
Időtáv	2009 Q3-tól folyamatosan		
Jelleg I.	Közpolitikai és szabályozási		
Jelleg II.	Általános		
Best practice	Csehország, Szlovákia		
Ráfordítás	na		
Output indikátor	<p>Az intézkedések által érintett telkek éves szinten (darab, m2)</p> <p>Az eljárások átfutási idejének csökkenése</p> <p>A járműipari beruházások növekedése</p>		

Pillér száma	Beruházásösztönzés	Sorszám	2
Elnevezés	Beruházásbarát Településekért Pilotprogram kidolgozása és végrehajtása		
Javaslat rövid bemutatása	<p>A települések versenyképességének javítása céljából az ITDH által végzett <b>befektetés-ösztönzési tevékenység hatékonyságának növelése.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Önkormányzati befektetés-ösztönzési stratégiák</b> kidolgozása (önkormányzatok-ITDH szoros együttműködése)</li> <li>- <b>Beszállítói képesség és kapacitás-nyilvántartás</b> készítése</li> <li>- <b>Munkaerő- és oktatásfejlesztési terv</b> kialakítása</li> <li>- <b>Internet alapú marketing</b> anyagok összeállítása külföldi befektetők részére</li> </ul>		
Prioritás	Közepes		
Felelős	NFGM/ITDH		
Időtáv	2009 Q2,		
Jelleg I.	közpolitikai		
Jelleg II.	általános		
best practice	na		
Ráfordítás	NFGM fejezeti kezelésű forrás		
Output Indikátorok	A programban résztvevő településeknél a befektetések növekedése		

Pillér	általános	Sorszám	1
Elnevezés	A járműipari akcióterv átfogó monitoringja és az ágazati partnerségi együttműködés fejlesztése.		
Javaslat rövid bemutatása	<p>Az akcióterv végrehajtása nem lehet sikeres az eredmények megalapozott mérése illetve a részletekbe ható széles szakmai, ágazati együttműködés nélkül. Az egyeztető, konzultatív ágazati szakmai fórumoknak, munkacsoportoknak az ágazati akciótervek részeként, azok monitoring funkcióját megerősítve komoly szerepet célszerű vállalniuk az akcióterv végrehajtásában. Ez egyben felelősség megosztást is jelent és (az eddigi lobbis és forrás szerző motívum helyébe lépve) szükség esetén eszközöket is adhat a kiemelt ágazatok vállalkozásainak, ahhoz, hogy – a nyugat-európai országokban eredményes minták figyelembe vételével – a tudásalapú növekedés szerkezetváltási együttműködési igényeihez mért erős szakmai szövetségekké váljanak.</p>		
Prioritás	Magas		
Felelős	NFGM		
Időtáv	2009 Q3		
Jelleg I.	Közpolitikai		
Jelleg II.	Ágazatspecifikus		
Best practice	Németország AiF (Arbeitsgemeinschaft Industrieller Forschungseinrichtungen),		
Ráfordítás	12 millió Ft (NFGM fejezeti kezelésű forrás)		
Output indikátor	Javaslat készítése az akcióterv monitoring rendszerére és a partnerségi együttműködés formáira és feltételrendszerére		