

SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM
MÉRNÖKI KAR
ÖKONÓMIAI ÉS VIDÉKFEJLESZTÉSI INTÉZET

TDK munka készítője:

Szombathelyi Sándor

IV. évfolyam

Témavezető:

Dr. Panyor Ágota PhD.

egyetemi docens

A DAIMLER AG KECSKEMÉTI GYÁRÁNAK VIDÉKGAZDASÁGI HATÁSELEMZÉSE

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	3
1. A DAIMLER AG GYÁREGYSÉGÉNEK KECSKEMÉTI MEGALAKULÁSA ÉS ELŐZMÉNYEINEK BEMUTATÁSA	4
1.2. Daimler történelem	4
1.3. Mercedes név eredete	7
1.4. Márkajelzés	8
1.5. Üzletágak	8
1.6. A Kelet-Európában való gyárépítés okai	9
1.7. A kecskeméti telephelyválasztás okai	10
2. A DAIMLER AG MAGYARORSZÁGI TEVÉKENYSÉGÉNEK BEMUTATÁSA	11
2.1. Gyáralapítás	11
2.2. A Daimler termékei	12
2.3. Humán erőforrás	12
2.4. Technológia, a környezetvédelem szem előtt tartásával	13
2.5. Logisztika	14
2.6. Beszállítók toborzása	14
2.7. Hírös Képző Konzorcium	16
2.8. Duális képzés	16
3. A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY GAZDASÁGI, TÁRSADALMI ÉS ÖKOLÓGIAI HATÁSAI	18
3.1. Vidékgazdaság	18
3.2. Gazdaságra gyakorolt hatások elemzése	18
3.2.1. Vállalkozások	18
3.2.2. Bevételek	19
3.2.3. Diverzifikált városgazdaság	19
3.2.4. Hírös Beszállítói Klaszter	19
3.2.5. AIPA	20
3.2.6. Gazdasági hagyományok	20
3.2.7. K+F+I	21
3.2.8. Ingatlanpiacra gyakorolt gazdasági hatások	21
3.3. Társadalomra gyakorolt hatások elemzése	22
3.3.1. Turizmus	22

3.3.2. Infrastruktúra.....	23
3.3.3. Oktatás.....	23
3.3.4. Lakosságszám.....	25
3.3.5. Lakásállomány.....	25
3.3.6. Közlekedés.....	26
3.4. Ökológiai hatások elemzése.....	27
3.4.1. Zajterhelés.....	28
3.4.2. Talajterhelés.....	28
3.4.3. Levegőszennyezés.....	29
3.4.4. Hulladékgazdálkodás.....	29
4. PRIMER KUTATÁS A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY KFT. A KECSKEMÉTI VÁLLALKOZÁSOKRA GYAKOROLT BEFOLYÁSÁRÓL.....	30
4.1. A primer kutatásom módszertana.....	30
4.2. A megkérdezett vállalatok általános jellemzése.....	30
4.3. Munkaerő elszívás?.....	31
4.4. A válaszadók jövőbeli elképzelései, lehetőségei.....	34
4.5. Összegzés.....	35
5. KECSKEMÉT JÖVŐKÉPE A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY KFT. TÜKRÉBEN.....	36
5.1. Gazdasági jövőkép.....	36
5.2. Társadalmi jövőkép.....	37
5.3. Ökológiai jövőkép.....	37
6. ÖSSZEFOGLALÁS.....	38
IRODALOMJEGYZÉK.....	40
MELLÉKLETEK.....	46

BEVEZETÉS

Dolgozatom kiindulópontja a Kecskeméten létrejött, Mercedes-Benz gyár gazdaságra, társadalomra és ökológiára ható impressziók összegyűjtése és azok elemzése.

Témaválasztásom oka a jelenség érdekessége és aktualitása, illetve kecskeméti lakosként engem is közvetlenül érint az autógyár megjelenése. A dolgozat szempontjából lényeges az autógyár helyszínének kiválasztása, az okok amiért Kecskemétet választotta a német Daimler AG, illetve a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. (MBMH Kft.) bemutatása. Fontosnak tartom a városban bekövetkező változásokat és azok okait bemutatni, azoknak minden előnyével és hátrányával. Bemutatom a város adottságait és elemzem a Daimler beruházás megvalósulásának hatásait, amit én is tapasztalok nap mint nap.

Kitérek a gyár által keltett munkaerő-elszívó hatásra is, mely egy ekkora méretű gyár esetében fontos megemlíteni. Ennek tisztázása azért fontos, mert a város és a térség a járműiparban nem olyan fejlett, nincsenek akkora hagyományok, mint az Észak-dunántúli régióban Győr és Esztergom környékén, ahol nem csak autóiipari klasztert találunk, de már évtizedek óta a gépjárműgyártás sem ismeretlen. Így a MBMH Kft. megjelenése a munkaerőpiacon feltételezésem szerint sokkal drasztikusabb jelenséget váltott ki, mint hogyha a fent nevezett régióba telepedett volna le.

Erre egy strukturált interjú elkészítésével szeretnék rávilágítani, amelyet a hasonló szegmensben működő vállalatok vezetőivel készítettem el.

Hipotézisem szerint Kecskemét és a térség lakossága mindennapi életét nagyban megváltoztatja a német vállalat megjelenése. A dolgozat viszont ezeknek a változásoknak a pozitív és negatív hatásaira kíván rávilágítani illetve, hogy milyen lesz az élet a Daimlerrel, hogyan befolyásolja a lakosság mindennapi életét a jövőben.

1. A DAIMLER AG GYÁREGYSÉGÉNEK KECSKEMÉTI MEGALAKULÁSA ÉS ELŐZMÉNYEINEK BEMUTATÁSA

A Daimler AG létrejöttéig két feltaláló, Carl Benz és Gottlieb Daimler munkássága útján jutunk el. A vállalat 1926. június 28-29-én a Benz & Compagnie Rheinische Gasmotoren-Fabrik (Benz & Cie) illetve a Daimler-Motoren Gesellschaft járműgyártó cégek összeolvadásából jött létre. Az előbbi cég Carl Benz, míg az utóbbi Gottlieb Daimler munkássága és vezetése útján vált egy-egy olyan társasággá, amelyek méltó elődei lehettek a mai Daimler AG járműgyártó vállalatnak. [22][23]

1.1. Daimler történelem

Carl Benz, aki 1879-ben megalkotta az első működő kétütemű motorját, 1883 októberében megalapította saját vállalkozását, a Carl & Cie céget Mannheimben, ami később a Benz & Co. Rheinische Gasmotorenfabrik (Benz és Társa Rajnai Gázmotorgyára) nevet kapta. Itt építette meg azt a háromkerekű járművet (Benz-Dreirad), amelyet **1886. január 29-én** találmányként jelentett be a Szabadalmi Hivatalban. Így lett ez a nap **az autó születésnapja**. A jármű, ami mint a világ első autója, új konstrukció volt, amibe egy négyütemű motor került. Találmányának száma: DRP 37435. (1. ábra)



1. ábra A világ első autója

Forrás: <http://eblog.mercedes-benz-passion.com/2011/04/milestone-vehicles-from-mercedes-benz-at-the-2011-techno-classica/>

A Daimler AG másik alapítóatyja Gottlieb Daimler volt, akinek az alapötlete volt, hogy földön, vízen, levegőben használatos motorokat gyártson. Ez az elgondolás lett később a Mercedes-Benz gépjárművek jelének az alapja.

Gottlieb Daimler 1890. november 28-án üzlettársakat vont be az egyre kilátástalanabb gazdasági helyzet miatt vállalkozásába. Az így megalapított társaság a Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) nevet kapta.

Tíz évvel később, 1900. március 6-án, 65 éves korában Gottlieb Daimler Cannstatt-ban elhunyt.

A két alapító atya cége 1926-ban forrt egybe, melynek oka az 1914-1919-es I. Világháború okozta német valuta összeomlása és az addig fegyvereket gyártó cégek közül néhány átállása a gépjárműgyártásra. A békeszerződés aláírása súlyos gazdasági szerkezeti válságot okozott Németországban közvetetten pedig a Benz és a Daimler cégek termelése is megtorpant.

Így, **1926. június 28-29-én** jött létre a **Daimler-Benz AG, mint a mai Daimler AG** vállalat jogelődje, berlini székhellyel és untertürkheimi igazgatási központtal.

A vállalat 1928-ban „modell-korlátozást” vezetett be, amely négy alapvető Mercedes-Benz modellt foglalt magába. Ez a négy modell a közép- és a luxusautók kategóriájába tartoztak. E rendszer bevezetése tette lehetővé, az 1929-33-as gazdasági világválság átvészelését.

A háború alatt – a hadsereg jóvoltából – a felvirágzott teherautó-gyártásra volt a legnagyobb szükség, így a személygépkocsi gyártást 1942-ben meg is szüntették. A hadsereg növekvő igénye, illetve mert egyre több férfi dolgozót vittek el a frontra harcolni, a Daimler-Benz kénytelen volt a nők foglalkoztatottságát növelni.

Mivel a létszám így is kevésnek bizonyult, kényszermunkásokkal töltötték fel az üres helyeket. 1944-ben a társaság alkalmazottainak csaknem fele (63.610 fő) kényszermunkás volt.

1945-ben a háború miatt a Daimler-Benz AG elvesztette a külföldi leányvállalatait és társult ágazatait továbbá, az összes termelőeszköz, üzem szovjet kézbe került. A háború után viszont csak egy üzem működött, ahol amerikai katonai járműveket szereltek, javítottak.

Rengeteg erőfeszítésbe került a vezetésnek, hogy 1946. január 3-án megkaphassák a termelési engedélyt az amerikai megszálló hatóságoktól a civil járművek gyártására. 1947-ben az összes üzem újra elkezdett termelni.

Az 1948. június 20-án életbe lépő a valutareform után az 1948/1949-es gazdasági évben már nyereséget mutatott a vállalat mérlege és a gyárakban 1951-ben jelentős helyreállításokat tudtak végre hajtani.

Az 1949-1960-as időszakban a Daimler-Benz AG újra a világháború előtti szinten termelt. 1954-ben már rekord árbevétellel és eladási aránnyal büszkélkedett, így vált a Mercedes-Benz márka a német gazdasági csoda jelképe.

A vállalat a fejlődés nyomán üzemeket hozott létre Iránban, Dél-Afrikában, Argentínában, Törökországban, Brazíliában és Indiában.

A háború után az első haszongépjármű fejlesztés a Mercedes-Benz L 3250 volt 1949-ben. Ezen kívül a Német Szövetségi Köztársaság megalakulása után az autóbuszgyártás egyre gyorsabb ütemű növekedésnek indult, mivel egyre több helyen szervezték újra a tömegközlekedés.

Az 1952-ben bemutatott Mercedes-Benz 300SL Gullwing egy egész generáció számára jelentette az álom autót, ami így tovább növelte a cég hírnevét és így lett a háború utáni újjáépítés szimbóluma.

A cég gyors növekedése nem csak a német piac nagy befogadóképességének tudható be, hanem az export folyamatos növekedésének is így, az igazgatótanács döntése értelmében az export csak hamar elsőbbséget élvezett a belföldi értékesítéssel szemben.

1989. június 29-én a Daimler-Benz AG új vállalati struktúrájának keretében létrejött a Mercedes-Benz AG, majd júliustól a Daimler-Benz AG holdingként, egy egységes vezetés alá vonta az AEG AG-t, a Mercedes-Benz AG-t, és a Deutsche Aerospace AG-t (DASA). 1990-ben csatlakozott a negyedik társasági egység is a Daimler-Benz Inter Services (Debis).

1995-ben viszont a csoport stratégiai átszervezés miatt eladta a Fokkert, a Daimler Lufthaftr GmbH-t, és az AEG-t.

A globalizáció térhódítását figyelembe véve autógyárat hoztak létre 1995-ben Tuscaloosában (USA, Alabama), 1998-ban pedig a Chrysler Corporation-nel egyesült a vállalat, így megalkotva a DaimlerChrysler AG-t. Egyidejűleg a Mercedes-Benz stratégiai modelleket bocsátott ki, mint az A,B, és M osztályú hiánypótló modellek illetve az SLK és a CLK Mercedesek.

Az 1990-es évek végén újra felélesztették a luxus limuzinokat, így bemutatva 2002-ben az új presztízs modellt, a Maybach 57-et.

Ma hét részegység működik Németországban, illetve 2006 tavaszán megnyílt a Mercedes-Benz múzeum, ami a világ legnagyobb márka-specifikus autóiipari múzeuma.

Egy rendkívüli közgyűlésen a részt vevők 98%-a jóváhagyta a névváltoztatást Daimler AG-ra, majd 2009. április 27-én Daimler eladta a Chryslerben lévő részesedését.

Az USA-ban 2008-ban kitört ingatlanválság világméretű recessziót okozott, amely 2008 végére az autóiipart is elérte, így a Daimler AG-nál is veszteségek jelentkeztek. 2009. elején a Daimler 10%-kal növelte a tőzstőkéjét illetve az Abu dhabii Aabar Investments PJSC befektetési társaság lett az új főreszvényese, amely által a Daimler úttörő szerepet tölt be a fenntartható, emissziómentes autózás megteremtésében mind a személy-, mind a haszongépjármű ágazatban.

Pekingben és a magyarországi Kecskemét városában is új üzemeket létesítettek, 2014-től pedig Észak-Amerikában is bővítik a termelésüket a meglévő gyárak. [22] [23] [24] [25] [26] [27] [28] [29]

1.2. A Mercedes név eredete

A Mercedes nevet 1902-ben vette fel a cég. 1899 szeptemberében Emil Jellineknek lánya született, akinek a Mercedes nevet adta. Emil Jellinek az Osztrák-Magyar Monarchia nizzai konzulja volt és nagy autórajongó hírében állt. Miután megkapta a 35PS jelzésű autóját a Daimler művektől, elkezdett versenyezni vele. Az akkori szokás szerint álnéven, a lánya nevén nevezett a versenyekre. Számos versenyt megnyert, ettől kezdve a Daimlereket Mercedes-Simplex márkajelzéssel hozták forgalomba. [22]

1.3. Márkajelzés

A babérkoszorúval védett háromágú csillag levédését 1909. június 24-én kérte a DMG, Daimler két fia, Paul és Adolf segítségével. Ők ugyanis emlékeztek egy olyan képeslapra, amit apjuk küldött a Deutz-ból, és amin egy háromágú csillaggal jelölte meg, lakása helyét.

A márkajelzés filozófiáját Daimlertől származtatják, aki olyan motorokat akart gyártani, amelyek a földi, a vízi, és a légi közlekedésben is használatosak.

A 3. ábrán a kör alakú embléma felső részén a „Mercedes” míg az alsó részén a „Benz” feliratot olvashatjuk.



3. ábra Márkajelzések

Forrás: <http://www.vectron.de/sales/references.php?l=en§ion=sales>, <http://modular4kc.com/2010/04/06/mercedes-benz-social-media-plans-for-the-a-class/>

A márkajelzést végül 1911. február 9-én védtek le és azóta is a Mercedes-Benz márkajele.

A dolog érdekességét adja továbbá, hogy ugyanekkor levédtek a négyágú csillagot is, amit csak 1989-től kezdett használni az akkor alapított DASA, mint a Daimler-Benz AG által alapított repülőgépgyártással foglalkozó leányvállalata. Ez szintén a 3. ábrán látható. [30] [31] [32]

1.4. Üzletágak

A Daimler AG jelenleg összesen öt üzletággal rendelkezik, ezek az alábbiak: Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks, Daimler Buses, és a Daimler Financial Services.

A felsoroltak közül a legjelentősebb illetve, amihez tartozik a kecskeméti üzem, az a Mercedes-Benz Cars üzletág. Az általa szállított minőségi autók között éppúgy megtaláljuk a kicsi, városi autókat, mint a nagy, elegáns Maybach szedánokat. A személygépkocsik gyártásának központja Németország, de készítenek még az Egyesült Államokban, Kínában, Franciaországban, Dél-Afrikában, Indiában, Vietnámban és Indonéziában.

Világszerte összesen 17 telephellyel rendelkezik az üzletág. A kompakt autók szegmensében a termékpaletta kiterjesztése céljából Magyarországon egy új üzemet építettek, amely a termelést 2012. március 29-én kezdte el. A Mercedes-Benz személygépkocsik legfontosabb piaca Németország, amelynek piaci részesedése 23%. Ugyanez a mutató Nyugat Európában 27%, az Egyesült Államokban 17% és Kínában 13%. [33] [34]

1.5. A Kelet-Európában való gyárépítés okai

A Kelet-Európában való autógyár építések a Szovjetunió felbomlása után 1991-től indultak meg. Az okok egyszerűek, mégis meglepőek, főképp mivel a térség nem a legfejlettebb része Európának. Az autógyártók viszont jó piacot látnak a térségben illetve a gazdaságos gyártás is vonzó.

A munkaerő olcsóbb, az adókedvezmények illetve támogatások mértéke is vonzóak a befektetők számára. A szakemberképzés is egyre kedvezőbb, és az infrastruktúra is egyre kiépítettebb, köszönhetően az Európai Unió pályázatoknak. A kedvező infrastruktúra alatt értjük a növekvő autópálya-hálózatot, az egyre fejlettebb közműhálózatot és az egyre kiépítettebb intézményrendszert.

Az autógyárak gombamód történő kinövése tehát több okra vezethető vissza.

Az 1990-es évek eleje óta szinte folyamatosan jöttek létre autógyárak a térségben. Nem egy autógyár telepítésénél alakult ki hatalmas verseny a volt szocialista országok között, mivel egy autóipari gyárlétesítmény, amely a gazdaság szekunder részébe tartozik, jócskán hozzájárul az ország fejlődéséhez.

Több volt szocialista országban már volt korábban is autógyár, így Lengyelországban az FSO (1951), Csehországban a Skoda (1895), Romániában a Dacia (1966), Szerbiában - a volt Jugoszláviában - pedig a Zastava (1953). A Szovjetunió felbomlása óta Szlovákiában 1991-ben a Volkswagen és 2006-ban a PSA alapított gyárat, Csehországban 2005-ben a TPCA és 2008-ban a Hyundai. Romániában 1999-ben a Renault megvette a Daciat, Szerbiában a Zastava-t felvásárolta a Fiat, Magyarországon pedig 1991-ben a Suzuki, 1993-ban az Audi és 2009-ben már a Mercedes épített gyárat. [19] [35] [36] [37]

1.6. A kecskeméti telephelyválasztás okai

Amikor a Daimler AG új telephelyet keresett a Kelet-európai térségben eleinte Lengyelország, Szerbia illetve Románia került a lehetséges helyszínek közé. Szerbia már az elején kiesett, Románia pedig a legkisebb eséllyel indult a versenyben, az infrastruktúra elégtelen kiépítettsége és az üzemekben tapasztalható magas dolgozói fluktuáció miatt.

Magyarország neve sokkal később került csak szóba, így mikor elkezdődött az itthoni felmérése a hazai lehetséges helyszíneknek, addigra hazánk jócskán le volt maradva. Magyarország, mint lehetséges helyszín az államigazgatásban érintetteknek köszönhetően került a Daimler látókörébe. Ekkor került az ITD Hungary kapcsolatba a Daimler AG vállalattal, hogy segítse a telephely-választásban illetve, hogy miért is jobb az ország a többivel szemben.

2008 tavaszán hozott a kormány olyan jogszabály módosításokat, amelyek könnyebbé tették a nagy beruházások megvalósítását. A Daimler szakemberei az információkat tanácsadócégeken keresztül szerezték meg, és több csatornán keresztül is ellenőrizték azokat.

Hazánkban 3 város versenyzett; Miskolc, Zalaegerszeg, Kecskemét. A Daimler számára olyan város volt a megfelelő, ahol jó a szakmunkásképzés és nagy volumenű, továbbá Budapest 100 km-es vonzáskörzetben legyen.

A versenyben Kecskemét maradt, minden szempontból tökéletes volt. Budapesttől 85 km-re helyezkedik el, infrastruktúrája megfelelő, kulturális közege, ami a németek gyors beilleszkedését segíti elő tökéletes. Elhelyezkedése az M5-ös autópálya és a Budapest-Cegléd- Szeged vasútvonal mentén, illetve a Kelet-nyugati elérhetősége miatt előnyös, mivel így könnyen eljuttathatók a termékek a piacokra. Továbbá a szakképzett dolgozók is adottak a gyár számára mind középiskolai, mind főiskolai szinten, illetve Magyarországon kiterjedt a beszállítói környezet az autóiparban. Végül de, nem utolsó sorban az 1,6 %-os iparüzési adó és a gyár helyét adó földterület megléte is kedvezett a gyártelepítésnek.

Mint azt már Dr. Dieter Zetsche, a Daimler Vezérigazgatója nyilatkozta a kecskeméti telephelyválasztással kapcsolatban: „Ott a legjobb a munkatársak képzettsége, alkalmassága, s nem utolsósorban a kulturális közeg. Nem döntő tényező, de az is számít, hogy feltételezésünk szerint megfelelően be tudnak majd illeszkedni azok a munkatársaink, akiket Németországból küldünk oda. Igen jónak ígérkeznek a lehetőségek arra is, hogy németek és magyarok gyorsan közös csapatot alkotva fejleszthessék a gyárat” [11] [12] [18] [36] [38] [39] [40] [41] [42] [50] [75] [81] [82]

2. A DAIMLER AG MAGYARORSZÁGI TEVÉKENYSÉGÉNEK BEMUTATÁSA

A gyáregység Magyarországra telepítésének döntését egy mindenre kiterjedő információszerzés, felmérés előzte meg. Ez a gyár Magyarország harmadik személygépjármű-gyártó üzeme. Az első 1991-ben a Suzuki volt Esztergomban, majd 1993-ban az Audi választotta Magyarországot. A beruházást a kormány 2008-ban nemzetgazdaságilag kiemelt beruházásnak ítélte, ezért is történhetett a gyárépítés ennyire gördülékenyen. [23] [27] [106]

2.1. A gyáralapítás

Az üzem magyarországi, egészen konkrétan kecskeméti telepítéséről a nyilvánosság 2008. június 18-án kapott hírt. Ezen a napon Kecskemét egyből a hazai és a világsajtó középpontjába került.

A hír szerint egy 2500 főt foglalkoztató, 200 milliárd forintos (800 millió euró) kezdeti beruházás fog Kecskeméten megvalósulni a Daimler AG által. A kecskeméti gyár teljes együttműködésben fog működni a rastatti gyárral, ahol egyidejűleg egy 600 millió eurónyi értékű beruházást is megvalósítanak a kapacitásbővítés jegyében.

A Daimler a későbbi hírek szerint közel a maximális támogatást kapta mind a Kormánytól mind az Európai Unió forrásokból.

A Kormány támogatási rendszere a szokásos elemekből áll: pénz, képzési támogatás, adókedvezmény. A vállalat az államtól 2008 szeptembere és 2013 vége között 22,15 milliárd forint készpénztámogatást kap, továbbá az Európai Uniótól, az Európai Bizottság engedélyére további 29,7 milliárd forint értékű pénzbeli támogatásban illetve társági adókedvezményben részesült. A vasúthálózatra való rácsatlakozást célzó pénzügyi hozzájárulás pedig meghaladta a 214 millió forintot. A gyárépítést egyébként saját tőkéből illetve banki kölcsönökből finanszírozta a Daimler AG.

A gyárat több mint 80%-ban magyar cégek építették igen feszített tempóban, amit a 2008-ban kitörő válság sem hátráltatott.

A város és a Daimler által kötött megállapodás szerint a város vállalta a Mercedes-gyárhoz vezető 1.108 méter hosszú, autópálya minőségű bekötő út építését. A bekötő út 357 millió forintba került, amiből 250 millió forintot pályázaton nyert az önkormányzat.

A beruházás bejelentése után 5 hónappal a sajtó már azt a hírt rebesgette, hogy a cégcsoport felülvizsgálja a gyárépítést. A hírek szerint a már akkor is elég erős költségfegyelemnél is többre van szükség, hogy tartani tudja a Daimler a kitűzött céljait. Ugyanis a kereslet visszaesése - ami

„csak” 1,6 millió eladott autót jelent -, illetve az 1 milliárd dolláros veszteség a 2009-es évben jelentős visszaesés egy ekkora vállalat működésében.

A gyár egy 441,75 hektáros területen kezdte meg a 120 ha területen elterülő gyár építését. A környezetében további 16 ha-t minősítettek át ipari területté, a beszállítók letelepedése miatt. Az első kapavágás több mint egy év múlva 2009. július 1-jén történt meg. Az első próbagyártott, B osztályú Mercedes pedig 2011 szeptemberében gördült le a futószalagról. [10] [20] [43] [44] [45] [46] [55] [86] [87] [98] [101]

2.2. A Daimler termékei

A Daimler azon oknál fogva épít új gyárat Kecskeméten, mivel növelni akarja a kompakt autók szegmensében való modelljeinek számát.

A kompakt autó egy kisméretű személygépjármű, melyben nagy erőforrást helyeznek el és melynél nagy hangsúlyt kap a biztonság.

Az eddigi két modellel szemben most már négyet szeretne piacra dobni a Mercedes. A négy új típus közül kettőt, az A és a B osztályt Kecskeméten, míg hármat Rastattban gyártana a Daimler. Rastattban azért három kompakt modell kerül gyártásra, mert a B osztályt ott is gyártják. Kecskeméten egyelőre a jelenlegi B osztály utód generációs modellje került gyártásra, illetve már feltűnt a város útjain az új CLA Mercedes, ami előreláthatólag 2013 év elején fog legördülni a gyártósorról.

A kecskeméti gyár azért a rastatti üzemmel együttműködve termel, mivel a gyártott termék tekintetében odatartozik, illetve mert a B osztályt már 2011 szeptemberétől gyártják a németországi gyárban, így az ott összegyűlt tapasztalatot már át tudják adni a kecskeméti kollégáknak.

Rastatt a Daimler-konzern kompaktjármű-gyártás kompetencia központja, Kecskemét pedig egy összeszerelő üzem, mely hozzá tartozik.

Az új B osztály CO₂ kibocsátása 121 és 145 g/km között mozog a különböző típusoknál. Végsebessége 190-220km/h tartományú, indulóára pedig 6.993.800 forint. [20] [47] [48] [49]

2.3. Humánerőforrás

A gyár tervezett 3000 dolgozója közül 300 fő a német, és 2700 fő a magyar munkatársak száma. A dolgozókat folyamatosan toborozták a gyárba. 2009 végére még csak 300 főt, majd 2010 végére már 700 főt foglalkoztattak. Ez a 700 fő alkotja egyébként a gyár törzsgárdáját.

2011 tavaszán a dolgozói létszám 1000 főre növekedett, majd ugyanezen év december elsején már 2000-en voltak a Mercedes alkalmazottjai. 2012-ben pedig elérte a tervezett 2500 főt az alkalmazottak száma.

A toborzás nem csak Kecskeméten, hanem a környező városokban is megvalósult. Az alkalmazottak kiválasztása szigorú szempontrendszer szerint működött.

A jelentkezők egész napon keresztül csak teszteket töltöttek ki és ha ezeken átment az illető, akkor kerülhetett sor a bértárgyalásra.

Ilyen teszt volt például az intelligencia teszt vagy a motivációt felmérő teszt. Ha túljutott a jelentkező ezeken a szűrőkön, akkor történhetett meg a betanítás, a nyelvi és kulturális felkészítés, ami végbemehetett a Mercedes kecskeméti oktatóközpontjában vagy a németországi oktatási központjukban. Az alkalmazottak 250 órát meghaladó német tanfolyamon vesznek részt, amin sajnos sokan rosszul szerepeltek.

A nyelvtanításon felül még kultúraoktatáson is részt kellett venniük a munkásoknak, akiknek itt kellett megtanulniuk a német precizitást, munkamorált.

Az alkalmazottak helyi, helyközi járatos busszal, és saját autóval járnak dolgozni. A helyközi buszok Kiskunfélegyházáról, Fülöpjakabról, Kunszentmiklósról, Kiskunmajsáról, Szentese, Ceglédre, és Városházára is járnak a gyárba. [4] [20] [50] [51] [52] [53] [87] [88] [96] [109]

2.4. Technológia, a környezetvédelem szem előtt tartásával

A kecskeméti üzemben a legmodernebb környezetkímélő technológiát valósították meg, továbbá 640 használt, Németországból hozatott robot működik.

A környezetvédelemhez hozzájárulva az energiafelhasználás minél magasabb fokú hatékonyságát is szem előtt tartják.

Ezt a gyakorlatban az iparvágányok telepítésével, a gyártócsarnokokban elhelyezett egyfajta hővisszanyeréses szellőzőtechnológia telepítésével akarják elérni. A vasúti szállítástól 60.000 tonna CO² megtakarítást remélnek. A festőüzemben megvalósított száraz leválasztós fényszóró technológia a legkörnyezetkímélőbb innovatív eljárás.

A fűtés és az áramellátás érdekében két fűtőerőműblokkot építettek be ugyancsak a környezettudatosság és az energiahatékonyság érdekében.

A fűtőerőműblokkok működésének alapja a gáz és az elektromos áram árának különbsége. Az erőmű akkor kapcsol be, amikor a gyárnak olcsóbb gázzal előállítani a szükséges hőt és áramot. Ha viszont a vezetéken, az áramszolgáltatótól olcsóbb az áram, akkor a fűtőerőműblokkot

lekapcsolják. Ez nem csak a környezetvédelem szempontjából előnyös, hanem a termelés még gazdaságosabbá tételében is hatalmas előrelépés. [20] [56]

2.5. Logisztika

Az alkatrészek és a késztermékek szállítása közúton és vasúton valósul meg.

A vasúti szállítás azon a 906 méter hosszú, 450 millió forintba került iparvágányon bonyolódik, amit 2009 októberében adtak át. Az építkezési munkálatokat a MÁV Zrt. száz százalékos tulajdonú leányvállalata, a MÁVGÉP Kft. végezte. Az iparvágány egy vágányú és nem villamosított. A Cegléd-Szeged vasútvonalhoz csatlakozik a Városföld-Kecskemét közti 5-ös számú főútvonali kereszteződésnél.

A közel egy milliárd forintért pedig a kecskeméti nagy vasútállomáson két vágányt felújítottak, illetve meghosszabbítottak, hogy a gyár áruit szállító vagonokat onnan továbbítsák a rendeltetési helyükre.

A gyár területén létesített iparvágányok és kocsifelrakó rámpák tesztelése 2012. január 19-én történt meg, amely eseménnyel immáron élesben is használható az iparvágány-rendszer teljes hossza.

A közlekedő vonatpárokról eléggé ellentmondó hírek láttak már napvilágot. Szó volt napi három, öt illetve tíz vonatpárról is, amelyek – ugyanúgy mint a közelbe települt logisztikai beszállító cégek – a Just in Sequence rendszerben 4 órán belül kell, hogy eljuttassák a szállítmányt a gyárba. A rendszer célja a kiváló minőségben, pontosan, a megfelelő helyre és mennyiségben való szállítás.

A vállalaton belül 5 cég végzi a logisztikai munkát, ezek közül az egyik a Duvenbeck IMMO német vállalat, amely már régóta kapcsolatban áll a Daimlerrel és elsőként érkezett a gyár melletti ipari parkba.

A gyáron belüli logisztika az alábbi öt szakterületre oszlik: programtervezés és termelésirányítás, termékbevezetés, változásmenedzsment és irányítás, ellátási lánc menedzsment, tervezés, munkaerő-gazdálkodás, és –rendszerek, transzportmenedzsment és árubeérkezés. [57] [58] [59] [60] [61] [62] [104]

2.6. Beszállítók toborzása

A Daimler gyáralapításának hírére Kecskeméten és bátran mondhatjuk az egész országban a cégek százai mozdultak meg, hogy a gyár beszállítói legyenek.

A beszállítóvá válást el is kezdte hirdetni a kecskeméti önkormányzat, az ITD Hungary, a miniszterelnök és a Nemzetgazdasági Minisztérium külgazdasági államtitkára, Becsey Zsolt is. Később az államtitkárság megszűnésével a minisztériumi ösztönzés hirtelen megtört.

A Fejér Megyei Kereskedelmi és Iparkamara közlése szerint a Daimler olyan KKV szektorbeli cégeket keres, melyeknek vannak autóipari tapasztalatai vagy eleve ezen a területen is működnek. Jelentkezéskor az alábbiakat kell megadni: tulajdonosi szerkezet, elsődleges tevékenységi kör, legfontosabb beszállítók.

Fontosak továbbá a technikai és pénzügyi szempontok, termelési mutatók, irányítási és minőségbiztosítási rendszer működése, mérőműszerek típusa, életkora, az adózás előtti nyereség, a saját tőke és a likviditási mutatók.

A hivatalos beszállító toborzás 2008 szeptemberében indult, és amelyet az ITD Hungary vezényelt le. Az ITD három beszállítói fórumot és beszállítói roadshow-t is szervezett a magyar cégek részére.

Az első fórum 2008. december 15-én volt, melyen 520 cég képviseltette magát. A második fórumon, azaz 2010 márciusában 100 vállalkozás volt jelen, amelyek az üzemeltetéssel kapcsolatban jelentek meg. A harmadik és egyben utolsó találkozón 2010 októberében pedig a 400 regisztrált cégből 120-an mehettek el a Kecskeméten tartott programra. A fórumon a Daimler elsőkörös beszállítói közül 35 teremtett kapcsolatot a jelen lévő vállalatok képviselőivel. Ezen a fórumon viszont már csak olyan cégeket kerestek, akik a TIER 2 és 3 szintjén lennének beszállítói a Mercedesnek, ugyanis, mint azt Ebernard Gloger, a Mercedes-Benz Cars és Vans beszerzési igazgatója is elmondta: ”A magyar vállalkozások jellemzően TIER 2-es beszállítóknak alkalmasak”. Továbbá azt is elmondta, hogy olyan cégeket keresnek, akik mind a kecskeméti mind a rastatti üzembe egyaránt képesek szállítani. A fórum egyébként angol nyelvű volt és az előadások után következő „Match-making-en” találkozhattak a résztvevők a 35 elsőkörös beszállítóval.

A kisebb cégek összefogására, versenyhelyzetük javítására 2008-ban létrehozták a Hírös Beszállítói Klasztert illetve az AIPA-t, vagyis az Alföldi Iparfejlesztési Nonprofit Közhasznú Kft.-t, amely a Klaszter menedzsmentjét is ellátja.

Hazánkban 18 nemzetközi termelő cég kapott lehetőséget az alkatrészek közvetlen beszállítására, vagyis ezen cégek a TIER 1-es kategóriába sorolandók.

2009 júliusában adtak hírt arról, hogy a gyár kihelyezi a bérszámfejtését egy kecskeméti céghez, a VT-SOFT Software Kft.-hez. A társaság a Daimler németországi központi humánügyviteli rendszeréből automatikusan, közvetlenül kapja a szükséges személyi és béradatokat.

A Mercedesnek Kecskeméten beszállítója a német logisztikai cégcsoport, a Duvenbeck IMMO Logisztika Kft. A cég az autógyár mellett építette fel a 3 ha területen lévő 5.000 m²-es csarnokát, ahonnan majd „just in sequence” rendszerben fogja kiszolgálni a gyárat. Körülbelül 70 főt foglalkoztat.

A tervek szerint a 3 ha-os telek 3 lépcsőben fog beépülni. Most az első szakasz után a második és a harmadik szakaszban tovább bővítik a kapacitásukat 4200m²-rel. A gyár ipari parkjába várhatólag 10 beszállító fog megjelenni.

A magyar beszállítókról annyit tudunk, hogy 2010 májusára már 17 volt.

Továbbá vannak beszállítók, akik a gyárkerítésen belül működnek, ilyen például a Johnson Controls, mely ülésrendszereket gyárt a B osztályú Mercedes személyautókhoz. [63] [64] [65] [66] [67] [68] [85] [94] [99] [102] [105] [110]

2.7. Hírös Képző Konzorcium

2008 októberében a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara kezdeményezésére hozták létre a Hírös Képző Konzorciumot.

A konzorcium elsődleges célja a MBMH Kft.-vel kapcsolatos idegen nyelvi, szak- és továbbképzési kurzusok lebonyolítása.

Másodlagos célja a munkahelyek megtartása a vállalkozói szférának, valamint az álláskeresők segítése.

A konzorcium tagjai: Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, Kecskemét Megyei jogú város Önkormányzata, Kecskeméti Főiskola, KeTISZK, Kecskeméti Regionális Képző Központ, Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat, Bács-Szakma Szakképzési-Fejlesztési és Szervezési Non-profit Kiemelten Közhasznú Zrt., Magyarországi Németek Általános Iskolája, Dél-alföldi regionális Munkaügyi Központ. [69] [100]

2.8. Duális képzés

A Daimler AG amikor az új Kelet-európai gyárának keresett helyszínt a szakképzést is a kiválasztási szempontok közé sorolta, mivel egy gyár számára – működjön az bármelyik gazdasági szektorban – stratégiai fontosságú az elegendő és jól képzett szakember gárda. Főképp akkor, ha a jövőbeli munkavállaló úgy kerül ki a képző intézmény falai közül, hogy azonnal, különösebb képzés nélkül munkába tud állni.

Ezen szakképzési forma a Kecskemét Megyei Jogú Város és a Bács-Kiskun megyei Kereskedelmi és Iparkamara közreműködésével jött létre elsősorban a 2010. december 10-én a Mercedessel, majd 2011. április 19-én a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft., a Phoenix Mecano, a MAG Hungary, a CabTec, a Bosal-Autóflex, a Freudenberg Simmeringe, a Hilti szerszám, a Szimikron és Lamans Color cégekkel.

A duális képzés a Kecskeméti Főiskola Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolai Karán 2012 szeptemberétől indult, a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft., és a Knorr Bremse együttműködésében.

A Daimler további öt új járműipari szakma középiskolai szinten való bevezetéséről is döntött: mechatronikus, szerszámkészítő, gépjármű-technikai szerelő, bevonat-technikai szerelő és gyártósori összeszerelő. Ezek a képzések viszont már 2011 szeptemberétől elindultak a Kecskeméti Műszaki Szakképző Iskola, Speciális Szakiskola és Kollégiumban.

A főiskolai képzésnél jelentkező változások, hogy míg a hagyományos alapképzésnél 15 hét szorgalmi időszak után van 5 hét vizsgaidőszak, majd minden páros szemeszter után nyári szünet, addig a duális képzés gyakorlatorientáltsága miatt a 10 hetes szorgalmi időszak után 5 hetes gyakorlat majd 4 hetes vizsgaidőszak következik. Így a nyári szünet lerövidül 4 hétre, mivel a páros szemeszterek végén a vizsgaidőszak után újabb gyakorlat következik, ami már 6 hetes.

A duális képzéssel mindenki nyer, mivel a képzésben részt vevők elhelyezkedési esélyei megnőnek ott, ahol a gyakorlatot végzi, illetve a gyakorlatot vezető vállalat is jól jár mivel plusz anyagi, képzési ráfordítást nem igényel az újonnan felvett munkaerő betanítása.

A MBMH Kft. hosszú távra tervezi és ezért szorgalmazta a német mintájú duális képzés bevezetését az alföldi megyeszékhelyen, amely így a duális képzés zászlóshajójává válik. [20] [70] [71] [72] [103]

3. A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY KFT. GAZDASÁGI, TÁRSADALMI ÉS ÖKOLÓGIAI HATÁSAI

Minden beruházásnak, építkezésnek, ami akár állami, akár magánerebből valósul meg, hatásai vannak települési, térségi, regionális és még talán országos szinten is. A megjelenő hatásokat gazdasági, társadalmi és ökológiai szempontok szerint rendszereztem. A vizsgált beruházás által megjelenő impressziók lehetnek pozitívak, semlegesek és negatívak is attól függően, hogy az a gyarapodást, a stagnálást vagy a hanyatlást jelentik.

3.1. Vidékgazdaság

Fogalomrendszerét illetően sok eltérő vélemény létezik, így egységes definíciója a vidékgazdaságnak nincs. Az viszont többek által elfogadott, hogy a vidékgazdaság a vidéki térségekben létrejövő és működő, sajátos, leginkább földhasználati irányultságú regionális gazdaság, amely magában foglalja az adott térségben működő gazdasági és társadalmi struktúrákat, szereplőket, szervezeteket, felöleli a különféle belső és külső kapcsolatrendszereket, az ott folyó tevékenységeket, és az azokhoz felhasznált vagy felhasználható erőforrásokat.

A vidékgazdaság a regionális gazdaságok értelmezése szerint gazdasági ágazatokkal rendelkezik, amit sajátos gazdasági struktúrák fognak össze. A legfontosabb ágazatok a vidékgazdaságban a helyi ásványkitermelés, az építőipar, a szolgáltatások, a mező- és erdőgazdaság, és a helyi feldolgozóipar.

Hazánkban a vidékgazdaság fejletlen, mivel hiányoznak a megfelelő politikák, illetve a vidéki népesség alkalmazkodási képessége.

A vidékgazdaság erőforrásait egymástól nem lehet külön venni, mert így alkotja az alábbi öt tényező a vidékgazdaság egységét: humán erőforrások, természeti erőforrások, táj- és tájképi erőforrások, települések, és egyéb erőforrások. Ezeket a gazdaság különböző ágazataihoz tartozó szereplők hasznosítják és működtetik.

Az erőforrások tekintetében mind megfelelőek a térségben a Daimler zavartalan, hosszú távú működéséhez, hogy aztán majd később bővíteni is tudja kapacitásait. [3] [113]

3.1.1. Humán erőforrás

A közgazdaságtan a termelésben, és a szolgáltatásnyújtásban felhasznált materiális és immateriális javakat termelési tényezőknek nevezi, melynek egyik csoportját a munka alkotja. Az

emberi tőke fokozásának eredménye a magasabb fokú termelékenység és jövedelmezőség, mivel az emberi tényező meghatározó szerepet játszik más termelési tényezők hatékony felhasználásában. Az emberi tőke átforgatása által új készségekkel, képességekkel foglalkoznak a termelésben részt vevők, így képessé téve őket új cselekvésmódok megtételéhez. A humán erőforrást az alábbi minőséget befolyásoló ismérvek jellemzik: népsűrűség, népesség számának változása, foglalkoztatás, munkanélküliség, életminőség.

A népsűrűség tekintetében fontos kiemelni, hogy az alacsony népsűrűségű területek nagy veszélye, hogy már nem érik el azt a kritikus tömeget, ami lehetővé tenné a kultúrtáj fenntartását, és a helyi vidékgazdaság működtetését.

A foglalkoztatás terén pedig a magas munkanélküliség tartóssá teszi a szegénységet, ami maga után hozza a lakosság romló egészségét és a bűnözést.

Továbbá vannak nem számszerűsíthető ismérvek is, mint például a kreativitás, és a jövőkép. Ezek mind nagymértékben meghatározzák a vidéki térségek, települések fejlődését, jövőjét. A társadalmi tőke fokmérője egy közösségnek, amely csak hálózatok által válhat hasznosítható tényezővé. Nagyon fontos az adott vidéki térség fejlődése szempontjából a szakértelem, a motiváció, a szellemi erő vagyis, hogy van-e igény a magasabb életminőség megteremtése iránt? A vidékfejlesztés egyik legösszetettebb célja a vidéki térségek életminőségének javítása, amely elengedhetetlen, hogy a vidéki térségekben éljenek emberek. Viszont ez az ott élőkön múlik a leginkább. [3] [113]

3.1.2. Természeti erőforrások

A természeti erőforrások teremtik meg az alapját a gazdaság és a társadalom meglétének, amik közül viszont az ember dönti el, melyiket tekinti egyáltalán erőforrásnak. Az ökológia által létrehozott erőforrások közül megkülönböztetünk megújuló (szél, biomassza), illetve nem megújuló erőforrásokat (fosszilis tüzelőanyagok, föld). Ezek felhasználásakor fontos szem előtt tartani a fenntarthatóság elvének érvényesülését. [3] [113]

3.1.3. Táj és tájképi erőforrások

Ez az erőforrás elég egyedi és tájanként különböző, mivel a természeti erőforrásokra jellemző tulajdonságokkal rendelkezik, viszont mégis részben emberi munka eredménye. A táj nagyon fontos része az emberek életminőségének, a társadalom jólétének. Több a gazdaság és a társadalom

száma számára létfontosságú funkcióval rendelkezik: termelő, szabályozó funkciók, és társadalmi térfunkciók.

Viszont csak akkor tekinthető erőforrásnak, ha valamilyen célból felhasználásra is kerülnek, különben csak lehetőségről, táj- és tájképi potenciálról beszélhetünk.

A táji értékek gyakran az elszigeteltségüknek és az alacsony népsűrűségnek köszönhetik fennmaradásukat, amik mind fontos erőforrások az ország régióinak.

A táj funkcióiban is megjelenik a fenntartható fejlődés hármas pillére (ökológia, társadalom, gazdaság), így fontos annak megőrzése, akármennyire is egyenlőtlenül léteznek az erőforrások a térben. [3] [113]

3.1.4. Települések

A települések nem csak közvetlen gazdasági erőforrásokat jelentenek az értéket előállító szereplők számára, hanem szorosan kapcsolódnak a vidéken élők szükségleteinek kielégítéséhez. A települések az ott élőknek és az egyéb településekről érkezőknek biztosítanak lakó-, munkahely, és rekreációs tereket, továbbá a vidékfejlesztés megvalósulásának helyeit is adják.

A településeket, nem csak lélekszámuk alapján, hanem betöltött funkciójuk alapján is megkülönböztetjük egymástól. Vagyis a falu az a település, ahol részben vagy egészen alapfunkciókat látnak el, a város pedig valamilyen központi funkciót tölt be.

Az alapfunkciók azok a feladatok, amelyek a lakosság mindennapi életében elengedhetetlenek, a központi funkciók viszont már más helység lakóinak is elengedhetetlenek.

A vidékgazdaságot ilyen szempontból úgy is megfogalmazhatnánk, mint a települések olyan rendszerét, amelyben a központi település és a vonzáskörzetében lévő települések olyan funkcionális kapcsolatban vannak, melyben a központi helység magasabb szintű funkciókkal látja el a környezetében lévő településeket.

Az Alföldön megtalálható tanyás településrendszerek, és az Észak-Magyarországon, a Dél-, illetve Nyugat Dunántúlon található aprófalvas térségek igen érzékenyek, sérülékenyek az alacsony lakosság miatt a globalizáció hatásaira, miközben nagy lehetőségek is rejlenek bennük. [3] [113]

3.1.5. Egyéb erőforrások

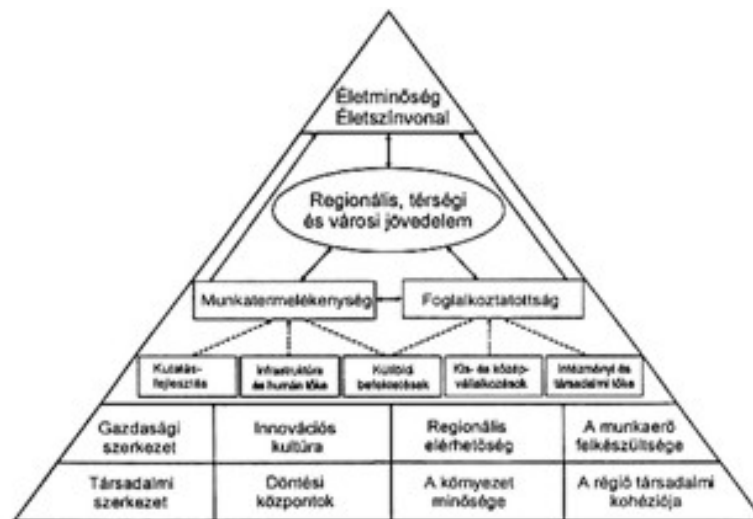
Ide sorolhatóak a tőkejellegű pénzügyi erőforrások és a jól működő vidéki vállalkozások, - mint a Kecskeméten működő Mercedes is -, amelyek nem csak a lakosság életszínvonalának emelésének,

hanem a vidéki települések fenntartható fejlődésének is az alapjai. Így mind társadalmi, mind gazdasági szempontból elengedhetetlen szükség van tőkére, amely alapja a növekedésnek. [3] [113]

3.1.6. A vidékgazdaság versenyképessége

A gazdaság teljesítményét, fejlettségét az egy lakosra jutó GDP-vel mérik egy adott idő intervallumban. A megyéknél kisebb területekre nem számolnak ilyen mutatót, így marad a térségek rivalizálása egymással, ami sajnos nem megfelelő hozzáállás. A helyes mód a fejlődésre a verseny, ami elősegíti a gazdaság nyitottabbá tételét, illetve a magasabb egy főre jutó jövedelem és foglalkoztatottság szintjét. A versenyképesség szempontjából az a legkedvezőbb helyzet, ha a hozzáadott érték jelentős része a bérekből származik. Ugyanis a versenyképes régiókban növekszik az előállított jövedelem, ami a versenyképesség központi kategóriája.

Az 1. ábra alapján az autógyár különösen nagy hatással bír a gazdasági és a társadalmi szerkezetekre, a régió társadalmi kohéziójára. Gazdaság tekintetében a gyár működése hat pozitívan, míg a társadalmi tényezők szempontjából a több mint 300 német család. Tovább lépve egy szintet láthatjuk, hogy a városban, a térségben, és a régióban mind az 5 tényező növekedett, fejlődött a Mercedes megjelenését követően. Így ha tovább követjük a piramismodellt jutunk el a piramis ékköve alatt található hármass rendszeren keresztül a az életminőség, az életszínvonal magasabb szintre történő lépéséhez, a vidék lakosság megtartó erejének megerősödéséhez, amit már most is lehet tapasztalni Kecskeméten és annak jókora térségében. [3] [113]



1. ábra A régiók, térségek és városok versenyképességének piramismodellje

3.2. Gazdaságra gyakorolt hatások elemzése

Ebből a szempontból az alábbi főbb mutatók vannak segítségünkre: 3000 fő tervezett munkavállaló, több mint 120.000-160.000 darab autó évente, 800 millió euró (200 milliárd forint) kezdeti beruházási összeg.

3.2.1. Vállalkozások

Az elmúlt négy évben 15%-kal nőtt a társas vállalkozások száma Kecskeméten, és 4.000 új munkahely jött létre, részben a Daimler megjelenése miatt is. A gazdasági szereplők 160 építési beruházást hajtottak végre, ami a kedvező adópolitikának és az ügyintézési rendszer reformjának is köszönhető. [10]

3.2.2. Bevételek

A város gazdaságösztönző helyi adópolitikájának keretein belül 2008 és 2011 között az addigi 2%-os helyi iparüzési adót 1,6%-ra csökkentette a város vezetése, illetve eltörölte a vállalkozások kommunális adóját. Az így befolyt iparüzési adó összege 2006 és 2010 között átlagosan 5,84%-kal növekedett. A város költségvetését negatívan érinti az a jogszabályi változás, amely szerint a helyi iparüzési adót 2010. második felétől a NAV (korábban: APEH) szedi be. Ezáltal az önkormányzatok csak 2010. első felében tudtak a rendelkezésre álló adóbevételekből jelentősebb kamatbevételt realizálni

Az emelkedő adóbevételek fényében az önkormányzat több pénzhez jut, amelyből könnyebben tud gazdálkodni, illetve több pénzt fordíthat a város fejlesztésére. Ez nem csak a Daimlernek, hanem a térségbe költöző beszállítóinak és a gyár építésén dolgozó építő cégeknek is köszönhető, mert működésük során a városnak is fizettek adókat. [5] [7] [10] [14] [98] [108]

3.2.3. Diverzifikált városgazdaság

A diverzifikáltság alapvetően a biztonság növelése érdekében történő több lábon állást takarja. Vagyis ez azt jelenti, hogy sokkal nagyobb biztonságban van a büdzsé, ha több fajta cég működik a városban, mint ha kevés és ráadásul hasonló szegmensben működők is. Mert ha egy a város adóbevételeihez jelentősen hozzájáruló szereplő pénze esik ki, azt jobban megszenvedti a költségvetés, mint egy kis szelettel rendelkező cég esetében. [14]

3.2.4. *Hírös Beszállítói Klaszter*

Eddigi tapasztalatok szerint az új autógyárnak kisebb a beágyazottsága, mivel nem tagja egy klaszternek sem, szemben a Győrben működő Audival és az Esztergomban működő Suzukival, melyek a Pannon Autóipari Klaszternek (PANAC) nem csak tagjai, de alapítói is.

A Klaszter a Dél-Alföld területén működik 2008. augusztus 14.-e óta 18 szervezet megalakításával. A szervezetben gépipari és műanyagipari gyártó vállalkozásokat illetve szolgáltató és képző szervezeteket találhatunk meg. 2010 februárjáig már 29-re bővült a taglétszám.

A klaszter a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara vezetésével jött létre és a Dél-alföldi Operatív Program felhívása alapján.

A klaszter célja elsősorban a Dél-alföldi régióban a gyártás területén működő vagy érdekelt cégek összefogása, közös érdekeik összehangolása, érvényesítése, piacképességük növelése, a cégek szakmai megerősödése, egy jól működő szövetség működtetése. A HB Klaszter együttműködik tudományos, K+F, és gazdaság-fejlesztő szervezetekkel. [6] [73] [74] [100]

3.2.5. *AIPA*

Az AIPA nem más, mint egy olyan nem nyereségorientált társaság, mely a Gazdaságfejlesztési Programnak a stratégiai lebonyolítása illetve a Klaszter(ek) menedzsmentjének ellátása mellett, mint projektcég a munkacsoportok és a koordinációs testületek gördülékeny működését is lehetővé teszi. Az AIPA-t 2010-ben hozták létre 30 alapító tag közreműködésével.

Az AIPA-ban három nagy szervezetnek van részesedése: a Kreatív Tudásközpont Közalapítványnak (Kecskemét MJVÖ), Kecskeméti Főiskolának, és a CIVIL Egyesület Nonprofit Szervezetnek, amit még további három tag alkot.

A Daimler Kecskemétre településével katalizátor szerepet tölt be, ami révén egy élhetőbb, fejlettebb régió, város jöhet létre, továbbá általa egy sikeresebb, átfogóbb Gazdaságfejlesztési Program valósulhat meg. [20] [75] [89] [95]

3.2.6. *Gazdasági hagyományok*

Kecskemét elhelyezkedése és adottságai miatt mezőváros, a mezőgazdaság és az élelmiszeripar egyik fellegvára, amely mellett jelentős könnyűipar is települ.

A mezőváros jelleget támasztja alá a Kecskeméti Főiskola Kertészeti Karának, a konzervgyárnak, a baromfifeldolgozó üzemnek, az Univer Zrt.-nak és a sok-sok gyümölcs és

zöldség termelő, feldolgozó és értékesítő vállalatnak a megléte a városban. Alapvetően ezt a státuszát tisztán a város a rendszerváltásig őrizte meg, amikortól a könnyűipar elkezdett betelepülni a városba és, ezáltal a város gazdasága átalakult, diverzifikáltabb lett, megtartva a mezőgazdaság, és az élelmiszeripar egyik bázisának helyét a régióban. A könnyűipari beruházások külföldi, többnyire német befektetők által valósultak meg.

Így működött a város gazdasága egészen 2008-ig, amikor is megjelent a Daimler AG. A gyár alapjaiban változtatta meg a város gazdaságát, mert egy olyan iparág költözött be, amelynek nem nagy hagyománya volt a városban, a térségben. Csupán kisebb cégek, üzemek működtek Kecskeméten ebben a szegmensben, de nagyvállalatról nem igazán beszélhetünk. Ezen oknál fogva a városfejlesztők, regionális kutatók kíváncsian figyelik a város fejlődését, hogy hogyan forr egybe a város és a gyár jövőképe, illetve mennyire lesz fejlett a társaság CSR-e (Corporate Social Responsibility), vagyis a Vállalat Társadalmi Felelősségvállalása. [103]

3.2.7. *K+F+I*

Kutatás-fejlesztés terén a gyár nem hozott létre saját bázist. Az autóiparban Magyarországon ilyen tudásközpont is csak a győri Audi gyárban alakult ki, ahol a motorfejlesztés valósult meg.

Kecskeméten a Kecskeméti Főiskola Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolai Karán létezik kutatás-fejlesztés, méghozzá a Járműtechnológiai tanszéken, ahol 2012 elején indult el egy másfél milliárd forintos beruházás, melynek keretein belül a tanszék új épületet kap és a hazai járműipari kutatás-fejlesztés bázisává szeretne válni.

Innováció szempontjából Kecskeméten 2008-ban volt egy kísérlet a Kreatív Innovációs Központ létesítésére, de az 2010-ben kudarcba fulladt.

Így, egyelőre ebből a szempontból nem fejlődött a város, viszont a Főiskola Járműtechnológiai tanszéke és annak új épülete jelenthet valami előre törést. [13] [14] [76] [77] [78]

3.2.8. *Ingatlanpiacra gyakorolt gazdasági hatásai*

A kecskeméti ingatlanpiacon 2008-ban egy igen gyors és nagymértékű áremelkedést vehettünk észre, amikor is a 191.886Ft/m² árról 284.071Ft/m²-re emelkedtek átlagosan az ingatlanárak. Azóta viszont ez az érték folyamatosan, de már nem olyan drasztikus módon csökkent 214.000Ft/m² átlagára 2012 áprilisára. Legnagyobb emelkedések a sorházak és a családi házak szegmensében vehetők észre. Ez a hírek szerint annak tudható be, hogy amikor kiderült a nagyszámú német dolgozó és családjaik beköltözése Kecskemétre, akik a fentebb említett házakat

fogják keresni, egyből megemelték az árakat a tulajdonosok. Ilyen házak vannak a Petőfiváros, Vacci-hegy, Hunyadiváros, Holland-falu, Villanegyed városrészekén. A megemelkedett kereslet árfelhajtó hatására drágábbak lettek ezen háztípusok.

Az albérlet árak is elkezdtek emelkedni, mert a németországi beosztottak 3, illetve 5 éves szerződéseket kötöttek a kecskeméti gyárral, vagyis nagy valószínűséggel csak átmenetileg fognak a városban élni. Továbbá az ország más vidékeiről betelepülők is a városban keresnek lakhatási lehetőségeket. Így már az albérlet piacon is a kereslet növekedése árfelhajtóként hat az árakra.

Így valósult meg az, hogy a válság szelétől a gyár megkímélte a kecskeméti ingatlanpiacot.

Az ipari ingatlan árak szempontjából is jelentős növekedésnek lehetettek tanúi a szakemberek, főleg a Déli Ipari Park területén, ami az autóipari üzemhez közel található.

A Mercedes gyár 2008-as gyárlétesítési bejelentése óta Kecskeméten és a gyár 5-6 km-es környékén az ingatlanárak megemelkedtek és kisebb megszakításokkal végig a 200.000Ft/m² ár felett mozognak. [9] [54] [79] [80]

3.3. Társadalomra gyakorolt hatások elemzése

Ezen hatások közé soroljuk a tercier szektorra, a turizmusra, az infrastruktúrára és az oktatásra gyakorolt hatásokat. A Daimler gyár megjelenése a városba betelepülők számának megduplázását fogja generálni közvetlenül és közvetetten, amit sajnos az infrastruktúra fejlődése nem tud megfelelő léptékben követni, különös tekintettel a közúthálózat kiépítettségére. Ezen oknál fogva a 2012, 2013-as években a városban megnövekedett számú közlekedési dugó fogja átmenetileg a városban élők kényelmetlenségét, nehezebb közlekedését és az egészségre gyakorolt negatív hatásokat okozni.

3.3.1. Turizmus

A Mercedes gyár építésétől kezdve a kecskeméti szállodákban 2012 januárjában rekord arányú 70-80%-os telítettséget regisztráltak köszönhetően főképp a Daimlernek, illetve a városban működő többi német vállalatnak. Azóta ez valamennyire visszaesett, de októberben még mindig 60-70%-os volt az arány.

A vendégek 70-90%-a német állampolgár, akik hétfőtől-csütörtökig veszik igénybe a hotelek szolgáltatásait. A vendégek igényeit még inkább kielégítve német nyelvű TV csatornák bekötése történt meg.

A Mercedes gyár viszont nem csak az üzleti turizmusra, hanem a pusztán kikapcsolódni vágyó vendégekre is hatással van. A gyár építését követően a városban mindenhol fejlesztések, építkezések indultak el. Ilyen például az új városi uszoda építése, a Rákóczi út és a Vasútkert revitalizációja, amelyek a kikapcsolódást szolgálják és a kulturális programoknak adnak helyet. A turisták kényelmesebb utazása érdekében, pedig a közeljövőben megépül az új intermodiális pályaudvar is a jelenlegi állomás épület mellett, melyben a vasutat, a helyi és a helyközi buszokat, a kerékpárutakat vezetik egy helyre, a minél könnyebb utazási mód váltása érdekében.

[16] [17] [83]

3.3.2. *Infrastruktúra*

Sajnos a város ebben a szegmensben nem tudja tartani a lépést a betelepülő lakossággal.

Az infrastruktúrához tartozik a közúthálózat fejlesztése, az egyre nagyobb fokú csatorna-, villamos-, víz-, gáz-, telefonhálózat kiépítése, melyekben mind-mind utol kell érnie a városnak magát. A csatornahálózat fejlesztésének terén már történtek előrelépések, építkezések, ami már talán megfelelő lesz a lakosság kiszolgálásához.

Ide soroljuk még a tömegközlekedés, amely Kecskeméten két alközponttal, sugárszerűen nem felel meg az igényeknek. Ennek a fejlesztésre a város nemrég nyert Európai Unió pályázatát (KÖZOP5.4.0-09-2010-0004), aminek az előkészületei idén el is kezdődtek.

Mivel megkétszereződik a betelepülők száma, így lakásokat, házakat kell építeni, iskolai, óvodai, bölcsődei helyeket kell biztosítani nekik is. Továbbá a gyorsan növekvő lakosságnak színvonalas, jó minőségű közút-, járda, bicikliút hálózatra van szüksége, hogy könnyen, kényelmesen eljusson a városba bárhová.

Ennek kiépítése viszont időigényes, így a város vezetése úgy számol, hogy a 2012-ben és 2013-ban sok olyan munkálat lesz a városban, amely kellemtelenséget okoz a lakók számára. [10] [14] [15]

3.3.3. *Oktatás*

2010 decemberében a Dél-alföldi Regionális Munkaügyi Központ felmérése szerint a Daimler AG vállalatától várható állásajánlatok száma 72 volt, amelyek közül 68 teljesen vagy részlegesen illeszkedett az üzem elvárásainak. A Munkaügyi Központ 2008-tól folyamatosan indított, összesen 48 különböző tanfolyamot a munkanélküliek számára, amelyeken 2010 végéig 665 fő vett részt, és amiken német nyelvismereteket is szereztek. Külön, csak német tanfolyamon 306 fő végzett, 173 fő pedig angolt tanult.

Legnagyobb hatása a gyárnak az oktatás terén a 2010-től tervezett duális képzés elindítása volt, középiskolai szinten 2011 szeptemberétől, főiskolai szinten pedig 2012. szeptembertől. Főiskolai szinten a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft és a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. várja a hallgatókat.

Ez a képzési forma egyedülálló, Németországban alkalmazott, hazánkban csak Kecskeméten működik. A képzés elméleti része a Kecskeméti Főiskola Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolai Karán, és a Kecskeméti Műszaki Szakképző Iskola, Speciális Szakiskola és Kollégium intézményeiben valósul meg.

A képzések az alábbiak a középiskolai szinten: gépjármű mechatronikus, járműkarosszéria előkészítő, felületbevonó és mechatronikai karbantartó, szerszámkészítő, gépjármű-technikai szerelő, bevonat-technikai szerelő, gyártósori összeszerelő, a Kecskeméti Főiskolán pedig a járműmérnök alapszaknak van duális képzésre módosított változata.

Azok a tanulók, akik ezekben a képzésekben vesznek részt, 90% az esélyük, hogy a Daimler gyárban kapnak állást az iskola befejezése után. A 2011/12-es tanévben 104 tanulót vettek fel ezekre a képzési formákra a középiskolákba.

A duális képzésben a felelősséget és a pénzügyi ráfordításokat a gazdasági szervezet és az oktatási intézmény közösen vállalja. A képzés idejének felét az autógyárban, míg másik felét az iskolában töltik a diákok. Ez egy jó esély ahhoz, hogy a gyár a számára szükséges kvalitásokat megszerezze a tanulók, és így értékes szakember gárdára tegyen szert az üzem.

A duális képzés egyébként nem új dolog hazánkban, mivel a rendszerváltás előtti korszakban sok ipari nagyüzem folytatott ehhez hasonló képzést, csak a rendszerváltás utáni üzem megszűnések sajnos az iskolai tanműhelyekbe szorították vissza a gyakorlatokat.

Az oktatásra gyakorolt impresszió másik része a Kecskemétre települt német dolgozók gyermekeihez köthető, akiknek szükségük van német nyelvű iskolára, óvodára. Ezen oknál fogva Kecskeméten létrehozták a Mercedes Schule-t a Vásárhelyi Pál Általános Iskolában és a Lestár Péter Középiskola, Szakiskola és Óvodában. Az iskolák kiválasztásának háttérében a Mercedes lakóparkok elhelyezkedése áll, mivel a német családok nem a munkahelyükhöz, hanem a gyermekeik iskolájához, óvodájához szerettek volna közel lakni.

Az iskolákban a magyar és a német gyerekek közös rajz, testnevelés, és ének-zene órákon találkozhatnak, amelyektől a gyermekek barátkozását, közvetetten pedig a német családok gyorsabb integrációját várják. A kialakításokat a Daimler támogatta igen jelentős összegekkel, ami a Lestár iskola esetében 61 millió forint. Az iskolában kialakított helyiségeket a bajai székhelyű Magyarországi Németek Általános Művelődési Központja használatba vette. A Vásárhelyi iskolában az Önkormányzat vállalata a költségeket, amelyek a 170 millió forintot is elérték.

Az iskola a Magyarországi Németek Általános Művelődési Központja Intézményfenntartó és Működtető Közalapítvány tagintézménye. A német diákok a Baden-württembergi tanrend szerint tanulnak. [8] [10] [14] [70] [71] [72] [84] [85] [92]

3.3.4. Lakosságszám

Mint azt már említettem a város vezetése a 2012 és 2013 évekre 2000 fő/év nagyságú lakosságszám emelkedéssel számol, amihez még statisztikák nem jelentek meg. Viszont tekintve a tényt, hogy a gyár további 500 fővel, vagyis 3000 főre növeli dolgozói számát megalapozottnak tűnik a vezetés számítása. Ráadásul a tercier szektorban is új munkahelyek jönnek létre, ami még inkább csökkenti a munkanélküliek számát. A városban folyamatosan nyílnak olyan üzletek, cukrászdák, ruhatisztítók stb., amelyek a betelepülők igényeit próbálják meg kielégíteni, nagy figyelmet fordítva a német nyelvre, mivel a gyár alapításával több, mint 300 német nemzetiségű állampolgár is Kecskemétre költözött, és a nagyobb részüket a családja is követte.

A lakosság növekedése 2004-től az átlagos 1000 fő/év tendencia szerint növekedett. Az akkori 107.665 főről 2011-re a 113.275 főre emelkedett a népessége a városnak. Saját becslésem szerint a város népessége 2022-re el fogja érni a 130.000-es lakosságszámot, amelyhez még jobban bővíteni kell az infrastruktúrát és a településfejlesztésnek még nagyobb jelentőséget kell adni. [80]

3.3.5. Lakásállomány

E tekintetben egy folyamatos, kiegyenlített növekedést vehetünk észre. 2008-ban 46.048 db lakás volt a városban, míg 2011-ben már 46.818 volt. Kecskeméten egyébként folyamatos a belterületbe vont területek számának gyarapodása. A város terjeszkedik, de nem biztos, hogy ez a jó irány, mivel egy területileg kiterjedt, de zöld várost is legalább olyan nehéz vezetni, mint egy kicsi, zsúfolt várost, amely – főleg a nyári hónapokban, amikor meleg van – élhetetlen a parkok, terek hiánya miatt. Így a két szélsőséges állapot közti helyzetet kellene megtalálnia a városnak.

Ebben a részben fontos megemlíteni a Mercedes lakóparkokat, amelyek Kecskemét legújabb és legkorszerűbb lakóparkjai Alsószéktón, és a Tatar soron. Alsószéktón 50 darab sorházat, illetve ikerházat építetett az önkormányzat, amelyek a nyugat-európai standardoknak megfelelnek. A lakóparkban 125m² és 140m² alapterületű lakások valósultak meg a mintegy 25.000 m² területen. A lakópark hangulata valóban a jellegzetes német precizitásról árulkodik.

A lakópark egyébként közel van az M5 autópályához, a gyárhoz, és a Vásárhelyi Pál Általános Iskolához illetve a Lestár Péter Egységes Középiskola, Szakiskola, Óvodához, melyekben a Mercedes Schule intézményei is működnek.

A Tatár soron található másik lakópark ugyan nem az üzem dolgozóinak készült teljes mértékben, viszont ugyancsak kielégíti a nyugati elvárásokat. Társasházakat illetve itt is sorházakat építettek, annyi különbséggel, hogy van már „saját” élelmiszerboltjuk a lakóknak, így a kisebb bevásárlásokat ott tudják elintézni.

A Tatár sori lakópark fekvése miatt messzebb van a gyártól és az iskolától, de a város központja által nyújtott szórakozási, kikapcsolódási lehetőségekhez közelebb helyezkedik el, így az egyedülálló dolgozóknak kedvezőbbek ezek a lakások.

A lakópark hangulata itt is idézi a német precizitást, rendet, tisztaságot, amely ebben a városrészben igen csak kiválik. [9] [15] [21] [80] [88] [107]

3.3.6. Közlekedés

A beruházás megvalósulása előtt is már fokozatosan súlyosbodó probléma volt a közlekedés, amelyben a tömegközlekedést, a bicikli utakat és az közúthálózat állapotát is értem.

Tömegközlekedést tekintve a kecskeméti hálózat sugaras elrendeződésű, két alközponttal. A városban a Kunság Volán Zrt. áll az utazóközönség rendelkezésére, szóló illetve csuklós autóbuszokkal. A sugaras hálózatot, városrészeket közvetlenül összekötő hálózattá szeretné reformálni a város vezetése, mivel az jobban ki tudná elégíteni az igényeket. A projekt minél hamarabb történő megvalósulását a Daimler gyár megjelenése még inkább ösztönzi. A Mercedes gyárhoz 4 új helyi illetve több helyközi autóbuszjárat (2/D, 12/D, 14/D, 15/D) is közlekedik.

Helyközi viszonylatban több kiskunfélegyházi, fülöpjakabi, városföldi és abonyi illetve egyes kunszentmiklósi, kiskunmajsai, lajosmizsei, tiszakécskei, kunszentmártoni, soltvadkerti, kiskőrösi, solti, ceglédi és a budapesti stb. járatok is közlekednek.

Kerékpárutak tekintetében a kecskeméti önkormányzat elkötelezett a hálózat növelése érdekében. A Daimler gyár 2-es kapujához, már most is van kerékpárút, míg az 1-es, főkapuhoz a Városföldre építendő új út fog közvetlen kerékpáros kapcsolatot létesíteni a városközponttal.

A város közúthálózata elmaradott, 70 ezer fős lakosság igényeinek kielégítésére tervezték, így az felkészületlen egy ekkora mértékű fejlődés hatásainak az elviseléséhez. A város ugyan igyekszik felvenni a lépést az egyre növekvő forgalommal, ám ez nem egyszerű feladat.

Az autógyárnál 3 új turbó és 4 rendes körforgalom, továbbá az Északi elkerülő út, az M8-as és M44-es autópálya, a 445-ös számú főút és több útszakasz építése, bővítése szerepel a tervekben.

A városban a Daimler beruházás bejelentése után egyre több a közlekedést érintő beruházás indult meg. Ilyen a „Kecskemét város intermodiális és kapcsolódó közösségi közlekedési fejlesztések” program (KÖZOP5.4.0-09-2010-0004), amely által egy új vasútpályaudvart kap a város, ahol a buszpályaudvar, a bicikli utak csomópontja, illetve P+R parkolók is létesítve lesznek.

Másik ilyen nagyobb mérvű projekt a „Rákóczi út- Vasútkert revitalizációja” (DAOP 5.1.2/C-09-2f-2011-0001), amely által megújul a fent említett közterületek mellett a Budai utcai piac, és maga a Budai utca egy része is. [10] [14] [15] [83] [87] [90] [91] [92]

3.4. Ökológiai hatások elemzése

A Daimler gyár az Alsó- Tisza- vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségtől három egységes környezethasználati engedélyt kapott. Külön vizsgálták a szakhatóságok az autógyártásra, az Energiaközpontra és a Festőüzemre vonatkozó kritériumokat.

Ezekben a dokumentumokban részletesen, műszaki adatokkal feltüntetve megtalálható minden, olyan fontos információ, amely környezetvédelmi szempontból fontos ismerv. A dokumentumokból az 1. táblázat adatai is kiderülnek, melyek közül a legszembetűnőbb, hogy a tervezett 100.000 darabos éves termelés helyett, már 160.000 autót terveznek összeszerelni.

1. táblázat A tevékenység alapadatai

Forrás: Alsó- Tisza- vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség egységes környezethasználati engedély a Festőüzemre (Szám: 60536-6-17/2010.)

Alapadatok	1. ütem	Mértékegység
Termelési kapacitás	160 000	szgk/év
Maximális termelési kapacitás	30	szgk/óra
Műszakok száma	2	szak/nap
Munkanapok száma hetente	6	nap/hét
Technológiai alapadatok		
Összes bevont teljes fémfelület	16 000 000	m ² /év
A felületkezel medencék (tartályok) összterfoglata	1286	m ³
Beépített bemenet teljesítmény (Energiaközpont)	3 x 18 + 2 x 5.9	MW
Oldószerfelhasználás	696	t/év
Területek		
Telekméret	4 415 336	m ²
Üzemi terület	1 800 700	m ²
Bruttó épületterület	238 245	m ²
Szolgáltatási igény		
Földgáz	12 000 000	m ³ /év
Villamos energia	25 432	kVA
Ivóvíz	40 000	m ³ /év
Ipari víz	220 000	m ³ /év

A mai korban, amikor a globális felmelegedés okozta problémák a világ fő ökológiával kapcsolatos problémái, egyre inkább szigorodnak a környezetvédelmi szabályozók. Ezeknek a törvényeknek, jogszabályoknak, ezáltal egyre nehezebb megfelelni, ami azt is jelenti, hogy a beruházások költségvetésében egyre nagyobb részt kívánnak a talajra, a vizekre, a levegőre és a természet háboríthatatlanságára fordítandó erőforrások.

Jelen fejezetben 3 kategóriába sorolom a gyár által keltett ökológiai hatásokat: zajterhelés, talajterhelés, és a levegőszennyezés.

A vizekre való figyelmet a talajterhelés alfejezetben kívánom kifejteni, mivel felszíni vizek nincsenek a gyár környezetében, viszont a talaj rétegeiben megtalálható vizekre hatással lehet a gyár például a festőüzem működése során.

3.4.1. Zajterhelés

A zajforrásokat az alábbi építmények okozzák: présüzem, karosszériaüzem, festőüzem, összeszerelő üzem, energiaközpont, tesztpálya, belső szállítás, és a parkoló, amelyek Kecskemét lakott területének déli peremét és a környező tanyaterületeket érintik.

A próbaüzemelés alatt folyamatos, 24 órás méréseket végeztek a szakemberek, akik megállapították, hogy a tervezett védőfásítás javítja a környezet mikroklimáját illetve egy 282.600m² területű védelmi övezetet is. A védelmi övezetben nem lehet oktatási, egészségügyi, üdülő-, és lakóépület illetve szociális és igazgatási célú épület sem. [1] [2]

3.4.2. Talajterhelés

Ezen a téren a Festőüzemet kell, hogy kiemeljük, mivel ott tárolnak a legnagyobb mennyiségben veszélyesnek minősülő festék és lakk alapanyagokat. Egy bekövetkezett havária esetében a leghatékonyabb megoldás, hogy a szennyezést az épületben bent kell tartani. Ennek érdekében vízzáró és vegyszerálló padlózatot létesítettek, kármentő medencéket és összefolyó aknákat, az ajtóknál és a kapuknál 1-2 cm magas küszöböket alakítottak ki.

Továbbá az üzem teljes területén 1 referencia kút és 6 kútból álló talajvízfigyelő rendszer kialakítására került sor. [1] [2]

3.4.3. Levegőszennyezés

A légszennyező emissziók helyhez kötött pontforrásokhoz kötődnek. Ilyen pontból a Festőüzemben 14, míg az Energiaközpontban pedig 3 található.

Az üzemben belül a légszennyezés minimalizálása érdekében hővisszanyeréses szellőzőtechnológiát telepítettek, amely által a szellőztetés iránya a padlószinttől a tetőszint felé oldják meg és a használt levegő hőjével fűtik a beáramló friss levegőt.

Továbbá sínes lámpatesteket alakítottak ki, mely sokkal nagyobb hatékonyságú, mint a hagyományos, az egész épületet bevilágító világításrendszerek.

Az áram-, és a hőigényt két kombinált ciklusú fűtőerőműblokk elégíti ki, melyek földgáz működtetésűek, így könnyebben elérhető a magasabb termikus hatásfok.

A fűtőerőműblokkok azért környezetkímélők, mivel számítógép által vezérelt földgázszegény keverékkel működnek, illetve mert a füstgázvezető rendszerbe beépített katalizátorokkal szűrik a kiáramló gázokat.

Az üzem logisztikai koncepciója továbbá éves szinten 60.000 tonna CO²-megtakarítást tesz lehetővé a vasúti iparvágány üzembe állítása által. [1] [2]

3.4.4. Hulladékgazdálkodás

A gyártás során igen sokféle hulladék keletkezik. Ezeknek nagy részét a hulladék kezelésére engedéllyel rendelkező kezelőnek kell átadni, a kisebb részét pedig elég a települési szilárd hulladéklerakóban történő lerakása. Az üzem területén egy 2500m² alapterületű központi szelektív hulladékudvart létesítettek.

Pontos adatok, statisztikák sajnos még nem jelentek meg a gyár által termelt hulladék termeléséről, de valószínűsíthető, hogy nem lesz kevés a mennyisége, amit majd a Kecskeméti Regionális Hulladéklerakóban fognak elhelyezni. [1] [2]

4. PRIMER KUTATÁS A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY KFT. A KECSKEMÉTI VÁLLALKOZÁSOKRA GYAKOROLT BEFOLYÁSÁRÓL

4.1. A primer kutatásom módszertana

Primer kutatásom a Kecskeméten és annak kb. 40 km-es környezetében működő autóalkatrész- és gépgyártó, műanyaggal dolgozó, és szerszámkészítő vállalatokkal történő strukturált interjú elkészítése volt, mely arra a feltételezésre épül, hogy a Daimler megjelenése munkaerő elszívást okozott a térségben. A strukturált interjú kérdéseit az 1. számú melléklet tartalmazza.

Az interjút nyolc céggel tudtam elvégezni, mely már megfelelő nagyságú minta a következtetések levonásához. A megkérdezettek jelentős része kérte, hogy név szerint ne említsem őket, így kérésüknek eleget téve a dolgozatban cégneveket nem tüntettem fel. Az időpont egyeztetések első lépéseként egy e-mailes megkeresés volt, majd azt követte a telefonon való időpontkérés, melynél tovább sajnos nem mindig jutottam. Több vállalattal beszéltem, akik készséggel álltak a rendelkezésemre, de voltak, ahol nagyon nehezen adtak lehetőséget a személyes megkereséshez.

Azért választottam ezt a módját a primer kutatásnak, mert ez a legjobb módszer arra, hogy a vállalatok közt fel tudjam mérni a feltételezhető munkaerő elszívást, ráadásul úgy, hogy még több információhoz jutva tudok még pontosabb következtetéseket levonni.

4.2. A megkérdezett vállalatok általános jellemzése

A megkérdezett vállalatok többsége a rendszerváltás évében, vagy a rendszerváltást követően jöttek létre. Jelentős többsége külföldi, többnyire német tulajdonú cég. Kivételt képez ez alól a két 100%-ban magyar tulajdonban működő gazdasági szervezet, melyek közül az egyik 1961 óta, a másik pedig 1990 óta működik. Már az első kérdésre adott válaszokból kitűnik, hogy a rendszerváltás által még inkább megnyíltak a külföldi – főképp német – piacok hazánk számára, illetve a magyar-német gazdasági kapcsolatok jelentősek Kecskeméten és a környékén. Németország szívesen fektet be Magyarországon, alapít munkahelyeket.

A megkérdezett vállalatokat jellemzően az alábbi három csoportba soroltam: autóalkatrész- és gépgyártás, műanyaggal dolgozók, és szerszámkészítés.

Tevékenységi köreik kiemelt szempontként szerepeltek a kiválasztásuk során, mivel a Daimler – feltételezésem szerint - főleg ebben a szegmensben működő üzemek kvalifikált dolgozóit volt képes elcsábítani.

4.3. Munkaerő-elszívás?

Foglalkoztatottságot tekintve a három csoport közül a legtöbbben az autóalkatrész- és gépgyártásban dolgoznak, ennél kevesebben a műanyaggal dolgozó vállalatok létszáma következik, végül pedig a szerszámgyártással foglalkozók állnak. A tevékenységi körök közt átfedés vehető észre a megkérdezettek közül háromnál, azonban ez a rangsoron nem változtat.

Munkaerő állomány tekintetében a legkevesebb 25 főnek, míg a legtöbb embert foglalkoztató 1400 főnek ad munkát. Ezt a 6. táblázatban cégenként, csökkenő sorrendben fel is tüntettem. Igyekeztem olyan cégeket megkeresni, amelyek nagy létszámmal dolgoznak, mivel onnan nagyobb is az esély a Mercedes-hez való átjelentkezéshez. Ezt arra alapozom, hogy az ilyen nagyságú vállalatoknál a dolgozók jobban hozzá vannak szokva az ilyen méretű működéshez, könnyebben tudnak alkalmazkodni egy Daimler-hez hasonló méretű gyárban, mint a kis- és középvállalkozásokban dolgozók.

2. táblázat Megkérdezett vállalatok munkaerő-állománya

	1.cég	2.cég	3.cég	4.cég	5.cég	6.cég	7.cég	8.cég
Alkalmazottak száma:	1.400fő	1.000fő	900fő	254fő	106fő	80fő	73fő	25 fő

Munkaerő-állomány szerkezet szempontjából az eddig vezetett hármas csoportos alkalmazása nem indokolt.

3. táblázat A munkaerő-állomány szerkezete

	Beosztottak	Középvezetők	Felsővezetők
%-os arányok:	76-95%	0,2-8%	0,04-4%

A beosztottak kimagaslóan magas aránya jól mutatja a 7. táblázat. A gazdaságos, nyereséges működéshez elengedhetetlen, hogy ne legyen irreálisan magas a vezetők aránya. Az viszont nem törvényszerű, hogy a nagyobb létszámú cégeknél a vezetők aránya is nagyobb lenne. Erre példa a 25 főt foglalkoztató vállalat, ahol a közép-, illetve a felsővezetők aránya kimagasló 24% (!), mely egy igen magas arány a többi megkérdezett átlagosan 5-7 % közötti arányával szemben.

A végzettség szerinti arányokat a 8. táblázatban szemléltetem cégekre és iskolai végzettségre lebontva.

4. táblázat Végzettség szerinti arányok %-ban

Iskolai végzettség	Megkérdezett vállalatok							
	1. cég	2. cég	3. cég	4. cég	5.cég	6. cég	7.cég	8.cég
szakmunkás bizonyítvány	37,8	36	23,5	34,2	30	23,5	n.a.	48
technikus	0	0	7,5	0	0	8	n.a.	0
szakközépiskola	24,8	7,8	19	12,5	20	22,2	n.a.	16
érettségi	9,8	19	9,5	9,6	30	10,3	n.a.	0
felsőfokú szakképzés	17,8	0	0	1,3	10	0	n.a.	0
egyetem/főiskola	9,8	37,2	40,5	42,4	10	36	n.a.	4

A végzettség szerinti megoszlást tekintve a szakmunkás bizonyítvánnyal rendelkezők egyértelmű magas arányával találkozunk, amihez a magas számuk is kapcsolódik. Másik két nagyobb csoport a diplomával rendelkező szakemberek, az érettségivel, illetve a szakközépiskolai végzettséggel rendelkezők. Az interjút készített vállalatok közül egy helyen nem kaptam választ kérdéseimre, az utolsó helyen pedig a fennmaradó állomány betanított munkás volt.

Átlagéletkort tekintve a 33 és a 47 év között helyezkednek el a vállalatok dolgozói. Érdekes, hogy a két legmagasabb átlagéletkorral rendelkező vállalat tisztán magyar tulajdonban van. Ennek oka, talán a lojalitás, az empátia, mely a válság miatt kialakult, így a magyar tulajdonos nehezebben válhat meg magyar alkalmazottjától, és az alkalmazott is jobban vigyáz az ott maradására. A munkahely a válság idején felértékelődik, mivel nagyobb mértékben bocsátanak el dolgozókat, így az emberek jobban megbecsülik azt a munkáltatót, aminél dolgoznak.

A megkérdezettek közt két cég termel nagyobb arányban belföldre, a többinél elég változatos mértékű belföldre-külföldre történő termelést tapasztalhatunk a 9. táblázatban.

5. táblázat A külföldre illetve a belföldre termelés aránya %-ban

	1.cég	2.cég	3.cég	4.cég	5.cég	6.cég	7.cég	8.cég
belföld:	39	10	0	1	5	25	80	60
külföld:	61	90	100	99	95	75	20	40

A fentebb említett két cég közül az egyik külföldi, a másik magyar tulajdonú és a fémmegmunkálás, a speciális és az általános gépgyártás tartozik az egyikhez, a másik viszont mezőgazdasági gépgyártással és kereskedelemmel foglalkozik. A többi alanyról jól látható, hogy az exportra való termelés fontos része a termelésnek. Ez főképp annak köszönhető, hogy a megkérdezett nyolc cég közül ötnek leányvállalata van csak itt Magyarországon, anyavállalata külföldön van, amelynek termékeit is előállítják. Vagyis az itthon összeszerelt terméket vagy az anyavállalathoz küldik, vagy a másik országban működő vevőnek. Ez is azt igazolja, hogy Magyarországon olcsóbb előállítani egy terméket, mint Nyugat-Európában bárhol. Ez is egy fontos szempont volt, amikor a Daimler hazánkat választotta.

A termelési arányok bemutatását követően a termelés jövőben történő németorientáltabbá tételére vonatkozott. A válaszadók többségének termelése már – tulajdonosi szerkezetük miatt is – német orientált. A kérdés azért rendelkezik nagy hangsúllyal, mert a Daimlernek egyre több német beszállítója költözik Kecskemétre és környékére, akiknek talán szükségük lehet TIER 2-es, TIER 3-as besorolású beszállítókra, amelynek a magyar vállalatok is megfelelnek.

Piaci részesedéseket tekintve a cégek nem nagyon tudták magukat hová elhelyezni, ami annyiból nehezítette a munkámat, hogy így nem nagyon ismert a válaszadók fontossága a piacon. A válasz kihagyásának okai a kevés információ illetve véleményem szerint a vállalati titok kategóriája is lehet.

A válaszadók többségénél a pénzügyi stabilitás erősödött, pozitív irányba mozdult. Két cég megőrizte pénzügyi stabilitását, míg egy nem válaszolt erre a kérdésre. Összegezve elmondható, hogy a megkérdezett cégek jól viselik a válságot, képesek nyereséget termelni.

Arra, hogy a Daimler megjelenése mennyire hatott a munkabérekre egymásnak ellentmondó válaszokat generált a kérdés. Két-két interjú alany válaszolta, hogy felhajtotta, illetve, hogy nem. Négy alany szerint viszont nem volt hatással a Daimler megjelenése a munkabérekre. Az egyik vállalatnál elhangzott információból kiderült, hogy a **Daimler megkereste a nagyobb cégeket** és azoknak beszámolt a bérezési szintjeiről, a cafeteria rendszeréről, hogy ezáltal akadályozza meg a munkaerő elszívást. Emiatt a választ adó cégnek bérfejlesztésbe kellett fognia a szakképzetteknél. Ez a válasz eddig nem ismert új információ a Daimler munkaerő elszívó hatásával kapcsolatban.

Dolgozói felmondás tekintetében minden vállalatnál volt felmondás az utóbbi időben. A mértéke 1 és 4 fő között mozgott. Az egyik válaszadó ismertette, hogy féléven át tartott a felmondási időszak, miután a Mercedes megkezdte a munkaerő toborzást. Akik viszont inkább átmentek, ők a céghez frissen bekerültek köre volt.

A dolgozói felmondás okai közt kimagasló mértékű a Daimler megjelenése. Ezt az okot hatan jelölték, szemben az alacsony fizetés és a családi okok kettő, illetve három megjelölésével. Megjelent még továbbá a kvalifikáltabb munkalehetőség, a német és osztrák munkaerőpiac 2011.05.01-jei megnyitása, és a költözés is.

A kimagasló „Daimler megjelenése” mint ok, arra enged következtetni, hogy a gyár megjelenése megindított egy kisebb mértékű munkaerő elszívást, amely a német nyelvet beszélő, kvalifikált, jó szakemberek körében mutatkozott inkább meg.

Az előbbi kérdést tovább részletezve jutunk el a következő megállapításokhoz, hogy milyen okok miatt preferálták a dolgozók a Mercedest. Öten válaszolták a magasabb fizetést mint okot, ami a legkiemelkedőbb válasz volt. Ezt követte jócskán lemaradva a jobb előrelépési lehetőség és a fejlettebb technológia.

A „magasabb fizetést” választók, átlagosan 10-40%-kal kereshetnek többet a korábbi munkahelyükhöz képest. Ennek mértéke véleményem szerint a végzettségi szinttől is függ.

A hasonló szegmensben működő cégeket a Daimler több válaszadó szerint is fejlődésre ösztönzi. Nem csak a technológia terén, hanem a bérstruktúra a cafeteria és az informális találkozások terén is. Tehát, egyre fontosabb szempont megtartani a kvalifikált munkaerőt, legalább addig, amíg nem rendeződik a munkaerőpiac ezen szegmense. Volt olyan válaszadó, aki szerint versenyhelyzetet fog teremti, illetve valaki szerint nem fog jelentős befolyással bírni Kecskemét és környékét kivéve, mivel a járműiparban ténykedő cégek eddig is élen járók voltak a fejlődésben. Kaptam teljesen negatív választ is melyben a munkaerő elszívó hatást jelölte a válaszadó, ami pont, hogy visszaveti a hasonló szegmensben működő cégeket.

4.4. A válaszadók jövőbeli elképzelései, lehetőségei

A munkaerőpiac regenerálódására is kitértem, melyben annak idejéről érdeklődtem. Elég eltérő válaszokat adtak az interjúalanyok. Egyesek szerint nem okozott vákuumot, míg mások szerint már stabilizálódott a munkaerőpiac. A legpesszimistább vélemény szerint a Daimler utánpótlás képzése miatt csak 4-5 év múlva fog rendeződni a helyzet. Véleményem szerint az a válasz a legrealisabb, ami szerint miután a Daimlernél megszűnik a tömeges létszámfelvétel, azután fog rendeződni a térség munkaerőpiaca.

Következő kérdésemben azt a jövőre vonatkozó információt szerettem volna felmérni, ami szerint az autógyárból később kilépők, ha saját vállalkozást alapítanak, mennyire fogják a német technológiát, vállalati kultúrát megvalósítani?

Az interjúalanyok többsége lát esélyt a jelenség bekövetkezésére. Eddigi ismereteim szerint is van erre esély, főleg mert Kecskemétet járműipari központtá nyilvánító 2012. augusztus 28-án megjelenő kormányzati döntés miatt még inkább a járműipar, a gépgyártás és a szerszámgyártás fog teret hódítani a térségben. Vagyis már lesz alapja a fent említett dolgozóknak, hogy sikeres lehet vállalkozásuk.

A jövőben ha lehetősége nyílna egyes megkérdezettnek arra, hogy beszállítója lehessen a gyárnak igent mondana. Viszont volt a megkérdezettek közt olyan is, akik már most is azok. Beszállítói szintjük eddigi ismereteim szerint TIER 2 vagy TIER 3 lehet, mivel kisebb részegységeket készítenek, mint a TIER 1-es beszállítók. Továbbá a megkérdezettek közt kettő más területen működik, így nem érdekeltek ebben a kérdésben. Illetve kaptam egy határozott nem választ is.

4.5. Összegzés

Összegzésként tehát elmondható, hogy a megkérdezett, Kecskeméten és annak 40km-es körzetében működő autóiipari gyártással, gépgyártással, szerszámgyártással, illetve az interjúban említett tevékenységekkel foglalkozó vállalatok jelentős többsége 100%-ban külföldi – főleg német – tulajdonban működik. Ezek a vállalatok úgy fektettek be Magyarországon, hogy leányvállalatot létrehozva összeszerelő üzemet hoztak létre úgy, mint a Daimler 2008-ban.

A munkaerő elszívás olyankor jön létre, mikor a térségbe egy olyan gazdasági szereplő lép, amely olyan vonzó lesz főképp a hasonló területen működő gazdasági szereplők közt, hogy az elcsábítja a dolgozók egy részét önmagához, így hozva létre a működéséhez racionális létszámot. Főképp akkor jelentkezik ez a jelenség, amikor egy, a meglévőknél nagyobb vagy azokkal megegyező nagyságú vállalat települ a környékre, aminek ráadásul a híre is jó. Az interjúösszesítésből kiderül, hogy többen is a Daimlert választották munkahelyüknek főleg a magasabb fizetés miatt, ami válság idején még nagyobb hangsúlyt kap.

A potenciális Mercedes dolgozó alapvetően nagy szaktudással és német nyelvismerettel rendelkezik, amivel a különböző végzettségű szakemberek szűk csoportja rendelkezik. Ez köszönhető annak, hogy még az elegendő ismeretekkel is rendelkezők nyelvtudása sem elégíti ki a Daimlerhez történő belépés kritériumait. Ezért tapasztalható az a jelenség, hogy a Daimler nehezen tölti fel az üres állásokat.

Mint az az interjúkban kiderült a nagyobb vállalatokkal ugyan egyeztettek a Daimler szakemberei a bérstruktúráról és a cafeteria rendszerről megakadályozva a munkaerő elszívást, de az emberek mégis beadták jelentkezésüket, és ha megfelelték a felvételi szempontoknak fel is vették őket. Lencsés Csaba 2012. 05. 29-én a vezess.hu oldalon megjelent cikkéből kiderül, hogy a gyártósoron dolgozók – ők vannak többségben - nem keresnek jobban, mint a megkérdezett cégeknél lévők. Ami viszont a mérleg nyelvét mégis a német autóiipari vállalat felé tolja, az a cafeteria rendszerük, illetve a vállalati kultúra, melyet a német szakemberek igyekeznek megvalósítani a gyártás racionalizálásának érdekében.

Primer kutatásom alapján arra a megállapításra jutottam, hogy a Daimler által létre hozott munkaerő elszívás létezik, de nem olyan nagy mértékben, hogy az a többi vállalat működését különösebben zavarja. [111] [112]

5. KECSKEMÉT JÖVŐKÉPE A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY KFT. TÜKRÉBEN

Az előző fejezetekben megismertük a Mercedes gyár múltját és jelenét. Ezek adják az alapot a jelen fejezetnek. A jövőkép bemutatását is széttagoltam gazdasági, társadalmi és ökológiai alfejezetekre, hogy így legyen következetes a dolgozatom utolsó része.

5.1. Gazdasági jövőkép

Kecskemét ebből a szempontból nagyot nyert a gyárral, még annak ellenére is, hogy a Helyi IPA-t az Adóhivatal szedi be. Mivel a Daimlert követte jó pár beszállítója is a megyeszékhelyre, még több munkahely valósult meg a környéken élőknek és még nagyobb versenyt okoztak a foglalkoztatók közt.

A jövőt illetően a város adóbevételeinek növekedésével Kecskemét gazdálkodása még kiszámíthatóbb, még biztonságosabb lesz. Több pénzt fordíthat az önkormányzat olyan beruházásokra, melyek még több céget vonzanak a városba, még inkább megindulhat a vállalkozási kedv az emberekben. A több pénzből nem csak kedvezményeket, hiteleket vagy vissza nem térítendő támogatásokat tud adni a város, hanem akár tanácsadás formájában is a segítségére lehet a versenyszektornak.

A cégek bátrabban, több erőforráshoz hozzájutva tudnak fejleszteni, ami versenyt generál a térben lévő vállalatok közt, ami pedig a jobb, a szakmailag kiválóbb cégek talpon maradását eredményezheti.

A város mellett a régiót is felpörgeti, mert a beszállítók beszállítói a gyár környékén 40-50km távolságban keresnek telephelyet maguknak. Ilyen kiváló helyszín lehet Kunszentmárton ipari parkja, ahonnan a 44-es úton akár fél óra alatt elérhető akár már az autógyár is.

Vidékgazdasági szempontból pedig a térség külső kapcsolatai még inkább megnőttek, szerteágazóbbak lettek. Az vidékgazdasági erőforrások közül a humán erőforrások, a Kecskemét, mint település erőforrás még inkább megerősödni látszanak. A természeti, és a táj- és tájképi erőforrások már más képet mutatnak, bár ezek elenyészőek a gyár által keltett pozitív gazdasági hatások mellett. [97]

5.2. Társadalmi jövőkép

A városban végbe ment változások közt ez a legizgalmasabb. Köszönhető ez annak a több mint 300 német betelepült dolgozónak, akik gyermekeiket azokba az iskolákba járatják, ahová a magyar gyerekek is járnak. A városban a szolgáltatással foglalkozó szereplők elkezdtek németül tanulni, fontossá vált a német nyelvtudás a városban. A város a Daimler hatására szépül, újul. Új közterek, középületek épülnek a városban mindenhol. Ez a lelkesedés még tart és ki is fog tartani. Véleményem szerint az ideje nem olyan sokáig fog húzódni ilyen szinten, mint a gazdasági területen lévő hatások, egy idő után lentebb ereszkedik a társadalom pezsgése. Ez majd köszönhető lesz annak, hogy a német családok szerződése lejár a gyárral és visszaköltöznek Németországba. Onnantól kezdve viszont a Mercedes Schule-k száma nem kettő lesz, hanem legjobb esetben is egy. Az elköltözések után nem a Daimler előtti korszak fog újra visszajönni, mivel a német családok stílusa, a németekre jellemző precizitás valamilyen szinten bele fog addigra ivódni a város lakosságába.

Amit viszont nagyon fontos megemlíteni az a képzések területe, melyen a Daimler által bevezetett duális képzés nagyon hatékonynak ígérkezik mind az abban tanulóknak, minid a benne részt vevő vállalkozásoknak. A Mercedes Schule-k pedig a német nyelvi oktatást emelhetik még inkább az iskolákban hosszú távon.

5.3. Ökológiai jövőkép

Az ökológia szoros összefüggésben van a társadalommal, még pedig oly módon, hogy a németektől megszokott precizitás, a szelektív hulladékgyűjtési láz, a szemétszedési programok, amiken az autógyár dolgozói is részt vettek, lesznek továbbra is a város szerves részei.

A társadalmi szoros kapocs továbbá abban is megmutatkozik, hogy a német precizitás, mely a Mercedes gyárat is jellemzi, lassan beleivódik az ott dolgozókba, a gyárral szoros kapcsolatot ápolókba és ezáltal talán a környezettudatosság fogja még inkább jellemezni a lakosságot így óvva meg a természetet az utódoknak.

6. ÖSSZEFOGLALÁS

Dolgozatomban öt fontos témát jártam körül, vizsgáltam meg. Gyártelepítés, gazdaság, társadalom, ökológia, munkaerő elszívó hatás. Ezekre építettem kutatásomat, a gyár vidékgazdaságra gyakorolt hatásait így szerettem volna bemutatni, elemezni, mivel csak így kaphatunk teljes képet a témáról.

A vidékgazdaság alapja egy olyan térség, melyben egy városi központ létezik, és annak van vidéki háttere. Vidéke csak az olyan városnak van, amely szolgáltat valamit a környezetében élőknek, a vidéknek. Minden térségnek, így a kecskeméti térségnek is vannak, olyan adottságai, amelyek csak rá jellemzőek és ezek miatt az egyedi kvalitások miatt preferálta a Daimler a híres várost más megyeszékhelyekkel szemben. A város erőforrásai megfelelő alapot adtak ahhoz, hogy egy ekkora méretű gyárkomplexum létesülhessen a térségben.

A kecskeméti Mercedes gyár egy nem várt, új korszakot nyitott a város és a térség történetében. Beruházások sokasága indult meg a településen. Ezek nem csak az infrastruktúrával kapcsolatosak, hanem a kulturális élethez szervesen kapcsolódó investíciók is, melyek még inkább színesítik a megyeszékhelyet.

Kutatómunkám elején még úgy gondoltam, hogy a Daimler egy szigetszerű működéshez rendezkedik be, vagyis mint állam az államban fog működni és nem tart majd kapcsolatot a várossal, a térséggel. Viszont ez megdőlni bizonyult, amikor például elindult az országosan is népszerű duális képzés.

A gyár terméke, egyelőre csak a B osztály, de már tervezik a CLA Mercedes gyártását is 2013 év elejétől.

A gyárkomplexum kiemelkedik a Dél-alföldi régió gazdaságát meghatározó összképből, melyben a mezőgazdaság dominál. A Mercedes nem is ezért választotta Kecskemétet. A dolgozatban összeszedett rengeteg ok az, ami ide vonzotta ezt a nemzetközileg is híres autógyártó márkát. A német híradásokban nem hiába írták a következő szalagcímeket: „Autógyár a pusztában” vagy „Mercedes a pusztában”. Valóban a pusztában, a Kiskunságban épült fel egy olyan üzem, melynek nem csak a termékei, de a működése is világszínvonalú, gazdaságos és környezetkímélő.

Társadalmi szempontokból már kissé más a helyzet. A városba beköltözni vágyók gyors növekedését a nem megfelelő ütemben bővülő infrastruktúra fogadja, aminek felzárkózásához idő kell. Ezen a területen elsősorban a közúthálózatra illetve a tömegközlekedésre kell nagyobb hangsúlyt fektetni, melyek egyúttal a város emisszió termelésének is fő forrásai. Oktatási szempontból a német betelepülők Kecskeméten eddig nem tapasztalt kultúrát, oktatási rendszert hoztak. A Mercedes Schule-k üde színfoltjai a város és a térség oktatásának. A tercier szektorban

dolgozóknak szükségük van német nyelvtudásra, mert a betelepült több mint 300 német család nem biztos, hogy beszéli a magyar nyelvet. Kecskemét lakásállománya a lakosságszámmal egyetemben növekszik, de az sem kellő mértékben. Ekkor kell a város vezetőinek jó döntéseket hozniuk, mert a túl nagy, és a túl zsúfolt város sem előnyös a település élhetőségét tekintve. Az önkormányzat mellett a turizmus is nyertese a Daimlernek. Az országos szinten nagyon alacsony szállóvendégek számával szemben a városban található szállodákban 2012 januárjában 70-80%-os telítettséget regisztráltak, ami ugyanezen év októberében is csak a 60-70%-ig csökkent. A szállodákat az üzleti turizmus lendíti fel, sajnos a pihenni megszálló vendégek száma hétvégén itt is nagyon alacsony.

Ökológiai szempontból a tájfenntartás, a termőföld, mint nem megújuló erőforrás, és az emisszió termelés miatt nem sok pozitív hatás jelent meg. Ugyan a gyár mindent megtesz annak érdekében, hogy a káros anyag kibocsátása minél kevesebb legyen, ez mégsem vetekszik azzal, hogy a helyén régen mezőgazdasági kultúrnövények termelése folyt.

Munkaerő elszívó hatás tekintetében a gyárhoz sokan mentek dolgozni. 3-4 év alatt kell 3.000fő szakképzett, a német nyelvet jól beszélő munkatársat keresni, ami nem egyszerű feladat. Ráadásul sokan ki is lépnek az első pár hónapban, olyan okokra hivatkozva, hogy nem bírják a futószalag melletti munkát, pedig a munkások 2-3 munkakörre is be vannak tanítva éppen a monotonitást így elkerülve. Az üzembe egészen 2012 év végéig tart a munkaerő felvétel, addigra akarják elérni a tervezett foglalkoztatottsági szintet.

A szeptemberben beindult második műszak miatt a termelés még nagyobb ütemben folyik, még több emberrel. Az ilyenfajta bővülés kiszolgálásához az újabb buszjáratok szervezése megtörtént, a gyár munkás parkolóját kibővítették.

A jövő jelenleg nagyon ígéretes, de nem szabad arról megfeledkezni, hogy a tőke mindig a gyors és könnyű megtérülést keresi. Ha a Daimler Vállalati Társadalmi Felelősségvállalása (CSR), illetve további bővülések, bővítések is elindulnak, akkor további kisebb csodák is végbe mehetnek a térségben. Egyelőre viszont marad a kivárás és az értő figyelem, amelyek a város lakosságát is jellemzik. [3]

IRODALOMJEGYZÉK:

Hivatalos dokumentumok:

- [1]ATIKTVF (2010):Egységes környezethasználati engedély az Energiaközpontra Szám: 60536-6-17/2010.
- [2]ATIKTVF (2010):Egységes környezethasználati engedély a Festőüzemre Szám: 60536-5-14/2010.
- [3]Kis Krisztián (2008): Vidék, vidékgazdaság, vidékfejlesztés Hódmezővásárhely
- [4]Gajdos Tamás (2011): „Ezerrel” dolgozik a kecskeméti Mercedes-Benz gyár
- [5]HVG (2008) Felbolydult méhkas. 30. évf. 42. sz. 82-83.
- [6]Gaál József (2008): A Hírös Beszállítói Klaszter Tevékenysége TERVEZET
- [7]Előterjesztés: Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlésének 2011. március 31-én tartandó ülésére: Dr. Zombor Gábor Tárgy: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának 2011. évi költségvetéséről szóló 2/2011.(II.9) önkormányzati rendelet módosítása
- [8]Dél-alföldi Regionális Munkaügyi Központ (2010): Kecskemét 50 km-es sugarú környékének és az autóiipari valamint néhány gépipari kistérségek munkaerőpiaci főbb jellemzői 10.
- [9]Uhlig R., Tasi K., Acél P., Nagy G. (2010): „A Rákóczi út- Vasútkert recitalizációja” című kiemelt projekt Kecskemét Megyei Jogú város Akcióterület terve 89.

Folyóiratok:

- [10]Napi Gazdaság (2012): Kecskemét c. melléklet 4-5.
- [11]HVG (2008.): „Nincs egyetlen, üdvöztető technológia” 30. évf. 42. sz. 82-83.
- [12]Figyelő (2008.): A Mercedes-menet 48-49.
- [13]Gyuricza F., Horányi Á. (2010. november 22.): Zalai projekteket is törölt a kormány az Új Magyarország Fejlesztési Tervből Zalai Hírlap

Szóbeli interjúk:

- [14]Szemereyné Pataki Klaudia (2012): Szóbeli közlés
- [15]Kanalas Imre (2011): Szóbeli közlés
- [16]Juszkó Anita (2012): Szóbeli közlés
- [17]Nagy Róbert (2012): Szóbeli közlés

Prezentációk:

- [18]Bogáthy Gyula: IMPLEMENTÁCIÓ – az ITD Hungary szerepe a potenciális beszállítók közvetítésében a Daimler AG számára Prezentáció (2012.01.01.)
- [19]Lepsényi István: A magyarországi gépjármű- és beszállító ipar aktuális helyzete (2010. január 18.)

[20]Szemereyné Pataki Klaudia: A Mercedes és Kecskemét jövőjének összekapcsolódása 2009. augusztus 19.

[21]Szemereyné Pataki Klaudia: Hatékony, energia megtakarítást célzó lokális vagyonkezelés Kecskeméten 2011. június 27.

Internetes források:

[22]<http://www.veteran-mercedes.hu/mult.htm> (2011.10.08.)

[23]http://veteranauto.blogter.hu/237745/mercedes_cegtortenet (2011.10.08.)

[24]<http://www.daimler.com/dccom/0-5-1324882-1-1324893-1-0-0-1345593-0-0-135-0-0-0-0-0-0-0-0.html> (2011.10.08.)

[25]:<http://www.daimler.com/dccom/0-5-1324882-1-1324893-1-0-0-1345593-0-0-135-0-0-0-0-0-0-0-0.html> (2011.10.08.)

[26]<http://www.daimler.com/dccom/0-5-1324888-1-1324901-1-0-0-1345593-0-0-135-0-0-0-0-0-0-0-0.html> (2011.10.08.)

[27]<http://www.daimler.com/dccom/0-5-1324889-1-1324903-1-0-0-1345593-0-0-135-0-0-0-0-0-0-0-0.html> (2011.10.08.)

[28]<http://www.daimler.com/dccom/0-5-1324890-1-1324909-1-0-0-1345593-0-0-135-0-0-0-0-0-0-0-0.html> (2011.10.08.)

[29]<http://www.daimler.com/dccom/0-5-1324892-1-1324911-1-0-0-1345593-0-0-135-0-0-0-0-0-0-0-0.html> (2011.10.08.)

[30]:http://www.mercedesbenz.hu/content/hungary/mpc/mpc_hungary_website/hung/home_mpc/passengercars/home/passenger_cars_world/heritage/history/brand_company/the_star.html (2011.10.10.)

[31]http://veteranauto.blogter.hu/237745/mercedes_cegtortenet (2011.10.08.)

[32]<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/849613/European-Aeronautic-Defence-and-Space-Company-EADS/225626/DaimlerChrysler-Aerospace?anchor=ref754081> (2011.10.10.)

[33]<http://www.daimler.com/company/business-units> (2011.10.10.)

[34]:<http://www.daimler.com/dccom/0-5-535019-1-1224454-1-0-0-0-0-0-0-0-7145-0-0-0-0-0-0-0.html> (2011.10.10.)

[35]: <http://cegvezetes.hu/2002/11/javulo-eselyek/> (2011.11.15.)

[36]:http://www.mfor.hu/cikkek/Kelet_Europaban_gyartana_Mercedeseket_a_Daimler.html (2011.11.15.)

[37]http://www.mfor.hu/cikkek/Hazankban_epithet_gyarat_a_Daimler.html (2011.11.15.)

- [38]<http://www.boon.hu/hirek/Borsod-Abauj-Zemplen/cikk/miskolc-messze-van-a-mercedesnek/cn/haon-news-FCUWeb-20080618-0150068746> (2011.11.15.)
- [39]http://www.auto.zug.hu/hir/kecskemeten-epul-a-mercedes-gyar_39.php (2011.11.26.)
- [40]<http://index.hu/gazdasag/magyar/mrc080618/> (2011.11.24.)
- [41]http://www.mfor.hu/cikkek/Hazankban_epit_gyarat_a_Mercedes.html (2011.11.26.)
- [42]http://www.delmagyar.hu/kecskemet/mercedes-gyar_milliardos_trukkok_a_kulisszak_mogott/2113474/ (2011.11.26.)
- [43]http://www.mfor.hu/cikkek/22_milliardos_koltsegvetesi_tamogatast_kap_a_kecskemeti_Mercedes_gyar.html (2011.12.11.)
- [44]<http://www.origo.hu/gazdasag/hirek/20090716-europai-bizottsag-engedely-a-kecskemeti-mercedes-gyar-tamogatasara.html> (2011.12.11.)
- [45]<http://www.mercedes-benz.hu/hirek/232> (2011.12.11.)
- [46]<http://index.hu/gazdasag/magyar/mrc080618/> (2011.12.11.)
- [47]<http://autopult.hu/autos-lexikon.html> (2011.12.11.)
- [48]<http://www.mercedes-benz.hu/hirek/1> (2011.12.19.)
- [49]http://www.mercedes-benz.hu/content/hungary/mpc/mpc_hungary_website/hung/home_mpc/passengercars/home/new_cars/models/b-class/w246/advice_sales/pricelist.html (2011.12.11.)
- [50]: <http://kecskemet.hu/?r=701&c=16267>(2011.12.19.)
- [51]http://www.autoblog.hu/hirek/2000._munkatarsat_koszontotte_a_kecskemeti_mercedes_gyar.html (2011.12.19.)
- [52]<http://www.vallalkozoinegyed.hu/20100923/autoipar-mercedes-nemet-nyelv-vizsga-rosszulteljesito-magyar-dolgozok> (2011.12.19.)
- [53]http://ujmenetrend.cdata.hu/uj_menetrend/volan/index.php (2011.12.19.)
- [54]<http://ingatlanmagazin.com/ingatlanpiac/a-varos-ahol-nem-szenved-az-ingatlanpiac-kecskemeti-korkep/> (2011.12.19.)
- [55]http://www.delmagyar.hu/kecskemet/600_robot_es_2500_munkas_dolgozik_majd_a_kecskemeti_mercedes_gyarban/2176538/ (2011.12.19.)
- [56]http://www.mercedes-benz.hu/a_mercedes_gyar/a_kecskemeti_beruhazas/zoldgyar (2011.12.19.)
- [57]http://www.mercedes-benz.hu/a_mercedes_gyar/a_kecskemeti_beruhazas/szakteruleteinkrol/logisztika (2011.12.19.)
- [58]http://nol.hu/gazdasag/indulnak_a_mercedes_vonatok (2011.12.19.)

- [59]<http://iho.hu/hir/probauzem-kecskemeten-120121> (2011.12.19.)
- [60]http://www.mfor.hu/cikkek/70_emberrel_indul_a_Mercedest_kiszolgalo_logisztikai_bazis.html (2011.12.19.)
- [61]http://www.autopro.hu/hazai_palya/mercedes/A-vasut-mar-epiti-a-Mercedes-iparvaganyat-Kecskemeten/1840/ (2011.12.19.)
- [62]<http://iho.hu/hir/atadtak-a-kecskemeti-mercedes-iparvaganyt-111018>
- [63]<http://www.autoipari-klasster.hu/2009/08/03/kecskemeten-mar-van-egy-autoipari-beszallitoja-a-daimlernek/> (2011.12.19.)
- [64]http://privatbankar.hu/kkv/mercedes-gyar_hoppon_maradtak_a_magyar_beszallitok-240319 (2012.01.01.)
- [65]http://www.autopro.hu/hazai_palya/mercedes/Elsokoros-Daimler-beszallitok-Kecskemeten/1308/ (2012.01.01.)
- [66]<http://www.fmkik.hu/index.php?id=2794&term=Mercedes> (2012.01.01.)
- [67]<http://www.baon.hu/bacs-kiskun/gazdasag/kik-lehetnek-a-mercedes-beszallitoi-289802> (2012.01.01.)
- [68]http://hvg.hu/kkv/20110908_mercedes_kecskemeti_logisztikai_telep_atad (2012.01.01.)
- [69]http://www.hiroskepzo.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=45&Itemid=28 (2012.01.01.)
- [70]:http://eduline.hu/felsooktatas/2012/1/12/Szeptemberben_indul_a_dualis_jarmumernoki_k_R9UNKU (2012.01.15.)
- [71]http://kemu.hu/kemu_mercedes.pdf (2012.01.15.)
- [72]<http://kecskemeti.hu/?r=701&c=16152> (2011.12.20.)
- [73]http://www.autocluster.hu/content_13-hu.html (2012.01.13.)
- [74]http://www.bkmkik.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=138&Itemid=136&lang=hu (2012.01.15.)
- [75]<http://aipa.hu/hu/bemutakozas> (2012.01.15.)
- [76]<http://www.gepjarmuipar.hu/hirek/autoipari-hirek/Autoipari-kutatas-fejlesztes-es-innovacio-a-Kecskemeti-Foiskolan/95/> (2012.01.15.)
- [77]<http://www.kecskemeti.hu/?r=20106&c=8719&print=1> (2012.01.15.)
- [78]<http://kefoportal.kefo.hu/content/index/id/6868/m/1308> (2012.09.12.)
- [79]http://www.ingatlantajolo.hu/ingatlan_hirek/0,0,1226/Kaotikus_a_lakaspiac_-_Friss_adatok_az_OTP-tol.html (2012.01.15.)
- [80]<http://www.ingatlannet.hu/statisztika/Kecskem%C3%A9t> (2012.01.15.)
- [81]http://www.mfor.hu/cikkek/Miskolcra_is_telepulhet_a_Mercedes.html (2012.07.04.)

- [82]<http://www.boon.hu/hirek/Borsod-Abauj-Zemplen/cikk/miskolc-messze-van-a-mercedesnek/cn/haon-news-FCUWeb-20080618-0150068746> (2012.07.04.)
- [83]<http://kecskemetivarosfejleszto.hu/category/menedzselt-onkormanyzati-palyazatok/intermodalis-palyaudvar/>(2012.07.04.)
- [84]<http://kecskemeten.hu/beszamolo/elindult-nemet-iskola-mercedes-benz-schule>
- [85]<http://www.ubz-mbs.eu/index.html>(2012.07.04.)
- [86]http://totalcar.hu/magazin/kozelet/2010/11/24/autogyar_rohamtempoban/# (2012.08.01.)
- [87]<http://www.baon.hu/bacs-kiskun/kozelet/teleautok-a-mercedeshez-415234> (2012.07.12.)
- [88]http://www.autopro.hu/hazai_palya/mercedes/Mercedes-lakopark-bekoltoztek-az-első-csaladok-Kecskemeten/1589/ (2012.07.04.)
- [89]<http://aipa.hu/hu/tevekenyseg> (2012.07.04.)
- [90]<http://kecskemetivarosfejleszto.hu/category/menedzselt-onkormanyzati-palyazatok/rakoczi-ut-%E2%80%93-vasutkert-revitalizacioja/> (2012.07.04.)
- [91]<http://terkepesmenetrend.kunsagvolan.hu/> (2012.07.04.)
- [92]<http://kecskemetivarosfejleszto.hu/2011/04/20/kecskemet-varos-tersegi-elarhetosegenek-javitasa-megvalosithatosagi-tanulmany-kozop/> (2012.07.12.)
- [93]<http://kecskemetivarosfejleszto.hu/letoltesek/kozop.pdf> (2012.07.12.)
- [94]<http://www.fmkik.hu/index.php?id=2794> (2012.07.12.)
- [95]<http://aipa.hu/de/node/104> (2012.07.12.)
- [96]<http://kecskemeten.hu/beszamolo/Elindult-toborzas-kecskemeti-Mercedes-gyarba> (2012.07.12.)
- [97]http://www.vallalkozoinegyed.hu/20090730/kecskemet_mercedes_beruhazas_kunszentmiklos_beruhazot_csabit (2012.07.12.)
- [98]<http://www.autoipari-klaszter.hu/2009/07/16/valtozatlanul-keszul-a-mercedes-a-kecskemeti-gyartasra/> (2012.07.12.)
- [99]<http://www.fmkik.hu/index.php?id=2794&term=> (2012.07.12.)
- [100]http://www.bkmkik.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=164&Itemid=138&lang=hu (2012.07.12.)
- [101]<http://www.origo.hu/gazdasag/hirek/20090716-europai-bizottsag-engedely-a-kecskemeti-mercedes-gyar-tamogatasara.html> (2012.07.12.)
- [102]<http://www.gyartastrend.hu/aut%C3%B3ipar/cikk/itdh-autoipari-konferencia-kecskemet> (2012.07.12.)
- [103]<http://gamf.kefo.hu/portal2/hir/2012/01/13/uj-tipusu-gyakorlatorientalt-dualis-kepzes-indul-a-kecskemeti-foiskolan> (2012.06.19.)

- [104]http://www.autopro.hu/hazai_palya/mercedes/Kesz-a-Mercedes-kecskemeti-iparvaganya/2754/ (2012.06.19.)
- [105]<http://www.tranzitonline.eu/cikkek/a-kecskemeti-mercedes-gyar-mellett-atadtak-a-duvenbeck-immo-logisztikai-kft-telephelyet> (2012.06.19.)
- [106]<http://www.felicitier.net/hid/?newsid=1397> (2012.06.19.)
- [107]http://www.autopro.hu/hazai_palya/mercedes/epit-de-kesz-lakoparkot-is-vehet-a-kecskemeti-Mercedes/644/ (2012.06.19.)
- [108]http://bacsmegye.hu/politika/kecskemeti/dorgedelmes_dontesek_a_kecskemeti_kozgyulesen (2012.06.19.)
- [109]http://www.napi.hu/magyar_vallalatok/meg_tobb_dolgozot_vesz_fel_a_mercedes.514869.htm 1 (2012.06.19.)
- [110]<http://www.johnsoncontrols.co.hu/content/hu/hu/careers/kecskemeti.html> (2012.06.19.)
- [111]http://www.vezess.hu/magazin/mennyit_keresnek_merci_gyar/37193/ (2012.06.19.)
- [112]http://www.vezess.hu/magazin/mercedesszel_jarnak_kecskemeti_melosok/37194/ (2012.06.19.)
- [113]Magda Róbert, Marselek Sándor (2010): Vidékgazdaságtan I. A vidékfejlesztés gazdasági folyamatai Szaktudás Kiadó Ház

MELLÉKLETEK

1. MELLÉKLET: Interjú kérdéssor

Tisztelt Hölgem/Uram!

Az alábbi kérdéssor a kecskeméti Daimler gyár hatásaival kapcsolatos. Ha a kérdés vállalati titkot sértene, annyiban kérem, jelezze felém! Továbbá ha bármi más eszébe jut akár az interjúval kapcsolatban, akár a gyár hatásaival kapcsolatban akkor kérem, a kérdéssor után írja meg!

Válaszadását és nagyon szépen köszönöm!

Tisztelettel:
Szombathelyi Sándor
hallgató

1. Mióta működik a cég?
2. Mekkora a külföldi illetve a hazai tulajdonosi arány?
3. Milyen tevékenységi körökkel rendelkezik a cég?
4. Mekkora a munkaerő állomány?
5. Milyen szerkezetű a munkaerő állomány? (beosztott, középvezető, felsővezető aránya)

5/b Végzettség szerinti arány?

- szakmunkás bizonyítvány:
- szakközépiskola:
- érettségi:
- felsőfokú szakképzés:
- egyetem/főiskola:

6. Mi a cégnél dolgozók átlagéletkora?
7. Termékeiket milyen arányban állítják elő külföldi illetve belföldi piacokra?

7/a A német vállalatok egyre növekvő térnyerése miatt gondolkodtak már azon, hogy német orientáltabbá kellene tenni a termelésüket/értékesítésüket?

8. A vállalatnak mekkora a piaci részesedése az iparágon belül?
9. Az elmúlt években hogyan alakult a pénzügyi stabilitása a vállalatnak?
10. A Daimler AG megjelenése a munkaerőpiacon Ön szerint hogyan érintette a munkabérek?
11. A Daimler AG megjelenése óta volt a dolgozói felmondás a cégüknél?

11/a A dolgozói felmondás milyen mértékű volt?

12. Miért történtek a felmondások?

- alacsony fizetés
- munkakörülmények
- családi okok
- kevés előrelépési lehetőségek
- Daimler megjelenése
- több képzési lehetőség
- egyéb:

11/b Ha, a Daimler megjelenése volt az ok, akkor azt miért preferálta?

- magasabb fizetés
- munkakörülmények
- jobb előrelépési lehetőségek
- fejlettebb technológia
- több képzési lehetőség

11/b/1 Alacsony fizetés esetén milyen arányú többlet fizetésért váltottak munkahelyet a dolgozó/dolgozók?

13. Ön szerint a Daimler a hasonló szegmensben működő cégeket sarkalja, ösztönzi valamiféle fejlődésre vagy pont ellenkezőleg visszaveti azokat? (Gondolok itt elsősorban a KKV szektorra)

14. Ön szerint mikorra fog regenerálódni a munkaerőpiac abból a munkaerőhiányból, amit a Daimler okozott más, ágazaton belüli cégeknél?

15. Ön lát arra esélyt, hogy a Daimlertől később (több év múlva) kilépő alkalmazottak esetleg ha céget alapítanak, akkor a német technológiát és munkamorált vezetik be?

16. A jövőre vonatkozólag – amennyiben lehetősége nyílna rá – együttműködne a Daimler AG vállalattal? Pl.: beszállítóként

Válaszait még egyszer köszönöm!

Egyéb megjegyzés, észrevétel: