

TDK-dolgozat

Leiti Edmond

Bsc

2012.

Gazdasági válság: autópiac a munkavállalók kezén keresztül

**A gazdasági válság magyar autópiacra gyakorolt hatásainak vizsgálata
egy primer kérdőíves kutatás eredményei alapján**

Economic crisis: car market across the employees hands

**The effects of the economic crisis made on the Hungarian car market
based on a primary questionnaire research**

Kézirat lezárása: 2012. november 11.

Rezümé

Témám a gazdasági válság jelenlegi helyzetének felmérése az autópiac segítségével. Mint tudjuk egyebek mellett, mint például a banki szektor, ingatlanpiac úgy az autóipar is nagyban meghatározza a válság alakulását, ami fordítva is igaz. Egymásra nagy befolyással bír a munkavállalók autóvásárlási kedve és az autógyártók, autókereskedők létszámleépítése illetve bővítése, amely jobbik esetben munkahelyteremtést jelent, rosszabbik esetben pedig munkahelyek megszűnését.

A vásárlók vizsgálatával lehetőségem nyílik megvizsgálni, hogy kiket és milyen mértékben érintett, illetve érint a válság, természetesen ezt nem csak az idej, hanem az elmúlt évek adataival is összehasonlítva. Ezzel együtt lehetőségünk nyílik megsaccolni az autógyárak lépéseit (eladásaitól függően), főleg a munkahelyteremtő képességeiket, illetve akár a GDP-re gyakorolt hatásukat is.

My topic focuses on the evaluation of the current state of the economic crisis through the car market. As we know, besides the banking sector and real estate market, the evolution of the crisis is widely determined by the automotive industry aswell, which in reverse also stands true. The car-buying-power of the employees and the headcount expansion of car manufacturers and car dealers are greatly influenced by eachother, which can have positive effects, such as creating jobs, or have negative effects, like loss of jobs.

With the analysis of the consumers, I have the opportunity to examine who and how were, or are still affected by the crisis. To get a more complex overview, we will not only be looking at the data from this year, but the last years aswell. Simultaneously we will have a chance to predict the next steps of the car manufacturers (depending on sales), mostly regarding their power to create new jobs or even their impact on the GDP.

Tartalomjegyzék

GAZDASÁGI VÁLSÁG: AUTÓPIAC A MUNKAVÁLLALÓK KEZÉN KERESZTÜL	1
A GAZDASÁGI VÁLSÁG MAGYAR AUTÓPIACRA GYAKOROLT HATÁSAINAK VIZSGÁLATA EGY PRIMER KÉRDŐÍVES KUTATÁS EREDMÉNYEI ALAPJÁN	1
ECONOMIC CRISIS: CAR MARKET ACROSS THE EMPLOYEES HANDS	1
THE EFFECTS OF THE ECONOMIC CRISIS MADE ON THE HUNGARIAN CAR MARKET BASED ON A PRIMARY QUESTIONNAIRE RESEARCH	1
REZÜMÉ.....	2
TARTALOMJEGYZÉK.....	3
BEVEZETÉS.....	4
1. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS.....	6
A VÁLSÁG KEZDETE	6
1.2. JELEK, AMIKET LÁTNÍ ÉS HANGOK, AMIKRE HALLGATNI KELLETT VOLNA	9
2. AZ EURÓPAI AUTÓIPAR ÉS A VÁLSÁG	13
2.1. VÁLSÁG AZ AUTÓIPARBAN	13
2.2. LEHETŐSÉG ÉS MENEKÜLÉS, AVAGY A JÖVŐ ÉS A VÁLTOZÁS	16
3. VÁLSÁG MAGYARORSZÁGON	18
3.1. A VÁLSÁG ÉS A MUNKAERŐPIAC.....	19
3.1.1. A VÁLLALATOK VISELKEDÉSE A VÁLSÁG ALATT	19
3.1.2. PUHA ÉS KEMÉNY ALKALMAZKODÁS	20
3.2. AUTÓIPAR MAGYARORSZÁGON	22
3.3. MAGYARORSZÁGON FORGALOMBAN LÉVŐ AUTÓK SZÁMA	23
3.4. AUTÓKERESKEDELEM ÉS A VÁLSÁG MAGYARORSZÁGON.....	26
4. ANYAG ÉS MÓDSZER.....	29
5. EREDMÉNYEK.....	30
5.1. A MINTA ÖSSZETÉTELE	30
5.2. MEGÁLLAPÍTÁSOK	35
ÖSSZEGZÉS.....	49
IRODALOMJEGYZÉK.....	50
KÉRDŐÍV.....	51

Bevezetés

Témám a gazdasági válság jelenlegi helyzetének felmérése az autópiac segítségével. Mint tudjuk egyebek mellett, mint például a banki szektor, ingatlanpiac úgy az autóipar is nagyban meghatározza a válság alakulását, ami fordítva is igaz. Egymásra nagy befolyással bír a munkavállalók autóvásárlási kedve és az autógyártók, autókereskedők létszámleépítése illetve bővítése, amely jobbik esetben munkahelyteremtést jelent, rosszabbik esetben pedig munkahelyek megszűnését.

A vásárlók vizsgálatával lehetőségünk nyílik megvizsgálni, hogy kiket és milyen mértékben érintett, illetve érint a válság, természetesen ezt nem csak az ideit, hanem az elmúlt évek adataival is összehasonlítva. Ezzel együtt lehetőségünk nyílik megsaccolni az autógyárak lépéseit (eladásaitól függően), főleg a munkahelyteremtő képességeiket, illetve akár a GDP-re gyakorolt hatásukat is.

Manapság egyre kevesebbet lehet tudni, hogy mégis milyen helyzetbe vagy épp mennyire vagyunk még válságban. Magáról a válságról sem lehet sok információt begyűjteni egyszerű polgárként, ami a tv-ben van az mára elért a politika csúcsát – leginkább politikai eszközként használják – erre viszont a legtöbben talán annyira mégsem kíváncsiak, gazdasági mutatókat, gazdasági szereplőket egyre kevésbé hallani, erről a jelenségről beszélni. Biztos vagyok benne, hogy nem azért mert teljesen elmúlt már, vagy épp annyira minden összeomlott volna.

Így úgy gondolom, egy ilyen kisebb kutatásnak helye van, az események még mindig aktuálisak, csak jobban bele kell ásnunk magunkat. Engem kifejezetten érdekelnek azok a rosszul prognosztizált adatok, ami alapján „rossz” döntések születtek (azért van idézőjelben, mert a rossz kifejezés egyszerűen csak relatív, attól függően kinek a szemszögéből nézzük, így viszont nem létezik rossz döntés csak mások számára kedvezőtlen, vagy kevésbé jó – egyesek egyszerűen csak még gazdagabbak lettek, a többiek - és ez a többség - kárára). Talán egyszer képesek leszünk tanulni hibáinkból és én úgy gondoltam ezt a helyzetet jobban nagyító alá veszem.

A gazdaság megmentésére természetesen nem ez tanulmány lesz a megoldás, de ki tudja. Arra viszont jó lesz, hogy jobban belelásson az ember a világgazdasági válság kialakulásába, a terjeszkedésére, arra hogyan fertőzi meg a többi ország gazdaságát 1000 kilométerekre a kiindulási ponttól, miként hat Magyarországra, milyen nyomokat hagy a mindennapi emberekben illetve vállalatokban és hogyan befolyásolja ezeket.

Tudjuk, hogy nem nagyon maradt az életnek, világnak olyan területe, ami nem lett volna a gazdasági válság befolyásoltsága alatt az elmúlt 5 évben. Akármennyit is íránk, akármennyit vizsgálúnak, akármennyit elemeznénk, mivel ez egy dinamikus, állandóan változó helyzet sose érünk a végére. Úgy gondoltam egy olyan részt vágok ki magamnak ebből a világból, ami érdekel, és véleményem szerint nagyon érintett a válságban ez által a láncreakció folytán tovább hat más fontos szektor/szektorokra. Ez pedig az autóipar, amely a foglalkoztatásra van nagy hatással. Ez a két szereplő igen érzékeny egymásra, ha nincs pénze vagy munkanélküli a potenciális fogyasztó megtakarításra kényszerül, akkor nem vásárol autót, ezáltal a gyár leépítésre és elbocsátásokra adja fejét, az elbocsátottakból ismét munkanélküliek lesznek, akik nem vesznek autót, egész egyszerűen ez egy veszélyes körforgás, ami minden más ágazatra is igaz. Egy országban, ahol beszélhetünk autóiparról (vagy csak az ottani gazdaságban van fontos szerepe) ott, nemzetgazdasági mutatókra van hatással ennek helyzet, mind GDP, mind munkanélküliségi szempontból, illetve még más mutatókban is megjelenik.

1. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS

A válság kezdete

Tulajdonképpen a válság, mint gazdasági jelenség már a 2000-es években mutogatta magát (tőzsdén egyre többször fordultak elő kiugrások). Sajnos, mivel iparáganként és csekély mértékben volt jelen, elhitette mindenkivel, még a legprofibb szakemberekkel is, hogy tulajdonképpen ez egyszerű iparági recesszió és semmi nem köti össze őket, vagy legalábbis annyira nem, hogy közösen mérvadó hatással bírjanak a nemzetek fölötti gazdaságra, gazdaságpolitikára.

A gazdasági válságot 2007-től tartjuk számon, annak ellenére, hogy érezhetően Európában csak 2008-2009-ben jelent meg. Kiindulópontja az Amerikai Egyesült Államok volt 2006 végén, 2007 elején, amikor is egy több éve növekvő állapotban lévő ingatlanpiaci lufi (buborék) kidurrant. Ez egy olyan mesterségesen gerjesztett buborék volt, amelyben a bankok szinte pumpálták a lakosság körébe az olcsóbbnál olcsóbb hiteleket, nem gondolva arra, hogy esetleg már annyi alacsony kamatos hitelt terítettek szét, hogy annak már jó részét fedezni nem tudják a hitelfelvevők, sőt még maguk a bankok sem. (Ennek oka összefűzésbe hozható az amerikai jegybankkal (FED) mely nagyon alacsonyan tartja az alapkamatot indokolva azzal, hogy az Egyesült Államok már évtizedek óta gazdasági növekedést mutat, illetve az ország gazdasága a világ elitjeihez tartozik, így nagyon olcsók a hitelek, jelzáloghitelek. A bankok bíztak az ingatlan árak tartós növekedésében ezért fordulhatott elő, hogy hitelbírálat nélkül nyújtanak jelzálogkölcönöket a magánszemélyeknek még olyanoknak is, akik normál fogyasztási hitelt sem vehettek fel.)

Ez az úgynevezett amerikai másodlagos jelzáloghitel-válság mely az USA bank- és ingatlanszektorából indult ki és később elárasztotta az egész világot, hála az amerikai gazdaság visszaesésének. Megtévesztő volt, hogy egy viszonylag zárt rendszerben alakult ki a probléma (ingatlanszektor) és ez leginkább azt mutatta, hogy az USA saját, belső problémája lesz, de hamar kiderült, hatása más iparágakra is rányomta bélyegét, majd lassan az amerikai kontinenst is elhagyva a gazdasági hálózatokat követve szétterjedt az egész világon, gazdaságról gazdaságra, bankról bankra. Az is kiderült, hogy nem csak

pénzügyi válság van kialakulóban, hanem egy összetett, inkább a 1929-1933-as nagy gazdasági világválságra hasonlító újabb veszély. Az olcsón nyújtott hitelek megdobták az ingatlan építés mutatószámait, hiszen hitelből ugyan, de több embernek volt pénze ingatlant építtetni/vásárolni és ebből csak az látszott a gazdasági mutatókban, hogy hála az ingatlan iparnak a GDP növekedet, de az már nem látszott, hogy e mögött már rég nincs fedezet (LOSONCZ, 2008).

A subprime hitelek hozama jóval magasabb, mint a feltételezett kockázatuk. Az igazi innováció a jövedelmezőségben és a kockázat csökkentésében lett volna, ami egy új jelenség, a jelzálogok értékpapírrá tétele, ez volt a legolcsóbb lépés a likviditás megtartására, illetve javítására a bankok részéről. A gondatlan hitelterjesztést még rosszabb helyzetbe hozták a hitelminősítők - mint amennyire rosszak voltak - akiknek a feladata volt az ilyen módon kibocsátott értékpapírok hitelkockázatának a megvizsgálása (CSISZÁRIK-KOCSIR, ET.AL., 2008).

Ez mindaddig működőképes rendszer volt, amíg a piacon volt annyi pénz, amennyit a rendszer megkívánt. Először a Lehman Brothers jelentett csődöt a fizetéseképtelensége miatt, majd egymás után maga után rántotta és nehéz helyzetbe hozta a többi befektetési bankot is. Az ingatlan árak zuhanni kezdtek, ez után nyilvánvaló volt, hogy a hitelezések nem lesznek visszafizetve, ezen keresztül a bankok likviditása veszélyben volt, hitelezni nem tudtak már, de még a náluk befektetett tőke kamatának kifizetésében is bizonytalanná váltak. A hitelvásárlók eladósodtak és a bankok is eladósodtak egymás között. A subprime hitelek és egyéb jelzáloglevelek stabilitása megrendült és ezt a vezető hitel-minősítő intézetek is megerősítették már. Ősz elejére a válság legfeltűnőbb jelei láthatóvá váltak: piaci bizonytalanság és a banki veszteségekről szóló pletykák elárasztották a piacot. A bankközi piac teljesen kiszáradt, de nem csak az Egyesült Államokban, hanem az európai térségben is. A pénzügyi piacok globális szinten kapcsolódnak, elszigetelve nem tudnak létezni, mindennapos pénzügyi érintkezésben vannak egymással (bármilyen formában akár az anyavállalatok akár a leányvállalatok). (CSISZÁRIK-KOCSIR, ET.AL., 2008)

A subprime-piaci válság annyira összetett volt, hogy a pénzintézetek minden területére hatással volt. Nem hagyta érintetlenül a részvénytőkepiacokat, a különböző hitelpiacokat, devizapiacokat, egyéb pénzügyi piacokat, behatolt különféle pénzügyi

intézményekben és e bonyolult hálózaton keresztül szerteszét szövődött a világban országokról országokra terjedve. Nyomott hagyott számos más amerikai lakossági hiteltermékben, mint a hitelkártyák ahol folyamatosan nőttek a veszteségek, mert a lakosság már nem tudta fedezni, ellenben használta, mert szüksége volt rá. A vállalati hitelezések volt azok, amelyek a legkésőbb reagáltak, és amelyre a legkésőbb nyomta bélyegét, mivel a cégek fizetették hiteleiket. Ellenben az alacsony hitelminősítésű vállalatok kötvényeinek kockázati felárai növekedtek nagymértékben, e mellett a nyugtalanságot az is mutatta, hogy még a magas hitelminősítésű vállalatok hitelei is drágulta, persze nem nagymértékben. E mellett a kockázati tőke-alapok által finanszírozott vállalatok felvásárlása is szünetelt.

Lassan a hitelbiztosítókat is elérte ez a betegség. Az ő szerepük abban rejlett, hogy az önkormányzati kötvények biztosítása mellett az eszközfedezetű értékpapírok és a strukturált hiteltermékek kibocsátására biztosítást nyújtsanak, ami lehetővé tette az alacsonyabb minősítésű kibocsátóknak, hogy a magasabb minősítésű besorolás alapján bocsáthasson ki értékpapírt alacsonyabb kamat mellett. Viszont a hitelbiztosítókat ért egyre nagyobb nem fizetés - amit természetesen a biztosítóknak kellett már kifizetniük, ha a biztosított már nem tudott fizetni -, egyre inkább fenyegette a leminősítés. Ennek hatására 2008 végére egyre több hitelbiztosító kerül kockázatosabb besorolásba, ezek voltak a szerencsésebbek (a többi bedőlt). Ez a szituáció továbbgyűrűződött, hiszen az általuk biztosított értékpapírok most már miattuk kaptak egy gyengébb besorolást, aminek hatása az értékpapírok tulajdonosain is lecsapódott (KIRÁLY – NAGY – SZABÓ,2008).

Ezen folyamatok hatása végül elérték a mindennapi emberek pénztárcáját, azokét is, akik nem rendelkeztek hitellel. Azok nagy része, akik már éltek a hitelek lehetőségeivel már csak nagyon kis mértékben tudják törleszteni, azok, akik ezután vettek volna fel, kétszer is meggondolják. A legtöbb magánszemély, aki eddig még nem rendelkezett hitellel nem is akart már felvenni, de azok, akik mégis rászorultak sem kaphattak már könnyen. A bankok rengeteg feltételhez kötötték a hiteligényléseket mondván tanultak az előző hibából, ami nem biztos, hogy jó, mert a fogyasztás megcsappant, az embereknek már nem volt pénze, mi több, akinek volt az is inkább otthon a „párnája” alá tette. A bankok a másik oldalról is bajba kerültek, hiszen ezeket a párnák alá helyezett pénzeket ő nem tudták használni bármennyire is szükségük lett volna. Így a megtakarítások nagy része nem került vissza a gazdaságba. A fogyasztók

egyre kevésbé voltak hajlandóak műszaki cikkeket, tartós fogyasztási cikkeket vásárolni. A fogyasztás csökkenésével a vállalatok egy inkább csődbe mentek, kénytelenek voltak bezárni vagy legalább számos embert elbocsátani.

A megnövekedett munkanélküliség még több bizonytalanságot okozott, aminek eredményére az emberek még jobban vigyáztak a náluk lévő pénzre, így egy amolyan válság spirál alakult ki, ami még mindig érvényben van véleményem szerint.

Ezek hátrányai a termelőágazatokban és azon belül is leginkább a járműiparban mutatkozott be, de a többi szektort is nagy veszteség érte. Magyarország szerencsére a válság elején nem függött annyira az itthon operáló járműgyártól, mint például Szlovákia, ahol az eladott járművek visszaesése sokkal nagyobb gazdasági visszaesést okozott. Magyarországon csak most néz ki úgy, hogy az autóipar nagy részét fogja képezni az ország gazdaságának.

1.2. Jelek, amiket látni és hangok, amikre hallgatni kellett volna

Hyman Minsky „A buborék hét szakasza”-ként már egyetemi tanítási éve alatt a ’90-es években leírta egy esetleges gazdasági buborék jellemzőit. Elmélete szerint hét észrevehető előjele van egy ilyen fajta katasztrófának és, ha ezek mind teljesülnek felkészülhetünk a legrosszabbra. Ezek a szakaszok a következők (PECHTER, 2010, BÉLYÁ CZ-PINTÉR, 2010, CSISZÁRIK-KOCSIR ET.AL., 2008. alapján):

Első szakasz –Zavar

Minden pénzügyi buborék valamilyen zavarral, rendellenességgel kezdődik. Ez bármi lehet, akár egy új technológia találmány, egy új jogi szabályozás vagy gazdasági politika. Kiindulópontja lehet egy váratlan kamatlábcsökkentés. Ezek közül bármely hatással lehet a gazdaságra bármelyik ágára.

Második szakasz – Terjeszkedés/az árak elkezdenek növekedni

A zavart követően az ágazat árai elkezdenek növekedni, de az elején ennek észlelhetőség csekély így a gazdasági szereplők alig veszik észre. Rendszerint ezek a magas árak valami fundamentumok mögötti javulást tükröznek. Ahogy ezek az áremelkedések egyre lendületesebbek, az emberek egyre inkább észreveszik.

Harmadik szakasz – Eufória/könnyű hitel

Az áremelkedések önmagukban nem hoznak létre buborékot. Minden pénzügyi buboréknak szüksége van üzemanyagra, mint amilyen az olcsó és könnyen elérhető hitel. Másképp, ha nincs ez a hitel nem lehetnek spekulációk, ezek nélkül a zavar következményei enyhülnének és lassan minden vissza térne a normális állapotába, a „történelmi” arányok és mértékek határian belülre. Amikor egy buborék kezdeti fázisban van, akkor azt az ágazatot ellepik a külsősök/idegenek, azok, akik normális esetben nem lennének ott, de nagy hasznót remélve mégis belevágnak. Az olcsó, könnyen elérhető hitelek nélkül ők nem juthatnának be.

Az olcsó és könnyű hitelek növekedése általában összefüggésbe hozhatók a pénzügyi innovációkkal éppen ezért könnyen félreérthető. Gyakran ha egy új pénzügyi rendszer, finanszírozás kerül kifejlesztésre nem tükrözi egyértelműen a benne lévő kockázatot.

Negyedik szakasz – Túlkínálat/az árak eléri a csúcst

Ahogy az olcsó és könnyen elérhető hitelek mélyebbre ássák magukat, a piac elkezd felgyorsulni. Az árak elkezdenek növekedni és könnyű profitot elérni. Ennek hatására még több idegen hatol a rendszerbe és az árak kontrollálhatatlanná válnak. Ez az a pillanat, amikor kezdők, az ostobák és a mohók belépnek a piacra. Olyan, mint egy tűz, amit egyre több fával táplálunk, és még több kell neki, hogy még jobban lángoljon.

Ötödik szakasz – Piaci visszaesés/beavatottak haszonjövödelme

Néhány bölcs hang elég határozott, ahhoz, hogy kijelentse, a buborékot már nem szabad táplálni. Ők azzal érvelnek, hogy a régóta futó befektetések arányai és mértékei ellenszegülnek az eddig gazdasági tapasztalatoknak. Ezek az érvelések el is tűnnek egy

mindent elsőprő tény miatt, éspedig ez a tény a még mindig növekvő ár. A bölcsek szavai figyelmen kívül helyeződnek hála a mohóknak, akik igazukat a növekvő árak eufórikus hatása alatt a pénzügyi befektetések változásával és azzal, hogy az új világ magasabb árakat jelent elképzeléssel igazolják. És ezek mellett egy kegyetlen hazugság is jön, miszerint valószínű, hogy a végén egy lágy landolás lesz. A spekulánsok azok, akik tudják, hogy az árak nem növekedhetnek örökké, de mindezek tudatában sem állnak le több idegen hitelező bevonásával. Ellenben ők csak addig maradnak, amíg úgy érzik, hogy a helyzet még stabil és nem pukkant ki a buborék, ezután már csak a tudatlan játékosok maradnak a piacon.

Hatodik szakasz – Pénzügyi válság/pánik

A buborék megkövetel sok olyan embert, aki hisz a fényesebb jövőben, és amíg tart ez az eufórikus állapot, addig a buborék is fenntartható. Amíg az eufória gondot visel a kívülállókra addig, a bennfentesek tudják, hogy mi az valóság. Ezek mind különbségek, amelyek a végén csattannak. Ők elvesztik a hitüket és lopózva, de sietve keresik a kijáratot. Felfogják a helyzetet és felismerik, hogy már túl messzire jutott minden. A hozzáértők már rég messze vannak, eközben azok, akik felfogják a lehetséges kimenetelt lassan kivenni/kimenteni a pénzüket.

Tipikusan a bennfentesek akarnak észrevétlenül eltűnni és néha sikerül is. Akár észreveszik a bennfentesek kilópózását a kívülállók, akár nem, a bennfentesek a vég kezdetének jeleiből is profitálnak.

Hetedik szakasz – Ellenérzés/utolsó eszközök kölcsönzése

Egyes esetekben a bennfentesek pánik helyzete mérgezi meg a kívülállókat másokban meg a váratlan rossza már nem létező olcsó hitelről törli meg a kellemes eufóriás érzést. A lényeg, hogy már mindenki ki akar jutni, de nincs hova, mindent el akarnak adni, de már nincs kinek, az árak zuhannak, a hitelek elfogynak, és a veszteségek összegyűlnek. Talán azt is lehet mondani, hogy a hozzáértő bennfentesek most profitálnak a legtöbbet, az állam őket kéri meg, hogy próbálják meg helyreállítani az egyensúlyt, persze nem ingyen.

A legrosszabb az egészben, hogy tisztán látszik mire képesek az emberek, ha pénzről van szó. Képesek félrenyomni olyanokat, akik életüket menthetnék és képesek saját pénzügyi helyzetüket mások kárán, életén keresztül úgy fokozni és még jobban kiteljesíteni, hogy egyébként nyugodt szívvel is mindennapos életükre mondhatjuk a luxus körülmények csúcsán élnek. A mohóság és a kapzsiság az emberi evolúció során mintha elfelejtett volna kopni, kihalni.

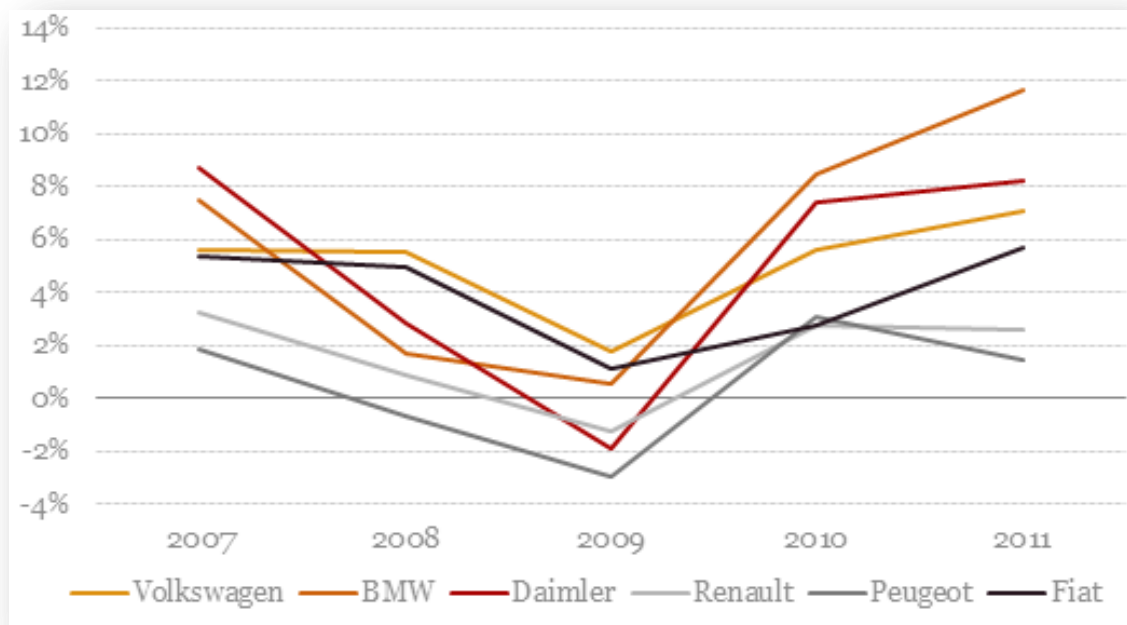
2. AZ EURÓPAI AUTÓIPAR ÉS A VÁLSÁG

2.1. Válság az autóiparban

A világ minden táján érte hátrány az autószeektort. Ez két fő okra vezethető vissza: az egyik, hogy az emberek már nem jutottak könnyen hitelhez, a hitel ugyanakkor egyre drágább lett és több feltételhez kötött, így csökkent a hitelre vásárolt személygépjárművek száma. A másik ok, amelyben leginkább a piac iránti bizalmatlanságnak van nagy szerepe, az a magánszemélyek megtakarítása, a legtöbben félve a bizonytalan pénz- és munkapiactól a pénzüket nem költik el, nem cserélik le a régi autójukat és nem is vesznek egyáltalán autót.

Az európai autógyártók talán azon kevés világ gyártók közé tartoznak, akiket a válság látszólag annyira drasztikusan nem érintett. A gyártók többségénél nem áll fenn likviditási probléma, elmondhatni pénzügyi pozíciójuk igen pozitív képet fest és meglehetősen elég stabil. Elsősorban a német vállalatoknál (ezen belül a prémiumgyártóknál leginkább), de a Fiatnál is az eladósodottság nem jellemző vagy igen alacsony mértékű, és az is előfordulhat, hogy jelentős készpénzállománnyal rendelkeznek. A legtöbbször azon kívül, hogy a 2008-2009-es válság óta jelentős növekedést mutatott a jövedelmezőségük még új csúcsokat is sikerült elérniük az értékesítésben (GAYER A., 2012).

A Fiat és a Volkswagen a két külön ezen a téren, hiszen ők úgy tudtak brutális növekedést elérni, hogy nem a prémium márkákhoz tartoznak (annak ellenére konszern része olyan luxus márka, mint a Ferrari vagy Porsche), sőt még terjeszkedniük és gyárbővítést is tudtak végrehajtani.



1. Ábra: Az európai autógyártók üzemi eredményszintjének alakulása

Forrás: <http://www.portfolio.hu/img/upload/2012/07/141411122.png>

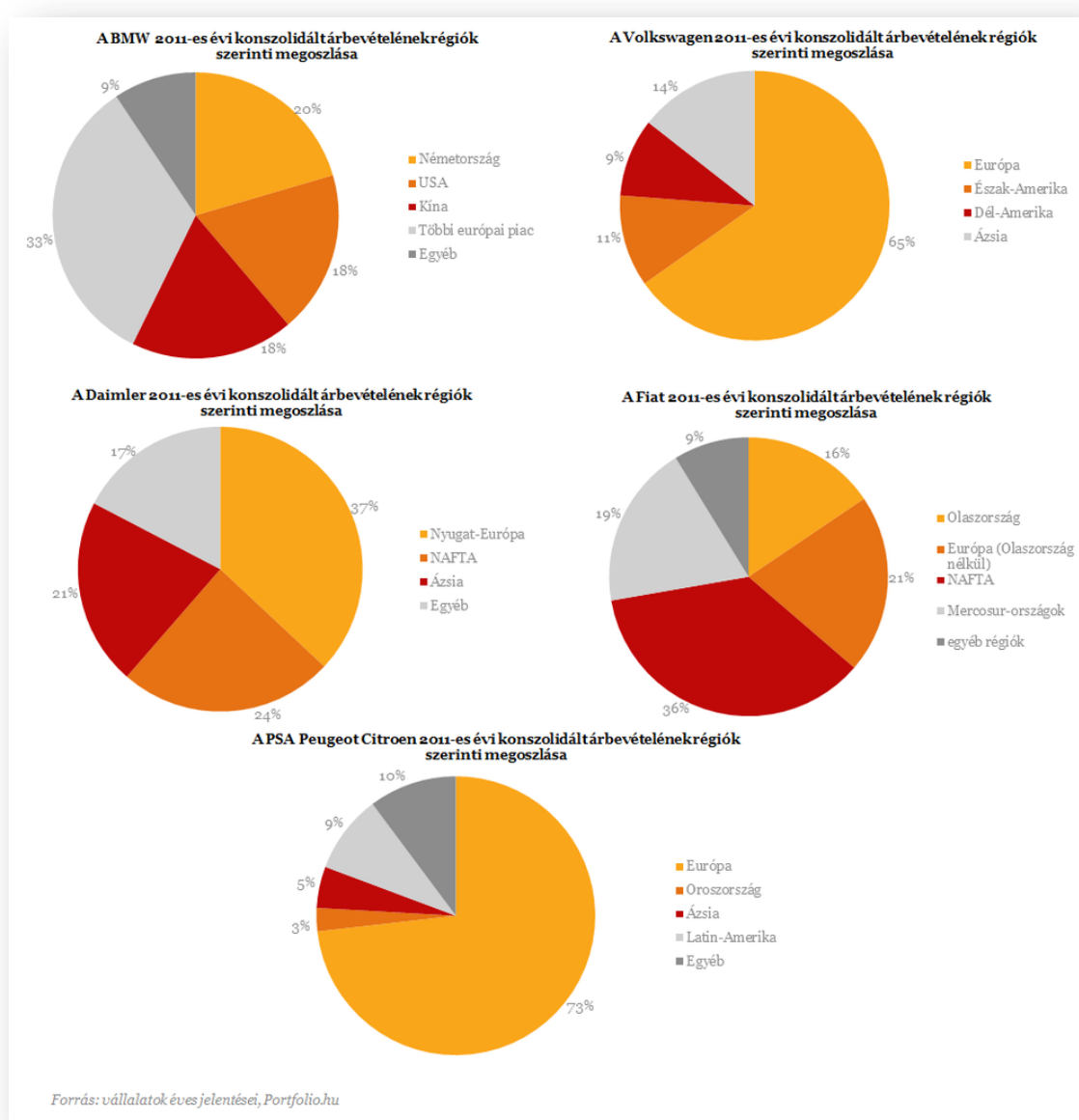
Az ábrán jól látszanak az időszak egyenetlenségei, de azt észrevehetjük, hogy nagymértékű csökkenést mely 2009-ben csúcsosodik ki negatív irányba, nagymértékű növekedés követ, ami alól kivételt képez a Peugeot és a Renault. Ha jobban megnézzük, látszik, hogy teljes egészében nézve és átlagolva az ágazat fluktuációt az európai autópiacon nem nőtt jelentős mértékben. Sőt elmondható, hogy az újautó értékesítést kis túlzással élve, ugyan olyan szinten van ma, mint a válság elején 2007 körül és (ez már nem látszik a grafikonon) 1990-ben (GAYER A., 2012).

Ez önmagában nem is jelent rosszat, hiszen, ahogy látszik minél távolabb a válság, annál inkább nő az autóvásárlási hajlandóság, ami segít a gépezet működésén.

Nem szabad megfélemedkeznünk arról sem, mint ahogy a grafikonról leolvasható, hogy leginkább két különböző fogyasztói piacot megcélzott gyártókról van szó. A német prémium márkák alkotnak egy csoportot a BMW, Mercedes és a Volkswagen (Porsche, Audi) – ez az egyetlen közülük, amely úgy tudott növekedést elérni, sőt agresszívan terjeszkedni, hogy ugyanabba a kategóriába gyártja legtöbb autóját, mint a következő

kategóriákba tartozók – és a másik csoport, mely az alsó-középkategóriát célozzák meg a Renault, Fiat és Peugeot-Citroen. Az előbbi csoport jobb helyzetben van, mert úgy látszik, hogy a válság hatására sem igazán érintettek a felsőkategória vásárlói, természetesen itt nem tömegmodellekről esik szó, de aki eddig meg tudta fizetni ezeket a luxusautókat, az ezután is megtudja. Az utóbbi csoport közel sincs ilyen jó helyzetben.

A következő ábra jól mutatja az európai autógyártók helyzetét mind az öreg kontinensen, mind a világ más részén.



2. Ábra: Vállalatok éves jelentései

Forrás: <http://www.portfolio.hu/img/upload/res/orig/454545544444.png>

Ugyan csak az árbevételek vannak jelen, jól látszik, hogy melyik gyártó melyik piacon van leginkább jelen. Ez fontos, hiszen így egy jól tükröző képet tudunk alkotni, hogy a jelenlegi helyzetben az országok gazdasága milyen hatással van az éppen jelenlévő autógyárakra. Nézzük meg a PSA Peugeot- Citroen-t, hiába az ázsiai piac fellendülése, mivel java részt Európában van jelen, a pénzügy helyzetén nagyon keveset segít, inkább könnyebb talán azt mondani, hogy nem ront. Ameddig az európai vásárlókedv nem javul, addig sajnos nem is tud helyreállni. Friss források szerint az idén szinte mindegyik eladott autója után veszteséget könyvelhetett el a PSA. Ennek oka, hogy a prémium márkáktól eltérően, tömegtermelésre állt rá a költséghatékonyság miatt, ami eddig jó is volt, de most rengeteg készletet halmozott fel és ezektől valamilyen szinten meg kell szabadulnia még akkor is, ha veszteséges árazást használ. A másik hasonló helyzetben lévő áldozat a Renault.

2.2. Lehetőség és menekülés, avagy a jövő és a változás

Természetesen, ahogy mindenki veszélyben érzi magát, rögtön elkezdi keresni a megoldást a problémákra. Nagy lehetőségként tárul az európai gyártók elé Kína és a fejlődő országok régiója. Kínával mindamellett, hogy nagy fejlődésnek indult, gazdasága egyre növekvő, az országon kívülről jövő cégekkel jelen esetben autógyárakkal nem bánik kesztyűskéz, csak akkor engedélyezett, ha talál magának egy ottani partnert. Ezen kívül a fejlődő országoknak is csak véges a felvevő képessége, mert ott is jelen van a gazdasági válság, sőt ez nagyban függ a fejlett országoktól is.

Szóval lényegében lehet az a jövőbeli cél Ázsia és Afrika meghódítása, de lehet, hogy kicsit máshol kéne megoldást keresnünk rá, mégpedig úgy, hogy a gyárak itthon maradjanak és ez eladások is jók legyenek.

Az emberekre való tekintettel, akik mindenféleképpen a jövővel karöltve kényelmesednek el biztosra vehető, hogy a globális autó mennyiség nőni fog. Adatok alapján jelenleg körülbelül kicsivel több, mint egymilliárd autó fut a világon, ha figyelembe vesszük például Afrika nagy területét és Európára vagy Amerikára vetítjük, azt mondhatjuk, hogy óriási potenciál van még a nagy mennyiség legyártásában, az az, hogy hála a fejlődő országoknak ez az egymilliárd 2020-ra akár kétmilliárdra vagy annál

többre is megnőhet. Nem elhanyagolható tény, hogy a ma korszerű gyártmányok olcsóbbak, gyorsabbak, kényelmesebbek és biztonságosabbak, mint a korai rokonaik. Ez azzal is járhat, hogy a jól bevált trend miszerint egyre fiatalabbak szereznek jogosítványt és e mellé autót is kapnak, még fiatalabb korosztályba is hatásosan foglal magának helyet. Akár már érettségi előtt ott is ahol ezt még a KRESZ tiltja. Ha ennyire beintegrálódnak életünkbe később nagyon nehezen leszünk képesek megválni tőlük úgy, hogy ne egy másik autóval cseréljük le, hanem inkább tekerésre vagy tömegközlekedésre adjuk fejünket.

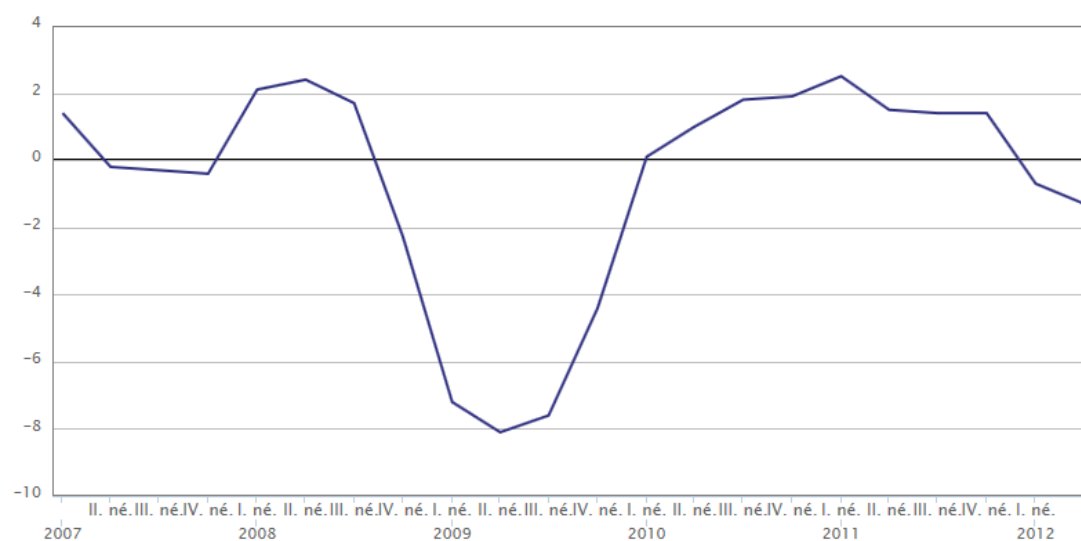
Adatok vannak arról is, hogy az OECD-tagállamokban az, aki nem gyalog jár, az tömegközlekedés helyett az út 70%-át autóval teszi meg. Ez a jelenség megközelíthető egy másik oldalból is, ugyani az autók elterjedése maga után vonzza az autóiparba dolgozók számát is, hiszen ezeket a járműveket szerelni is kell és egyéb hozzá tartozó szolgáltatásokat is biztosítani kell. Az Unió területén a foglalkoztatottak 6%-a dolgozik ehhez az ágazathoz tartozó területeken, ez a szám az Amerikai Egyesült Államokban közel 4,5% a magánszektorban, ami önmagában is a munkanélküliek számát közel nyolcmillióval csökkenti. (SIOFOKINAPILAP.HU, 2012)

Szerintem van esély rá, hogy ezek a munkahelyek megmaradjanak Európában, csak egy új irányt kéne megválasztani. Az alternatív meghajtású autók lehetnének egy alternatíva. Ezek nagyobb számban történő gyártása megdobná a költséghatékonyságot és így az áruk is elfogadhatóvá válna az emberek számára, már csak a terjesztésre kéne figyelni illetve ki találni valamit. Esetleg egy trendet kéne kialakítani, és az emberek attitűdjét az elektromos, hibrid vagy egyéb környezetkímélő autók felé terelni, úgy, mint az iPhone elterjedése a mobiltelefonok piacán. Így lehetőség nyílna a profit szerzésre és a munkahelyek megtartására a vállalatoknál, gyáraknál.

3. VÁLSÁG MAGYARORSZÁGON

Mindazonáltal a világgazdasági válság alapjaiban megrengette az idő tendenciái és uralkodó közgazdasági irányzatait. Így a gazdaságok ismét mély recesszióban vannak és a gazdasági növekedés nagymértékben csökkent, kivételt csak egy pár gazdaság képez. Amíg a gazdasági növekedés képes minden konvergencia mutatót jelentősen javítani, a recesszió pont fordítva működik, és komoly gazdasági problémákat okoz

Magyarországon a recessziótól való félelem épp úgy valósággá vált, mint a világ bármelyik részén. A gazdasági teljesítmény lassulása Magyarországon már 2005-ben elkezdődött, azonban jelentős visszaesés csak 2009-ben volt megfigyelhető (CSISZÁRIK-KOCSIR – MEDVE, 2012.).



3. ábra: A bruttó hazai termék volumenváltozása

(az előző év azonos negyedéhez képest)

Forrás: http://www.ksh.hu/interaktiv/fontosabb_adatok/gdp.html

Az ábrán is lehet látni, hogy a 2009.-es év II. és III. negyedéve volt a legrosszabb időszak. A GDP csökkenés mértéke jóval nagyobb, mint az előző kettő és a következő két év növekedése. A magyar gazdaság teljesítményének lassulása, recessziója nem csak az

országon belül előállított termékek iránti hazai kereslet hiánya miatt, vagy a befektetések csökkenése miatt történt, hanem az export miatt is, hiszen sajnos ilyen szempontból nagyon is függünk a környező országoktól és azok gazdaságától, illetve gazdasági politikájuktól. Véleményem szerint, bár lehet, sokan ellentmondanak, a napi politikának semmi köze hozzá Magyarországon, el kell fogadnunk, hogy nálunk nagyobb erők vonzáskörzetében vagyunk és talán ezen kéne változtatni. A kifelé irányuló függőség mértékét kell csökkenteni illetve, azon kívülről érkező érdekek erejét melyek ellentétesek az önműködés feltételeivel. Természetesen szeparálódni nem lehet, és nem is szabad, de egy a jelenleginél egészségesebb határt húzni, talán még szabad.

3.1. A válság és a munkaerőpiac

3.1.1. A vállalatok viselkedése a válság alatt

Ha a munkanélküliséget vizsgáljuk érdemes a vele szinte „parazita módon kapcsolódó” vállalatoknál kezdeni. Persze tudom, hogy az embereknek van leginkább szükségük a munkalehetőségekre, vállalatokra és ez nem fordítva, bár el kell ismerniük a gazdálkodó szervezeteknek is, hogy nekik sem csak úgy terem a megfelelő pozícióra alkalmas dolgozó. Parazitamód mert, akárhogy is nézzük, általában kiszipolyozzák a dolgozóikból a lelket is saját profitjuk maximalizálásának érdekében. Az a kérdés érdekel itt leginkább, hogy a vállalatok milyen eszközt alkalmaztak ebben a nehéz időszakban, a profit megtartatása érdekében vagy legalábbis a gazdaságosság érdekében. Véleményem szerint mindenki észrevette, hogy ahogy a társadalomban elterjedt az a közhely, hogy válság van, eszeveszettül és irracionálisan kezdtek el viselkedni (itt gondolok a vállalatokra és a munkavállalókra is) még akkor is, ha egyébként hatása még nem volt érezhető, vagy épp nem nagyon tudták milyen válságról is van szó, csak hát a híradó azt mondta „válság van” lehangoló hangon.

Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint a következő hetekben újabb híradói téma, ami nem szól másról, mint a tömeges elbocsátásokról, kérdem én mi volt az, ami egy hét, vagy akár két hét alatt ennyire elszánt stratégiára bízta a cégeket, hogy rögtön embereket kell elbocsátani. Ez egy ugyan olyan öngerjesztett véget nem érő, de annál

intenzívebb körbe-körbejáró folyamat lehetett, mint a hitel és a buborék, ami az Egyesült Államokban elindította az egészséget.

Világos, hogy az, akit kirúgnak, kevesebbet vásárol egy vállalatától, és ha kevesebb terméket tud eladni egy cég, mert kevesebb a vásárló képes kereslet leépíti önmagát és kirúgja embereit, akik nem tudják megvenni már a termékeket, mert nincs munkájuk ezáltal jövedelmük sincs...úgy érzem érthető ez a körforgás, ez egy amolyan mi volt előbb a tyúk vagy a tojás. Természetesen nem minden cég gondolkodott így és arra vagyunk kíváncsiak ki, hogy gondolta, hogy akarta kezelni e nehéz problémát. A vállalatok egy része állami segítséget is kapott a nehéz időkre ők volt, talán és pont ez által a legbarátságosabbak. Felmerül, hogy egy ilyen helyzetben egyáltalán mit lehet tenni, azon menedzserek, akik törődtek az embereikkel mindenféleképpen egy optimális megoldást kerestek válságkezelésre.

3.1.2. Puha és kemény alkalmazkodás

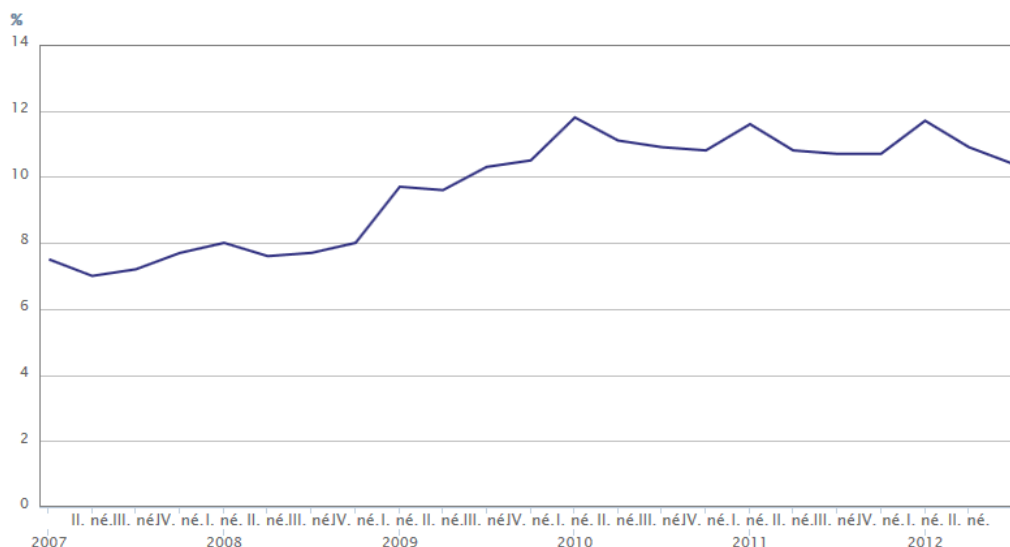
Természetesen nem egyszerű egy versenyszférában, sőt lehetetlen tökéletes megoldást találni, de voltak vállalatok, akik azon kívül, hogy tudták, ez az alkalmazkodás a válsághoz leginkább a foglalkoztatást fogja megviselni, igyekeztek a részüket is kivenni a helyzet súlyossága mellett, nem csak egyszerűen elbocsátani az évek óta náluk dolgozókat. A vállalatok választhattak egy kemény és egy puha megoldás közül. Előbbi az egyszerű kirúgással jár, utóbbi alternatív megoldások keresésével. A kemény megoldás expanziója összefügghet a puha megoldást ösztönző intézmények hiányával, sőt inkább mondhatni, nem terjedt túlságosan el az utóbbi a munkahelymegtartó állami támogatottak körén túlra, aminek útját még a minimálbér-szabályozás állta. Hiszen ezen nem változtathattak. A tankönyvek szerint, úgy, hogy tudjuk mind a munkakínálat, mind a munkakereslet korlátozottan rugalmas, a munkabér és a foglalkoztatás is csökken egyszerre közel hasonló mértékben. Ezzel ellentétben és egyben a tankönyvek elméletével is ellentétben, azt lehetett megfigyelni, hogy a foglalkoztatottak körében történő negatív fluktuáció jóval nagyobb volt, mint a viszonylag kis változást megélt reálbéreké.

Ennek magyarázata talán az lehet, hogy a béreket a szakszervezetek esetleg a kormány határozza meg, a munkavállalók felvételét az az a foglalkoztatottakat ennek függvényében pedig a vállalatok. Így lehet, az, hogy a „monopolszakszervezet-modellben” a munkakeresleti görbe bér rugalmasság-megtartó eltolódása a foglalkoztatás csökkenésével jár úgy, hogy eközben a reálbért nem éri semmilyen hatás. Egy másik modell a „hatékony alku modell” is hasonlókat prognosztizált, ennek a lényege, hogy a vállalatok egy olyan szakszervezettel ülnek le tárgyalni, amely mind a foglalkoztatásra, mind a bérre érzékenyek. Itt a bér és a foglalkoztatás emelkedő szerződés görbéjén vannak a lehetséges alkumegoldások. Ez a modell sem jött be a valódi életben, a változók közötti összefüggések egy gyenge láncot mutattak, alig voltak egymásra hatással, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint a tömeges elbocsátások nagy száma.

Egy modern munkaerőpiacon ahol az állami törvényezés meghatározó, jelentős a képzett munkaerő alkalmazása és a szakszervezeti befolyás is nagymértékű kedvezőbb a puha alkalmazkodás. Az embereket a kapacitáskihasználás alacsony időszakában kéne inkább tovább képezni, így a vállalatnál megszerzett szaktudást nem veszíti el a vállalat és ez is jobba tömeges elbocsátásoknál, de leginkább csak akkor lehetne ezt széleskörűen elérni, ha magasak vagy magasabbak lennének az elbocsátási költségek, a felvételi költségek és a betanítási költségek (az utóbbiak megtérülése miatt valószínű kifejezetten többre figyelmet fordítana a munkáltató a dolgozóira).

A puha alkalmazkodás egyik lehetséges változat a munkaidő csökkentése órában vagy napban meghatározva (ez függ a munkajövedelem határhasznától ez által leginkább a jóléti országokban jellemző). Másik változata lehet, ha a munkavállaló érintett a vállalata által termelt haszonban – nyereségrészesedés-, így rugalmasabban viseli a jövedelmét ért változásokat, de biztonságban érzi munkahelyét, így könnyebb mehet bele az időszakos bérjövedelem csökkentésekbe.

Ez is jól mutatja, hogy a vállalati vezetés kezében van a munkavállaló és ezek fejlett empátiájától, érzelmi intelligenciájától függenek a vállalati hierarchia alsó fokán lévők. (KÖLLŐ, 2010.).



4. ábra: **Munkanélküliségi ráta**

Forrás: http://www.ksh.hu/interaktiv/fontosabb_adatok/munka.html

A vállalatokat megérintő „gazdasági válság” következményét bemutató szemmel „fogható” bizonyíték. A foglalkoztatás csökkenését ábrázolja 2012. II. negyedévig bezárólag. 2008-ban halljuk a válságot, 2009-ben látjuk, 2010-től érzékeljük. Ez a grafikon jól mutatja, hogy milyen nehéz kilábalni még úgy is, hogy a bőrünkön érzékeljük. Pesszimizmusra az ad leginkább okot, hogy 4-5 év telt már el az amerikai incidenstől, de ez az ábrát kicsit sem hatja meg, nem látunk rajta csökkenésre utaló jelet csak kilengéseket.

3.2. Autóipar Magyarországon

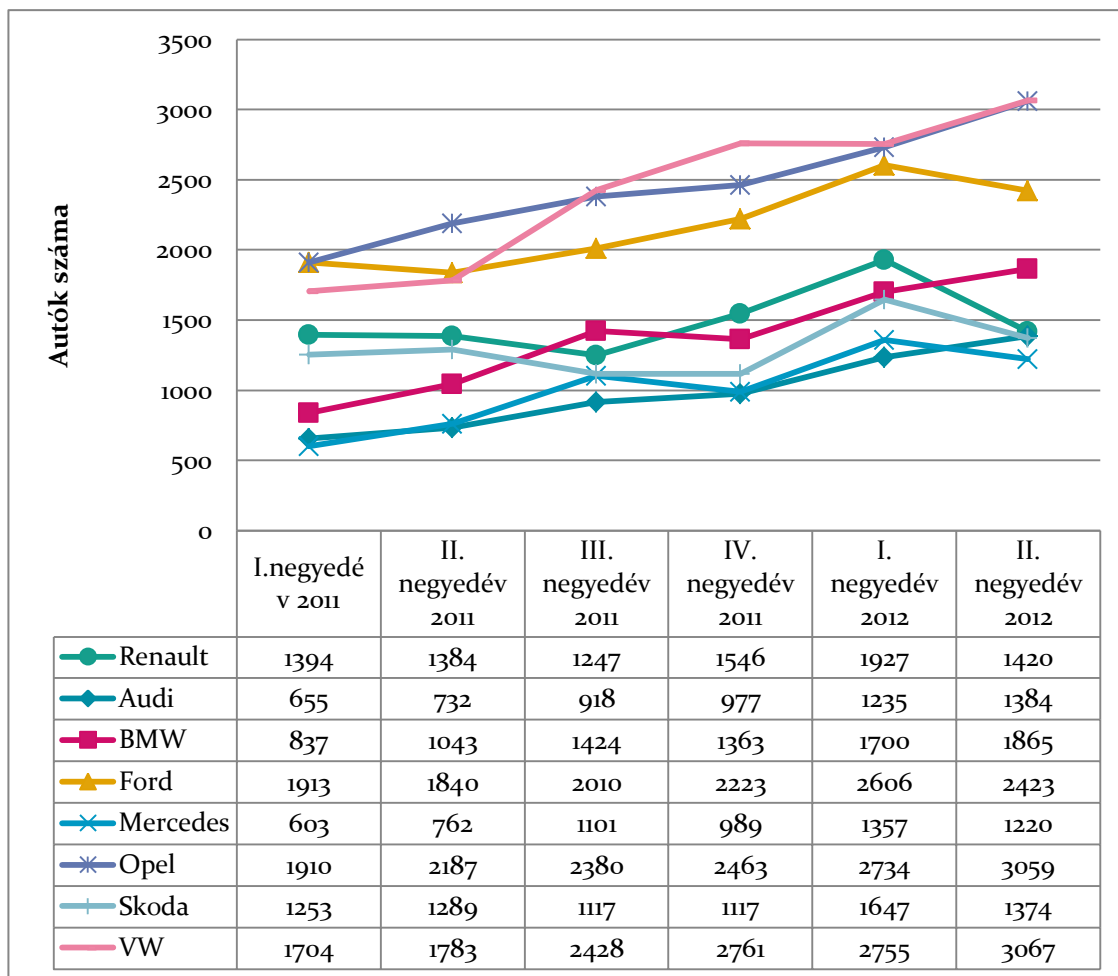
Magyarország világviszonylatban, de még európai viszonylatban sem minősül autóipari nagyhatalomnak, de az exportot tekintve az országnak fontos. Ugyan saját autógyára, nincs és ami volt is megszűnt, szerencsére számos külföldi autógyár telepített hozzánk gyártósorokat, akár teljes összeszerelő, akár csak autóegységeket gyártókat. Ilyen például a győri Audi, ahol Audi, Volkswagen, Seat, Skoda és Lamborghini motorokat gyártanak illetve az Audi TT-k és A3-sok gyártása-összeszerelése zajlik. E mellett itt van a szentgotthárdi Opel gyár mely benzín és dízelmotor gyártásával foglalkozik, az esztergomi Suzuki, ahol több típust is gyártanak, illetve Kecskeméten van a Mercedes-Benz gyár, amelyben 2012-től az új „A” és „B” osztály került gyártásra.

Ezek a cégek azon kívül, hogy Magyarország exportját megnyomják még a munkanélküliséget is csökkentik, valamint a műszaki oktatásban is részt vesznek. Az Audinak és a Mercedesnek is beleszólása van a helyi iskolák, főiskolák tananyagába, amit meghálálnak anyagilag, technológiailag és az ott képzett hallgatóknak szakmai gyakorlatokat nyújtanak, illetve onnan kikerülve felveszik őket főállásba. Ez amolyan célorientált oktatásnak is nevezhető, majdhogynem azt lehet mondani, hogy maguknak képzik ki a szakembereket.

Az Audi Magyarország exportjának 9%-át adja, így az ország második legnagyobb exportőre és összesen a járműipar Magyarországon a 2008-2009-es évi 15-16%-hoz képest mostanra 20% körül mozog és ezt túllépve 2014-re mikor az Audi és az Opel befejezi az új beruházásait ez a szám akár 25% is lehet.

3.3. Magyarországon forgalomban lévő autók száma

Az országban gyártott autók jelentős része külföldön kerül értékesítésre. Megjegyzendő, hogy a négy gyárból kettő alsó-középkategóriás autót gyárt a másik kettő pedig felsőkategóriás autót. A magyar piacon az előbbi kategóriából az Opel jeleskedik, furcsa módon a Suzuki bár „A mi autónk” egész kevés talált gazdára országon belül a legtöbb külföldre kerül. Az első forgalomba helyezést tekintve a Volkswagen van az első helyen, melyet szorosan az Opel követ majd a Ford, Renault, BMW, Skoda, Mercedes és Audi.

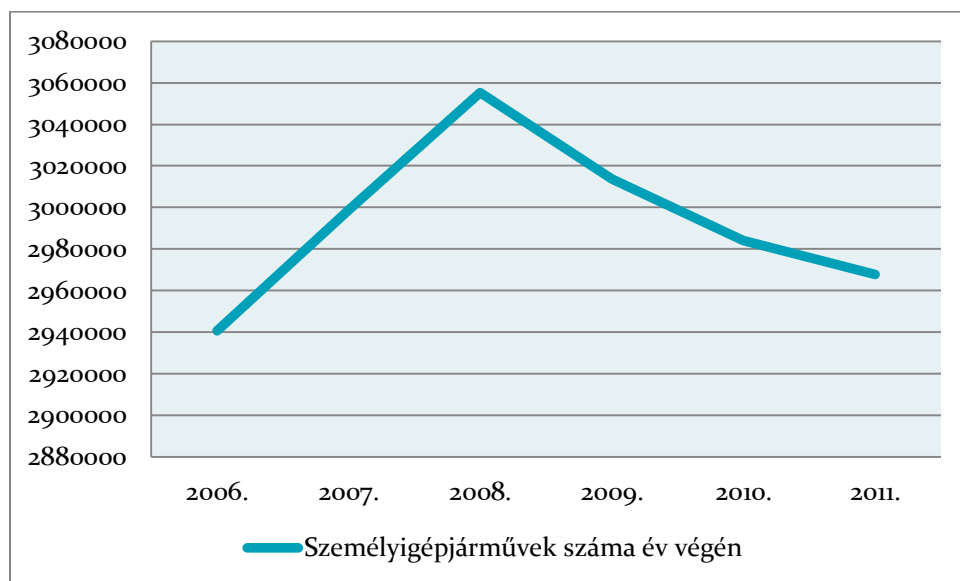


5. ábra: **Magyarországon első forgalomba helyezések száma típusonként**

Forrás: saját szerkesztés www.ksh.hu alapján

Az adatok alapján 2011-től újra úgy tűnik, hogy az új autóeladások száma növekvő tendenciájú. A prémium márkák mindegyike megduplázta eladásai számát, ezt az értéket megközelíteni, a köznép kategóriájú márkák közül leginkább a Volkswagen tudta, amely ezen kívül a világon is azon kevés márkák közé tartozik, amely a válság ellenére a világban agresszív terjeszkedést tudott végrehajtani. Nem kellett nagymértékű létszámleépítéssel foglalkozni, mi több 2012 nyarán az új GOLF bevezetése miatt még a dolgozók szabadságáért is hajlandó volt plusz pénzt fizetni, csak ne menjenek szabadságra, mert különben nem tudják legyártani a kívánt mennyiséget.

Ez volt talán a legszebb teljesítmény az egész válság alatt, míg más autógyárak bedőltek, óriási hitelekkel kellett felvenni a VW innovációra és gyárbővítésre adta fejét és a termékskalája színesítésére.



6. ábra: **Személyi gépjárművek száma**

Forrás: saját készítés www.ksh.hu adatai alapján

A fenti táblázat az összes személygépjárművet mutatja Magyarországon és annak alakulását 2011-ig. A csúcspont 2008-ra tehető, amikor az állomány 3055427 db volt.

Mondhatni, hogy mára az autók száma Magyarországon a válság előtti szintre esett vissza (6. ábra) és újra növekedni látszik (5. ábra).

Év	Személyi gépjárművek száma év végén
2006.	2940586
2007.	2998848
2008.	3055427
2009.	3013719
2010.	2984063
2011.	2967792

1. táblázat: **Személyi gépjárművek száma év végén**

Forrás: http://www.ksh.hu/szallitas_kozlekedes

3.4. Autókereskedelem és a válság Magyarországon

Már a válság elején az autókereskedelem mélyponton volt Magyarországon (5. ábra). De furá módon, a válság közepén tetőzött a csúcspontja az autóval rendelkezőknek. Ez azzal magyarázható, hogy a válság kirobbanása nem azonnali hatással volt ránk, hanem csúszásokkal érkezett el ideig, ami azt is feltételezi, hogy ennek elvonulása is később várható.

Év	Összesen	Benzin	Dízel	Hibrid	Elektromos	Vegyes
2006.	2 940 586	2 440 542	493157	1480	130	5277
2007.	2 998 848	2 447 922	545475	1721	104	3626
2008.	3 055 427	2 459 544	591099	2401	74	2309
2009.	3 013 719	2 404 235	604400	2785	67	2232
2010.	2 984 063	2 356 274	619807	3137	80	4765
2011.	2 967 792	2 311 038	642659	3742	88	10265

2. táblázat: **A személygépjárművek eladásának alakulása hatóanyag szerinti bontásban**

Forrás: saját szerkesztés www.ksh.hu alapján

A fenti táblázat azt mutatja, hogy az autóeladások visszaestek a válság előtti időpontra, az eladások 2008-ban tetőztek, és ahogyan válság tartósnak bizonyult elkezdtek csökkeni. Az adatok alapján látjuk, hogy a benzines autók (amelyek talán a legolcsóbbak is egyben) iránti kereslet közel 140000-el esett az előző évekhez képest. Ugyan ekkor megfigyelhetjük, hogy a dízel autók iránti kereslet közel 150000 ezerrel nőtt 2006-hoz képest ez betudható a takarékoságának és a fenntartási költségének illetve az üzemanyagárak alakulásának. Ez azt is mutatja, hogy az emberek mennyire elindultak a takarékosági úton. A benzines autók ilyen mértékű csökkenését magyarázhatjuk azzal, hogy áttértek dízelesre, de azzal is, hogy nem volt fizetőképes kereslet rá (munkahely, pénz hiányában) hiszen az árak alacsonyabb a gázolajos testvérükéhez képest, az az hamarabb kifizethető amennyiben hitelre lett véve, de a pesszimizmus és a munkanélküliség kockázatát nem vállalva inkább autó nélkül vagy a meglévő autóval gazdálkodtak a vásárlók.

A többi hatóanyaggal működő autók képe nem mutat csökkenő tendenciát kivétel az elektromos, ami ugyan környezetkímélő hatását nézve a lehető legjobb eddigi választás, de árba jóval felülmúlja társait. Innováció terén egyelőre a hibrid hajtás van a toppon, hiszen az elektromos autók akkumulátorai kötöttséget jelenteni a hatótávuk miatt. Ezek a típusok nem igazán tükrözik a gazdaságban általunk megfigyelt munkavállalók körét, hiszen szinte mindegy szálíg presztízs autók és azok vesznek maguknak ilyet, akik tehetősebbek, és mint tudjuk a válság leginkább a szegényebbeket érintette nem a gazdagokat.

Elterjedése talán a prémium kategóriájú autókéhoz hasonló, mint már korábban taglaltuk e kategória még ma sem nagyon érzi meg a válság hatását.



7. ábra: **Weltauto – napi gazdaság index**

(Százalék, 2009.I.n.-év=100)

Forrás:

http://www.autoszektor.hu/images/Weltauto_Napi_Gazdasag_Hasznaltauto_index.jpg

Ez az ábra a használtautó eladások alakulását mutatja. Az előző ábrával összehasonlítva még siralmasabb a látvány, jól látszik, hogy mennyire rendíthetetlenül sok autót kívánnak eladni és mennyire alacsonyok lettek az eladások.

Nagyon sokan telítették el a használt autópiacokat eladni kívánt autójukkal. Ami ismét betudható annak, hogy az emberek valószínűleg hitelre vásárolták és vagy a kimagasló kamatok miatt nem tudják tovább fizetni, vagy teljes mértékben elvesztették állásukat, mással nem nagyon magyarázható ez a radikális eladási vágy. Ez az óriási kényszereladás túlkínálatot okoz, ami minden eladó szándékaival teljesen ellentétes, hiszen lenyomja az amúgy is alacsony gépjárműárakat, de talán még is így jól jár az, aki egyáltalán el tudja adni az autóját és lát belőle valami pénzt.

4. ANYAG ÉS MÓDSZER

Vizsgálatomat a témával kapcsolatban Budapesten végeztem, de nem csak Budapestiekkel. Kérdőíves megkérdezést alkalmaztam elektronikus és papír formában, a kérdőív kérdéseit az utolsó fejezetben lehet megtalálni. Az elemzést Microsoft Office Excel 2010-el végeztem. A kérdőívet 97-en töltötték ki.

A kutatás egy saját sztenderdizált kérdőív alapján történt. A kérdőív lényegében csak zárt kérdéseket foglal magába, így a válaszadók az általam felkínált lehetőségek közül választhattak, helyenként két kimenetelű zárt kérdésekre kellett válaszolniuk, helyenként meg több kimenetelű szelektív és skálás kérdésekre. Skálás kérdések között található nominális és intervallum skála.

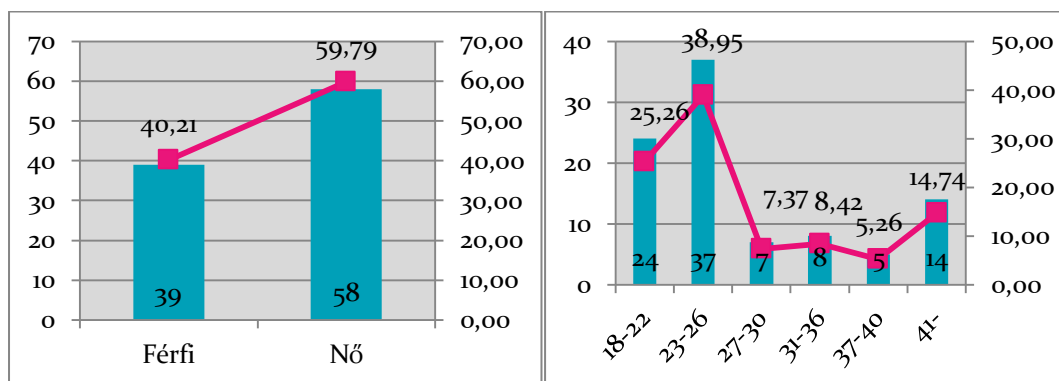
A kérdések nem igényeltek szakmai hozzáértést, olyan kérdéseket igyekeztem szerkeszteni, amelyekre mindenki tud válaszolni. Ugyanakkor a mintában törekedtem nem, korcsoport, végzettség, foglalkozás és családi háttér szerint különbséget tenni mivel így nagyobb rálátásom nyílik, hogy kit, milyen mértékben értek változások.

5. EREDMÉNYEK

5.1. A minta összetétele

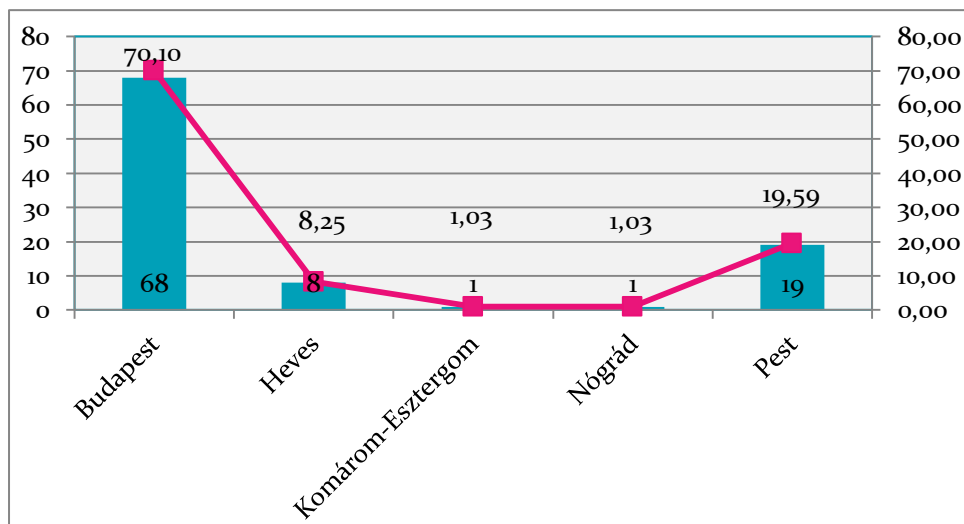
Összetétel alapján a válaszadók között 60-40 arányban voltak nők és férfiak. 97 a megkérdezettek száma. Korosztály tekintetében a többség 38,95% 23 és 26 év közötti. Ez egy nagyon jó szám, hiszen ők, azok, akik friss diplomával kikerültek a munkaerő piacra. Azért fontos, mert a válság mostani hatását láthatjuk, hogyan is hat a frissdiplomásokra. Utána következtek a 18-22 év közöttiek 25,15%, majd a 41 év fölöttiek 14,74%-al, a 31-36 közöttiek 8,42%, 27-30 közöttiek 7,37% és végül a legkevesebb válaszadó az 37 és 40 év közötti volt, azaz 5,26%. Ketten sikeresen eltitkolták életévüket, így a 97-ből csak 95-en válaszoltak.

Ezeket az adatok az alábbi ábra mutatja.



8. Ábra: A minta összetétele nem (N = 97) és kor szerint (N = 95)

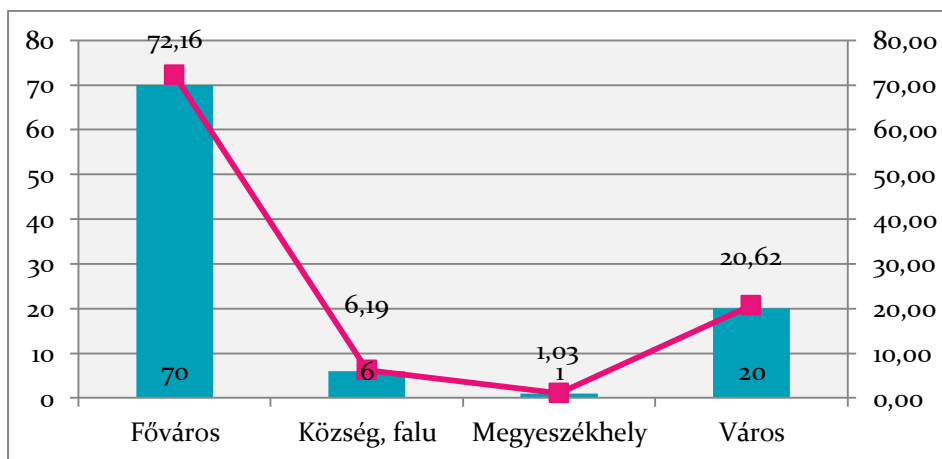
Forrás: saját kutatás, 2012,



9. Ábra: **Lakhely megye szerint**

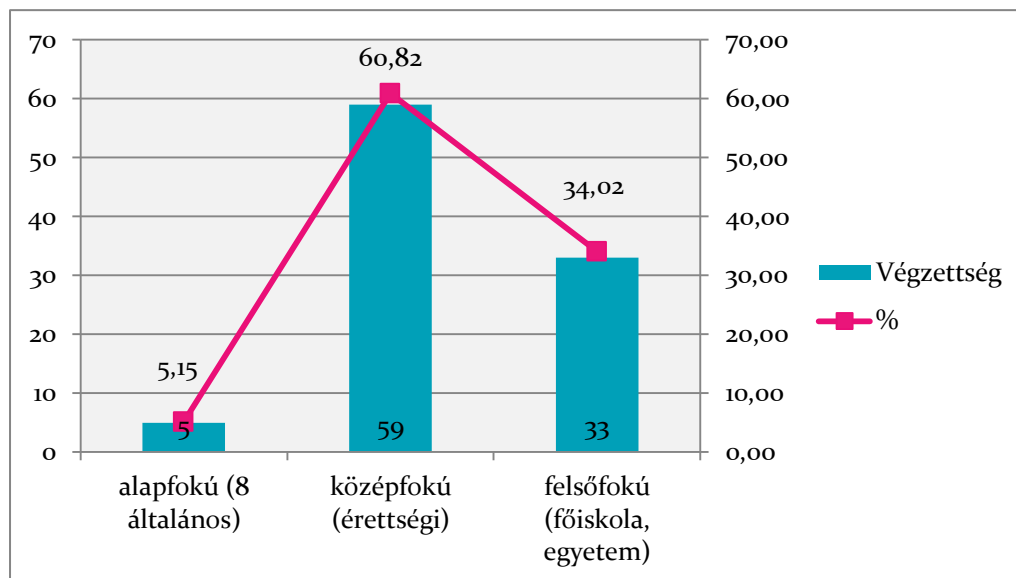
Forrás: saját kutatás, 2012, N=97

A két ábrát együtt elemezve (9. ábra és 10. ábra) látszik, hogy a legtöbb válaszadó fővárosi volt 72,16%, ebből is budapesti 97,14%. a megkérdezettek 19,59%-a Pest megyéből, 8,25% Heves és 1,03-1,03% Nógrád és Komárom-Esztergom megyéből válaszolt. Utóbbiak közül a legtöbben a megyékben lévő városokból válaszoltak (20,62%), ezután 6,19% község vagy falu lakosa és csupán 1,03% aki megyeszékhelyen lakik.



10. Ábra: **Lakóhely típusa**

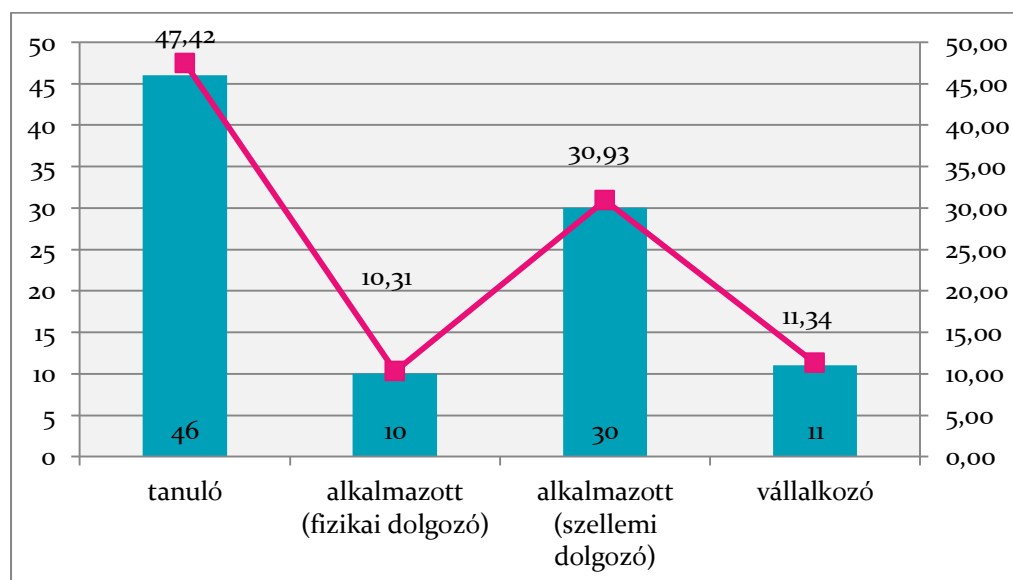
Forrás: saját kutatás, 2012, N=97



11. Ábra: **Végzettség**

Forrás: saját kutatás, 2012, N = 97

A válaszadók 60,82%-a rendelkezik érettségivel, 34,02% rendelkezik felsőfokú diplomával és 5,15% alacsonyfokú bizonyítvánnyal (11. ábra.). Utóbbiaknak is mérvado a válaszuk, hiszen a korcsoporti besorolásnál csak a 18. életévüket betöltötteket elemeztem, kérdeztem, így kizárható az, aki 18 év alatti és általános iskolás illetve, ha lehetősége volt még nem érettségizett le, azaz felnötteket vizsgáltam.



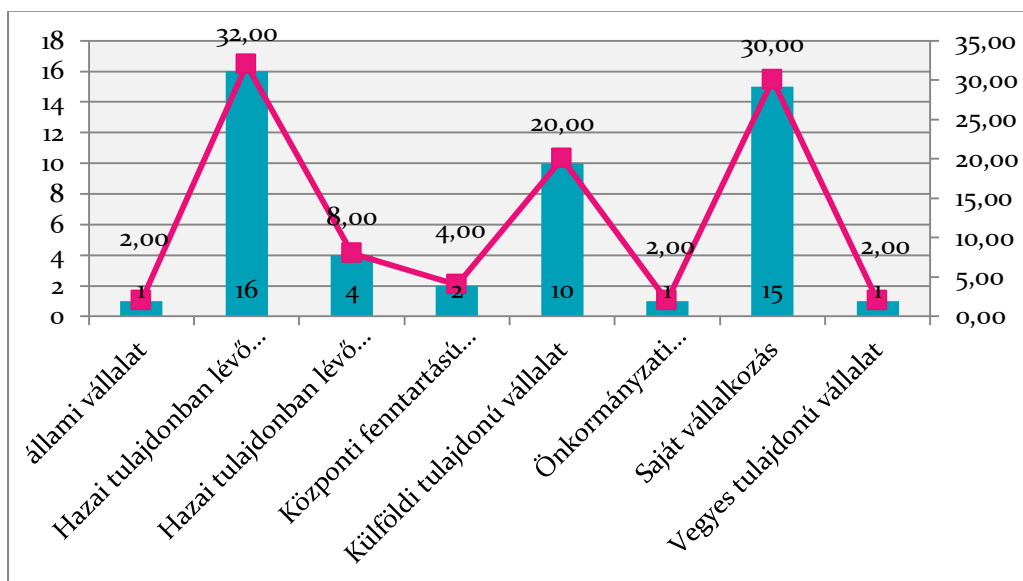
12. Ábra: **Foglalkozásod**

Forrás: saját kutatás, 2012, N = 97

Foglalkozás szerint 47,42% tanul még valamilyen intézetben (12. ábra) 30,93% szellemi dolgozó egy vállalatnál, 10,31% fizikai dolgozó és 11,34% vállalkozó. Ez segít megérteni a jövedelemmel kapcsolatos kérdésekre adott válaszokat, annak függvényében, hogy ki mit dolgozik, illetve milyen pozícióban van.

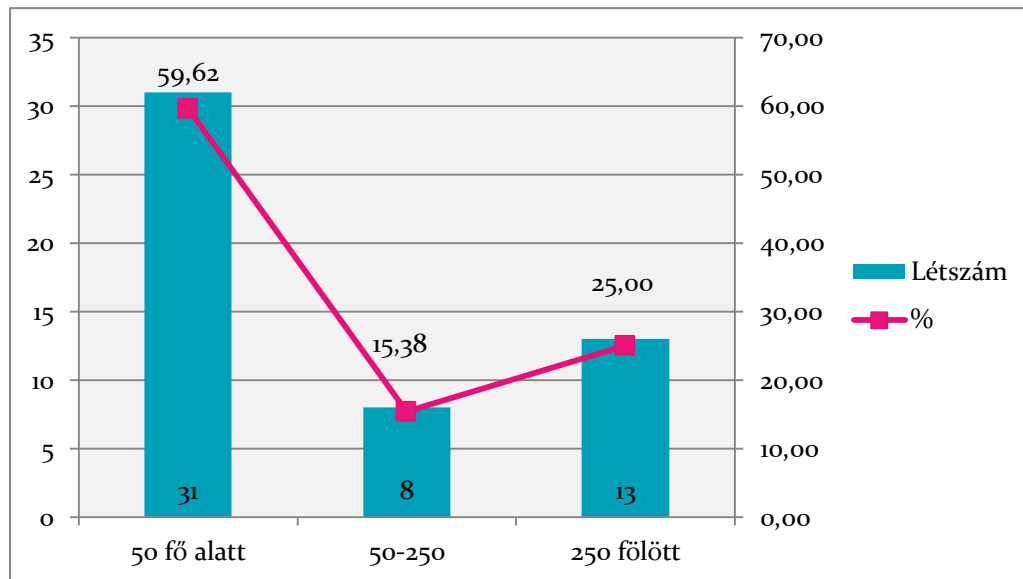
Az alábbi táblázat azt mutatja, hogy a dolgozók milyen tulajdonú vállalatoknál dolgoznak. Ez a következőképpen alakul: az esetek 32%-a dolgozik hazai tulajdonban lévő kis- vagy középvállalatnál, 30%-nak saját vállalkozása van, 20% külföldi tulajdonú vállalatnál dolgozik, 8% hazai tulajdonban lévő nagyvállalatnál, 4% központi fenntartású közintézményben, 2% állami vállalatnál, 2% önkormányzati fenntartású közintézményben és szinten 2% vegyes tulajdonú vállalatnál.

Ez sem elhanyagolható kérdés, hiszen tudjuk, hogy az esetek többségében azok, akik külföldi cégeknél dolgoznak, magasabb jövedelemmel rendelkeznek, illetve azok is, akiknek saját vállalkozásuk van. Ezekről elmondható, hogy átlagosan nagyobb jövedelemre tesznek szert, hiszen a válság őket is nehéz helyzetbe hozta, de nem folytatnák tevékenységüket, ha nem lennének nyereségesek.



13. Ábra: **Munkahely típusa**

Forrás: saját kutatás, 2012, N = 50



14. Ábra: Létszám

Forrás: saját kutatás, 2012, N = 52

Az is vizsgálat tárgyát képezi, hogy mekkora cégeknél (14. ábra) dolgoznak a válaszadók. Az 59,62% 50 fő alatti cégnél van jelen, 15,38% 50 és 250 fő közötti létszámú vállalatnál és a megkérdezettek 25% dolgozik 250 fő fölötti nagyvállalatnál. A nagyvállalatoknál dolgozóknak van talán a legnagyobb esélye túlélni a válságot, hiszen ezek a vállalatok azok, amelyek a legtöbb eszközzel rendelkeznek egy ilyen helyzet és nem kell rögtön az elbocsátáson gondolkodniuk.

Az utolsó személyes kérdést az alábbi ábra szemlélteti. Az egy háztartásban élők száma a következő képen oszlik meg: 1 fős háztartásban, az az egyedül, a válaszadók 4% él, ketten a válaszadók 20%-a, 3-an 30%, 4-en 36% és 5 főnél többen a megkérdezettek 10%-a. Ez a család jövedelmezőségi szempontjából fontos, hány felé oszlanak meg a fizetések illetve hány felől folynak be. Elmondhatni, hogy a válaszadók 46%-a nagycsaládos (4 főnél többen vannak egy háztartásban), ők azok, akik a legjobban megérezhették a gazdasági válság hatását.



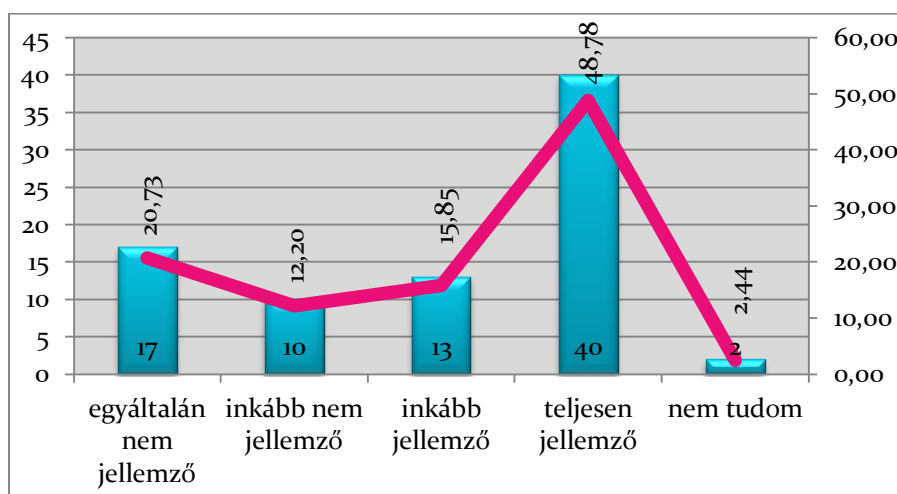
15. Ábra: Háztartásban élők száma

Forrás: saját kutatás, 2012, N = 97

5.2. Megállapítások

A kutatás során kapott eredményeket nem kívánom témakör szerint csoportosítani, hanem a kérdőív struktúráját használva, kérdésről kérdésre haladva szeretném a kapott válaszokat elemezni. Sajnos voltak olyan válaszadók, akik a kérdőíveket hiányosan töltötték ki, azaz nem kaptam választ minden feltett kérdésre. Ezért az ábrák alján az elemszám kérdésenként eltér a minta teljes (N = 97) elemszámától.

Kérdés: Kérlek, minősítsd mennyire érintette a válság a közlekedési szokásaidat:

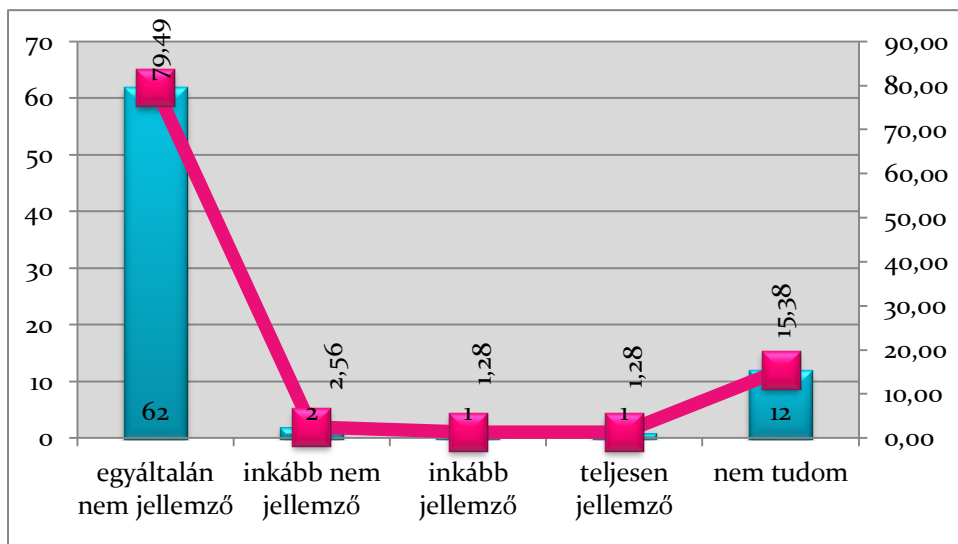


16. Ábra: Saját autó használat

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 82

Ez (16. ábra) a téma egyik legfontosabb kérdése, ugyanis szinte az egész kutatás alatt azt fogjuk vizsgálni, hogyan érintette a válság a munkavállalók, válaszadók autóhasználati szokását. Az ábrán jól látszik, hogy a válaszadók 48,78%-át igen erősen érintette, ők a teljesen jellemző választ karikázták be. Valószínűsíthető, hogy ők azok, akik a legjobban szenvedtek a válságtól akár munkahelyi bizonytalanság, akár anyagi szempontból és így a saját autót érintő közlekedési szokásaik radikálisan megváltoztak, esetleg le kellett mondaniuk saját gépjárművükről.

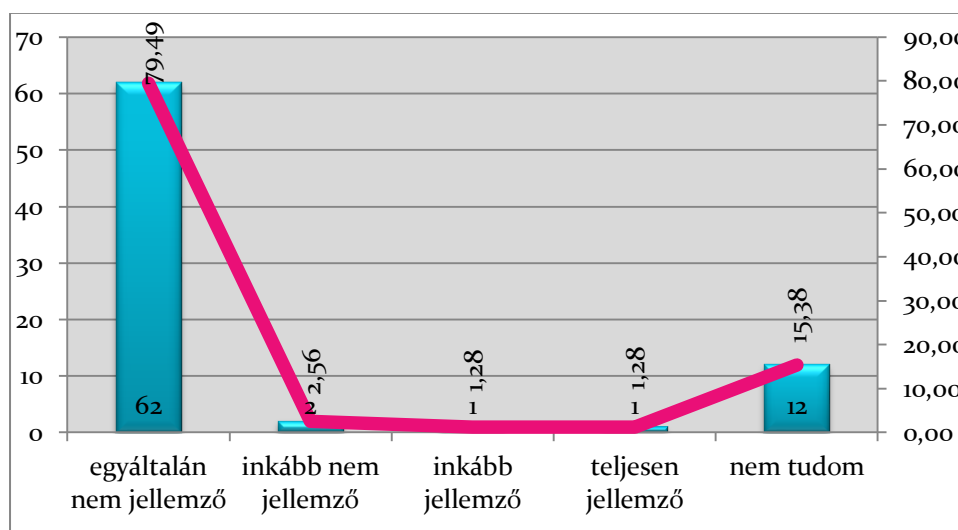
Ha csak azt nézzük mire volt hatással, azaz kik érezték meg valamilyen módon, de nem teljesen életbevágóan, akkor az előző 48,78%-hoz, még hozzáadjuk azokat, akik az „inkább jellemző” választ adták 15,85%-al. Ezt a kettőt összesítve közel 65%-ot kapunk, így elmondhatjuk, hogy az emberek több mint fele változtatni kényszerült a mindennapos közlekedésen, akár autójukat el kellett adniuk, akár ritkábban tudják használni. Csak a megkérdezettek 20,73% mondta, azt, hogy a válság ellenére ugyanúgy használják autóikat, mint eddig.



17. Ábra: **Inkább helyi közlekedést használom**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 78

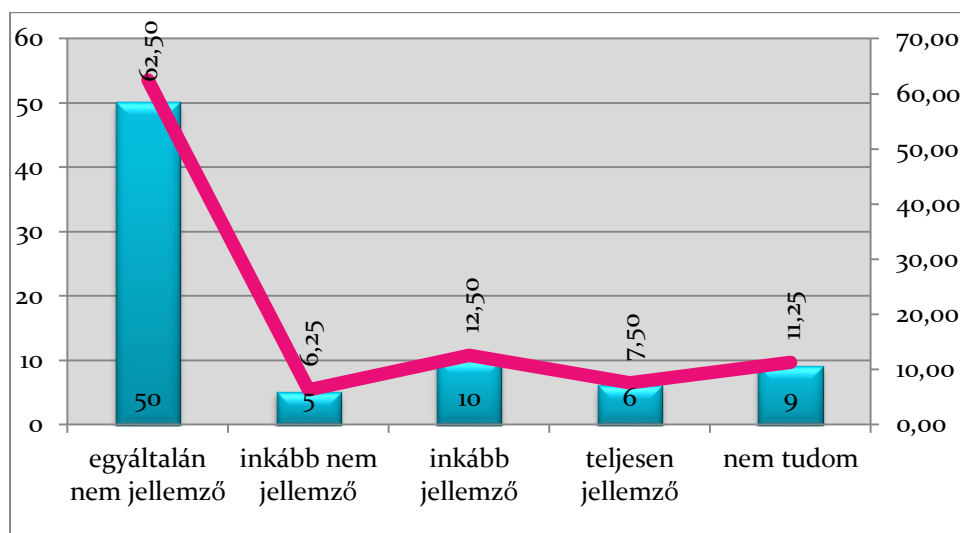
Az emberek helyzetére való tekintettel a fenti ábra alapján elmondhatjuk, hogy a megkérdezettek 79,49%-a nem volt hajlandó tömegközlekedést használni autójuk helyett. Ez azt is jelentheti, ha összevetjük a 16-os ábrával, ahol 48% szélsőségesen nyilatkozott, a 17-es ábrán meg nem éri el a 2%-ot, hogy az autók számukra nélkülözhetetlen (legalábbis a többségnek, hiszen közel 21%-a (16. ábra) a válaszadóknak nem érezte a válságot fenyegetőnek). Így az autók használatát máshogyan kellett kigazdálkodniuk.



18. Ábra: **Lecseréltem autót motorra**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 72

A megkérdezettek közül (18. ábra) következtethető, hogy volt olyan, aki lecserélte autóját a gazdaságosabb motorra ez 3%, vagy legalább megfordult a fejében ezt további 3%-uk válaszolta. Ezt az is bizonyítja, hogy az állam módosított a motorkerékpár jogosítvány megszerzésének feltételeit, mások mellett egy új kategóriát is bevezetett.

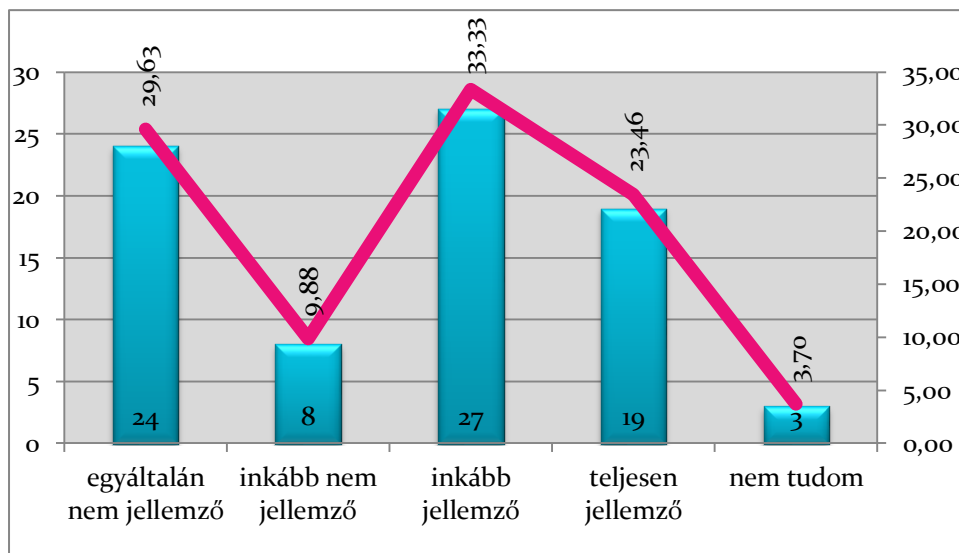


19. Ábra: **Lecseréltem autót kerékpárra**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 80

Voltak olyanok is, akik még, ha nem is kényszerből, de jónak, gazdaságosnak látták, ha többet kerékpározik. 12-20% (19. ábra) volt az, akire jellemző, hogy autója helyett inkább a kerékpárt választotta. A 20. ábra szerint, ha nem is hosszú utakra, de sokkal többet gyalogol, mint eddig, ez a válaszadók 57%-a.

Összességében levonhatjuk azt a következtetést, hogy közvetetten a válság az emberek egészséges életmódját oly módon befolyásolta, hogy az emberek többsége az egészséges mozgást választotta a tömegközlekedés és a drága saját autó helyett. Ennek hátterében akár az is állhat, hogy sokan rövid távolságokra is az autójukba ültek, mondjak iskolába vinni a gyereket még, ha az iskola csak két-három utcára is volt, vagy épp elugrani a közértbe. Egy biztos átgondoltabbá vált a gépjárműhasználat.

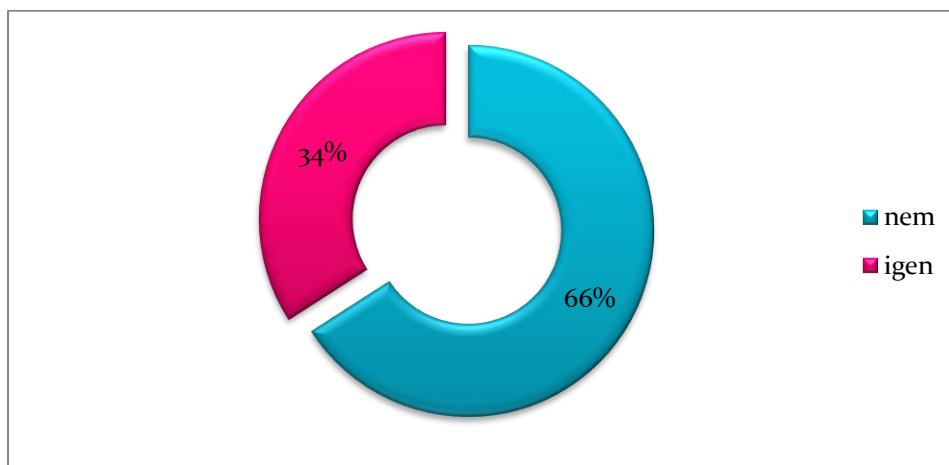


20. Ábra: Többet sétálok

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 81

Ez a kérdéskör megmutatta, hogy az emberek számára milyen fontos az autó és a legtöbb esetben nélkülözhetetlen. A válaszadók egy része vidéki volt és lehetséges, hogy a vidéki munkahelyek nagy távolsága miatt ilyen nagy a ragaszkodás a személyautóhoz.

Kérdés: Tervezel-e autót venni



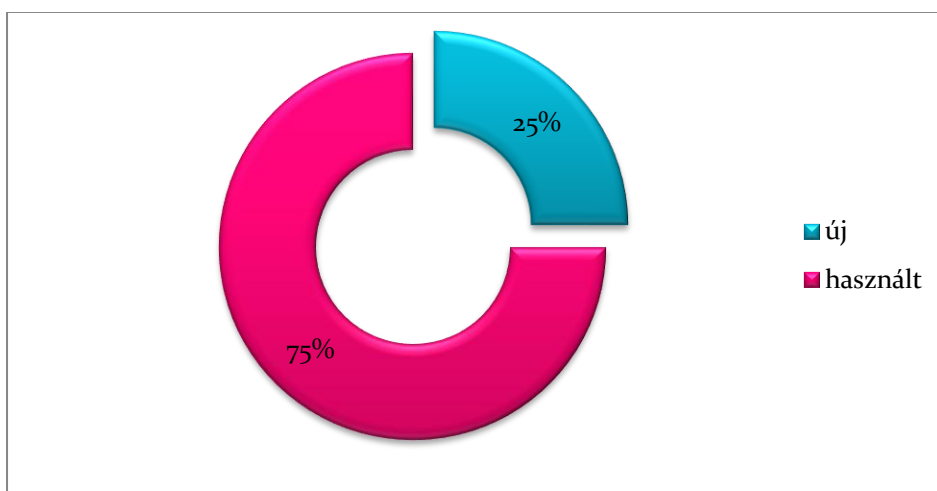
21. Ábra: Autóvásárlási tervek a közeljövőre nézve

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 88

Egy másik fontos kérdés, hogy ki az, aki szeretne autót venni (21. ábra). A válaszadók 66%-a nem akar venni és csak 34% az, aki a válság ellenére tervezi a közeljövőben az autóvásárlást. Ez a százalék 30 válaszadót takar, ők azok, akik

valamilyen szinten bizakodóan néznek a jövőre és úgy gondolják lehetőségük lesz gépkocsit vásárolni.

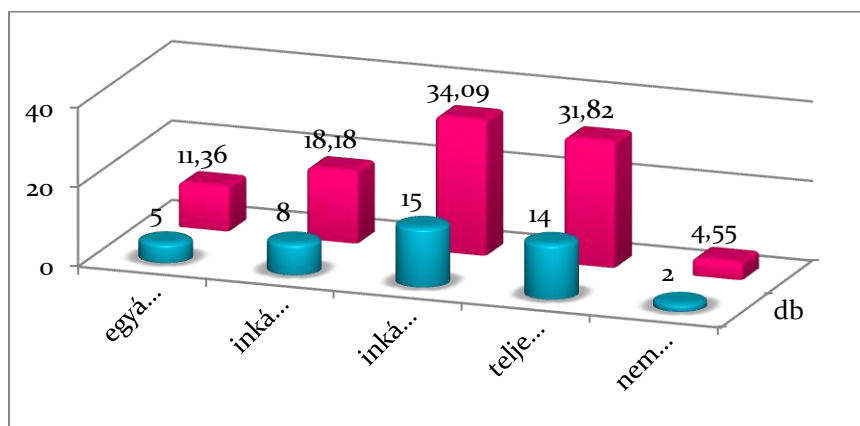
A lenti (22. ábra) ábra arra ad választ, hogy aki szeretne autót, az használt vagy új autót szeretne. Az emberek 25%-a (11 fő) gondolja úgy, hogy meg tudja venni az új autót, és 75% az, aki használtat szeretne. Itt a válaszadók száma 44 volt, ezt összehasonlítva a fenti ábrával ahol a válaszadók közül csak 30-an mondták azt, hogy terveznek, autót venni rájövünk, hogy a fenti kérdés válaszaihoz képest még 14-en gondoltak már arra, hogy szeretnének majd valamikor egy autót. A lenti ábra azért is fontos, mert képet mutat, az autópiacról is. A használtautót vásárlók életben tartják az autókereskedéseket, de az autógyártókra nem nagyon vannak hatással, ami az autóipar fejlődését sem segíti, ez viszont visszahat a gazdaságmutatókra és a foglalkoztatottak számára is.



22. Ábra: **Potenciális vásárlók**

Forrás: saját kutatás, 2012, N=44

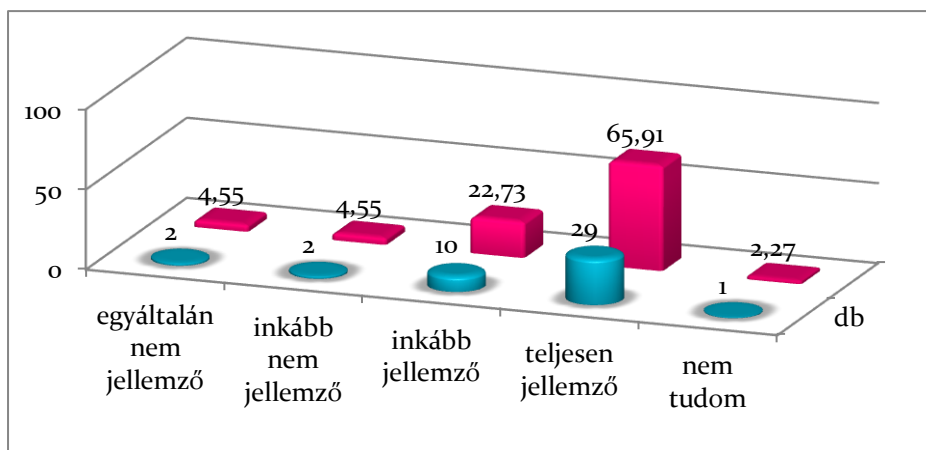
Kérdés: Mi alapján vásárolnál autót



23. Ábra: **Márka**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 44

Az is érdekelt, hogy a válaszadók mi alapján vásárolnak autót. Az egyik kérdés a márka kérdése volt. A megkérdezettek 65,91%-a tartotta fontosnak a megvásárolandó autó márkáját. Csak 11,36% tartotta irrelevánsnak, sajnos arra nem irányult kérdés, ami segítené megfejtetni, hogy ez megbízhatóság vagy csupán márkahűség miatt mutat ilyen képet a fenti ábra.

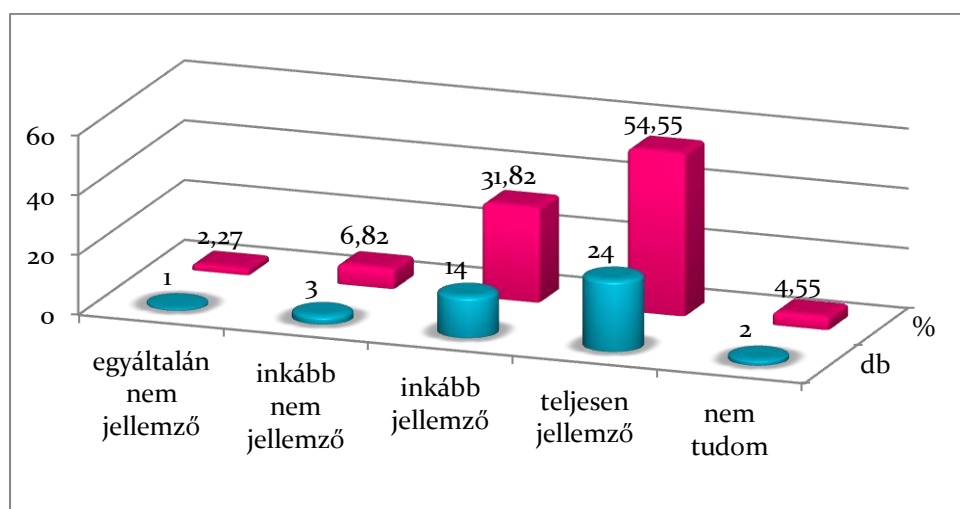


24. Ábra: **Fogyasztás**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 44

Egy fontos tényező az autók fogyasztása is, ezt már a válaszadók 65,91%-a tartotta nagyon fontosnak és 22,73 % fontosnak. Nem is csoda, hiszen az egyetlen dolog, amire a válság nem hatott, az talán az üzemanyagárak. Ezek nem csökkentek sem a válság

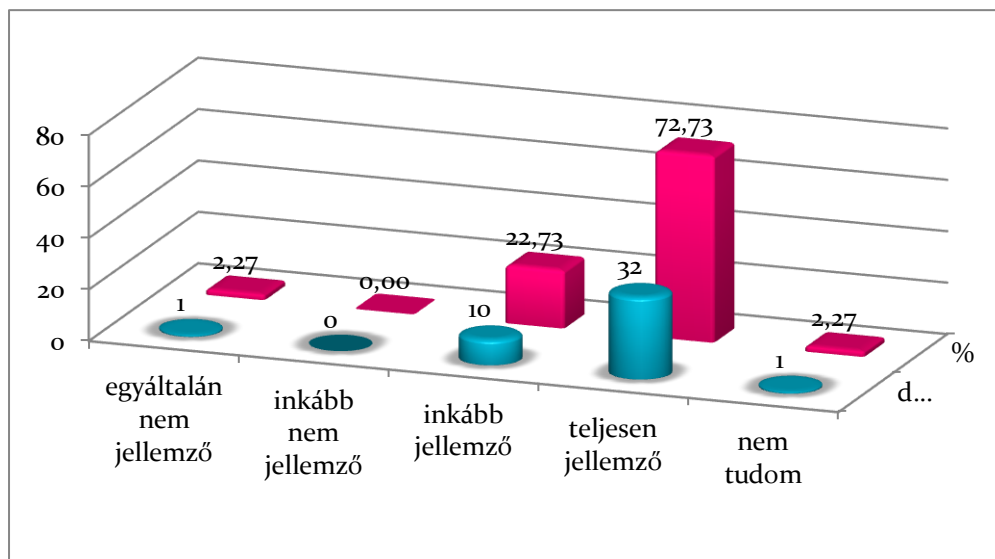
hatására sőt, sem arra, hogy egyre kevesebben használják az autókat. A másik népszerű kérdés melynek válaszai szinte egyértelműek az az autók karbantartási költségei. A megkérdezettek 54,55%-a találta teljesen jellemzőnek és 31,82%-a inkább jellemzőnek, ez azt jelent körülbelül, hogy a vásárolók 86,37%-a ezt a szempontot tartja a legfontosabbnak egy autó megvásárlásánál, fontosabbnak mint a fogyasztást. Pedig azt gondolnánk, hogy ma már minden autó szinte egyforma minőségű. A karbantartási költségek megítélését az alábbi ábra szemlélteti.



25. Ábra: **Karbantartási költség**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 44

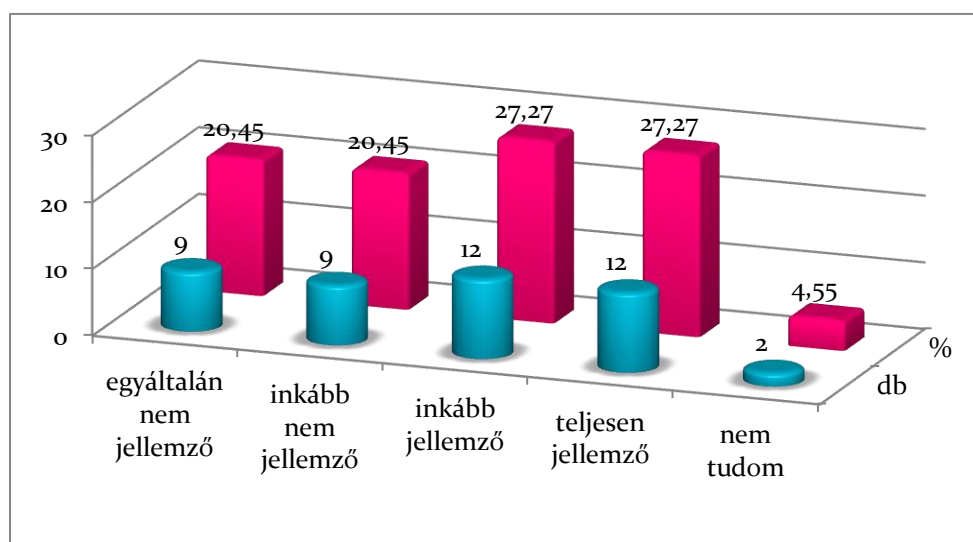
Meglepetésemre az autóvásárlások legfontosabb, legmeghatározóbb tényezője az ár (26. ábra), ez a válaszadók 72,73%-ra igaz teljesen és 22,73%-ra inkább jellemző. Sokan nem a fogyasztással és karbantartási költségekkel akarnak spórolni, illetve várják, hogy megtérüljön az autó ára. Ez azért is lehet, mert a válság következtében az előrelátható költségek, mint például a most kifizetni kívánt ár, fontosabbak és nagyobb biztonságot jelentenek, mint a majd valamikor megtérülő alternatívák. Oka lehet az is, hogy az emberek, nem szeretnék nagy mennyiségű pénzt kivenni a családi kasszából a bizonytalanság idején, hanem inkább ezt megtakarításként, a biztonság kedvéért félretéve a „párna” alatt tartják, be nem látható nehéz időkre. Függetlenül attól, hogy hitelle, lízingelve vagy készpénzből kifizetni vásárolnak.



26.Ábra: **Ár**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 44

Az autó érték állóságát tekintve, teljesen érthető és fölösleges drága autót venni, főleg, most amikor egyre inkább dobják piacra takarékosabbnál takarékosabb motorokat a válság miatt, hiszen csak ezzel az innovációval tudják az autógyárak magukhoz csábítani a vevőket. Egy-két év múlva már biztos lassabb ütemben foglalkoznak az autók fogyasztásával, mint inkább azzal, hogy mivel megy az autó, milyen megújuló energiával.

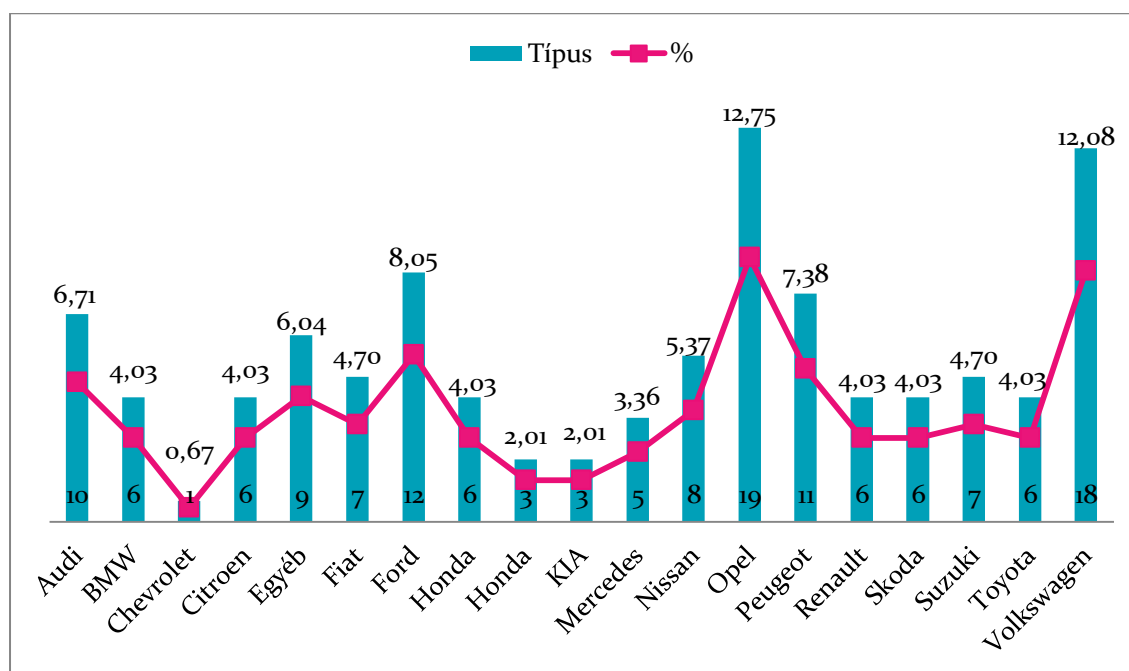


27. Ábra: **Szállítható személyek száma**

Forrás: saját kutatás, 2012, mérési szint: intervallumskála, N = 44

A szállítható személyeket tekintve, majdnem mindenki egyenlően vélekedett, 27,27% számára volt nagyon fontos kritérium, 27,27% számára volt fontos, 20,45%-ra nem volt jellemző és 20,45%-ra meg egyáltalán nem volt jellemző. Valószínű az első két érték a nagycsaládosokra jellemző illetve a családosokra, azokra akik az egész családra gondolnak amikor autót vesznek, mert el kell vinni a gyerekeket esetleg a nagyszülőket vagy sokat járnak kirándulni családotul. A két 20,45% ahol nem jellemző, hogy a szállítható személyek számát figyelembe vennék egy vásárlás során, ott vagy nincs család, vagy a családban már van egy autó, így nem élvez prioritást egy ilyen tényező. Második autóként meg általában egy kisebb, gazdaságosabb autót szoktak használni,venni. Az is érthető, hogy (a 40,9%-nál akikre nem jellemző a minél több személy szállíthatósága) ott ahol nem fontos ott ne legyen nagy családi autó, mivel az árban is máshol van, fogyasztásban sem annyira takarékos, mint egy kiskocsi és a méretét tekintve nagyobb hely igénye is van, nem beszélve, hogy a városban ettől fogva nehezebb haladni vele.

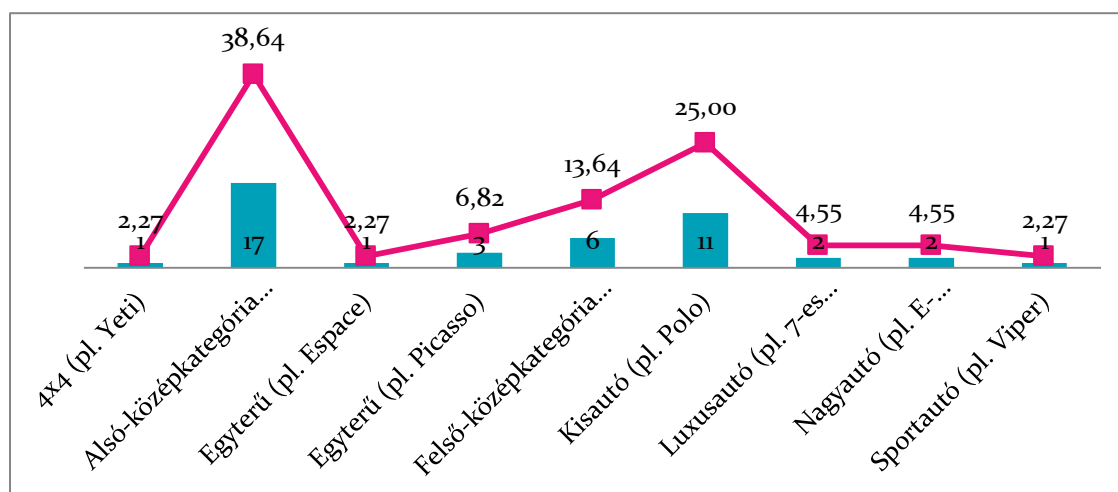
Kérdés: Milyen autót vennél?



28. Ábra: Típus

Forrás: saját kutatás, 2012, N=45, 149 autó márkát jelöltek meg

Arra a kérdésre, hogy milyen márkát, típust preferálnának a potenciális vásárlók megosztott válaszok születtek. 45-en válaszoltak és 149 márkát jelöltek meg, itt lehetőségük volt a válaszadóknak több autótípus bejelölésére is. A vélemények alapján a legtöbben Opelt vennének 12,75%, ami nem is csoda mert az egyik legnépszerűbb autó Magyarországon, annak ellenére, hogy világviszonylatban elég sokszor pénzügyi problémák vannak a cégnél. A második legnépszerűbb a válaszadók körében az ismét ország viszonylatban népszerű Volkswagen 12,08%-al amelyből a legtöbb van forgalomban ide haza. Talán ezek a népszerű modellek azért is jó választások, mert elterjedtségük széles, így az esetleges pótló alkatrészek is olcsók csökkentve a karbantartási, javítási költségeket. A Volkswagen az egyike azon kevés gyárak közül, aki a válság hatására is jól érzi magát és bővíti termelőkapacitását. A legkevésbé kedveltek közé tartozik a Chevrolet 0,67%-al illetve a Honda és a KIA 2,01-2,01%-al.

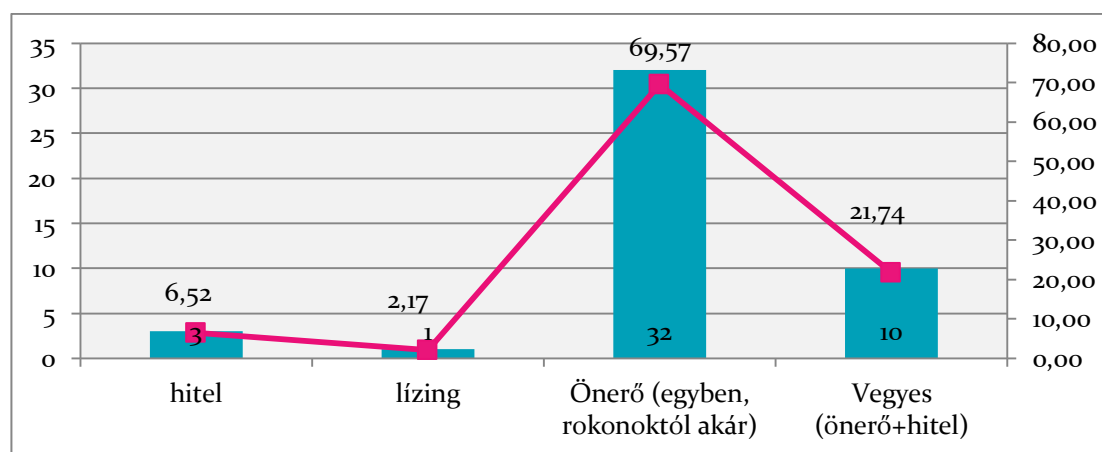


29. Ábra: **Kategória**

Forrás: saját kutatás, 2012, N=47

Kategória (29. ábra) szempontjából az alsó-középkategóriás autót venné a többség, mintegy 38,64%, ez tükrözi a 28. ábra is, hiszen itt van jelen leginkább az Opel népszerű típusa az Astra, illetve a Volkswagen GOLF, amelyekből világviszonylatban sok fut. Ugyan akkor ezek a megfizethető áron legpraktikusabb autók is ár-értékarányban. Ez a méret a kis családoknak is ideális autó, hiszen öten elférnek benne a hozzájuk tartozó csomagokkal együtt. Sokan még a kisautókat jelölték meg 25% amelyek méretükben csak egy kicsit kisebbek az előbbi kategóriánál, de a fogyasztásuk is kisebb,

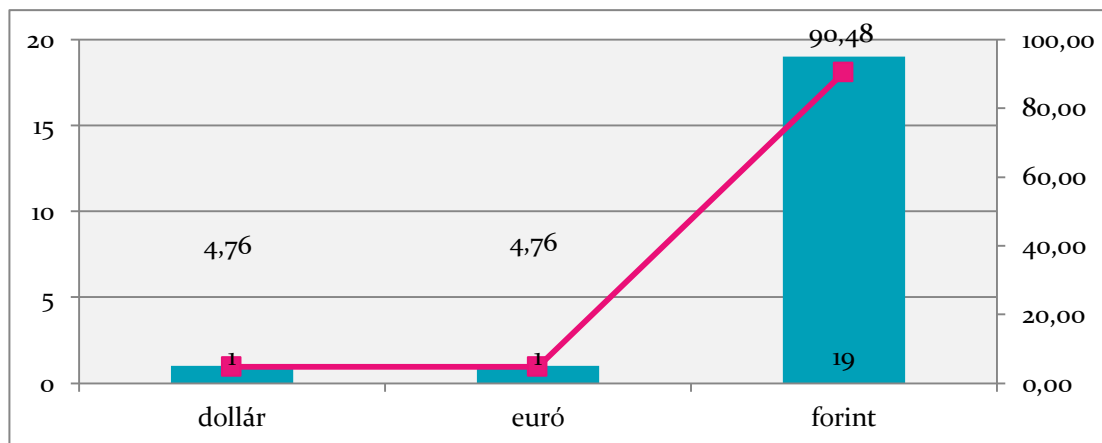
illetve a városon belüli közlekedésben is fürgébbek. Ez az a típus, amely talán a jövőben átveszi az uralmat a kategóriák között, mert nem nagy, de nem is olyan kicsi, mint a mini kategória - amely leginkább két személyre van kitalálva és az áruk már-már a felső-középkategóriában van - ezekben kényelmesen moderált csomagokkal négy személy elfér, a fogyasztási, karbantartási költségek is optimálisak. A gyártók is ebben a kategóriában mutatták be a legtöbb új modellt, illetve legszínesebb palettát. Szinte minden gyártó jelen van ebben a kategória versenyben.



30. Ábra: **Finanszírozás**

Forrás: saját kutatás, 2012, N=46

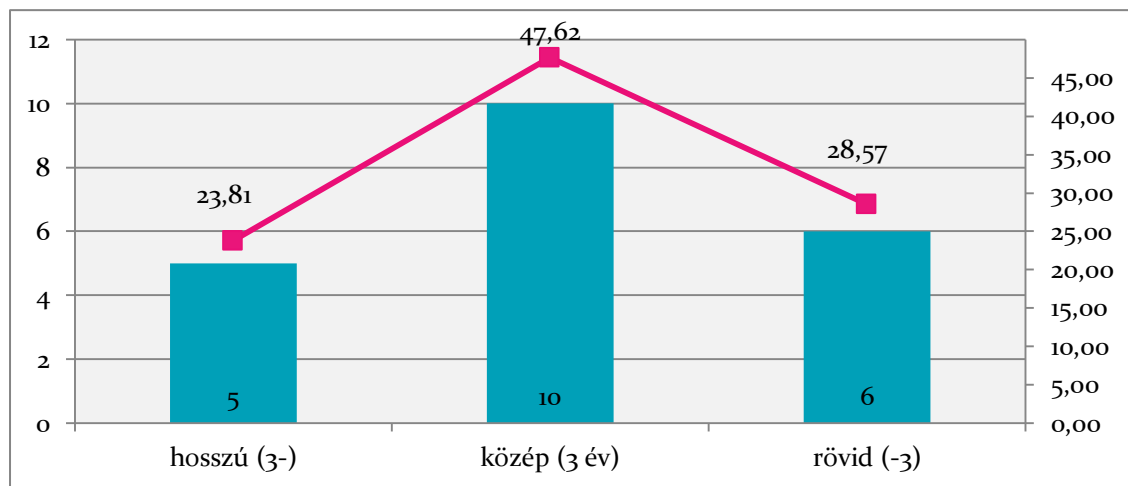
A 30. ábra azt mutatja, hogy milyen formában szeretnék autót venni, a legtöbbben 69,57% önerőből akarják finanszírozni, nem is meglepő, miután a válság ideje alatt annyian bebukták a törlesztéseket az árfolyam ingadozások miatt, valamint elvesztették munkahelyüket, így rengeteg adósság maradt náluk, amiket nem tudtak fizetni, ennek következtében a bank vitte el az autót. Ezt az is alátámasztja, hogy az, akinek nincs pénze teljesen kifizetni, az a vegyes finanszírozást választja 21,74%, ahol, ha nem is teljese mértékben kell elvetnünk a kamatokat, de az önerésszel való indulás jelentősen csökkenti a felvett hitel mennyiséget, így az azokhoz tartozó visszafizetési adósságszolgáltatások is elfogadhatóbb mértékűek lesznek. Nem beszélve, hogy sokkal gyorsabban (az öneréstől függően) érhetünk a törlesztés végére. Ezt az alábbi két ábra is alátámasztja.



31. Ábra: **Pénznem**

Forrás: saját kutatás, 2012, N=21

A 31. ábrán jól látható, hogy az esetek többségében az árfolyam kockázatot elkerülni akarok 90,48%-a forintban venné fel hitelét, ha az minden áron fontos lenne. Ez a bankok és az ország gazdaságába vetett hitet is jól tükrözi. Dollárban és euróban csak a válaszadók 4,76%-a venne fel, valamint, ez ugyan nem látszik az ábrán, de a frank is jelent volt a kérdések között, ellenben erre a válaszadók közül senki sem voksolt. A hitel típusában fontos szerepet játszott az alábbi ábra is (32. ábra), így könnyebb képet alkotnunk, mennyire van pénzük az embereknek és mennyire „bátrak”, hajlandóak hitelt kérni, így a futamidőt is van lehetőségünk megvizsgálni. A válaszadók 47,62% úgy ítéli meg, hogy lehetőségeikből adódóan közép az az 3 évbe telik amíg visszatudja fizetni a felvett kölcsönt/hitelt. A válaszadók 23,81%-a ennél pesszimistább, ők 3 év fölötti futamidejű hitelt vennének fel a bankoktól és csupán 28,57% az aki rövidtávú hitelt kérvényezne, ami azt is jelenti, hogy ők vannak olyan helyzetben, hogy 3 éven belül vissza tudják fizetni. Elmondhatjuk, hogy az emberek 76,19%-a szorul igazából hitelre, nem tudnak rövidtávon nagyobb összegeket kifizetni, előteremteni.



32. Ábra: **Futamidő**

Forrás: saját kutatás, 2012, N=21

Ezzel a kérdőív elemzésének a végére értünk, remélem a megvizsgált kérdéskörök mihamarabb újra bizalomkeltőek lesznek és a gazdaság újra működőképes lesz, legalább annyira, mint a gazdasági válság előtti időszakban.

Összegzés

Összegzésképp elmondható, hogy egy jól sikerült kérdőív volt, szerencsére sokan válaszoltak a kérdőívre és sok volt az érdeklődő válasz is, ha nem mindegyik. Érdekes szerintem ezt a témát még tovább kutatni, nagyobb, szélesebb körben, egyéb módszerekkel is. A kutatás módszerének, a kérdőívezés sikerének eredményeképpen a jövőben részletesebben is szeretnék foglalkozni ezzel a témával, külön-külön taglalva a fejezeteket és azok hatását a mindennapokra.

A dolgozatban szereplő ábrák kerekítés nélkül mutatják be a kapott eredményeket és igyekeznek hű képet mutatni a jelenlegi helyzetről. Az ábrák készítésekor éreztem legjobban, hogy mennyire részletes lehet egy megkérdezés, valamint azt, hogy az egyik ábra mennyire alátámasztja másikat, még akkor is, ha a kérdések közötti kapcsolat lazának tűnik.

A zárt kérdésekből álló kérdőívet nyitott kérdéssel zártam, így lehetőségük adódott a válaszadóknak saját véleményüket kifejezni a témával vagy a kérdőívvel kapcsolatba. A válaszadóktól visszaérkezett jelzések alapján, többen azt írták, hogy örültek annak, hogy a kérdőívben csak két intervallumskálás kérdés merült fel, illetve kényelmesnek találták a szelektív és a két kimenetelű zárt kérdések kombinációját. A válaszadók kis része pedig elkérte a kérdőív összegzését valamint az elemzését amennyiben ez lehetséges.

Kísérletet tettem a kérdőív két idegen nyelvű változatának a terjesztésére is, amely a környező országokban élő ismerősök révén szóródott szét. Ezen eredmények nem szerepelnek ebben a tanulmányban részben a válaszadók kis száma miatt (a lefedett terület arányában: Románia, Ausztria, Németország), részben úgy döntöttem, hogy a későbbiekben szeretném felhasználni.

Köszönöm a konzulensem és a kérdőívet kitöltők segítségét!

Irodalomjegyzék

1. Csiszárík-Kocsir, Á. – Elek, E. – Fodor, M. – Varga, E. (2008): Financial Stability and Instability Presented by the Example of Sub Prime Crisis, MEB-2008 konferencia-kiadvány, 254.-258. old.
2. Csiszárík-Kocsir, Á. – Medve, A. (2012): The perception of the recession due to the effects of the economic crisis in view of the questionnaire-based research results, MEB-2012 konferencia-kiadvány, 266.-270. old.
3. Gayer A. (2012): Büntetik az európai autószeztort közeleg a fordulat, Portfolio.hu, http://www.portfolio.hu/vallalatok/buntetik_az_europai_autoszeztort_kozeleg_a_fordulat.169598.html letöltve 2012.10.07
4. Király Júlia – Nagy Márton – Szabó E. Viktor (2008): Egy különleges eseménysorozat elemzése – a másodrendű jelzáloghitel – piaci válság és (hazai) következményei, Közgazdasági Szemle, LV. évfolyam, Július – augusztus szám <http://epa.oszk.hu/00000/00017/00150/pdf/00.pdf>, letöltve: 2012.10.15. 605.-606. old.
5. Köllő, J. (2010): Vállalati reakciók a gazdasági válságra, 2008-2009, Közgazdasági Szemle, LVII. Évf., 2010. December, 1045-1050. old.
6. Losoncz, M. (2008): Az amerikai hitelválság és világgazdasági következményei, Pénzügyi Szemle, 2008/2 szám, <http://www.asz.hu/penzugyi-szemle/2008/liii-evfolyam-2008-2-szam/pu-szemle-08-2.pdf>, 248.-264. old. Letöltve: 2012.11.01.
7. Prechter, R. (2010): The bond market is the biggest bubble in the history of the world, <http://economicsedge.blogspot.hu/2010/02/robert-prechter-bond-market-is-biggest.html>, letöltve: 2012.09.16.
8. Siofoknapilap, (2012): Az autózás jövője, http://www.siofoknapilap.hu/cikk/az_autozas_jovoje_es_jelene/112192 letöltve: 2012.10.07

Kérdőív

Gazdasági válság: Autópiac a munkavállalók zsebében keresztül

Mi a foglalkozásod?

tanuló	közalkalmazott	mezőgazdasági munkás
alkalmazott (szellemi dolgozó)	köztisztviselő	vállalkozó
alkalmazott (fizikai dolgozó)		

Ha tanuló vagy dolgozol-e tanulmányaid mellett: igen nem

Ha igen:

A munkahelyed:

Központi fenntartású közintézmény (óvoda, iskola, minisztérium, stb)

Önkormányzati fenntartású közintézmény (óvoda, iskola, stb)

Állami vállalat

Saját vállalkozás

Hazai tulajdonban lévő kis- vagy középvállalkozás

Hazai tulajdonban lévő nagyvállalat

Külföldi tulajdonú vállalat

Vegyes tulajdonú vállalat

Alkalmazotti létszám a munkahelyen: 50 fő alatt 50-250 fő 250 fő felett

Lakóhelyed:

Budapest	Bács-Kiskun	Baranya	Borsod-Abaúj-Zemplén
----------	-------------	---------	----------------------

Békés	Csongrád	Fejér	Győr-Moson-Sopron
Hajdu-Bihar	Heves	Zala	Komárom-Esztergom
Nógrád	Pest megye	Somogy	Szabolcs-Szatmár-Bereg
Tolna	Vas	Veszprém	Jász-Nagykun-Szolnok

Lakóhelyed típusa:

Főváros Megyeszékhely Város Község, falu

Kérlek, minősítsd mennyire érintette a válság a közlekedési szokásaidat:

A válság hatására...	egyáltalán nem jellemző	inkább nem jellemző	inkább jellemző	teljesen jellemző	nem tudom
kevesebbet használom saját autómat	1	2	3	4	9
inkább a helyi közlekedést veszem igénybe	1	2	3	4	9
lecseréltem autómat motorkerékpárra	1	2	3	4	9
lecseréltem autómat kerékpárra	1	2	3	4	9
többet sétálok	1	2	3	4	9

Tervezed-e, hogy vásárolsz autót saját használatra (családnak) a közeljövőben?

Igen nem

Ha igen:

Milyen autót vennél? Használt új

Mi alapján vásárolnál autót?

	egyáltalán nem jellemző	inkább nem jellemző	inkább jellemző	teljesen jellemző	nem tudom
Márka	1	2	3	4	9
Fogyasztás	1	2	3	4	9
Karbantartási költség	1	2	3	4	9
Ár	1	2	3	4	9
Szállítható személyek	1	2	3	4	9

Milyen márkájú autót vennél? (több is választható)

Peugeot	Toyota	Honda
Opel	Volkswagen	Audi
BMW	Mercedes	Renault
Renault	Suzuki	Fiat
Ford	Citroen	Skoda
Chevrolet	KIA	Nissan
Egyéb...		

Milyen kategóriájú autót vennél? (egy választható)

Mini autó (pl. Spark)	Kisautó (pl. Polo)	Alsó- közép kategória (pl. Astra)
Egyterű (pl. Picasso)	Felső-közép kategória (pl. A4)	Egyterű (pl. Espace)
Nagyautó (pl. E-osztály)	Luxusautó (pl. 7-es BMW)	Sportautó (pl. Passat CC)
4x4 (pl. Yeti)		

Milyen finanszírozási formát választanál?

Önerő (egyben, rokonoktól)	Hitel	Lízing	Vegyes (önerő+hitel)
----------------------------	-------	--------	----------------------

Amennyiben hitelt:

Milyen pénznemben:	forint	euró	frank	dollár
Milyen futamidőre:	rövid (- 3év)	közép (3év)		hosszú (3-)

Ha bármi észrevételed, kérdésed lenne itt a helye:

Személyes kérdések

Nem: férfi nő

Életkor: 18-22 22-26 26-30 30-36 36-40 40 fölött

Legmagasabb iskolai végzettség:

alapfokú (8 általános)

középfokú (érettségi)

felsőfokú (főiskola, egyetem)

Hány fő a családot?

2 fő 3 fő 4 fő 5 főnél több