

OTDK-dolgozat

2015

**A kecskeméti Mercedes-Benz gyár működésének regionális társadalmi
jóléti hatása**

**Regional social welfare impact of the Mercedes-Benz plant operation
in Kecskemét**

Kézirat lezárva: 2014. november 12.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS.....	
1. TÉMAFELVETÉS	3
2. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS.....	4
3. ANYAG ÉS MÓDSZER	7
3.1. A DOLGOZAT FORRÁSAINAK FELTÁRÁSA	7
3.2. A KECSKEMÉTI KÖZÉPISKOLAI VÉGZŐS DIÁKOK KÖZTI PRIMER KUTATÁSOM MÓDSZERTANA	7
3.3. A KECSKEMÉT TÉRSÉGÉBEN LÉVŐ TELEPÜLÉSEK POLGÁRMESTEREIVEL KÉSZÍTETT INTERJÚK TÉMAKÖRE	9
3.4. AZ AUTÓGYÁRBAN ÉS BESZÁLLÍTÓINÁL DOLGOZÓK KÖRÉRE KÉSZÍTETT KÉRDŐÍVEK MÓDSZERTANA	10
4. EREDMÉNYEK ÉS AZOK ÉRTÉKELÉSE	12
4.1. GYÁRALAPÍTÁS	14
4.2. HUMÁNERŐFORRÁS	16
4.3. LOGISZTIKA	17
4.4. BESZÁLLÍTÓK.....	18
4.5. TECHNOLÓGIA.....	19
4.6. AZ AUTÓGYÁR GAZDASÁGRA GYAKOROLT HATÁSAI.....	19
4.7. A DAIMLER AG KECSKEMÉTI GYÁRÁNAK A TÁRSADALOMRA GYAKOROLT BEFOLYÁSA	25
4.8. A MERCEDES GYÁR MŰKÖDÉSE MILYEN HATÁSSAL VAN A KÖRNYEZETRE?	29
4.9. A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY KFT. MUNKAERŐ ELSZÍVÓ HATÁSA.....	31
4.10. PRIMER KUTATÁSOK EREDMÉNYEI	32
4.10.1. Középiskolai primer kutatás eredményei.....	33
4.10.2. A polgármesteri interjúk kiértékelése	38
4.10.3. A dolgozói kérdőívek válaszaiból körvonalazható eredmények	43
5. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK	45
ÖSSZEFOGLALÁS.....	47
SZAKIRODALMI JEGYZÉK	48

BEVEZETÉS

A kecskeméti Mercedes autógyár és beszállítóinak hatásaival 2011 októbere óta foglalkozom, ami által rengeteg információra tettem szert. Az akkor, 2012-ben elkészített TDK dolgozatom intézményi TDK I. helyezést, és OTDK Agrártudományi szekcióban II. helyezést ért el. Ezek az eredmények erősítették meg abban, hogy a választott témát érdemes tovább vinnem. Ennek folytatásaként született meg jelen Tudományos Diákköri Konferencia dolgozatom.

Tudomásom szerint eddig ezzel a témával kapcsolatban szakdolgozatok, és érintőleges cikkek jelentek meg, csak erre fókuszáló nagyobb tanulmányok, publikációk nem.

A téma elméleti jelentősége abban áll, hogy egy olyan vidéki térségben jött létre az üzem, ahol ekkora, vagy hasonló grandiózus autóipari vállalat nem volt azelőtt. A Duna vonalát, mikor átlépte az autógyár, és bejelentette kecskeméti üzemét, megerősítést nyert, hogy Magyarországon a nyugati országrészen kívül is vannak olyan térségei az országnak, melyek megfelelő helyszínt biztosíthatnak egy magas követelményeket támaztó, külföldi nagy befektető számára. Az autógyár letelepedése számos olyan, a regionális társadalmi-jólétet befolyásoló folyamatot indított el, melyeknek vizsgálata által érdekes összefüggésekre derülhet fény.

Gyakorlati jelentőségét, mint kecskeméti lakos, már én is tapasztalom az élet legkülönbözőbb területein. Ebbe beletartozik többek között, hogy a városközpont megújulásával egy nagyon látványos „főutca” alakult ki, vagy az, hogy a német nyelv jelentősége megnőtt nem csak a különféle szolgáltató egységeknél, hanem a kecskeméti vasútállomáson az angol nyelvű InterCity hangos tájékoztató mellett német nyelven is bemondják az éppen közlekedő szerelvény információit. A gyár és beszállítóinak megjelenése a térségben nagyon pozitív kézzel fogható gazdasági, és társadalmi folyamatokat generált. Gazdasági téren ilyen a munkahelyek létrejötte, vagy a Kecskemét déli részének ipari létesítményekkel való beépülése, amely az élelmiszertermelést érinti hátrányosan, mivel ezek a területek voltak Kecskemét legtermékenyebb földjei. Társadalmi szemszögből pozitív beruházások, és jelenségek sora jelentkezett, amely a város és a térség lakosságát szolgálja. Ilyen beruházás volt például az új városi uszoda felépítése, vagy ide tartozó jelenség, hogy a megyeszékhely szatellit településeire megugrott az ország távolabbi területeiről beköltözők száma.

A fentebb megnevezett események miatt gondoltam fontosnak, hogy kérdőíveimmel, és interjúimmal megvizsgáljam az autógyár jólétre gyakorolt hatásait a kiválasztott célcsoportok körében.

1. TÉMAFELVETÉS

Dolgozatomban az alábbi két hipotézist fogalmaztam meg, melyek az alábbiak:

1. A gyár megjelenése miatt a társadalmi jólét a térségben növekszik.
2. Nem csak a gyár dolgozói, hanem közvetetten a térségben más polgároknál is nő a jólét szintje.

Az első hipotézisem egy általános, összefoglalóan a vizsgált területen élők mindegyikére vonatkozik. Ebben benne foglaltatnak a kecskeméti lakosok épp úgy, mint a tiszazugi csépaiak, vagy a megyeszékhelytől dél-nyugatra lévő ballószögiek.

Második hipotézisem viszont már két csoportra szedi a térségben élőket. Egyik kategória a Mercedesnél dolgozók, a másik pedig a nem gyári dolgozók szegmense. Ennek oka, hogy feltételezésem szerint nem egyformán jelentkezhett az autógyár hatása a két vizsgált csoport tekintetében.

Célkitűzései a dolgozatomnak, hogy rávilágítson az autógyár gazdasági, társadalmi hatásaira, főképp a társadalmi jólétre gyakorolt behatásaira. A vizsgált célcsoportok meglátásom szerint megfelelőek az ilyenfajta változások megismeréséhez.

Az autógyár elindulása gazdasági szempontból igen pozitív, erről sok cikk, írás is foglalkozott. Viszont a gyárnak vannak társadalmi hatásai is, amikről már kevesebb szó esett az elmúlt időben. Ennek hiánypótlását is tűzte ki célul ez a munka.

Feladataim a téma kapcsán először a szakirodalmak áttekintésével, jegyzetelésével kezdődtek. A jóléttel, és az életminőséggel foglalkozó irodalmak mellett az autógyárral és annak hatásaival foglalkozó írásokat, híreket is áttekintettem, kijegyzeteltem. Ezeket követte a tanulói, és dolgozói kérőívek, illetve a polgármesterekkel készített strukturált interjú kérdéssor összeállítása. Primer kutatásaimat igyekeztem az OECD Better Life Index 2011 tényezői mentén felépíteni. A vizsgálatok elkészítését követően, az eredmények elemzése, majd a szükséges konzekvenciák levonása következett, egy összefoglalóval lezárva.

2. SZAKIRODALMI ÁTTEKINTÉS

A jólét fogalmának tartalma folyamatosan fejlődik, változik, mindig az adott kor társadalmi problémáinak ellentétes pólusát megpróbálva meghatározni. Carel Germain szerint a jólét egy multidimenzionális folyamat, amely be van építve minden ember környezetének kontextusában. (Timmins,1995) megjegyezte, hogy a jólét fogalmát először Clement Attlee, az Egyesült Királyság volt miniszterelnöke használta az 1950-ben folytatott kampányában. Később, 1955-ben a The Oxford English Dictionary-ben már megjelent a szó.

(Layard,2006) szerint mindenkinek célja a boldogság elérésére való nagyobb hangsúly fektetése, amit a megfelelő társadalmi jóléti szint elérése érdekében a kormányzati politikának is követnie kell.

A társadalmi jólét fogalma alatt szinte minden tudományterület mást ért, más és más elemeket sorol a fogalom mögé, illetve másképpen közelíti meg. Ilyen tudományterületek a közgazdaságtan, a szociológia, és a pszichológia.

(McGregor,1961) szerint a jóléti állam kifejezés először ismeretlen szerzőktől ered 1945-ből. Viszont mások szerint a kifejezés megjelenése egészen 1941-ig nyúlik vissza, amikor is az akkori yorki érsek, William Temple használta a kifejezést, mint pedig szembe állítva a Hitler vezette Németországgal, amikor azt „warfare state”-nek, vagyis hadviselési államnak nevezte.

A jóléti állam kifejezés is az idő múlásával folyamatosan változik, mert a közösségi szolgáltatások köre is folyamatosan fluktuál. A kutatók és a politikusok a kifejezést általában egy igen széles értelmezéssel párosítják, addig viszont mások azzal érvelnek, hogy az értelmezés, a felfogás lett szélesebb.

„Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) 1946-os meghatározása szerint az egészség a teljes testi, lelki, és társadalmi jólét és nem egyszerűen a betegségek vagy fogyatékoságok hiánya. Ez a megfogalmazás egyértelművé teszi, hogy az egészségnek több dimenziója van, ezek a testi egészség, a lelki egészség és a társas, szociális, társadalmi egészség.” (Kopp-Martos, 2011)

Az újkori életformával nehezen birkózik meg a ma embere, ezért az USA-ban, és Nyugat-Európában is újrafogalmazták a társadalom alapvető céljait. Ezek szerint a fejlődésnek nem a gazdaság minden áron való növekedése a célja, hanem az emberek életminőségének a javítása, az ember legyen a társadalmi fejlődés központjában.

Az 1960-as években jelentek meg a nyugati államokban az életminőség javításának célkitűzései, amelyeknek Johnson elnök 1964-es kampányában elhangzott mondat az alapja.

E szerint: „Céljaink elérését nem mérhetjük bankszámlánk nagyságával, csak az emberek életminőségének javulásával.” Az egészségi állapot fontossága mellett a lelki egészség is fontos a jólét eléréséhez, ami viszont sokkal kevésbé szembetűnő, pedig a lelki egészségnek igen sok köze van a boldogsághoz.

Az életminőségnek Seligman szerint három szintje létezik, amelyek az alábbiak: élvezet, bevonódás, és az értelmes élet. A három szint közül leginkább a bevonódás szintje szorul magyarázatra. Ez alatt az elkötelezettséget kell érteni, az ember teljes feloldódását, amikor egy feladatot teljesít. Ezt az élményt nevezi Csikszentmihályi flow élménynek, és ez a kulcsa a hatékony teljesítésnek.

A társas jólét is fontos, ami szerint a bizalmon, együttműködésen alapuló emberi kapcsolatok a társadalmi jólét nélkülözhetetlen tényezői. A társadalmi jólét emelkedése pedig az egyéni jólét emelkedéséhez is vezet. A bizalom hiánya lelki betegséghez, a lelki betegség pedig már az egészséget is negatívan befolyásoló tényezőként lép fel, tehát azok az egyének vagy társadalmak, ahol a bizalom hiányát tapasztalják, ott egyhamar az egészségi állapot is romlani fog.

Az életminőséget befolyásolja továbbá a vallási, spirituális közösséghez tartozás is, amely egyben elköteleződés is. A valakihez, vagy a valakikhez tartozás feelingje már egészen kiskorban is elengedhetetlen. Befolyásoló tényező még az egyén anyagi helyzete és státusza egy bizonyos szintig, az egyenlőtlenség mértéke, a kiszolgáltatottság, a döntési helyzetből való kimaradás, és a saját helyzetének megítélésének módja is. A magyar társadalomban kimutatták, hogy a hátrányos szociális helyzet önmagában nem veszélyeztető tényező, inkább a lemaradás élménye nyomja rá bélyegét az ebben a helyzetben lévő emberek jólétére. Azt viszont nem lehet tényként megállapítani, hogy a magyarok általában depressziósabbak. A jólét, az életminőség összefügg a GDP-vel is, amit több tekintélyes szerző is alátámaszt. A GDP-hez tartozik a munkanélküliség és a foglalkoztatottság szintje, ami igen erősen befolyásolja a társadalom lelkiállapotát, jól lét érzését, ami pedig az életminőséget befolyásolja.

Az OECD Better Life Index 2011 a társadalmi jóléttel kapcsolatos felmérések tényezőit sorolja fel. Ezek a következők:

- jövedelem, egészség (pl.: háztartás jövedelme)
- munka, és kereset (pl.: foglalkoztatottsági ráta)
- lakhatás minősége (pl.: várható élettartam)
- munka, és élet (pl.: szabadidőre szánt idő)

- oktatás és készségek (pl.: iskolai végzettség)
- társadalmi kapcsolatok (pl.: szociális háló kiterjedtsége)
- állampolgári részvétel és kormányzás (pl.: szavazási hajlandóság)
- környezet minősége (pl.: levegőminőség)
- személyes biztonság (pl.: gyilkossági ráta)
- szubjektív jól lét (pl.: élettel való elégedettség)

Vizsgálatom kapcsolódása a jóléthez abban mutatkozik meg, hogy a primer kutatásaim célja a vizsgált térségben élők jólétének felmérését célozták meg. A kiválasztott polgármesterekkel készített interjúk során a település, a közösség problémáinak változását mértem fel, ami befolyásoló tényezője a jólétnek is. Ilyen változás lehet, hogy megnyitott egy új élelmiszer bolt, vagy megjelent egy új szolgáltatás, esetleg bővült azon tényezők köre, melyek a település élhetőségét, az egyének jólétét, szubjektív jól létét befolyásolják. A Mercedesnél dolgozók életvitelében, lakókörnyezetében fellépett változásokra is kíváncsi voltam, mivel az autógyárnál történő elhelyezkedés azokat nagyban befolyásolhatta. Végül, de nem utolsó sorban a 2013/2014-es tanév érettségi előtt álló végzőseit is megkérdeztem, hogy befolyásolja-e jövőjüket az üzem létrejötte.

A fejezetben írtak forrásai: i3, i4, i5, i6, i7, i12, i13, i21, I39

3. ANYAG ÉS MÓDSZER

3.1. A DOLGOZAT FORRÁSAINAK FELTÁRÁSA

Munkám során több dokumentumot, hírt, cikket olvastam el, vagy hallgattam meg. Az autógyár honlapján található dokumentumok mind-mind nagy segítségemre voltak főleg a működés, és a társadalmi felelősségvállalás kapcsán. A Kecskeméti Főiskola honlapja a duális képzés helyzetéről adott részletes tájékoztatást. A Kecskeméti Televízió, és a városban működő hírközlő honlapok is rengeteg új információt tartalmaztak. Az autóiparral és a társadalmi jóléttel kapcsolatban több szakirodalmat is kijegyzeteltem, amelyek kutatásom módszertanának megállapításában segítettek. Ezek mellett alapot jelentettek korábbi írásaim, TDK dolgozatom a téma kapcsán.

A forrásfeltárás során odafigyeltem, hogy egy adott információ, összefüggés megerősítést nyerjen, kettő vagy több forrás által, a pontos, jól megalapozott munkavégzés okán.

Az OECD Better Life Index 2011 tényezői mentén igyekeztem a szövegelemzéseket is véghezvinni. Így jutottam el oda, hogy az autógyár működését, gazdasági, társadalmi, továbbá természeti hatásait feltáró forrásokat az alábbi tényezők mentén szedtem össze: jövedelem és egészség (pl.: egészségügyi ellátás javulása), munka és kereset (pl.: munkahelyek alakulása), lakhatás minősége (pl.: ingatlanállomány), munka és élet (pl.: szabadidős lehetőségek), oktatás és készségek (pl.: duális képzés), társadalmi kapcsolatok (pl.: a gyár társadalmi felelősségvállalása), állampolgári részvétel és kormányzás (pl.: városi önkormányzat részvétele), és a környezet minősége (pl.: autógyár működésének hatása a természeti környezetre). (I39)

A fejezetben írtak forrásai: I39

3.2. A KECSKEMÉTI KÖZÉPISKOLAI VÉGZŐS DIÁKOK KÖZTI PRIMER KUTATÁSOM MÓDSZERTANA

A 2014 májusában a végzős diákok körében végzett kérdőíves vizsgálatom az OECD Better Life Index 2011 tényezői közül a munka és kereset, az oktatás és készségek, továbbá a lakhatás minősége pontokat érintette.

A munka és keresetet azért, mert rákérdeztem a munka világában való elhelyezkedési szándékaikról, terveikről, illetve azt tovább boncolva voltam kíváncsi többek között a fizetés

és járandóság befolyásoló erejére, ami az esetleges autógyárnál való elhelyezkedést befolyásolhatja. Az oktatás és készségek terén a középiskola választására, illetve továbbtanulási elképzelésekre tértem ki. A lakhatás minősége pedig azért került vizsgálatom harmadik pontjaként ide, mivel a Kecskeméten való letelepedési szándékra is kíváncsi voltam a megkérdezett alanyoknál. Ez azért is releváns kérdés, mivel Kecskemét az utóbbi években sokkal élhetőbb várossá vált.

Kecskemét Megyei Jogú Városban összesen tizenhét középiskola működik, amelyek közül kilencben végeztem el a felmérést. Ezek között benne van egy kivételével az összes gimnázium és a szakközépiskolák azon része, amelyeknek képzési profilja részben hasonló szegmensbe esik, mint az autógyárnál történő elhelyezkedéshez szükséges végzettség. Továbbá megkerestem azokat a szakközépiskolákat is, amelyekben tanulók az autógyár által keltett másodlagos multiplikátor hatásokat kiaknázva tudnak munkába állni. Ilyen képzés volt például a kereskedelem szakos, vagy az idegenforgalmi képzésben részt vevők köre, mivel Kecskemét még inkább fejleszti turizmusát már csak azért is, mert jelentősen megnőtt az üzleti turizmus.

A középiskolákkal telefonos megkeresés által vettem fel a kapcsolatot a 2013/2014-es tanév végén. Ez a megkeresési módszer gyors és hatékonynak bizonyult, így két hét alatt el tudtam jutni az előre meghatározott iskolákba. Kérdőívem célja, hogy felmérje a tizenkettedik évfolyamos végzősök között a Mercedes-gyár befolyását a jövőjük alakulására. Konkrétan a továbbtanulásukra, a letelepedésükre, és a munkába állásukra milyen hatással van a német üzem megjelenése, továbbá azt szerettem volna még megtudni a felmérésben, hogy véleményük szerint hogyan változott a város megítélése, vonzereje a saját szemszögükből, a város lakossága szemszögéből, és a városon kívüliek perspektívájából?

A telefonos megkereséskor egyeztetett időpontban, személyesen töltöttem ki az osztályokkal a kérdőíveket, hogy az esetleges félreértéseket, hibákat sikeresen minimalizálni tudjam. Azért választottam ezt a módját a primer kutatások metódusának, mert így tudtam a leghatékonyabban, legkönnyebben, a legrövidebb idő alatt felmérni az autógyár hatását.

A célcsoport választásának indoka, hogy a tizennyolc éves érettségi előtt álló diákok a várost járva testközelből tapasztalják, értik a változásokat, és kellő kritikai képességük is megvan, amelyet a kérdőívezés során én is tapasztaltam. Ezen célcsoport mellett szól az az indok is, hogy a leginkább ők azok, akik az autógyárnál dolgozhatnak, a szakmunkás képzés kevés „mercis” munkahelyen elegendő. Végül, de nem utolsó sorban a megkérdezettek, a jövő generációja, akiknek véleménye, hozzáállása, jövője nem csak a szülőknek fontos, hanem a társadalom számára is.

A kérdőíves felmérésben az alábbi iskolák képzéseiben részt vevő tanulók töltötték ki:

1. Bányai Júlia Gimnázium – matematika- informatika képzés (8 évf.)
2. Bolyai János Gimnázium – német képzés
3. Gáspár András Szakközépiskola – közlekedés képzés
4. Kada Elek Szakközépiskola – közgazdasági képzés
5. Katedra Szakközépiskola – informatika képzés
6. Katona József Gimnázium – német képzés
7. Lestár Péter Szakközépiskola – kereskedelem képzés
8. Piarista Gimnázium – általános képzés
9. Széchenyi István Szakközépiskola – idegenforgalmi képzés

A 81 gimnáziumi és 134 szakközépiskolai kérdőív közül értékelhető formában visszaérkezett valamennyi.

3.3. A KECSKEMÉTI TÉRSÉGÉBEN LÉVŐ TELEPÜLÉSEK POLGÁRMESTEREIVEL KÉSZÍTETT INTERJÚK TÉMAKÖRE

Az OECD társadalmi jóléttel kapcsolatos tényezői közül az interjúk során a munkát és keresetet, a lakhatás minőségét, a környezet minőségét, és a szubjektív jólétet elemeztem.

A munka és kereset terén többek között az autógyár és beszállítói által foglalkoztatott létszámra kérdeztem rá, míg a lakhatás minősége és a környezet minősége terén nem csak a dolgozók életkörülményeinek, és lakókörnyezetének esetleges változására kérdeztem rá, hanem az esetlegesen megjelent új szolgáltatásokra, vagy bármifajta olyan tényezőre, mely szoros kapcsolatban áll a szubjektív jóléttel is, javítva a település élhetőségét.

A polgármesteri interjúk megvalósítása már több fejtörést okozott, mert nem tudtam, hogy mekkora területen kell meghatározni az interjúk alanyainak számát. Ezért határoztam úgy, hogy a gyári ingabusz járatokkal ellátott települések fognak beletartozni a vizsgálatom földrajzi terébe. A dolgozói buszok által érintett települések száma Kecskeméttel együtt 56, a terület nagysága 20.976km². Délről indulva Szeged-Csongrád-Kunszentmárton-Szolnok-Cegléd-Dabas-Dunaújváros-Kiskőrös-Kecel-Kiskunhalas települések által lehatárolt hatalmas terület tartozik ide. Ez viszont nem zárja ki, hogy az emberek más, akár távolabbi településekről is bejárnak a buszokkal dolgozni az autógyárba és beszállítóikhoz. Ugyanis egy korábbi munkám során Páhi település polgármesterével készített interjúm során kiderült, hogy a települést mivel nem érintik a munkás buszok, így a közeli, szomszéd településre, Izsákra járnak át a gyárban dolgozók a buszokhoz, akiknek száma akkor, 2013-ban 5-6 fő volt.

Az 56 települést az összegyűjtésük után népességszámuk alapján három kategóriába soroltam, amit az alábbi, 1. táblázat mutat. A népességnagyságot a KSH 2013-as adatai szolgáltatták. (I20, i9)

1. táblázat: Az érintett települések tipizálása lakosságszám szerint

	0-1.999 fő	2.000-9.999fő	10.000fő-
Települések száma	15	25	16

Forrás: saját szerkesztés

Ezután a Kecskeméttől való elérhetőségük nehézsége alapján választottam ki a vizsgálat tárgyát képező településeket. Mindegyik csoportból kettőt, egy könnyen és egy nehezen elérhető várost vagy községet, amit a 2. táblázat szemléltet. Ezt nem csak a megyeszékhelytől való távolság alapján határoztam meg, hanem a tömegközlekedési eszközök által megtett utak idejével is.

2. táblázat: Az interjúkészítéshez kiválasztott települések

	0-1.999 fő	2.000-9.999fő	10.000fő-
Könnyen elérhető település	Szentkirály	Ballószög	Nagykőrös
Nehezen elérhető település	Csépa	Törtel	Tiszaöldvár

Forrás: saját szerkesztés

Ezt követte a polgármesterek elérhetőségének felkutatása, majd a telefonos és e-mail, írásbeli megkeresésük.

A fejezetben írtak forrásai: i9, I20

3.4. AZ AUTÓGYÁRBAN ÉS BESZÁLLÍTÓINÁL DOLGOZÓK KÖRÉRE KÉSZÍTETT KÉRDŐÍVEK MÓDSZERTANA

Ennél a primer kutatásnál az OECD tényezők közül érintettem a munka és keresetet, a személyes biztonságot, és a szubjektív jól létet.

A munka és kereset terén kitértem a fizetés és járandóság témájára, a személyes biztonság tekintetében pedig a munkahely hosszú távon való biztonsága volt egy választható alternatívám a kitöltők számára. Végül, de nem utolsó sorban a szubjektív jól lét tényezőjét is elemeztem a kérdőív egészével, mivel ez az a tényező, amelyhez az elégedettség, a pozitív érzelmi tényezők tartoznak.

A gyári dolgozók körében végzett kérdőívezés az utolsó primer kutatásom a téma kapcsán. Elkészítése több, számomra megoldhatatlannak tűnő akadályba is ütközött, melyeknek megoldása nem csak a lakóhelyem és az egyetem távolság miatt volt nehéz. Az autógyár többszöri megkeresésem ellenére sem nyújtott segítséget a kérdőívek kitöltésére. A többszöri elektronikus és telefonon történő engedélykérések sajnos nem jártak sikerrel, így

sem a gyárban, sem a gyár parkolójában nem volt lehetőségem a munkám elvégzéséhez. Kérdőívem kérdései, illetve dolgozatom fő célja az autógyár és hatásainak pontos, nem részre hajló, korrekt bemutatása, elemzése. A dolgozói kérdőívek száma az autógyár dolgozóihoz képest kevés, „csak” 24 darab, de ettől függetlenül reprezentatívnak tartom főleg a fizikai dolgozók tekintetében.

4. EREDMÉNYEK ÉS AZOK ÉRTÉKELÉSE

A Mercedes-Benz gépjárműveket gyártó Daimler AG vállalat jogelődje 1926. június 28-29-én jött létre Carl Benz és Gottlieb Daimler feltalálók révén, amelynek neve Daimler-Benz AG volt. A robbanómotorok létrehozásában, fejlesztésében mind a ketten jelentős sikereket könyvelhettek el. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az első járművet Carl Benz hozta létre 1886. január 29-én, amit azóta is az autó születésnapjának tekintenek.

A ma is működő jogutód, a Daimler AG néven működő vállalat főtermékei a Mercedes-Benz személygépkocsik, teherautók, kamionok és buszok. Üzleti szolgáltatások ágazattal kiegészülve öt üzletággal működik a társaság.

A Daimler Kelet-európai terjeszkedése nem egyedülálló az autóiiparban, ugyanis a régióban 1991-től kezdtek el gyárakat építeni a nyugati, illetve a távol-keleti autómárkák, amelyek főleg zöld-, de barnamezős beruházásokat is megvalósítottak. Az autógyártókat az egyre inkább növekvő kereslet, illetve az arányaiban olcsóbb munkaerő ösztönzi a gyáraik építésére. További okokról szól a Bécsi Műszaki Egyetem és a Fraunhofer Intézet kutatása, amelyek az alábbiak:

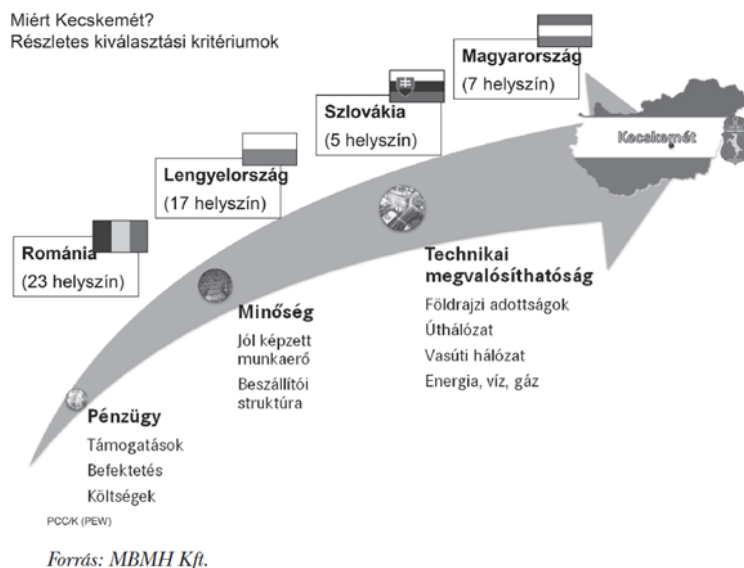
- „kedvező költség szerkezet,
- Nyugat-Európa közelsége - jó logisztika és infrastruktúra,
- egy új kategória, a kompakt modellek gyártási központja,
- kedvezőbb értékesítési adatok – főleg Oroszországban,
- a TOP 100 alkatrészgyártó már jelen van a régióban 400 gyártóüzemmel,
- a politikai vezetés kezdte felismerni a szektorban rejlő lehetőségeket.” (Szemereyné, 2014)

Nem elhanyagolható szempontként fontos megemlíteni, az államok által nyújtott adókedvezményeket és a különböző jogcímenek nyújtandó támogatásokat, amiket főleg a beruházásokkal, a kivitelezésekkel kapcsolatban kapnak meg az autómárkák.

A Daimler AG, amikor az új kompakt modelleket megálmodta, akkor szembesült azzal a ténnyel, hogy a rastatti üzemben már nincsenek plusz kapacitások, ezért szükséges egy új gyár felépítése.

Mikor a német vállalat a Kelet-európai térségben történő terjeszkedés mellett tette le voksát, akkor négy lehetséges ország jött szóba a szakembereknél; Románia, Lengyelország, Szlovákia, majd Magyarország, amit az 1. ábra is mutat. A megvizsgált városok száma elérte

az ötvenkettőt. Ennek ellenére Magyarország neve fel sem merült az új gyár helyének keresésekor.



1. ábra: A Daimler vizsgálatának folyamata

Forrás: Szemereyné Pataki Klaudia: 2014. Kecskemét ipari központtá fejlődésének mérföldkövei, Polgári Szemle 2014. március 10. évfolyam 1-2. szám

Románia már a felmérések elején kiesett az infrastruktúra elégtelen kiépítettsége és az üzemekben tapasztalható magas dolgozói fluktuáció miatt. Lengyelország majd Szlovákia után jött szóba Magyarország, amelyet az államigazgatásban érintettek ajánlottak a német autóipari vállalatnak. A kapcsolatfelvételben az ITD Hungary kapott szerepet, mint az országot a külföldi befektetőknek ajánló, a beruházás megvalósítását segítő szervezet.

Hazánkban hét város neve vetődött fel, köztük; Szombathely, Miskolc, és Zalaegerszeg. Miután egyik város sem felelt meg az elvárásoknak, jött szóba Kecskemét. A telepítésnél a lakosságszám tekintetében nem volt kritérium, viszont három szempontot tüzetesen megvizsgált a Daimler AG; a közlekedést, az infrastruktúrát, és a szakképzett munkaerő nagyságát. A Daimlernek olyan helyszínre volt szüksége, amely 100 km-nél közelebb fekszik Budapesthez, továbbá a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérhez, szakemberképzése megfelel az elvárásoknak, és a közlekedés szempontjából is előnyös adottságokkal bír. Továbbá fontos volt, hogy az új gyár az autópályától 1km-re, a vasúti sínektől pedig legfeljebb 5km-re legyen. Ezeknek a feltételeknek Kecskemét hiánytalanul megfelelt, tekintve az M5-ös autópályához való közelségét, a Cegléd- Kecskemét- Szeged 140-es számú villamosított vasúti fővonalat észak-déli irányban, továbbá a kelet-nyugati elérhetőségét is a városnak, amely ugyancsak a piacokra történő könnyebb eljuttatását jelenti a gyártandó termékeknek. A Bács-Kiskun

megyei székhelynél érdemes megemlítenünk az 1,6%-os helyi iparüzési adót, és az egyablakos vállalati ügyintézési rendszert is, amelyek még inkább a befektetők vonzásában játszik szerepet a mai napig is. Kecskemét azért is kiváló választás, mivel, a nyugati ország az autóipar tekintetében „megtelt”. A jelenségről Lux Gábor 2011-ben így írt: „A munkaerő-kínálat válság okozta ideiglenes növekedésével együtt is elfogytak a közép-európai tér versenyképességét korábban biztosító szabad, bőséges munkaerő-tartalékok, márpedig ez a tényező az ipartelepítés legfontosabb előfeltételévé vált. A problémát azok a térségek lesznek képesek sikeresen kezelni, amelyek folyamatosan képesek biztosítani az iparvállalatok szükségleteihez illeszkedő tudással és készségekkel rendelkező szakmunkások és diplomások utánpótlását.” Az Audi, a Suzuki, az Opel és a többi járműipari vállalat közvetlen közelébe történő letelepedés a szakemberek terén munkaerőhiányt okozott volna. Ezért is kellett más térségeket megvizsgálnia a Daimlernek. Magyarországon az infrastruktúra egyre terjedő, megfelelő fejlettségének köszönhető, hogy a Budapesttől keletre és délre fekvő területek is szóba kerültek a német gazdasági szereplőnél. A Mercedes elsőként az autógyártók közül itthon átlépte a Duna vonalát.

Végül, de nem utolsó sorban a város kultúrája is a homokhátsági megyeszékhely mellett szólt, ugyanis Dr. Dieter Zetsche, a Daimler AG vezérigazgatója is elmondta: „Ott a legjobb a munkatársak képzettsége, alkalmassága, s nem utolsó sorban 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.”

A Mercedes Kecskemétre történő telepedésével Magyarországon létrejött a második járműipari központ is Győr után. (Szombathelyi, 2012)

A fejezetben írtak forrásai: i17, i18, i20

4.1.GYÁRALAPÍTÁS

A kecskeméti gyárépítést 2008. június 18-án jelentették be, amely nagy változásokat indított el a város, a térség, és az ország életében is. Akkor 2500 fő foglalkoztatottat jelentettek be a körülbelül 200 milliárd forintos kezdeti beruházás kapcsán. A vállalat 2008 szeptembere és 2013 vége között 22,15 milliárd forint készpénztámogatást kapott a magyar államtól, továbbá az Európai Uniótól, az Európai Bizottság engedélyére további 29,7 milliárd forintnak megfelelő pénzbeli és társasági adókedvezménybeli támogatáshoz jutott. Ez egyes számítások

szerint négy év alatt terülhet meg. A vasúthálózatra történő rácsatlakozásra 214 millió forintot kapott a vállalat, ami mellett 50% mértékű regionális intenzitású támogatást kapott a beruházás megvalósítására. A vállalat a társasági adó maximum 80%-át veheti igénybe fejlesztési adókedvezményként. A vállalat 2009 februárjában vette meg az ipari területté átminősített földterületet. A gyárat több mint 80%-ban magyar cégek építették, amely folyamatot a közben kitörő gazdasági válság sem hátráltatott. Az üzem 441,75 hektáron kezdte meg működését, amelyből 160 ha-t kerítettek be, és 120 hektáron építettek épületeket. A gyártó gépsorok 2009 szeptemberében érkeztek meg az első szerkezetkész épületbe, amely a fényezőüzem volt. A próbagyártás 2011 végén indult meg, a gyárnyitó pedig 2012. március 29-én volt, ahol a 3000 főre való bővítést is bejelentették. Az üzem neve Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. (MBMH Kft.), amely a Daimler AG csoport tagjaként gyárt B osztályú, és CLA Mercedes személygépkocsikat. A B osztály piaci ára kb. 7,1 millió Ft, míg a CLA Mercedes ára kb. 8,4 millió Ft. 2015 első felében pedig megkezdik a harmadik kompakt modell gyártását Kecskeméten, ami a CLA Shooting Brake lesz.

A gyár a Daimler-konzern rastatti gyárához tartozik, mivel ott található a kompaktjármű-gyártás kompetencia központja. Rastattban is gyártanak B osztályú autókat, de ott készül még az A osztály és a GLA is.

Az autógyárban egy szalag működik, azon készítik megrendelésre az autókat, amelyeket úgynevezett robotszigeteken raknak össze. A termelés folyamán puffereket hoztak létre, hogy egy esetleges munkaművelet leállásakor ne kelljen leállítani az egész gyártósor működését. Az üzemben 2 perc jut egy munkafolyamatra, tehát 30 db gépjármű hagyja el a gyárat egy óra alatt. Az elkészítési normaidő a B osztály esetében 4 óra 20 perc.

Az autógyár 2012-ben közel 1 milliárd euró bevételt ért el, amiből a mérleg szerinti nyereség több mint 28 millió euró. Az első, csonka évben, vagyis 2012-ben az autógyár elérte a 40.000 db-os gyártási számot a Mercedes-Benz B osztály tekintetében. 2013-ban már 109.000 db autó gördült le a gyártószalagról. Később, 2014. szeptember 29-én pedig már elkészült a 250.000. személyautó is a kecskeméti gyár futószalagján, ami egy eléggé tekintélyes szám tekintve, hogy a gyártás 2012 márciusában indult el.

A bevétel 2013-ban elérte a 2,1 milliárd eurót. Ugyanebben az évben már 3.200-an dolgoztak a német vállalatnál.

A 2014-es évre a gyártási számot 145.000 darab/évre emeli a tulajdonos, ami mellett a 25 magyar beszállító számát is szeretné növelni.

Az autógyár 2013 év elején meglengetett gyárbővítése sajnos még nem valósult meg, ennek okai pedig vélhetően pénzügyi, illetve politikai okok, aminek taglalását e dolgozatnak

nem témája tekintve a hírek, információk bizonytalan forrását. Egy viszont bizonyos, hogy az autógyár nem hiába vett több, mint 441 ha területet, és építetett ki infrastruktúrát, szerzett engedélyeket a gyárbővítéséhez. A gyárbővítés tehát csak idő kérdése.

A fejezetben írtak forrásai: i8, i14, i15, i16, i18, i20, I6, I10, I11, I14, I17, I18, I29, I30,

4.2.HUMÁNERŐFORRÁS

Az üzem 3.000 fővel kezdte meg a termelést, mivel az építkezések alatt további 500 fővel emelték meg a létszámot. Közülük 300 fő német vezető, tanácsadó volt. A német munkatársak három, illetve öt éves szerződésekkel kerültek a vállalathoz, hogy így segítsék a magyar munkatársak munkáját a termelés felfuttatásában.

A folyamatos toborzások hatására 2009 végére 300 főt, majd 2010 végére már 700 főt foglalkoztattak, akik a gyár törzsgárdáját is alkotják.

2011 tavaszán a dolgozói létszám 1.000 főre növekedett, majd ugyanez év december elsején már 2.000-en voltak a Mercedes alkalmazottjai. 2012. december 3-án az üzem fogadta a 3.000. alkalmazottat.

A munkatársak toborzása nem csak Kecskeméten, hanem a környező városokban is megvalósult szigorú szempontrendszer alapján. Az egész napon át tartó tesztek kitöltésekor volt intelligenciát, matematikai, műszaki készségeket, verbális kommunikációt, és a motivációt is felmérő feladatok is. Ha túljutott a jelentkező ezeken a szűrőkön, akkor történhetett meg a betanítás a munkára, illetve a nyelvi és a kulturális felkészítés Kecskeméten, illetve Németországban 3-4-5 hónapos időtartamokban. A sori dolgozók a monotonitás elkerülése végett 3 munkafázist tanulnak be, amik között aztán 2-3 naponta rotálódnak.

Ami nagyon érdekes, hogy az autógyár Németországban is keres munkavállalókat. 2014. november 03-án összesen 52 pozícióra keresett az üzem szakembert a www.kimeta.de honlapon.

A 2014. május 5.-én induló harmadik műszak miatt a gazdasági szereplő további 300 fővel bővítette a munkatársai létszámát 3.500 főre. Olyan dolgozókat kerestek, akik Kecskeméten vagy a közvetlen környezetében élnek, mivel ők a leglojálisabbak az üzemhez és a gyártott termékhez.

Így jelenleg több mint 3.500 fő dolgozik az autógyárban, akik közül kb. 200 fő külföldi munkavállaló. A fizikai dolgozók a munkáltatótól névre szóló munkaruhát kapnak, amelyet

hetente egy tisztító vállalat kimosva és kivasalva a dolgozók személyre szóló szekrényeibe helyezi el.

A www.delmagyar.hu, a www.vezess.hu utánajárása szerint 2012. 05. 29-én megjelent A magyar átlagbér alatt keres a Mercedes gyár minden második dolgozója? című cikke. Az alapján írták meg, hogy az autógyárban 9 bérezési szint létezik, ahol 1-3. fix, utána pedig sávós bérezés van. A gyárban körülbelül 40-45 féle pozíció létezik. A fizikai dolgozók nettóban hozzávetőlegesen 130.000 forintot keresnek cafeteria-val együtt. A magyar vezetők bruttó bére 220-980.000 forint közt mozog. Ezt befolyásolja a tapasztalat, a nyelvtudás, és egyéb képességek megléte.

A vállalat a túlórákat kifizeti, ami hétköznapi 50%, míg hétvégén 100% pluszt jelent. A dolgozók kaphatnak egyszeri költözési támogatást is, hogy könnyebb legyen közelebb, Kecskemétre való letelepedésük. Ennek mértéke dolgozónként 300.000 forint, és még plusz családtagonként 50.000 forint.

A dolgozók igényelhetnek gyári autót a hétvégére. Ezek az autók a próbaüzem alatt készített hibás, de a vezetés biztonságát nem veszélyeztető, befolyásoló gépjárművek. Abban az esetben, ha sokan igényelnek egy adott időszakra gépjárművet, akkor megnézik a jelentkezők munkájának minőségét, és az alapján kap a legproduktívabb dolgozó autót.

Az autógyárban a rangsor legalján a sori dolgozó áll, akivel gyakorlatilag egy szinten dolgozik a multiplikátor, aki betanítja az új munkaerőt. Felettük állnak a csoportvezetők, majd felettük a művezetők állnak. Az ő főnökük az osztályvezetők, akik felett a különböző üzemek (pl.: festőüzem) vezetője dolgozik. Az üzemvezetők pedig már a mindenkori gyárigazgatónak tartoznak elszámolási kötelezettséggel, aki jelenleg Thomas Geier Úr.

A fejezetben írtak forrásai: i8, i18, i20, i12, i19, i28, i29, i33, i38

4.3. LOGISZTIKA

Az alkatrészek és a kész termékek, karosszéria elemek szállítása közúton, illetve vasúton történik.

A gyár iparvágánya a Cegléd-Szeged vasútvonalhoz csatlakozik az 5-ös számú főúti kereszteződésnél. A projekt keretében nem csak iparvágányok épültek a gyár és a fővonal között, hanem közel egy milliárd forintért a kecskeméti nagy vasútállomáson két vágányt is felújítottak, amelyeken a gyár áruit szállító vagonok állnak. A Rastatt és Kecskemét között közlekedő vonatpárok száma rendszeresen hat pár, vagyis Just-in-Sequence rendszerben, 4

óránként bonyolódik le áruszállítás a gyárba és a gyárból. A vasúton elszállított kocsik része a brémai kikötőbe kerül. Egy szerelvényen 340 db autót szállítanak.

Az üzemből nem csak kész gépjárműveket szállítanak zárt vasúti kocsikban, hanem kész karosszéria elemeket is, ugyanis a kecskeméti présüzem az első, amely nem Németországban termel a cégcsoport többi tagjának. Ez is azt jelzi, hogy a Mercedes komolyan hosszú távon tervez a kiskunsági megyeszékhelyen. A kijelentés mellett szól még az is, hogy egy szerszámkészítő központ is létrejött a cégen belül.

A vállalat 5 céggel végezteti a logisztikai feladatokat, amelyek közül az egyik legtöbb embert foglalkoztató, a gyár mellé települt német Duvenbeck IMMO. Ez az egyetlen logisztikai vállalkozás, amely a gyáron belül, a termelésben közvetlenül végez logisztikai feladatokat. A Duvenbeck mellett logisztikai feladatokat lát el többek között a Kühne + Nagel, a Lagermax, az LTE, és még a DB Schenker vasúti szállítmányozási társaság is.

A fejezetben írtak forrásai: i20, i16

4.4. BESZÁLLÍTÓK

A Daimler gyáralapításának hírére Kecskeméten és az egész országban több száz cég mozdult meg, hogy a gyár beszállítója lehessen. A toborzást el is kezdte hirdetni a kecskeméti önkormányzat, az ITD Hungary, és az államigazgatás több tagja is.

A Fejér Megyei Kereskedelmi és Iparkamara közleménye szerint a Daimler olyan KKV szektorbeli cégeket keresett, melyeknek vannak autóipari tapasztalatai vagy eleve ezen a területen is működnek. Jelentkezéskor a Daimler nagyon alaposan, részletekbe menően átvilágította a jelentkezőket.

A hivatalos beszállító toborzás 2008 szeptemberében indult meg, melyet az ITD Hungary vezényelt le három beszállítói fórum és több beszállítói roadshow megszervezésével.

Sajnos a magas minőségi követelmények, továbbá a likviditási gondok miatt a magyar vállalatok nem tudtak érvényesülni a versenyben, így jelenleg 25 magyar beszállítója van az üzemnek, melyek TIER 2, TIER 3, illetve TIER 4 közvetett beszállítói kategóriában lehetnek. Nem mellékes azt is megemlíteni, hogy mivel Rastatt hamarabb kezdte el gyártani a B osztályt, így az ott szerződötett TIER 1-es beszállítók a kecskeméti gyárnak is a közvetlen beszállítói lettek, mivel így még költséghatékonyabb a termelés.

A fejezetben írtak forrásai: i18, i20

4.5. TECHNOLÓGIA

A kecskeméti üzemben a legmodernebb környezetkímélő technológiákat valósították meg. Továbbá 621 robot működik, amelyek igaz nem a legújabbak, de fejlettségben az élmezőnybe tartoznak a Kelet-európai térségben.

A környezetvédelemhez hozzájárulva az energiafelhasználás minél magasabb fokú hatékonyságát és gazdaságosságát is szem előtt tartják, így telepítve iparvágányokat, a gyártócsarnokokba hővisszanyeréses szellőzőtechnológiát, és sínes lámpatesteket, továbbá a fénylevegőüzembe száraz leválasztásos innovatív fénylevegési technológiát. A vasúti szállítástól közel 60.000 tonna CO₂ megtakarítást várnak el.

A fűtés és az áramellátás érdekében két fűtőerőműblokkot építettek be ugyancsak a környezettudatosság és az energiahatékonyság érdekében az Energiaközpontba, aminek próbaüzeme 2011. szeptember 30.-án ért véget. Működésüknek alapját a földgáz és az áram árának különbsége adja. Ha, a földgáz az olcsóbb, akkor az erőműben állítanak elő elektromos áramot, ha pedig az áram az olcsóbb, akkor az erőművet kikapcsolják és a távvezetésekből veszi fel a szükséges energiát az üzem.

Az autógyárban minden hulladékot igyekeznek újrahasznosítani, erre hoztak létre egy külön hulladék udvart a gyár területén, ahol kellő kezelés, szortírozás után szállítja el a Saubermacher osztrák hulladékgazdálkodási vállalkozás a rendeltetési helyre.

A fejezetben írtak forrásai: i18, i20

4.6. AZ AUTÓGYÁR GAZDASÁGRA GYAKOROLT HATÁSAI

Kecskeméten az elmúlt öt évben 20%-kal nőtt a társas vállalkozások száma, és 6.000 új munkahely jött létre, aminek több mint a fele (5.000 db munkahely) a Daimlerrel közvetlen kapcsolatban létesítették. A városban így 2014 júliusában 5,28% volt a munkanélküliség az NFSZ adatai alapján. Az újonnan létrejött munkahelyekbe beletartoznak a teljesség igénye nélkül fodrászatok, kozmetikák, pékségek, cukrászdák, presszók, kávézók, éttermek, autószerelők, kertészek, ruházati üzletek, üzemek épp úgy, mint a gyár és beszállítói. Országos szinten egyes becslések szerint a Mercedes miatt létrejött új munkahelyek száma elérheti a 10.000 állást.

A városban a gazdasági szereplők 160 építési beruházást hajtottak végre 2012-ig, ami a kedvező adópolitikának és az ügyintézési rendszer reformjának is köszönhető.

A város gazdaságösztönző helyi adópolitikájának keretein belül 2008 és 2011 között az addigi 2%-os iparüzési adót 1,6%-ra csökkentette a város vezetése, illetve eltörölte a vállalkozások kommunális adóját. Az adócsökkentési politika ellenére a helyi IPA bevétel 2006 és 2010 között átlagosan 5,84%-kal növekedett. Az emelkedő adóbevételek fényében az önkormányzat több pénzhez jut, amelyből könnyebben tud gazdálkodni, továbbá több pénzt fordíthat a város fejlesztésére, amit folyamatosan meg is lép. Az adóbevételek átlagosan 12%-kal, a helyi IPA 14%-kal, az építményadó pedig 3,5%-kal haladta meg a 2012-es évi szintet 2013-ban.

A város gazdaságának diverzifikáltsága alapvetően a gazdasági, és a költségvetési biztonság meglétét szolgálja. Vagyis ez azt jelenti, hogy ha a térségben minél több különböző gazdasági ág működik, annál inkább biztosítva van az adott térség gazdasága, és növekednek a közigazgatás bevételei.

A megyeszékhelyen a Mercedessel kapcsolatban egy klaszter jött létre, de előbb tisztázni kívánom a fogalmat. A klaszter egy hálózat, melyben együttműködő vállalkozások vannak, így a kooperáció révén versenyképesek a nagyobb cégekkel folyó versenyben, sőt olyan versenyelőnyöket is biztosít, amiket a nagyvállalatok csak igen jelentős fejlesztésekkel tudnak csak megvalósítani. Vagyis: „Egy intelligens delfinraj sokkal többet tud, mint amire a delfin egyedül lenne képes. Csapatosan képes legyőzni a cápákat is.” (Nagy 2008)

A Hírös Beszállítói Klaszter a Dél-Alföld területén működik 2008. augusztus 14.-e óta 19 különböző tevékenységű szervezet megalakításával. 2014. november 03-án már 28-ra nőtt a tagok száma. 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.

A HB Klaszter mellett fontos kitérni az AIPA intézményére, amely nem más, mint egy olyan nem nyereségorientált társaság, mely a Gazdaságfejlesztési Programnak a stratégiai lebonyolítása, továbbá a Klaszter(ek) menedzsmentjének ellátása mellett, mint projektcég a munkacsoportok, és a koordinációs testületek gördülékeny működését teszi lehetővé. Az AIPA-t 2010-ben hozták létre 30 alapító tag közreműködésével. Az AIPA-t három szervezet alkotja különböző mértékben. 51%-ban Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata, 25%-ban a Kecskeméti Főiskola, 24%-ban pedig a CIVIL Egyesület Nonprofit Szervezet. Az utóbbi tag részesedése három egyenlő részre oszlik a Bács- Kiskun megyei Kereskedelmi és

Iparkamara, a Vállalkozás Fejlesztési Alapítvány, és a Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége között.

Ismereteim szerint a Mercedes gyár egy klaszternek sem tagja, amely csökkenti beágyazottságát a térség gazdaságába. Ezzel szemben az Audi, és a Suzuki nem csak tagja, hanem alapítója is a Pannon Autóipari Klaszternek.

Gazdasági hagyományok tekintetében Kecskemét elhelyezkedése és adottságai miatt inkább mezőváros, a mezőgazdaság és az élelmiszeripar egyik fontos központja az országban. Habár megtalálhatunk számos könnyű ipari vállalatot is, melyek által a város adóbevételei jelentősek. Ezt alá is támasztja a Kecskeméti Főiskola Kertészeti Karának, a konzervgyárnak, a baromfifeldolgozó üzemnek, az Univer Zrt.-nek és a sok-sok gyümölcs és zöldség termelő, feldolgozó és értékesítő vállalatnak a megléte a városban és környékén.

A gyár alapjaiban változtatta meg a város gazdaságát, mert egy olyan iparág költözött be, amelynek nem volt számottevő hagyománya a térségben. Ezen oknál fogva nagyon fontos az üzem beintegrálódása nem csak a gazdaságba, hanem a minden napok életébe is. A Daimler megjelenése Kecskemétre katalizátorként hatott, ami által egy élhetőbb, fejlettebb térség és város kezd alakulni.

Kutatás-fejlesztés terén a gyár nem hozott létre saját bázist. Az autóiparban Magyarországon ilyen tudásközpont is csak a győri Audi gyárban létesült, ahol a motorok fejlesztése valósult meg. Kecskeméten a Kecskeméti Főiskola Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolai Karán létezik kutatás-fejlesztés, méghozzá a Járműtechnológiai tanszéken, ahol 2012 év elején indult el egy másfél milliárd forintos beruházás, melynek keretein belül a tanszék új épületet kapott ami által a hazai járműipari kutatás-fejlesztés bázisává szeretne válni.

Innováció szempontjából a megyei jogú városban 2008-ban volt egy kísérlet a Kreatív Innovációs Központ létesítésére, de az 2010-ben kudarcba fulladt. Így, e téren is a Főiskola Járműtechnológiai tanszékének új épülete jelenthet valami előrelépést.

A kecskeméti ingatlanpiacon 2008-ban egy igen gyors és nagymértékű áremelkedés volt tapasztalható, amikor is a 191.886 Ft/m² árról egy év alatt 284.071 Ft/m² árra emelkedtek átlagosan az ingatlanárak. Ezután az árak folyamatosan, de már nem olyan drasztikus módon csökkentek 214.000 Ft/m²-re 2012. április hónapra. Legnagyobb áremelkedés a sorházak és a családi házak szegmensében voltak tapasztalhatók. Ez annak tudható be, hogy amikor kiderült a nagyszámú német dolgozó beköltözése Kecskemétre, akkor az a hír terjedt a településen, hogy az új lakók a fentebb említett ingatlanokat fogják keresni. Ez végül nem valósult meg, mert a német dolgozók albérleteket kerestek. Megfigyelhető tendencia volt, hogy voltak, akik

kiadták nagy házaikat és kisebbre költöztek vélhetően a hitelek finanszírozási gondjainak megoldását látva ebben. Ennek hatására az albérlet árak a magasba törtek, az ingatlanárak viszont némileg lecsökkentek. A kereslet a felsőbb kategóriájú lakásokra, családi házakra, illetve az albérletekre voltak. A felsőbb kategóriába tartozó albérleteket rendszerint euróban, egy és két éves fix szerződések keretében vették ki. Ezt a lehetőséget a kecskeméti önkormányzat is kihasználta a Mercedes lakópark építésével, és a Tatár soron található sorházak, társasházak építése révén.

2013 júniusában az új lakások árai – amik a legkelendőbbek voltak – 250.000-320.000 Ft/m²-be kerültek. Ugyanekkor a téglá és panellakások 120.000-140.000 Ft/m² körül mozogtak. A régebbi, 150-200 m² alapterületű családi házak kereslete viszont erősen visszaesett, azok magas fenntartási költségei miatt. A zsugorodó piaci folyamat ekkor is erősen éreztette hatását, mint ahogy az országosan is tapasztalható volt. 2014 nyarán Kecskeméten erősen, 15%-kal meglendült az ingatlanpiac, aminek okán Kecskeméten voltak az országban a harmadik legmagasabb albérletárak Budapestet és Győrt követően 169.2 Ft/m² árral. Ugyanekkor az ingatlanárak 131.000 Ft/m² körül alakultak, amellyel az ötödik legdrágább volt Kecskemét az országban. A megyei jogú városban a használt téglaházak értéke 180.000 Ft/m², a használt családi házak értéke 135.000 Ft/m², míg a panelek árai a 153.000 Ft/m² árat érték el. Mára, 2014 novemberére a lakóingatlanok átlagárai Kecskeméten az otthonterkkep.hu adatai szerint 156.000 Ft/m² értéken állandósultak.

Mivel az utóbbi években a magas ingatlan és albérlet árak miatt nem történtek nagyobb volumenű beköltözések a városba, így célszerű lenne lakásokat kell építeni, továbbá iskolai, óvodai, bölcsődei férőhelyeket kell biztosítani a jövőbeni betelepülők és a már a településen élők gyermekeinek. Ezeken kívül színvonalas, jó minőségű közút-, járda, bicikliút hálózatra van szükség, hogy könnyen, kényelmesen eljusson a városba bárhová a lakosság.

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

A város infrastruktúrája a sok fejlesztés ellenére is még lemaradásban van. Ez alatt értem a közúthálózatot, a közműhálózatokat, a tömegközlekedést, a humán infrastruktúrát melyekben mind-mind további fejlesztések szükségesek. A közműhálózatok tekintetében sok fejlesztés történt a városban. Főleg a cserék a jellemzőek, de tapasztalható a rendszerek terjeszkedése is.

A tömegközlekedési hálózatot tekintve Kecskeméten két központtal működő, sugárszerű kiépítettségével nem túl színvonalas helyi rendszer működik. Ennek a fejlesztésére a város nemrég nyert Európai Unió pályázatát (KÖZOP5.4.0-09-2010-0004). A

tömegközlekedést érintően viszont már történt kézzelfogható esemény is, amikor 2014.03.22-én átadták az utazóközönségnek a 25 új buszból álló, a világ legnagyobb hibrid Mercedes Citaro csuklós flottáját. Ezek a buszok a város vezetése által meghatározott zéró emissziós zónán belül csak elektromos meghajtással közlekedhetnek. A gyárhoz egyébként 4 új helyi (2/D, 12/D, 14/D, 15/D), illetve több helyközi autóbuszjárat is közlekedik vagy a gyár megbízásából, vagy a volán társaságok szervezésében.

Kerékpárutak terén 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 út fog megfelelő minőségű közvetlen kerékpáros kapcsolatot létesíteni a városközponttól.

Közúthálózat tekintetében a város elmaradott, mert mindössze 70 ezer fős lakosság igényeinek kielégítésére tervezték. A Mercedes beruházás előtt is már súlyosbodó probléma volt a közlekedés, amelynek reformját az autógyár megjelenése még inkább ösztönzi. 2012-től a városban egyre több, nagyobb közlekedési dugó keseríti meg a városban élők életét. E problémának a megoldását mindenképpen a közúthálózat kapacitásának bővítésében, a tömegközlekedés rendszerének, és a kerékpárutak hálózatának növelésében látom. A város igyekszik felvenni a lépést az egyre növekvő forgalommal, ám ez nem egyszerű feladat. Kecskemét közúthálózata egyszerűen felkészületlen egy ekkora mértékű fejlődés hatásainak az elviseléséhez. A probléma orvoslásához az a 2. ábrán a város által fejlesztésre kerülő közutak vázlata látható, amelyen látszik, hogy a Daimler üzemnél 3 új turbó és 4 rendes körforgalmat építenek.

The map illustrates the proposed tram network in Miskolc, Hungary. The network is color-coded and labeled as follows:

- Blue lines:** Main lines (M5, M8, M44).
- Green lines:** Lines with 4-second intervals (M5, M8, M44).
- Red lines:** Lines with 2-second intervals (M5, M8, M44).
- Black lines:** Other lines (M5, M8, M44).
- Yellow lines:** Lines with 2-second intervals (M5, M8, M44).
- Black lines:** Other lines (M5, M8, M44).

The map also shows the locations of the main tram depot (Miskolc) and the central tram depot (Miskolc). A legend in the bottom right corner explains the symbols used for the tram lines and stations.

Forrás: <http://kecskemetivarosfejleszto.hu/letoltesek/kozop.pdf>

Másik ilyen nagyobb mérvű projekt a „Rákóczi út - Vasútkert revitalizációja” (DAOP 5.1.2/C-09-2f-2011-0001), amely által megújult a fent említett közterületek mellett a Budai utcai piac, és maga a Budai utca egy része is.

24

érintő 52-es és 54-es számú főutak, valamint a Kecskemét-Lakitelek-Szolnok vasútvonal felújítása.

A fejezetben írtak forrásai: i1, i2, i8, i18, i20, I1, I2, I3, I4, I5, I23, I34, I35.

4.7. A DAIMLER AG KECSKEMÉTI GYÁRÁNAK A TÁRSADALOMRA GYAKOROLT BEFOLYÁSA

A Daimler gyár megjelenése a városba betelepülők számát nem növelte túlzottan, a magas ingatlanárak miatt. Ezért volt tapasztalható az a jelenség, miszerint az ország távolabbi településeiről a gyárba érkező dolgozók inkább a megyeszékhely szatellit településein telepedtek le, vagy éppen vettek ki albérletet maguknak, családjuknak. A lakosságszám korábbi becslései a város vezetése részéről eltúlzóak voltak, mivel a 2000 fő/év lakosságnövekedési tendencia a 2012-13-as esztendőkre nem valósult meg. A lakosság a 2009. január elsején prognosztizált 111.429 főről, 2013. január elsejére csupán 111.863 főre emelkedett, 2014. január első napján pedig 112.071 főt ért el.

Az igények tekintetében két csoportra kell osztanunk a betelepülőket. Egyik csoportjuk, akik Magyarország más településeiről ment Kecskemétre dolgozni, lakni, másik részük pedig a betelepült német nemzetiségű lakosság, akiknek kvalifikáltabb igényeik vannak mind a bevásárlás, mind a szabadidő hasznos eltöltésének terén. A városban folyamatosan nyíltak, nyílnak olyan üzletek, cukrászdák, ruhatisztítók stb., amelyek a betelepülők igényeit próbálják meg kielégíteni, nagy figyelmet fordítva a német nyelvre, hiszen annak ellenére, hogy az autógyár szerződéses német munkavállalói folyamatosan költöznek vissza Németországba, a gyárat követő német cégek német alkalmazottjai közül sokan Kecskeméten laknak. A német nyelv a városban gyorsan hódító útjára indult, a főpályaudvaron németül és angolul is bementek a közlekedő Intercitykkel kapcsolatos információkat. A nagyobb boltokban megjelentek a németországi újságok.

A Mercedes gyár építése óta a kecskeméti szállodákban, rekord arányú 70-80%-os telítettséget regisztráltak a 2012-es évben. A Magyar Turizmus Zrt. adatai szerint 2008-2012-es időszakban 36.000-ről, 76.000-re nőtt a külföldiek által eltöltött vendégéjszakák száma, ami átlagban 3 éjszakának megfelelő tartózkodási időt jelent. Ez köszönhető az egyre nagyobb teret hódító üzleti turizmusnak, amelynek révén hétköznapi a fentebb említett telítettséget prognosztizáltak a hotelek Kecskeméten. Az üzleti turizmus növekedése nem csak az új gyárak telepedése miatt a városba érkező üzletembereknek köszönhető, hanem a már meglévő külföldi cégek folyamatos fejlesztésének, bővítésének is. Az új uszoda, sportcsarnok,

gokart stadion, a Rákóczi út és a Vasútkert revitalizációja, a Bozsó Gyűjtemény fejlesztése, és a komplex turisztikai termékek kínálati oldalon történő megjelenésének köszönhetően további fejlődés várható a városban. Az új létesítmények építése közvetetten az autógyárnak is köszönhető, amely így is nagy löketet adott a város fejlődésnek. 2013-ban 12,3%-kal növekedett a városba érkező vendégek száma, akik általában 1,8 napot töltenek el a városban.

A hétköznapiakon túl a nagyobb kulturális eseményekkor is nagyon magas foglaltságot, vagy telt házat jelentenek a városi, és annak közelében lévő hotelek. Ilyen esemény a teljesség igénye nélkül a Hírös Hét Fesztivál, a Kecskeméti Tavaszi Fesztivál, vagy a két évente megrendezésre kerülő Nemzetközi Repülőnap és Haditechnikai Bemutató.

A Daimler AG, amikor az új Kelet-európai gyárának keresett helyszínt az olcsó és hatékony szakképzést is az alapvető szempontok közé sorolta, aminek révén minőségi és az új gyár igényeihez megfelelő, elegendő mennyiségű szakembert tud alkalmazni, akik lojálisak a munkahelyükhöz.

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, plusz képzés és anyagi ráfordítás nélkül tud beállni dolgozni. Ezért alakult meg 2008 októberében a Hírös Képző Konzorcium és német mintára a duális szakképzés egy kecskeméti középiskolával, illetve a Kecskeméti Főiskolával összefogva.

A Hírös Képző Konzorciumot a Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara kezdeményezésére hozták létre, melynek elsődleges célja a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.-vel kapcsolatos képzések lebonyolítása. A képzések közt megtalálunk idegen nyelvi, szak- és továbbképzési kurzusokat. Másodlagos célja a munkahelyek megtartása a vállalkozói szektorban, és az álláskeresők segítése.

Legnagyobb hatással az oktatásra a duális képzés elindítása volt. Ez a képzés egyedülálló, az országban elsőként Kecskeméten megvalósult képzési forma, amely mára jelentősen elterjedt az ország más városaiban, vállalatainál is. A duális képzés Németországban bevezetett oktatási rendszer, melyet a Kecskeméti Főiskola Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolai Karán, a Kecskeméti Műszaki Szakképző Iskola, Speciális Szakiskola és Kollégium intézményeiben, és - nem csak - a Mercedes gyárban valósítanak meg.

A duális képzés megindításáról 2010-ben határoztak a Daimlernél és ugyanekkor meg is indult a képzés megtervezése, megvalósítása.

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, a gépészmérnök, és a műszaki menedzser alapszaknak van duális képzésre módosított változata. A Kecskeméti Főiskola 2014. október 2-án 28 partner vállalattal várja a jelentkezőket.

Azoknak a tanulóknak, 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 tanuló kezdte meg tanulmányait a duális képzés szerint a középiskolákban.

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 arra, hogy a gyár a számára szükséges kvalitásokkal rendelkező értékes szakember gárdára tegyen szert.

A duális képzés egyébként nem új dolog hazánkban, mivel a rendszerváltás előtti korszakban szinte a minden ipari nagyüzem összefogva egy középiskolával vagy egyetemmel, főiskolával folytatott ehhez hasonló képzést. A '90-es évekbeli üzem bezárások sajnos az iskolai tanműhelyekbe szorították vissza a gyakorlatokat.

Jelen helyzetben a városban induló gépjárműképzések gyorsan megtelnek. A megfelelő végzettségű szakmunkások és a diplomások képzése nagyon fontos a német autógyárnak és beszállítóinak, hiszen ezért is választotta Kecskemétet, mert minden oktatási szinten biztosított a megfelelő képzettségű szakember gárda. Ezt a gyár továbbra is elvárja a várostól és az oktatási intézményektől.

Az oktatásra gyakorolt hatás másik része a Kecskemétre települt német dolgozók gyermekeihez köthető, mi szerint 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 hátterében 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 órákon is találkozhatnak. Ezek a rajz, a testnevelés, és az ének-zene tantárgyak, amiktől a két nemzetiség gyermekeinek barátkozását, közvetetten pedig a német családok gyorsabb integrációját várják. Az iskolákat egyébként a Daimler jelentős összeggel, 61 millió Ft-tal támogatta a Lestár iskola esetében. Az iskolában kialakított helyiségeket a bajai székhelyű Magyarországi Németek Általános

Művelődési Központja használatba vette. A Vásárhelyi iskolában az Önkormányzat vállalta a 170 millió Ft-ot is elérő költségeket.

Az iskola a Magyarországi Németek Általános Művelődési Központja Intézményfenntartó és Működtető Közalapítvány tagintézménye, amelyben a német diákok a Baden-Württembergi tanrend szerint tanulnak.

A humán infrastruktúra fejlesztése terén a rendelő intézetek, a házi orvosi rendelők, és a Bács-Kiskun megyei kórház kapcsán történtek jelentős beruházások. Ilyen beruházás volt az új, több mint 10 milliárd forintba kerülő új kórházi szárny építése, vagy az új praxisok megalakulása a városban. Megújult az SZTK és a Vérellátó Állomás is. A mentőállomás előtti kaotikus útszakasz jó részét az önkormányzat felújította, mivel már tarthatatlan volt a betegek szállítása azon a részen.

Lakásállomány tekintetében 2011-ben egy hirtelen ugrás volt tapasztalható az amúgy egyenletesen emelkedő tendencia mellett. 2009-ben 46.329 db lakás volt a városban, míg 2013-ban már 49.956 db volt. Ebbe már nagy valószínűséggel a Mercedes lakópark is beleszámít, mivel 2011 év elején költöztek be a lakói. Kecskeméten a belterületbe vont területek száma is folyamatosan növekszik. A város összterületét tekintve pedig 2011-ben volt érzékelhető egy nagyobb növekedés, amikor is a város addigi 32.136 hektár nagyságú területe 32.257 hektárra nőtt. 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 területileg kicsi, ám zsúfolt várost, amely – főleg a nyári meleg hónapokban – élhetetlen a parkok, terek hiánya miatt. Így a két szélsőséges állapot közti helyzet megtalálása lenne optimális a város számára. E ponthoz szorosan kapcsolódik a Mercedes lakópark felépítése, amely Kecskemét legújabb és legkorszerűbb lakóparkja Alsószéktő városrészben. Alsószéktőn 50 családi házat építtetett az önkormányzat sorház illetve ikerház kivitelben, amelyek a Nyugat-európai standardoknak megfelelnek. A lakóparkban 125 m² és 140 m² alapterületű lakások valósultak meg a mintegy 25.000 m² területen. A lakópark jellegzetes német hangulatot áraszt. A lakópark közel helyezkedik az M5-ös autópályához, a gyárhoz, és a Mercedes Schule intézményeihez egyaránt.

A városban van egy másik lakópark is, amely ugyan nem kimondottan az üzemi dolgozóinak készült, viszont ugyanúgy kielégíti a nyugati elvárásokat. Társasházakat, és sorházakat találhatunk a Tatár soron.

Az autógyár CSR (Corporate Social Responsibility), vagyis Vállalati Társadalmi Felelősségvállalás dokumentuma még nem került nyilvánosságra, viszont már létezik egy felület, ahol megerősítést nyertek az általam összeszedett információk a téma kapcsán. A

munka során a helyi médiát kísértem figyelemmel, illetve az archívumokban való kereséseket végeztem. Ezek alapján elmondhatom, hogy a vállalat CSR-e 2012-ben indult. A megtalált források alapján megtudtam, hogy a vállalat támogatásai elég sok irányba történnek, illetve sok közösségi programon vesznek részt, akár résztvevőként, vagy akár szervezőként.

Támogatások terén az autógyár sokszor szokta patronálni többek között a Bács-Kiskun megyei kórházat, vagy az SOS Gyermekfalut Kecskeméten. Idén, 2014-ben második alkalommal szervezték meg az autógyár dolgozói és a Kincs Kecskeméti Nagycsaládosok egyesületének tagjai a nyári szokásos egy hetes játékos foglalkozás sorozatot. Ezen kívül az autógyár szokta megszervezni a mára már hagyománynak számító Csillag túrákat, és a Mercedes futásokat. A részvétel tekintetében az autógyár a szokásos szeretetbédéken is részt vesz, amelyet a város vezetése, szervezetei is támogatnak. A játszótér felújítás, örökbefogadás, és a faültetések is a társadalommal történő szorosabb kapcsolat kialakulását, ápolását szolgálják a városban.

Az autógyár 2013.09.30.-án elindította a mai napig is nagy sikernek örvendő gyárlátogatási túrákat, amelyek közül minden érdeklődő a kedvére válogathat az időhosszok és a választható nyelvek tekintetében.

2013 júniusában a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. sportszponzorációs támogatást nyújtott a kecskeméti kosárlabda és a labdarúgó akadémiák részére, amik ez által felvették a Mercedes-Benz Gyár Kosárlabda (Mercedes KLA), és Mercedes-Benz Gyár Labdarúgó Akadémia (Mercedes LA) neveket.

Kecskemét társadalmi élete az autógyár és beszállítóinak letelepedését követően jelentősen felpettségült, és ez a mai nap is töretlen. Újfajta kulturális programok palettája jelenik meg a lakosok és a turisták előtt. A kulturális, és a sport programoknak helyet adó intézmények újulnak meg, épülnek fel. A város érezhetően élhetőbb, kulturáltabb, színesebb lett, mint ami volt 2008-ban. A fejlődés üteme és iránya biztatónak mutatkozik nem csak a megyeszékhelyen, hanem a környező településeken is, hiszen a város vezetése fontosnak tartja a környező szatellit települések bevonását is a térség társadalmi életének javításába.

A fejezetben található információk forrásai: i18, i20, i7, i8, i9, i13, i15, i21, i22, i24, i25, i26, i27, i32, i36, i37, i35.

4.8. A MERCEDES GYÁR MŰKÖDÉSE MILYEN HATÁSSAL VAN A KÖRNYEZETRE?

A mai korban, amikor a globális felmelegedés okozta problémák a világ fő gondjai között szerepelnek, egyre inkább szigorodnak a környezetvédelmi jogszabályok. Ezeknek egyre

nehezebb megfelelni, ami azt is jelenti, hogy a beruházások költségvetésében egyre nagyobb részt kívánnak az ökológia védelmére fordított erőforrások.

Jelen fejezetben 3 kategóriába sorolom a gyár által keltet 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 működése.

A zajforrások közé az alábbi építményeket sorolják: 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 és a 282.600m² területű védelmi övezet javítja a környezet mikroklimáját. A védelmi övezetben nem lehet oktatási, egészségügyi, üdülő-, és lakóépület, illetve szociális és igazgatási célú épület sem. A véderdősáv telepítésre került, ám az igen gyér lett az eltelt évek alatt.

Talajterhelés terén a Festőüzemet kell, hogy kiemeljem, mivel ott tárolnak a nagyobb mennyiségben veszélyesnek minősülő festék és lakk alapanyagokat. Egy esetlegesen bekövetkező baleset 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 kialakítása került sorra. A vízfelhasználás minimalizálása a kecskeméti cégcsoport-tagnál kiemelt fontosságú, aminek alapja, hogy a Daimler cégcsoportnak működik egy minden tagjára kiterjedő Környezetpolitikája, viszont a tagoknak vannak specifikumai, az elhelyezkedésükből adódóan, ami a magyar gyár tekintetében például a vízfelhasználás minimalizálása. A technológiai szennyvíz 65%-a a felületkezelő üzemben keletkezik. A csapadékvíz rendszerint az esővíztározó, szivárogtató medencékbe kerül, amely így biztosíthat természetes életteret különböző kisebb élőlényeknek. Ebben az üzem a Kiskunsági Nemzeti Park segítségét is kérte. A fásított, zöld területek aránya 50%.

A légszennyezőanyag emissziók helyhez kötött pontforrásokhoz kötődnek. Ilyen pontból a Festőüzemben 14, míg az Energiaközpontban pedig 3 található. Az üzemen belül a légszennyezés minimalizálása érdekében hővisszanyeréses szellőzőtechnológiát telepítettek, amely által a szellőztetés iránya a padlószinttől a tetőszint felé történik és a használt levegő hőjével fűtik a beáramló friss levegőt.

Továbbá az üzemben 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 földgázszegevény keveréssel 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 iparvágányok üzembe állítása által.

A gyártás során igen sokféle hulladék keletkezik. Ezeket rendszerint mérik, szelektálják, osztályozzák, így segítve a még környezettudatosabb működését a gazdasági szereplőknek. 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.

Az autógyárban 2011-től EMAS környezetirányítási rendszer, a B osztály gyártásakor pedig az ISO 14062 környezetbarát termékkialakítási rendszer működik.

Az autógyárban az anyag-, és energiahatékonyság áll mindvégig a menedzsment előtt, ami nem csak a környezet védelme szempontjából nélkülözhetetlen, de a gazdaságos működésben is kiemelt szerepet kap.

A fejezetben írtak forrásai: i10, i11, i18, i20

4.9. A MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY KFT. MUNKAERŐ ELSZÍVÓ HATÁSA

2012-ben egy felmérést készítettem a Kecskeméten és annak 40 km-es körzetében működő autóalkatrész- és gépgyártó, műanyaggal dolgozó, és szerszámkészítő vállalatokkal az autógyár munkaerő elszívó hatásának felmérése céljából.

A primer kutatásom egy 16 kérdésből álló strukturált interjú elkészítése volt, melyet az említett területen nyolc vállalattal végeztem el.

A 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 – többnyire a meglévőknél nagyobb, jobb hírű - gazdasági szereplő lép, amely olyan vonzó lesz, főképp a hasonló területen működő gazdasági szereplők között, hogy az elcsábítja a dolgozók egy részét önmagához, így biztosítva a működéséhez szükséges munkaerőt.

Az interjúkból kiderül, hogy a cégeket elhagyók közül többen is a Daimlert választották új munkahelyüknek főleg a magasabb fizetés miatt, ami válság idején még nagyobb hangsúlyt kap.

A potenciális Mercedes dolgozó alapvetően a szakemberek azon szűk köre, akik kellő szaktudással, német nyelvismerettel rendelkeznek. Továbbá munkáltatójuk felé lojálisak, elkötelezettek, és nyitottak a német munkakultúra felé. Ez köszönhető annak, hogy még az alapvető ismeretekkel rendelkezők nyelvtudása sem elégíti ki a Daimlerhez történő belépés kritériumait. Ezért tapasztalható az a jelenség, hogy a Daimler nehezen töltötte fel az üres állásokat.

Az interjúkból továbbá az is kiderült a nagyobb vállalatokkal egyeztettek a Daimler szakemberei a bérstruktúráról és a cafeteria rendszerről megakadályozva a munkaerő elszívást, de a megkérdezett vállalatoknál dolgozók mégis beadták jelentkezésüket, és ha megfelelték a felvételi szempontoknak át is mentek az autógyárba. 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 autóipari vállalat felé tolja, az a cafeteria rendszerük, és a válság miatt tapasztalt munkahelyek számának szűkülése, ami miatt az alacsonyabban kvalifikált munkahelyek is felértékelődnek. Ezt a pontot a dolgozók körében végzett kérdőívben részletesebben kidolgoztam.

A magasan képzett munkaerő, akik a gyárban dolgoznak mindenképpen többet keresnek, továbbá a vállalati kultúra és a cafeteria rendszer is az üzem mellett szól.

Primer kutatásom alapján arra a megállapításra jutottam, hogy a Daimler által létrehozott munkaerő elszívás létezett, de nem olyan nagymértékben, hogy az a többi vállalat működését különösebben befolyásolná.

A fejezetben írtak forrásai: i18, i19, i20

4.10. PRIMER KUTATÁSOK EREDMÉNYEI

A dolgozatomhoz három primer kutatás tartozik, amelyek közül először a kecskeméti végzős gimnazisták és az autógyár profiljához szorosan kapcsolódó végzős szakközépiskolások közt elvégzett kérdőíves felmérést kívánom bemutatni. Majd ezt követi a Kecskemét térségében fekvő, a gyár dolgozói ingabuszai által érintett települések polgármestereivel készített strukturált interjúk bemutatása. Végül pedig szintén egy kérdőívezés eredményeit fogom bemutatni, amelyeket a gyár dolgozóinak körében mértem fel.

A primer kutatásaim vázát úgy állítottam fel, hogy azok az OECD Better Life Index 2011 a társadalmi jóléttel kapcsolatos felmérések tényezői közül vizsgálják:

- jövedelem, egészség (pl.: háztartás jövedelme),
- munka, és kereset (pl.: foglalkoztatottsági ráta),
- lakhatás minősége (pl.: várható élettartam),
- munka, és élet (pl.: szabadidőre szánt idő),
- oktatás és készségek (pl.: iskolai végzettség),
- környezet minősége (pl.: levegőminőség),
- személyes biztonság (pl.: gyilkossági ráta), és
- szubjektív jól lét (pl.: élettel való elégedettség) szempontokat.

Nem mindegyik primer kutatás volt képes az itt felsorolt tényezők mindegyikét vizsgálni, melynek oka az, hogy a három célcsoport tagjai (érettségiző diákok, térségi polgármesterek, gyári dolgozók) csak egyes szempontokban voltak érintett. A kérdőívek, és az interjúk eredményeinek bemutatása elején minden alfejezetben ismertetem a vizsgált tényezőket.

A fejezetben írtak forrásai: I39

4.10.1. Középiskolai primer kutatás eredményei

A kecskeméti végzős középiskolások közül a gimnazisták és a szakközépiskolások közt mértem fel az autógyár befolyásoló erejét a továbbtanulásuk, a letelepedésük, és a jövőbeli munkába állásuk terén. A kérdőíves felmérés kitért Kecskemét vonzerejének, megítélésének meghatározására is, amely nem csak a diákok saját véleményére kérdezett rá, hanem a diákok szerint a kecskeméti lakosok, továbbá a külső, Kecskeméten kívüli polgárok megítélésére is. Utóbbit azért tartottam jó gondolatnak, mivel a tanulók közt jelentős, a más településeken lakók száma.

A kitöltött és értékelhető kérdőívek száma a gimnazisták tekintetében 81 darab, míg a szakközépiskolásoktól visszaérkezők száma 134 darab volt.

A kérdőív első kérdéseként a nemenkénti arányokat állapítottam meg, amikből kiderül, hogy a gimnáziumokban több volt a férfi kitöltő, ellenben a szakközépiskolákkal, ahol a nőktől kapott válaszok voltak többségben. Ezeket az adatokat a 3. táblázat szemlélteti.

3. táblázat: A megkérdezett középiskolások nemenkénti száma

	Gimnázium		Szakközépiskola	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Nő	39	48,1	74	55,2
Férfi	42	51,9	60	44,8

Forrás: saját szerkesztés

Az állandó lakhelyre (4. táblázat), és annak távolságára (5. táblázat) is rákérdeztem, mivel ez is Kecskemét, illetve a középiskolák vonzerejét jól tükrözi. A táblázatok adatai mutatják, hogy a legtöbben feltételezhetően Kecskeméten laknak, majd ezt követik a községek és a kisvárosok. A lakóhely távolságára vonatkozó kérdésre adott válaszokból kiderült, hogy a legtöbben Kecskeméten és annak 20km-es körzetében laknak. A legnagyobb vonzása 20 km-en felül a szakközépiskoláknak van, szemben a gimnáziumokkal. Ezek az eredmények arról tanúskodnak, hogy a középszintű szakképzés a megyei jogú városban érzékelhető térségi vonzerőt jelent, ami a képzések minőségének megfelelőségére is utalhatnak. Ez azért is fontos, mert a Mercedes letelepedésekor a német szakemberek mindenképpen olyan településen akarták felépíteni a „Mercedes új otthonát”, ahol megfelelő a szakképzés minősége és annak kibocsátó képessége.

4. táblázat: A megkérdezettek lakóhely nagyság szerinti száma

	Község		Kisváros		Nagyváros (megyeszékhely)	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	16	47,1	13	38,2	5	14,7
Szakközépiskolások	42	31,3	34	25,4	58	43,3

Forrás: saját szerkesztés

5. táblázat: Az állandó lakóhely távolsága Kecskeméttől

	0-20km		20-50km		50km<	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	63	77,8	12	14,8	6	7,4
Szakközépiskolások	85	64,4	44	33,3	3	2,3

Forrás: saját szerkesztés

A középiskola választást a megkérdezettek közt igen kis mértékben befolyásolta az autógyár jelenléte és a hozzá kapcsolódó folyamatok, jelenségek. Ez a mutató a gimnazisták esetében 2,5%, míg a szakközépiskolások körében 3,7%.

A kérdőív következő kérdése a megszerzendő végzettség után, az autógyárnál való elhelyezkedésre kérdezett rá, amelynek eredményét a 6. táblázatban tüntettem fel. Ebből kiderült, hogy a gimnazisták közül többen képzelik el a munkába állásukat az autógyárnál, mint a szakközépiskolások közül. Ennek mértéke viszont igen szembetűnő, mert a

gimnazisták több mint fele dolgozna a német vállalatnál, míg a szakközépiskolások között az igenek aránya csekélyebb.

6. táblázat: A megszerzett végzettséggel az autógyárnál elhelyezkedni szándékozók száma

	Igen		Nem	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	43	53,1	38	46,9
Szakközépiskolások	49	36,6	85	63,4

Forrás: saját szerkesztés

A következő kérdésben arra voltam kíváncsi, hogy akik az autógyárnál szívesen dolgoznának, miért választanák az üzemet? Mi az, ami a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. mellett szól? A kapott válaszokat az 7. táblázat részletezi, melyből kiderül, hogy a fizetés és járandóság, a szakmai fejlődési lehetőség, és az előrelépési lehetőség tényezők azok, amelyek miatt a diákok a leginkább szeretnék az autógyárnál dolgozni.

7. táblázat: A Mercedes gyárban dolgozni szándékozók indokai

	Gimnazisták		Szakközépiskolások	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Fizetés, járandóság	37	40,6	37	41,6
Munkakörülmények	14	15,4	8	9
Előrelépési lehetőség	11	12,1	14	15,7
Szakmai fejlődési lehetőség	19	20,9	22	24,7
presztízs	7	7,7	7	7,9
Egyéb, és pedig:	nyelvhasználat (2 <i>fő</i>), „távolság nem nagy”, „Kecskeméten tudnék dolgozni, nem kellene elköltöznöm” (1 <i>fő</i>)		3,3	egyszerűség 1,1

Forrás: saját szerkesztés

A következő kérdés a továbbtanulás iránti szándék felmérése volt, amelyből kiderült, hogy a gimnazisták közül mind a 81 fő, a 134 fő szakközépiskolás közül pedig 102 fő szeretne továbbtanulni. Utóbbi aránya 76,1%.

Az autógyár hatása a továbbtanulásra egyik célcsoportban sem jelentős. A gimnazisták körében ez a szám 11 fő, a szakközépiskolások között pedig 8 fő. Ezen számok arányait tekintve a gimnáziumot végzők tekintetében 13,6%, a szakközépiskolát végzőknél pedig 6%.

A kérdést tovább részletezve érdekelt, hogy miért hozható kapcsolatba a továbbtanulásukkal a Daimler AG leányvállalata? A kérdésre adott válaszok a 8. táblázatból derülnek ki, ami szerint a legtöbben hosszú távon biztos munkahely reménye, a jó kereseti lehetőségek, és a továbbtanulás, előre lépési lehetőségek miatt tanulnának tovább olyan képzésben, amelyekkel elhelyezkedhetnek a német gazdasági szereplőnél.

8. táblázat: Az autógyár befolyása a továbbtanulást tekintetében

	Gimnazisták		Szakközépiskolások	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Hosszú távon biztos munkahely	7	21,9	4	25
Jók a kereseti lehetőségek	7	21,9	3	18,75
Presztízst jelent ebben agyárban dolgozni	1	3,1	2	12,5
Kulturált munkakörülmények	5	15,6	2	12,5
Magas színvonalú a gyártástechnológia	5	15,6	2	12,5
Továbbtanulás, előre lépési lehetősége	7	21,9	3	18,75
Egyéb, és pedig:	-	-	-	-

Forrás: saját szerkesztés

A 9. táblázat már azt prezentálja, hogy a diákok szerint Kecskemét külső megítélése, vagyis a nem Kecskeméten lakók körében hogyan változott az autógyár és beszállítóinak letelepedését követően? Mind a két csoport jelentős része szerint számottevően javult a város külső megítélése, melyet a 10. táblázat eredményei támasztanak alá.

9. táblázat: A diákok szerint javított-e a város külső megítélésén az autógyár működése?

	Igen		Nem		Nem tudom megítélni	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	68	86,1	4	5,1	7	8,8
Szakközépiskolások	87	70,7	13	10,6	23	18,7

Forrás: saját szerkesztés

Az igennel válaszolóknak szólt a következő kérdés, mely a változás mértékéről ad információt.

10. táblázat: A külső megítélés javulásának a mértéke

	Csupán kis mértékben		Számottevően		Nagyon nagy mértékben	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	16	22,9	49	70	5	7,1
Szakközépiskolások	7	8	77	88,5	3	3,5

Forrás: saját szerkesztés

Második körben a kecskeméti lakosság vélhető véleményére voltam kíváncsi a diákoktól. A válaszokból kiderül (11. táblázat), hogy a megkérdezettek jelentős része ítéli úgy, hogy a város lakossága az autógyár betelepülését pozitívan ítéli meg.

11. táblázat: A lakosság vélhető megítélése az autógyár megjelenéséről diákok szerint

	Nagyon pozitívan		Pozitívan		Közömbösen		Negatívan	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	3	3,75	63	78,75	12	15	2	2,5
Szakközépiskolások	5	3,9	96	74,4	25	19,4	3	2,3

Forrás: saját szerkesztés

A 12. táblázatban feltüntetett eredmények a nagyon pozitív, és pozitív választ adóktól érkeztek. E szerint a táblázat megmutatja, hogy a különböző iskolákba járók szerint a város lakossága miért ítéli meg lakhelyét nagyon pozitívan, illetve pozitívan. A válaszokból kiderül, hogy az első három legtöbb jelölést kapott válasz a „növelte a város hírnevét, elismertségét”, az „érdemben javultak a foglalkoztatási lehetőségek”, és a „dinamikusabb lehet a város fejlődése” kapta.

12. táblázat: A város lakosságának vélhető előnylátása a Daimler betelepülésében

	Gimnazisták		Szakközépiskolások	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Növelte a város hírnevét, elismertségét	50	17,6	69	24,4
Vonzóbb lett a város a betelepülés szempontjából	25	8,8	31	11
Érdemben javultak a foglalkoztatási lehetőségek	44	15,5	49	17,3
Dinamikusabb lehet a város fejlődése	39	13,7	23	8,1
A modern üzem üde színfolt a város megjelenésében	10	3,5	17	6
A város térségi szervező hatása számottevően megnőtt	7	2,5	2	0,7
Érdemben javult a város infrastrukturális ellátottsága	27	9,5	26	9,2
Új kereskedelmi szolgáltatások telepedtek le	17	6	20	7,1
Új lendületet vett a lakásépítés	15	5,3	8	2,8
Már érezhető a kulturális élet javulása	8	2,8	6	2,1
Javult a város környező városokkal szembeni versenyképessége	31	11	22	7,8
Már érezhető az oktatás fejlődése a városban	8	2,8	10	3,5
Egyéb, és pedig	„fellendült a németet tanulók aránya”, „duális képzést elősegítik”, „új buszok, amelyek szerintem nem valami jók” (3fő)		1	-

Forrás: saját szerkesztés

A végzősök saját véleményére is rákérdeztem, amiket a 13. táblázatban foglaltam össze, amikből kiderülnek, hogy a legtöbben pozitívan látják a város megítélését.

13. táblázat: Diákok Kecskemét pozitív megítéléséről alkotott véleményük

	Igen		Nem		Nem tudom megítélni	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	39	48,1	13	16,5	29	35,4
Szakközépiskolások	55	43,3	33	26	39	30,7

Forrás: saját szerkesztés

Az utolsó kérdés a diákok jövőben történő letelepedésére kérdezett rá. A válaszokból, amiket a 14. táblázat mutat, kiderül, hogy az autógyár a többségnél nem befolyásolja ezt a szándékot.

14. táblázat Az autógyár befolyása a végzősök Kecskeméten való letelepedését illetően

	Befolyásoltak		Nem befolyásoltak	
	<i>fő</i>	%	<i>fő</i>	%
Gimnazisták	25	31	56	69
Szakközépiskolások	26	19,4	108	80,6

Forrás: saját szerkesztés

4.10.2. A polgármesteri interjúk kiértékelése

Az interjú valamennyi kérdése a polgármesterekhez szóltak, amelyekből kiderült, hogy a hat megkérdezett településvezető közül öt az általa vezetett településen él. Négy fő már születése óta, Szentkirály polgármestere viszont nem a településen él, míg Ballószög vezetője 20 éve él az általa vezetett településen él.

A településvezetők közül hárman már harmadik ciklusukat töltik a polgármesteri székhelyen, ketten először foglalták el a vezetői pozíciót. A legtöbb ideje ebben a tisztségben lévő polgármester, már hatodik ciklusát kezdte el 2010-ben.

Első, a kutatásom témáját érintő kérdésem a 2008-ban meglévő legnagyobb problémákra kérdezett rá. Ennek oka, hogy meg akartam tudni, hogy a Mercedes és beszállítóinak a hatására változtak-e ezek a problémák? Tapasztaltak-e 2009 óta a polgármesterek javulást, vagy pont ellenkezőleg, romlást, a 2008-ban meglévő problémáik tekintetében. A legtöbben a munkanélküliséget említették legnagyobb problémaként, de már e kérdésnél megmutatkozott, hogy a Kecskemétről nehezen elérhető települések problémái sokkal súlyosabbak voltak, mint a közelebb, könnyen elérhetőké. Ezekben az esetekben csak egy helyen volt probléma a munkanélküliség.

A könnyen elérhető települések problémái a következők voltak:

- pangó ingatlanpiac,
- szennyvíz-hálózat elégtelen kiépítettsége,
- munkanélküliség,
- szociális segélyek magas aránya.

A nehezen elérhető településeknél a munkanélküliség mindegyik településnél megmutatkozott 2008-ban, mint fő probléma.

A nehezen elérhető települések problémái a következők voltak még:

- utak burkolatának hiánya,
- pénzügyi válság.

Az jól kivehető volt a válaszokból, hogy ugyan a Kecskemétről nehezen elérhető települések vezetői kevesebb problémát említettek, de ezek sokkal nagyobb súlyúak, mint a megyeszékhelyről könnyen elérhető települések polgármesterei által adott válaszok.

Ez után rákérdeztem arra, hogy ezek a problémák változtak-e a Mercedes letelepedésének évét követő 2009-es évben.

A könnyen elérhető települések körében kettő, Nagykőrös és Szentkirály esetében nem oldotta meg a problémákat a Mercedes letelepedése. Nagykőrös Közép-Magyarországi régióhoz való tartozása miatt munkahelyteremtésre csak 20%-os támogatást igényelhetett, ami roppantul kevés. Emiatt történt, hogy Nagykőrös hiába egy élhető, rengeteg igényt kielégítő középváros, mégsem telepedett meg egy Mercedes beszállító sem. Később 2014 nyarán ugyan a támogatást megemelték több más településsel egyetemben 50%-ra főleg a Közép-magyarországi régió Dél-keleti részén fekvő településeknél, de most már félő, hogy kései a döntés, mivel az autógyár beszállítói, illetve több vállalat is a Dél-alföldi régióban található Kecskemétet, és térségét választotta. Ennek oka, hogy a konvergencia régiókban, mint amilyen a Dél-alföldi régió is, a munkahelyteremtésre a 2007-2014-es programozási időszakban 50%-os támogatást igényelhetett. Ballószög esetében a telekeladások jelentősen megnövekedtek, köszönhetően a beköltözők tömegének, akik miatt a polgármester elmondása szerint 38 év a településen lakók átlag életkora.

A nehezen elérhető települések tekintetében viszont kettőnél, Csépan és Törtelen a Mercedes gyárnak is köszönhetően csökkent a munkanélküliek aránya. Csépan egyenesen 25%-kal. Tiszaöldvár város esetében sajnos nem állt rendelkezésre elegendő információ a kérdés megválaszolására.

A kedvezőbb helyzetben lévő települések polgármesterei mindannyian úgy nyilatkoztak, hogy a Mercedes és beszállítóinak megjelenése különböző mértékben, de pozitívan hatott a településére. Ballószög, és Nagykőrös mindenképpen nagymértékű pozitív hatásról nyilatkozott. Ballószög a beköltözők tömege miatt, Nagykőrös pedig a megszűnt multinacionális vállalat miatt szabadabbá vált munkanélküliek kecskeméti felszívása miatt. Szentkirály kismértékű változást közölt, mivel a beszállítók szánt telek üresen áll, mivel ugyan felmérések voltak a településen, azokat nem követte semmi fajta akció.

A kedvezőtlenebb helyzetű települések körében Tiszaöldváron kismértékű pozitív hatás volt tapasztalható, míg Törtelen és Csépan nagymértékű pozitív hatást váltott ki a Mercedes-

gyár megjelenése. Tiszaföldváron egy beszállító cég hozott létre új munkahelyeket a gyártócsarnokának bővítése révén.

Következő kérdésemben, melynek eredményeit a 15. táblázat részletezi, a településen élők munkahelyeiről kérdeztem a vezetőket.

15. táblázat: A kedvezőbb elhelyezkedésű településeken élő dolgozók közül a legtöbb munkahelyének fekvése

Megkérdezett települések	2008 munkavégzés helyszínei	2009 munkavégzés helyszínei
Ballószög	Kadafalva, Kecskemét, Helvécia	Kecskemét, Kadafalva, Helvécia
Nagykőrös	Kecskemét, Budapest	Kecskemét, Budapest
Szentkirály	Helyben, Kecskemét, Lakitelek, Szolnok, Tiszakécske	nincs változás

Forrás: saját szerkesztés

Ballószögön Kecskemét az első helyre került Kadafalvával szemben, ahol a Heliport Ipari Parkban lévő vállalkozások foglalkoztatnak jelentős számú szakembert. Nagykőrösön a 2012-ben megszűnt több mint félezer főt foglalkoztató multinacionális cég megszűnését követően Kecskemét megőrizte első helyét, de még dominánsabbá vált, mivel a vállalat megszűnése miatt felszabaduló emberi erőforrást Kecskemét 80%-ban felszívta. Ez egy igen érdekes folyamat, mivel a vállalatok olyan dolgozókat szívtak fel, akik már ismerték azt a munkakultúrát, ami a jövőbeli munkahelyükön is jellemző volt, így pedig nem került sokba az esetleges átképzésük, szemben egy, a munkakultúrát nem ismerő szakembernél.

A nehezebben elérhető településekről más településekre dolgozni eljárók munkahelyeit az alábbi 16. táblázat prezentálja.

16. táblázat: A kedvezőtlenebb elhelyezkedésű településeken élő dolgozók közül a legtöbb munkahelyének fekvése

Megkérdezett települések	2008 munkavégzés helyszínei	2009 munkavégzés helyszínei
Csépa	Helyben, Kecskemét	nincs változás
Tiszaföldvár	Szolnok, helyben, Martfű	nincs változás
Törtel	Cegléd, Kecskemét, Szolnok, Budapest	nincs változás

Forrás: saját szerkesztés

Ezekről a településekről elmondható, hogy a tiszazugi Csépán változás nem történt, az önkormányzat a legnagyobb foglalkoztató a polgármester által elmondottak alapján. Tiszaföldvár Szolnokhoz való közelsége miatt, Kecskemét nem jelent meg rangos szívóhatást, viszont a polgármesternek tudomása van arról, hogy a Bács-Kiskun megyei megyeszékhelyre

és főleg környékére járnak földváriak dolgozni. A Daimler hatására ott sem történt változás. A Pest megyei Törtelen a ranglista nem változott, de Kecskemét helye jelentősen erősödött.

A kilencedik kérdés, amelynek eredményeit a 17. táblázat mutatja be, már a településről az autógyárba vagy a beszállítóhoz bejáró dolgozók számára kérdezett rá. Mivel a megkérdezett települések közt voltak városok is, ezért ennél kérdésnél a nagyságrendek váltak fontosabbá, nem a pontos számok.

17. táblázat: A kedvezőbb elérhetőségű településekről a Mercedeshez bejáró dolgozók becsült létszáma

Megkérdezett települések	Bejáró dolgozók kvázi száma
Ballószög	100 fő
Nagykőrös	-
Szentkirály	20-24 fő

Forrás: saját szerkesztés

E kérdés kapcsán Ballószög a legérzékenyebb, ahonnan kétbusznyi munkavállaló jár be rendszeresen dolgozni, akik közt kvalifikáltabb munkaköröket betöltő alkalmazottak is vannak. Nagykőrös esetében még saccolni sem lehetett sajnos, de annyit megtudtam, hogy a településről a megyeszékhelyre kb. 2.000-3.000 fő jár át naponta dolgozni. Szentkirály településről nem is az autógyárba, hanem inkább a beszállítókhöz járnak az ott lakók, akik közt vannak, akik magasabb beosztásokban is dolgoznak.

A másik településcsoportba tartozó bejárókat az alábbi 18. táblázat összegzi, amelyből leolvasható, hogy a legtöbben Cséparól járnak dolgozni, de a fluktuáció nagyon magas, mint azt az interjúból megtudtam. A településsel kapcsolatban fontos elmondani, hogy 2014 júliusában, vagyis az interjú készítése előtt egy hónappal kezdett el járni rendszeres dolgozói busz a gyárhoz. Az interjúból megtudtam, hogy a Kecskemétről nehezen elérhető települések közül Törtelről nem csak fizikai dolgozók, hanem a kvalifikáltabb pozíciókat betöltő beosztottak is járnak a gyárba vagy beszállítójához dolgozni.

18. táblázat: A kedvezőtlenebb elérhetőségű településekről Mercedeshez bejáró dolgozók becsült száma

Megkérdezett települések	Településről bejáró dolgozók száma körülbelül
Csépa	80-100 fő
Tiszaöldvár	50 fő
Törtel	30-40 fő

Forrás: saját szerkesztés

Azt mindegyik településen megjegyezték a polgármesterek, hogy nem csak a gyár által szervezett dolgozói buszokkal járnak a dolgozók az üzemekbe, hanem közösen összefogva egyikük autójával is ingáznak a lakóhely és a munkahely között.

A tízes kérdés már konkrétan az életminőség változásra kérdezett rá az interjúalanyoknál.

A könnyen elérhető települések közé tartozó településeknél egyedül Ballószög vezetője tudott beszámolni pozitív életviteli, lakókörnyezettel kapcsolatos változásokról. A település vezetője kiemelte, hogy a lakókörnyezetek rendezettebbek lettek, a félkész lakóépületek építései befejeződtek.

A másik csoportba tartozó települések körében Csépán és Törtelen nyilatkozták a polgármesterek, hogy a bejáró dolgozóknál tapasztaltak pozitív lakókörnyezeti, vagy életviteli változásokat. Csépán kiemelten a fiataloknál egy kedvező jövőkép kezdett kialakulni, míg Törtelen az emberek ápoltabbak lettek. Az interjúból kiderült, hogy a kedvező magánéleti változások valószínűleg annak köszönhető, hogy a munkahelyen is elvárják az ápol, rendezett megjelenést, és ez mintegy motiválóan hat a dolgozók magánéletének rendben tartására is.

A Kecskemétről nehezen elérhető települések közül egyedül Ballószög tudott pozitívan nyilatkozni arra vonatkozóan, hogy a községben létrejött két élelmiszer boltot, a faluházban aktívabb kulturális életet, továbbá a panzió bővítését eredményezte a Mercedes-Benz. Ezeket a változásokat önkormányzat, magánszemély és vállalkozás egyaránt generálta, amely teljes mértékben hozzájárult a település összlakosságának jólét növekedéséhez. Nagykőrösön viszont akkora a megyeszékhely vonzása, hogy erről pontos információkat nem lehetett megtudni. A polgármester kiemelte, hogy a megyeközpont felé történő közlekedés fejlesztése fontos. Szentkirály településen viszont a fizikai szakemberek letelepedésének hiányát emelte ki a község vezetése, vagyis nem történt ilyen fajtaváltozás, viszont kb. 5 fő települt le a községben, hogy így könnyebben tudjon bejárni az újonnan alakult munkahelyére.

A kedvezőtlenebb kapcsolattal rendelkező települések közül Tiszaföldváron nem érezte ilyen jellegű hatását az autógyár. Törtelen sem volt tapasztalható ilyen jellegű változás, viszont a közúti forgalom érezhetően megnőtt. Csépán viszont egy minden igényt kielégítő, kulturált élelmiszerbolt jött létre magánszemély kezdeményezésére.

I31,

4.10.3. A dolgozói kérdőívek válaszaiból körvonalazható eredmények

A 24 megkérdezett dolgozó közül 22 fő volt férfi, 2 fő nő. Ezek a számok azt támasztják alá, hogy az autóiparban, a termelésben a férfi munkaerő a domináns.

A kérdőívvel megkeresett dolgozók jelentős része, 18-30 év közötti. A második legnagyobb korcsoport a 30-40 évesek szegmense, majd a 40 éven felüliek csoportja, melyet a 19. táblázat foglal össze.

19. táblázat: A megkérdezett Mercedes dolgozók korcsoportjainak létszáma

18-30 év	30-40 év	40év <
<i>fő</i>	<i>fő</i>	<i>fő</i>
18	8	5

Forrás: saját szerkesztés

A megkérdezettek a gyárba történő elhelyezkedés motivációjáról is számot adtak, amit a 20. táblázat mutat be. Több választ is megjelölhettek e pontban, de a legtöbben a több fizetést, járandóságot jelölték meg. Ezt követte a jobb munkakörülmények, majd a több szakmai fejlődési lehetőség, és a munkahely hosszú távú biztonsága.

20. táblázat: A dolgozók jelentkezéskori elvárásaik az autógyárral szemben

Választható válaszok	Válaszok száma	Válaszok aránya
	<i>db</i>	<i>%</i>
Több fizetés, járandóság	20	28,2
Jobb munkakörülmények	15	21,1
Több előrelépési lehetőség	9	12,7
Több szakmai fejlődési lehetőség	12	16,9
Presztízis	1	1,4
Magasabb gyártástechnológiai szint	2	2,8
Munkahely hosszú távú biztonsága	12	16,9

Forrás: saját szerkesztés

A dolgozók miután bekerültek több téren is pozitív változásokat tapasztaltak. Ilyen volt, hogy a fizetésük, a cafeteriát is beleértve több lett, mint a volt munkahelyükön. A munkakörülmények is az elvártaknak megfelelően alakultak. Sokak szerint a munkahely hosszú távú biztonsága is megvalósulni látszik, ami a személyes biztonságot javítja. A több szakmai fejlődési lehetőség is megvalósult a gyárban, a jelentkezők által vártaknak megfelelően valóban van egy ilyenfajta folyamat a gyár falain belül. A jobb munkakörülmények is a vártak szerint alakult, ami viszont „meglepte” a frissen bekerülteket, az a magasabb gyártástechnológia, mivel az nem volt elvárásuk, de mégis érezhető pozitív tényezőként szerepel a válaszokban.

A dolgozók jelentős része, 16 fő szerint a gyár és beszállítóinak letelepedése javított Kecskemét külső megítélésén. 1 fő szerint nem javított, 6 fő viszont nem tudta megítélni. A

változás mértékét a legtöbben, 14-en számottevőre, 2-en pedig nagyon nagymértékűre becsülték.

A dolgozók jelentős részének saját véleménye szerint is vonzóbb lett Kecskemét. Ezt a választ 15-en jelölték meg. 3 fő szerint nem lett vonzóbb, élhetőbb a megyeszékhely, és ugyancsak 3 fő nem tudta ezt megítélni.

5. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS JAVASLATOK

Az autógyár letelepedése mind gazdasági, mind társadalmi szempontból nagyot lendített Kecskeméten és térségén. Gazdasági téren a vállalkozások beruházásai, társadalmi téren pedig az önkormányzat projektjei teszik még fejlettebbé ezeket a településeket.

Az autógyár munkaerő elszívó hatása érzékelhető volt a térségben, viszont mégsem volt kezelhetetlen annak mértéke. Ez köszönhető annak, hogy az autógyár a letelepedésekor megkereste a nagyobb vállalatokat a bérstruktúrája és cafeteria rendszerének kialakítása miatt.

A megkérdezett, érettségi előtt álló diákok véleménye már megosztottabb az autógyárral kapcsolatban. A gimnazisták jelentős része képzelel el jövőbeli munkahelyét a multinacionális vállalatnál, míg a szakközépiskolások már kevésbé képzelel jövőjüket az autógyárnál. Ösztönzőleg mind a két csoportra leginkább fizetés és a járandóság hat, de fontosak a szakmai előrelépési lehetőségek, és a ranglétrán való előmenetel is. A diákok továbbtanulási, letelepedési elképzeléseit az autógyár minimális mértékben befolyásolta, viszont abban nagymértékben egyetértettek, hogy a város külső megítélésén számottevően javított az autógyár, és a helyi lakosság is pozitívan ítéli meg a Mercedes betelepülésének tényét. A diákok szerint a Mercedes megjelenéséhez kapcsolódó a legnagyobb előnyök a város hírnevében, elismertségében mutatkoznak meg, de mellette megjelent, hogy a város vonzóbb lett a betelepülők számára, továbbá a foglalkoztatási lehetőségek is javultak. A diákok saját véleménye Kecskemétről pozitív, de magas volt azok aránya, akik – fiatal koruk miatt - nem tudták ezt a kérdést megítélni.

A polgármesteri interjúk során is két csoportot állítottam fel a megkérdezett települések tekintetében. Ezen vizsgálat eredményei szerint a Mercedes a nehezebben elérhető településeken fejtette ki leginkább jótékony hatását, amely a munkanélküliség csökkenését jelentette. A kedvezőbb elérési adottsággal rendelkező településeken is tapasztalhatók voltak a pozitív hatásai az üzemnek, de ezek teljesen másfajta, és kisebb mértékű pozitív változások voltak. Negatív változásokról információim nem voltak, viszont nem megvalósult projektekről, vagy a várt, nagy fejlődési elvárások megvalósulását tapasztalhattam az interjúk során.

A dolgozói kérdőívekből kiderült, hogy úgy, mint az érettségi előtt álló diákoknál, hasonló a motiváló erők játszottak szerepet a gyárba jelentkező, majd felvett dolgozóknál is.

Ezek az alábbiak voltak:

- több fizetés, járandóság, és a
- több szakmai fejlődési lehetőség.

A két csoport válaszainak összehasonlítása alapján látható, hogy a fiatalok számára a fenti két indok mellett megjelent még az ranglétrán való előrelépési lehetőség megléte is, addig már a dolgozó, idősebb korosztálynak már kevésbé fontos ez a lehetőség. Viszont számukra fontosak a munkakörülmények, és a munkahely hosszú távú biztonsága, amelyek már a nyugodtabb, hosszú távra való gondolkodást tükrözik.

A gyárba bekerült dolgozók nagy részénél az elvárásaik beigazolódtak, így az eredmények alapján azt a következtetést vonom le, hogy a dolgozók nagyrészt elégedettek a munkahelyükkel.

Munkám eredményei alapján Kecskemét egy nagyon vonzó várossá kezd válni, ahol nem csak lakni, hanem dolgozni is jó. Ehhez viszont fontos, hogy az önkormányzat új lakásokat építtessen, mert a magas ingatlan és albérlet árak miatt a városba beköltözni szándékozók csak a szatellit településekre tudnak költözni, ahonnan a városban lévő munkahelyükre eljutás ugyan megoldott, de semmivel sem mérhető, előny az, ha ott laknak, ahol a munkahelyük is található. A lakások, házak építése viszont még korán sem elég, hiszen előtte szükséges még az infrastruktúra fejlesztése, bővítése is. A közművek, az egészségügyi, és oktatási egységek bővítése, fejlesztése, és a tömegközlekedés megreformálása. A közlekedésre külön hangsúlyt kell fektetni, hiszen amint a város lakossága növekedni fog, közlekedni is szeretne, amit a jelenlegi közúti infrastruktúra által nehezen tud csak megfelelő szinten biztosítani. Ezért fontosnak tartom a kerékpárutak fejlesztését, bővítését is. Egyelőre pedig, amíg nem indul el egy nagyobb lakásépítési hullám, addig a bevezető utak megnövekedett forgalmát kell szakmailag megalapozott projektekkal tehermentesíteni, a dugókat csökkenteni.

Az új munkahelyek létrejövetele a városban folyamatos, ezért új ipari parkok, területek kijelölése szükséges azokon az elhagyatott területeken, amelyeket nem használ sem az önkormányzat, sem valamelyik gazdasági társaság. A város déli részén lévő zöldmezős beruházások helyett, inkább a barnamezős beruházásokat kellene a város vezetésének segítenie.

Továbbá fontosnak tartom, hogy a megyeszékhely fűzze szorosabbra a térségében lévő szatellit településekkel lévő kapcsolatát, és vonja be őket is a különböző fejlesztési projektekbé, hiszen egy egészséges vidék nélkül, nincs egészséges város sem.

ÖSSZEFOGLALÁS

Dolgozatom elején két hipotézist állítottam fel:

1. A gyár megjelenése miatt a társadalmi jólét a térségben növekszik.
2. Nem csak a gyár dolgozói, hanem közvetetten a térségben más polgároknál is nő a jólét szintje.

Első hipotézisem beigazolódott, hiszen az embereknek jövőképe, munkája, kulturált élettere lett, jólétük nőtt. Viszont nem minden potenciálisan érintett településen volt tapasztalható nagyfokú életminőség növekedés. Ezekben benne foglaltatnak a Kecskeméttől nehezen és könnyen elérhető települések egyaránt.

A második hipotézisem már elkülöníti a gyár dolgozóinak körét, és a térségben élő többi polgárt. A gyári dolgozók körében a jólét érezhetően nőtt, viszont a többi, nem a Mercedesnél dolgozó polgárok életminősége számottevően nem javult. Ennek oka, hogy a települések nagy részén érdemben nem teljesültek azok az elvárások, amelyek a társadalmi-jólétre pozitívan hatottak volna. Teljes mértékben tehát nem jelenhető ki, hogy nem nőtt a jólét szintje a térségben élő, nem a Mercedesnél, vagy a beszállítóinál dolgozók körében, de azt a vizsgálataim egyértelműen nem bizonyították. Emiatt a második hipotézisem csak részben igazolódott be.

A primer és szekunder vizsgálataim kapcsán megfogalmazódik bennem az a vélemény, hogy a város lakossága nem tud növekedni egészen addig, amíg nem kezd el bővülni az ingatlan és albérlet piac. A város infrastruktúrája folyamatosan fejlődik, de sajnos még nem érte el azt a szintet, amikor a később várhatóan jelentős számú beköltözők igényeit is kezelni tudja a város infrastruktúrája és szolgáltatásai.

Kecskemét és térsége tehát a fejlődés útjára lépett, a jövő szempontjából fontosak ítélem a térségben lévő településekkel való jó kapcsolatok ápolását, a fenntartható módon történő városfejlesztést, a gazdasági élet ésszerű támogatását, és a társadalomba való befektetést, amely nélkül tartósan nem növekedhet a társadalmi jólét. Már pedig társadalmi jólét nélkül nem biztosítható a fenntartható gazdasági növekedés sem.

SZAKIRODALMI JEGYZÉK

- i1: GÉBERT J. (2012): *Regionális innovációs képesség, versenyképesség és fenntarthatóság* JATEPress, Szeged, pp.303-317.
- i2: Hírös Beszállítói Klaszter Szervezeti és Működési Szabályzata (2014. november 03.)
- i3: Kopp Mária et al.: *Hungarystudy 1995* Magatartástudományi Intézet
- i4: KOPP M. – STRABSKI Á. – SZEDMÁK S. (1997): *Magyarország az ezredfordulón, Stratégiai kutatások a Magyar Tudományos Akadémián, Életminőség* MTA, Budapest, pp.12-24.
- i5: KOPP M. – STRABSKI Á. (2009): *Magyar lelkiállapot az ezredforduló után Távlatok 86* (2009. karácsony)
- i6: KOPP M. – MARTOS T. (2011): *A magyarországi gazdasági növekedés és a társadalmi jóllét, életminőség viszonya* Magyar Pszichofiziológiai és Egészséglelektani Társaság, Budapest, 26p.
- i7: LOUISE C. J. - CHARLES L. S. (1994): *Social welfare – A response to human need Third edition*. Allyn and Bacon, Needham Heights, Massachusetts 02194.
- i8: LUX G. (2011): *Az újraiparosítás lehetőségei: fejlesztési együttműködés a periferián* Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek, Miskolc, VIII. évf. pp.4-13.
- i9: Magyarország közigazgatási helynévkönyve 2013. január 1. Központi Statisztikai Hivatal Budapest, 2013.
- i10: Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. Frissített Környezeti Nyilatkozata 2012
- i11: Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. Környezeti Nyilatkozata 2011
- i12: PAPP A.: 2012 A jóléti vizsgálatok egy újszerű megközelítése. Gazdaságtudományi Közlemények. Miskolc. 6. 1. 85p.
- i13: PETER D. - SANDRA S. (2013): *An introduction to social policy* SAGE, London
- i14: FILEP B. - TÖMBÖLY T (2012): *Nyugat- és Közép-Dunántúl járműipari központjainak pozicionálása a Közép-európai városhálózatban* In. *Járműipar és regionális versenyképesség* (Szerk. RECHNITZER J. - SMAHÓ M.) UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft. Győr, 308p., 309p.
- i15: TÓTH P. (2012): *Regionális fejlesztési stratégiák és a járműgyártás kapcsolata Kelet-Közép Európában* In. *Járműipar és regionális versenyképesség* (Szerk. RECHNITZER J. - SMAHÓ M.) UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft. Győr, 349p.

- i16: PÁJER I. (2012): *A járműipari beruházások állami támogatásai a Kelet-Közép európai térség országaiban* In. *Járműipar és regionális versenyképesség* (Szerk. RECHNITZER J. - SMAHÓ M.) UNIVERSITAS-GYŐR Nonprofit Kft. Győr, 166p., 173p.
- i17: SZEMEREYNÉ PATAKI K. (2014): *Kecskemét ipari központtá fejlődésének mérföldkövei. Polgári Szemle. Kecskemét.* 1-2. szám 10. évfolyam
- i18: SZOMBATHELYI S. (2012) *A kecskeméti Mercedes gyár a gazdaságra, a társadalomra és az ökológiára gyakorolt hatásai* In. *Szakkollégiumok és a felsőoktatási intézmények együttműködésének új dimenziói* (Szerk. KOZMA G.) Gerhardus, Szeged, pp.103-115.
- i19: SZOMBATHELYI S. (2012) *A kecskeméti Mercedes munkaerőelszívó hatása és a város jövőképe az autógyár tükrében* In. *A tudományos pályára történő felkészítés hatékonyságának erősítése a szakkollégiumi hallgatók képzésén keresztül* (Szerk. SZIGETI A.) Gerhardus, Szeged, pp.101-116.
- i20: SZOMBATHELYI S. (2012) *A Daimler AG kecskeméti gyárának vidékgazdasági hatáselemzése* TDK Konferencia XXXI. 2013. április 5. Szeged. (Szerk.:ÁRGYELÁN T.-ILLYÉS ZS.- NGUYEN D.Q.- STYEVKÓ G. SZÖLLŐSI A.) 2012. Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest, 389p.
- i21: Utasi Anett, Rédey Ákos: 2013 *Szociálisan érzékeny környezet-fejlesztés*, Pannon Egyetem, Veszprém

Internetes források

- I1: <http://www.origo.hu/gazdasag/20130815-az-autoipar-es-a-turizmus-hajtja-a-magyar-ingatlanpiac-fejlodo-szigeteit.html> (letöltve: 2014. 03.23.)
- I2: <http://iho.hu/hir/atadtak-a-kecskemeti-ingyenbuszokat-140322> (letöltve: 2014. 03.23.)
- I3: <http://www.baon.hu/bacs-kiskun/kozelet/forgalomban-a-hibrid-buszok-539271> (letöltve: 2014. 03.23.)
- I4: <http://otthonterkep.hu/?s=elado&o=ertekesitesi&lat=46.90055413151483&lng=19.675140380859375&z=14> (letöltve: 2014.11.03.)
- I5: http://kecskemetitv.hu/s_!news/i__2/i__102078 (letöltve: 2014.08.24.)
- I6: http://www.mercedes-benz.hu/content/hungary/mpc/mpc_hungary_website/hung/home_mpc/passengercars.flash.html (letöltve: 2014.09.04.)
- I7: http://www.afsz.hu/engine.aspx?page=full_afsz_stat_telepules_adatok_2014 (letöltve: 2014.09.14.)

I8:http://kecskemetiv.hu/sa_hirek/i_kecskemet_2/i_a_gyerekekert_fogtak_ossze_a_nagycsaladosok_es_mer_102016/t_Kecskem%C3%A9rt%20%20A%20gyerekek%C3%A9rt%20fogtak%20%C3%B6ssze%20a%20nagycsal%C3%A1dosok%20%C3%A9s%20Mercedes%20munkat%C3%A1rsai/ (letöltve: 2014.09.14.)

I9: http://kecskemetiv.hu/s_!news/i__2/i__102066 (letöltve: 2014.09.03)

I10: http://index.hu/gazdasag/2013/05/30/mar_nyereseges_a_kecskemeti_mercedes-gyar/ (letöltve: 2014.01.02.)

I11:http://index.hu/gazdasag/2013/06/03/mar_nem_biztos_a_mercedes_a_kecskemeti_gyarbovitesben/ (letöltve: 2014.09.02.)

I12: <http://privatbankar.hu/karrier/igy-keresnek-a-kecskemeti-mercedes-gyar-dolgozoi-247586> (letöltve: 2014.09.02.)

I13:http://sportgeza.hu/futball/hirek/2013/06/13/futballakademiát_alapít_a_mercedes_kecskemetén/ (letöltve: 2014.09.02.)

I14: <http://autopult.hu/magazin/minden-amit-a-kecskemeti-mercedes-gyarrol-tudni-erdemes.html> (letöltve: 2014.09.02.)

I15: <http://socialbranding.hu/2013/11/13/a-kecskemeti-mercedes-benz-gyar-dolgozoi-orokbefogadtak-a-kecskemeti-szechenyiváros-jatszoteret/> (letöltve: 2014.09.02.)

I16: <http://iho.hu/hir/merciket-huz-az-lte-130507> (letöltve: 2014.09.05.)

I17:http://kecskemetiv.hu/sa_hirek/i_kecskemet_2/i_jo_evet_zart_a_mercedes_az_idei_megjobb_lesz_101304/t_J%C3%B3%20%C3%A9vet%20z%C3%A1rt%20a%20Mercedes,%20az%20idei%20m%C3%A9g%20jobb%20lesz/index.html (letöltve: 2014.09.05.)

I18:http://www.napi.hu/magyar_vallalatok/jol_megy_a_kecskemeti_mercedesnek_ime_a_fris_szamok.581908.html (letöltve: 2014.09.05.)

I19: <http://www.hrportal.hu/c/indul-a-harmadik-muszak-a-kecskemeti-mercedes-benz-gyarban-20140430.html> (letöltve: 2014.09.05.)

I20: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haViewer.jsp> (letöltve: 2014.10.05.)

I21: <http://www.baon.hu/bacs-kiskun/gazdasag/a-mercedes-gyar-a-kovetkezo-evekben-is-teljes-kapacitással-dolgozik-518264> (letöltve: 2014.09.05.)

I22: <http://www.baon.hu/bacs-kiskun/gazdasag/kecskemeten-dinamikusan-no-az-uzleti-turizmus-507206> (letöltve: 2014.09.05.)

I23: <http://www.baon.hu/bacs-kiskun/gazdasag/lakasvasarlas-hitelre-gondolni-sem-mernek-manapsag-az-emberek-501686> (letöltve: 2014.09.05.)

I24: <http://gamf.kefo.hu/partnervallalatok-> (letöltve: 2014.10.05.)

I25: <http://kecskemet.hu/?r=701&c=24414> (letöltve: 2014.10.05.)

I26: <http://kecskemetivarosfejleszto.hu/letoltesek/kozop.pdf> (letöltve: 2013.11.25.)

I27: <http://www.origo.hu/gazdasag/20130815-az-autoipar-es-a-turizmus-hajtja-a-magyar-ingatlanpiac-fejlodo-szigeteit.html> (letöltve: 2014.04.05.)

I28: http://www.delmagyar.hu/kecskemet/a_magyar_atlagber_alatt_keres_a_mercedes_gyar_minden_masodik_dolgozoja/2281704/ (letöltve: 2014.09.05.)

I29: <http://www.mercedes-benz.hu/rolunk/gyartotenet/merfoldkovek> (letöltve: 2014.10.13.)

I30: <http://www.hirado.hu/2014/09/29/legordult-a-250-ezredik-mercedes-kecskemeten/> (letöltve: 2014.10.13.)

I31: <http://index.hu/gazdasag/magyar/2012/02/20/sanshin/> (letöltve: 2014.10.13.)

I32: http://kecskemetiv.hu/sa_hirek/i_kecskemet_2/i_megint_segitettek_a_mercisek_102885/t_Megint%20seg%C3%ADtettek%20a%20mercisek%20/index.html (letöltve: 2014.10.13.)

I33: http://www.kimeta.de/kiSearch_Guest.aspx (letöltve: 2014.11.03.)

I34: <http://www.hirosklaszter.hu/index.php/klasztertagok> (letöltve: 2014.11.03.)

I35: <http://www.baon.hu/bacs-kiskun/kozelet/ujabb-jelentos-beruhazasok-indulnak-531998> (letöltve: 2014.10.13.)

I36: <http://www.mercedes-benz.hu/rolunk/tarsadalmi-felelossegvallalas> (letöltve: 2014.11.01.)

I37: http://kecskemetiv.hu/sa_hirek/i_kecskemet_2/i_par_honap_es_befejezodik_a_varosi_mozi_felujitasa_102683/t_P%C3%A1r%20h%C3%B3nap%20%C3%A9s%20befejez%C5%91dik%20a%20V%C3%A1rosi%20Mozi%20fel%C3%BAj%C3%ADt%C3%A1sa%20/index.html (letöltve: 2014.10.19.)

I38: http://hvg.hu/karrier/20140318_Otszaz_embert_keres_a_Mercedes_a_kecskeme (letöltve: 2014. 03.21.)

I39: <http://www.asz.hu/penzugyi-szemle-cikkek/2011/a-gazdasagi-egyuttmukodesi-es-fejlesztési-szervezet-better-life-indexenek-bemutatasa/506-526-kerenyia.pdf> (letöltve: 2014.03.09.)