

Dr. Molnár Ernő¹

Kelet-Közép-Európa autóipara az ezredfordulón

Az autóipar számottevő hagyományokkal rendelkezik Kelet-Közép-Európa országaiban. A cseh Skoda a világ egyik legrégebbi autógyártójának számít, de a lengyel és a magyar közúti járműgyártás tradíciói is visszavezethetők a XX. század elejéig. A nyolcvanas években a térség országai közül Csehszlovákia (Skoda; 172 ezer db), Jugoszlávia (Zastava; 297 ezer db), Lengyelország (FSM, FSO: 293 ezer db) és Románia (Dacia, Olcit: 129 ezer db) is jelentős személygépkocsi-gyártással bírt². Magyarországon a II. világháború után nem foglalkoztak autók összeszerelésével, de egyrészt jelentős volt a több keleti autógyárat kiszolgáló alkatrészgyártás, másrészt a KGST-n belüli munkamegosztás keretében Európa és a világ egyik legnagyobb autóbuszgyártó kapacitása működött az országban. Cikkemben az *autóipar kelet-közép-európai fejlődését* vizsgálom a rendszerváltás utáni időszakban. A különböző tanulmányokból, újságcikkekből összegyűjthető információk alapján készített dolgozat a változások bemutatásán túl hangsúlyt helyez az okok és következmények tárgyalására is.

1. A régió autóipara számokban

A rendszerváltás gazdasági átalakulása során Kelet-Közép-Európa országai fokozatosan visszaintegrálódtak a világgazdaság és Európa vérkeringésébe. A folyamat jelentős külföldi működőtőke-beáramlással járt, amelynek egyik preferált területe éppen az autóipar volt (BARTA GY. 2002; GROSZ A. 2006; KEMENCZEI N. – NIKODÉMUS A. 2006): a régió autógyárainak privatizációja, valamint zöldmezős beruházások révén, a vezető európai, amerikai és ázsiai vállalatok jelentős kapacitásokat építettek ki a térségben (1. táblázat).

A következő években az *autógyártás további növekedése* prognosztizálható: Nagyszombatban például 450 000, Zsolnán 300 000 személygépkocsi gyártását tervezik (az 1. táblázatban dőlt betűvel szedett számok is tervek: a Ford csak a közelmúltban vásárolta meg a Daewoo craiovai gyárát, a Hyundai Nosovicében a próbagyártás, a Daimler Kecskeméten pedig az üzem felépítésének stádiumában tart). A régióban újonnan létesített gyárak gyakran a *termelés áthelyezését, relokációját* célozzák, gyengítve a korábbi gyártóhelyek jelentőségét, továbbá versenyhelyzetet teremtve egy-egy nagyvállalat dél-, illetve kelet-közép-európai érdekeltségei között. A német VW pozsonyi üzeme például korábban a spanyolországi Pamplona VW Polo-termelésének, illetve Martorell Seat Ibiza-gyártásának egy részét is átvette. Hasonló a helyzet a francia Renaultnál, amely Clio típusú gépjárművei gyártását a portugáliai Setúbal rovására Szlovéniában koncentrált (SCHAMP, W. E. 2005).

A beruházások eredményeként már 1999-hez képest is több mint duplájára növekedett a régió meghatározó autógyártó országainak teljesítménye. A *kelet-közép-európai országokhoz* mérhető dinamikát, a jelentős súlyú gyártók közül csak egyes ázsiai országok (pl. Irán, Kína, Indonézia, Thaiföld, Törökország, India) mutatnak. A térség éllóvasának a négy és félszeres gyarapodást mutató Szlovákia számít, amely napjainkra, az egy lakosra vetített adatok alapján világsővé lépett elő. Míg abszolút volumenében 1999-ben Lengyelország vezetett, 2007-re *Csehország vált Kelet-Közép-Európa legnagyobb autógyártójává*: egymilliós darabszámot ostromló adata európai összehasonlításban is figyelemre méltó teljesítmény (2. táblázat).

¹ Dr. Molnár Ernő *Debreceni Egyetem, Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Debrecen*

E-mail: erno.molnar@unideb.hu

² Az adatok 1987-re vonatkoznak. Forrás: UN, *Industrial Statistics Yearbook 1987. Volume II. p. 777.*

Az összeszerelő üzemek mellett fontos utalni a *járműalkatrész-gyártás* teljesítményének régióban megfigyelhető intenzív *fejlődésére* is. Több *transznacionális vállalat*ta növekedett *beszállító* komoly termelőkapacitásokat hozott létre vagy vásárolt fel a régióban. Így például, a Toyota legjelentősebb beszállítójaként számon tartott Denso Csehországban (Liberec, Zruč nad Sazavou), Lengyelországban (Legnica, Tychy, Wrocław) és Magyarországon (Székesfehérvár) is rendelkezik üzemekkel. Hasonló módon, több térségbeli országra kiterjedő gyártó tevékenységet folytat például a német Continental és Robert Bosch, az amerikai Delphi, Lear Corporation, és Visteon, továbbá a francia Valeo. A járműalkatrész-gyártás egyes szegmenseinek volumenére jellemző, hogy az Audi egész Volkswagen konszernt kiszolgáló győri üzeme az 1993 óta, több lépcsőben végrehajtott beruházások eredményeként, a világ második legnagyobb motorgyártójává lépett elő³.

1. táblázat. A kelet-közép-európai autógyárak néhány jellemzője (Forrás: saját gyűjtés⁴)

Autógyártó	Telephely	Gyártott autók (2007 - db)	Gyártott típusok	Foglalk. száma (2007 - fő)
Suzuki	Esztergom (H)	232 480	Suzuki Ignis, Swift, SX4, Splash	6 500
Renault / Revoz	Novo Mesto (SLO)	200 187	Renault Clio, Twingo	2 771
Fiat	Tychy (PL)	361 817	Fiat 500, 600, Panda; Ford Ka	3 500
VW / Skoda	M. Boleslav (CZ)	623 529	Skoda Fabia, Octavia	27 753
VW / Skoda	Vrchlabí (CZ)		Skoda Octavia	
VW / Skoda	Kvasiny (CZ)		Skoda Roomster, Superb	
Audi	Győr (H)	56 982	Audi TT Coupé, Roadster, A3	5 845
Volkswagen	Poznan (PL)	167 036	VW Caddy, Transporter	7 000
Volkswagen	Pozsony (SK)	248 700	VW Touareg, Polo; Audi Q7	10 300
Renault / Dacia	Pitesti (RO)	235 000	Dacia Logan	13 939
Ford	Craiova (RO)	300 000		3 900
Daewoo FSO	Varsó (PL)	153 310	Chevrolet Aveo; Daewoo Lanos	2 400
GM / Opel	Gliwice (PL)	187 265	Opel Astra, Zafira	4 141
PSA / Toyota	Kolín (CZ)	300 000	Citroen C1, Peugeot 107, Toyota Aygo	3 000
PSA	Nagyszombat (SK)	177 000	Peugeot 207	3 500
Hyundai / Kia	Zsolna (SK)	145 000	Kia Cee'd, Sportage	3 500
Hyundai	Nosovice (CZ)	200 000	Hyundai i30	3 000
Daimler	Kecskemét (H)	100 000	Mercedes A, B	2 500

2. táblázat. A vizsgált kelet-közép-európai országok gépjárműgyártása (db) (Forrás: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, <http://www.oica.net>)

	1999	2001	2003	2005	2007	2007/1999 (%)
Csehország	376 261	465 268	441 699	602 237	938 527	249
Lengyelország	574 834	347 875	322 061	613 200	784 700	137
Magyarország	128 186	144 313	126 116	152 015	292 027	228
Románia	106 897	68 761	95 247	194 802	241 712	226
Szlovákia	126 831	182 003	281 347	218 349	571 071	450
Szlovénia	118 132	116 082	118 199	177 951	198 402	168
Összesen	1 431 141	1 324 302	1 384 669	1 958 554	3 026 439	211

³ Forrás: Magyar autóipar – Nálunk a világ 2. legnagyobb motorgyára (<http://www.autoipari-klaszter.hu/2008/04/22/magyar-autoipar-15-eves-a-gyori-audi>) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.

⁴ Az információk napi- és hetilapokból, internetes hírportálokról, illetve a cégek honlapjairól származnak.

Az utóbbi években erősen *növekedett Kelet-Közép-Európa súlya a világ autóiparában*. Az Autógyártók Nemzetközi Szervezetének (OICA) adatai szerint 1999-ben a világ jelentős autógyártói által készített közúti gépjárművek 2,5%-a, 2007-ben több mint 4%-a származott a régió országaiból. Személygépkocsi-gyártás tekintetében a térség súlya 3,4%-ról (1999) 5,4%-ra (2007) gyarapodott. Csehország és Lengyelország az elmúlt években folyamatosan a világ húsz legjelentősebb közúti gépjárműgyártója közé tartozott, és csak a személygépkocsi-gyártást figyelembe véve, 2007-re Szlovákia is a húsz legnagyobb termelő egyikévé vált.

A régió jelentősége még inkább nyilvánvaló, ha a *térségben beruházó transznacionális vállalatok teljesítményéhez* viszonyítjuk. A Kelet-Közép-Európában legnagyobb gyártónak számító Volkswagen csoport teljes járműgyártásának több mint 16%-a, Európai Unió belüli termelésének bő 25%-a realizálódott a térségben. A szintén európai Renault, Fiat és PSA összteljesítményének 11–16%-a, Európai Unió belüli gyártó tevékenységének 14–23%-a koncentrálódott a régió országaiban. A világ két legnagyobb gépjárműgyártója, az észak-amerikai GM, illetve a japán Toyota „birodalmában” jóval kisebb (bő 5%, illetve 1,5%) Kelet-Közép-Európa szerepe, bár európai termelésüknek már számottevőbb részét adja a térség. Sajátos esetet képvisel a japán Suzuki, valamint a koreai Kia, amelyek összteljesítésük körülbelül 10%-át, európai kapacitásaik 97–100%-át telepítették a térségbe⁵.

2. Az iparág kelet-közép-európai növekedésének okai

A térség autógyártó cégek körében tapasztalható népszerűségét több tényezőre vezetik vissza. Miközben az iparágban tapasztalható világméretű verseny költségeik folyamatos lefaragására kényszeríti a gyártókat, az Európai Unió keleti bővítése lehetőséget teremtett Kelet-Közép-Európában *olcsóbb termelőkapacitások* kialakítására (BOOTH, S. – KRASNODEBSKI, R. – BRATRYCH, M. 2007). Az *alacsonyabb bérköltségek*, illetve a gyenge helyi szakszervezetek miatt lehetséges *rugalmasabb foglalkoztatás* a régió országaiban *képzett munkaerővel* párosul. Miközben a nyugat-német órabér meghaladja a 25 eurót, a lengyelek 5,4, a magyarok 4,7, a csehek 4,2, a szlovákok pedig 3,3 eurót keresnek átlagosan (HEIMER GY. 2008). A munkaerő képzettségi viszonyait ugyanakkor jól jellemzi a GM szentgotthárdi gyárának példája, ahol a foglalkoztatottak 65 százaléka magasan képzett szakmunkás, 16 százaléka technikus, 19 százaléka pedig egyetemen vagy főiskolán szerzett mérnöki diplomát (BOROS J. 2007).

Az iparág térségbeli növekedését újabban hátráltatja a preferált régiókra jellemző, egyre inkább kiéleződő *munkaerőhiány*: a szlovákiai Zsolnán megtelepült Kia például a szomszédos országokban is hirdeti magasabb képzettséget igénylő állásait. Jellemző, hogy a VW pozsonyi gyárában az alkalmazottak 17%-a 150 km-nél messzebről jár be dolgozni, s utaztatásukat a cég saját buszai révén szervezi. Részben a Nyugat-Szlovákiában tapasztalható munkaerőhiány miatt, a Ford és a német GETRAG alkatrészgyártó vegyes vállalata már keletre, a Kassához közeli Kenyhec ipari parkjába települt. Nyugat-Szlovákia munkaerőforrásainak kimerítésében a magyarországi munkáltatók is szerepet játszanak: a Dunántúl északi részén létesített – részben járműipari – üzemekbe ugyanis jelentős számban járnak át dolgozni az északi szomszéd munkavállalói (HEIMER GY. 2007). A *megfelelő képzettséggel rendelkező munkaerő* biztosítása Magyarországon is egyre nagyobb kihívás: legutóbb például a már több mint ötezer főt foglalkoztató székesfehérvári Denso panaszkodott a munkaerőforrások elapadására, de a probléma a Daimler kecskeméti tervei kapcsán is felmerült⁶.

⁵ Forrás: Az Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles adatai alapján saját számítás.

⁶ Forrás: Bővítene a Denso, de nincs munkaerő (<http://www.hrportal.hu/index.phtml?page=article&id=69184>) Mercedes-gyár: dolgozók kellene – magyar autóipar (<http://www.autoipari-klaszter.hu/2008/07/31/mercedes-gyar-dolgozok-kellene-magyar-autoipar/>) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.

Vonzó tényezőként hatott az autógyárakra a *helyi piac* is, amely – összefüggésben régió európai uniós átlagot meghaladó ütemű gazdasági növekedésével, továbbá alacsonyabb fajlagos gépjármű-sűrűségével – *dinamikusabb bővüléssel* kecsgett a jóval telítettebb nyugat-európai országokhoz képest. (2004-ben, például, a személygépkocsik 1000 lakosra jutó száma Szlovéniában a németországi érték kicsit több mint 80%-át, Csehországban bő kétharmadát, Lengyelországban, Magyarországon és Szlovákiában 40–60%-át, végül Romániában kevesebb, mint 30%-át érte el)⁷. Különösen a negyvenmilliós Lengyelország piaca attraktív az autógyártók számára (GERHARDT, K. 2004). Bizonyos értelemben a helyi piac hatása mutatkozik meg a *transznacionális beszállítók megtelepedésében* is, akik gyakran követik fő vásárlóikat Kelet-Közép-Európa országaiba. Az indiai Apollo Tyres Gyöngyösre tervezett (a cikk írásakor bizonytalanak tűnő) beruházásának célja például a Suzuki és a General Motors térségben működő üzemeinek ellátása gumibroncsokkal⁸. Az iparági szereplők regionális koncentrálódásával így mind jelentősebb telepítő tényezővé válnak az *agglomerációs előnyök*.

Végül, a régió megítélését a *kedvező földrajzi fekvés* (pl. felvevőpiacok közelsége), a térség országaiban fennálló *stabil politikai háttér*, az *infrastrukturális feltételek* jelentős fejlődése (pl. autópályák, ipari parkok), továbbá a térség kormányai által kínált *adókedvezmények* is javítják. A Kia például 10,3, a Peugeot 6,3 milliárd koronát kasszírozott Szlovákiában beruházásai fejében, miközben a magyar kormány az elmúlt években körülbelül félmilliárd euró támogatást nyújtott egyedi döntések alapján a kiemelt fontosságúnak minősített, részben autóiipari beruházások (pl. Robert Bosch Csoport, Denso, Suzuki, Asahi Glass, Bridgestone, Hankook Tire, Michelin, Audi, LuK, Daimler) számára. A támogatások nyomán 2,5–3,0 milliárd euró érkezett Magyarországra (HEIMER GY. 2007; SZABÓ B. 2007).

3. Az autóiipar dinamizmusának magyarországi következményei

Az elmúlt évek beruházásainak következményeként az *autóiipar jelentős szereplőjévé vált a térség gazdaságainak*. Magyarországon 2006-ban az ipari termelés közel 17%-át, az ipari export csaknem 25%-át (a teljes hazai kivitel 18 százalékát) adta a járműgyártás (döntően az autóiipar), miközben az ipari foglalkoztatottak 7,5–8,0%-a dolgozott a szektorban⁹. Az iparág jelentősége a valóságban még nagyobb, hiszen számos olyan cég kapcsolódik hozzá, amely statisztikailag nem a járműgyártás, hanem például a *villamos gép- és műszergyártás* (pl. autóelektronika), a *vegyiipar* (pl. gumibroncs-gyártás) vagy az *építőanyag-ipar* (pl. autóiipari üvegyártás) kategóriájába tartozik. A Taurust privatizáló francia Michelinen kívül a japán Bridgestone (Tatabánya), a koreai Hankook (Dunaújváros), illetve az indiai Apollo Tyres (Gyöngyös) is autóiipari cégeket kiszolgáló gumibroncsgyártó kapacitásokat hozott létre, vagy tervezi kiépítésüket. Az üvegiiparban is jelentős az autóiipari beszállítások szerepe, amit nemcsak a japán Asahi Glass tatabányai zöldmezős beruházása bizonyít, hanem például a komoly hagyományokkal rendelkező Salgótarján autóiipari üvegyártása is¹⁰.

A transznacionális vállalatok térségbeli megjelenése – a munkahelyeken túl – egyben *új technológiák meghonosítását, hatékonyabb termelés megvalósítását* is jelenti. 2006-ban a legalább 5 főt foglalkoztató cégek körében a járműipari szereplők termelékenysége több mint kétszeresen múlta felül az ipari átlagot, s eltekintve a különösen nagy állóeszköz-igényű, de szerényebb alkalmazotti létszámmal működő kőolajfeldolgozástól, a legnagyobb egy

⁷ Forrás: KSH, Magyar Statisztikai Évkönyv, 2006. p. 492 adatai alapján saját számítás.

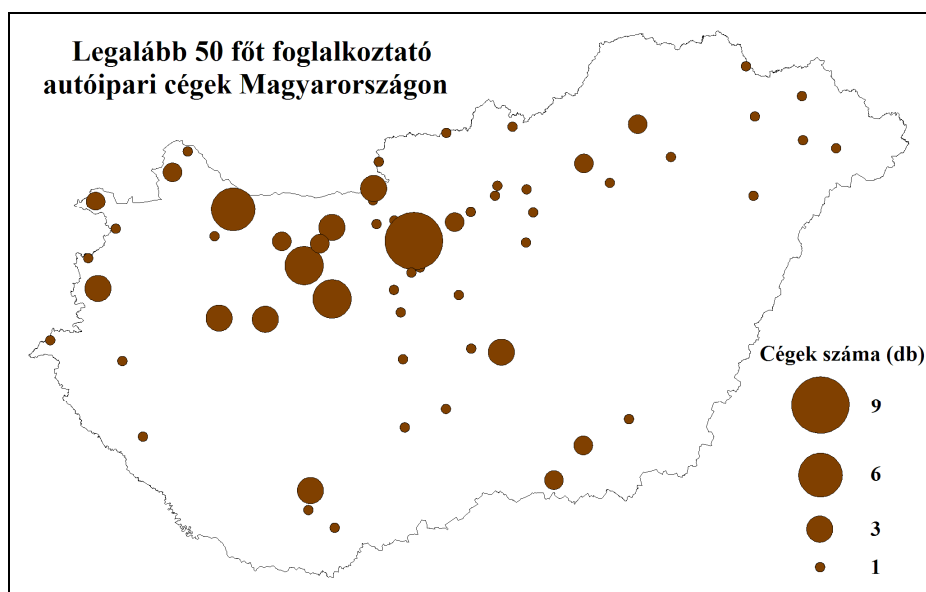
⁸ Forrás: Menedzsment Fórum: Még nem tett le gyöngyösi beruházásáról az indiai gumigyár (http://www.mfor.hu/cikkek/Meg_nem_tett_le_gyongyosi_beruhazasarol_az_indiai_gumigyar.html) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.

⁹ Forrás: KSH, Magyar Statisztikai Évkönyv, 2006. p. 319, illetve pp. 326–327 adatai alapján saját számítás.

¹⁰ A salgótarjáni üvegyár a Mercedes, a BMW, a Volkswagen és a Suzuki számára is szállítja termékeit.

foglalkoztatottra jutó termelési értéket produkáló iparág volt Magyarországon. A hatékonyság nemcsak az iparág szocialista időszakban elért színvonalához, vagy más iparágakhoz képest szembevetve: a GM szentgotthárdi üzemében például, a vetélytárs nyugat-európai üzemek három-négy órás szintidejénél lényegesen rövidebb idő, mindössze két óra szükséges egy motor összeszereléséhez (BOROS J. 2007). Az iparág termelékenységével összefüggésben, a kereseti viszonyok is kedvezőek magyarországi viszonylatban. 2006-ban, a járműgyártásban alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete (202 332 Ft) mind az ipar (164 475 Ft), mind a nemzetgazdaság egészének átlagát (171 351 Ft) felülmúlta: a feldolgozóiparon belül csak a vegyipar egyes területein voltak magasabbak a bruttó átlagbérek¹¹.

Az iparág növekedése kapcsán gyakori kritikaként fogalmazódik meg a hazai hozzáadott érték csekély jelentősége: jól fejlett magyarországi beszállítói hálózatok hiányában az iparág exportorientáltsága komoly importigénnyel párosul, a döntően külföldi működő tőke által alapított üzemek, pedig növekedési szigeteket képeznek, dinamizáló hatásuk nem a kellő mértékben éri el a tőkeszegény, technológiai elmaradással küzdő hazai tulajdonú gazdasági szereplőket (BARTA GY. 2002). A pozitív példaként számon tartott Suzuki – miután japán céggént, az európai vámszabályok jelentős helyi beszállítói háttér igénybevételére kötelezték – segítséget nyújtott a technológia átadásában, a termelés finanszírozásában. A japán autógyár esetében 40–50%-osra tehető a hazai beszállítások aránya, szemben például az Audi 10% körüli értékével (KEMENCZEI N. – NIKODÉMUS A. 2006). Az Audinál a helyi beszállítók csekélyebb szerepe miatt is intenzív az anyavállalat és a győri üzem közötti termelési kapcsolat: heti 17 vonatpár közlekedik Győr és Ingolstadt között (HORVÁTH ZS. 2008).



1. ábra. A legalább 50 főt foglalkoztató autóiipari cégek száma (2006 – db)¹²
(Forrás: KSH, Cég-Kód-Tár, 2006/3)

Pozitívan értékelendő, hogy az országban megtelepült transznacionális beszállítók növekedése valamint a hazai tulajdonú vállalatok egy részének beszállítóná válása nyomán az alkatrészgyártás fejlődése is látványos: a Volkswagen például mintegy 800, a BMW 720, a Daimler pedig 480 millió eurónyi értékű árut vásárolt hazánkból 2006-ban (HEIMER GY. 2007). 2007-ben, az iparágban foglalkoztatottak létszáma 12,5 százalékkal nőtt a megelőző

¹¹ Forrás: KSH, Magyar Statisztikai Évkönyv, 2006. p. 72, illetve p. 321.

¹² Az ábra szerkesztésekor csak azokat a vállalkozásokat vettem számításba, amelyek esetében fő tevékenységként 3400-zal kezdődő (közúti gépjármű- és alkatrészgyártás), 3140-es (akkumulátor, szárazelem gyártása) vagy 3161-es (máshova nem sorolt motor-, járművillamosági cikk gyártása) TEÁOR-kód került megadásra. Az iparághoz kapcsolódó cégek száma a valóságban jóval nagyobb.

évhez képest, s a következő évekre is hasonló ütemű növekedést valószínűsítene (DEMETER K. 2008). Az iparági szereplők összefogását és a beszállítói hálózatok fejlesztését célzó kezdeményezések sorából kiemelkedik a 97 tagvállalatában 42 ezer főt foglalkoztató *Pannon Autóipari Klaszter*. Az „igényesebb” tevékenységek térhódítását mutatja, hogy hazánkban is megjelentek az első *K+F központok* (pl. Audi: Győr; Knorr-Bremse: Budapest, Kecskemét).

Az autógyártással kapcsolatos tevékenységek fellendülése meglehetősen *regionális koncentrálttságot* mutat: az 50 főnél több alkalmazottal rendelkező autóipari cégek elsősorban a *Dunántúl északi részén* működnek, a fővárosi agglomeráción túl, pedig egy északkeleti és egy délkeleti pászta rajzolódik ki területi elhelyezkedésükben (*1. ábra*). Az iparágban a – méreteihez képest – korántsem kiemelkedő fővárost (9 db) Győr (6 db), valamint Mór és Székesfehérvár (5-5 db) követte 2006-ban. Viszonylag jelentős szereplőnek számított 3-3 céggel Ajka, Esztergom, Kecskemét, Komló, Szombathely, Tatabánya, valamint Veszprém is. Az iparág nettó árbevétel alapján vezető húsz cégének 75%-a vagy a Dunántúl északi részén, vagy a budapesti agglomerációban működött 2006-ban¹³.

4. Összegzés helyett...

Az autóipar dinamikus iparág az ezredforduló Kelet-Közép-Európájában, további növekedése a folyamatban lévő beruházások felfutásával egyelőre reálisnak tűnik. Két kérdés azonban kétségtelenül megfogalmazódik a feltűnő eredmények láttán. Egyrészt: mennyire lehet tartós Kelet-Közép-Európa szerepe a kontinens autóiparában? Képesek-e a térség országai arra, hogy hosszabb távon is vonzóak maradjanak az iparág szereplői számára? Másrészt: milyen mértékben tudja kiaknázni a régió az iparágban rejlő lehetőségeket? Képes-e minőségi váltásra hozzáadott értékének növelésével, illetve „igényesebb” tevékenységek (pl. K+F) letelepítésével, tartós megtartásával? E kérdések megválaszolása Magyarország gazdaságának perspektívái szempontjából is – tekintettel az iparág jelentőségére – kiemelkedő fontosságú.

Irodalom

- BARTA GY. (2002) A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. 272p.
- BOOTH, S. – KRASNODEBSKI, R. – BRATRYCH, M. (2007) Eastern Influx. Automotive manufacturing in Central and Eastern Europe. A growing number of automotive manufacturers are migrating to Central and Eastern Europe. But are they doing the right thing? PriceWaterhouseCoopers. 12p.
- BOROS J. (2007) Tizenöt éve indult újra a magyar autógyártás. Népszabadság, március 14.
- DEMETER K. (2008) Folytatja diadalútját az alkatrészipar (<http://www.vg.hu/index.php?apps=cikk&cikk=228173>) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.
- GERHARDT, K. (2004) The Automotive Industry in Eastern Central Europe. Economics and Research Department, IKB Deutsche Industriebank AG. 6p. (http://www.ikb.de/content/en/market_reports/2004/Automotive_Industry_04.pdf) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.
- GROSZ, A. (2006) Clusterization Processes in the Hungarian Automotive Industry. Discussion Papers, 52, Centre For Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences, Pécs, 72p.
- HEIMER GY. (2007) Feltörekvő szlovák autóipar. Tátrasky Detroit. Heti Világgazdaság, 41, pp. 81–86.
- HEIMER GY. (2008) Autóipari fellendülés Közép-Európában. Keletre hajtás. Heti Világgazdaság, 28, pp. 71–73.
- HORVÁTH ZS. (2008) Pörög a magyar autógyártás. (http://www.vezess.hu/hirek/porog_magyar_autogyartas/14841/) utolsó letöltés: 2008. szeptember 5.
- KEMENCZEI N. – NIKODÉMUS A. (2006) Autóipari trendek a nagyvilágban és hazánkban. Külgazdaság, március, pp. 57–66.
- SCHAMP, W. E. (2005) Die Autoindustrie auf dem Weg nach Europa. Geographische Rundschau, 12, pp. 12–19.
- SZABÓ B. (2007) Munkahelyek, milliókért. Népszabadság, 2007. április 26.

¹³ Forrás: Figyelő, Top 200, 2007. p. 57.

- Bővítené a Denso, de nincs munkaerő (<http://www.hrportal.hu/index.phtml?page=article&id=69184>) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.
- Magyar autóipar – Nálunk a világ 2. legnagyobb motorgyára (<http://www.autoipari-klaszter.hu/2008/04/22/magyar-autoipar-15-eves-a-gyori-audi>) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.
- Mercedes-gyár: dolgozók kellene – magyar autóipar (<http://www.autoipari-klaszter.hu/2008/07/31/mercedes-gyar-dolgozok-kellenek-magyar-autoipar/>) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.
- Még nem tett le gyöngyösi beruházásáról az indiai gumigyár (http://www.mfor.hu/cikkek/Meg_nem_tett_le_gyongyosi_beruhazasrol_az_indiai_gumigyar.html) utolsó letöltés: 2008. szeptember 29.