

## **Járműipari Klaszterek a Nyugat-európai térségben**

### **Dominek Ákos**

PhD. Hallgató, Óbudai Egyetem, Biztonságtudományi Doktori Iskola,  
akos.dominek@gmail.com

### **Pató Gáborné Dr. habil. Szűcs Beáta**

Egyetemi docens, Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar,  
patog@vnet.hu

### **Dr. habil. Csiszár-Kocsir Ágnes**

Egyetemi docens, Intézetigazgató, Óbudai Egyetem, Keleti Károly Gazdasági Kar  
kocsir.agnes@kgk.uni-obuda.hu

*Absztrakt: Jelen tanulmány célja, hogy megvizsgálja a nyugat-európai térségben a klaszterpolitikák érvényesülését, és összehasonlítsa a térség országainak klaszteresedését, támogatási rendszerét, eredményeit. Az európai járműipari klaszterek olyan klaszterkategória, mely határozott regionális specializálódást mutat. Magukban foglalva a személygépkocsik, autóbuszok, kamionok összeszerelését, motor és egyéb alkatrészek gyártását, azt a területet képezik, ahol Európa a legerősebb régiók közé tartozik a világgazdaságban.*

*Kulcsszavak: Nyugat-európai járműipar, járműipari klaszter, klaszteresedés, klaszterpolitika, kockázat*

## **1. Bevezetés**

A gépjárművek tömeggyártásának, az irántuk növekvő igényeknek, a kereskedelem fokozatos liberalizációjának, a külföldi működőtőke-áramlásnak köszönhetően hosszú évtizedekig folyamatos gazdasági növekedés jellemezte az iparágat, a XX. század végére már szinte minden iparilag fejlett és fejlődő ország vezető gazdasági ágazatai között szerepelt a gépjármű- és alkatrészgyártás. Az EU25-ben a járműipar kereske-

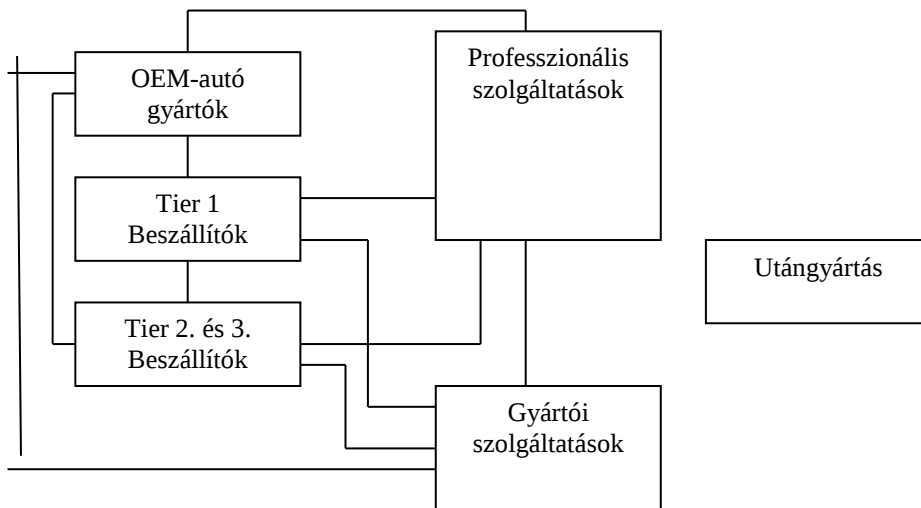
delme dinamikusan alakult 1995–2007 között, az export és az import növekedésének névleges értéke mintegy 9%-os volt évente (Blázquez–Díaz-Mora–Gandoy 2010).

A dinamikus növekedésnek elviekben a 2001. szeptember 11-ei terrortámadások, a gyakorlatban azonban már az 1990-es évek végét jellemző recessziós folyamat vetett véget. Ennek hatására a világpiac járműipari szereplői a gyártókapacitás csökkentésére kényszerültek századunk elején. Az iparág szereplőinek a gazdasági recesszióból való kilábalását jelenti a klaszterkörnyezetben való működés.

A járműipar vonatkozásában Európa a legerősebb térségek közé tartozik a világgazdaságban. Az Európai Bizottság által végeztetett felmérés 2007-es adatai szerint ez a siker annak a 259 régiót magában foglaló 39 regionális klaszternek köszönhető, mely a kategóriában a kontinens foglalkoztatásának több mint 50%-át tudhatja magáénak. Ezek a regionális klaszterek kapcsolatban állnak egymással, összhangban a gyártók és szállítványozók nemzetközi stratégiáival (European Commission–Enterprise and Industry 2007). A klaszterek nemzetközivé válása egy jó kitörési pont lehet a versenyképesség területén is (Jankowska - Glówka, 2016; Dooms, 2020; Lados – Süle – Tóth 2014; Vodák – Varmus – Ferenc - Zraková 2019, Lentner, 2007; Zéman – Lentner, 2018).

Az európai járműpiacon 13 jelentős nemzetközi járműgyártó vállalat vett részt 2008-ban, amelyek évente több milliárd eurós befektetéseket hajtanak végre. Az iparban való foglalkoztatás mintegy 12 millió család életét érinti (ACEA 2007–2008). A rendszerváltás után Kelet-Közép-Európában (a továbbiakban KKE) is komoly beruházások történtek, melynek hatására a járműipar ezen országok egyik, ha nem a legfontosabb ágazatává vált, mely ilyen értelemben nagyon gyorsan zárkózik fel a nyugat-európai országokhoz. Mivel azonban elsősorban a gyártás és a közvetlen beszállítók érkeztek a KKE országokba, azok beágyazottsága a helyi gazdasági környezetbe alacsony. Ezt a hiányosságot az iparban működő vállalkozások, klaszterek létrehozásával és működtetésével igyekeznek korrigálni.

A KKE térség országai klaszterkezdeménnyezéseik tartalmi jellegét, struktúráját és finanszírozási forrásait illetően különböznek egymástól, céljaik azonban azonosak, hálózati együttműködést akarnak létrehozni a gazdaság, a kutatás és a közigazgatás partnereivel, hogy összefogják és továbbfejlesszék a térség meglévő erősségeit. Az együttműködés szinergikus hatásait vizsgálta Siddivò - De Chiara (2012) is. A klaszter kezdeménnyezések súlypontjai között elsőként a járműipar szerepel. Az 1. ábra a járműiparban szereplő vállalkozásokat és tevékenység típusokat mutatja be.



1. ábra: Vállalat és tevékenység típusok a járműiparban

Forrás: Jaklic–Cotic–Zagorsek (2005).

A járműipar a termékek fejlesztésének és a gyártási folyamatok komplexitásának köszönhetően egyike a legtudásintenzívebb iparágaknak. A járműipari ellátási lánc a különböző szintű beszállítóktól a végső járműgyártókig, az úgynevezett OEM-ekig (eredeti berendezésgyártók) terjed. A beszállítók, ahogy az 1. ábra is mutatja, nagyjából három szintre oszthatók, ahol a szintek a gyártótól való távolságot jelölik. A különböző szintű beszállítóknak fontos szerepük van, hiszen ma már a járműgyártók csak néhány alap alkatrészt gyártanak maguk, a többi termékösszetevőt, akár komplett részegységeket, külső, első szintű (Tier 1) beszállítóktól vásárolják, akik maguk is élnek a beszállítás lehetőségével. Bizonyos építőelemek, részegységek további részeit külső vállalatokkal (Tier 2) gyártatják le.

Az első szintű beszállítók biztosítják a magas szintű K+F, a termékfejlesztés részeként integrált szolgáltatások kínálatát. A második szintű beszállítók modulok, alkatrészek gyártása mellett kiegészítő szolgáltatásokat is nyújtanak. A harmadik szintű beszállítók szolgáltatják az olyan alapanyagokat, mint a mechanikus eszközök, fém öntvények, gumi és műanyag stb.

A beszállítóknak az OEM-ek által támasztott szigorú minőségügyi, műszaki követelményeknek kell megfelelniük. A közöttük lévő verseny az iparágban feszült, és az ár mellett a magas műszaki minőség és rugalmas gyártás jellemzi. Feszült, hiszen a megbízható és már bevált beszállító, amíg teljesíteni tudja a feltételeket, folyamatosan számíthat a megrendelésekre, ezáltal az eredményességre és a működőképessegre (Gyukics et al. 2011). A klaszterekhez kapcsoló kutatásukban Reichhart - Holweg (2008) megállapítja, hogy a klasztereket különböző csoportokba

érdemes sorolni, amelyhez strukturált áttekintés szükséges, ugyanakkor Sölvell, Ketels, Lindqvist (2008) egy új modellt is kidolgoztak a klaszterek osztályozására, Kohlbacher, Weitlaner, Hollosi, Grünwald, Grahl (2013) a klaszterek fejlesztésre fókuszáltak kutatásukban.

Jelen tanulmány célja, hogy bemutassa az osztrák és a német klaszterpolitika mely KKE-országok számára mintaként szolgált, hiszen tradicionálisan kapcsolódnak a német ajkú országokhoz (pl. külföldi tőke beáramlás, fejlesztési politikai minta), ezért bemutatom a két ország klaszterpolitikáját, a működő járműipari klaszterek szervezetét, tevékenységi körét, szolgáltatásait, jelentőségét.

## **2. Járműipari klaszterek külföldi példái**

### **2.1 Ausztria**

Ausztria az európai járműgyártás egyik központja, a folyamatos fejlesztés, az új termékek kibocsátása és az innováció jellemezte mintegy százéves virágzásában. 2007-ben a hozzávetőlegesen hétszáz, hálózatban tevékenykedő vállalat 35 ezer munkást foglalkoztatott. Az utóbbi huszonöt évben a fejlesztések értéke meghaladta a 7,4 milliárd eurót, az eladásokból származó bevételek pedig a 93,5 milliárd eurót. Az itt gyártott autók 98 százaléka exportra készül (Mosser–Bruner 2007).

Ausztriát a tartományi szinten megjelenő klaszterpolitika jellemzi, az egyes tartományok gazdaságfejlesztési politikája hasonló, de a klaszterek fejlesztése igazodik a helyi viszonyokhoz. A fejlesztési politikában a klaszterekre való koncentráció leginkább Felső-Ausztriában mutatkozik, de jelentős Stájerországban is. A „klaszteresedés meglévő és tervezett eszközei nem kifejezetten pénzügyi támogatások, hanem pl. az információáramlás, a vállalkozások közötti, valamint a vállalkozások és K+F intézmények közötti együttműködési kapcsolatok erősítése (pl. kompetencia központok), a munkaerő képzése, továbbá a közös marketing és export támogatása. A klaszterorientált technológiai politika meglévő szolgáltatásai elsősorban a KKV szektorra koncentrálnak, hiszen e csoport számára a legnehezebb a külső információkhoz való hozzájutás” (Grosz 2004, 168). Jelen tanulmányban az osztrák járműipari klaszterek közül bemutatom a Stájerországi (Automobil Cluster Styria, AC Styria), a Felső-ausztriai (Automobil Cluster Oberösterreich) és a Bécsi Autóipari Klasztert.

Az osztrák AC Styria sikeres, viszonylag hosszú ideje működő, számottevő tapasztalattal rendelkező klaszter (Szanyi 2008). Stájerország kormányának támogatásával 1996 nyarán alakult. Az állami finanszírozás a megalakulást követő két évben állt rendelkezésre. Az eközben elért sikereknek köszönhetően a részt vevő vállalatok továbbra is az együttműködési hálózat résztvevői maradtak, és az éves bevétel alapján

arányosított tagdíjból saját magát finanszírozni tudó klaszter szervezetet hoztak létre. Alapításkor a kitűzött cél a járműipar területén működő vállalkozások, kapcsolódó intézmények összecsatolása volt. Fő feladatának tekintette a legnagyobb világcégekkel az együttműködés kialakítását, a KKV szektor bátorítását, hogy vegyék fel egymással a kapcsolatot, és keressenek szinergiákat a működésükben, s ezekre koncentrálnak versenyelőnyhöz. Az elmúlt másfél évtizedben a szervezet nagymértékben „felnőtt”, tagvállalatai a 2006-os évben 44 ezer embert foglalkoztattak, 9,3 milliárd euró forgalmi értéket és 1,6 millió euró hozzáadott értéket produkáltak, ami régiós szinten is egy nagyon kiemelkedő érték. Ma a klaszternek 180 vállalati tagja van különböző iparágakból.

A klaszter a tagság számára a befizetett tagdíj fejében pályázati tanácsadást, műhelyviták-, konferenciák-, üzletember-találkozók szervezését és tudásmegosztást nyújt. A különböző programok mellett több szakterületen klubok működnek, mint: az Autóipari Minőségmenedzsment Klub (AQM), a Termelési Munkacsoport, a Kontroller Klub, a Beszerzési Klub. Négy fő stratégiai irányt határozott meg: az unió bővítési folyamatának hatásaira adott válaszok keresése, a tudásgenerálás és tudástranszfer, a technológiafejlesztési program – fejlesztési kapacitások megteremtése – és a jövő autóipari megoldásainak, innovációinak kutatása.

Célja, hogy Stájerország Európa vérkeringésében fő szerepet vállalva, a jövőorientált műszaki megoldások fejlesztési központjává váljon. További cél a hosszú távú foglalkoztatás biztosítása a kifejlesztett innovációk helyi piaci bevezetése révén. A klaszter keretében folytatott tevékenységének köszönhetően az AC Styria az elmúlt pár évben:

- közel 40 autómárkát látott el középtávú műszaki elemekkel;
- Grazot évente mintegy 100 ezer kész közlekedési eszköz hagyta el, és minden harmadik osztrák high-tech termék Stájerországból származik;
- az itt elkészült termékek 60 százalékát exportpiacokon értékesítik (ezen termékek kb. 30 százalékban tartalmazznak Stájerországban gyártott elemeket);
- az autókonszern maga több mint egymilliárd USA dollárt investált a stájer termelőterületekbe, ezáltal a regionális gazdaságba;
- a minőség területén a legutóbbi „empirica” tanulmány az európai 29. helyre sorolta, ami a minőség erősségét mutatja;
- a stájer járműipar mintegy tízezer munkahelyet teremtett (ezen belül négyezer munkahely kis- és középvállalkozások keretein belül).

Felső-Ausztriában hat különböző ágazathoz tartozó klasztert határoztak meg. Elsőként a járműipari klaszter alakult meg 1998-ban. Ezt egy olyan, ágazatokon átnyúló együttműködési hálózatnak lehet tekinteni, amelynek tagvállalatai a gépjárműipar (teherautó, személyautó, haszonjármű, illetve motorkerékpár gyártás) vezető képviselői

(Bosch, Voest Alpine, VAW, Siemens stb.), valamint a hozzájuk kötődő, beszállító kis- és középvállalkozások (Döry 1999). A klaszternek ma már több mint 270 tagja van, és céljában semmiben sem tér el a stájerországi klasztertől. Tevékenységét sikeresen végzi, hiszen hatására – alig több, mint másfél évtizedes története során – Felső-Ausztriában több más ágazati klaszter is létrejött (pl. egy dízeltechnológiai, egy műanyagipari, egy fa- és bútoripar klaszter stb.). Itt a klaszter menedzsmentben döntő szerepet játszik, mint a stratégiai program kidolgozója és a megvalósítás résztvevője, a Felső-Ausztriai Technológia és Marketing Kft (TMG), amely mind a hazai mind a külföldi befektetők számára nyújtott befektetési tanácsokat is, kapcsolatrendszere tehát szerteágazó.

A járműipari klaszter menedzselését öt főállású szakember (közgazdász, mérnök) végzi, akiknek fő feladatai (Döry 1999):

- információ szolgáltatás és kommunikáció a hálózat tagjai között egy információs adatbázis létrehozásával; további adatbázisuk tartalmazza az osztrák, illetve a nemzetközi kutatóintézetek elérhetőségét, technológiai specializációját, megkönnyítve a vállalkozások számára a megfelelő kooperációs partner megtalálását, illetve a vele történő kapcsolatfelvételt;
- képzés, rendezényszervezés tárgykörében oktatási programok, tréningek, szakmai rendezvények, workshopok, tanulmányutak szervezése a tagoknak;
- segítségnyújtás az együttműködési projektek kialakításában, fejlesztésében, illetve finanszírozásában;
- marketing és PR tevékenység (klaszterpozicionálás, információs- és reklám kiadványok megjelentetése, folyamatos PR munka);
- nemzetközi szinten való megjelenés (támogatások nyújtása nemzetközi járműipari kiállításokon, szakvásárokon való megjelenésre, vásárlátogatásra, illetve kapcsolatépítésre az ottani kiállítókkal, más nemzetközi járműipari, vagy beszállító hálózatokkal (pl. BAIKA Bajorországban, a VIA Észak-Rajna-Vesztfáliában).

A klaszter tagság egyszerű, a járműiparba tartozó cégeknek nem kell tagdíjat fizetniük, a felvétel egy részletes adatlap kitöltésében merül ki, interneten is továbbítható.

A harmadik, KKE országok számára a földrajzi közelség miatt is jelentős klaszter a Bécsi Régió Autóipari Klaszter (ACVR), amely Bécs, Alsó-Ausztria tartomány valamint a szövetségi kormány kezdeményezésére jött létre 2001 novemberében. A klasztert Porter klasszikus modellje alapján hozták létre, amely a hálózati partnerek együttműködésének és interakciójának csomópontját képezi. 2009 decemberére a partnerek száma elérte a 128-at, melyek közül 59 bécsi tartományban, 43 az alsó-ausztriai tartományban és 26 a többi tartományokban működnek, s ebből a 128-ból ténylegesen termelő tevékenységet 63 vállalat folytat. A tagok összesen 36 040 főt

foglalkoztatnak. A tagfelvétel egyszerű, személyes kapcsolatfelvételtől, bemutatkozó elbeszélgetéstől és a partneri megállapodás aláírásából áll.

A klaszter vezetősége – 1 fő klaszter menedzserből, 1 fő projekt menedzserből, 2 fő projekt menedzser asszisztensből, 1 fő „back office”-osból tevődik össze – konferenciákat, workshopokat, szimpóziumokat, fórumokat tervez és szervez.

Annak érdekében, hogy az osztrák járműipari szereplők kollektív jelenléte nemzetközi szinten biztosítva legyen, a három járműipari klaszter, az osztrák Kereskedelmi Kamara és az Osztrák Ipari Szövetség létrehozta az osztrák Automotive Association Service GmbH-t, egy szolgáltatási platformot, amely az osztrák járműipari beszállítói ipar erős partnereként lép fel a nemzetközi környezetben. A szövetség támogatja az osztrák beszállítói ipart a marketing és értékesítési ágazatokban:

- közös bemutatók szervezésével a nemzetközi vásárokon;
- a beszállítói ipar OEM-ekkel és a Tier 1 beszállítókkal való pozicionálásával;
- azáltal, hogy rendelkezésre áll teljes körűen a termékek és technológiák tekintetében a világ minden tájáról érkező kérdésekre (The AAA 2011).

A járműiparban és a járműipari klaszterkörnyezetben tevékenykedő vállalatokat Ausztriában tehát nem csak a klaszterkörnyezetben való működés segíti, hanem a szövetség is. Ez utóbbi még szélesebb teljesítményű portfoliót képes létrehozni, amely lehetővé teszi az érdekelt felek számára a nemzetközi fórumokon az osztrák beszállítók tevékenységeinek és képességeinek teljes körű bemutatását.

## 2.2 Németország

A német járműgyártás szintén hosszú történelmi hagyományokkal rendelkezik. Az iparág az 1990-es évekig dinamikusan fejlődött, majd ezután elveszíteni látszott kompetitív előnyeit; a piac telítettségével járó problémákat elsősorban a beszállítói iparág (árfluktuáció, hosszú szállítási idő) sínylette meg. Ez volt az egyik kiváltó oka a hálózatosodást támogató kezdeményezéseknek. A területi koncentrációt az 1. táblázat mutatja.

Az osztrák klaszterpolitikához hasonlít Németország példája is, mely szintén tartományi szinten irányított, itt is többnyire a regionális szint feladata a klaszterpolitika kidolgozása és megvalósítása. A klaszterhatások erősítését itt is a regionális politika egyik fókuszpontjává tették mára.

Az egyik legiparosodottabb tartomány Észak-Rajna-Vesztfália. Az itteni klasztermegközelítés a tartomány szerkezetváltásának elősegítését célozza meg. A kiválasztott klasztereket egy meghatározott időre klasztermenedzsmenttel látják el azért, hogy az

így megszerzett önfenntartó képességgel hosszú távon életképesek legyenek. Észak-Rajna-Vesztfália a német gépjárműipar mintegy egyharmadát koncentrálja, 2005-ben 800, az iparban érdekelt cég tömörült 200 ezer munkavállalóval.

A tartományok támogatják az új klaszterszervezetek létrehozását, egyedi igényű intézkedéseket határoznak meg, amelyek olyan célokat tartalmaznak, mint a termékfejlesztésben való együttműködés, az új piacokon való közös megjelenés, a technológiafejlesztés és transzfer. Ehhez hasonló klaszterpolitikákat találunk pl. Baden-Württembergben, Bajorországban, és a volt keleti tartományokban is (Grosz 2004,168).

| Régió                                  | OEM           | Specializáció<br>(beszállítók)                                | Belső szervezet                                                                                                                          | Támogató<br>politikák (1990-es<br>évek közepe)                              |
|----------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Baden<br>Württemberg<br>(Közép-Neckar) | –Daimler-Benz | High-tech<br>szer<br>szerszámgépek                            | rend-Integrált<br>elemek,klaszter                                                                                                        | gyártásVerbundprojekt<br>(Steinbeis Alapít-<br>vány által irányít-<br>tott) |
| Frankfurt                              | Opel          | Design,<br>skálájú<br>alkatrészek                             | szélesAlacsony<br>részek,integráció                                                                                                      | szintűMOBIL                                                                 |
| München                                | BMW           | Design,<br>nika                                               | elektro-Szelektív integrá-<br>ció, főleg a tech-<br>nológiai irányvo-<br>nalak (szakmák)generikus be-<br>mentén szállítói prog-<br>ramok | Nincs szektorális<br>széles skálájú<br>szállítói prog-<br>ramok             |
| Regensburg                             | BMW           | Specializált<br>lítői rendszerek                              | szál-Új színre<br>klaszter                                                                                                               | lépőMint a fenti ese-<br>tében                                              |
| Südostnieder-<br>sachsen               | VW            | Kutatások a for-<br>galmi rendsze-integráció<br>rek területén | Alacsony<br>integráció                                                                                                                   | Nagyszámú prog-<br>ramok (pl. Mi-<br>nőségi Program,)                       |
| Ruhr régió                             | Ford, Opel    | Tradicionális<br>fémtermelés                                  | Gyenge<br>integráció                                                                                                                     | belsőVIA-NRW                                                                |

1. táblázat: Területi koncentráció a német járműiparban  
Forrás: Lagendijk, 1999

Észak-Rajna-Vesztfália szakminisztériuma 1993-ban hozta létre a KKV szektor (beszállítói cégek) javítása érdekében a Verbundinitiative Automobile Nordrhein-Westfalent (VIA), amely a sikeres működésnek köszönhetően öt év után független testületté vált. Legfontosabb célja a járműgyártók és beszállítók közötti gyakorlatorientált együttműködési projektek támogatása (Grosz 2005). A résztvevők számára nyújtott szolgáltatások között találhatjuk a projektek teljes körű menedzselését, a projektötletekhez való partnerkeresést, támogatók szerzését, illetve a pályázatokhoz segítségnyújtást. A részt vevő KKV-k fejlődésében a tartomány támogatásai mellett az állami támogatások (pl. projektköltségek átvállalása) is szerepet játszottak. 2000-ig több mint 750 vállalkozás vett részt 280 kooperációs projekt elindításában.

Németországban a legtöbb szabadalmi bejegyzéssel bíró vállalkozás, tudományos, akadémiai és kutatóintézet a Stuttgart régióban működik, ahol a járműipar részesedése a teljes GDP-ből 2005-ben 41 milliárd euró volt. A regionális járműipari klaszter keretein belül működő vállalkozások száma 220 volt 2008-ban, amelynek 48%-a mikro-, 36%-a KKV, a többi pedig nagyvállalat volt (36). A gazdaság szerkezetét és a munkaerőpiacot (az összes foglalkoztatott 9,34%-a) a régióban a nagy járműgyártók és beszállítók dominálják. A járműipari klaszter két fontos tagja a Daimler AG és a Porsche AG. A regionális járműipari beszállítói lánc kiterjedtségét jelzi, hogy a járműgyártó vállalkozások mellett 9 első szintű és több mint 30 másodszintű járműipari beszállító vállalkozás tagja a klaszternek. A beszállítók jelentős része a régióban telephellyel, illetve K+F központtal rendelkezik. A klaszter munkáját 5 kereskedelmi szervezet és 4 testület mellett logisztikai, támogató központok, közel 230 pénzügyi intézmény, továbbá 24 ezer tudásintenzív üzleti szolgáltató vállalkozás segíti, melyek a régióban találhatók. A Porter-féle értelmezés szerint a régió teljes járműipara egy ideális klasztert képez. A járműipari klaszterkezdeményezésekhez (mobility and automotive) kapcsolódott vállalkozások és intézmények száma mára meghaladja a 640-et, köztük 34 egyetem és akadémiai kutatóintézet, 8 kereskedelmi szervezet és több mint 600 vállalkozás. A tagok 91%-a KKV (Grosz 2008).

További sikeresen működő klaszter a 2003-ban megalakult Automotive Cluster RheinMainNeckar. Ennek a vállalatvezérelt klaszternek ma 450 tagja van, melyek lefedik a teljes járműipari értékláncot. A régió járműipari központja Rüsselsheim/Darmstadt környéke, ahol több járműipari vállalat tevékenykedik, mint Michiganban, az USA járműiparának szívében. Az itt tevékenykedő vállalatok mintegy 54 ezer főt foglalkoztatnak. Olyan vállalatok rendelkeznek itt telephellyel, mint az Adam Opel AG, Pirelli Deutschland AG, Lear Corporation, Siemens VDO, Delphi Deutschland, Suzuki, Hyundai, Tyco Electronics, Continental Téves AG, MAN, és olyan jól ismert egyetemek vesznek részt a járműiparhoz kötődő oktatásban és kutatásban mint a TU Darmstadt (neves műszaki egyetem), az FH Wiesbaden-Rüsselsheim (University of Applied Sciences) és a Fraunhofer Intézet a Működési Stabilitásért. (Proba 2008). A járműipar egész értéklánca képviselteti magát a

térségben, a vállalatok 80 százaléka kis- és közepes vállalkozás. A klasztert a Darmstadti Gazdasági és Kereskedelmi Kamara, Groß-Gerau megyei közigazgatása és a Bertrandt AG magánvállalat hozta létre. Célja a beszállítói hálózat kiépítésének elősegítése (Stratmann–Dimitrova 2008).

Bajorország igen vonzó térség az itt tevékenykedő vezető járműipari gyártóknak, kiváló beszállítóknak és számos tudományos kutatóintézeteknek köszönhetően. A járműipar a legfontosabb húzóágazat, mely mintegy 182 ezer alkalmazottat foglalkoztat, és éves forgalma több mint 840 milliárd euró. Annak érdekében, hogy erősítsék a bajor vállalatok innovációs potenciálját és az intenzívebb együttműködést az OEM-ek és a beszállítók között, a Bajor Állami Kormány 1997-ben megalapította a Bajor Autóipari Beszállítók Innovációs és Együttműködési Kezdeményezését (BAIKA). Ezzel egy sikeres hálózatot hozott létre, ahol a gazdaság és a tudomány szereplői nemzetközi partnerekkel kooperálnak. A világszerte tevékenykedő (50 országbeli) több mint 2200 vállalat és intézmény közül 1150 bajorországi, a BAIKA pedig Európa egyik vezető projekt kezdeményezése (BAIKA 2011).

Szászországban az iparosodás szintén hosszú múltra tekint vissza, a járműgyártásnak pedig nagy hagyománya van itt (az Audi 1900-ban alapult). Meglepő, hogy a szocialista múlt ellenére (NDK), a régió beszállítói képesek voltak gyorsan alkalmazkodni az új piaci feltételekhez. Ezt segítette a sok beáramló FDI. A volt nyugat-németországi valamint külföldi járműgyártók (pl. VW), járműipari beszállítók új gyárakat építettek itt, illetve átvették és korszerűsítették a már meglévőket. Ma több mint 700 járműipari és a kapcsolódó iparágban tevékenykedő vállalat van a régióban, melyek mintegy 65 ezer dolgozót foglalkoztattak 2004-ben. Számos kezdeményezés indult annak érdekében, hogy az egész régió járműipara vezető szerepbe kerüljön. A legsikeresebb az itt működő járműipari klaszter számára a hálózatok támogatása volt (1999-ben a Gazdasági Minisztérium és a Munkaügy nagy hálózati projektet (AMZ-Autóipari Beszállítók Hálózata Szászország) kezdeményezett, hogy felhasználja a beszállítói iparág kompetenciáját). Egy másik fontos kezdeményezés egy ún. „esernyő” márka („AUTOLAND Szászország”) létrehozása volt, amelyet az összes szászországi járműipari cég felhasználhatott termékei reklámozásakor (Jaklic–Cotic–Zagorsek 2005).

Az Európai Unióban az Európai Bizottságnak van fontos szerepe a klaszterfejlesztés támogatásában Európa szerte. A klaszterpolitikák nemzeti és regionális szinten is megjelennek. Nemzeti szinten számos európai országban a klaszteresedés támogatása részét képezi a gazdaságpolitikának. Németországban nincs megfelelő nemzeti klaszter politika, itt inkább bizonyos régiókban vagy területeken használják a klaszter megközelítést. Különböző típusú regionális klaszter kezdeményezések alakultak Európa számos részén. A legtöbb ilyen kezdeményezést a helyi vagy regionális kormányzati szervek indították, melyek saját erőfeszítésből próbálják meg összekapcsolni az ipari társulásokat és az egyes vállalatokat. Több kezdeményezést maguk a szektorális vezetők indítottak. A kelet-német régióban (Drezda, Lipcse)

például vállalatvezetők fogtak össze annak érdekében, hogy erősítsék a cégük nyilvános profilját, egyúttal pedig a régió minőségét. Munkájukat olyan speciális klaszterek köré szervezték, mint pl. a gépjármű és vegyi anyagok. Azért vették a kezükbe az irányítást, mert a közsféra megbénult a három német állam és a három nagyváros koordinációjában. A magánszektor vezetésével sokkal könnyebb volt a közsféra képviselőinek is az erőfeszítés támogatása és követése. A köz- és a magánszféra együttműködése nem jöhetett volna létre, ha a regionális kormányzati szervezeteknek nincs elegendő hatalmuk, döntési és önállósági jogkörük. A KKE országok régióinak ez jelenti az egyik legnagyobb problémáját, hiszen a centralizált államhatalom átalakítása nem történik meg egyik pillanatról a másikra.

### **Összefoglalás**

Klaszterek a fejlett gazdaságokban többnyire az evolúció, a különböző szervezetek (pl. vállalkozások, K+F intézmények, tudományos központok, hatóságok stb.) együttműködéseinek eredményeként jöttek létre. A klaszterek alapításának egyik célja a kooperációk révén állami és uniós támogatások szerzése, a másik pedig, hogy valódi, társulási alapon történő együttműködések jöjjenek létre.

A nyugat-európai járműipari klaszterek fejlett klaszterek, A német és osztrák klaszterek hálózatorientált területfejlesztési és vállalkozásfejlesztési eszközök, és nagy múltra tekintenek vissza, különösen a járműiparban. Tartományi kezdeményezésből önállóan működő testületekké váltak klasztermenedzsmenttel.

Minden klaszterszervezet esetében alapkövetelmény a teljes munkaidőben rendelkezésre álló szakmai személyzet, illetve tanácsadók, valamint szinte mindegyik foglalkoztat a napi műveletek elvégzéséhez koordinátort és saját személyzetet. A nyugati példák esetében két-három alkalmazott áll rendelkezésre az alapvető irányítási feladatok ellátására (pl. AC RheinMainNeckar,), míg egy összetettebb feladatokat és tevékenységi köröket ellátó klaszter esetében (pl. Felső-Ausztria AC) az alap személyzet a tíz főt is elérheti.

Mindkét államot (Ausztria és Németország) a tartományi szinten megjelenő klaszterpolitika jellemzi, az egyes tartományok gazdaságfejlesztési politikája hasonlít, de a klaszterek fejlesztése igazodik a helyi viszonyokhoz. Ez az igazodás, illetve a valós helyzet felmérése hazánkban hiányzik, sürgősen pótolandó feladat a jövőre vonatkozólag.

A klaszterorientált politikának, a klaszteresedési folyamatot támogató eszközök alkalmazásának nagy jelentősége van hazánkban, mivel ez egy modernizációs mechanizmus. A működő klaszterek csak úgy tudnak megerősödni, ha klaszteralapú gazdaságpolitika kerül kidolgozásra, mely feltételezi a döntéshozatal decentralizációját, hiszen csak adott régiók ismerik saját speciális szükségleteiket, a központi kormányzat csak az általános versenyképesség javításával tud hozzájárulni a fejlesztéshez.

### Hivatkozások

- [1.] Austrian Automotive Association (The AAA): [www.aaa.or.at](http://www.aaa.or.at) (Letöltés: 2011. augusztus 05.)
- [2.] Automotive Cluster Vienna Region (ACVR): [www.acvr.at](http://www.acvr.at) (Letöltés: 2010. november 19.)
- [3.] Bayern Innovativ (BAIKA): <http://bayern-innovativ.de/0694b997-753e-7613-df27-4dcbfaa2f662?Edition=en> (Letöltés: 2011. július 27.)
- [4.] Benchmarking Study of European Automotive Clusters (2005) AutoAnalysis, London.
- [5.] Blázquez, L. – Díaz-Mora, C. – Gandoy, R. (2010) European Automotive Networks: A parts and components trade perspective. University of Castilla-La Mancha, Spain.
- [6.] European Automobile Manufacturer's Association (ACEA): [www.acea.be](http://www.acea.be) (Letöltés: 2011. augusztus 12.)
- [7.] Europe Innova Cluster Mapping Project (2008) Case studies of clustering efforts in Europe: Analysis of their potential for promoting innovation and competitiveness. DG Enterprise and Industry, Brussel.
- [8.] Dooms, M. (2020): Elvira Haezendonck and Alain Verbeke (eds): Sustainable port clusters and development: building competitiveness through clustering or spatially dispersed supply chains, *Maritime Economics & Logistics* 22, pp. 146-148. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00150-x>
- [9.] Dőry T. (1999) A „Linzi Automobil-Klaszter”, autóipari hálózat építése Felső-Ausztriában. *Kisalföldi Gazdaság*, December 17. 14. o.
- [10.] Innovation Clusters in Europe: A statistical analysis and overview of current policy support (2007) European Commission, Enterprise and Industry Directorate-General, Brussel.,
- [11.] Lentner, Cs. (2007): A magyar nemzetgazdaság versenyképességének új típusú tényezői. In: Lentner, Csaba (szerk.) *Pénzügypolitikai stratégiák a XXI. század elején: prof. dr. Huszti Ernő DSc. egyetemi tanár a pénzügyi intézményrendszer, a tudomány és a felsőoktatás szolgálatában : tiszteletkötet 75. születésnapja alkalmából*, Budapest, Akadémiai Kiadó, 271-297. p.
- [12.] Jankowska, B. & Glówka, C. (2016): Clusters on the road to internationalization – evidence from a CEE economy, *Competitiveness Review*, Vol. 26 No. 4, pp. 395-414. <https://doi.org/10.1108/CR-02-2015-0010>

- [13.] Ketels, Ch. (2004) European Clusters. Structural Change in Europe 3 – Innovative City and Business Regions. Harvard Business School, Boston MA, USA.
- [14.] Kohlbacher, M., Weitlaner, D., Hollosi, A., Grünwald, S., Grahsl, H-P. (2013): Innovation in clusters: effects of absorptive capacity and environmental moderators, *Competitiveness Review: An International Business Journal*, Vol. 23, No. 3, pp. 199-217. DOI 10.1108/10595421311319807
- [15.] Lados, M., Süle, E., Tóth, T. (2014): Klaszterhálózat fejlesztés Győr-Moson-Sopron megyében, in: *A gazdaság szerkezete és vonzáskörzete alakulása*, Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft., pp. 189-200. (A Győri Járműipari Körzet, mint a térségfejlesztés új iránya és eszköze c. kutatás monográfiái; 5.) (ISBN:978-615-5298-44-8)
- [16.] Legendijk, A. (1999) Good practices in SME Cluster initiatives. Lessons from the 'core' regions and beyond. Centre for Urban and Regional Development Studies, University of Newcastle Upon Tyne, UK.
- [17.] Local Economic and Employment Development. Business Clusters: Promoting Enterprise in Central and Eastern Europe. OECD (2005) Paris.
- [18.] Mosser, A. – Bruner, G. (2007) Automotive Austria 1907–2007. Association of the Austrian Vehicle Industry, Vienna, Austria.
- [19.] Proba, M. (2008) Successful networking of "Hidden Champion Automotive Sites" – TCAS' effects on the Automotive Cluster RheinMainNeckar. – Stratmann, G. – Dimitrova, G. Hessen Agentur (eds.) *Automotive Clustering in Europe. Case Studies on Cluster Management and Development*. Wiesbaden. 61–63. o.
- [20.] Reichhart, A. & Holweg, M. (2008): Co-located supplier clusters: forms, functions and theoretical perspectives, *International Journal of Operations & Production Management*, Vol. 28, No. 1, pp. 53-78. DOI 10.1108/01443570810841103
- [21.] Siddivò, M. & De Chiara, A. (2012): High-tech industry clustering in less favoured areas: International comparison of two aerospace industrial districts in China and Italy, *Journal of Science and Technology Policy in China*, Vol. 3 No. 2, pp. 164-190. <https://doi.org/10.1108/17585521211257008>
- [22.] Sölvell, Ö., Ketels, C., Lindqvist, G. (2008): Industrial specialization and regional clusters in the ten new EU member states, *Competitiveness Review: An International Business Journal*, Vol. 18, No. 1/2, pp. 104-130. DOI 10.1108/10595420810874637
- [23.] Stratmann, G. – Dimitrova, G. (2008) Automotive clustering in Europe –A comparative review of key issues in cluster management and development. In.

- Stratmann, G. – Dimitrova, G. Hessen Agentur (eds.) Automotive Clustering in Europe. Case Studies on Cluster Management and Development. Wiesbaden. 10–31.o.
- [24.] Szanyi M. (2008) Innovatív klaszterek Magyarországon? – Technológiai fejlődés, innováció és gazdasági növekedés konferencia. Debrecen.
- [25.] The Central and Eastern European automotive market. (2010) Ernst & Young, EYGM Limited, UK.
- [26.] Vodák, M. Varmus, P. Ferenc, and D. Zráková (2019): Cooperative Relations and Activities in a Cluster in the Slovak and Czech Automotive Industry in Caganova, D., Balog, M., Knapcikova, L., Soviar, J., Mezarcíöz, S. (Eds.) (2019): Smart Technology Trends in Industrial and Business Management, EAI/Springer Innovations in Communication and Computing, pp. XIV, 500. DOI 10.1007/978-3-319-76998-1
- [27.] World-class clusters at your fingertips:  
<http://www.clusterobservatory.eu/index.html> (Letöltés: 2011. augusztus 16.)
- [28.] Zéman, Z. – Lentner, Cs. (2018): The Changing Role Of Going Concern Assumption Supporting Management Decisions After Financial Crisis, Polish Journal Of Management Studies 18, 428-441. p.