

A magyar járműipar koncentrációja 2022-ben¹

Darányi Renáta Erika, Szóllósi László

Összefoglalás

Napjainkban a járműgyártás rendkívüli kihívásokkal néz szemben. Azonban hazánkban az elmúlt időszakban a beruházási hajlandóság fokozott aktivitást mutat, amelyet alátámasztanak a BMW és a BYD gyárak létesítése, valamint a Mercedes-gyár bővítése, ezzel tovább erősítve Magyarország ipari, különösen járműipari pozícióját. A tanulmány célja, megállapítani a magyarországi járműgyártás (TEAOR 29) területi és piaci koncentrációját. A kutatómunka megvalósításához az EMIS adatbázisban fellelhető szekunder adatokat használtuk. Az adatbázisból a hazai TEAOR 29 főtevékenységet végző vállalkozások beszámolóinak főbb adatait dolgoztuk fel 2022 időszakra vonatkozóan. A minta elemszáma adattisztítást követően 144 darab volt. A területi koncentráció vizsgálatához a Tableau alkalmazás segítségével vizuálisan megjelenített vállalati adatokat használtuk. A piaci koncentráció elemzéshez a Lorenz-görbét, Gini-index és a Herfindahl-Hirschmann-indexet alkalmaztuk. Az eredmények azt mutatják, hogy a területi koncentráció Nyugat-és Közép-Magyarországon a legnagyobb, ezen belül is kiemelt szerepet tölt be Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom és Bács-Kiskun vármegye. Piaci koncentrációt tekintve a Lorenz-görbe és a Gini-index nagyfokú koncentrációt mutat, míg a HHI mérsékelt piaci koncentrációt jelez. A magyar járműipar összes vagyonállományának 80%-át és az árbevételének 79%-át mindössze 10 vállalat (a mintában szereplő piaci szereplők közel 7%-a) adja.

Kulcsszavak: magyar járműipar, piaci koncentráció, területi koncentráció, vállalati pénzügyi adatok, EMIS adatbázis

JEL: L11, L62, R12

Concentration of the Hungarian automotive industry in 2022

Abstract

The automotive manufacturing industry is facing extraordinary challenges today. However, in recent years, Hungary has experienced a surge in investment activity, as evidenced by the establishment of BMW and BYD plants, and the expansion of the Mercedes factory. These developments further strengthen the country's industrial position, particularly in the automotive sector. The aim of this study is to determine the territorial and market concentration of the Hungarian automotive manufacturing sector (classified under NACE Rev. 2 code 29). The research is based on secondary data sourced from the EMIS database. Key financial indicators of Hungarian enterprises whose main activity falls under NACE 29 were analysed for the year 2022. After data cleaning, the final sample included 144 companies. To examine spatial concentration, we utilised visualised corporate data in Tableau. For market concentration analysis, we applied the Lorenz curve, the Gini index, and the Herfindahl-Hirschman index (HHI). The results indicate

¹ A tanulmány Darányi R. E. (2024): A magyar járműipari vállalatok gazdasági helyzete 2019 és 2022 közötti időszakban című, tudományos diákköri konferencián (Kari TDK Konferencia, Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Kar, Debrecen, 2024.11.26.) bemutatott pályamunkája egy részének átdolgozott és kiegészített formája.

that territorial concentration is highest in Western and Central Hungary, with Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom, and Bács-Kiskun counties playing particularly significant roles. In terms of market concentration, the Lorenz curve and the Gini-index reveal a high level of concentration, while the HHI suggests moderate market concentration. Remarkably, 80% of the total assets and 79% of the total revenue in the Hungarian automotive sector are concentrated within just 10 companies – representing only about 7% of the sample.

Keywords: *Hungarian automotive industry, market concentration, spatial concentration, corporate financial data, EMIS database*

JEL: *L11, L62, R12*

Bevezetés

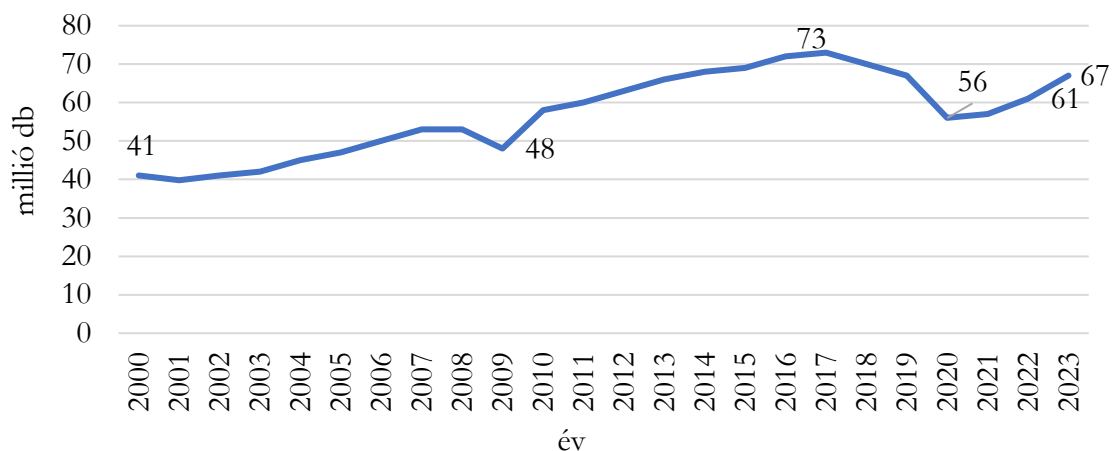
Az ipari fejlődés a gazdasági növekedés egyik fő tényezője. Az iparágak közül az autóipar, mint 120 éves múltta visszatekintő „kulcsfontosságú” gazdasági ágazat, egyre alapvetőbb szerepet játszik az emberi társadalmakban (Manteghi, 2013). Napjainkban a gépjármű-előállítás rendkívüli kihívásokkal néz szemben (Hojdik, 2021; Singh et al., 2023). Már a koronavírus járvány előtti „békeidőben” is kirajzolódtak a gépjármű-gyártás jövőjét meghatározó, alapvetően kedvezőtlennek tekinthető trendek. Ezen tényezők között lehet említeni az Egyesült Államok kereskedelmi háborúját Kínával és az Európai Unióval szemben, a chiphiányt, illetve az elektromos áttérés nehézségeit (amely keretében meghatározott intézkedések az egész globális kereskedelmet korlátozzák és nemcsak a célzott piacokra vannak hatással). Ezek többek között a globális értékláncok közti kapcsolatok romlását, globálisan csökkenő befektetői bizalmat eredményeznek és ezáltal a növekedés is visszaesik. Azonban hazánkban az elmúlt időszakban a beruházási hajlandóság fokozott aktivitást mutat, amelyet alátámasztanak a BMW és a BYD gyárak létesítése, valamint a Mercedes-gyár bővítése, ezzel tovább erősítve Magyarország ipari, különösen járműipari pozícióját.

Járműipar globális helyzete

Túry (2020) megállapítása kiválóan szemlélteti a járműipar globális gazdasági súlyát, hiszen, ha önálló országgént tekintenénk rá, a világ hatodik legnagyobb gazdaságát alkotná, ezzel megelőzve több jelentős európai államot, mint például Franciaországot és Olaszországot. Ez jól mutatja, hogy a járműipar nem csupán egy iparág a sok közül, hanem a világgazdaság egyik meghatározó pillére. Az autóipar az egyik legösszetettebb iparág a technológia állása szerinti legfejlettebb gépek és berendezések szükségesek, amelyek működtetéséhez rendkívül magas tőkére és szakmailag felkészült munkaerőre van szükség (KSH, 2011). A nemzetgazdaság olyan ágazata a járműipar, amely nagymértékben alakítja a gazdasági környezetet, beszélhetünk akár termelési volumenről vagy foglalkoztatottságban betöltött szerepéről ezzel párhuzamosan pedig a jövedelemszint növekedéséről, illetve a tudomány és az innováció egyik legfontosabb ágazata (Rechnitzer, 2019). A járműipar rendkívül tőke- és tudásigényes iparág, amely fontos szerepet játszik a nemzetgazdaság társadalmi-gazdasági életében. Folyamatosan virágzik és egyre több országban húzóágazattá válik (Saber, 2018).

Mindezeket alátámasztják az „OICA” kutatásai, amely a világ autógyártását vizsgálta 2000 és 2023 közötti időszakban. A gépjármű-előállítás folyamatosan növekedett az elmúlt két évtizedben, több mint 63%-os termelésnövekedés volt megfigyelhető (1. ábra). 2000-ben annyi gépjárművet

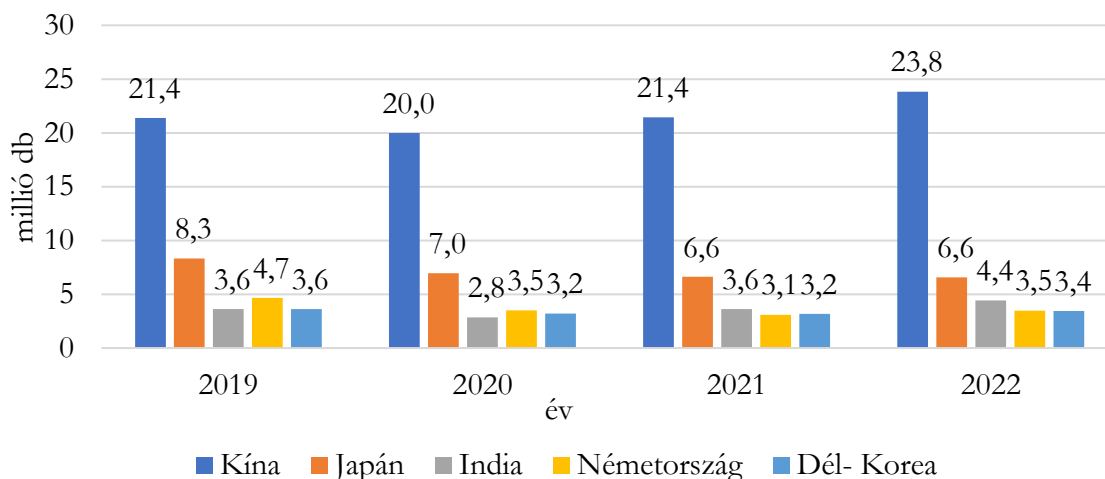
állítottak elő a világon, hogy minden 150. ember vehetett volna egyet, míg 2023-ban pedig már minden 120. ember tehetett volna meg (OICA, 2024).



1. ábra. Gépjármű-előállítás globálisan 2000–2023 között

Forrás: saját szerkesztés OICA (2024) alapján

A 2. ábra a világ meghatározó autógyártó országait ábrázolja, élen a vizsgált időszakokban Kína áll. Kína a világ legnépesebb országa (mintegy 1,41 milliárd fő), aminek elsődleges eredménye az, hogy náluk van a legnagyobb piaca az autóknak. E mellett a kínai gyártók fejlesztései is világszínvonalat képviselnek, amellyel szinte Kína alakítja a járműipari piacot (OICA, 2024). Az Európai Unió tagállamai közül Németország emelhető ki, amely a világ negyedik legnagyobb gépjármű-előállító országa. Globálisan 2019-ben összesen közel 67 millió autót gyártottak. 2022-ben a termelés kismértékben visszaesett (62 millió db). A járműipari termelést is nagyban befolyásolta a Covid-19 járvány, amely leginkább a 2020. évet érintette (OICA, 2024).



2. ábra. A világ öt legnagyobb gépjármű-előállító országának kibocsátása 2019–2022 között (millió db)

Forrás: saját szerkesztés OICA (2024) alapján

2023-ban Kína átvette a világ legnagyobb autóiipari exportőr szerepét, mivel kihasználta azt a lehetőséget, hogy a nyugati országok kivonultak az orosz piacról az orosz-ukrán háború kirobbanásának következtében. Kínai jelentések szerint az Oroszországba történő eladásai száma csaknem az ötszörösére növekedtek (Portfolio, 2024). Szunomár (2024) tanulmányában vizsgálta Kína elektromosautó-gyártás ellátási láncba történő befektetések trendjeit és szerinte visszafordíthatatlan átalakulás vette kezdetét, amely a V4 országok autóiipari tevékenységein keresztül a gazdaságukra nagy hatással van (Szabó, 2024).

A világ 5 legnagyobb autógyártója 2022-ben sorrendben a következők voltak: Toyota, Mercedes-Benz, BMW és a Tesla (Svékus, 2023). A Toyota 2024-ben rekordszámú autót értékesített, mindegy 11,233 millió darab új autót adott el. Ugyanígy rekordszámú eladást mértek a részben vagy teljesen elektromos autók számában is, majdnem 3,68 millió darabot adtak el 2022-ben. A Toyota Company értékesítéséből Ázsai 48%-kal, Észak-Amerika 25%-kal, Európa 11%-kal részesedik. Japánban érte el a legnagyobb növekedést, közel 30%-kal bővültek ott a Toyota és Lexus márkát jegyző vállalat értékesítései. A Toyota értékesítések 75%-át, a Lexus értékesítések 95%-át teszik ki a részben vagy teljesen elektromos autók hazánkban és az Európai Unióban (E-cars.hu, 2024).

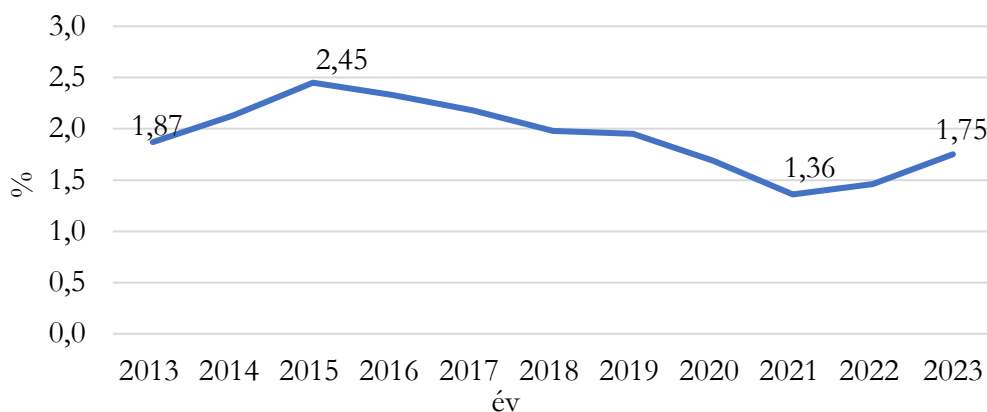
Járműipar jelentősége hazánkban

Magyarországon az 1990-es évek előtt főként csak haszongépjárműveket, autóbuszokat, teherautókat és járműalkatrészeket gyártottak. A rendszerváltást követően egy szerkezetváltás zajlott le, az autóbusz gyártás helyét a személygépjárművek (Audi, Opel, Suzuki) gyártása vette át, ami hamar húzóágazattá vált (KSH, 2011). A hazai járműipar folyamatos fejlődése egyértelműen a külföldi működő tőkebefektetésekre vezethető vissza. A multinacionális összeszerelő vállalatok (OEM-ek; Original Equipment Manufacturers) stratégia váltásának köszönhetően újragondolták a kelet-közép-európai országok szerepét, amellyel megkezdődött az összeszerelő és alkatrészgyártó tevékenységek kelet-európai országokba való telepítése (Rechnitzer et al., 2017). Ezeknek az egyre fokozódó külföld befektetéseknél és szerkezeti átalakulásoknak köszönhetően vált hazánk egyik húzóágazatává a járműgyártás.

A külföldi autóiipari nagyvállalatok fő célpontja elsősorban a Nyugat-Dunántúl középső és északi megyéi voltak. A gazdaságban az átalakulás által számos nagy- és közepes vállalkozás vált meghatározóvá, mindeközben a kis- és közepes méretű beszállítói kör is bővült (KSH, 2011). Az első beruházó hazánkban a General Motors, amely 1992-ben megnyitotta Szentgotthárdon az első hazai autógyárat, az Opelt, amely napjainkban motorok és váltók gyártásával foglalkozik. Az Opelt követte a Suzuki, amely szintén még 1992-ben kezdte hazánkban a működését, Esztergomban és hamar a legnépszerűbb márká lett itthon. 1994-ben az Audi kezdte meg működését a Győrben, amely mára az egész régió gazdaságának legmeghatározóbb szereplője. A Mercedes gyár pedig 2012-ben települt Kecskemétre. Napjainkban pedig folyamatban van a BMW debreceni gyárának, valamint a BYD Kínai autógyártó szegedi gyárának építése. A tervek szerint Debrecenben 2025 negyedik negyedévében kezdődik a gyártás, míg Szegeden a termelés három éven belül indul (Járdi, 2024; K.B.G., 2024).

A KSH (2024b) közlése szerint több mint félmillió személygépkocsit gyártottak Magyarországon 2023-ban, ezzel Németország, Spanyolország, Csehország, Szlovákia, Franciaország és Olaszország után Magyarország az Európai Unió hetedik legnagyobb autógyártója. Összességében Magyarország azok közé az uniós tagállamok közé tartozik, ahol kiemelkedően bővült a gépjármű-gyártás az utóbbi két évtizedben. A magyarországi termelés 2023. évi volumene 4,3-szerese volt a 2000. évinek, miközben az Európai Unió egészében ugyanebben az időszakban 27, Németországban 36%-kal lett nagyobb a kibocsátás. A magyarországi járműipar GDP-hez való hozzájárulása látható a

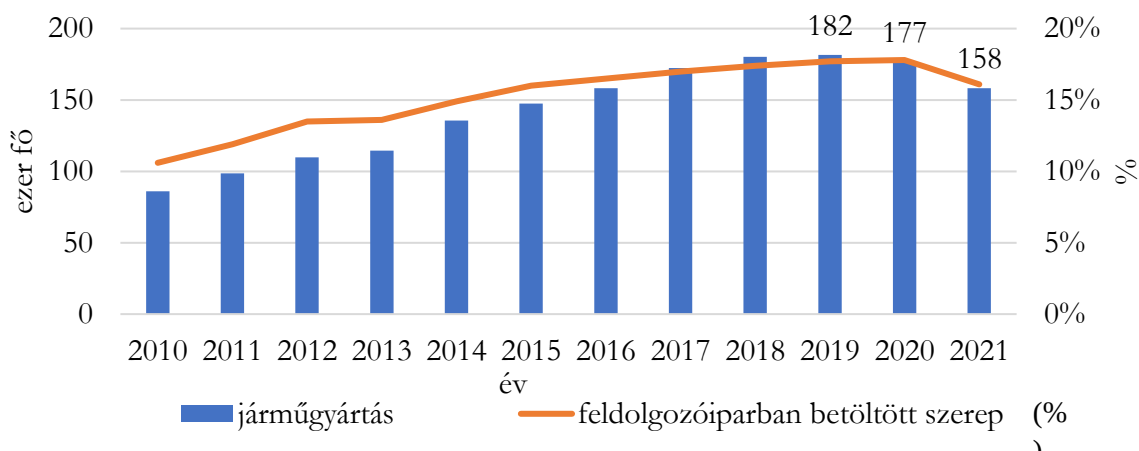
3. ábrán 2013 és 2023 közötti időszakban. A legmagasabb értéket 2015-ben érte el a szektor, azt követően egy folyamatosan csökkenő tendencia figyelhető meg. A folyamatos csökkenést követő legmélyebb pontot 2021-ben láthatjuk, ekkor mindössze 1,36% volt az iparág GDP-hez való hozzájárulása. A gépjármű-gyártás feldolgozóipari termelésből való részesedése folyamatosan csökken 2020 óta, de a 24%-kal, még így is a legnagyobb súlyt képviseli Magyarországon. A járműiparban a 2022-es csökkenés egyik oka a félvezetőhiányra vezethető vissza, ekkor voltak gyárak, amelyekben a gyártás szünetelt és voltak, amelyek csak csökkentett kapacitással működtek (Oxford Economics, 2024).



3. ábra. Járműipar GDP-hez való hozzájárulása Magyarországon 2013–2023 között

Forrás: saját szerkesztés Oxford Economics (2024) alapján

A koronavírus járvány ezt az iparágat sem hagyta kímélet nélkül. Ennek egyik aspektusa a beszállítói oldal volt, amely gyakorlatilag teljességében bizonytalan volt és kiszámíthatatlan az alapanyagok beérkezése. A kihívások másik aspektusa a vevői megrendelések jelentős ingadozása volt (Klonka, 2023). A koronavírus-járvány utáni helyreállás időszakában az autóipar újabb kihívásokkal szembesült. A globális chiphiány akadályozta a modern autók gyártását, majd az orosz-ukrán háború tovább nehezítette a helyzetet. A konfliktus a beszállítói láncokat is érintette, mivel Ukrajnában számos autóipari beszállító működött. Emellett a vállalatok az orosz piacról is kivonultak, ezzel jelentős felvásárlópiacot veszítve (Klonka, 2023).



4. ábra. Foglalkoztatottak száma és aránya a járműiparban 2010–2021 között hazánkban

Forrás: saját szerkesztés Essősy (2022) alapján

A foglalkoztatottságot tekintve (4 ábra) az elmúlt 10 évben folyamatosan növekvő tendencia figyelhető meg. 2019-ban jegyezték a legtöbb munkavállalót a magyarországi járműiparban, számuk ekkor 182 ezer fő volt. A teljes hazai foglalkoztatottak száma ebben az évben 4626 ezer fő (KSH, 2024a) volt, azaz kijelenthető, hogy minden 26. ember a járműiparban dolgozott ebben az évben. 2019 után csökkenés figyelhető meg és 2021-re már csak 158 ezer fő dolgozott a járműiparban. A csökkenés elsődleges oka a koronavírus járvány volt, amely során sok bevezetett szankció eredményeként a vállalatoknak létszámleépítéseket kellett eszközölni, valamint a humán erőforrás elhalálozási arányai is magas volt ebben az időszakban (Essősy, 2022).

A gépjármű-gyártás jelenlegi helyzete és jövője

A magyar járműipar fejlődését jelentősen befolyásolja a német autógyártók sikere, különösen az elektromobilitás terén. Már a koronavírus-járvány és az orosz-ukrán háború előtt is megjelentek a jövőt kedvezőtlenül befolyásoló tényezők, mint az USA kereskedelmi háborúja Kínával és az EU-val, vagy a Brexit, amelyek a globális értékláncok gyengülését és a befektetői bizalom csökkenését eredményezték. Ugyanakkor Magyarországon a beruházási kedv továbbra is erős, amit a BMW, a Mercedes és a BYD fejlesztései is bizonyítanak (Túry, 2020).

A legfrissebb jelentések alapján jelenleg az EU autóipara válságban van, amelyet a globális verseny, a technológiai változások, valamint a korábban már bevezetett környezetvédelmi előírások növelnek. Kína ugrásszerű növekedésével az EU nem tudott lépést tartani, így a szektor jelentős részesedést veszített. Az autóipar versenyképességének megőrzéséhez az energia- és munkaerőköltségek csökkentése, a technológia és innováció jelentős támogatása, valamint a kínai dömping elleni vámok bevezetése lenne erősen indokolt (Portfolio, 2024).

Anyag és módszer

A kutatás során szekunder adatgyűjtést alkalmaztunk a vizsgált iparág (TEÁOR 29) piaci szereplőinek területi és piaci koncentrációjának vizsgálatához. Az adatgyűjtést az EMIS (Emerging Market Information System) adatbázis (EMIS, 2024) felhasználásával végeztük, amely egy gazdasági adatbázis, a világ fejlődő gazdaságaiból szállít vállalati, iparági-, és makrogazdasági információkat, valamint gazdasági jelentéseket és híreket. Az adatbázisból a vállalatok főtevékenységére (TEÁOR 29) szűrve üzemsorozos pénzügyi adatokat (mérleg, eredménykimutatás adatai) töltöttünk le. A vizsgáltat keresztmetszeti jellegű, időhorizontja 2022. évre vonatkozik. A nyers alapsokaságba tartozó vállalatok száma 299 vállalkozás volt, amelyet ezután tisztítottuk, végezetül 144 darab vállalkozás gazdasági adatait tudtuk a vizsgálatba bevonni.

A földrajzi koncentráció vizsgálatához az adatokat térképen ábrázoltuk, amelyeket Tableau alkalmazás segítségével vizuálisan megjelenítettünk. Ehhez szükség volt a mintában szereplő vállalkozások székhelyének irányítószámára, mérlegfőösszegére és nettó árbevételére. Ezekből vármegei szintű aggregált adatokat készítettünk, amelyek alapján a földrajzi koncentrációt vizsgáltuk. A kapott adatsort Tableau alkalmazásba feltöltöttük, ahol adatkapcsolatok létrehozása után elkészült a térkép.

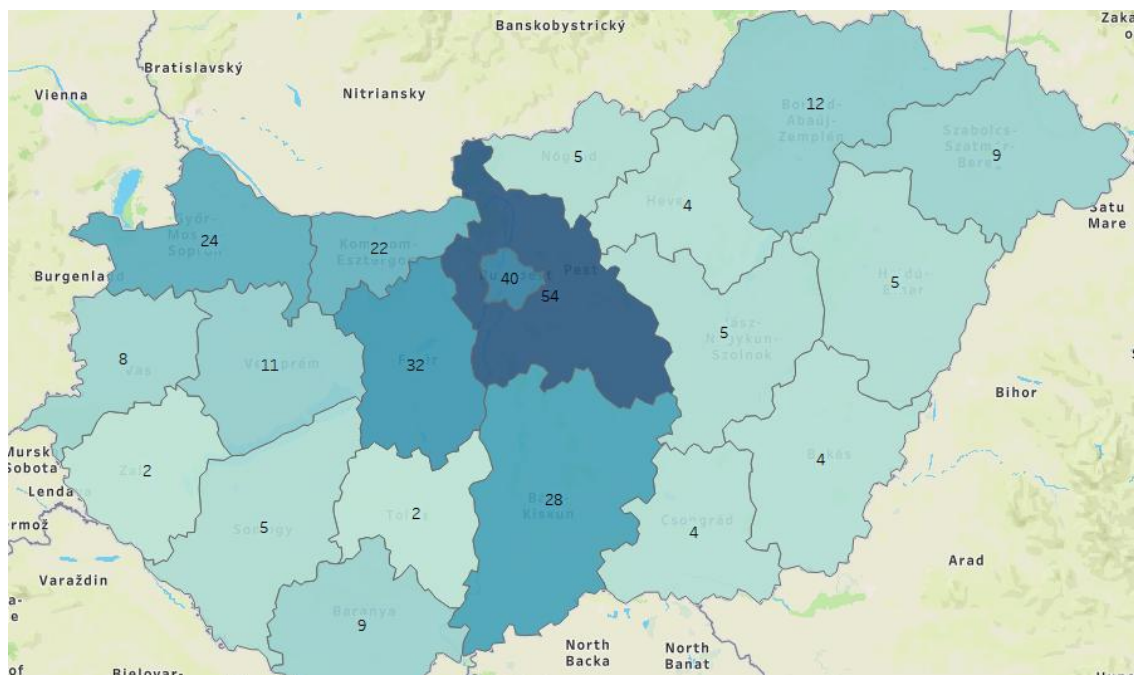
A piaci koncentráció elemzéshez a Lorenz-görbét, a Gini-indexet és a Herfindahl-Hirschmann-indexet (HHI) használtuk. A Lorenz-görbe a számított adatok alapján összeállított táblázat vizuális megjelenítése, amely pontdiagramot használ segítségül. A vízszintes tengely a kumulált relatív gyakoriságot, azaz a vállalkozások arányát, a függőleges tengely pedig a kumulált relatív értékösszeget, azaz a vállalkozások árbevételének vagy mérlegfőösszegének arányát ábrázolja. Így az egyes pontok

a gyakoriságból kerülnek ábrázolásra, majd összekötésre. Esetleg, ha valamilyen okból kifolyólag nem lenne koncentráció, akkor valamennyi pont a főátlón lenne, amelyet referenciaként szoktak ábrázolni. A Gini-együttható a diagramon szereplő görbe, valamint az átló által bezárt terület nagyságát méri (Kehl, 2023). A HHI egy adott gazdasági szektor a piacon lévő piaci részesedések négyzetösszege, amely értéke 0 és 1, százalékosan kifejezve a részesedéseket 0 és 10000 között helyezkedik el, s minél magasabb annál nagyobb a piaci koncentráció (Eurostat, 2025).

Eredmények

A magyar járműipar területi koncentrációja

Elsőként vizsgáltuk a közúti járműgyártásban (TEÁOR 29) tevékenykedő vállalatokat földrajzi koncentrációját. A vizsgálatban kizárólag azokat a működő vállalatokat elemeztük, amelyek főtevékenység alapján a TEÁOR 29-es iparágba tartoznak. A későbbiekben külön vizsgáltuk a legnagyobb mérlegfőösszeggel és árbevétellel működő vállalkozásokat. Az 5. ábra Magyarország térképén vármegyék szintjén ábrázolja a hazai közúti járműgyártásban működő vállalkozások számát 2022-ben.



5. ábra. Hazai járműipari (TEÁOR 29 főtevékenységű) vállalatok területi elhelyezkedése 2022-ben

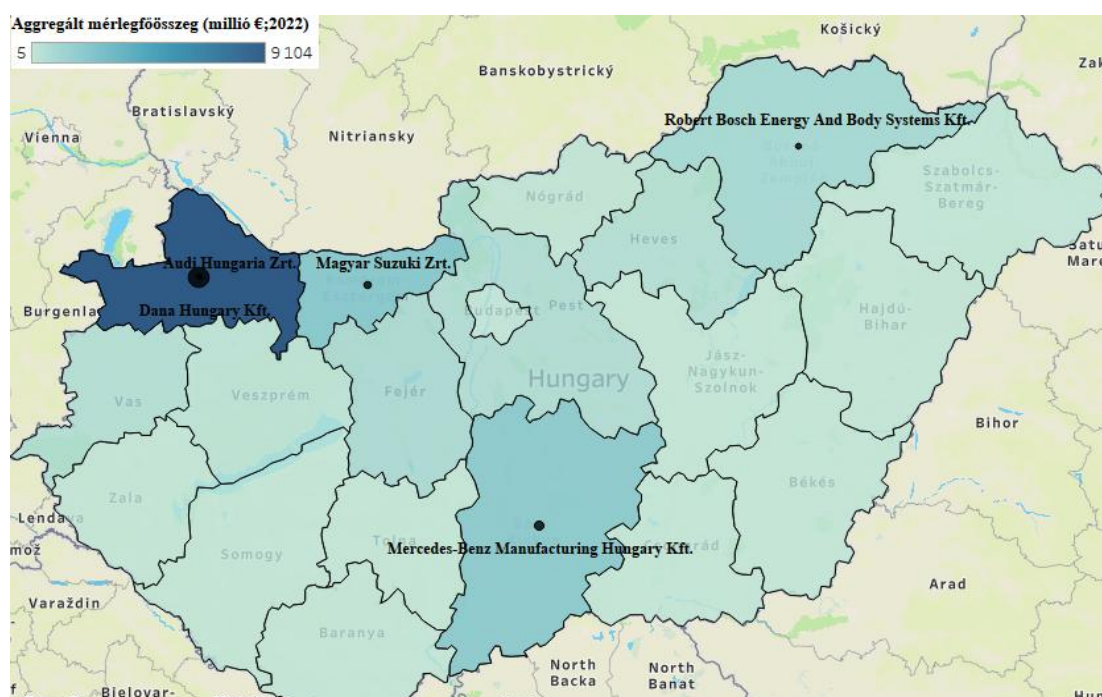
Forrás: saját szerkesztés EMIS (2024) adatbázis adatai alapján

A gazdasági adatok tisztítása nélkül a minta elemszáma 284 darab volt. A térképen sötétebb színrel jelölt területek jelzik, hogy abban a vármegyében több az iparágban működő vállalkozás száma. Az iparágban tevékenykedő vállalatok közel 19%-a, szám szerint 54 cég Pest vármegyében található, azt követi Budapest, ahol a vállalkozások száma összesen 40 darab (14%) volt 2022-ben. Ezt Fejér vármegye követi, ahol 32 darab vállalkozás működik, ez 11%-ot jelent. Kevesebb gépjárműgyártó vállalat működik a világosabb színrel jelölt területeken, itt 5-24 vállalat található. A keleti régiókban, mint például Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyékben 4-12

vállalkozás működik, ami megmutatja, hogy ebben a térségben kevesebb az iparágban tevékenykedő vállalatok száma. A térkép jól szemlélteti általában a hazai gazdaság területi koncentrátságát, miszerint az ország vállalatainak száma leginkább az ország nyugati felére, Pest, Komárom-Esztergom és Győr-Moson-Sopron vármegyében összpontosul. Ezek a régiók az ország gépjármű-előállításának a legfontosabb központjai, amelyek a nemzetközi autógyártók és beszállítók kiemelkedő bázisa. Az ország keleti felében jelenleg nincs nagy jelenléte a járműiparnak, amely a debreceni BMW és a szegedi BYD beruházás miatt a jövőben változni fog.

A következő részben vizsgáljuk a területi koncentrációt mérlegfőösszeg és árbevétel alapján. Erre azért van szükség, mert a mérlegfőösszeg a termelés alapját jelentő vagyon nagyságát, míg az árbevétel a forgalmat és a piaci részesedést mutatja meg. Alapvetően mind a két mutató a vállalat méretét mutatja (2004. évi XXXIV. törvény), viszont az eszközök használatának hatékonyságában lehetnek különbségek, mert vannak olyan cégek, amelyek adott eszközértékkel (vagyonnal) alacsonyabb, míg mások nagyobb árbevételt tudnak realizálni.

A következő térkép (6. ábra) a vállalatok mérlegfőösszegének földrajzi koncentrációját mutatja be hazánkban, a TEÁOR 29-es közúti járműgyártás iparágának vállalataira vonatkozóan 2022. évben a NUTS3 régiókra lebontva. A legkiemelkedőbb vármegyéket és vállalatokat ponttal és a vállalatok megnevezésével jelöltük. Ezek a vállalatok magas vagyonnal rendelkeznek, amellyel a régió kiemelt jelentőségű szereplővé váltak hazánkban. A térkép alapján megállapítható, hogy a hazai közúti járműgyártás vagyoni koncentrációja néhány nagyobb vállalatra korlátozódik, mint például az Audi Zrt., Mercedes-Benz Kft., Bosch Kft., Magyar Suzuki Zrt. vagy a Dana Kft. Az iparág szoros kapcsolatban áll a régiók gazdasági teljesítményével és ezek a magas mérlegfőösszeggel rendelkező vállalatok jelentős hatást gyakorolnak a helyi és a hazai gazdaságra egyaránt.



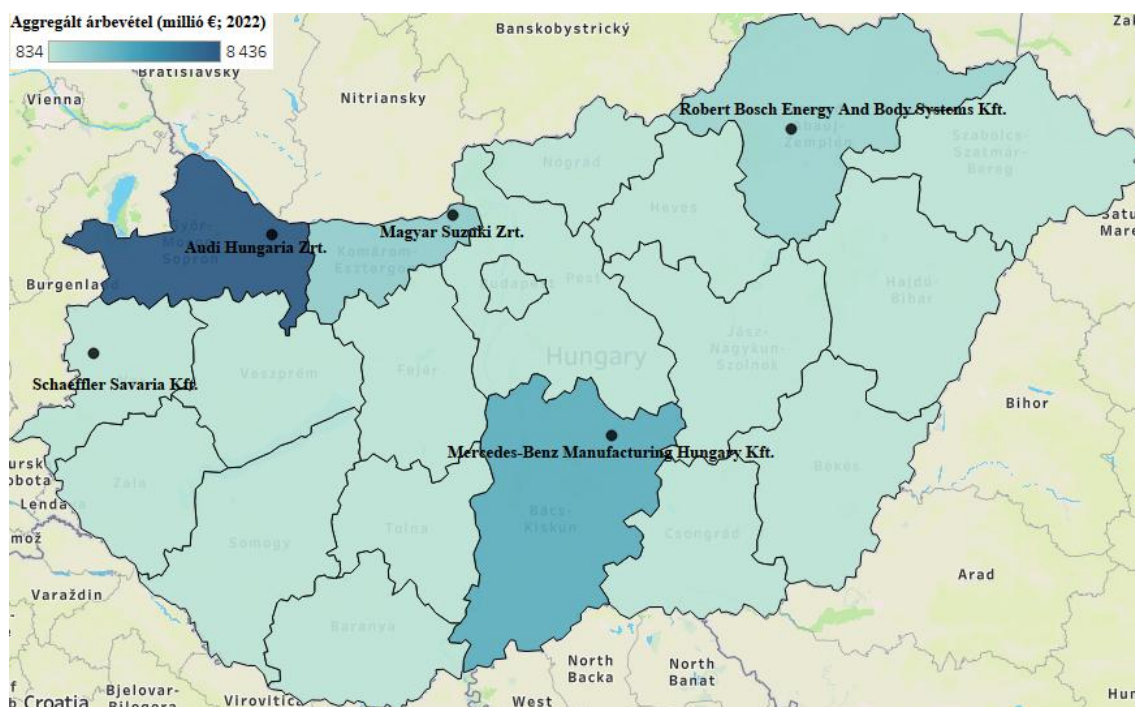
6. ábra. Hazai járműipari (TEÁOR 29) vállalatok földrajzi koncentrációja mérlegfőösszeg alapján, vármegyénként 2022-ben

Forrás: saját szerkesztés EMIS (2024) adatbázis adatai alapján

A következő térképen (7.ábra), a hazai vállalatok árbevételének földrajzi koncentrációját ábrázoltuk a 2022-es évben, a NUTS3 régiókra lebontva. A térképen a TEÁOR 29-es, vagyis a közúti járműgyártásban tevékenykedő vállalatokat tüntettünk fel, ahol az egyes megyékben található kiemelkedő árbevételt elérő cégeket is megjelöltük.

Minél sötétebb egy régió, annál magasabb az adott térségben működő vállalatok aggregált árbevétele a közúti járműgyártás iparágában. A világosabb régiókban alacsonyabb az árbevétel, míg a sötétebb régiókban magasabb.

A legnagyobb árbevételt elérő vállalatok már nem Pest vármegyében koncentrálódnak, hanem Győr-Moson-Sopron vármegyében. Ez annak eredménye, hogy az iparág legkiemelkedőbb szereplője az Audi Hungaria Zrt végzi itt tevékenységét. A Mercedes-Benz Manufaktúra Bács-Kiskun vármegye gazdaságát erősíti, amelyet a Magyar Suzuki Zrt. követ Komárom-Esztergom vármegyében. A Bosch gyáranak jelenléte szintén jelentős bevételt generál, amely Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye és az Északi régió legkiemelkedőbb szereplője. Vas vármegyében kiemelt jelentőséggel bír árbevétel alapján 2022-ben a Schäffler Savaria Kft. Elmondható, hogy a közúti járműgyártás területi koncentrációja árbevétel alapján is igen erős koncentráltságot mutat. A területi koncentráció Nyugat- és Közép-Magyarországon a legnagyobb, ezen belül is kiemelt szerepet tölt be Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom és Bács-Kiskun vármegye. Ezen régiók kiemelt vállalatai által megtermelt árbevétel nagymértékben hozzájárul a hazai gazdaság teljes autóiipari és gazdasági teljesítményéhez.



7. ábra. Hazai járműipari (TEÁOR 29) vállalatok földrajzi koncentrációja árbevétel alapján, vármegyénként 2022. évben

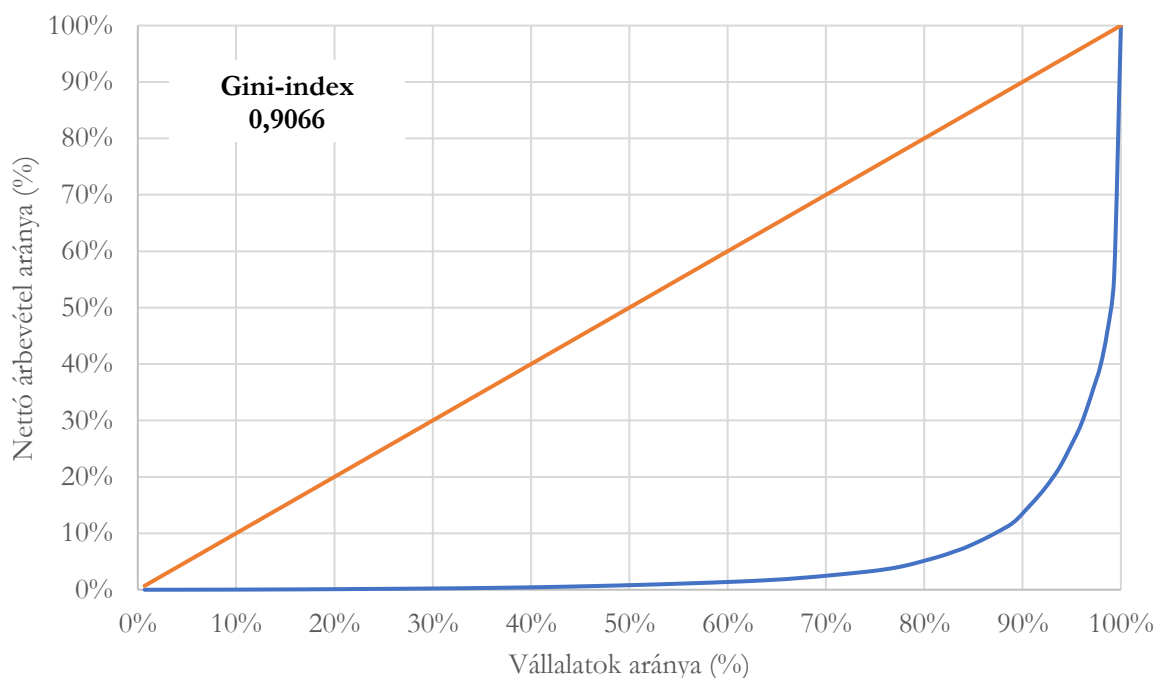
Forrás: saját szerkesztés EMIS (2024) adatbázis adatai alapján

A magyar járműipari vállalatok piaci koncentrációja

A következőkben az iparág piaci koncentrációját elemeztük, amelyhez a Lorenz-görbét, a Gini-indexet és a HHI-t alkalmaztuk.

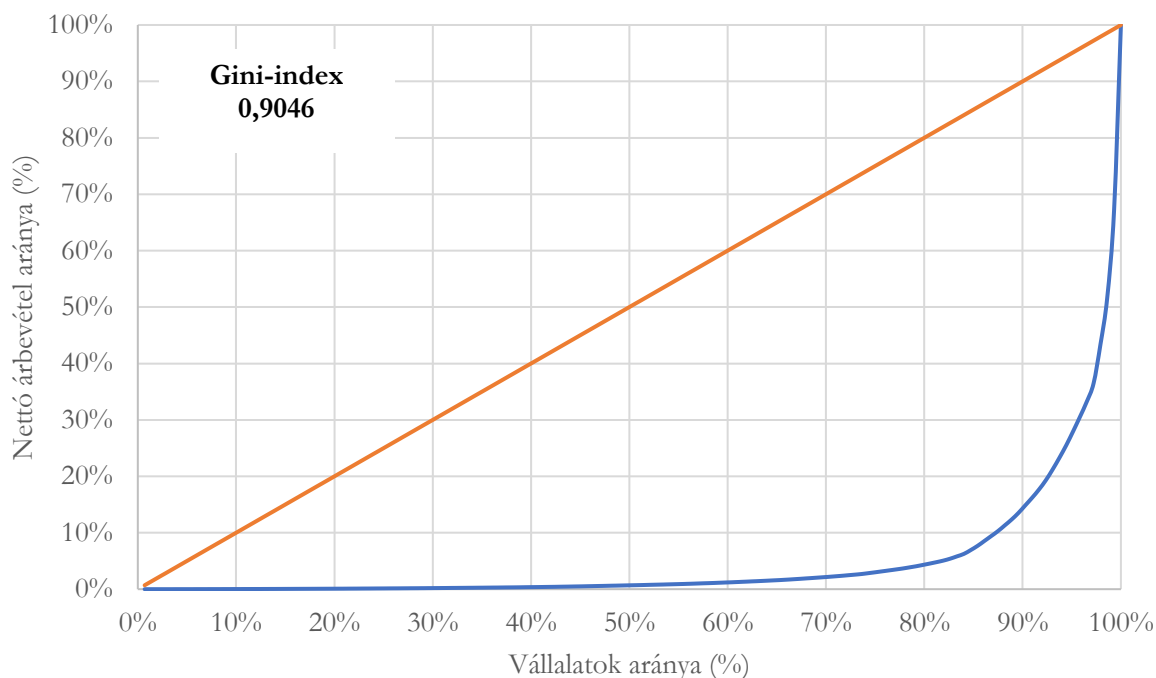
A 8. ábrán a Lorenz-görbe látható, amely a koncentráció szintjét ábrázolja a vizsgált vállalkozások mérlegfőösszege alapján 2022. évre vonatkozóan. Láthatjuk, hogy a görbének nagyon jelentős a görbülete, amely arra utal, hogy a vállalatok közötti bruttó vagyonállomány rendkívül egyenlőtlen. Az iparági szereplők teljes vagyonának 80,2%-ával a top-10 vállalat, a vállalatok közel 7%-a rendelkezik. Gini-index értéke 0,9066, amely alátámasztja a Lorenz-görbét, hiszen értéke nagyon magas egyenlőtlenségi szintet jelez, amely egyben a vagyon rendkívüli koncentrációját mutatja.

A 9. ábrán árbevétel alapján vizsgált Lorenz-görbe látható, amely hasonló összefüggéseket mutat, mint a mérlegfőösszeg alapján. Megállapítható tehát, hogy az iparág rendkívül koncentrált, az árbevétel jelentős részét a nagyobb vállalatok termelik. Az iparág teljes nettó árbevételének 78,8%-át a top-10 vállalat (a vállalatok 7%-a) termeli meg. Ez is alátámasztja, hogy a piacon a nagy cégek dominálnak, amelyek jelentősen befolyásolják az iparág alakulását. Az árbevétel alapján meghatározott Gini-index közel azonos, mint a mérlegfőösszeg alapján meghatározott érték.



8. ábra. Lorenz-görbe alakulása a hazai járműipari (TEÁOR 29) vállalatok mérlegfőösszeg alapján 2022-ben

Forrás: saját készítés, EMIS (2024) adatbázis adatai alapján



9. ábra. Lorenz-görbe alakulása a hazai járműipari (TEÁOR 29) vállalatok értékesítés nettó árbevétele alapján 2022-ben

Forrás: saját készítés, EMIS (2024) adatbázis adatai alapján

Az 1. táblázatban a HHI értékét mutatjuk be a mérlegfőösszeg és értékesítés nettó árbevétele alapján. A mérlegfőösszeg alapján számított HHI 2203, míg az árbevétel alapján számított HHI 1494. Ezek az értékek közepesen koncentrált iparágat mutatnak (Rolim et al., 2019), amelyben egyik oldalról néhány nagyvállalatnál összpontosul a tőke és az árbevétel, viszont a másik oldalon nagyon jelentős a KKV-k jelenléte.

1. táblázat. HHI a hazai járműipari (TEÁOR 29) vállalatok mérlegfőösszege és árbevétele alapján 2022-ben

Mérlegfőösszeg alapján számított HHI	Értékesítés nettó árbevétele alapján számított HHI
2203	1494

Forrás: saját készítés, EMIS (2024) adatbázis adatai alapján

Rolim et al. (2019) tanulmányukban a koncentrációs profillal rendelkező országokat klaszterezték. Eredményeink azt mutatják, hogy Magyarország járműipara olyan koncentrációs profillal rendelkező országok csoportjába sorolható be, mint Németország, Kanada, Japán és Spanyolország, szemben olyan országok csoportjával, mint az USA, Dél-Korea, Olaszország és Franciaország. Ez utóbbi országokban jóval magasabb az iparági koncentráció. A járműipar HHI alapján mért koncentrációját összehasonlítva a magyar iparra jellemző átlaggal (2022-ben 870) (KSH, 2024b), megállapítható a járműiparban jóval nagyobb a koncentráció mértéke, szemben más iparágakkal. A nagyobb piaci szereplők elsősorban az ellátási lánc végén elhelyezkedő autógyártók és a legnagyobb

autóipari beszállítók, míg a kisebb vállalkozások elsősorban a nagyvállalatok másod-, illetve harmadkörös beszállítói.

Köveztetések és javaslatok

A tanulmány egyik célkitűzése volt igazolni azt, hogy a gépjármű-gyártásban működő magyarországi vállalkozások többsége az ország gazdaságilag fejlettebb régióiban található, mint például Nyugat-Dunántúl, Közép-Magyarország. A főtevékenység szerinti területi megoszlás alapján megállapítható, hogy a legtöbb vállalat Pest (54 darab) és Budapest (40 darab), Komárom-Esztergom és Győr-Moson-Sopron vármegyében összpontosul. A vármegyék szerinti kumulált árbevétel és mérlegfőösszeg szerinti megoszlás eredménye már egészen más képet mutat, mint kizárólag a vállalkozások számának területi megoszlása. A piaci szereplők méretét is figyelembe véve, a területi koncentráció Nyugat- és Közép-Magyarországon a legnagyobb, ezen belül is kiemelt szerepet tölt be Győr-Moson-Sopron, Komárom-Esztergom és Bács-Kiskun vármegye. A TEÁOR 29 főtevékenységet végző vállalatok nagyrésze tehát a gazdaságilag fejlettebb régiókban tömörül, akár a hazánkban jelenlévő vállalatok számát, vagy csak a mérlegfőösszeg vagy árbevétel alapú megközelítést vizsgáljuk. Az ország keleti felében jelenleg még nincs olyan nagy jelenléte az autóiparnak, mint a nyugati területeken. A jövőre vonatkozóan azonban folyamatban vannak ágazatai fejlesztések. Az egyik ilyen a Debrecen környékében felépült BMW a másik pedig a BYD gyár Szeged környékén, amelyek alapjaiban fogják megváltoztatni a környék gazdaságát és egyúttal az iparág területi koncentrációját.

A tanulmány másik célkitűzése volt alátámasztani azt, hogy a hazai TEÁOR 29 főtevékenységet végző vállalkozások által meghatározott ágazatban magas a piaci koncentráció. Az eredmények alapján megállapítható, hogy mind mérlegfőösszeg, mind árbevétel alapján nagyon koncentrált iparágokról beszélünk. A Lorenz-görbének nagyon jelentős a görbülete, amely azt mutatja, hogy az iparág egyrésztől igen koncentrált, másrésztől jelentős a KKV-k szerepe. A hazai járműipar összes vagyonállományának 80%-át és az árbevételének 79%-át mindössze 10 vállalat (a mintában szereplő piaci szereplők közel 7%-a) adja. A Gini-index mérlegfőösszeg alapján 0,9066, árbevétel alapján pedig 0,9946, amely értékek nagyon magas piaci koncentrációt jeleznek. A HHI közepesen koncentrált iparágat mutat, amely jelentősen nagyobb, mint a magyar ipar átlaga. Nemzetközi összehasonlításban a magyar járműipar olyan koncentrációs profillal rendelkező országok csoportjába sorolható be, mint Németország, Kanada, Japán és Spanyolország.

Hivatkozott források

- E-cars.hu (2024): Továbbra is a Toyota a világ legnagyobb autógyártója. <https://e-cars.hu/2024/02/03/tovabbra-is-a-toyota-a-vilag-legnagyobb-autogyartoja/>
- EMIS (2024): EMIS Database, Company Screener. <https://www.emis.com/v2/companies/screener>
- Essősy, Á. (2022): A járműipar munkaerőpiaca az EU-ban és Magyarországon. Autopro.hu, 2022.04.30. <https://www.autopro.hu/hr/a-jarmuipar-munkaeropiaca-az-eu-ban-es-magyarorszagon/687515>
- Eurostat (2025): Glossary: Herfindahl Hirschman Index (HHI). [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Herfindahl_Hirschman_Index_\(HHI\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Herfindahl_Hirschman_Index_(HHI))

- Járdi, R. (2024): Bemutatjuk Magyarország nagy autóiipari térképét így rajzolja át hazánkat a zöld forradalom. Világ gazdaság, 2024.03.21. <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2024/03/bemutatjuk-magyarorszag-nagy-autoipari-terkepet-igy-rajzolja-at-hazankat-a-zold-forradalom>
- Hojdik, V. (2021): Current challenges of globalization in the automotive industry in European countries. *SHS Web of Conferences*, 92, 01015, <https://doi.org/10.1051/shsconf/20219201015>
- K.B.G. (2024): Szegedi BYD-gyár: elárulta a cég, mikor indul a termelés. Világ gazdaság, 2024.02.01. <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2024/02/szegedi-byd-gyar-elarulta-a-ceg-mikor-indul-a-termeles>
- Kehl, D. (2023): *Valószínűség számítás és statisztika*. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar. <https://valstat.ktk.pte.hu/index.html>
- Klonka J. (2023): Az autóiipari transznacionális szervezetek jelenlegi kihívásai, törekvéseik egy jövőállóbb szervezeti kultúra kialakításában. *Új munkaügyi szemle*, 4(4), 53–64. http://real.mtak.hu/179821/1/UMSZ_Klonka.pdf
- KSH (2011): *A járműipar helyzete és szerepe a Nyugat-Dunántúlon*. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest. 51 p. <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/gyorjarmuipar.pdf>
- KSH (2024a): A foglalkoztatottak száma a foglalkoztatás jellege szerint, nemenként, negyedévente [ezer fő]. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest. https://www.ksh.hu/stadat_files/mun/hu/mun0114.html
- KSH (2024b): Ipari értéklánchossz és területi koncentráltóság. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest. <https://www.ksh.hu/s/kiserleti-statisztika/kiadvanyok/ipari-erteklanchossz-es-teruleti-koncentraltsag/>
- Manteghi, M. (2013): The Automotive Industry: New Trends, Approaches, and Challenges. In: Soofi, A.S., Ghazinoory, S. (eds): *Science and Innovations in Iran*. Palgrave Macmillan, New York. https://doi.org/10.1057/9781137030108_10
- OICA (2024): 2022 Production Statistics. <https://www.oica.net/production-statistics/>
- Oxford Economics (2024): Global Industry Service. <https://www.oxfordeconomics.com/industry/automotive/>
- Portfolio (2024): Már szinte biztos, hogy új ország vált a világ legnagyobb autóexportőrévé. Portfolio.hu, 2024. január 09. <https://www.portfolio.hu/uzlet/20240109/mar-szinte-biztos-hogy-uj-oroszag-valt-a-vilag-legnagyobb-autoexportoreve-661833>
- Rechnitzer, J. – Hausmann, R. – Tóth, T. (2017): A magyar autóiipar helyzete nemzetközi tükrőben. *Hitelintézet Szemle*, 16(1), 119–142. <https://hitelintezetiszemle.mnb.hu/rechnitzer-janos-hausmann-robert-toth-tamas>
- Rechnitzer, J. (2019): A járműipar kihívásainak társadalmi és gazdasági dimenziói. *Tér- Gazdaság- Ember*, 7(1), 13–31. <https://tge.sze.hu/tge/article/view/294>
- Rolim, Z.E.L.– de Oliveira, R.R. – de Oliveira, H.M. (2019): Industrial Concentration of the Brazilian Automobile Market and Positioning in the World Market. *arXiv.org*, Papers 1908.09686, <https://doi.org/10.48550/arXiv.1908.09686>
- Saberi, B. (2018): The role of the automobile industry in the economy of developed countries. *International Robotics & Automation Journal*, 4(3), 179–180. <https://doi.org/10.15406/iratj.2018.04.00119>
- Singh, S. – Yadav, B. – Batheri, R. (2023): Industry 4.0: Meeting the Challenges of Demand Sensing in the Automotive Industry. *IEEE Engineering Management Review*, 51(4), 179–184, <https://doi.org/10.1109/EMR.2023.3292331>

- Svékus, G. (2023): Ezek a világ legértékesebb autógyártói. Vezess.hu, 2023.11.22. <https://www.vezess.hu/hirek/2023/11/22/interbrand-best-global-brands-2023/>
- Szabó, D. (2024). Végnapjait éli az EU autóipara, sürgős lépéseket követelnek Brüsszeltől. Portfolió.hu. Portfolió.hu, 2024. szeptember 13. <https://www.portfolio.hu/unios-forrasok/20240913/vegnapjait-eli-az-eu-autoipara-surgos-lepeseket-kovetelnek-brusszeltol-709197>
- Szunomár, Á. – Peragovics, T. – McCaleb, A. – Song, W. (2023): Az állam által hajtott elektromobilitás: az állam szerepe a kínai elektromosautó-ipar fejlesztésében. *Külgazdaság*, 67(7–8), 66–94. <https://doi.org/10.47630/KULG.2023.67.7-8.66>
- Túry, G. (2020): A hazai vállalati innováció eredményei a jövő autózásában: Magyarország helye az autóipar globális értékláncban. In: Katona K. (szerk.): *Növekedésösztönzési kísérletek és kudarok. A növekedés új kihívásai a tudásalapú gazdaságban*. Budapest: Pázmány Press, 105–124. http://real.mtak.hu/117183/1/Novekedesosztonzesi_kiserletek_Heller_6_20202.pdf
2004. évi XXXIV. törvény a kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról. <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a0400034.tv>

Szerzők

Darányi Renáta Erika

ORCID <https://orcid.org/0009-0000-0752-7989>

Vállalatgazdaságtan MSc hallgató

Debreceni Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Ökonómia Intézet

E-mail: renatadaranyi33@gmail.com

Szöllősi László

ORCID <https://orcid.org/0000-0003-3571-1382>

PhD

egyetemi tanár

Debreceni Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Ökonómia Intézet

E-mail: szollosi.laszlo@econ.unideb.hu

A műre a Creative Commons4.0 standard licenc alábbi típusa vonatkozik:
CC-BY-NC-ND4.0

This work is licensed under a
Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.

