

KECSKEMÉT VERSENYPOZÍCIÓI A GLOBÁLIS ÉS AZ EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRBEN. KÉRDÉSEK ÉS GONDOLAT VÁZLATOK

KECSKEMÉT 'S COMPETITIVE POSITIONS IN THE GLOBAL AND EUROPEAN ECONOMIC AREA. QUESTIONS AND OUTLINES OF THOUGHTS

Dr. Forman Balázs^{1*}

¹ Gazdaságföldrajz, Településmarketing és Geopolitikai Központ, MNB Tudásközpont, Neumann János
Egyetem

<https://doi.org/10.47833/2021.4.TGT.004>

Kulcsszavak:

Kecskemét,
Daimler-Benz, Mercedes,
helyi gazdaság,
telephely-választás

Keywords:

Kecskemét
Daimler-Benz, Mercedes,
Local economy
Location decisions

Cikktörténet:

Beérkezett 2021. november 25.
Átdolgozva 2021. december 5.
Elfogadva 2021. december 9.

Összefoglalás

Kecskemét Magyarország egyik legjobb helyzetben lévő, legerősebb gazdasági potenciállal rendelkező városa. Kecskemét gazdaságának legerősebb szereplője ma a Daimler-Benz csoporthoz tartozó Mercedes autógyár és a hozzá kapcsolódó autóalkatrész gyártó beszállítók. A jövő itt van, és Kecskeméten már megkezdődött az elektromos autók gyártása is. Kecskemét ezzel együtt egy sokoldalú gazdasággal, élelmiszeriparral, építőiparral, szolgáltatásokkal rendelkező, lakosságát növelni képes magyar nagyváros. Gazdasága négy csoportra osztható. Az első csoportba tartoznak a globális piacra termelő autógyártás és a hozzá kapcsolódó beszállítók 90%-ot meghaladó export értékesítési aránnyal. A második csoportba tartoznak a nemzetközi piacokon is versenyképes, de nagy részben a hazai piacra termelő élelmiszeripari cégek 50-70% közötti export értékesítési hányaddal. A harmadik csoportba a hazai piacra termelő és szolgáltató nagyvállalatok tartoznak, jellemzően 10% körüli vagy az alatti export értékesítési hányaddal. A negyedik csoportba a helyi piacra termelő és szolgáltató kisvállalkozások sokasága tartozik.

Abstract

Kecskemét is a Hungarian city having one of the best geographical positions and strongest economic potential in Hungary. Today the strongest actors of its economy are the Mercedes car factory belonging to the Daimler-Benz Group and its part producing suppliers. Future is here, and the production of electric cars has already begun in Kecskemét, too. All in all, Kecskemét is a large city of Hungary with diverse economy, food-and construction industries and service sector, that can increase the number of its inhabitants. Its economy is composed of 4 groups. Car industry and its suppliers producing for the global market with export share of more than 90% represent the first group. Competitive food industrial companies on the global

* Kapcsolattartó szerző. Tel.: +36 30-292-1363
E-mail cím: forman.balazs@uni-neumann.hu

market but producing mostly to the national market belong to the second group with their export share between 50-70%. The large companies producing and making services for the national market with about or less than 10% export share are in the third group. The many small enterprises producing and serving the local market belong to the fourth group.

1. Kecskemét gazdasága

1.1. Kecskemét helye és szerepe a magyarországi autóiparban jelenleg stabilnak tekinthető. Ez függ természetesen a legnagyobb befektető, a Daimler-Benz üzleti stratégiájától, a Kecskeméten létrejött gazdasági környezettől, a települési és a vállalati vezetés együttműködésétől. Az üzleti stratégia, az együttműködés, a német stakeholder vállalatirányítási modell kedvező helyzetet teremt Kecskemét számára, mert a Daimler-Benz hosszú távra tervez. Milyen helyzetben vannak a ma autógyártás helyszínékként is szolgáló magyar városok? Mennyire függ Győr a Volkswagen konszern hálózat szerveződésétől és 10 különböző márkájától? Lehetséges-e Győrt kiváltani a konszernen belül Pozsony, Kolin, Ingolstadt, Neckars-Ulm üzemeivel? Mit jelent Esztergom számára a Suzuki európai piaci jelenlétének változása és az a tény, hogy a cég indiai leányvállalatánál az esztergomi kapacitást kétszeresen meghaladó új üzemet adtak át az idén? Mit jelent Debrecen számára az, hogy a BMW a beruházás megkezdése óta stratégiát váltott és a jelenlegi legnagyobb beruházása a kanadai Torontóban zajlik a magyarországi beruházási érték nagyjából négyszereséért? [3]

1.2. Kecskemét helye Közép-Európa autógyártó városai között. Lengyelországban az egykori német területeken Alsó- és Felső-Sziléziában, Poznanban és Gdansk mellett települtek meg a nagy autógyárak [Toyota, PSA, Citroen, VW], jellemzően 100-180 ezer közötti lélekszámú városokban. Csehországban a 44 ezer lakosú Mlada Boleslav a Skoda autógyár hagyományos központja 23 ezer dolgozóval Prágától 50 km-re. A Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. [TPCA] a Prágától 50 km-re fekvő Kolinban működik. A Hyundai a Cseh-Sziléziában található Nosovice falucskában hozta létre az üzemét Ostravától alig 50 km-re. Szlovákiában a tisztán szlovákok lakta Vág völgyébe telepítették az új autógyárakat. Pozsony, a főváros, az egyik legelső külföldi beruházásként a VW konszern autóösszeszerelő üzemét szerezte meg, ahol jelenleg AUDI Q7, Volkswagen Touareg, Skoda Citigo, Seat Mini, Porsche Cayenne típusokat gyártanak. Nyitrán a Jaguar Land Rover Discoveryt, Nagyszombatban a Peugeot 207-t, 208-t és a Citroen C3 Picassot. Romániában a Ford Craiovában működtet egy évi 300 ezer kapacitású üzemet. A Renault által felvásárolt Dacia Pitestiben működik. [5] Annak idején nagy erőket mozgósítottak azért, hogy a Mercedes beruházását Kolozsvárra vagy Temesvárra vigyék. Az egyértelműnek látszik, hogy a zöldmezős beruházásoknál is a gazdasági okokon túlmenően nagyon fontos szerepet játszanak a történelmi vagy épp emocionális tényezők is.

1.3. Kecskemét helye a német autógyárak európai telephelyei között. Hogyan pozícionálható Kecskemét a különböző zöldmezős beruházásokkal vagy épp vállalati akvizíciókkal megszerzett, felépített Mercedes, BMW, VW üzemek között? Hogyan értékelhetők ezek a tényezők az elektromos autók gyártására való áttérés idejében? [1]

1.4. Az élelmiszeriparban ismert termékek és márkák vannak. Többek között ilyen termék a barack, a pálinka stb. Az élelmiszeripart tradicionális vállalatok, potenciálisan nagyon jelentős értékesítési, piacszerzési lehetőségekkel, befektetői, üzleti kapcsolatokkal rendelkező cégek, mint a Zwack fémjelzik. A Zwack Unicum Nyrt. külföldi értékesítési partnere és 26%-ban tulajdonosa a brit tulajdonú, de hollandiai székhelyű Diageo, ami a világ legnagyobb szeszesital forgalmazó vállalata. [7] A vállalat többek között olyan márkákat forgalmaz, mint a Smirnoff vodka, számos whisky és számos tömény szeszesital fajta. A Magyarországon forgalmazott külföldi tömény szeszesitalok túlnyomó többségében a Diageo közvetítésével kerülnek a hazai piacra. De az értékesítési irány meg is fordítható, mert a Zwack-Diageo üzleti kapcsolatait felhasználva világszerte lehetne forgalmazni például a kecskeméti barackpálinkát. Az autóipar mellett az élelmiszeripar az az ágazat, ami jelentős exportértékesítési hányaddal rendelkezik. Fontos szerepe van a helyi és a regionális foglalkoztatásban, de az autóipart sem helyettesíteni, sem kiváltani nem tudná.

1. táblázat A HVG TOP 500-ba tartozó kecskeméti vállalatok fontosabb adatai 2020-ban

Név	Ágazat	Árbevétel 2020-ban	Részesedés a top 500-ba tartozó megyei vállalatokból
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary	járműipar	1 245 758	55,85%
Knorr Bremze Fékrendszerek	járműipar	55 835	2,50%
Autoflex Knott	járműipar	33 257	1,49%
Phoenix Mecano Kecskemét	vegyipar, műanyag	34 333	1,54%
Hungary Meat	élelmiszeripar	68 416	3,07%
Mogyi Kereskedelmi Kft.	élelmiszeripar	38 143	1,71%
NT Élelmiszertermelő	élelmiszeripar	49 970	2,24%
Trigo	nagykereskedelem, magyar agrártermék	39 522	1,77%
Hovány	autókereskedelem	42 290	1,90%
Duna Aszfalt	építőipar	253 965	11,39%
UNIVER	szolgáltatások, ingatlan	43 480	1,95%
Axiál	nagykereskedelem	91 324	4,09%
KÉSZ Holding	építőipar	117 216	5,25%
Hódút	építőipar	38 644	1,73%
HBPO Manufacturing	járműipar, autóalkatrész	42 756	1,92%
Alföld Pro-Coop	nagykereskedelem	35 737	1,60%
Összesen		2 230 646	100,00%

2. táblázat A HVG TOP 500-ba tartozó kecskeméti vállalatok fontosabb adatai 2020-ban (folytatás)

Név	Export árbevétel 2020-ban	Részesedés a top 500- ba tartozó megyei vállalatokból	Export árbevétel változása 2020- ban	Export árbevétel aránya 2020- ban
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary	1 243 174	82,08%	2	99,79%
Knorr Bremze Fékrendszerek	54 347	3,59%	1	97,34%
Autoflex Knott	31 484	2,08%	25	94,61%
Phoenix Mecano Kecskemét	32 452	2,14%	-2	94,52%
Hungary Meat	47 662	3,15%	-8	69,66%
Mogyi Kereskedelmi Kft.	21 619	1,43%	33	56,68%
NT Élelmiszertermelő	27 318	1,80%	11	54,67%
Trigo	11 740	0,78%	54	29,70%
Hovány	5 040	0,33%	-25	11,92%

Név	Export árbevétel 2020-ban	Részesedés a top 500-ba tartozó megyei vállalatokból	Export árbevétel változása 2020-ban	Export árbevétel aránya 2020-ban
Duna Aszfalt	22 180	1,46%	15	8,73%
UNIVER	3 771	0,25%	-5	8,67%
Axiál	6 915	0,46%	-4	7,57%
KÉSZ Holding	5 235	0,35%	-31	4,47%
Hódút	1 382	0,09%	-54	3,58%
HBPO Manufacturing	305	0,02%	-34	0,71%
Alföld Pro-Coop	40	0,00%	12	0,11%
Összesen	1 514 644	100,00%	2	67,90%

Forrás: Heti Világgazdaság 2021. november 18. adatai alapján saját szerkesztés

1.5. Logisztika. A város már most is részese a Románia, Szerbia, Bulgária és részben Görögország és Törökország, valamint Nyugat-Európa közötti áruforgalom háromnegyedét lebonyolító M5-M43 autópályáknak. Ez a funkció erősödik az M44 autópálya átadásával és teljes befejezésével Kecskemét - Sarkad - Nagyvárad között. Lehetőség továbbá az M8 autópálya megépítése Dunaújváros és Székesfehérvár felé. Emellett szól az M0 autópálya már most is meglévő zsúfoltsága. Lehetőség további a már folyamatban lévő vagy tervezett vasúti fejlesztések Kecskemét irányába történő terelése. Ilyen lehetőség a tervezett V0 vasútvonal az 1-es és a 100-as vasútvonalak között. De érdemes azon is elgondolkodni, hogy a Budapest-Belgrád vasútvonal modernizációjának a személyforgalmat érintő részét nem Kiskunhalas-Kelebia vonalon kellene megvalósítani, hanem a stabil és jelentős személyforgalommal rendelkező Budapest-Szeged vasútvonalon. A város közigazgatási területén jelenleg áthaladó áruforgalom nagyságrendje akár már most indokoltá tehetné logisztikai központok létesítését. Miközben a forgalom nagysága tovább növekszik. Kérdés, hogy van-e elég hely és munkavállaló az ilyen fejlesztésekhez?

2. Kecskemét szerepe a magyar városhálózatban.

Versenytársak, városgyűrű, ipari és logisztikai központ. Demográfiai és vándorlási trendek.

1. Kecskemét mint megyeszékhely. Népeségyszám, a lakosság növekedése 1990-óta, egy főre jutó SZJA-köteles jövedelmek nagysága alapján a 18 magyar megyeszékhely között benne van a legfejlettebb 5-ben.
2. Kecskemét mint ipari város már a Daimler-Benz döntése előtt is sokoldalú élelmiszer- és gépiparral rendelkezett. A cég beruházása azonban kiemelte a magyarországi megyeszékhelyek és iparvárosok köréből. Versenytársai Győr, Székesfehérvár, Dunaújváros lettek. De versenytársnak számít a Kárpát-medencén belül a határon túl Temesvár, Arad, Nagyvárad, Kolozsvár esetleg Brassó is.
3. Kecskemét mint a belső városgyűrű vagy a Budapestet a jövőben kiváltó logisztikai gyűrű Hatvan - Szolnok - Kecskemét - Dunaújváros - Székesfehérvár - [Győr v. Komárom v. Tatabánya] tagja. Autópályák, vasúti fővonalak, TEN elemei találhatók ebben a körben. Mik az erősségek? A sokoldalú közúti és vasúti kapcsolataik. Kecskemét mellett Szolnok és Székesfehérvár is rendelkezik katonai repülőtérrel, amelyek polgári célú felhasználásra is átalakíthatók. De a már meglévő infrastruktúra mellett fontos az is, hogy az itt működő vállalatoknak milyen irányú kapcsolatrendszer van? Milyen vállalkozások érkeztek már a meglévő közlekedési infrastruktúrára?
4. Kecskemét mint foglalkoztatási központ most elsősorban Bács-Kiskun megyére gyakorol vonzó hatást. A helyközi tömegközlekedés fejlesztésével viszont ez a vonzáskörzet Pest, Jász-Nagykun-Szolnok és Csongrád-Csanád megyék szomszédos járásaira is kiterjeszhető. Bár a helyi lakosok foglalkoztatottsági rátája magas és a jelenleg helyben lévő munkahelyek száma és összetétele megfelel a helyi munkaerőpiac kínálatának, de a

technológiai és gazdasági változások miatt hosszú távon az egyensúly csak a munkaerő-kínálat minőségi, strukturális fejlesztésével biztosítható. Az ingázás jelentősége, az ingázók száma minden egyes újabb beruházással növekszik. A Kecskemétre ingázók lakóhely választását a magas helyi ingatlanárak, a dolgozók iskolai végzettsége és jövedelemük nagysága befolyásolja.

5. Kecskemét számára fontos, hogy az itt tanult vagy tanuló középiskolások lakóhely választási preferenciáit az érettségi idején és a diplomaszerzés után a maga érdekei szerint pozitívan befolyásolja, hogy ne csak a munkahelyek, hanem a helyhez való kötődés is biztosítsa a város számára az elegendő számú jól képzett munkavállalót.
6. Kutatási kérdésben is jó lenne tudni, hogy hol születtek, hol jártak iskolába és milyen kompetenciákkal rendelkeznek a Mercedes és más kecskeméti vállalatok munkatársai. A pozitív példa a bajorországi Ingolstadt, ami ugyan az AUDI székhelye, de a város lakossága az autógyár felemelkedésével együtt növekedett.
7. Kecskemét lakáspiaca egyelőre még inkább csak az árakban és nem a lakáskínálat növekedésében alkalmazkodott a Daimler-Benz beruházásához. A város ingatlanpiacán hamarosan új lakások sokaságának építésére lehet szükség épp a magas lakásárak csökkentése érdekében. A lakásárak növekedése viszont helyi lakosok számára egy pozitív előjelű vagyonsváltást is eredményez. Vagyis a helyi ingatlanárak emelkedése a helyi lakosság ingatlanban lévő vagyonának értéknövekedését eredményezi. Ez növeli a helyi lakosok hitelképességét, tőkeáttételes, jelzálog hitel felvételére épített vállalkozási lehetőségeit és esetleg hajlandóságát is.

3. Kecskemét és a Mercedes. A Mercedes vállalati és terjeszkedési stratégiája.

Mercedes: minden, ami közlekedés. Repülőgépgyártás, űripar, vasúti járműgyártás, forgalomirányítás, nehéz és könnyű közúti járművek. A világ élvonalbeli közlekedés műszaki fejlesztője. De! A fejlesztéseiben a tökéletességre törekszik még a hagyományos technológiák esetében is és nem a forradalmi újításokra. Globális szereplő, de a legfontosabb piaca még mindig Németország, majdnem 70%-ban. Helyhez kötött, mert a cég összes tevékenységének a súlypontja "még mindig" Stuttgart környékén és Baden-Württembergben van. A globális versenyképességhez a cégnek szüksége van az LCC gyártóüzemekre. Az európai piacok nagy részének az eurozónába betérése nem hozott annyit a cégnek, mint amennyit reméltek, ezért is van szükség az LCC üzemekre. A válságok időszakai még inkább ezt erősítették. Kecskemét és a Mercedes függősége kölcsönös. A HVG TOP 500-ba tartozó Kecskeméten székhellyel rendelkező vállalatok árbevételének 55%-át, exportárbevételének 82%-át adja a Mercedes. Ugyanakkor a vállalat hazai értékesítésének aránya mindössze 0,21%.

Kecskemét számára a Mercedes a legnagyobb befektető, a zászlós hajó. Bár a Mercedes elkötelezte magát a város, mint termelő üzem mellett, de a helyi kapcsolatai mégis gyengék. A Mercedes más autógyárakkal szemben a K+F előnyöket, új szabadalmak számának növekedését nem a fejlesztésekbe, újításokba bevont munkavállalók számának növelésétől, hanem a cégen belüli és az iparágon belüli szinergiáktól várja. A repülőgépipar vagy a vasúti járműgyártás innovációi megjelennek a közúti járműgyártásban is. A cég emiatt előszeretettel definiálja magát technológia vagy K+F centrumként is.

4. A Daimler-Benz üzleti stratégiája

A Daimler-Benz vállalati stratégiájának a megértése különösen fontos feladat Kecskemét számára. Nem csak azért, mert a Daimler-Benz kecskeméti leányvállalata Magyarország egyik legnagyobb árbevételű és exportáló cége, hanem azért is, hogy megismerhető legyen a vállalatnak az anyaországból, az anyavállalatból hozott kultúrája és stratégiai célrendszere.

A Daimler-Benz mint vállalat a XIX. században az autó feltalálójaként jött létre. A cég már eleve innovációra épült és ez a későbbiekben is meghatározó szerepet játszott az identitásában, a

vállalat céljaiban, hiszen a cég a minőségi, a prémium kategóriás autók gyártásának világbajnoka. De a robbanómotorok és a személygépkocsi feltalálásán túlmenően a cég meghatározó szerepet töltött és tölt be a térbeli mobilitás minden formájának és elemének alakításában a repülőgépipartól a vasúti járművek gyártásáig és a különböző forgalom irányító és szabályozó rendszerek kidolgozásáig. A Daimler-Benz csoport célja, hogy a mobilitás jövőbeli irányainak fejlesztésében is vezető szerepet játsszon. [6]

A Daimler-Benz négy stratégiai célt határozott meg a saját maga számára.

1. *Technológiai vezető szerep és innováció.* A Daimler-Benz azt akarja, hogy a piacra kerülő termékei vezető szerepet töltsenek be a biztonság, az autonóm vezetés és a zöld technológiák terén.
2. *Elégedett ügyfelek.* Az értékesítés és a járművek használata során a Daimler-Benz ügyfelei bármikor kapcsolatba léphetnek a gyártóval vagy a technikai segítségnyújtást, szervízt nyújtó leányvállalatokkal.
3. *A legjobb vállalati csapat.* A Daimler-Benz számára a vállalati tevékenység négy alapértéke: a szenvedély, a tisztelet, az integritás és a fegyelem. Az integritás különösen utal a cselekvésre a munkavállalók, a vállalat, az üzleti partnerek és a sokszínűség tekintetében
4. *Nyereséges növekedés.* A Daimler-Benz célja, hogy növekedési stratégiája révén a prémium kategóriás járművek piacán mindig piacvezető szerepet töltsön be. Daimler-Benz a „smart” márkájával kíván úttörő szerepet betölteni a városi közlekedésben. Ugyanakkor más prémium márkákat előállító vállalatokkal, BMW-vel, az Audival és másokkal ellentétben a Daimler-Benz-nek növekedési, fejlesztési céljai vannak a haszongépjárművek, a mobilitási és pénzügyi szolgáltatások területén is.

A vállalat négy *stratégiai növekedési területet* határozott meg saját maga számára., Ezek részben hasonlóak más prémium márkák céljaihoz, de azoktól jelentősen el is térnek. Különösen igaz ez a mobilitási szolgáltatásokra. [6] Ezek:

1. Az alaptevékenység megerősítése

Az alaptevékenység megerősítésének középpontjában a következők állnak:

- a) A modellpaletta folyamatos és átfogó megújítása, bővítése a mobilitás minden területén.
- b) A nemzetközi gyártóhálózat további bővítése, hogy a vállalat termelési költségei, jobban, rugalmasabban illeszkedjenek a vállalatnak a különböző piacokon elért árbevételéhez.
- c) A költségszerkezet javítása, az egy termékre jutó önköltség csökkentése a fenntartható, jövedelmező növekedés ösztönzése érdekében. Ennek egyik iránya a modulrendszerű gyártási stratégia megvalósítása. A kihívás, hogy a cég minél sokszínűbb termékpalettával tudjon megjelenni a vásárlói számára, miközben a választék bővítése növeli a gyártás költségeit és a termelési, beszerzési folyamatok összetettségét. A modul rendszerű gyártás hozzájárul, hogy a felhasználandó alkatrészek száma csökkenjen. A költségeket csökkenti az értékesítési rendszer átalakítása is.
- d) A szervezet ügyfélközpontú működése, a folyamatos ügyfélszolgálat a termékek teljes életciklusa során.

2. Növekedés az új piacokon

A Daimler-Benz igazodik ahhoz, hogy már az ezredforduló óta világszerte megnőtt a személygépkocsik iránti kereslet főleg az Európán, Észak-Amerikán és Japánon kívüli piacokon. A cég az értékesítés növelése során, a meglévő piaci mellett Brazília, Oroszország, India és Kína piacaira koncentrált. Ennek érdekében a Daimler-Benz ezekben a feltörekvő országokban kívánja bővíteni jelenlétét és kapcsolatait kiépíteni a helyi partnerekkel. [6]

3. Vezető a zöld technológiák és biztonság területén

A Daimler-Benz kutatási és fejlesztési portfóliója a motorok égés-optimalizálásától kezdve a hibrid és elektromos motorokig, a helyi károsanyag-kibocsátás mentes vezetésig terjed. A széles kutatási és fejlesztési portfólió azt szolgálja, hogy a mobilitás különböző illetve lehetőség szerint minden formájában is a fenntarthatóság követelményei teljesülnek. Emiatt a Daimler-Benz nincs annyira kötve a meglévő technológiákhoz, mint más autógyárak..

A Daimler-Benz Fenntarthatósági Jelentése deklarálja, hogy a hosszú távú gazdasági sikerek mellett cél az, hogy ez összhangban legyen a környezettel, annak védelmével és a társadalom hosszú távú fejlődésével és jólétével. A cég épp ezért a műszaki kutatási, fejlesztési, gyártási témák mellett a munkavállalók egészségéről, a munkahelyi védelem fontosságáról és a menedzsment felelősségéről is beszél.

Az autonóm vezetés, az önvezető járművek fejlesztése terén is igyekszik a Daimler-Benz megőrizni az úttörő szerepét mind az aktív és passzív biztonság terén, mind a személygépjárművek, mind a haszongépjárművek tekintetében.

4. A Daimler-Benz csatlakozási és mobilitási koncepciói

A Daimler-Benz továbbra is bővíti mobilitáshoz kapcsolódó szolgáltatásainak körét mind a magán- és üzleti életben, a magán és a nyilvános használatra egyaránt. Ide tartozik például a car2go, a CharterWay, a Bus Rapid Transit vagy a „moovel” mobilitási platform. A Daimler-Benz mobilitási szolgáltatásai lehetőséget adnak arra, hogy a cég ügyfelei, fogyasztói számukra optimálisan kombinálják a gépjármű használatot és a fizetési feltételeket.

A növekvő digitalizáció és összekapcsolhatóság alapján a Daimler-Benz bővíti ügyfélorientált szolgáltatásainak körét többek között a „Mercedes me” platform révén. A másik nagy ügyfélorientált szolgáltatás csomag a „Mercedes connect me”, ami baleset-, karbantartás- és meghibásodás-kezelést, valamint távdiagnosztikát kínál. [6]

5. A cikk, a kutatás témájának tovább gondolásához hozzátartozik a kecskeméti vállalkozások fejlődési stratégiáinak és növekedési potenciáljának felmérése is.

- A. A Kecskeméten működő vállalkozások száma - vállalkozási forma, tulajdonosi háttér, alaptőke nagysága, foglalkoztatottak létszáma alapján.
- B. A Kecskeméten működő vállalkozások növekedési mutatói: foglalkoztatottak számának növekedése, árbevétel növekedése, profit növekedés. A növekedés forrásai: Foglalkoztatottak száma, tőkebevonás - tulajdonosi tőkebefektetés, hitel, támogatás. A vállalkozások hitelképessége. kapacitás-kihasználtság.
- C. Piacok. Helyi, régiós, hazai, EU-n belüli piaci értékesítés aránya.
- D. Vállalatirányítási technológiák: IT, kontrolling, válságmenedzsment, kockázatkezelés megléte. Alkalmazkodási stratégiák, K+F léte a vállalkozásoknál.
- E. Fenntarthatóság, klímaváltozás és Kecskemét. Várható hatások, alkalmazkodás, körforgásos gazdaság

Irodalomjegyzék

- [1] Clarke, C.: Automotive Production Systems and Standardisation, From Ford to the Case of Mercedes-Benz, Physica-Verlag, Heidelberg, 2005 <https://doi.org/10.1007/b138988>
- [2] Jacobs, A., J.: Automotive FDI in Emerging Europe, Shifting Locales in the Motor Vehicle Industry, Palgrave Macmillan, UK, 2017 <https://doi.org/10.1057/978-1-137-40786-3>
- [3] Nieuwenhuis, P., Wells, P.: The Global Automotive Industry, Wiley, 2015 <https://doi.org/10.1002/9781118802366>
- [4] Panda, A., Jurko, J., Pandová, I.: Monitoring and Evaluation of Production Processes, An Analysis of the Automotive Industry, Springer International Publishing, 2016 <https://doi.org/10.1007/978-3-319-29442-1>
- [5] Pavlínek, P.: Dependent Growth Foreign Investment and the Development of the Automotive Industry in East-Central Europe, Springer International Publishing, 2017 <https://doi.org/10.1007/978-3-319-53955-3>

- [6] Wedeniwski S.: The Mobility Revolution in the Automotive Industry. How not to miss the digital turnpike, Springer-Verlag, Berlin- Heidelberg, 2015 <https://doi.org/10.1007/978-3-662-47788-5>
- [7] Zwack Unicum Nyrt.: Éves Jelentés 2021. Zwack Eves Jelentes 2020-2021 - magyar.indd [zwackunicum.hu]