

Magyarországi Autóipari Beszállítói Felmérés 2018



Tartalom

Bevezetés

3

A válaszadók
összetétele

4

A 2017-es üzleti
év értékelése

9

A 2018-as üzleti
kilátások és
jövőbeli tervek

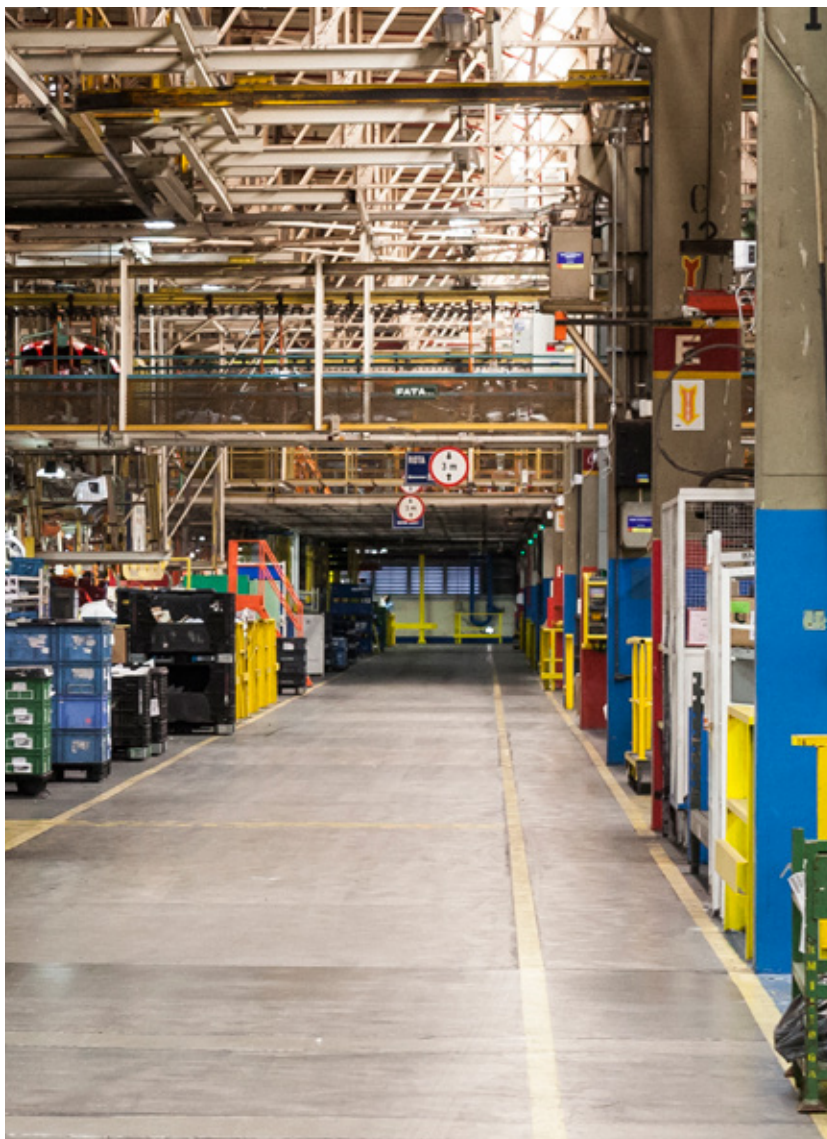
13

K+F,
technológia és
optimalizálás

20

Munkaerőhiány,
képzés

28



Bevezetés

A 2017-es üzleti év értékelése

2017-ben a magyar autóipar minden idők legmagasabb termelési értékét érte el 8038 milliárd forinttal. A PwC Magyarország Autóipari Beszállítói Felmérése idén árbevétel és foglalkoztatotti létszám tekintetében egyaránt további bővülést jelez elő. Magyarországon összességében közel 170 ezer ember dolgozik az ágazatban, a további bővülésnek a beruházási hajlandóság nem szab gátat, annál nagyobb kihívást jelent viszont az állandósuló munkaerőhiány. A rendelkezésre álló új szakképzett munkaerő hiánya a cégek növekedési kilátásaira is közvetlen hatással van, negyedük arról számolt be, hogy létszámgondok miatt utasított már vissza megbízást. Miközben északi szomszédunknál, Szlovákiában a cégek fele tapasztalt már hasonló problémát, a szlovák autóipar elszívó ereje fokozódó problémát jelenthet Győr-Moson-Sopron és Komárom térségében.

2017 a növekedés éve volt, a válaszadók negyede kétszámjegyű árbevétel-bővülésről számolt be 80% feletti kapacitáskihasználtság mellett. A képet némileg árnyalja, hogy Ausztriában a magyar duplája az autóipar növekedési üteme. Mi a titka a sikernek? A növekedés motorja náluk az innovatív helyi vállalkozások csoportja, amelyek magas hozzáadott értéket állítanak elő, hazánkban pedig a klasszikus gyártó tevékenységet végző „nagyüzemek” adták a növekedés gerincét.

A magyar beszállítók számára továbbra is kiemelt fontosságú az Audi és a Mercedes folyamatos bővítése, hiszen a válaszadók 19%-a kizárólag magyarországi felhasználásra termel, 45% legfőbb célpiaca pedig a környező országok, elsősorban Csehország és Szlovákia.

A magyar autóipar pozitív tendenciái a kutatásban részt vevő vállalatok árbevétel adatain és kilátásain is megmutatkoznak. Kétszámjegyű növekedésről a kitöltők negyede, míg 5%-10% közötti bővülésről a válaszadók több mint harmada számolt be. A vállalatok döntő többsége 80% feletti kihasználtságú termelési kapacitással működött 2017-ben. A munkavállalói létszám tekintetében is a pozitív trendek érvényesültek, a válaszadók közel fele 5%-nál nagyobb létszámbővülésről számolt be.



A 2018-as üzleti kilátások és jövőbeli tervek

A válaszadók közel kétharmada 5%-nál nagyobb árbevétel-növekedést valószínűsít 2018-ra. A növekedési kilátásokat veszélyeztető kockázatok között első helyen – összhangban a régióban és globálisan is tapasztalható trenddel – a képzett munkaerő hiánya áll, a kitöltők 78%-a értékelte veszélyforrásként ezt a faktort.

A járműipar hozzájárulása a magyar gazdaság teljesítményéhez kiemelkedő, a GDP közel tíz százalékát adja, az export negyede is a szektorból származik. Az elektromos autók terjedése és az ezzel kapcsolatos változás a beszállítói értékláncban viszont jelentősen módosíthat az iparág hazai szerkezetén. A megkérdezett vállalatok fele már ma is úgy látja, hogy az elektromobilitás hatással lesz működésére. Az, hogy ebben a helyzetben Magyarország mennyire tud versenyképes maradni, nagymértékben a hazai innovációs képesség növelésén, a szerkezetváltási hajlandóságon múlik majd. Hazánkban az utóbbi években autóipari beruházások az új és fejlődő területeken jönnek létre, mint például az akkumulátorok és az elektromos motorok gyártása. A legvalószínűbb forgatókönyv egy iparágon belüli átrendeződés irányába mutat, ahol az ágazat gazdasági teljesítménye nem csökken, alapjai viszont fokozatosan változnak.

A közeljövő várakozásai még 2017-hez képest is pozitívak: a válaszadók közel kétharmada 5%-nál nagyobb árbevétel növekedést valószínűsít 2018-ra is. A 2018-as pozitív kilátások további javulása a bővülő ügyfélkörre is visszavezethető, a megkérdezettek 20%-a új

megbízás elnyeréséről számolt be, míg további 38% valószínűsít új megrendelő megjelenését. A növekedési kilátásokat veszélyeztető kockázatok között első helyen a képzett munkaerő hiánya áll, a kitöltők 78%-a értékelte veszélyforrásként ezt a faktort. Az OEM-ek irányából tapasztalható nyomás a válaszadók közel felének (48%) jelent kockázatot – miközben a konjunktúra miatt egyelőre kevés cég gondolkodik költségcsökkentésben. Az autóipari beszállítókat leginkább a vevőkért folytatott fokozódó verseny és a fejlődő piacok lassuló növekedésre foglalkoztatja. Utóbbit egyelőre olyan globális trendként látják, amely hatása 1-2 éves késéssel lesz majd érezhető a magyar piacon.

K+F, technológia és optimalizálás

A válaszadók 85%-a számára ismerős az ipar 4.0 koncepció, és úgy látják, hogy a gyártási módszerek alapvető megváltozása elkerülhetetlen. Negyedük már jelenleg is használ ipar 4.0 megoldásokat a termelésben, míg a többség középtávon számít arra, hogy – elsősorban a kutatás-fejlesztésben, a termelésben és a logisztikában – megjelennek a technológiai újítások.

A beszállítóknak a jelenleginél nagyobb figyelmet kell szentelniük a termelés hatékonyságának folyamatos javítására és az innováció támogatására ahhoz, hogy megfeleljenek a kereslet és a vevők által támasztott követelmények növekedésének. Az autóipari megatrendek jelentősen felgyorsítják az innovációs ciklust. Már rövidtávon is piacvesztéssel kell számolnia azoknak az autóipari beszállítóknak, amelyek kis kutatás-fejlesztési igényű, hagyományos és ez

által könnyen helyettesíthető terméket gyártanak. Az elektromos autókban 60%-kal kevesebb az alkatrész, mint a régi technológiájú járművekben. Ez a folyamat a magyar autóipart és beszállítói hálózatot is negatívan érintheti. A magyar autóipar jövője a leggyorsabban fejlődő szegmensekbe történő kutatás-fejlesztésben és az innovációban rejlik. Ahhoz, hogy Magyarország továbbra is beruházási célpont legyen, kulcsfontosságú az infrastruktúra fejlesztése, az erős képzési háttér és egy támogató kutatás-fejlesztési és innovációs környezet.

A munkaerőhiány is indokolja, hogy a robotika az a technológia, amely 5 éven belül stratégiai fontosságú lesz a kutatásban résztvevő autóipari beszállítók több mint 60%-a számára Magyarországon. Pozitív előjelnek tekinthető, hogy a megkérdezett vállalatok 13%-a mérlegeli a helyi K+F központ megalapítását vagy a központi K+F tevékenységek lokális támogatását a közeljövőben, ez tükröződött a 2017-ben megvalósult beruházások profiljában is. Míg Ausztriában a válaszadók több mint 70%-a intenzív helyi kutatás-fejlesztési tevékenységet folytat, és 22%-uk harmadik fél számára is végez fejlesztéseket, a magyar tulajdonú beszállítói hálózat innovációs képessége jelenleg még alacsonyabb.

A kutatás mellett fontos szerepet kap a termelés és a fejlesztés során keletkező adatok elemzése. A magyar válaszadók 60%-a már most is aktívan foglalkozik a big data, az adatelemzés kérdéskörével, elsősorban a pénzügyi, termelési adatokra koncentrálva. Az adatokon alapuló működés, mely gyorsan megtérülő beruházásokat tesz lehetővé, a termelés optimalizálásának következő állomását jelentheti.

Munkaerőhiány, képzés

A 2018-as növekedési kilátások kockázatai között első helyen szerepelt a képzett munkaerő hiánya, a vállalatok negyedénél már az is előfordult, hogy munkaerőhiány miatt nem tudtak elvállalni egy megrendelést. A megkérdezett vállalatok közel fele alkalmaz külföldi munkavállalót, 14%-uknál pedig már nagyon jelentős arányt képviselnek a teljes állományból. A magyar munkaerő azonban a környező országok számára jelent vonzó alternatívát, így a munkaerő elszívás hatásával is számolni kell.

Az utóbbi években jelentősen megnövekedett a képzett szakemberek iránti kereslet. A generációs változások mellett az iparnak meg kell birkóznia az oktatási rendszer problémáival is, amely nem tud lépést tartani a fejlődés ütemével. Ezek a folyamatok azt eredményezik, hogy nagy nyomás nehezedik a munkaerőpiacra, a kutatás résztvevői pedig elsősorban bérnövekedéssel, külföldi alkalmazottak felvételével, saját képzési programokkal és további egyszerűsítés iránti igénnyel reagálnak a kialakult helyzetre.

A robotizáció, digitalizáció terjedése számos új szakma és új képesség elsajátítását igényli. Emellett a munkaerő-piaci felkészítés és az egész életen át tartó tanulás fokozott elvárásként jelenik meg az oktatás irányában. Egyre inkább foglalkoztatja a beszállítókat a robotizáció azokban a munkakörökben, ahol gépekkel helyettesíthetők az alacsony hozzáadott értékű munkakörök.

A magyar járműipar versenyképességének sikerkritériumát az autóipari beszállítók a hozzáadott érték növelésében, a K+F feladatok és az innováció Magyarországra vonzásában látják. Ehhez szorosan kapcsolódik az innovációt támogató gazdasági környezet és a kedvező adózási feltételek megteremtése. A versenyképes tudással rendelkező szakemberek képzése, a munkaerő mobilitásának ösztönzése, a szakmunka elismertségének növelése szintén segítheti az ágazat növekedési kilátásait. A hazai kis- és középvállalkozások támogatása, a hatékony és korszerű technológiát használó, saját erőforrásból megvalósított beruházások és az automatizálás jelenthet még kitörési pontot a hazai autóipari beszállítói kör számára.



A válaszadók összetétele

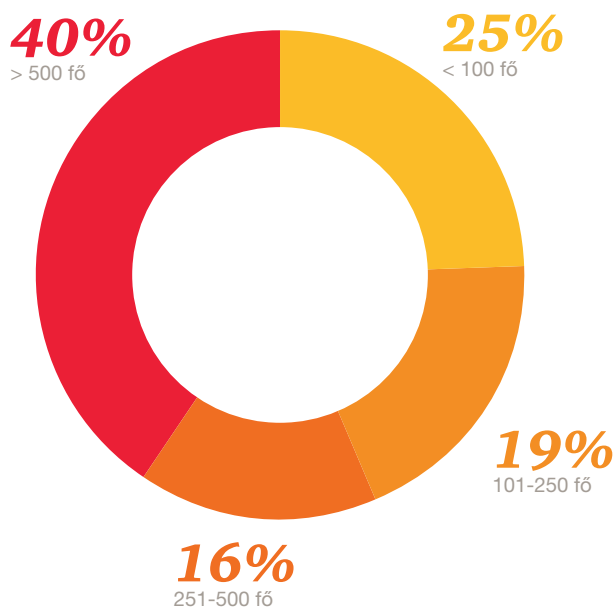
Az első alkalommal Magyarországon is elvégzett kutatást két fő csoport töltötte ki, a jellemzően külföldi tulajdonban lévő nagyvállalatok vezetői és a hazai tulajdonú kkv-k irányítói. A válaszadók 40 százaléka több mint 500 főt foglalkoztat, hasonló arányt képviselnek a 100 és 500 fő közötti munkavállalóval rendelkező vállalatok, így a gazdaság szempontjából is meghatározó szereplők válasza van többségben a kutatásban.

A magyar autóiparban a beszállítók már közel két évtizede a gyártás növekvő részét és a foglalkoztatás nagy részét képviselik, a GDP közel tíz százalékát adják, az export negyede is innen származik. A PwC közép-európai kutatása idén magyar válaszadókkal is bővült. A felmérést jellemzően nagy – 500-nál több főt foglalkoztató – és közepes vállalatok töltötték ki, így kutatásunkban a gazdaság szempontjából is meghatározó szereplők válasza van többségben. Az ellátási láncban elfoglalt helyük szerint a válaszadók több mint fele első szintű

(Tier 1) beszállító. Ezek olyan társaságok, amelyek közvetlen kapcsolatban állnak az autóipari vállalatokkal, a köztük lévő együttműködés kiterjedt és jelentősen túlmutat az egyszerű alkatrész-beszállítói kapcsolaton. A tulajdonosi struktúra tekintetében nagyobb számban voltak a többségi külföldi tulajdonossal rendelkezők – arányuk 63% –, amely némileg eltér a magyar iparág összetételétől, azonban a gazdasági teljesítményt vizsgálva, jó lefedettséget kapunk ezzel az aránnyal. A válaszadók több mint 80%-a részben vagy kizárólag exportpiacra dolgozik.

1. kérdés

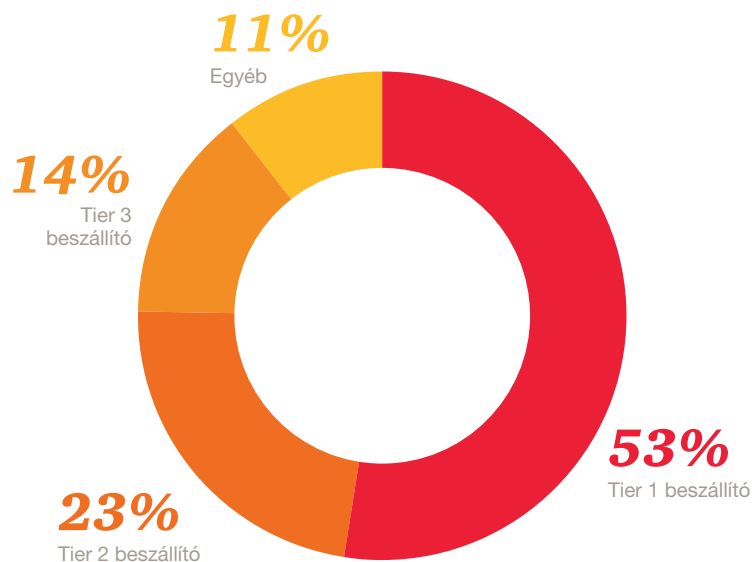
Az Önök cége hány főt foglalkoztat (saját munkavállalók és kölcsönzött munkaerő együtt)?



A válaszadók 40%-a több mint 500 főt foglalkoztat, hasonló arányt (35%-ot) képviselnek a 100 és 500 fő közötti munkavállalóval rendelkező vállalatok. 100 főnél kevesebb munkavállalóval rendelkeznek a válaszadók negyede. A nagy – 500-nál több főt foglalkoztató – és közepes vállalatok aránya jelentős (75%), így a gazdaság szempontjából is meghatározó szereplők válasza van többségben a kutatásban. Ezek a vállalatok jellemzően nem csupán gyártásra koncentrálnak, hanem aktívan részt vállalnak az anyavállalatuk K+F tevékenységében. Ezért is fontos, hogy az innovációt és a beruházás-fejlesztést támogató üzleti környezetben működhessenek.

2. kérdés

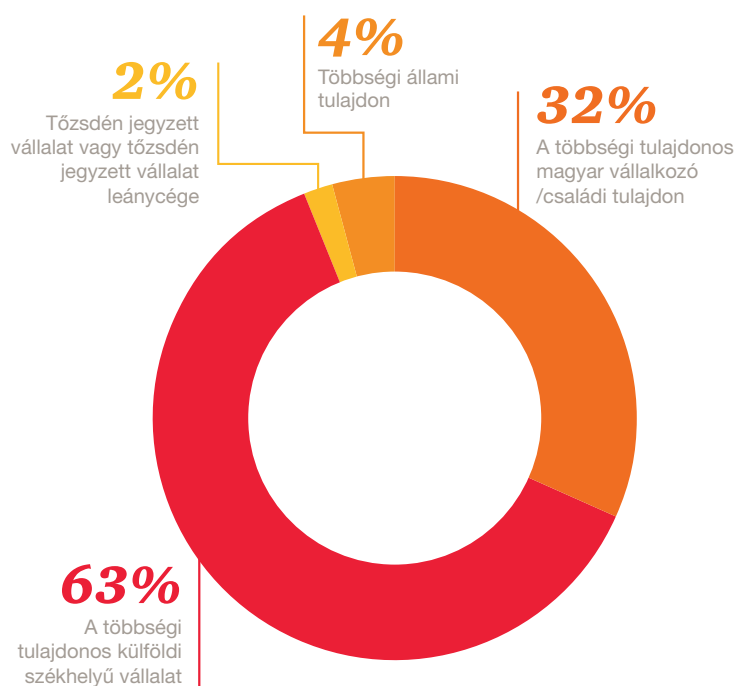
Az értéklánc mely szintjén helyezkedik el az Önök vállalata?



Az ellátási láncban elfoglalt helye szerint a válaszadók több mint fele az első szintű (Tier 1) kategóriába tartozik. Ezek olyan társaságok, amelyek közvetlen kapcsolatban állnak az autóipari vállalatokkal, a közöttük lévő együttműködés kiterjedt és jelentősen túlmutat az egyszerű alkatrész-beszállítói kapcsolaton. A kiszervezés és a specializáció globális trendjei abba az irányba mutatnak, hogy a nagy autómárkák a gyártási, az összeszerelési és műszaki fejlesztési feladatait ezen beszállítókkal közösen valósítják meg. A második szintű kategóriába (Tier 2) a válaszadók közel negyede, míg a harmadik szintűbe (Tier 3) 14%-a esik, ezek a társaságok már nem közvetlenül állnak kapcsolatban az autógyártókkal. Termékfejlesztéssel növelhetik nyereségességüket és feljebb léphetnek az értéklánc szintjén. Egyéb tevékenységet a válaszadók 11%-a adott meg, válaszaik között a kutatás-fejlesztés és a jogi tanácsadás is szerepelt.

3. kérdés

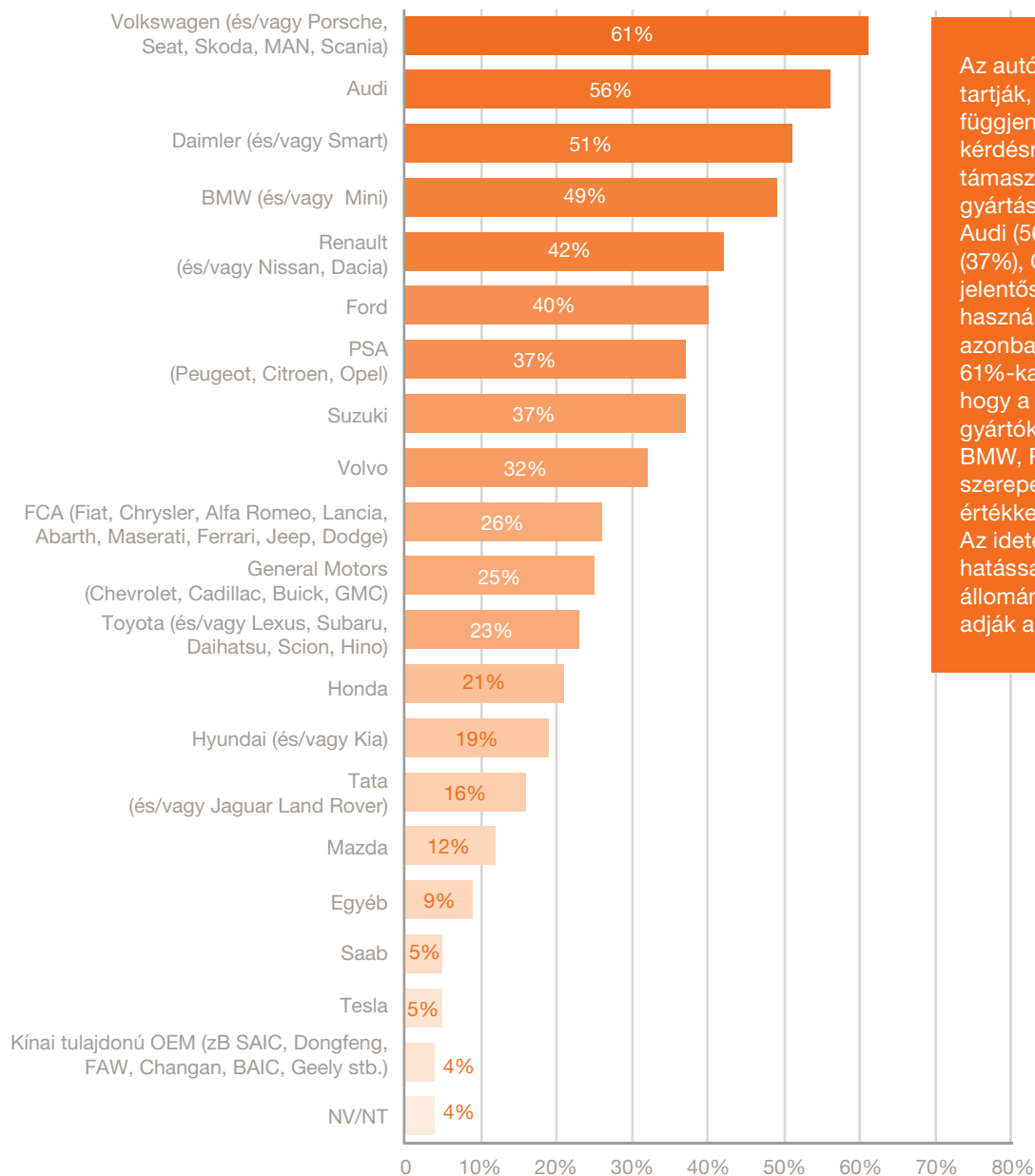
Az Önök vállalatának milyen a tulajdonosi struktúrája?



A tulajdonosi struktúra tekintetében a többségi külföldi tulajdonossal rendelkezők voltak a legnagyobb számban, arányuk 63%. Magyar többségi tulajdonossal a válaszadók 32%-a rendelkezett, míg többségi állami tulajdonról 2% számolt be.

4. kérdés

Mely OEM-ek a végfelhasználói az Önök által gyártott termékeknek? (Több válasz lehetséges)



Az autóipari beszállítók fontosnak tartják, hogy ne egy autógyártótól függjenek és ezt a következő kérdésre adott válaszaik is alátámasztják. A Magyarországon gyártással is jelen levő márkákat – Audi (56%), Mercedes (51%), Suzuki (37%), Opel (37%) – a válaszadók jelentős része jelölte meg végfelhasználóként. Az első helyen azonban a Volkswagen szerepelt 61%-kal, amelyet az magyarázhat, hogy a márka Szlovákiában jelentős gyártókapacitással rendelkezik. A BMW, Renault, Ford márkák szerepeltek továbbá 40-50% közötti értékkel a végfelhasználók között. Az ide települő autógyárak pozitív hatással vannak a megrendelésállományra, de jelenleg nem ők adják a felvevőpiac többségét.

5. kérdés

Milyen terméket/alkatrészt gyárt, mit szolgáltat az Ön cége az autóipar szereplői számára? (Több válasz lehetséges)

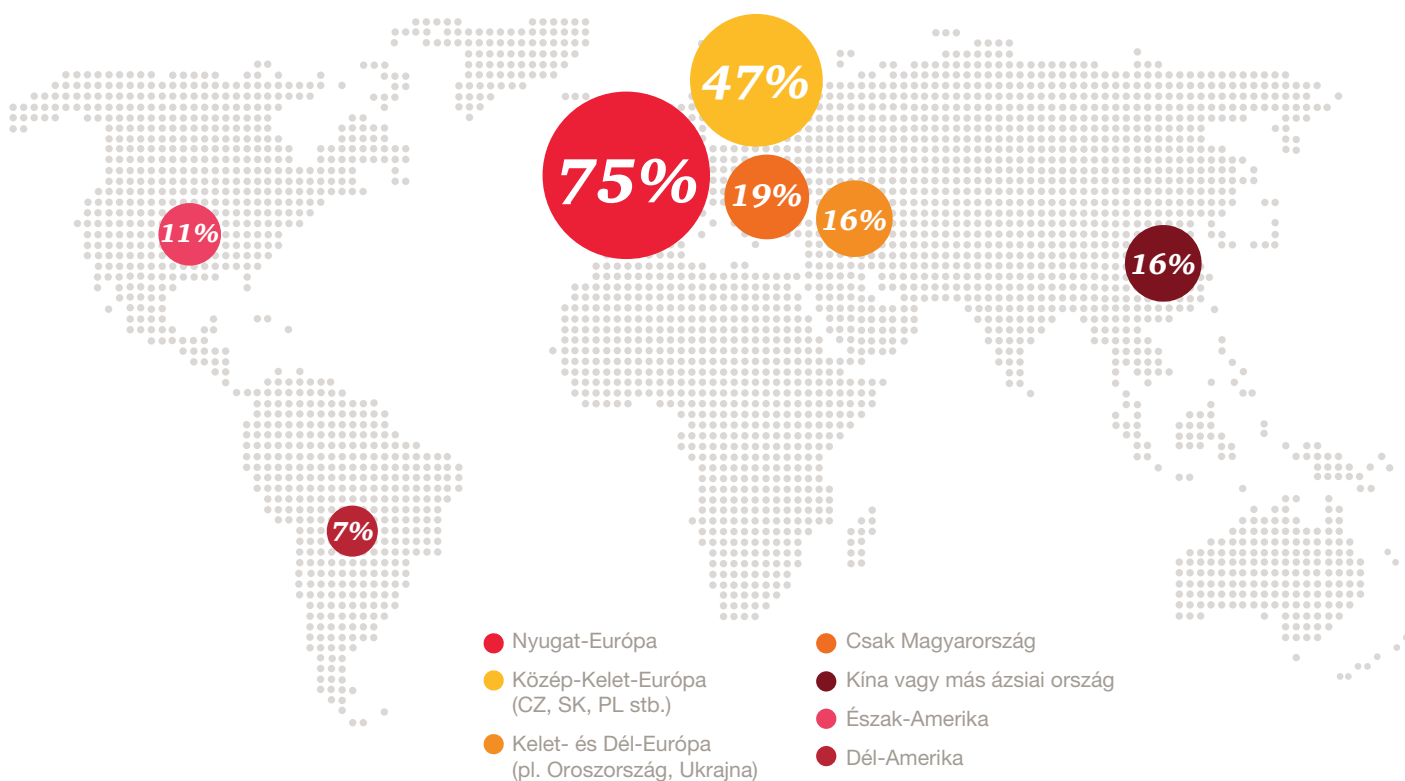


A válaszadók többsége négy terméktípus előállításával foglalkozik: karosszériaelemet vagy modult (23%), hajtásláncot és kapcsolódó komponenseket (35%), szerszámot (14%) valamint műszerfalat, elektronikát, szenzorokat, klímát és biztonságtechnikat (23%) gyártanak. Jelentősebb komponensnek tekinthetjük az ülések, illetve beltér előállításával, valamint az összeszerelési tevékenységgel foglalkozó beszállítókat.



6. kérdés

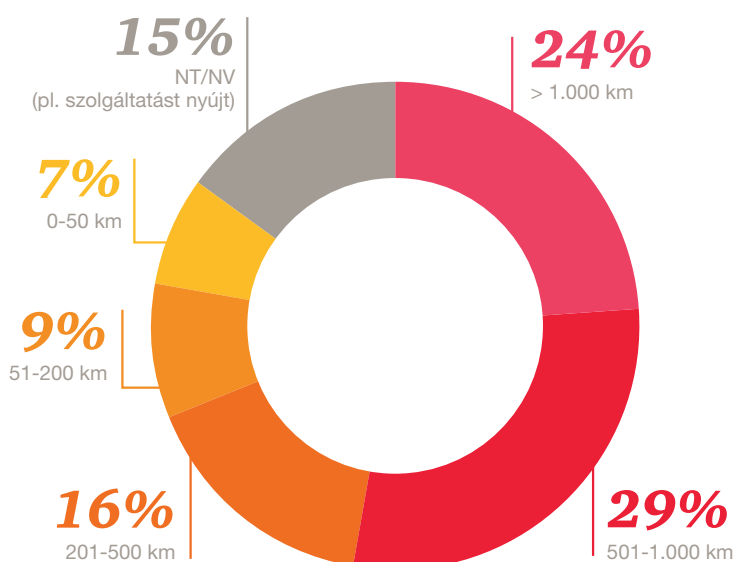
Melyek a legfontosabb exportpiacok az Ön vállalata számára (Több válasz lehetséges)



A válaszadók több mint 80%-a részben vagy kizárólag exportpiacra dolgozik, a kutatást kitöltők közel 20%-a csak a magyar piacon értékesíti termékét vagy szolgáltatását. Az exportpiacok tekintetében Nyugat-Európa a vezető régió, az autóipari beszállítók válaszaikban 75%-ban ezt a területet jelölték meg legfontosabbnak. Közép-Kelet-Európa (Oroszország és Ukrajna nem ebben a kategóriában szerepel) szintén jelentős felvevőpiac, a válaszadók negyede ide exportál. Ázsia hasonló arányt képvisel, mint Dél- és Kelet-Európa (16%).

7. kérdés

Átlagosan milyen távolságra szállítják az Önök termékeit?



Ami a szállítási távolságokat illeti, csak négy válaszadó jelölte meg az 50 km-en belüli távolságot – ez az autóiparban a just-in-time szállítás alapvető feltételének tekinthető. A felmérés résztvevőinek közel negyede 1000 km-nél távolabbi, további 29%-a pedig 500-1000 km közötti távolságra szállít. A válaszadók maradék negyedrése az 50-200 km közötti kategóriába esik.

A 2017-es üzleti év értékelése

2017 a növekedés éve volt, kétszámjegyű növekedést a kitöltők 26 százaléka, míg öt-tíz százalék közötti bővülést a válaszadók 39 százaléka jelentett. A vállalatok négyötöde legalább 80 százalékos kihasználtságú termelési kapacitással működött 2017-ben. A képet némileg árnyalja, hogy a szomszédos országok közül van, ahol ennek a duplája a növekedési ütem. Mi a titka a sikernek? A növekedés motorjai hazánkban a klasszikus gyártó tevékenységet végző „nagyüzemek”, míg a régióban az innovatív helyi vállalkozások csoportjai, amelyek magas hozzáadott értéket állítanak elő.

2017-ben a magyar autóipar minden idők legmagasabb termelési értékét érte el 8038 milliárd forinttal. Az idén további bővülést könyvelt el az ágazat, valamint növekedést vetít előre az is, hogy a foglalkoztatottak száma az iparágban folyamatosan emelkedik, Magyarországon összességében közel 170 ezer ember dolgozik ebben az ágazatban. A régióban lévő autógyárak bővítése – az Audi és a Mercedes beruházásai – a beszállítókat új termelőkapacitás kialakítására ösztönözte. Az autóipari beszállítók 2017-ben többek között a következő bővítéseket kezdték meg, illetve hajtottak végre:

- a SAPA Profiles új présüzemet épít Székesfehérváron, az autóipari beszállító 6,8 milliárd forintos beruházása 120 új munkahelyet teremt;
- 6,5 milliárd forintos beruházással épít új gyárat Kecskeméten a német ElringKlinger, az új üzemben gépjárművek alkatrészeihez gyártanak majd hővédőpajzsokat, műanyagbefecskendező gépekkel;
- az autóipari alkatrészeket gyártó Ames Hungaria Kft. 3,5 milliárd forintos beruházással bővítette szentgotthárdi üzemének kapacitását 2017 novemberében;
- az Adient – vezető autóüléseket gyártó vállalat – december 15-én hivatalosan is megnyitotta harmadik telephelyét Mórton;
- Oroszlányban növelt kapacitást a michigani székhelyű BorgWarner autóipari vállalat;
- 22 ezer négyzetméterrel bővített a magyar autóipari gyártó, az Ecseri Kft. Cegléden.

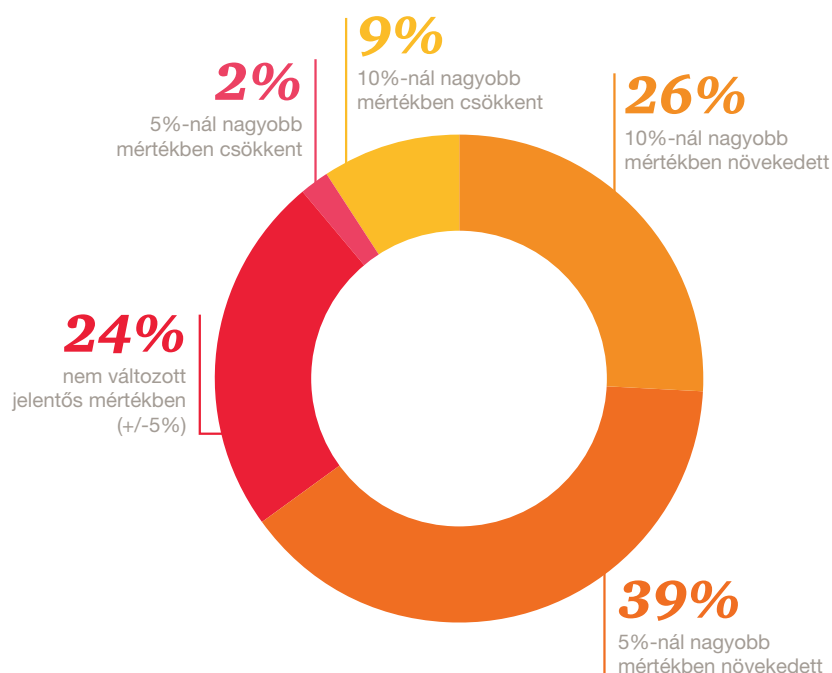
A növekedés 2018-ban sem látszik csökkenni, néhány jelentős beruházás:

- mintegy 3 milliárd forintos beruházással, 100 új munkahelyet teremtve bővítette zalaegerszegi autóipari gyárát 2018 áprilisában a Flex;
- februárban új autóalkatrész-gyártó üzemet telepített Újhartyánban a svájci tulajdonú REHAU-Automotive, ezzel a beruházással 727 új munkahely jött létre. A cég győri telephelyén is bővít, amelyet az Audi növekedő igénye indokol. Az újhartyáni zöldmezős beruházás oka a Mercedes második gyárának építése Kecskeméten, ahol szintén az egyik legfontosabb beszállító a REHAU-Automotive;
- jövőbe mutató fejlesztést jelentett be májusban a Continental, miszerint mesterséges intelligencia központját Budapesten nyitja meg, 5,5 milliárd forintos beruházással. A mesterséges intelligencia az automata vezetés fejlesztésének alapvető kompetenciája.

A magyar autóipar pozitív tendenciái a kutatásban részt vevő vállalatok árbevétel adatain is megmutatkoznak. Kétszámjegyű növekedést a kitöltők 26%-a, míg öt-tíz százalék közötti bővülést a válaszadók 39%-a jelentett. A vállalatok négyötöde legalább 80%-os kihasználtságú termelési kapacitással működött 2017-ben. A munkavállalói létszám tekintetében is a pozitív trendek érvényesültek, a válaszadók 44%-a öt százaléknál nagyobb bővülésről – ezen belül kétszámjegyű bővülésről 22% – adott számot.

8. kérdés

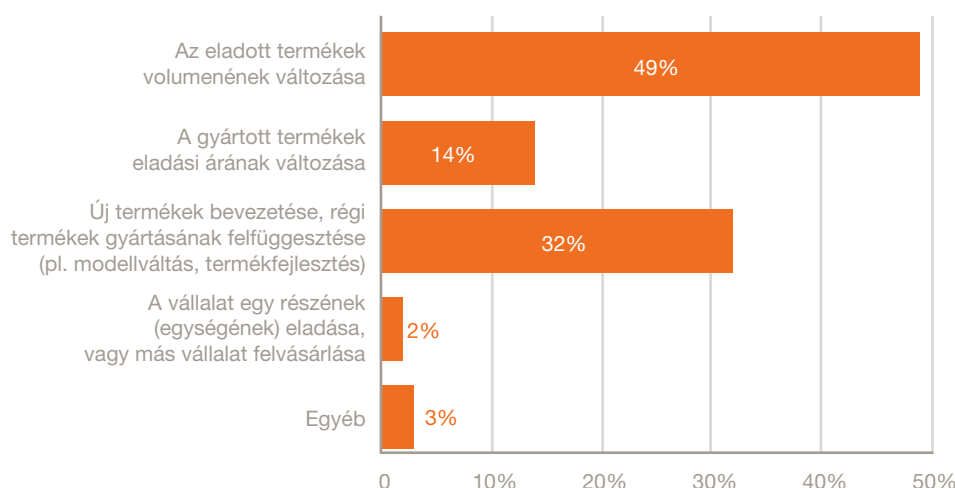
Hogyan változott az Önök cégének árbevétele 2017-ben az előző üzleti évhez képest?



A magyar autóipar pozitív tendenciái a kutatásban részt vevő vállalatok árbevétel adatain is megmutatkoznak. A felmérést kitöltő vállalatok 65%-a növekedésről számolt be, míg a válaszadók negyede nem könyvelt el jelentős (5%-ot meghaladó) árbevétel-változást. Csak a társaságok 11%-a számolt be árbevétel-csökkenésről. Kétszámjegyű növekedést a kitöltők 26%-a, míg 5%-10% közötti bővülést a válaszadók 39%-a jelentett.

9. kérdés

Melyek voltak a legfőbb okai az árbevétel-változásának? (Több válasz lehetséges)

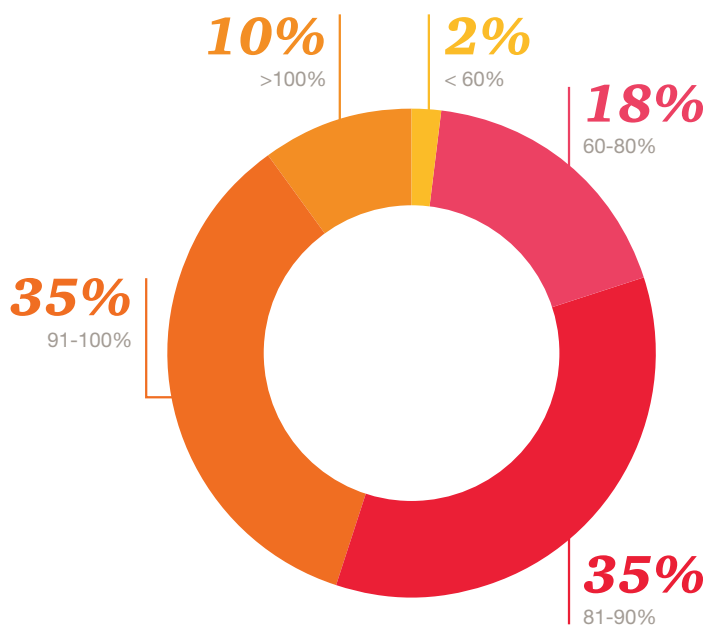


Az árbevétel-változás mögött meghúzódó okok között a volumenváltozás volt a legfontosabb tényező 2017-ben. A felmérésben részt vevő vállalatok közel fele minősítette ezt a változtatáshoz hozzájáruló tényezőnek. A bevételek változását még az új termékek bevezetése eredményezte, melyet a válaszadók harmada nevezett meg okként. Az értékesítési árak változásának is volt hatása a 2017-es bevételi változásokra, a válaszadók 14%-a tulajdonított jelentőséget ennek a faktornak.



10. kérdés

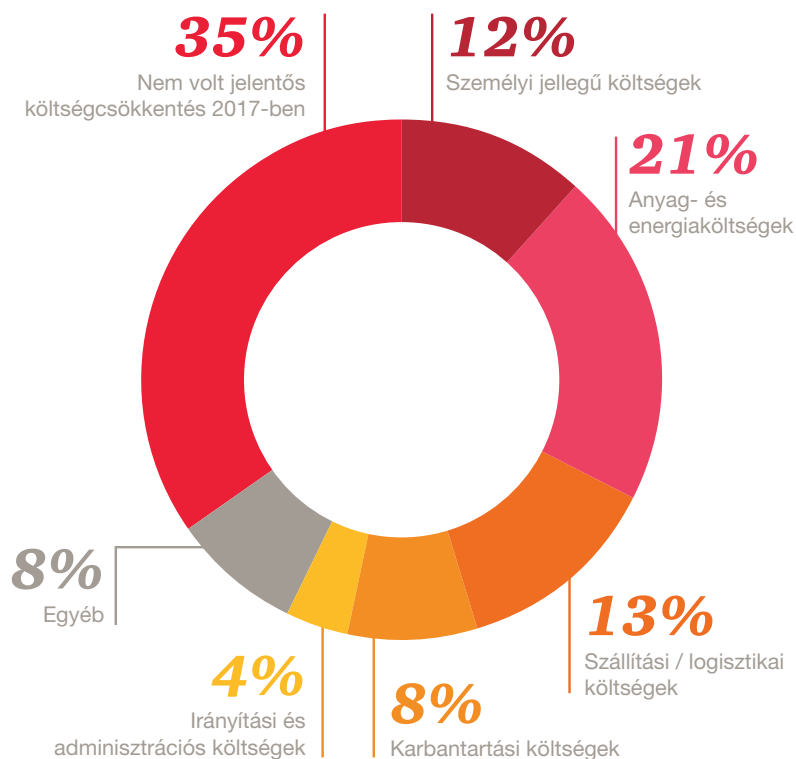
Az Önök vállalatánál jelenleg milyen mértékű a termelési kapacitás kihasználtsága?



Az autógyártás növekedése a termelési kapacitás kihasználásában is tükröződik. A vállalatok négyötöde legalább 80%-os kihasználtságú termelési kapacitással működött 2017-ben. A válaszadók majdnem fele közel teljes, vagy 100% feletti kapacitáskihasználtságról számolt be. A kitöltők 35%-a 80-90% közötti kihasználtsággal üzemel, 18% pedig 60 és 80% közötti értékről adott visszajelzést. Ezek az értékek nagyon magasak, 60% alatti kihasználtsággal csak egyetlen vállalkozás üzemelt.

11. kérdés

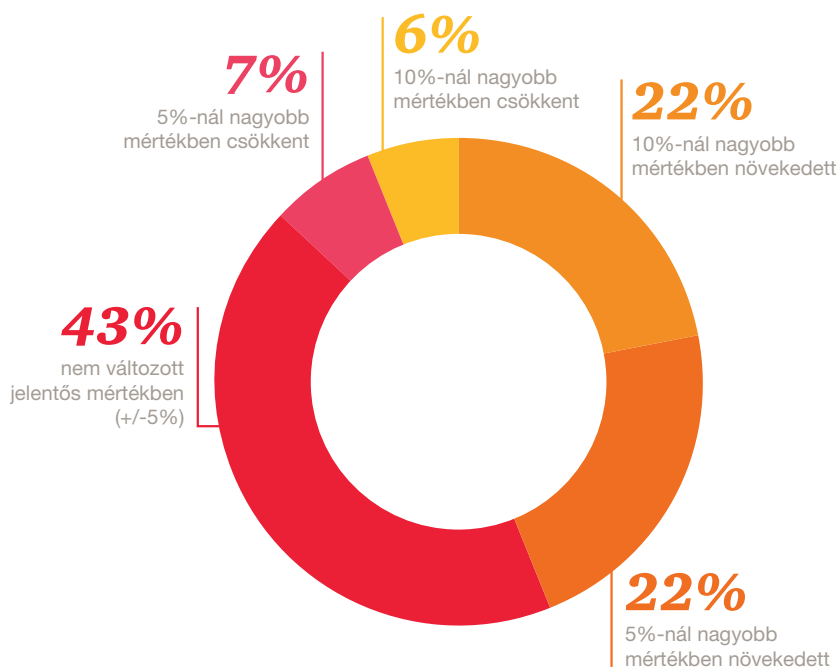
Amennyiben költségcsökkentést hajtott végre 2017-ben, az intézkedések mely területet érintették legnagyobb mértékben?



A válaszadók 35%-a nem hajtott végre jelentős költségcsökkentést, ahol volt jelentősebb megszorítás, ott az anyag- és energiaköltségeken (21%), a szállítási és logisztikai költségeken (13%) és a személyi jellegű költségeken (12%) takarítottak meg. Jó hír, hogy a kutatás-fejlesztési tevékenységen egyetlen vállalat sem csökkentett költséget.

12. kérdés

Hogyan változott az Önök vállalatánál a munkavállalói létszám (saját és kölcsönzött munkaerő együtt) 2017-ben?



A munkavállalói létszám tekintében is a pozitív trendek érvényesültek, a válaszadók 44%-a 5%-nál nagyobb bővülésről – ezen belül 22% kétszámjegyű bővülésről – adott számot. A kutatásban részt vevő vállalatok 43%-a arról nyilatkozott, hogy nem történt jelentős változás az alkalmazottak számában. A munkavállalói létszám csökkenését csak a válaszadók 13%-a jelezte.

A 2018-as üzleti kilátások és jövőbeli tervek

A válaszadók közel kétharmada 2018-ra öt százaléknál nagyobb árbevétel-növekedést tart valószínűnek. A növekedési kilátásokat veszélyeztető kockázatok között első helyen – összhangban a régióban és globálisan is tapasztalható trenddel – a képzett munkaerő hiánya áll, a kitöltők 78 százaléka értékelte veszélyforrásként ezt a faktort.

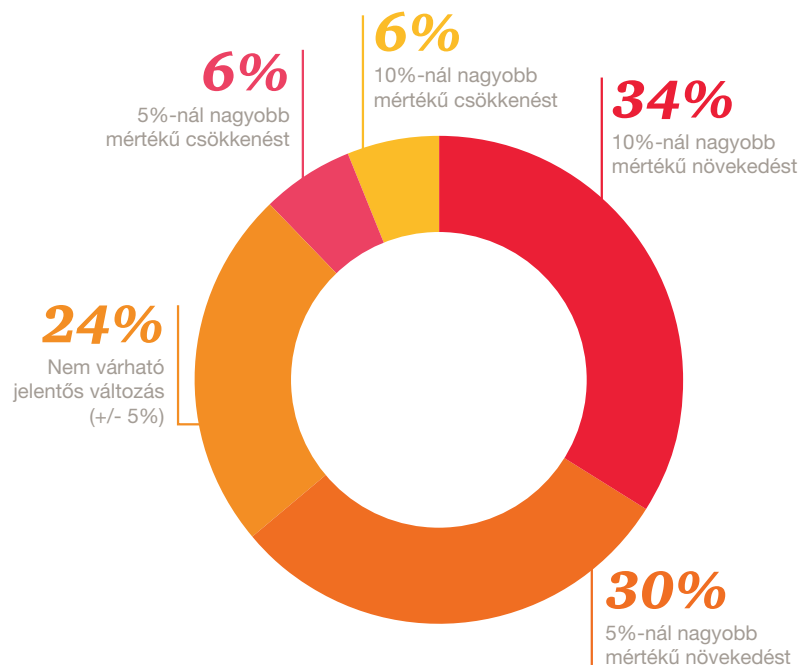
A járműipar nagyon jelentős tényező itthon, a GDP-nek közel tíz százalékát adja, az export negyede is innen származik, egyelőre tehát biztos lábakon áll. Az elektromos autók felfutása viszont jelentősen változtathat ezen a helyzeten, az autók szerkezeti egyszerűsödésével, a végleges összeszerelés helyett a fejlesztésre kerül a hangsúly. Kérdés, hogy ebben a helyzetben Magyarország mennyire tud versenyképes maradni. A korábbiakban bemutatott autóipari beruházások az új és fejlődő területeken jönnek létre, tehát egy iparágon belüli átrendeződés irányába mutatnak, így összességében csökkenést nem valószínűsítünk.

Kutatásunk is igazolja, hogy az autóipar globális változásai közül az elektromos meghajtás terjedése érinti leginkább a magyarországi válaszadókat. A közeljövő várakozásai azonban pozitívak: a válaszadók mintegy kétharmada 5%-nál nagyobb árbevétel-növekedést valószínűsít 2018-ra. A 2018-as pozitív kilátások a bővülő ügyfélkörre is visszavezethetők, a megkérdezettek 20%-a biztos növekedést jelez előre, míg további 38% valószínűsít bővülést. A növekedési kilátásokat veszélyeztető kockázatok között első helyen a képzett munkaerő hiánya áll, a kitöltők 78%-a értékelte veszélyforrásként ezt a faktort. Az OEM-ek irányából tapasztalható nyomás a válaszadók közel felének (48%) jelent kockázatot. A fokozódó verseny a vevőkért és a fejlődő piacok lassuló növekedése szintén foglalkoztatja az autóipari beszállítókat.



15. kérdés

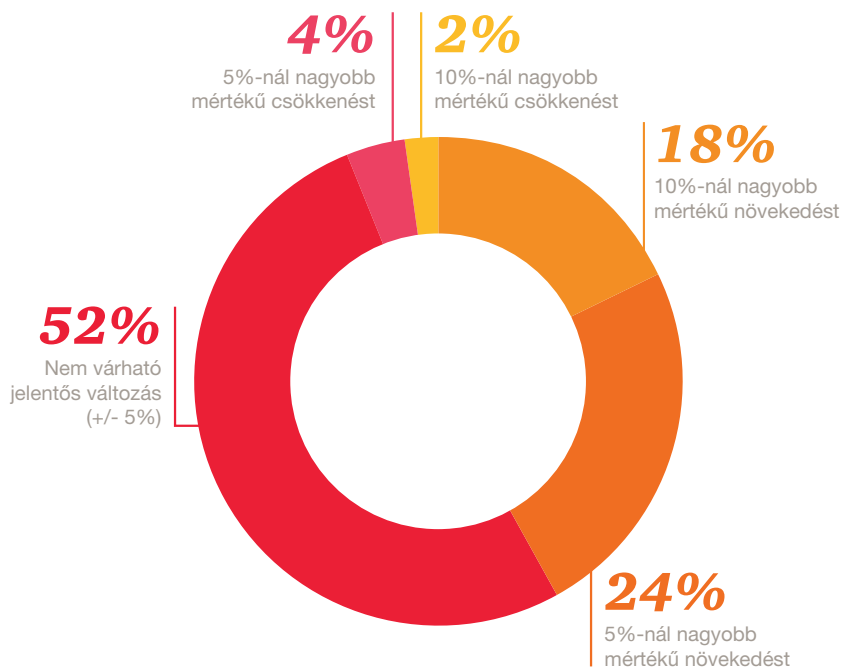
Milyen mértékű árbevétel-változást valószínűsít 2018-ra?



A válaszadók közel kétharmada 5%-nál nagyobb árbevétel-növekedést valószínűsít 2018-ra, ezen belül a válaszadók több mint fele kétszámjegyű növekedést prognosztizál, másik része 5% és 10% közé várja az árbevétel-bővülését. A kutatást kitöltők negyede nem vár jelentős változást az árbevétel tekintetében 2018-ra, míg 12% csökkenést jósol.

16. kérdés

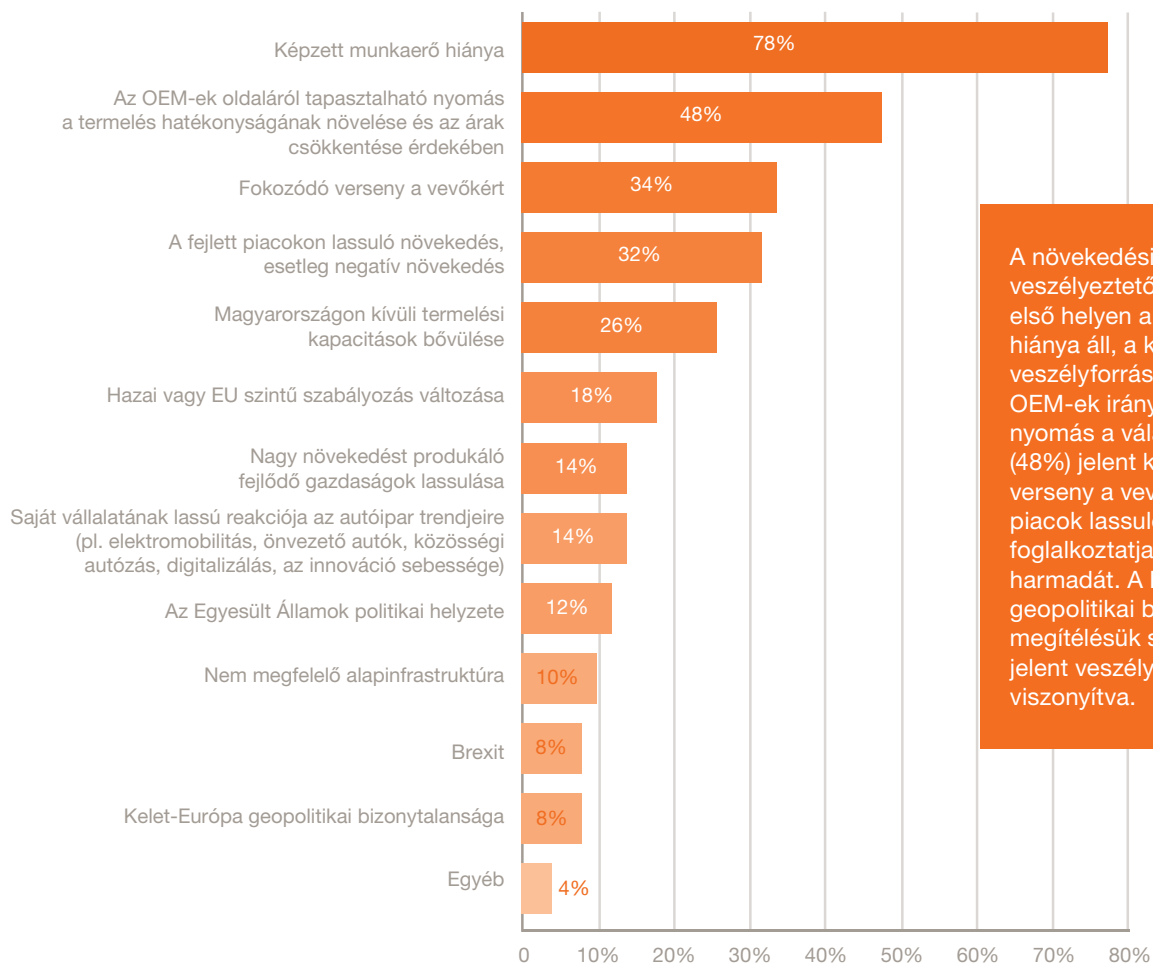
Milyen mértékű változást valószínűsít 2018-ra a munkavállalók számát tekintve?



A munkavállalói létszám tekintetében a válaszadók fele nem vár jelentős változást, negyede 5%-nál nagyobb növekedést tervez, míg 18%-uk 10% feletti bővülést irányzott elő. A munkavállalói létszám tekintetében csak a megkérdezett vállalatok 6%-a jelez előre csökkenést. Ezek a számok elmaradnak az árbevétel növekedési előrejelzésektől, amelynek oka, hogy az autóipari beszállítók a szakképzett munkaerő hiányától tartanak és azzal is tisztában vannak, hogy hatékonyabb működéssel kénytelenek megoldani a bővülő termelést. A hatékonyság, termelékenység területe hagyományosan egyik elmaradása a magyar autógyártásnak, nemzetközi összehasonlításban, ezen a téren még vannak feladataik a beszállítóknak.

17. kérdés

Az alábbi kockázatok közül melyek veszélyeztethetik az Ön vállalatának növekedési kilátásait? (Több válasz lehetséges)

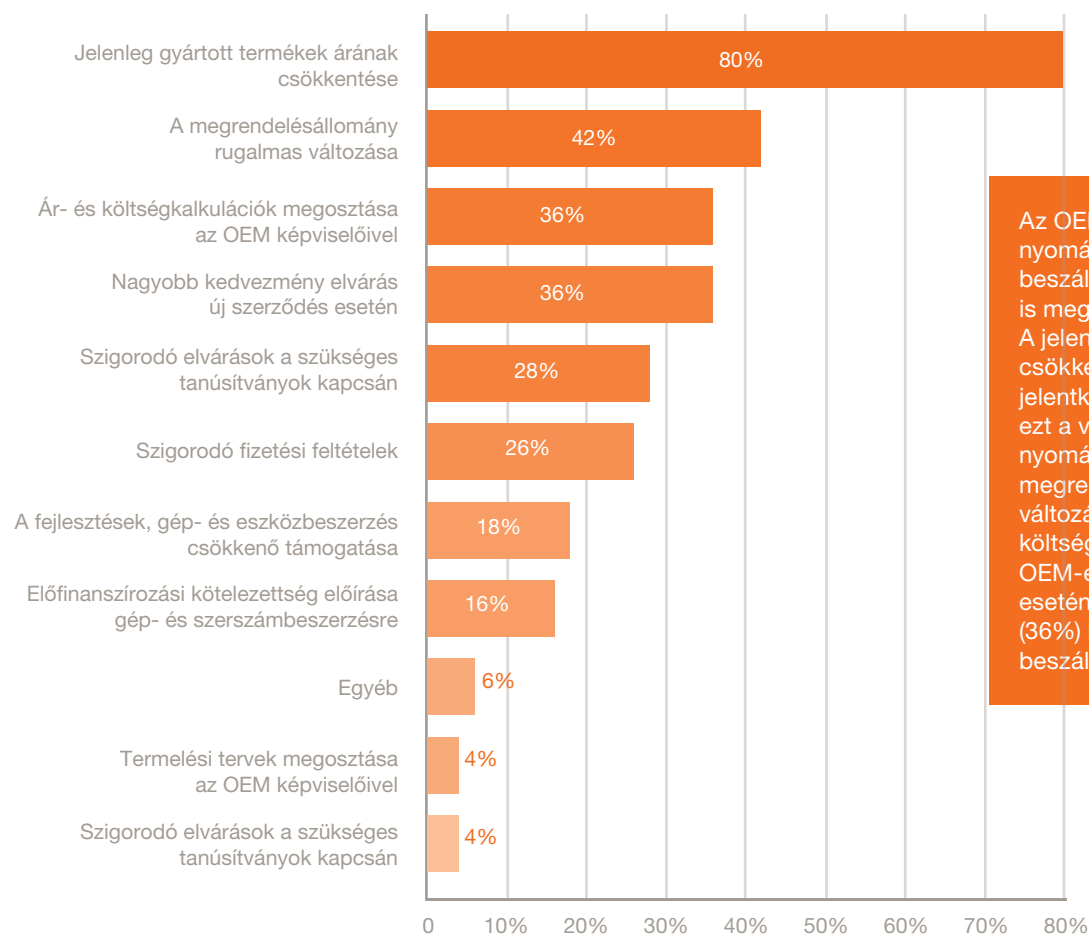


A növekedési kilátásokat veszélyeztető kockázatok között első helyen a képzett munkaerő hiánya áll, a kitöltők 78%-a értékelte veszélyforrásként ezt a faktort. Az OEM-ek irányából tapasztalható nyomás a válaszadók közel felének (48%) jelent kockázatot. A fokozódó verseny a vevőkért és a fejlődő piacok lassuló növekedése szintén foglalkoztatja az autóipari beszállítókat. A Brexit és a régió geopolitikai bizonytalansága megítélésük szerint viszont kevésbé jelent veszélyt a többi tényezőhöz viszonyítva.



18. kérdés

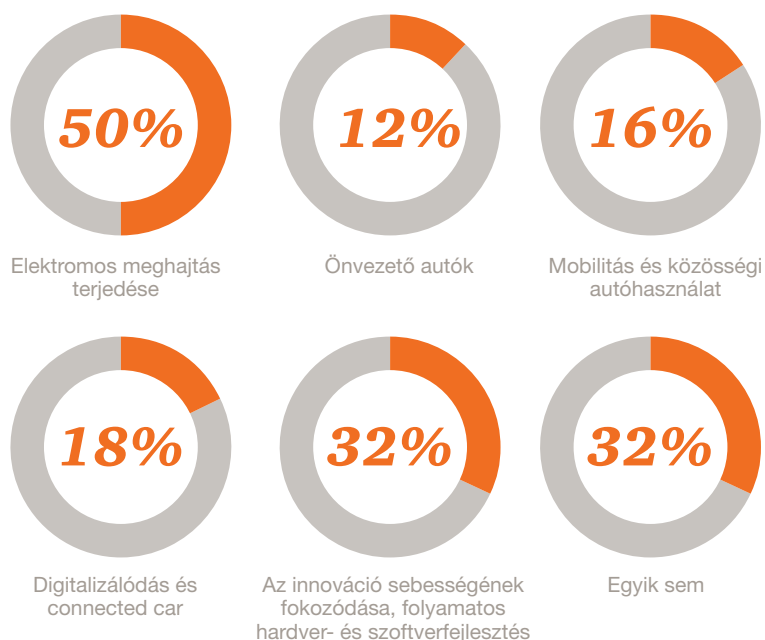
Milyen területeken tapasztal az Ön vállalata fokozódó nyomást az OEM-ek oldaláról? (Több válasz lehetséges)



Az OEM-ek irányából tapasztalható nyomás jelentős kockázati tényező a beszállítók számára, ezért bővebben is megvizsgáltuk ennek összetevőit. A jelenleg gyártott termékek árának csökkentése erős elvárásként jelentkezik az OEM-ek részéről, így ezt a válaszadók 80%-a fokozódó nyomásként éli meg. A megrendelésállomány rugalmas változása (42%), az ár- és költségkalkuláció megosztása az OEM-ekkel (36%) és az új szerződés esetén elvárt nagyobb kedvezmény (36%) helyeznek további nyomást a beszállítókra.

19. kérdés

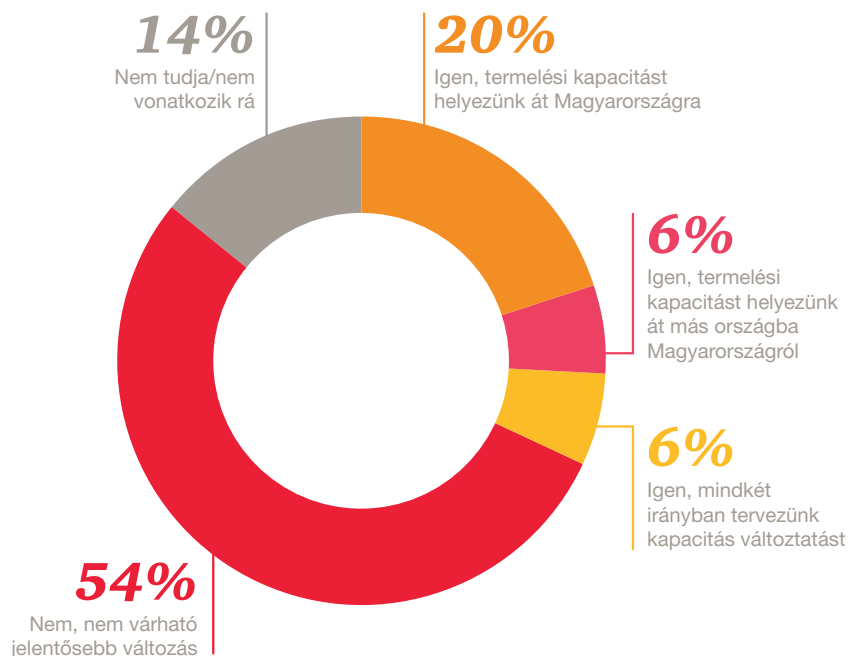
A következő globális trendek közül melyek érintik leginkább az Önök vállalatának működését? (Több válasz lehetséges)



Az autóipari beszállítóknak kiemelten fontos előre jelezni és követni az iparág meghatározó trendjeit, annak érdekében, hogy versenyképesek maradjanak. Az autóipar globális változásai közül az elektromos meghajtás terjedése érinti leginkább a magyarországi válaszadókat, a kutatásban résztvevők fele jelölte meg válaszában ezt a tényezőt. Az innováció sebességének fokozódása, a folyamatos hardver- és szoftverfejlesztés szintén meghatározó (32%). A globális trendek közül a digitalizálódás, a közösségi autóhasználat és az önvezető autók még kevésbé jelentenek közvetlen érintettséget, 10% és 20% közötti értéket mutatnak.

20. kérdés

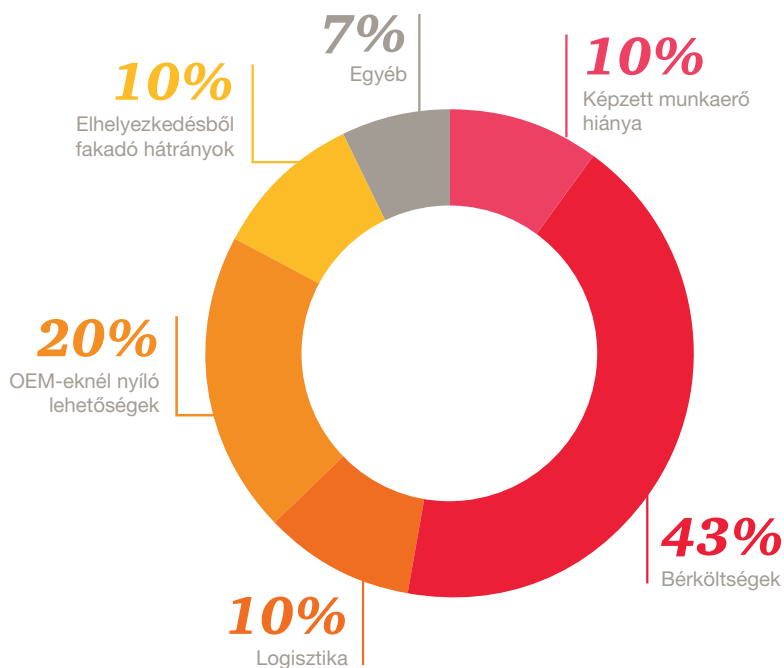
Az Ön vállalatának tulajdonosa tervezi-e gyártási kapacitás áthelyezését más országból Magyarországra vagy innen más országokba a következő 12 hónapban?



A válaszadók nagyobb része (54%) nem számít a gyártási kapacitás földrajzi átrendeződésére. A kutatásban résztvevők ötöde a termelési egységek Magyarországra csoportosítását prognosztizálja, míg 6% Magyarországról másik országba áthelyezett termelési kapacitást vetít előre. Szintén 6% azok aránya, akiknek tulajdonosi csoportjában mindkét irányba várható változás.

21. kérdés

Kérjük, nevezze meg a kapacitás áthelyezésének fő okait (pl. kevés képzett munkaerő, bérköltségek, logisztika, OEM-eknél nyíló lehetőségek stb.)

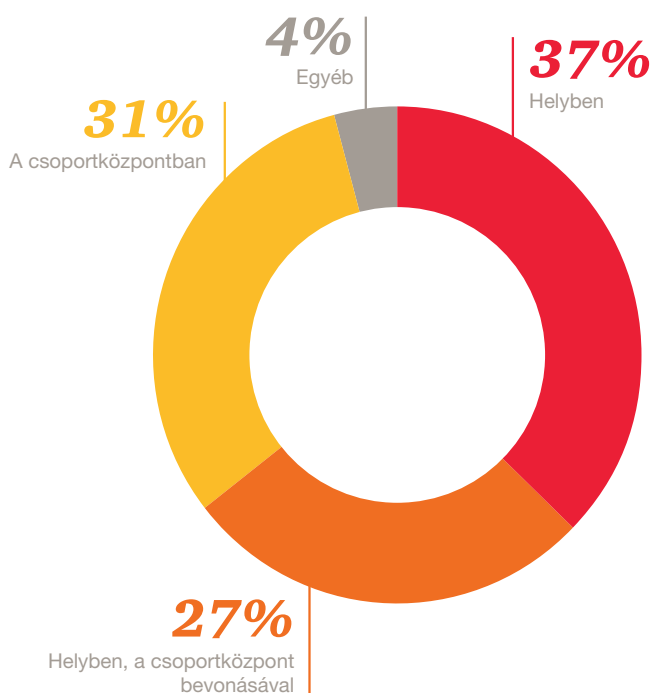


A gyártóegységek áthelyezésének okai között a bérköltségek szerepelnek első helyen, a válaszadók 43%-a nevezte meg ezt a tényezőt indokként. Az OEM-eknél nyíló lehetőségek szintén hozzájárulnak az áthelyezésekhez, 20% megítélése szerint ez áll a döntések háttérében. A képzett munkaerő hiánya, a logisztika és az elhelyezkedésből fakadó hátrányok hasonló arányt képviselnek, 10%-ban tartják ezt a kapacitásáthelyezés okának. Középtávon ez azt eredményezi, hogy a költségérzékeny tömeggyártás tovább vándorolhat olcsóbb bérszintű országokba, valamint növekedhet az automatizálás. A magyar munkaerőt pedig megfelelő képzettség birtokában az új trendekhez kötődő ágazatok foglalkoztathatják újra.



22. kérdés

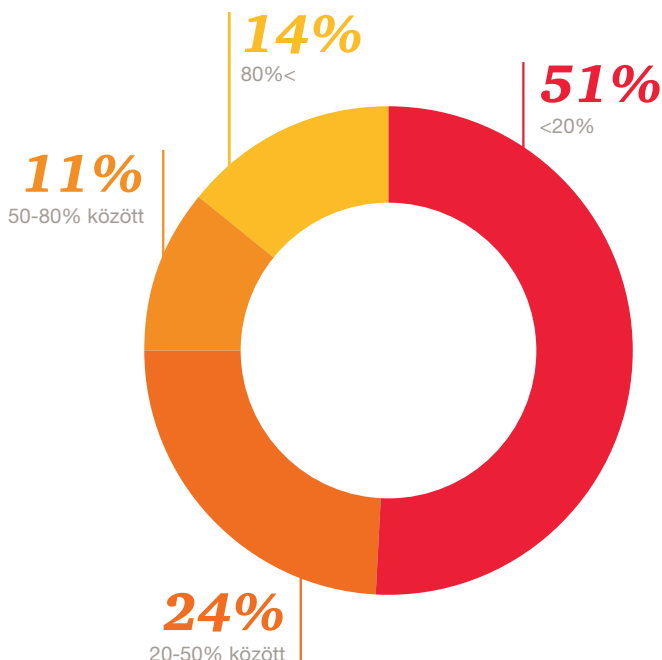
Az Önök vállalatánál a magyar termeléshez szükséges beszerzési döntések hol születnek meg?



Bár a termeléshez kapcsolódó beszerzési döntések nagyrészt (37%) helyben születnek, a válaszadók 27%-ánál a csoportközpont bevonása is szükséges. A válaszadók közel harmadánál pedig a csoportközpont felelős a beszerzések kapcsán, a döntés nem helyi szinten történik.

23. kérdés

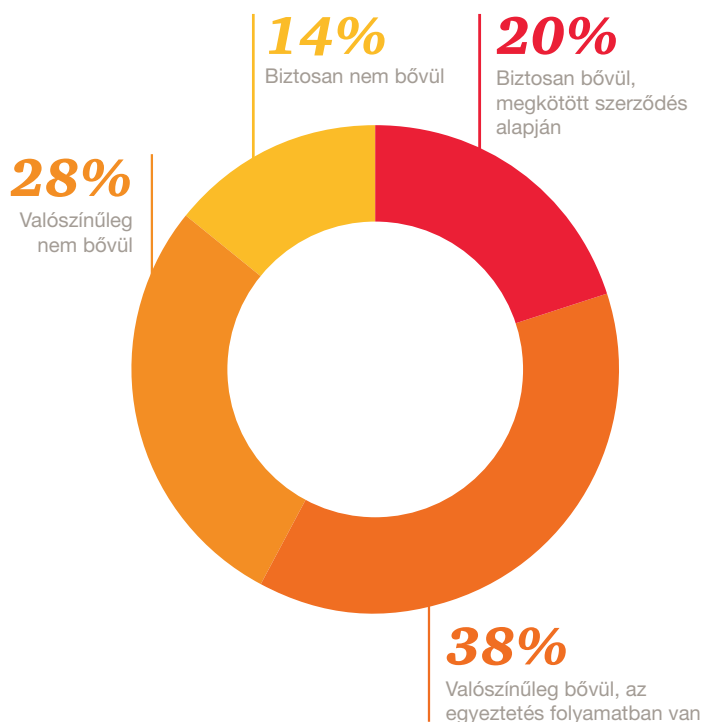
Az Önök által beszerzett anyagok / komponensek között milyen arányban vannak az OEM-ek által kijelölt beszállítók?



Érdekes megvizsgálni, hogy az OEM-ek milyen arányban jelölnek ki beszállítót az anyagok, komponensek tekintetében, milyen mértékben próbálják meg befolyásolni az ellátási lánc teljes spektrumát. A válaszadók fele esetén az a tapasztalat, hogy viszonylag kicsi a közvetlen befolyásolás a beszállítók beszerzési forrásaira – kevesebb mint 20% az OEM által kijelölt beszállító. 20% és 50% közötti kijelölt beszállító a résztvevők negyedénél, míg 50% feletti kijelölt beszállítóval – azaz erős OEM befolyással – a kitöltők szintén negyede rendelkezett.

24. kérdés

Mennyire látja valószínűnek, hogy a következő 12 hónapban ügyfélkörre újabb multinacionális OEM vagy Tier 1 megrendelővel bővül?



A 2018-as pozitív kilátások a bővülő ügyfélkörre is visszavezethetőek, a megkérdezettek 20%-a biztos növekedést jelez előre, ugyanis megkötött szerződéssel rendelkezik OEM-mel vagy Tier 1-es megrendelővel. További 38% valószínűsíti a bővülést, jelenleg folyó tárgyalásokra alapozva. A megkérdezettek 28%-a nem tartja valószínűnek, hogy 2018-ban új szerződést köt és csak 14% azok aránya, akik biztosan nem tudnak bővülni ebben az évben.

K+F, technológia és optimalizálás

A válaszadók 85 százaléka úgy értékeli, hogy érinti az ipar 4.0 koncepció egyes elemeinek hatását, az információtechnológia és az automatizálás egyre szorosabb összefonódását, illetve ezen keresztül a gyártási módszerek alapvető megváltozását. A válaszadók negyede már jelenleg is használ ipar 4.0 megoldásokat mint például M2M, IoT, connected cars, AI, míg a többség középtávon számít arra, hogy különböző tevékenységi területein – jellemzően a kutatás-fejlesztésben, a termelésben, vagy a logisztikában – megjelennek az új technológiák.

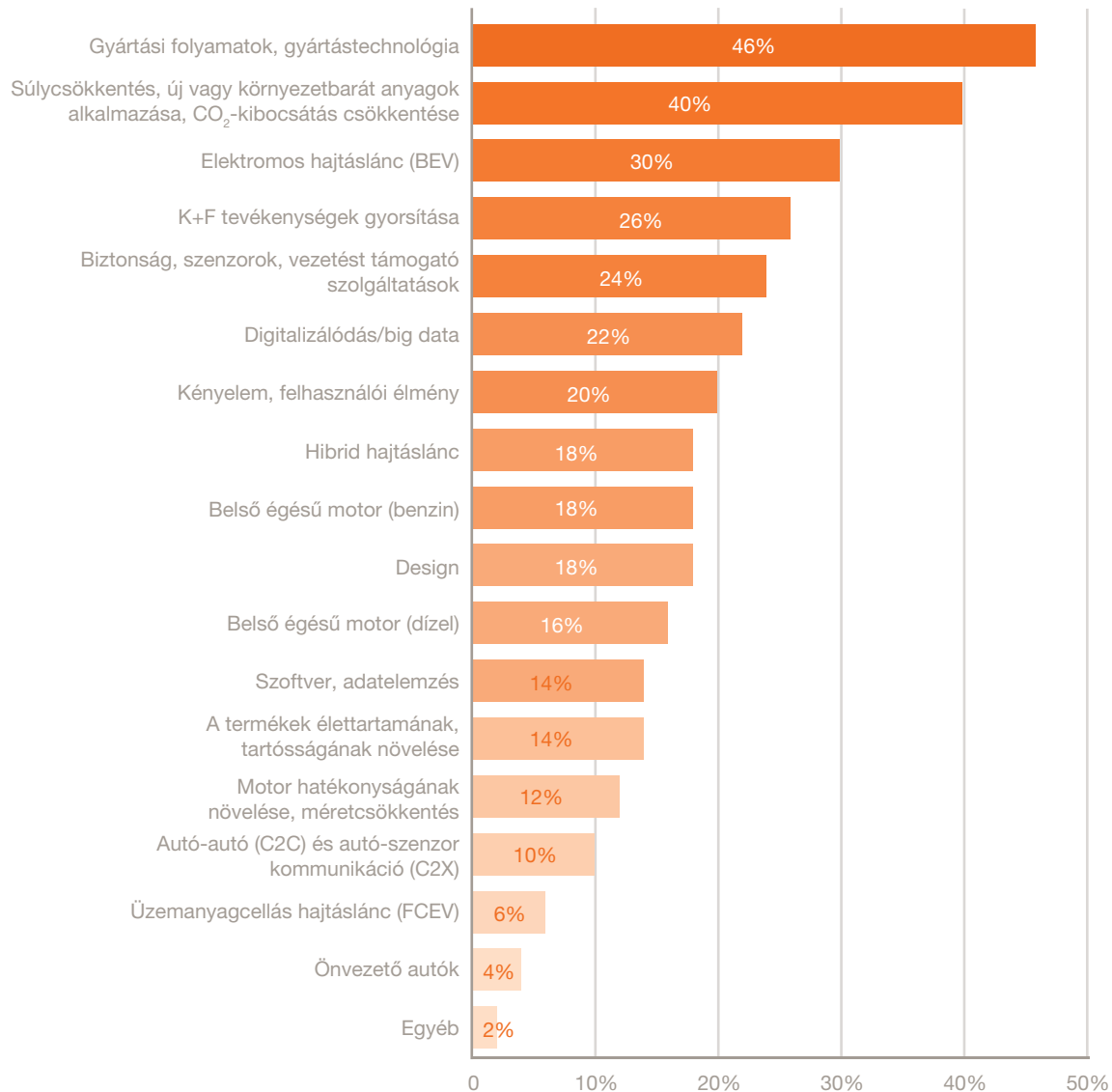
A beszállítóknak intenzíven kell dolgozniuk a termelés hatékonyságának folyamatos javításán, az innováció elősegítésén ahhoz, hogy megfeleljenek a kereslet és a követelmények növekedésének. Az autóipari megatrendek jelentősen felgyorsítják az innovációs ciklust. Már rövidtávon is piacvesztéssel kell számolnia azoknak az autóipari beszállítóknak, amelyek kis kutatás-fejlesztési igényű, hagyományos terméket gyártanak. Az elektromos autókban 60 százalékkal kevesebb az alkatrész, mint a régi technológiájú járművekben és ez a folyamat a magyar autóipart, valamint beszállítói hálózatot is negatívan érintheti. A magyar autóipar jövője a leggyorsabban fejlődő szegmensekbe történő kutatás-fejlesztésben és az innovációban rejlik.

Ahhoz, hogy Magyarország továbbra is beruházási célpont legyen, kulcsfontosságú az infrastruktúra fejlesztése, az erős képzési háttér és egy támogató kutatás-fejlesztési és innovációs környezet. Kutatásunk eredményei alapján az autóipari trendekkel összefüggésben a robotika az a technológia, amely öt éven belül stratégiai fontosságú lesz az autóipari beszállítók több mint 60%-a számára Magyarországon. Pozitív előjelnek tekinthető, hogy a megkérdezett vállalatok 13%-a mérlegeli a helyi K+F központ megalapítását vagy a központi K+F tevékenységek lokális támogatását a közeljövőben.



25. kérdés

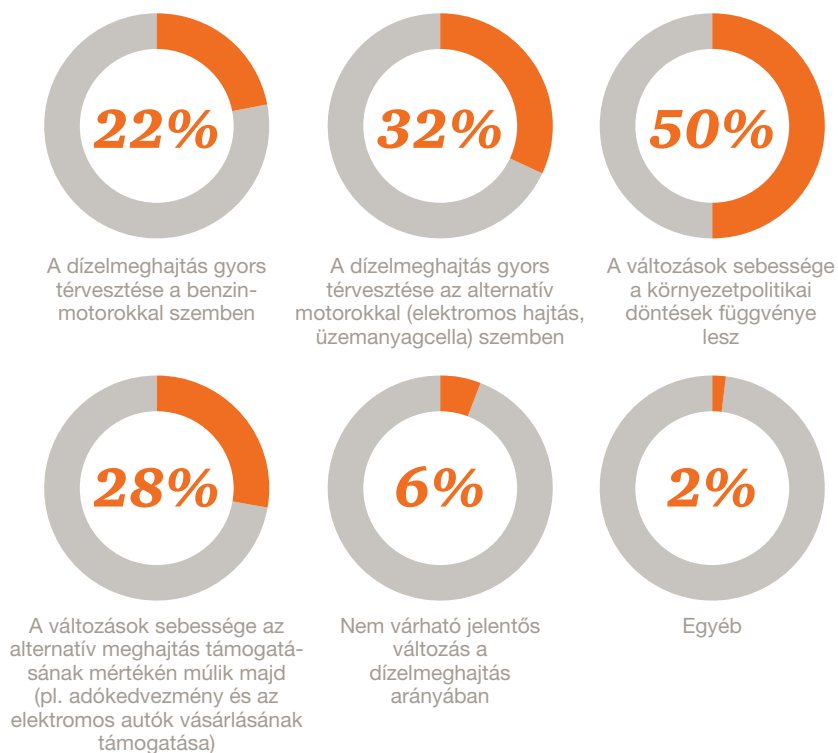
Az alábbi területek és tevékenységek közül melyeket tekinti az Ön vállalata stratégiai fontosságúnak saját vállalata számára?



A jogi szabályozás és a társadalmi trendek is befolyásolják a beszállítók innovációs tevékenységét az autóiparban. A válaszadók 46%-a stratégiai fontosságúnak tartja vállalata szempontjából a gyártási folyamatok és a gyártástechnológia fejlesztését. A vállalatok 40%-a számolt be arról, hogy innovációs tevékenységének egyik fókuszja a terméksúlyok csökkentése és az új anyagok alkalmazása. A gépkocsik hatékonyságának közvetlen javítása mellett a vállalatok a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére is töreksenek. A felmérésben résztvevők több mint 30%-a követi az elektromos motorok használatával összefüggő globális trendet. Számos vállalat dolgozik a vezetési biztonság javításán, vezetést támogató rendszerek fejlesztésén, a K+F tevékenység gyorsításán. A digitalizáció, big data témaköre szintén felkerült a beszállítók listájára, a válaszadók ötöde stratégiai fontosságúnak tartja.

26. kérdés

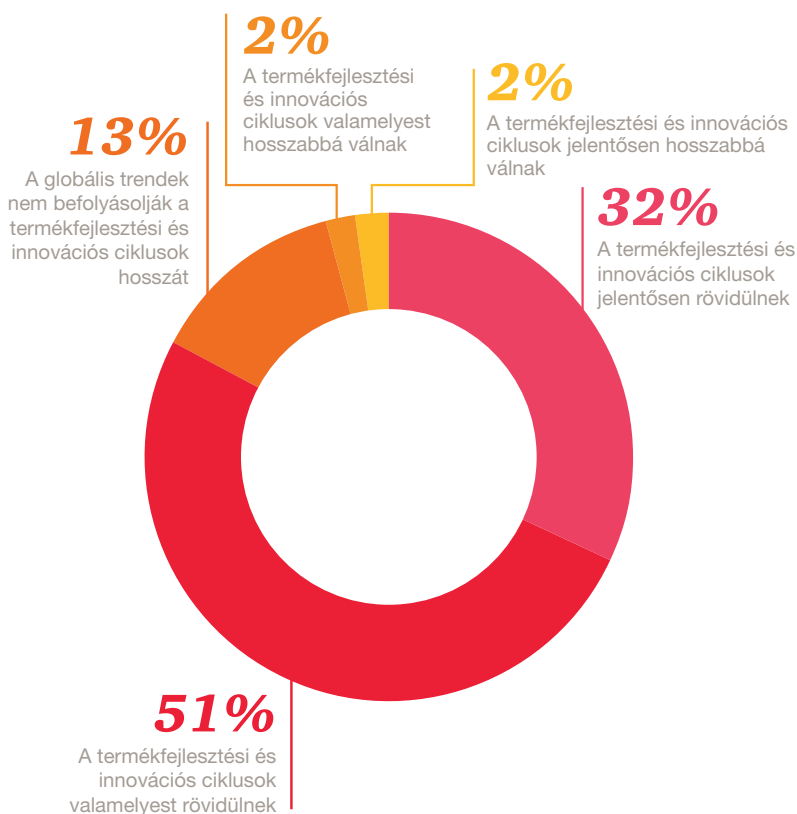
Milyen változást vár Ön az autóiparban a dízelmeghajtás jövőjével kapcsolatban?



A környezetvédelmi nyomás és növekvő fenntartási költségeik miatt több nagyváros tervezi, hogy öt-tíz éven belül kilitlja belvárosából a dízelüzemű járműveket. Az autóipari beszállítók szinte kivétel nélkül a dízelmeghajtás térvesztését prognosztizálják, csak 6%-uk gondolja úgy, hogy nem várható jelentős változás a dízelmeghajtás arányában. A megkérdezettek fele úgy látja, hogy a változások sebessége a környezetpolitikai döntések függvénye lesz. A válaszadók közel 40%-a a dízel-meghajtás gyors térvesztését vetíti előre, ezen belül a többség az alternatív motorok előtérbe kerülését tartja valószínűnek, míg 22%-uk a benzinmotorok további terjedését tartja elképzelhetőnek. Ezt a tendenciát a fogyasztói piacutató-sok is alátámasztják, míg a dízel részaránya a tervezett új vásárlások tekintetében az 50%-ot is meghaladta korábban, jelenleg az új vásárlók kevesebb mint 20%-a gondolkodik ebben a technológiában.

27. kérdés

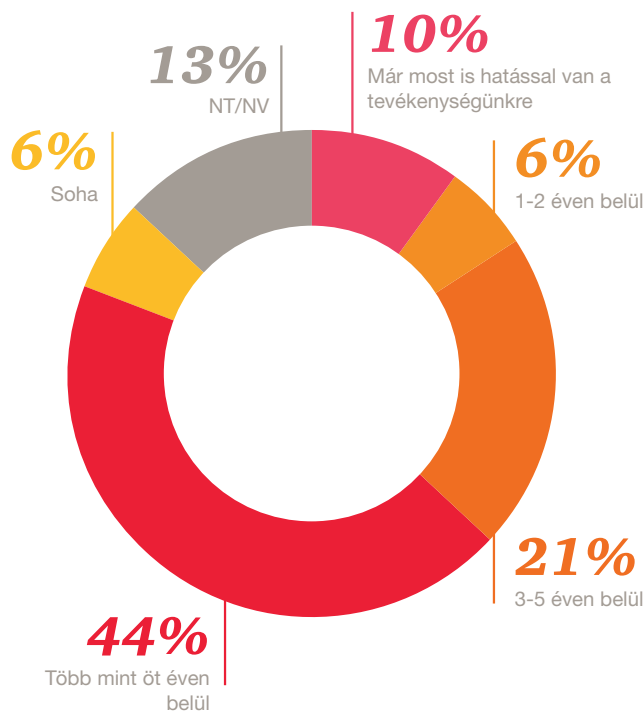
Az Ön véleménye szerint a globális trendek (elektromos meghajtás, önvezetés, mobilitás és közösségi autóhasználat, connected car, az innováció gyorsulása) hogyan hatnak a termékfejlesztési és innovációs ciklusokra?



A globális trendek hatását vizsgálva a termékfejlesztési és innovációs ciklus rövidülését vetíti előre a megkérdezett vállalatok több mint négyötöde. A kérdésre válaszolók 13%-a szerint a globális trendek nem befolyásolják érdemben a termékfejlesztési ciklusok hosszát.

28. kérdés

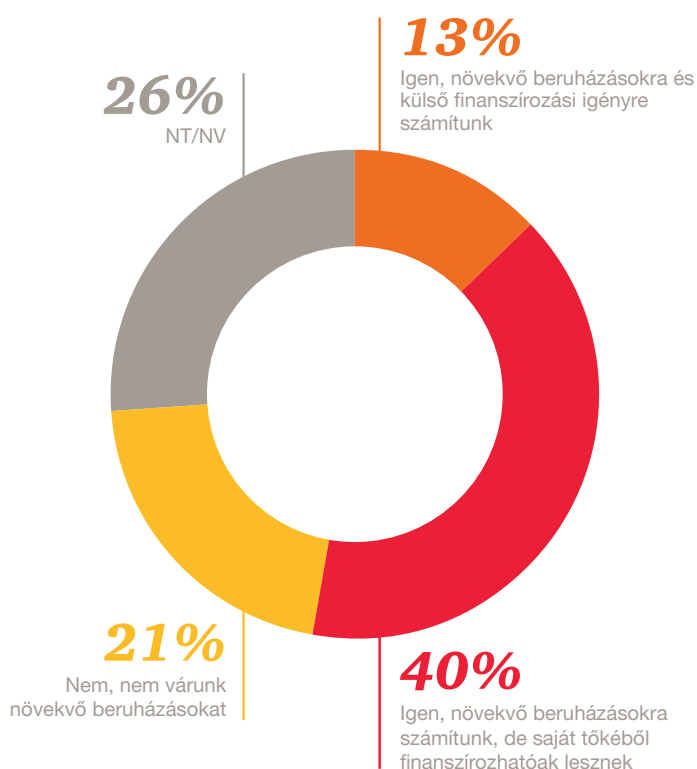
A jövő egyik fontos autóipari trendje a mobilitás megváltozása. Milyen időtávon belül várható, hogy ez a változás hatással lesz az Önök vállalatára (pl. közösségi autóhasználat, magántulajdonú autók használati szokásainak változása, az önálló autós közlekedés lehetőségének kinyílása új célcsoportok számára stb.)?



A jövő egyik fontos autóipari trendje a mobilitás megváltozása, a közösségi autóhasználat terjedése, a magántulajdonú autók használati szokásainak változása, az önálló autós közlekedés lehetőségének kinyílása új célcsoportok számára. A magyarországi autóipari beszállítók harmada úgy gondolja, hogy inkább középtávon, három-öt éven belül, illetve öt éven túl lesz hatással rájuk ez változás. A válaszadók 10%-a már most is érzékeli, hogy tevékenységére hatással van a mobilitás megváltozása. A közösségi közlekedés terjedésében sokat segíthetnek az utóbbi néhány hónapban indult szolgáltatások Budapesten, valamint a vidéki nagyvárosokban.

29. kérdés

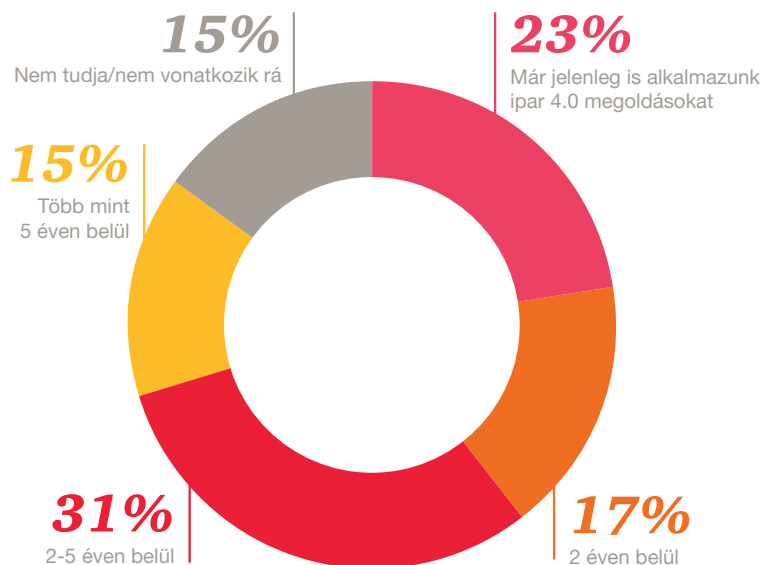
Egyetért Ön azzal, hogy a globális autóipari trendek (pl. elektromobilitás, önvezetés, közösségi autóhasználat stb.) jelentős hatással lesznek az Ön vállalatának jövőbeli beruházásaira és külső finanszírozási igényére?



A globális autóipari trendek beruházásokra, külső finanszírozási igényre gyakorolt hatásának vizsgálata kapcsán összefoglalhatjuk, hogy a vállalatok 40%-a növekvő saját tőkéből finanszírozható beruházásokra számít. A válaszadók 13%-a külső finanszírozással tervezi fedezni a növekvő beruházási ráfordításokat, míg 21%-uk nem vár növekvő beruházást a közeljövőben. A jelenlegi kamatkörnyezet a hitelből történő beruházást támogatja, azonban már két éves távlatban is a kamatszint emelkedése várható, ezért előnybe kerülhet az, aki a következő egy-két évben fix kamaton beruház.

30. kérdés

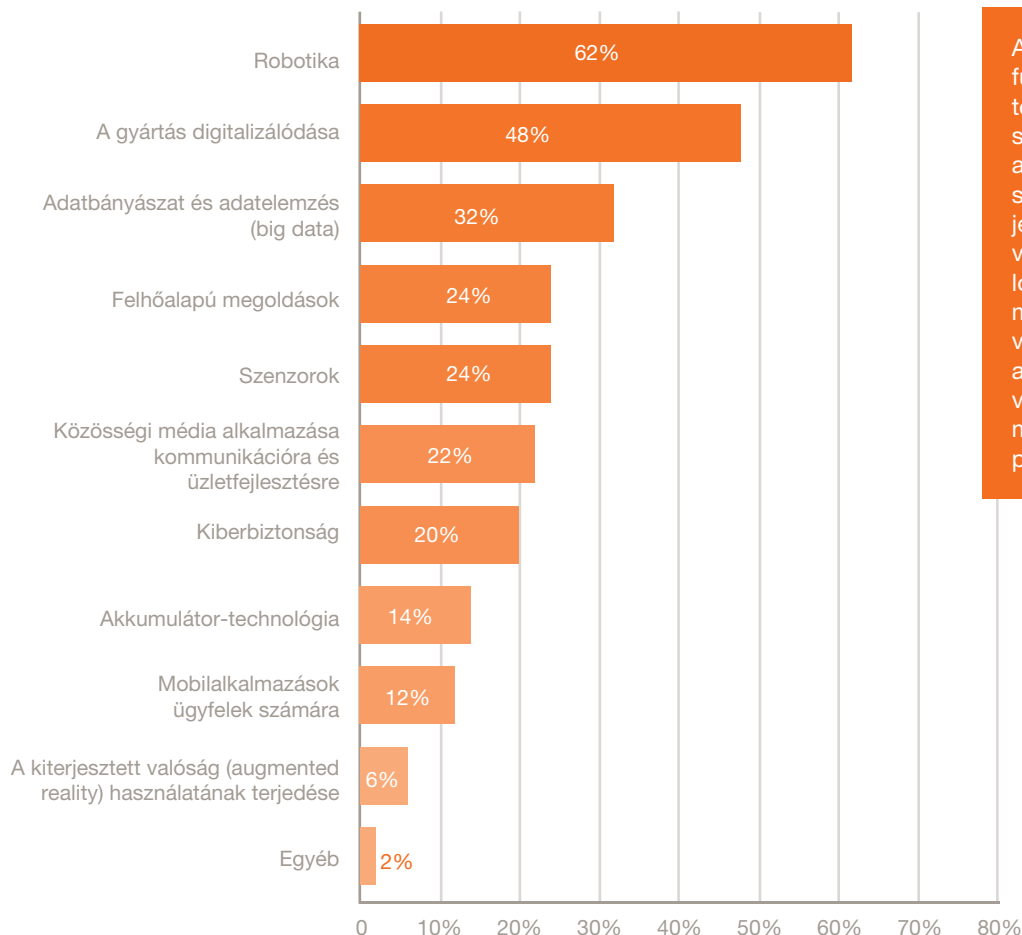
Milyen időszakon belül várható, hogy az ipar 4.0 koncepció egyes elemei megjelennek (pl. smart factory, internet of things, connected cars) vállalata kutatás-fejlesztésében, a termelésében, a logisztikájában vagy más funkcióiban?



Az ipar 4.0 koncepció egyes elemei – például a smart factory, az internet of things vagy a connected cars – megjelennek a vállalatok különböző tevékenységi területein, jellemzően a kutatás-fejlesztésben, a termelésben vagy a logisztikában. A válaszadók 85%-a érzékeli ennek hatásait, az időtávban azonban már vannak eltérések: 23% arról számolt be, hogy már jelenleg is alkalmaznak ipar 4.0 megoldásokat, 17%-uk két éven belül, 31%-uk pedig két-öt éven belül tervezi az új technológiák használatát. A megkérdezettek 15%-a inkább középtávú – öt éven túli – alkalmazással számol.

31. kérdés

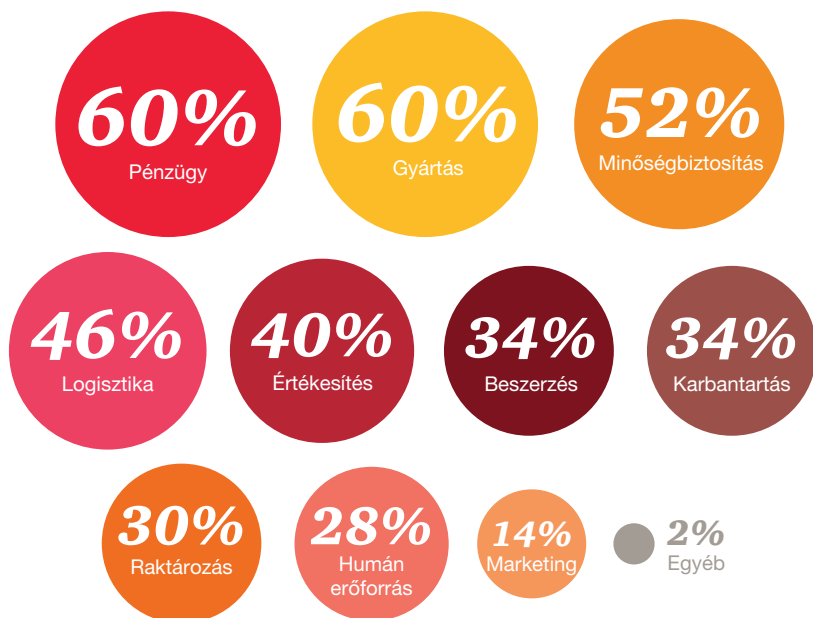
Az alábbi technológiák közül öt éven belül melyek lesznek stratégiaiilag a leginkább fontosak az Ön vállalata számára? (Különösen a már említett autóipari trendekkel összefüggésben)



Az autóipari trendekkel összefüggésben a robotika az a technológia, amely öt éven belül stratégiai fontosságú lesz az autóipari beszállítók többsége számára Magyarországon, 62% jelölte meg ezt a megoldást válaszában. A gyártás digitalizálódása a megkérdezettek felénél, míg a felhőalapú megoldások a vállalatok harmadánál szerepelt. Az autóipari termelésben jelenleg is vannak már nagyfokú robotizációval működő termelési folyamatok, ilyen például a karosszériagyártás.

32. kérdés

A globális autóipari trendek egyik fontos eleme az adatelemzés. Az Önök vállalata mely területeken alkalmaz jelenleg adatelemzési eszközöket mutatószámok, trendek elemzéséhez, tervezéshez és előrejelzéshez?

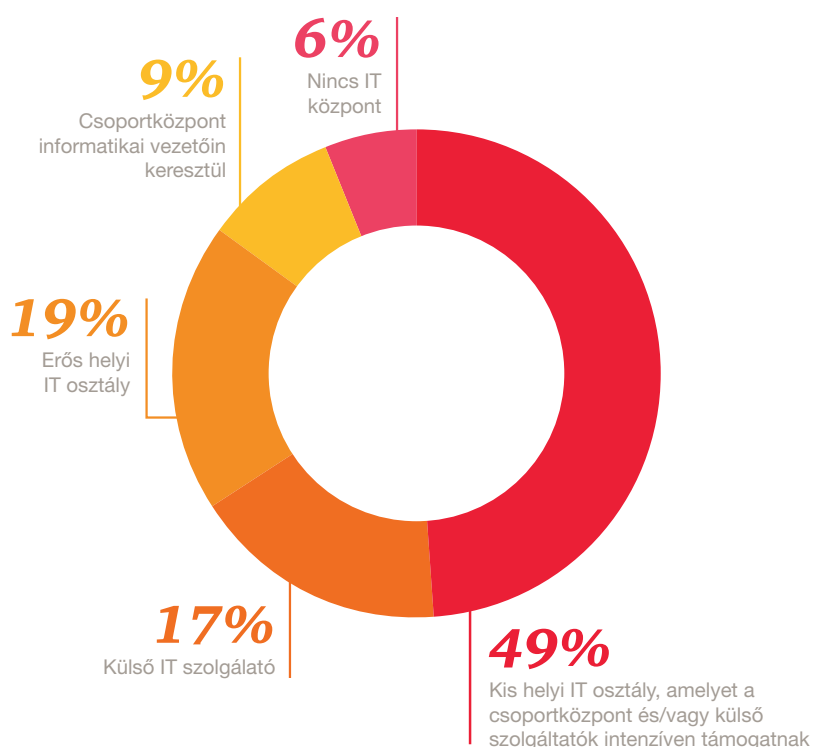


A globális autóipari trendek egyik fontos eleme az adatelemzés. A megkérdezett vállalatok 60%-a pénzügyi, ugyanilyen arányban gyártási, 52%-a minőségbiztosítási, 46%-a logisztikai területen alkalmaz jelenleg adatelemzési eszközöket mutatószámok, trendek elemzéséhez. Marketing és HR területen kevésbé elterjedt az adatelemzési eszközök használata tervezéshez és előrejelzéshez.

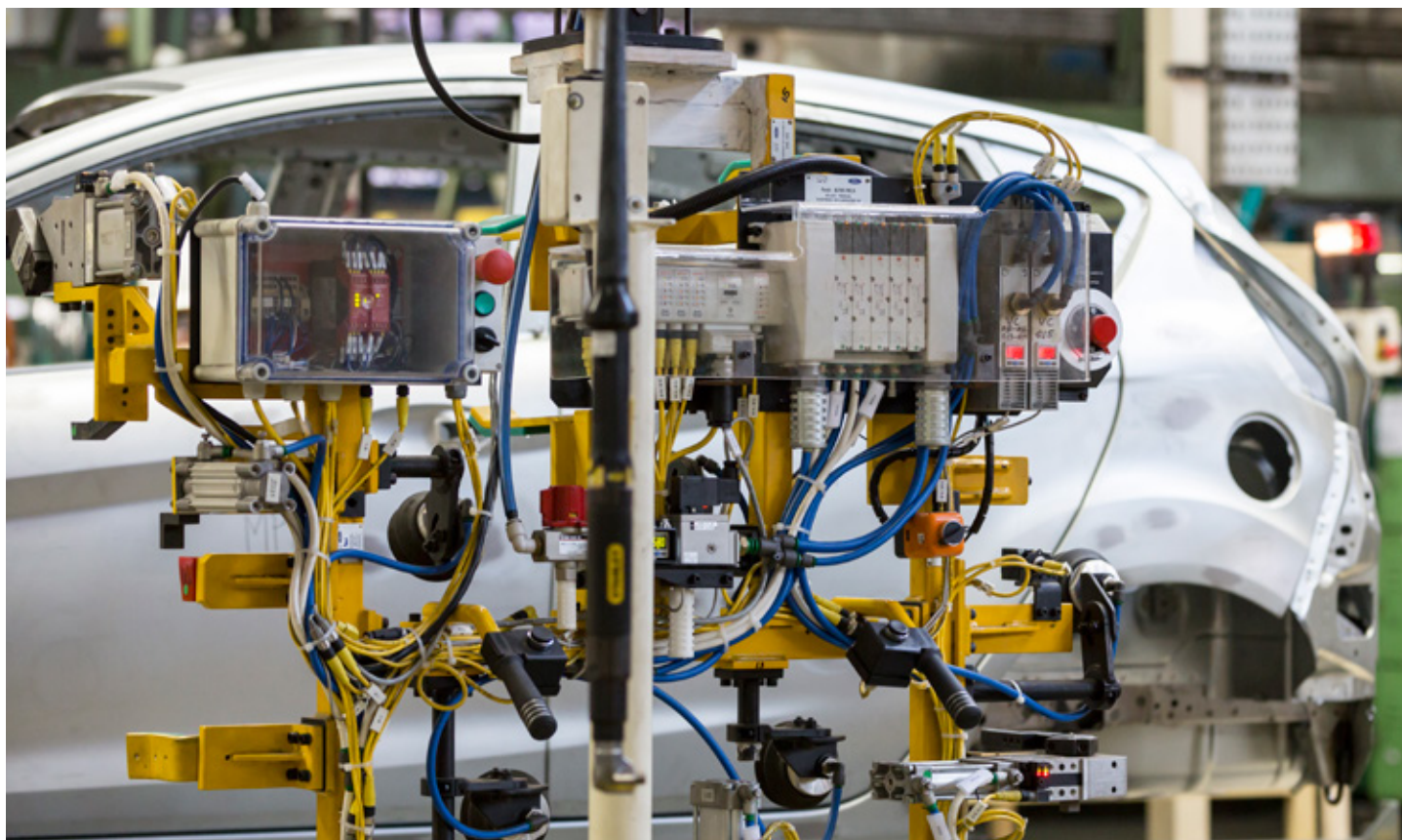
33. kérdés

Az új technológiák terjedése a vállalati IT rendszerek teljesítményének is függvénye.

Az Önök vállalatánál hogyan látják el az IT feladatokat?

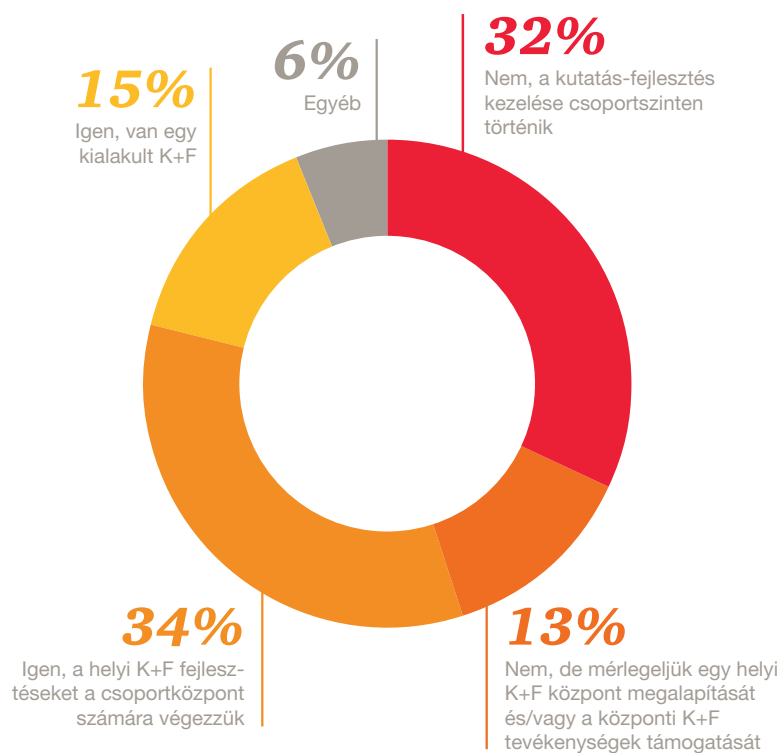


Az új technológiák terjedése a vállalati IT rendszerek teljesítményével is összefügg. A kutatást kitöltő vállalatok fele kis helyi IT osztályt működtet, amelyet a csoportközpont vagy külső szolgáltatók intenzíven támogatnak. Erős helyi IT osztállyal a válaszadók 19%-a rendelkezik, a vállalatok 17%-a külső IT szolgáltatót bízott meg a feladattal, 9%-uk pedig a csoportközponton keresztül menedzseli az informatikai funkciót. Az adatalapú működés terjedésével felértékelődik a lokális IT szerepe és várható, hogy ezen a területen beruházások valósulnak meg a közeljövőben.



34. kérdés

Rendelkeznek Önök saját kutatás-fejlesztés képességekkel és kapacitással?

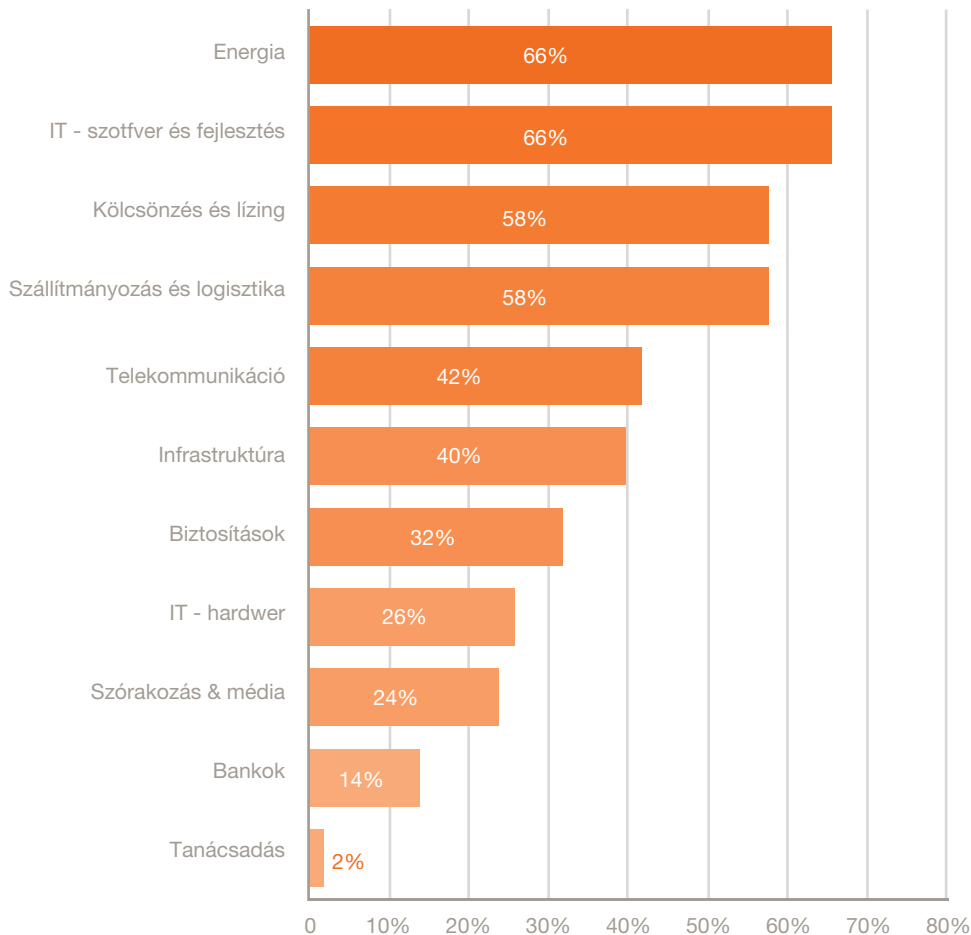


Magyarországi kutatás-fejlesztési képességgel és kapacitással a megkérdezettek fele rendelkezik, nagyobb részük azonban ezt a tevékenységet a csoportközpontra számukra végzi. További 13% mérlegeli a helyi K+F központ megalapítását vagy a központi K+F tevékenységek lokális támogatását. Ebből arra következtethetünk, hogy a Magyarországon végzett innováció további bővülése várható, ami fontos tényező versenyképességünk megőrzéséhez. A válaszadók harmadánál a kutatás-fejlesztés kezelése csoportszinten történik.

35. kérdés

Az új autóipari trendek hatást gyakorolnak kapcsolódó iparágakra is.

Mely autóiparon kívüli ágazatokra lesznek leginkább hatással az autóipar trendjei?

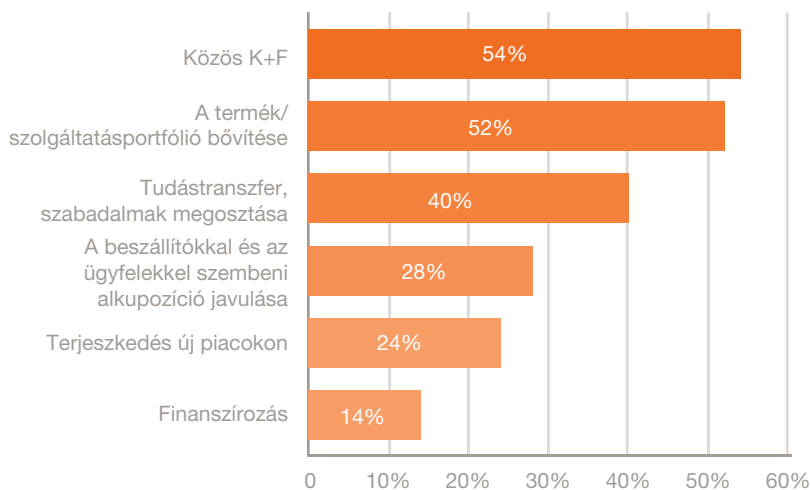


Az új autóipari trendek hatást gyakorolnak kapcsolódó iparágakra is, a megkérdezettek szerint az energiaipar, az IT és szoftverfejlesztés, a kölcsönzés és lízing valamint a szállítmányozás és logisztika azok a területek, amelyek közvetlenül érintettek. Kisebb mértékű a kapcsolat az infrastruktúra, a telekommunikáció és a biztosítási iparággal.

36. kérdés

Az autóipari trendek hatására egyre fontosabb szerepe lesz az iparágon belüli és kívüli együttműködésnek.

Önök milyen területen látják az együttműködést valós alternatívának?



Az autóipari trendek hatására egyre fontosabb szerepe lesz az iparágon belüli és kívüli együttműködésnek. A válaszadók több mint fele gondolja megvalósíthatónak a termék- és szolgáltatásportfólió bővítése, valamint a közös K+F területén történő együttműködések. További ilyen terület a tudástranszfer és szabadalmak megosztása, melyet a válaszadók 40%-a jelölt meg.

Munkaerőhiány, képzés

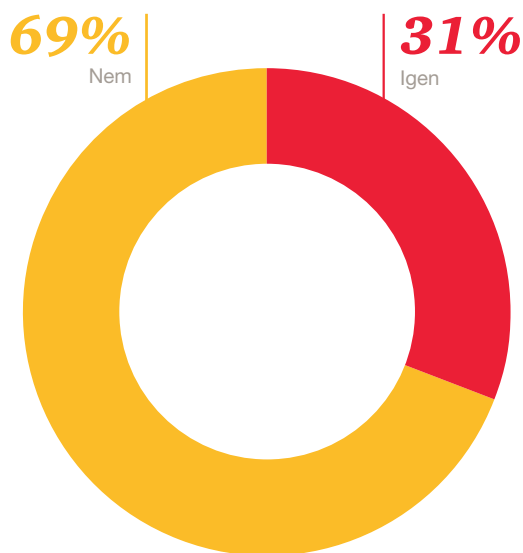
A 2018-as növekedési kilátások kockázatai között első helyen szerepelt a képzett munkaerő hiánya – a vállalatok harmadánál már az is előfordult, hogy nem tudtak elvállalni egy megrendelést emiatt. A megkérdezett vállalatok közel fele alkalmaz külföldi munkavállalót, a válaszadók 34 százalékánál alacsony arányt képviselnek, míg 14 százalékánál jelentős arányban dolgoznak külföldről érkezettek.

A közép-kelet-európai régióban a gépjárműipar fejlődése nagy hatással volt a gazdaság alakulására. Az utóbbi években jelentősen megnövekedett a képzett szakemberek iránti kereslet. A generációs változások mellett az iparnak meg kell birkóznia az oktatási rendszer problémáival is, amely nem tud lépést tartani a fejlődés ütemével. Ezek a folyamatok azt eredményezik, hogy nagy nyomás nehezedik a munkaerőpiacra, ami elsősorban a bérnövekedéssel, külföldi alkalmazottak felvételével, saját képzési programokkal és a további

egyszerűsítés iránti igénnyel reagál a kialakult helyzetre. A robotizáció, digitalizáció terjedése számos új szakmát és új készséget igényel. Emellett a munkaerőpiaci felkészítés és az egész életen át tartó tanulás fokozott elvárásként jelenik meg az oktatás irányában. Egyre inkább foglalkoztatja a beszállítókat a robotizáció azokban a munkakörökben, ahol gépekkel helyettesíthetők a dolgozók.

39. kérdés

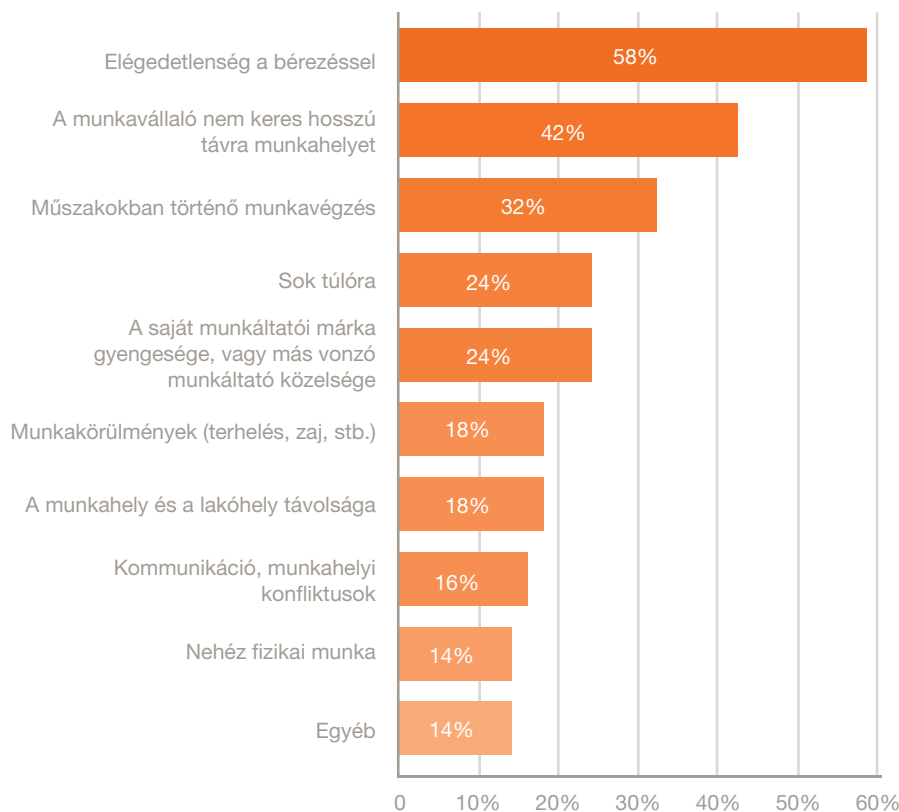
Előfordult már az Önök vállalatánál, hogy nem tudtak elvállalni egy megrendelést munkaerőhiány miatt?



A 2018-as növekedési kilátások kockázatai között első helyen szerepelt a képzett munkaerő hiánya a magyarországi válaszadók között, a vállalatok harmadánál már előfordult olyan helyzet, hogy nem tudtak elvállalni egy megrendelést munkaerőhiány miatt. A válaszadók harmadának már le is kellett mondania munkát munkaerőhiányra hivatkozva. A szlovák kutatás eredményei alapján azt látjuk, hogy míg 2016-ban a magyar kutatáshoz hasonló eredmények születtek ebben a kérdésben, 2017-re már a vállalatok fele válaszolta azt, hogy munkaerőhiány miatt nem tudott elvállalni egy megbízást.

40. kérdés

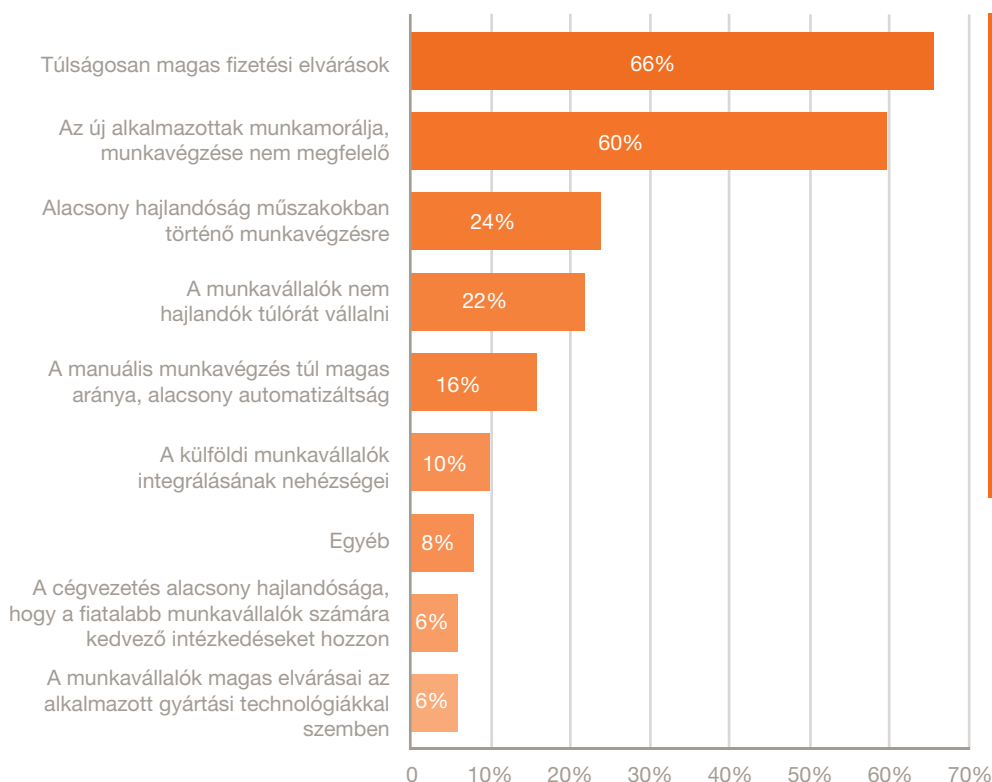
Ön szerint az alábbiak közül mely tényezők okozzák a meglévő munkavállalói kör fluktuációját?



Az iparág növekedése, valamint a megfelelő képzéssel rendelkező munkaerő hiánya miatt az új alkalmazottak felvétele mellett a munkavállalók megtartása is kulcsfontosságú. Ezért nem csak a fluktuáció mértéke, hanem annak okai is vizsgálandók. A munkahelyváltás legfőbb oka a magasabb bér, 58% jelölte meg a fluktuáció okának ezt a tényezőt. Aggodalomra adhat okot, hogy a válaszadók tapasztalata szerint a munkavállalók sok esetben nem keresnek hosszú távra munkahelyet. A felmérésből az derül ki, hogy a műszakokban történő munkavégzés szintén jelentősen hozzájárul ahhoz, hogy a munkaerő a váltás mellett dönt, hiszen léteznek olyan alternatívák, amelyek kevesebb kötöttséggel járnak. A munkahely és az otthon közötti távolságot 18% jelezte a fluktuáció okának.

41. kérdés

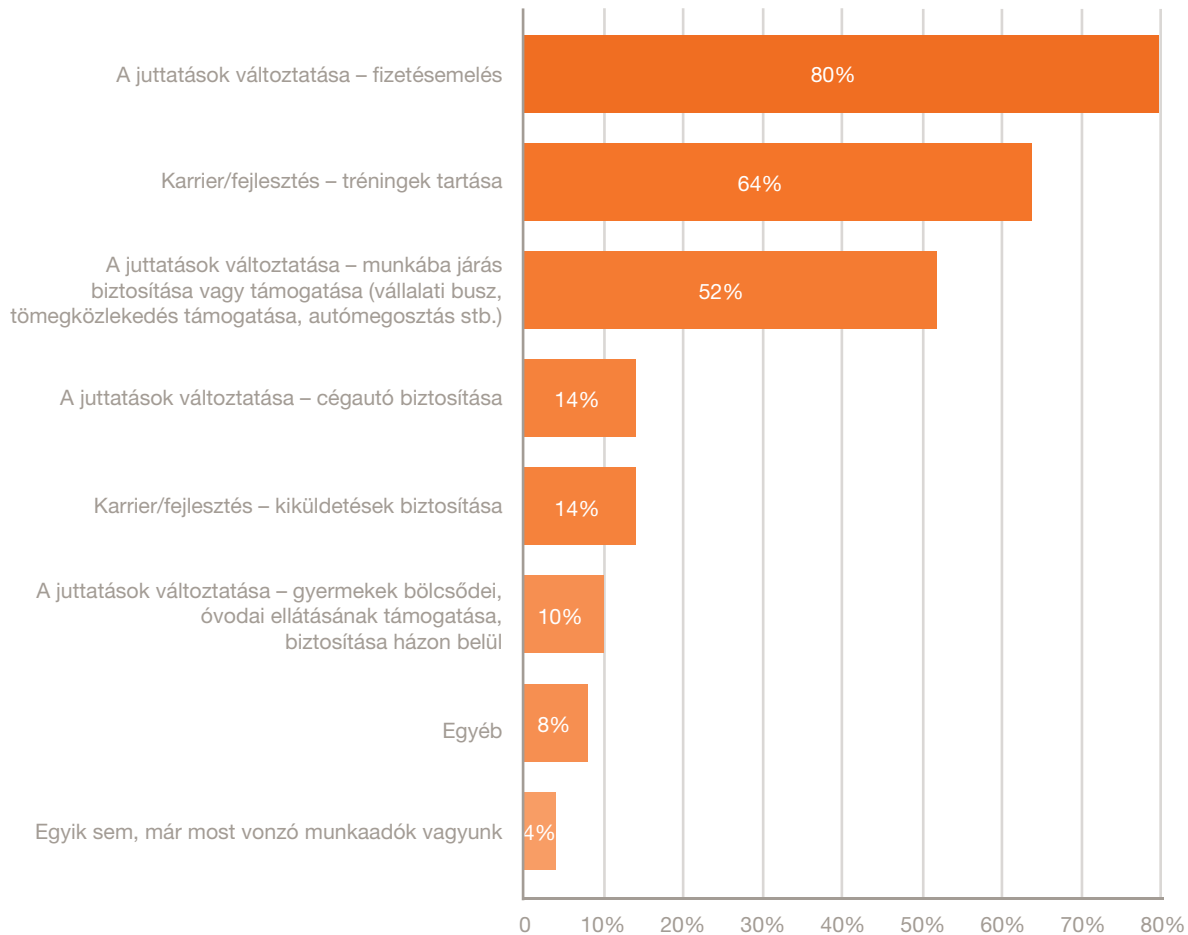
Az Önök vállalatánál mely területek jelentik a legnagyobb kihívást a HR funkció számára? (Több válasz lehetséges)



Az emberierőforrás-gazdálkodás funkció legnagyobb kihívása a felmérésben részt vevő vállalatok szerint a túlságosan magas fizetési igény, kétharmaduk küzd a bérezési elvárásokkal. Az új alkalmazottak munkamorálja, a nem megfelelő munkavégzés majdnem hasonló arányban (60%-ban) okoz nehézséget a HR területen. A vállalatok 20%-ának kell szembenéznie azzal, hogy a munkavállalók kevésbé tolerálják a túlórát és a műszakokban való munkavégzést.

42. kérdés

Milyen lépéseket tesz az Önök vállalkozása annak érdekében, hogy vonzó munkalehetőséget/körülményeket biztosítson a dolgozóknak?

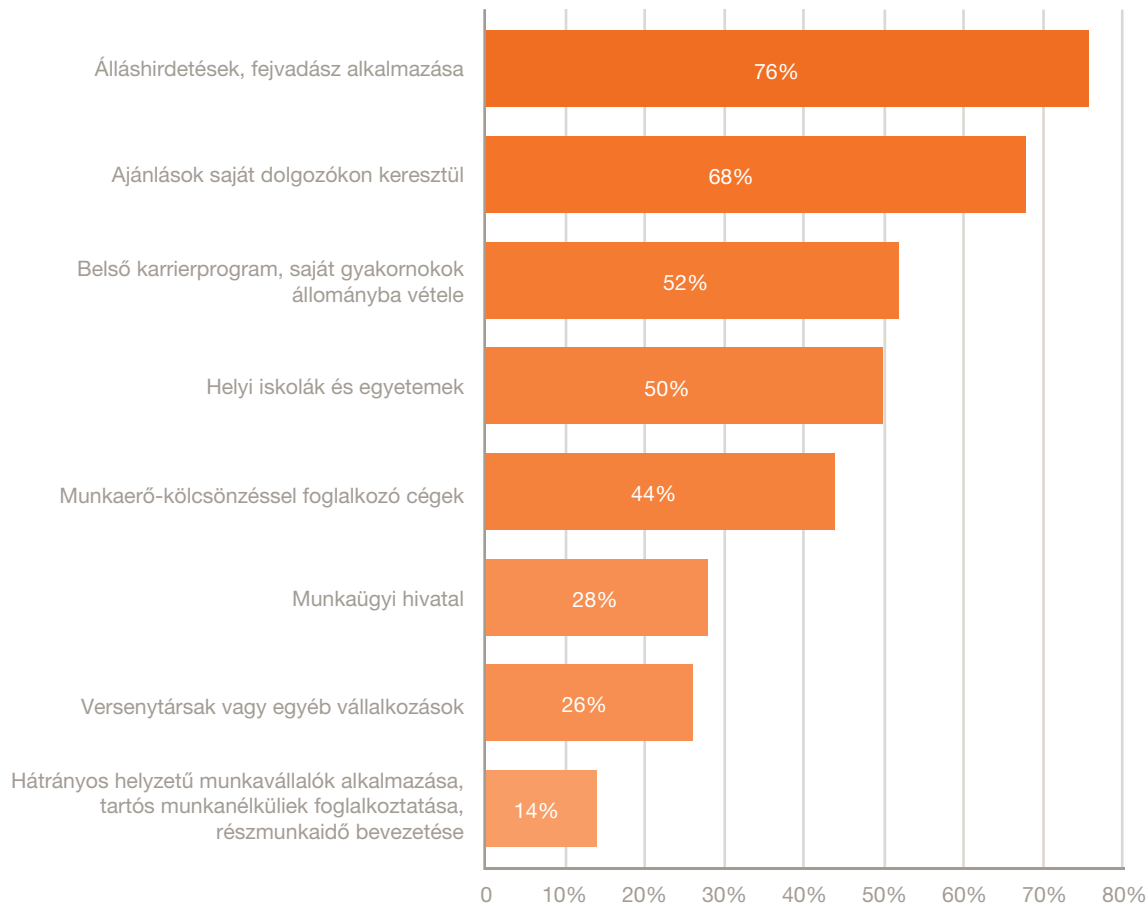


A vállalatok különböző eszközöket alkalmaznak, hogy vonzóbb munkahelyként jelenhessenek meg a munkaerőpiacon. Nagy részük, azaz 80%-uk vonzóbb juttatásokat kínál, 64%-uk megváltoztatta a munkavállalók képzési programját, tréningekkel próbálja megnyerni a munkavállalókat. A megkérdezett vállalatok fele segíti az alkalmazottak munkába járását, hozzájárul a tömegközlekedés költségeihez vagy vállalati buszt üzemeltet.



43. kérdés

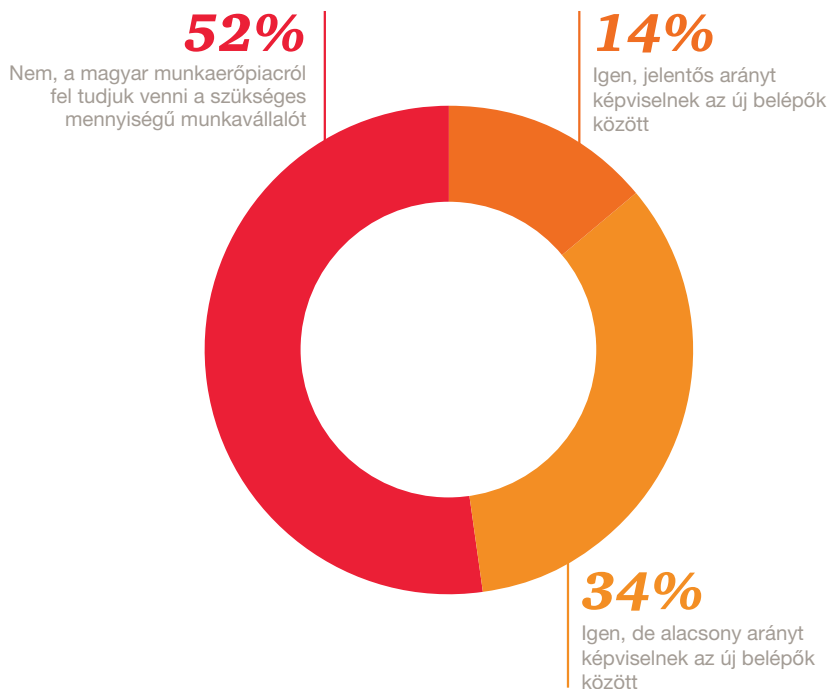
Milyen forrásokból toboroz az Önök vállalata munkavállalókat?



A toborzás elsődlegesen a hagyományos forrásokat használja, a vállalatok 76%-a álláshirdetéseken keresztül és fejevadászok alkalmazásával keres új munkaerőt, ám nem jellemző a hátrányos helyzetű munkavállalók alkalmazása, a tartós munkanélküliek foglalkoztatása vagy a részmunkaidő bevezetése. Nagyon fontos forrás a belső dolgozók ajánlása, a megkérdezettek 68%-a használja ezt a csatornát. A létszámhiány mellett a vállalatok azt is tapasztalják, hogy az oktatási intézmények nem készítik fel a végzősöket az elhelyezkedésre, gyakorlati tapasztalat hiányában a vállalatok többsége (52%) számára intenzív belső átképzési programokra van szükség. A megkérdezett vállalatok fele a helyi iskolákon és az egyetemeken keresztül is végez toborzást.

44. kérdés

Az Önök vállalata alkalmaz saját állományban lévő vagy kölcsönzött külföldi munkavállalókat?



A megkérdezett vállalatok közel fele alkalmaz külföldi munkavállalót, ezen belül a válaszadók kétharmadánál alacsony arányt, míg egyharmadnál jelentős arányt képviselnek a külföldről érkezettek. A vállalatok csupán 52%-a válaszolta, hogy jelenleg a magyar munkaerőpiacról is fel tudja venni a szükséges munkaerőt.

45. kérdés

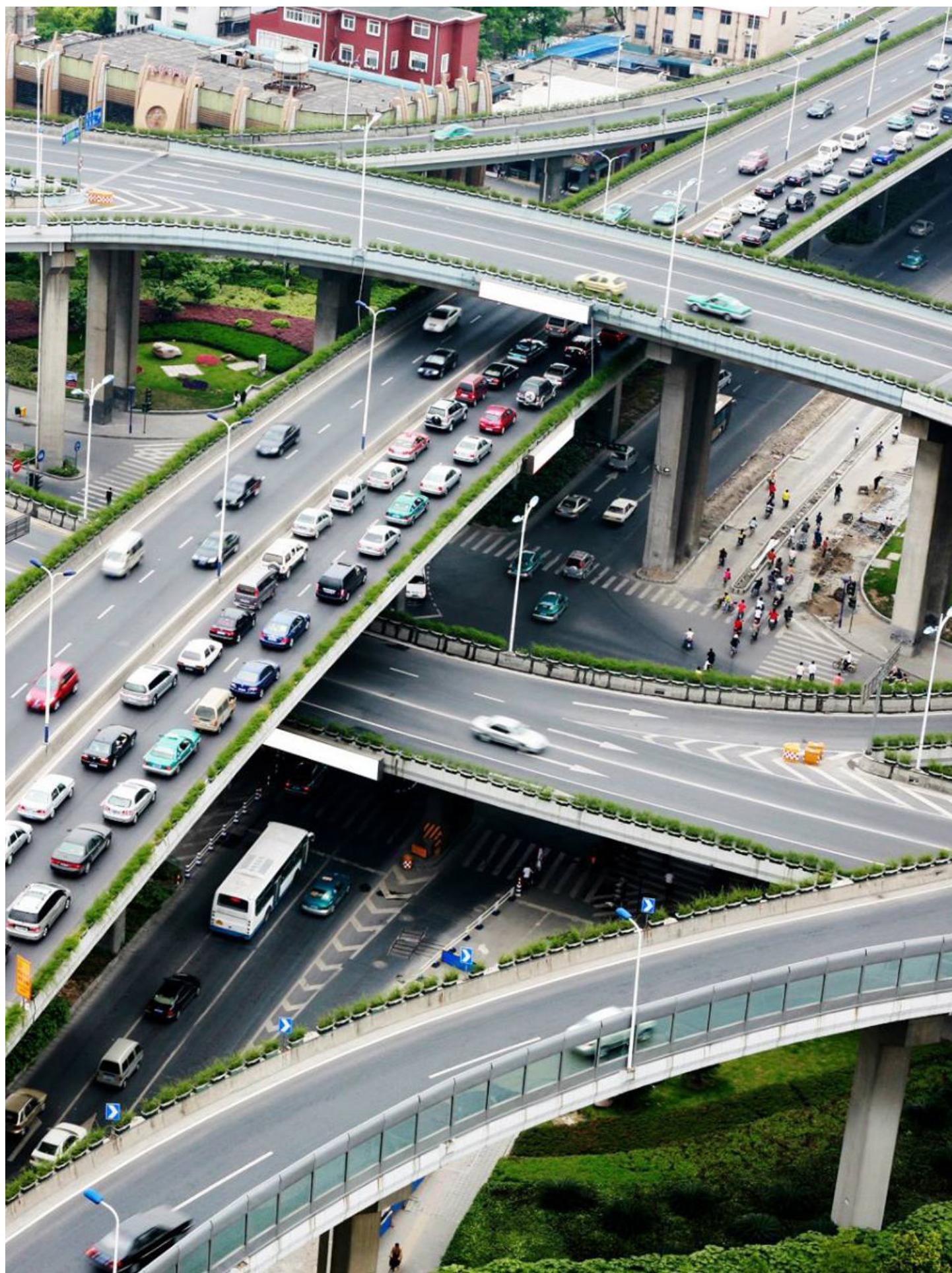
Véleménye szerint milyen lépéseket kell tennie egy autóipari beszállítónak, amely segítheti az új munkavállalók toborzását?

Változatos lépésekkel tennék vonzóbbá vállalatukat a megkérdezettek, a munkakörülmények javítása mellett a versenyképes bérezés került említésre. Az iskolákkal történő együttműködést, a duális képzési formát visszatérő elemként azonosíthatjuk a válaszok között. A lakhatási támogatás, megfizethető bérletprogram szintén olyan tényező, amely sokak szerint pozitívan segíthetné a toborzást. A munkaadói márkaépítés (employer branding) jelentőségét is kezdik felismerni a vállalatok, ezzel az eszközzel reményeik szerint pozitívan különböztethetik meg magukat a versenytársaktól.

46. kérdés

Ön szerint melyek azok a sikerkritériumok, amelyek segítségével a magyar járműipar versenyképes maradhat a jövőben?

A magyar járműipar versenyképességének sikerkritériumát az autóipari beszállítók a magasabb hozzáadott értékben, a K+F feladatok és az innováció Magyarországra vonzásában látják. Ehhez szorosan kapcsolódik az innovációt támogató gazdasági környezet és a kedvező adózási feltételek megteremtése. A versenyképes tudással rendelkező szakemberek képzése, a munkaerő mobilitásának ösztönzése, a szakmunka elismertségének növelése szintén kulcsfontosságú. A hazai kis- és középvállalkozások támogatása, a hatékony és korszerű technológiát használó, saját erőforrásból megvalósított beruházások és az automatizálás jelenthet még kitörési pontot.



Kapcsolat



Osztovits Ádám

Cégtárs
Üzleti tanácsadás
Üzletágvezető
adam.osztovits@pwc.com



Armin Krug

Cégtárs
Autóipari vezető
armin.krug@pwc.com



Végh Bálint

Menedzser
Autóipari szakértő
balint.vegh@pwc.com

