

Szemereyné Pataki Klaudia

Kecskemét ipari központtá fejlődésének mérföldkövei

Kecskemét – The Milestones of Becoming an Industrial Centre



Összefoglalás

Magyarország kormánya Kecskemétet és térségét 2012 augusztusában kiemelt járműipari központtá nyilvánította. A város szerepe folyamatosan erősödik hazánk gazdasági szerkezetében, mely jelentős növekedési lehetőségeket és egyben kihívásokat jelent. Az elmúlt évek történései, fejlesztései azt igazolják, hogy gazdasági szempontból Kecskemét biztos talajt jelent a már működő vagy új beruházást eszközlő vállalkozások számára.

A tanulmány célja Kecskemét karakterváltásának elemzése a Daimler-konzern első közép-európai bővítésének tükrében. A kecskeméti modellt, a város megújult gazdaságpolitikáját három különálló tanulmányban szándékozom bemutatni. Jelen írás a kezdeti lépések elemzésével foglalkozik; a város gazdasági berendezkedésének változásaival, a vonzó vállalkozási környezet fejlesztésével, majd az ezen tendencia visszaigazolásként megjelent ipari nagyberuházással. A Mercedes-Benz-gyár létrejöttét meghatározó mérföldkövek elemzésének

SZEMEREYNÉ PATAKI KLAUDIA alpolgármester, Kecskemét Megyei Jogú Város, országgyűlési képviselő (szemereyne@kecskemet.hu).

középpontjában az a filozófia áll, amely a közös nevezőt, a szövetség alapját jelenti.

Summary

In August 2012 Kecskemét and its region was officially declared Vehicle Industrial Centre of National Significance. The role of the city in the country's economic structure is constantly strengthening, which brings about significant prospects for growth and, at the same time, challenges. Events and developments of recent years confirm that Kecskemét, from an economic point of view, constitutes a stable basis for operating businesses or expanding enterprises.

The study aims at analysing changes in the character of Kecskemét in the light of Daimler Group's first Central European expansion. I intend to introduce the model, the renewed economic policy of the city in three separate studies. This review analyses the initial steps; changes in the city's economic structure, the development of an attractive economic environment, then the major industrial investment that has emerged as an approval of this tendency. In the centre of this paper dealing with the milestones of Mercedes-Benz Plant's establishment is the philosophy, which signifies the common denominator, the root of the union.

Hírös város Kecskemét – ez ma már több, mint Petőfi Sándor jól eltalált „szlogenje”. 2014-ben munkahelyekben, új gyáregységekben, a magyar gazdasági növekedésben mérhető tény.

Kecskemét csillagának gyors emelkedését a Daimler megjelenésétől szokás számítani. Való igaz, hogy a nagyberuházás lökést adott térségünknek. Több ezer új munkahelyet teremtett, csökkentve a munkanélküliséget, megnyitotta a fejlődés lehetőségét a magyar kis- és középvállalkozások előtt, és új impulzusokat adott a jövő generációk képzésének.

A konszern első közép-európai beruházása azonban nem valaminek a kezdete, hanem egy Kecskeméten elkezdett munka mérföldköve. A Mercedes az egyik, igaz, legkarakteresebb bizonyítéka annak, hogy jó utat választottunk, amikor 8 évvel ezelőtt gyökeresen megújítottuk városunk gazdasági berendezkedését.

Kecskemét gazdasági megújítása most is zajló folyamat. Egy „gördülő” témát elemezni mindig kihívás. Megkönnyíti azonban a helyzetemet,

hogy a cselekménysorokból összeálló új gazdaságpolitikánk szakaszolható. Éppen ezért több részre bontom a kecskeméti modell elemzését, és három külön tanulmányban fogom bemutatni.

Az első és mindennek az alapját jelentő építkezési szakaszt már lezár-

tuk. Mégpedig eredményesen.

**Kecskemét nem ismer
lehetetlent – ez városunk
filozófiája...**

Első tanulmányomban tehát a kezdetekre, Kecskemét megújítására koncentrálok. Két részre bontom ezt a szakaszt is. Az egyik középpontjában a városgazdálkodás új alapokra helyezése, a

város és régiója vonzó termelési központtá alakításának folyamata áll. A másodikban pedig a teljesítményünk elismerésének is beillő ipari beruházásokkal – középpontjukban a Mercedes-beruházással – foglalkozom.

Mindenekelőtt azonban ki kell térnem egy alapfogalomra, amely megvilágítja azt, miért is találtunk egymásra a világ legnagyobb autóipari konszernjével.

A KÖZÖS NEVEZŐ: A FILOZÓFIA

A ma embere racionális, a számoknak és a számokban hisz. Amikor dönt, akkor számoktól hemzseggő elemzések alapján teszi. A válság még inkább felerősítette ezt a trendet. Egyúttal azonban elzárta, vagy legalábbis elrejtette azt a kaput, ami egy növekedési korszakba vezetne minket. Magyarország, és azon belül Kecskemét ennek a racionalitásnak a veszélyét felismerte, egyúttal ki is szakította magát belőle. Ez nem jelenti azt, hogy egy irracionális pályára léptünk. Nem. A számok csak kiindulópontok lettek, de fölébük egy olyan gondolkodásmódot választottunk, és annak révén egy olyan környezetet teremtettünk, amely túlmutat a racionalitáson, előretekint. Víziót készítettünk, amit egy koncepcióval tettünk elérhetővé. A vízió és a koncepció összetartó ereje egy filozófia lett. Kecskemét ma egy filozófia mentén építi magát. És eddigi eredményeink azt bizonyítják, hogy ez a filozófia sikeres.

„*Sem magasság, sem mélység nem rettent!*” Kecskemét nem ismer lehetetlent – ez városunk filozófiája, ami kinyitotta előttünk a világot, és szövetségeseket adott nekünk. Legnagyobb szövetségésünk a racionalitást és a víziót ötvöző német járműipar csillaga lett.

„A legjobbat, vagy semmit!” – ez a filozófia jelenik meg a Mercedes minden porcikájában. A konzern minden döntését a Mercedes-filozófián keresztül érthetjük meg, amely világszerte több százezer embert motivál, és hangolja össze munkájukat. Egy világméretű gondolkodásmód, amely ott van minden döntésükben és autójukban, bárhol is élünk a Földön.

Kecskemét azért vált a Mercedes közép-európai otthonává és szövetségesevé, mert filozófiáink passzolnak egymáshoz. Ez az, ami hosszú távú szövetségessé tesz minket. A szövetség megteremtése és fenntartása rengeteg munkával járt és jár.

KELL EGY VÁROS

Magyarországnak az utóbbi években sikerült kiverekednie magát egy rossz pszichózisból. A 2008-ban hozzánk is betörő gazdasági válság, a megszűnő munkahelyek, az elszabadult infláció és egy sor, már a mindennapi megélhetést megnehezítő – extrém esetekben ellehetetlenítő – tényező miatt tartósan pesszimista közgondolkodás hatalmasodott el, és ez megakadályozta, hogy legyen egy jövőképünk, ami segít kilábalni a recesszióból. A válság tulajdonképpen blokkolta hazánkat abban, hogy megálmodjon egy víziót, és elkészítse hozzá azt a koncepciót, ami mentén haladva kihúztuk volna magunkat a gazdasági és társadalmi apátiából. A 2010-ig elhúzódó kormányzati bénultság viszont nem tudta teljesen „lefagyasztani” az országot. Ez volt Kecskemét nagy szerencséje.

A kilátástalanság és koncepciótlanság veszélyeit mi teljesen világosan láttuk. Már a válság előtt. Ezért már 2006-ban megalkottuk az összefogás filozófiáját, aminek két erős lábát is kifaragtuk, a víziót és az ahhoz ezer szállal kötődő, a megvalósítás menetrendjét lefűző koncepciót. Minden döntésünket erre a világos, érthető és nyitott rendszerre fűztük és fűzzük fel ma is. Tudtuk, hogy akkor lehet a jeles múlt után sikeres jövőnk, ha nem egyedül vágunk bele a munkába, hanem szövetkezünk mindenkivel, aki Kecskeméten él, dolgozik, vállalkozik és befektet. Kecskemét sikerének és erejének legfontosabb forrása az az összefogás, amelyet a régióban élők, a város és a vállalkozások kötöttek egymással. Ez a nyertes–nyertes–nyertes szövetség egy rendszerré összeállva stabilitást biztosít városunknak, egyúttal sikeressé teszi az itt otthonra lelő vállalkozásokat, és nem utolsósorban a magyar gazdaság egyik legerősebb motorjává tesz minket.

A kecskeméti összefogást négy pillér teszi stabilá. Ezek szétválaszthatatlanok, ha az egyik kiesik, akkor a modell sántítani kezd. Az első és második pillért jelentik a termelőberuházások és az általuk létrehozott biztos munkahelyek, amelyek gazdasági hasznosságukon túl megerősítik a harmadik támasztékot, a gyarapodó családokat. Mindezek együttesen nyitották meg az utat a negyedik oszlop, a kiegyensúlyozottan gazdálkodó, fejlődni és önmagát fejleszteni képes város felépítése előtt. A költségvetés kiegyensúlyozásával fegyelmezett gazdálkodásra tértünk át. Így megnyílt a lehetőség, hogy a kötelező feladatokat ellátó önkormányzati rendszerünket is racionalizáljuk. Két év alatt stabilizáltuk a várost annyira, hogy a válság csak megtépzott minket, de ledönteni már nem tudott a lábunkról.

Új gazdaságfilozófiánk már a válság előtt karakteres döntésekre sarkallt minket. Tudtuk, hogy a felemelkedéshez nem elég stabilizálni a gazdálkodásunkat, hanem a fejlesztésekre, azok forrásainak biztosítására is gondolnunk kell. Kecskemétet fel akartuk rázni, új gazdasági központtá tenni, ahol a már sikeresen működő cégek mellett újabbak lelnek otthonra. Megvizsgáltuk, mik lehetnek azok a kitörési pontok, amik megadják a kezdőlökést, egyúttal ránk irányítják a potenciális befektetők figyelmét. Rögtön kettőt is találtunk. Egyszerre éltünk egy konzervatívabb és egy nem szokványos eszközzel.

A forrásteremtés szokványosabb módja egy kötvénykibocsátás lett. Egy pénzügyi alapot teremtettünk, amelyet csak a fejlesztési beruházások finanszírozására, illetve ilyen célú pályázatok önrészbiztosítására lehetett volna felhasználni. A kötvénykibocsátás létjogosultságát végül a Mercedes-beruházás igazolta: a gyár helyszínéül szolgáló területek megvételehez szükséges forrást azonnal le tudtuk hívni, tartva a szoros ütemezésű beruházás határidőit.

A nem szokványos eszköz a vállalkozásokkal, valamint a kereskedelmi és iparkamarával folytatott egyeztetéseken mutatta meg magát. A helyi adók közül – súlyát és az általunk megcélzott kört tekintve – a legfontosabbnak az iparüzési adót találtuk. Az abból származó bevételeket alapvetően a gazdasági növekedés, a vállalkozók számának emelkedése és az infláció miatti adóalap-növekedés hatása növeli. Ha tehát csökkentjük az iparüzési adót, akkor megindulnak a beruházások, amelyek növelik az adóból befolyó összeget. A vállalkozásoknál pedig több pénz marad, amit K+F-tevékenységre, innovációra, szakképzésre, beruházás-

ra, fejlesztésre fordíthatnak, ezek indirekt módon megint csak növelik a bevételeinket. Minél több vállalkozás működik sikeresen városunkban, annál nagyobb bevételre számíthatunk – ezt a leegyszerűsített következtetést vontuk le a mélyreható elemzésekből. Ezért a „sok kicsi sokra megy” régi magyar igazságát alapul véve, a megyei jogú városok közül elsőként, 2007-ben – tehát még a válság előtt – megalkottuk a gazdaságösztönző adópolitikát, és a helyi iparüzési adó mértékének fokozatos csökkentésébe kezdtünk. A 2007 novemberében elindított négyéves csökkentési periódusban a korábbi 2 százalékról 2011-re 1,6 százalékra mérsékeljük az IPA mértékét. A koncepció nem várt gyorsasággal hozta is az eredményeket: egy év alatt nőtt a vállalkozások száma, és nőtt az adóbevételünk is, ez a trend pedig azóta is folytatódik. 2008 óta több mint 6 milliárd forintot hagytunk a vállalkozásoknál, amelyet fejlesztésre és új munkahelyek teremtésére tudtak fordítani. Kecskemét szerepe a régióban jelentős erősödésnek indult. Versenyelőnyünk valódi mértékét és értékét a Daimler döntése mutatta meg. A konzern számolt, az új, akkor még csak fejben létező gyár tervezett beindításának évére Kecskeméten 1,6 százalékos helyi iparüzési adóval kellett kalkulálni.

A döntésig azonban várt még ránk egy válsaggal terhelt időszak. 2008-ban egy, a világgazdaságban végbement tabula rasát fedeztünk fel, ami segített minket, hiszen lebontotta a nem működő rendszereket, és arra ösztönzött minket, hogy új utakat keressünk. A kecskeméti filozófiának kedvezett ez a helyzet. Mert mi a lehetőséget láttuk meg benne. Az új Kecskemét felépítésének felgyorsítását. Lehetőséget, hogy megkeressük és megerősítsük azokat a kitörési pontokat, amelyek aztán növekedési pályára állítják, és ott is tartják városunkat és térségét. Nem ijedtünk meg a saját árnyékunktól, átléptük, és mindenkit megelőzve, belevágtunk egy új sikertörténet megírásába. Ebben lett partnerünk és szövetségeseink a Mercedes.

A JÁRMŰIPAR VÁLSÁGA

A válság kirobbanásakor a pénzügyi szektor után rögtön minden szem az autóiparra szegeződött. A gazdasági teljesítményt ugyanis alapvetően befolyásolta a több millió embert foglalkoztató, az addig milliárd eurós profitabilitással működő ágazat helyzete, illetve elképzelései, hogy hogyan kezeli majd a recessziót. Kiemelt figyelem irányult Németországra,

és nemcsak azért, mert gazdasága legerősebb lábát a járműipar adta azal, hogy 745 ezer munkavállalót foglalkoztatott, és összforgalma majd 300 milliárd euróra rúgott. A jövőt jelentő kutatás-fejlesztésre fordított összeg negyedét – 18 milliárd euró – az autógyárak költötték el, joggal várták tehát a piacon, hogy ez lesz az az ágazat, amelyik a leggyorsabban kilábal a recesszióból, magával húzva az egész gazdaságot.

2008 azonban nem sok jóval kecsegtetett. A negatív piaci hangulat miatt a potenciális vásárlók kivártak, elhalasztották az új autó megvásárlását, figyelmük pedig a kisebb fogyasztással – tehát energia- és pénz-megtakarítással – járó alternatív meghajtású autók felé fordult. Az előző évhez képest 27 százalékkal csökkent is a forgalomba helyezett új autók száma. A visszaesés, mint egy hullám, lassan végighaladt a rendszeren, a beszállítók forgalma például 60 százalékkal esett vissza, ami csak Németországban 22 beszállítót tett fizetéképtelenné. A tét nem volt kicsi, a járműiparhoz kapcsolódó beszállítói rendszerben 32 ezren dolgoztak, az általuk generált összforgalom pedig 2007-ben elérte a 4,5 milliárd eurót. 2009-ben európai szinten is jelentős visszaesést könyvelhettek el, operatív eredményük a 2007-es 4,3 százalékról 1,5 százalékra zuhant. Elszaladtak a nyersanyagárak, az alapanyagoknak számító alumíniumé például 112 százalékkal drágult már a válságot megelőző 5 évben is. A megrekedő és visszaeső értékesítések miatt a finanszírozási problémák is megjelentek az ágazatban, az egyik legkockázatosabb befektetési területté téve azt. Mivel az egész szektorra, a finanszírozó bankoktól a beszállítókon át a vevőig, a kivárás volt a jellemző, majdnem 100 ezer munkahely került veszélybe.

A világon több millió embert foglalkoztató szektor olyan patinás szereplőinek, mint a Daimler, minden lépését, döntését az átlagosnál is nagyobb figyelem kísérte. A recesszió első két évében tetőzött a járműipar visszaesése: zuhant az új kocsik értékesítése, üzemek álltak kihasználatlanul, dolgozók ezreit küldték el, a Daimler eladásai sem úgy alakultak, ahogy azt tervezte. A német média a vészharangot kongatva már arról cikkezett, hogy a gazdasági válság miatt bevezetett „költségfegyelemlnél” többre lesz szüksége a konszernnek ahhoz, hogy kimásszon abból a gödörből, amibe a tengerentúlról indult pénzügyi összeomlás lökte. Külső szemlélők is úgy vélekedtek, hogy a cégcsoport nem most fog belevágni az expanzióba, helyette a válságkezelésre és a költséghatékonyság növelésére fog koncentrálni, ami a konzervatív közgazdasági gondolkodás

szerint kizárta az új munkahelyekkel járó beruházásokat. A válságpszichózis aratott az iparági elemzők között, leszűkítve figyelmüket a napi, heti kihívások és problémák boncolgatására. A járműiparra irányuló figyelem korlátozódott, kialakítva egy pesszimista képet.

A szelektív figyelem egyben lehetőséget jelentett a szektornak, hogy a már régebb óta tervezett merész, de jövőbeli sikereit megalapozó döntését meghozza: átlépni egy új korszakba. A sűrűn készülő scenáriók a már bejártatott nyugat-európai és észak-amerikai gyárak termelését vizsgálva 2012-ig stagnálást jósoltak. Ezzel párhuzamosan azonban egy eddig kevésbé központi régióra irányították a döntéshozók figyelmét. A Bécsi Műszaki Egyetem és a Fraunhofer Intézet közös tanulmánya Kelet-Közép-Európát vette górcső alá, és arra jutott, hogy itt dohog az a motor, amely dinamizálhatja az ágazatot. Az elemzés szerint a régióban működő gyárak termelése átlagosan 30 százalékkal, összesen évi 7 millió darabra emelkedik. Az impozáns eredményesség háttérében meghúzódó okokat a következőkben látták a kutatók:

- kedvező költségstruktúra;
- Nyugat-Európa közelsége – jó logisztika és infrastruktúra;
- egy új kategória, a kompakt modellek gyártási központja;
- kedvezőbb értékesítési adatok – főleg Oroszországban;
- a TOP 100 alkatrészgyártó már jelen van a régióban 400 gyártóüzemmel;
- a politikai vezetés kezdte felismerni a szektorban rejlő lehetőségeket.

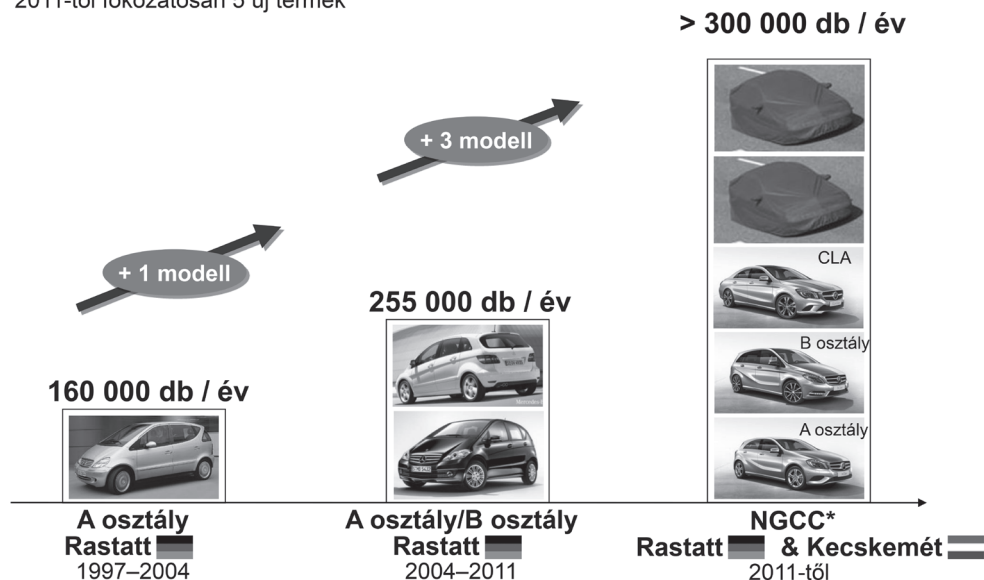
Az elemzésekből és a vállalatok meglehetősen diplomatikus kommunikációjából egy új korszak már korábban körvonalazódni kezdett. Új személyautó-kategóriáról és az annak tömeggyártását lehetővé tevő új beruházásokról beszéltek a jól értesültek. A Mercedes végül egyedülálló filozófiájára építkezve, 2008-ban megnyitotta a kaput az új korszak előtt. A konzern vezetősége már a recesszió elharapódzása előtt döntött arról, hogy új kategóriát hoz létre a válság alatt is keresett, jól fogyó A és B osztályra építve. Ez a kompakt kategória, amely mára a szerencsecsillaga lett. A vízió többről szólt, mint a már eddig piacon lévő két modell

**...Kelet-Közép-Európát vette
górcső alá, és arra jutott,
hogy itt dohog az a motor,
amely dinamizálhatja
az ágazatot.**

frissítéséről. A kompakt kategóriában az eddigi kettő mellé még újabb három modellt kellett kifejleszteni és sorozatgyártásba állítani.

1. ábra: Az új, kompakt kategória pályafutása

Offenzíva a kompakt kategóriás gépjárműszegmensben:
2011-től fokozatosan 5 új termék



* New Generation Compact Cars
PCC/K (PEW)

Forrás: MBMH Kft.

A termékkínálat tervezett szélesítése miatt elengedhetlenné vált a gyártókapacitás bővítése. A kompakt kategória szülőotthonául szolgáló rastatti üzem ugyanis csúcson pörgött, nem tudta volna befogadni a megálmodott testvérmodelleket. Az addigi trendek, és a korábban – még a válság előtt – megjelent elemzések azt vetítették előre, hogy az új gyártóbázisok valahol a Távol-Keleten vagy Dél-Amerikában nőhetnek ki a földből. Az elemzők azokra a piacokra „álmodták” meg a leendő modellesládokat. A Mercedes azonban, mint ahogy az új kategória megtervezésénél, úgy a gyártóbázis lehetséges helyszínének kiválasztásakor sem a megszokásokból indult ki. Az új világ új megoldásokat kívánt. Felértékelődtek azok a helyszínek, ahol képzett a munkaerő, fejlett a munkakultúra, nívós az oktatás, és ahonnan a potenciális piacok könnyen elérhetők.

2. ábra: Magyarország a középpontban – az európai járműipari központok



Autógyárak elhelyezkedése az új EU-tagállamokban

				TOTAL
AUSTRIA	130,343		22,162	152,505
BELGIUM	562,386			562,386
CZECH REPUBLIC	1,191,968	3,013	4,853	1,199,834
FINLAND	2,540			2,540
FRANCE	1,931,030	311,898	51,961	2,294,889
GERMANY	5,871,918	275,035	164,150	6,311,103
HUNGARY	200,000		2,800	202,800
ITALY	485,606	270,342	34,400	790,348
NETHERLANDS	40,772		32,379	73,151
POLAND	740,000	85,225	11,907	837,132
PORTUGAL	141,779	46,385	4,078	192,242
ROMANIA	310,243	24,924	65	335,232
SLOVAKIA	639,763			639,763
SLOVENIA	168,955	5,164		174,119
SPAIN	1,819,453	480,316	53,913	2,353,682
SWEDEN	188,969			188,969
UNITED KINGDOM	1,343,810	103,014	17,175	1,463,999
EUROPEAN UNION*	15,701,685	1,600,542	395,770	17,697,997

* Double countings are deducted from the totals

Forrás: ACEA Pocket Guide, 2012

Újra megnyílt előttünk a lehetőség, hogy az élre törjünk, hogy megmutassuk, Magyarország azért járműipari központ, mert az újdonságok és újítások otthona, mert érzi és érti azt az új korszakot, amibe a járműipar belépett. Ezt a trendfordulót érezte meg mindenki előtt Kecskemét, nem sokkal utánunk pedig Magyarország is felismerte, hogy újra visszanyerhetjük éllovas pozíciónkat, ha szövetséget kötünk a szektorral. Stratégiai ágazattá nyilvánítottuk, vállaltuk, hogy erősebben összefonódunk a járműiparral, szövetséget kötünk a már itt lévő, valamint a minket még csak megfigyelő szereplőkkel, vállalatokkal, rajta tartva az ujjunkat a szektor ütőerén. Ez a szoros kapcsolat behozhatatlan előnyt jelent nekünk már most. Több tízezer munkahelyet, növekvő adóbevételeket és fenntartható gazdasági növekedést.

KECSKEMÉT CSILLAGA

2008 tavaszán az állami beruházásfejlesztő cég, az ITD Hungary egy szakértői csapattal jelent meg Kecskeméten, ipari telephelyek után kutatva. A hirtelen támadt érdeklődésnek örültünk, hiszen úgy tűnt, hogy a nem is olyan régen megkezdett átalakítás máris egy szinttel feljebb

emelte városunkat. A realitások talaján tartottuk magunkat, mivel a szakértők az érdeklődésen túl több konkrétummal nem szolgálhattak. Mi tehát „vakon” tárgyaltunk, nem ismertük sem a beruházót, sem a szektort, sem a célokat.

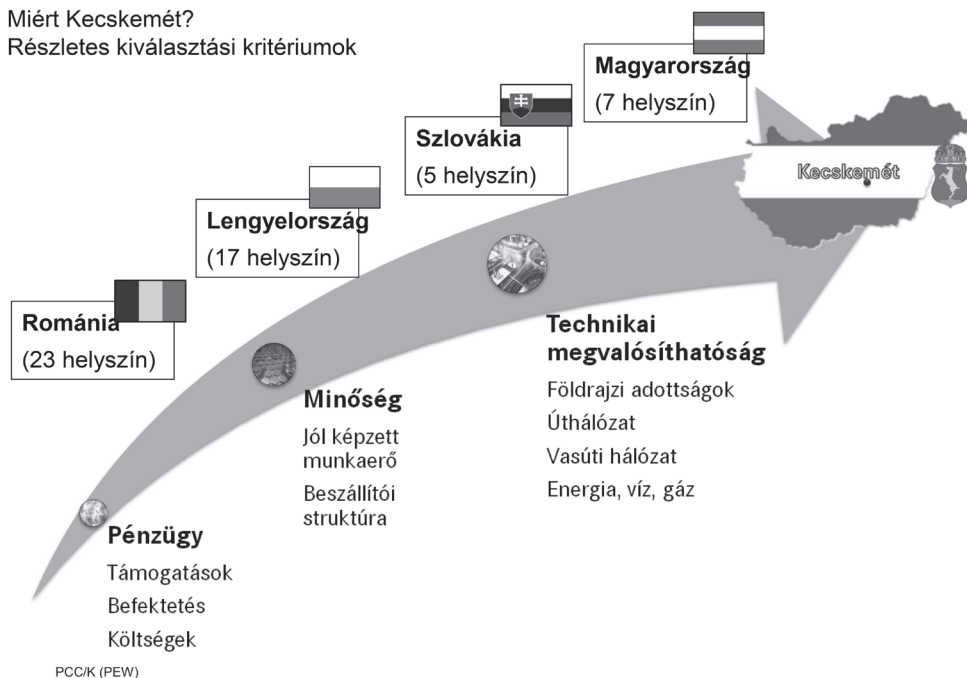
Hasonló folyamatok zajlottak – akkor még persze nem tudtuk – Romániában, Lengyelországban és az örök vetélytárs Szlovákiában. Azt azonban sejtettük, hogy valami készülődik itt Európa közepén.

Közép-Európában a válság kiélezte a nagyberuházásokért folyó versenyt. Amikor egyértelművé vált, hogy a Mercedes egy közel 1 milliárd eurós beruházásnak keresi az otthonát, akkor a régió országai, akiknek mind-mind komoly tapasztalatai voltak egy ilyen beruházás megtelepítésének a lemenedzselésében, legjobb formájukat igyekeztek hozni, ám végül a már említett előnyök miatt Magyarországra esett a választás.

3. ábra: Az érvek Magyarország mellett szóltak

Miért Kecskemét?

Részletes kiválasztási kritériumok



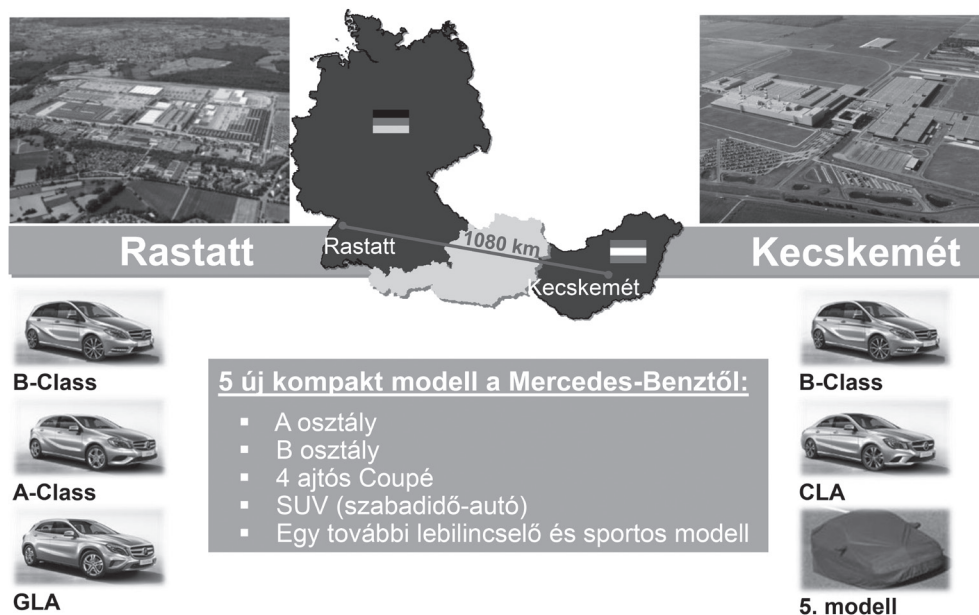
Forrás: MBMH Kft.

Kecskemét ekkor került igazán képbe, a már majd két évtizede működő szombathelyi járműipari központhoz közelebb fekvő Zalaegerszeg-

gel egyetemben. Mindkét megyeszékhely olyan gazdasági környezetet tudott felmutatni, ahol a Daimler kedvező költségek mellett állíthatta volna elő az új modelleket. Mi azonban még mindig nagyon kevés konkrétumot tudtunk. Sokáig csak „alfaprojekt” néven futott az ITDH-n belül is, mi pedig csak annyit tudtunk, hogy „egy autógyár” nevében tárgyalnak. Nagyon szigorú feltételeket támasztott a Mercedes. Egy kilométeren belül autópályának, öt kilométeren belül vasúti iparvágánynak kell lennie, és magas színvonalú információszolgáltatást követeltek.

4. ábra: Az érvek Kecskemét mellett szóltak

Kecskemét a rastatti gyárral közösen gyártja majd a Mercedes-Benz A és B osztály utódgenerációjának modelljeit



PCC/K (PEW)

Forrás: MBMH Kft.

2008. június 18-án egy németországi telefonszámot jelzett ki a mobiltelefonom. A Mercedes vezetése elegánsan, először velünk közölte a döntését: a miénk. Hazánkat, konkrétan Kecskemétet választotta a Daimler új Mercedes modelljei gyártásának otthonául, mégpedig egy-

hangú döntés alapján. A konzern vezetői közül mindenki Kecskemétre szavazott, hogy itt építsék meg a kompakt modellek új gyártóbázisát.

„Versenyképességünk növelése és a kelet-európai piaci lehetőségek kihasználása érdekében egy új gyárat kívánunk létrehozni Magyarországon. Az új kecskeméti gyár a gazdasági szempontok alapján, összes-

A Mercedes egy erős és felkészült város képét igazolta vissza nekünk...

ségében a legjobb perspektívát biztosítja. Ez a gyártóhely teljesíti a Mercedes-Benz üzemének sikeres felépítéséhez szükséges magas minőségi és mennyiségi szempontok által támasztott követelményeket” – magyarázta a döntést dr. Dieter Zetsche, a Daimler AG Igazgatótanácsának elnöke. Lássuk, hogy a döntés meghozatalakor miket vett számításba a Daimler. Az első és legfontosabb érv a szakképzett munkaerő volt. Noha a magyar bérköltségek a legmagasabbak voltak a szóba került országok között, a szakképzett és munkára azonnal kész szakemberek „kiegyenlítették” ezt a gyenge pontot. Ugyancsak mellettünk szólt központi elhelyezkedésünk, egyszerre vagyunk egy nagyobb régió és az Alföld központjában, közel az európai és helyi beszállítókhöz. Ezt részben annak köszönhetjük – ami aztán a másik, mellettünk szóló döntési pont lett –, hogy infrastrukturális helyzetünk kiváló. Az autópálya és a vasúti kapcsolat közel hozta Kecskeméthez nemcsak a fővárost, hanem a lehetséges beszállítókat is. A fejlett vasútvonal is nyomott annyit a latba, mint az M5-ös autópálya. Elvégre innen szállítják a járműveket a világ minden pontjára, ahelyett hogy kivinnék egy német logisztikai központba. Központi helyzetünkéből adódott a magas színvonalú oktatási kultúra. Kecskemét több évtizedes hagyományokkal rendelkezik a műszaki képzésben, felsőoktatásban, amelynek zászlóshajója a Kecskeméti Főiskola. Mindezek a Mercedes elemzése szerint pozitívan hatottak az életszínvonalra, ami ugyancsak nagy súllyal nyomott a latban az ide érkező, a gyár építését koordináló német szakemberek és családjuk szemében.

A Mercedes egy erős és felkészült város képét igazolta vissza nekünk, egyúttal azonban hatalmas kihívást jelentett számunkra. Otthont adni a 800 millió euróból – akkori árfolyamon számolva csaknem 197,5 milliárd forintból – felépítendő, nem egészen négy év alatt „termőképesre”

forduló gyárnak, az azt kiszolgáló beszállítóknak és az egész rendszer lelkét adó több ezer szakembernek, valamint családjuknak.

AZ OTTHONTEREMTÉS FŐBB MÉRFÖLDKÖVEI

A kronológia az a mankó, amire támaszkodva a már megtörtént eseményeket számba szoktuk venni és kiértékeljük. A Mercedes-beruházás elemzésénél azonban ezt a mankót elvetem. Egyrészt, mert egyelőre időben túl közel vagyunk a kezdetekhez, így félő lenne, hogy minden, apróbb történés is helyet kapna ebben a tanulmányban, amire sem a helyhiány, sem a lényeg megértése miatt nincsen lehetőségem. Az időrendiség helyett – de annak előnyeit megtartva – ezért inkább a már bemutatott filozófiákra támaszkodom. Kecskemét és a Mercedes filozófiájának metszeteiből megkapjuk azokat a pontokat, amelyek a beruházás eddigi mérföldkövei. Még most is egy folyamatban vagyunk benne, a Mercedes-Benz-gyár még nem a múlt, hanem a jelen és a jövő része. Az üzemben eddig ugyan több mint 100 000 kompakt kategóriás autót gyártottak, és már több mint 3000 embernek és családjuknak ad biztos megélhetést a gyár, de még a lenyűgöző eredmények ellenére sem dőlhetünk hátra. Mindig is az volt a célunk, hogy a Mercedest minél jobban beágyazzuk Kecskemét életébe. A célhoz vezető út eddigi mérföldkövei a következők:

- a gyár megépítéséhez szükséges feltételek megteremtése;
- a Mercedes beágyazása a Kecskemét-központú gazdasági erőterbe;
- a Mercedes és a kecskeméti oktatási rendszer összekapcsolása;
- stratégiai együttműködés a Mercedesszel.

A fenti négy mérföldkőre épül ez a fejezet. A mérföldköveket Kecskemét szemszögéből fogom megvizsgálni. Így bár nagyon fontos eleme volt a beruházásnak, de nem fogok kitérni az állami támogatásra, amit a kormányzat ígért oda a Mercedesnek, és amit a folyósítás előtt még az Európai Bizottságnak is jóvá kellett hagynia. Ez 2008. július 16-án meg is történt, így Magyarország 111,5 millió eurós (közel 30 milliárd forint) támogatást adhatott a Mercedes-Benz Automotive Hungary Kft. részére. Szakértők már akkor úgy számoltak, ennek az összegnek a többszöröse jön vissza pár év alatt, mivel a befektetés a bruttó hazai termék egy-másfél százalékos növekedésével járt. Kecskemétről a látványos számok jelentette csábítás ellenére sem fogok kilépni, mert a

Mercedes az első pillanattól fogva itt van köztünk, a munka dandárját itt kell elvégeznünk.

A gyár megépítéséhez szükséges feltételek megteremtése

A Daimler döntése után szinte azonnal meg kellett teremteni a fizikai feltételeit egy zöldmezős beruházásnak. Közel 450 hektárnyi terület vásárlását irányozta elő a konzern, ahol minél előbb neki akart kezdeni az építkezésnek. Térben nem volt hiány, időből viszont annál kevesebb volt. A beruházás németesen pontos menetrendje nem engedte a legkisebb csúszásokat sem, az üzemnek a kitűzött 2012. márciusi határidőre már sorozatban kellett gyártania a kompakt kategóriás Mercedeseket. A város gyorsan lépett, és egyszerre több döntéssel megadtuk a beruházásnak a kezdőlökést. A területrendezési terv módosításaival megkezdtuk az építésre kiszemelt terület kialakítását. Rögtön találkoztunk azonban egy új kihívással, amit az épített környezet védelméről szóló törvényben foglaltak jelentettek. A jogszabály szerint a 20 ezernél több lakóval rendelkező településeket egy 200 méter széles, beépítésre nem szánt védőövezetnek kellett körülvennie. A tervezett Mercedes-gyárral ez a védőövezet kitolódott, és érintette Városföld területeit. Településeink megértették, hogy egy ilyen helyzet nem akadályozhatja a régióban élőknek több ezer új munkahelyet adó beruházást. Ezért az önkormányzati törvényben foglalt lehetőséggel élve megállapodtunk a szükséges területek átadás-átvételéről. Mivel nem egyoldalú együttműködésről volt szó, később Kecskemét viszonzta a szívességet, megépítettük a Városföldre vezető kerékpárutat.

Közben a város jegyzőjével együtt kiemelt figyelmet szenteltünk az engedélyezési eljárásoknak is, közvetítő, koordináló központként adtunk lendületet az államigazgatásnak és az engedélyező hatóságoknak, ami a Mercedes elismerését is kiváltotta. A lendületes és hatékony együttműködésen alapuló munkát az sem akadályozhatta, hogy a gyár leendő otthonául szolgáló földterület megszerzését bonyolította egy jogvita. Bár két, akkor kormánypárti beállítottságú médium „tényfeltáró” cikkekben igyekezett összekuszálni a szálakat, nem járhattak sikerrel, mert Kecskemét polgármestere, Zombor Gábor rögtön eloszlatozott minden spekulációt. Lássuk a tényeket, melyeket politikai okokból igyekeztek elferdíteni bizonyos erők. Kecskemét a Daimler által kiválasztott 450 hektáros

mezőgazdasági földterület több mint 160 tulajdonosával azért tárgyalt, mert a német beruházó – a már említett időfaktor miatt – egyben akarta megvásárolni a területet úgy, hogy az már iparterületté legyen minősítve. A területet végül úgy tudta a város megvásárolni a Mercedes-beruházás bejelentése után, hogy 2008. szeptemberi ülésén a közgyűlés rendelt módosítással elővásárlási jogot alapított az ingatlanokra. A korábban kibocsátott kötvényforrás biztos pénzügyi háttérrel adott városunknak, anélkül hogy veszélyeztette volna a város működését. Ez volt a leggyorsabb és leghatékonyabb út, főleg hogy a vonatkozó jogszabályok szerint az önkormányzat nem tudta volna kisajátítani a területeket. A jogi csúrés-csavarás során nem várt méretű társadalmi és politikai egység alakult ki. A földterületek tulajdonosai többször is kijelentették, hogy sem Kecskemét önkormányzatával, sem a beruházó Daimler AG magyarországi leányvállalatával nincsen semmilyen vitájuk, és mindenben támogatják a beruházást. A város jó hírnevének megvédése érdekében a kecskeméti önkormányzat képviselő-testületének tagjai pártpolitikai hovatarozástól függetlenül összefogtak az épülő Mercedes-Benz-gyár lejárató kampányában részt vevőkkel szemben. A kecskeméti összefogás sikerrel vívta meg az első harcát, így építésre előkészítve – ipari területté átminősítve – tudtuk 2009 februárjában eladni a Mercedesnek a hatalmas területet.

Még annak az évnek a nyarán – terv szerint –, amint lehetett, felvonultak a gépek, és megindult a beruházás első látványos fázisa, az építkezés. Ekkor viszont egy újabb, nem várt nehézségbe ütköztünk. A zöldmezős beruházás helyszínén a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal régészei megkezdték a kötelező régészeti feltárást, melynek során egy szarmata-hun kori, valamint egy Árpád-kori település nyomaira bukkantak. A leletnek egészen addig örült mindenki, amíg ki nem derült, hogy a régészeti feltárást cserébe az Örökségvédelmi Hivatal egy közel 3 milliárd(!) forintos számlát nyújtott be. A korábbi kormány felhatalmazta ugyanis az Örökségvédelmi Hivatalt, hogy a saját protokollja szerint, maga árazza be a szolgáltatásait. Egyszerre két problémát oldottunk meg. Független nemzetközi szakértői véleményekkel sikerült a számlán szereplő tételeket piaci áron feltüntetni, ami a beruházó számára is kifizethetővé vált, valamint sikerült a monopolhelyzetből adódó kellemetlenségeket a Nemzetgazdasági Minisztérium segítségével új kormányhatározatban szabályozni.

Majd egy évvel az építkezés megkezdése után az egykori kukoricás helyén, 30 hektáron már egy autóváros emelkedett ki a földből. Közel 35 ezer tonna – a Mercedes szerint majd 5 Eiffel-torony megépítéséhez elegendő – acélt, 160 ezer köbméter betont használt fel, 260 kilométernyi kábelt fektetett le az az 1600 ember, akik az építési területen azért dolgoztak, hogy tartani lehessen a beruházás ütemtervét. Az első szerkezetkész épületbe – a későbbi fényezőüzembe – már 2009 szeptemberében megérkeztek a gépsorok, októbertől pedig a többi egységet is fokozatosan vette birtokba a konzern.

A magyar leleményesség is megjelent az építkezéssel párhuzamosan. Egy kecskeméti vállalkozónak szemet szúrt, hogy a nyári nagy melegben jól jön a hűsítő az építkezésen dolgozóknak. Ezért – szigorúan figyelve a környezettudatosságra – egy elektromos golfautóval szállította ki és árulta a fagylaltot, nagy népszerűsége és haszonra szert téve ezzel.

Az építés láthatatlan, viszont kritikus sikertényezője volt a leendő gyár étellel való megtöltése. A szirénhangok azt jósolták, hogy komoly nehézségeket okoz majd kellő számú, megfelelő végzettséggel rendelkező dolgozót találni, ám ezen a téren is tartottuk a lépést a Mercedesszel. Folyamatosan bővült a létszám, pedig szigorú kritériumoknak kellett megfelelni. Az egész napos, a számítógépes intelligenciatesztől kezdve a matematikai, műszaki készségek mérésén keresztül a verbális kommunikációig a jelöltek szinte valamennyi adottságát feltérképező, átfogó felmérésen megfelelt szakembereket aztán a kecskeméti oktatóközpontban, valamint németországi Mercedes-Benz-gyárakban oktatták és készítették fel az üzem beindítására és a folyamatos termelés menedzselésére. A magyar alkalmazottak kezdetben német irányítás alatt dolgoztak, ám a konzern úgy tervezi, hogy idővel egyre több teret ad a helyi szakembereknek.

A leendő alkalmazottak toborzása mellett komoly feladatot jelent a megfelelő minőséget garantáló beszállítói kör kiépítése is. A Mercedes ezen a területen is komoly terepet nyitott a magyar cégek előtt. Már a gyár építési munkálatai során a megbízások több mint nyolcvan százalékát magyar cégek nyerték el. Talán ennél is fontosabb volt, hogy a gépkocsigyártáshoz szükséges alapanyagok, alkatrészek beszállítói hálózatában is magyar cégeknek álljon a zászló. Ez még ma is egy hatalmas kihívás, hiszen nagyon komoly elvárásokat támaszt a konzern.

„Semmit sem bízunk a véletlenre, a legapróbb részletekig tökéletes-ségre törekszünk. Célunk, hogy csúcsmínőségű kecskeméti Mercedes-Benz gépkocsikat kínálhassunk vevőinknek” – vallja Frank Klein, a gyár igazgatója.

5. ábra: Beszállítói rendszerek Magyarországon



Forrás: NIH, 2012.

A leendő beszállítóknak kifogástalan minőséget kell produkálnia olcsón és lehetőleg azonnal. A minőségi követelmények miatt pedig elengedhetetlen a folyamatos technológia- és termékfejlesztés. A Daimler külön a maga számára auditáltja a beszállítóit, nem elegendő az, hogy a vállalkozás egy másik autógyártónak már megfelelt. Cserébe viszont tartós, jelentős és biztos bevételre számíthatnak a beszállítók. A gyár indulásáig 25 magyarországi telephellyel rendelkező, tehát hazánkban munkahelyeket teremtő vállalkozásnak sikerült megugrania ezt a mércét.

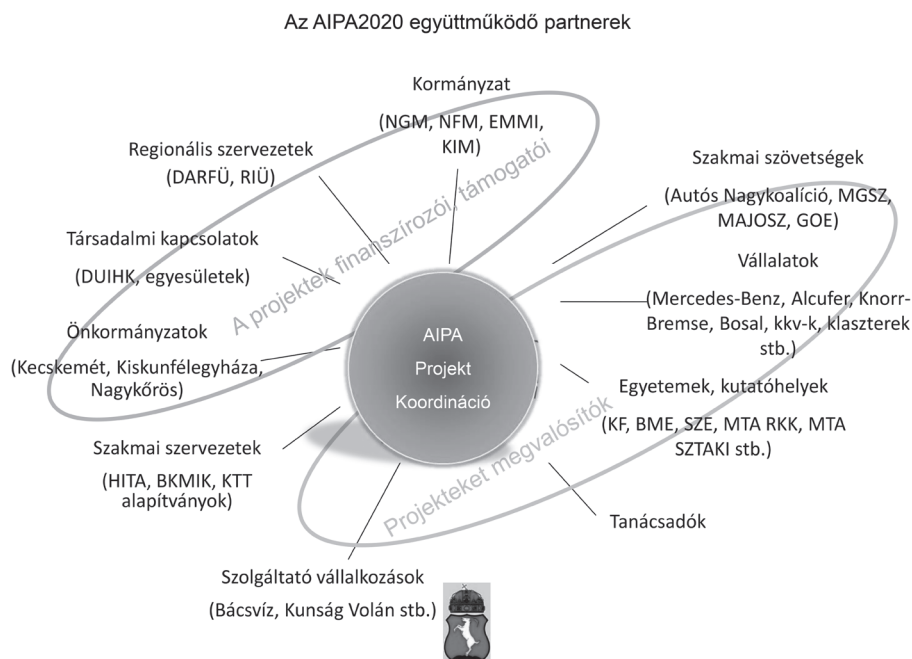
A fentiek tükrében korántsem volt tehát üres frázis a Mercedestől, hogy 2010 végére kulcsrakész lesz az üzem. 2011 januárjában a Mercedes-csilag felkerült a gyár tetejére, és 1000 munkatárssal beindult a tesztüzem.

A járműipar beágyazása a Kecskemét-központú gazdasági erőterbe

Egy sikeres város a szövetségekre épít. Összefog az emberekkel, és összefog a vállalkozásokkal, így hozva ki a legtöbbet a lehetőségeiből. Kecskemét annak érdekében építette ki az összefogást, hogy az autó- és gépipar 10-20 év múlva is meghatározó szereplője legyen a térségnek, Magyarország egyik gazdasági központjává téve azt.

A Mercedes-beruházáshoz kapcsolódó fejlesztések, beruházások összehangolása és az ezen túlmutató ipar- és gazdaságfejlesztési törekvések koordinációja érdekében jött létre a gépjárműiparhoz kötődő, de a térség fejlesztését is kiemelten kezelendő Alföldi Iparfejlesztési Non-profit Közhasznú Kft. (AIPA Kft.). A megyében és Kecskeméten meghatározó súllyal rendelkező szervezetek – kamara, vállalkozók szövetsége, önkormányzat – vezetőit (részben sikeres vállalatvezetőket) nem kellett sokáig győzködni, hogy belássák, proaktivitás híján – más gyárberuházásokhoz hasonlóan – a történelem ismétli önmagát, ezért szükség van egy ernyőszervezet létrehozására, amelyik menedzseli a Mercedes-gyár melletti fejlesztések átfogó integrálását.

6. ábra: Az AIPA rendszere



Az AIPA-hoz így megfelelő politikai és gazdasági súllyal és szignifikáns lokális befolyással rendelkező intézmények és személyek adták a nevüket, ami minimálisan is szükséges volt ahhoz, hogy kinyíljanak az ajtók, pozitív legyen a fogadtatás; de legalább a bizalom meglegyen. Ezek voltak az alapfeltételei annak, hogy a közös munka elkezdődhessen.

Az AIPA-t az alábbi intézmények alapították:

- Kecskeméti Kreatív Tudásközpont Közalapítvány
azaz Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata (KMJV)
- Kecskeméti Főiskola (KF)
- Civil egyesületek, szervezetek
azaz Bács-Kiskun Megyei Kereskedelmi és Iparkamara (KIK)
azaz Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége Bács-Kiskun Megyei Szervezete (BKI)
azaz Bács-Kiskun Megyei Vállalkozásfejlesztési Alapítvány (VFA)

Az AIPA alapos elemzést végzett, portfóliót összeállítva azokból a projektekből, amelyekbe bele kell vágnunk, hogy a kívánt célt elérjük.

7. ábra: A projektportfólió felépítése

	Fizikai környezet	Társadalmi környezet	Logisztika	PR
Infrastruktúra	<ul style="list-style-type: none"> •Közművek (utak, víz, szennyvíz, hő, villamos energia), vasúti szárnyvonal •Beszállítói forgalom modellezése •Iparvágyány fejlesztés •Parlagfű mentesítés 	<ul style="list-style-type: none"> •Több nyelvű és nemzetiségi oktatási létesítmények, • „egyablakos” ügyintéző központ •Német és egyéb nyelvű hitélet 	<ul style="list-style-type: none"> •Beszállítókat tömörítő ipari park, •Vasúti logisztikai központ, •Innovációs központ, inkubátorház 	<ul style="list-style-type: none"> •Kulturális létesítmények (bölcsoede, óvoda, ált. iskola, hitéleti létesítmények, német nemzetiségi közösségi házak)
Humán erőforrás	<ul style="list-style-type: none"> •KeFo Gépjármű Tanszék létrehozása •Egységes járműmérnöki szakirányokra irányuló tananyagfejlesztés (BME/KEFO/GYÖR) • KeFo GJT infrastruktúrájának kialakítása 	<ul style="list-style-type: none"> •FSZ, főiskolai (BSc) és egyetemi (MSc) szintű képzés, •Egészségügyi ellátás összehangolása, rehabilitációs és munkaegészségügyi szolgáltatások fejlesztése •Szakképzés és szakmunkásképzés összehangolása a felsőoktatással 	<ul style="list-style-type: none"> •Munkaerő mobilitásának biztosítása, • Közösségi közlekedés fejlesztése •Rugalmas munkaerő szállítás 	<ul style="list-style-type: none"> •MTMI képzések népszerűsítése, toborzás, munkaerő megtartása, természetbeni juttatások •Önkormányzati roadshow
Kutatás-fejlesztés és innováció	<ul style="list-style-type: none"> •Alternatív energiatermelési módok kutatása, anyag- és energiatakarékos, környezetbarát technológiák •Akkreditált Gépjármű laborok •Járműteszt pálya 	<ul style="list-style-type: none"> •Társadalmi-demográfiai helyzetkép felmérése, •szociológiai stratégiai terv, •inverz „agyelszívás”-i program 	<ul style="list-style-type: none"> •Tudás- és technológia-transzfer, • K+F kiszervezés, •Tesztlétesítmények, kompetencia-központok kialakítása 	<ul style="list-style-type: none"> •Tudományos eredmények disszeminációja
Beszerezés, szállítói rendszerek	<ul style="list-style-type: none"> •Újrahasznosítás, hulladék-gazdálkodás •Beszállítói kompetencia-központ 	<ul style="list-style-type: none"> •Beszállítói kompetencia-központ •A potenciális szállítók felmérése és helyzetbe hozása 	<ul style="list-style-type: none"> •Szolgáltatás-kiszervezés, szerviz-infrastruktúra •Adatbank létrehozása 	<ul style="list-style-type: none"> •Gazdaságfejlesztési mintaprojekt, • Tökevonás kommunikációja

Ennek a portfóliónak a mentén dolgozik most is az AIPA, és segíti elő a jármű- és gépipar beágyazódását a régió gazdasági rendszerébe.

A Mercedes és a kecskeméti oktatási rendszer összekapcsolása

A Mercedes-beruházás – hasonlóan más, ekkora volumenű befektetésekhez – évtizedekre szól. A jelen kihívásai mellett ezért a jövőre is gondolnunk kell, meg kell teremtenünk azt a feltételrendszert, amely Kecskemétet valódi otthonná teszi, ahol tervezni lehet. A Mercedes megjelenésével a régió kiemelt járműipari központtá vált, ahol hirtelen megemelkedett a jól képzett szakemberek iránti kereslet. Ami várhatóan tartósan magas szinten marad, így elemi érdekünk lett, hogy az eddigi tudásunkra és lehetőségeinkre alapozva kialakítsuk azt az oktatási rendszert, amely hosszú távon képes szakképzett munkaerőt adni a járműiparnak, egyszerre növelve a szektor és a régió versenyképességét.

A német tapasztalatok felhasználásával ezért sikra szálltunk a duális szakképzés magyarországi bevezetése mellett. A lobbizáson túl – ami csak 2010 után vezetett eredményre – helyben megkezdtük az új, hatékony oktatási rendszer kiépítését. A Mercedes a Kecskeméti Főiskola Gépipari és Automatizálási Műszaki Főiskolai Karával együttműködve, a hazai viszonyokhoz illeszkedő, duális rendszerű képzést dolgozott ki, melynek célja, hogy maximálisan megfeleljen a járműipari elvárásoknak. Az új korszakba lépő szektor akkora szakemberfelszívó hatást fejt ki, amit a korábbi képzési-oktatási rendszer már nem tudott kielégíteni. A duális szakképzés lényege, hogy az elméleti képzés mellett legalább olyan fontos szerepet kap a gyakorlat. A szakiskolák az új rendszerben komoly támaszt kaptak az olyan nagyvállalatoktól, mint a Mercedes. Magyarországon elsőként vezette be a Mercedes-Benz, együttműködve a Kecskeméti Műszaki Szakképző Iskolával és az iparkamarával, a német mintájú duális szakképzést. 2010 végén megkezdődött a szakmafejlesztés. 2011-ben indult először a hároméves szakképzés, melynek keretében a tanulók már a Mercedesnél töltik gyakorlati idejüket. A szakiskola ezenfelül két vadonatúj, minden extrával felszerelt Mercedes-Benz B-osztályú személyautót is kapott a gyakorlati képzés színvonalának emelésére. A gálans felajánlásnak köszönhetően a diákok már a legkorszerűbb autókön sajátíthatják el a szakma tudnivalóit. A diákok így már idejekorán nemcsak versenyképes tudást szerezhetnek, hanem karrierképük és munkahelyük is lesz, ami nagyban megkönnyíti az életkezdést és a családalapítást.

A városunkban megkezdett munka nem maradt eredménytelen, a

kormány, megértve az új oktatási struktúrában rejlő lehetőségeket, lépett, és megalkotta az új szakképzési törvényt. Hazánk a régióban elsőként érezte meg, majd ismerte fel, hogy a duális szakképzés több, mint egy német oktatási rendszer, a hosszú távon fenntartható gazdasági növekedés egyik nagyon erős lába. Mert a felnövekvő generációknak olyan versenyképes tudást ad, mellyel nem pusztán megélhetésük, hanem karrierjük is lesz, így stabilizálva a gazdasági növekedést. A duális szakképzés megerősítette Magyarországot vezető helyét a megújuló járműiparban.

A szakképzés csak az egyik, igaz, nagyon fontos, az oktatási rendszerben véghezvitt modernizációs lépés volt. Ahhoz, hogy kiteljesítsük és a jövőben is megőrizzük vezető szerepünket, egyúttal versenytársaink fölébe kerekedjünk, meg kellett újítanunk a felsőoktatásunkat. Egy kutató-fejlesztő felsőoktatás kiépítésébe kezdtünk. Egy olyan tudásközpontot álmodtunk meg és kezdtünk el felépíteni, ahol a jövő járműiparának „agyai” megszületnek, és felvértezik magukat azzal a tudással, ami őket és Magyarországot is a legjobbá teszi az új korszakban. A felsőoktatás tehát új impulzusokra várt, új értelmet és célokat adtunk, hogy illeszkedjen az átalakuló gazdasági struktúrába. A Kecskeméti Főiskola még a Mercedes gyárának beindulása előtt egy stratégiai megállapodást kötött a konszernnel, amiben lefektették, hogy a mérnökképzést új területekkel – a járműgyártás és a gyártási logisztika szakágakkal – bővítik. A szövetség a jövőnek szól, ezért a Mercedes anyagi és technikai támogatása mellett rövid távon új járműtechnikai tanszék létrehozását döntötték el, amit hosszú távon külön kari egységgé fejlesztenek tovább. Az együttműködés nem várt gyorsasággal hozza évről évre a jobbnál jobb eredményeket. Hazánk legfiatalabb járműipari és energetikai innovátorai Kecskeméten tanulnak és gondolkodnak. Ez utóbbi nagyon fontos. Olyan modelleket gondolnak ki, majd terveznek és építenek meg, amelyek már a jövőnek szólnak. Kis túlzással, pár csepp üzemanyaggal ezer kilométereket megtenni képes járműveket fejlesztenek ki. Ők azok az „agyak”, akik a járműipar jövőjét jelentik, ezért támogatja őket a Mercedes és Kecskemét városa is.

**Hazánk legfiatalabb
járműipari és energetikai
innovátorai Kecskeméten
tanulnak és gondolkodnak.**

Régióink, közepén városunkkal, összekapcsolta a jövő két szektorát. Az új korszakát kezdő járműipart a tehetségek és az innovatív gondolkodás központját jelentő oktatással. Ehhez rohamtempóban meg kellett újítanunk az oktatási rendszerünk és az intézményi szereplők kapcsolatait. Nem értünk még a munka végére, viszont az eredmények, melyek visszaigazolják filozófiánk és koncepciónk lényegét, azt mutatják, hogy jó úton haladunk.

Stratégiai együttműködés a Mercedesszel

2012 a Mercedes–Kecskemét együttműködés első szakaszának legfontosabb határköve. Már önmagában az határkövé teszi ezt az évet, hogy ekkor indult meg, majd futott fel a sorozatgyártás. Határkövé teszi ezt az évet, hogy a tervezett 2500 dolgozó helyett év végére már 3300-an működtették a rendkívül precíz, eddigre 10 000 autót már le is gyártó rendszert. Ezek mind-mind nagyon fontos számok és eredmények.

Kecskemét ipari központtá fejlődése 2012-ben a stratégiai megállapodás aláírásával egy új szakaszhoz érkezett.

A Mercedes tulajdonosa, a Daimler és Magyarország kormánya közötti szövetségekötés adja a magyar–német kapcsolatok jövőbeli összetartó erejét. Mert egy széles platformon kötöttet. A Daimler több, mint a Mercedes, amely a cég legismertebb terméke. A Daimler nemcsak személyautókat gyárt, hanem egy sokkal szélesebb ipari spektrummal van jelen a világgazdaságban, ami nagy lehetőséget jelent Magyarországnak és Kecskemétnek is. A kormányzati gazdaságpolitika ugyanis a konzern többi ágazatával is szeretne együttműködést kialakítani. Ahhoz, hogy ez több legyen, mint egy álom, újabb kezdeményezések kellenek. Mert a világban már zajlik egy együttműködési verseny az országok és a régiók között. Azzal, hogy Magyarország és benne Kecskemét felismerte ezt az új korszakot, és megértette a Mercedes filozófiáját, majd összeillesztette a saját filozófiájával, versenyelőnyre tett szert. Mi Kecskeméten azon dolgozunk, hogy ezt az előnyt ne csak megtartsuk, hanem növeljük is.

FELHASZNÁLT IRODALOM:

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA), Juli 2008.