

Eötvös Loránd Tudományegyetem  
Természettudományi Kar  
Földtudományi Doktori Iskola  
Földrajz-Meteorológia Doktori Program

Túry Gábor

# A transznacionális vállalatok termelési szerkezetének térbeli átalakulása a Volkswagen példáján

A doktori értekezés tézisei

Témavezető: Dr. Bernek Ágnes CSc, főiskolai tanár

Doktori iskola vezetője: Dr. Nemes Nagy József DSc, egyetemi tanár

Programvezető: Dr. Szabó Mária DSc, egyetemi tanár

Készült az ELTE Regionális Tudományi Tanszékén és a Magyar Tudományos Akadémia  
Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Világgazdasági Intézetében

Budapest, 2015

## Bevezetés, a munka célkitűzései

A második világháborút követő világgazdasági fellendülés a világ nagy fejlődési centrumaiban található vállalatok számára az új piacok meghódítását, a határtalan növekedés lehetőségét nyújtotta. A vállalatok az akkori keretek között világméretű kereskedelmi rendszert építettek ki, átformálva ezzel a korábban csak regionális piacokból álló világgazdasági térképet. A legfontosabb felvevőpiacok közelében létrehozott új termelési pontoknak köszönhetően a termelés területi szerkezete átalakult, egyre több ország vált részesévé a növekvő számú nemzetgazdaságot integráló termelési és elosztási rendszereknek.

A hetvenes évektől lezajlott korszakváltásnak köszönhetően, a korábban termelésüket és elosztásukat több országra kiterjesztő vállalatok nemzetgazdaságokon átívelő transznacionális vállalatokká alakultak. Fejlődésük során egyre nagyobb hangsúlyt kapott a vállalati szerveződési rendszer felépítése és a vállalaton belüli kapcsolatok szerkezete. Az anyavállalat és a leányvállalatok közötti viszony is megváltozott, átalakítva ezzel a termelés területi szerkezetét. A vállalatok mára tevékenységüket globális értéklánc mentén szervezik, amelynek egyik meghatározó tényezője a verseny. A fokozódó nemzetközi versenyhelyzetben, a termelésüket több ponton végző nemzetközi vállalatok számára a helyben megszerezhető előnyök a korábbinál is nagyobb hangsúlyt kapnak.

Az értekezés a transznacionális vállalatok termelési szerkezetének térbeli átalakulásával foglalkozik, amelyet a Volkswagen nemzetközi fejlődésén keresztül szemléltet. A termelés, az értékesítés és a foglalkoztatottak 1950 és 2010 közötti adatainak földrajzi eloszlása, a vállalaton belüli munkamegosztás rendszerének átalakulása, az anyavállalat és a leányvállalatok viszonya a vizsgált időszakban jól leírható átalakuláson ment végbe. Az elemzés időszaka tehát érinti a II. világháborút követő dinamikus növekedés korszakát éppúgy, mint a hetvenes-nyolcvanas évekbeli termelés szerkezeti és területi átalakulását, és az egyre erőteljesebbé váló globalizációs folyamatokat. Az eltelt hat évtized alatt a lehetőségek bővülése (technológiai- és munkaszervezési fejlesztések, infó-kommunikációs vívmányok) által a Volkswagen értékláncának földrajzi elrendezése jelentős változáson ment keresztül. Az ötvenes években a termelést meghatározó új (export)piacokat meghódító, piacorientált befektetési stratégia napjainkra átalakult. A vállalatok a lokálisan elérhető előnyöket globális méretekben használják, és ez alapján optimalizálják és szervezik világméretű termelési és elosztási rendszerüket. Mára az értéklánc mentén szerveződő leányvállalatok hálózatba szerveződnek, amelyek egyaránt szolgálják a vállalat és a márka nemzetközi jelenlétét és versenyképességét.

Az értekezésben a vállalat történetének feldolgozása mellett, a Volkswagen fejlődését vizsgáló tudományos megközelítések eredményei is felhasználásra kerültek. **Az értekezés gerincét a termelés, az értékesítés és a foglalkoztatottak hosszú távú területi adatainak elemzése adta. A hat évtizedet átölelő területi adatbázis felhasználásával végzett számítások alapján a dolgozat elemzi a vállalat termelési szerkezetének térbeli átalakulását.** Az egyes fejlődési szakaszok elemzésekor a szerző kiemelt hangsúlyt fektetett a változás mélyebb összefüggéseinek feltárására. A szerző az általa összeállított adatbázis elemzésével igazolta a vállalat fejlődését, puha tényezőkkel vizsgáló megközelítések eredményeit, illetve mindezeket saját eredményeivel is kiegészítette.

## A kutatás során alkalmazott módszerek

A szerző a területi elemzést, a meglévő elméletekre támaszkodva a vállalatkutatás és az adatbázis elemzés segítségével végezte el. A vállalatkutatásból adódóan a szakirodalmi háttér meglehetősen szerteágazó, a szerző nem csak a földrajztudományt, mint tértudományt hívta segítségül, de nagymértékben támaszkodott a közgazdaságtan valamint a vállalatgazdaságtan és a menedzsment tudomány eredményeire is.

Az elméleti keretből a teljesség igénye nélkül említhetjük a földrajztudomány eredményeit, Sárfalvi (1994), Enyedi (2000), Horváth (2000), Nemes Nagy (1996, 2004) Rechnitzer (2000, 2012, 2014) területi folyamatokat elemző munkáit és Barta (2001, 2003, 2012) magyarországi és közép-európai ipari térszerkezet vizsgálatával kapcsolatos kutatásait.

A közgazdaságtani és vállalatgazdaságtani háttérrel és a nemzetközi termelés kialakulásának elméleteit összegző Dunning (1993) eklektikus elmélete, a transznacionális vállalatok területi szerveződését kutató és modellező Johanson és Wiedersheim-Paul (1975), Håkanson (1979), Bartlett és Ghoshal (1998) valamint Dicken (2003) munkái adták.

A transznacionális vállalatok területi szerveződésével foglalkozó magyarországi kutatások területén Bernek (2002, 2003, 2006, 2007), az amerikai vállalatok térszerveződése tekintetében Csiki (2004) valamint Schottner (2009), a német multinacionális vállalatok földrajzi eloszlásának tekintetében pedig Juhász (2006) munkáit emelhetjük ki. Az autóiparral és a globális termeléssel összefüggő, a nemzetközi munkamegosztással foglalkozó földrajztudományi elemzések területén Molnár (2012) ágazati kereskedelem vizsgálatával kapcsolatos eredményeit, Lukovics és Savanya (2012) értéklánc felépítésén alapuló regionális struktúrákról szóló kutatásait, valamint Grosz (2000) gépjárműipari klaszterekkel kapcsolatos munkáját említhetjük.

A vállalatkutatás jelentős mértékben támaszkodott a Volkswagen történetével és fejlődésével foglalkozó tudományos munkák eredményeire így Brumlop - Jürgens (1983), Jürgens (1994, 1998, 2002), Tolliday (1995a, 1995b), Haipeter (2002), Pries (2003), Brick (2004) és Rieger (2013) munkáira. A minél teljesebb körű elemzés végett valamint a hiányzó kérdések tisztázása érdekében vállalati interjú elkészítésére is sor került.

A piaci jelentések, a Volkswagenre vonatkozó vállalati információk, statisztikák, termelési-, foglalkoztatási-, valamint értékesítési adatok túlnyomó része a Volkswagen 1950 és 2010 közötti évekre vonatkozó éves jelentéseiből és más a vállalat által kiadott közlemények, történeti áttekintések és üzleti prezentációk ismeretanyagából táplálkozik.

Az elemzés jelentős statisztikai és információs háttérre támaszkodott. Az adatbázis rendkívül széles körű nemzetközi forrásanyagra épült. A forráskutatás és az adatbázis összeállítása több mint egy évet vett igénybe, mivel nem álltak rendelkezésre a Volkswagenről rendszerezett, az egyes piacokra és térségekre vonatkozó vállalati adatok. A hiányzó évek esetében az országos szintű termelési-, foglalkoztatási- és értékesítési adatokhoz felhasználásra kerültek a különböző szervezetek és szövetségek jelentései is. Úgymint az ENSZ, és szervezete a CEPAL, az OICA és az ACEA nemzetközi szervezetek, az amerikai (NADA), a mexikói (AMIA), a brazil (ANFAVEA), az argentin (ADEFA), a japán (JAMA), a belga (FEBIAC), a szlovák (ZAP SR) gépjárműipari vállalatok szövetségeinek statisztikái, valamint a Lengyel Információs és Befektetés Ösztönző Ügynökség a PAIZ adatai is.

A kutatás gerincét a Volkswagen Csoportnál foglalkoztatottak létszámának, a termelés mennyiségének, valamint az eladások darabszámának 1950 és 2010 közötti területi és statisztikai elemzése adta. Az alkalmazott vizsgálati módszerek tekintetében a szerző az egyes mutatók területi eloszlása alapján a Volkswagen világméretű terjeszkedését, tevékenységének térszerveződését vetette össze a vállalat fejlődését kutató tudományos eredményekkel. A dolgozatban az adatok részletes elemzése mellett az összefüggések feltárására számos statisztikai módszer is alkalmazásra került. Szerző a legfontosabb megállapítások esetében a területi mutatók egymáshoz viszonyított megoszlását, valamint a területi adatok közötti kapcsolat (meghatározottság) erősségének mérését használta. A kapcsolat erősségének alakulásából számos korábbi ágazati (Sturgeon - Van Biesebroeck 2011) és a Volkswagen fejlődését taglaló elmélet került alátámasztásra és kiegészítésre, rávilágítva ezzel az újabb összefüggésekre.

## A kutatás eredményei

Az értekezés tudományos eredményei új részletekkel egészítették ki a témában született kutatásokat, rávilágítva a vállalati térszerkezet átalakulásának összetevőire is. A kutatás eredményei az alábbiakban foglalhatóak össze:

1. A szerző a termelés, az értékesítés valamint a foglalkoztatottak fejlődésének és területi megoszlásának vizsgálatával rámutatott, hogy a Volkswagen nemzetközi terjeszkedése az elmúlt hat évtizedben nem csupán az eladások növekedéséről szólt, hanem **termelési szerkezetének területi mintázatát az egyes stratégiai helyeken való jelenlét is befolyásolta**. A Volkswagen az ötvenes években számos új tengerentúli piacon jelent meg (Brazília, Mexikó, Dél-Afrika, Ausztrália). Az exportot hamar felváltotta a helyi összeszerelés, amely a külkereskedelmi korlátozásoknak köszönhetően rövid időn belül a helyi termelés elindítását eredményezte. A helyi termelés bővülését a lokális piac korlátossága esetén az exportértékesítés biztosította. Ez utóbbi azonban nem minden leányvállalat esetében volt adott. Például az ausztráliai üzem már a hatvanas évek végén kénytelenek voltak bezárni, részben a helyi kereslet visszaesése részben pedig az egyre erősödő verseny miatt. Hasonlóan korlátozottak voltak a dél-afrikai és az argentin üzem lehetőségei, amelyek egészen a kétezres évekig nem mutattak fel jelentős növekedést. A hetvenes években ígéretesnek indult jugoszláviai termelés a kilencvenes évek elején a délszláv háború idején megszűnt, majd az újraindulást követően jelentősége az új közép-európai üzemek mellett háttérbe szorult.
2. A szerző, az általa összeállított adatbázis segítségével megvizsgálta a termelés, az értékesítés valamint a foglalkoztatottak területi eloszlásának alakulását. Az átalakulási folyamatot nagyobb szakaszokra bontotta, amelynek segítségével kimutatta, hogy **a nemzetközi gazdasági környezet átalakulásán túl az egyes szakaszok a vállalat földrajzi mintázatának változását is jelzik**.
3. A Volkswagen nemzetközi terjeszkedésének köszönhetően egy globális termelési és elosztási rendszert hozott létre. Ugyanakkor az értékesítési adatok azt mutatták, hogy **a vállalat értékesítési politikáját tekintve egészen más szerveződést mutat, fókuszába leginkább a regionális illetve kiemelt piacok kerültek**. Az európai térség (ott is kiemelten az NSZK-n kívüli nyugat-európai országok) mellett az észak-amerikai piacon főleg az Amerikai Egyesült Államokra, világszinten pedig a termelést is folytató hat országra (Brazília, Argentína, Nigéria, Dél-afrikai Köztársaság, Kína és India) koncentrált.

4. A termelési és az értékesítési adatok területi alakulása alapján végzett számítások alátámasztották az autóiipari kutatások egyik markáns megállapítását, miszerint **a vállalatok a nyolcvanas évektől a termelési és az értékesítési tevékenységüket tekintve nagytérségek és régiók mentén szerveződnek.** Kiegészítve ezt az állítást a nemzetköziesedés korai szakaszában – 1950 és 1955 között – is megfigyelhető volt ez a szerkezet. A szerző az adatok elemzése alapján ugyanakkor **arra is rámutatott, hogy a térségek között jelentős különbségek figyelhetők meg. A térszerveződés szempontjából a Volkswagen számára a többi térséghez képest az európai termelés területi szervezése jelenleg is kulcsfontosságú.**
5. Szerző a kutatás során, az általa összeállított adatbázis segítségével végzett számítások eredményeit, összevetette a Volkswagen fejlődését kutató empirikus vizsgálatokon alapuló elméleti megközelítésekkel is. **A termelés és értékesítés adatai alapján végzett számításai során kapott eredmények megegyeztek és számos ponton kiegészítették Pries (2003) a Volkswagen nemzetköziesedésének folyamatát empirikus módszerekkel vizsgáló megközelítését.** A termelés és az értékesítés közötti kapcsolat vizsgálata alapján meghatározott szakaszok egybeestek a vállalat szervezeti megújulásainak időpontjaival. A korai időszakban, amely a hatvanas évek végéig tartott, a termelés és értékesítés közötti kapcsolat gyengült, az egyenlőtlenségek nőttek. Az ezt követő periódusban a leányvállalatok termelésének fokozódásával párhuzamosan a hetvenes évek végéig a kapcsolat erőssége nőtt, kiegyenlítődés volt megfigyelhető. **Az ezt követő időszakban azonban a szervezeti változások és az adatbázisból nyert eredmények eltéréseket mutatnak, a korszakhatárok finomításra szorultak, amelyet szerző két új időszak kijelölésével módosított.** Ezek a korszakok a hetvenes évek végétől valamint a kilencvenes éveket követően, a termelés és értékesítés kapcsolatában új folyamatokra hívják fel a figyelmet. **A változások a specializációval és az értéklánc szerkezetének átalakulásával magyarázhatóak.**
6. A termelés és foglalkoztatottak közötti kapcsolat hosszú távú vizsgálatával szerző rámutatott arra, hogy a nyolcvanas évek változást hozott a vállalat munkaerő politikájában. **A dolgozatban alkalmazott mutatók vizsgálatával és a vállalatkutatással (empirikus példák) is megerősítésre került, hogy a vállalat termelési szerkezete, a termelés és foglalkoztatottak alakulása a nyolcvanas évek közepétől jelentős földrajzi eltéréseket mutatott a nyugat-németországi és a külföldi leányvállalatok között.**

7. **A megfigyelt időszakban a termelés és a foglalkoztatottak közötti kapcsolat alakulásában meghatározó volt az értéklánc mentén végbement szervezeti és technológiai változások jelentősége, amelyek fontos szerkezeti folyamatokra hívták fel a figyelmet.** A két mutató közötti kapcsolat a nyolcvanas évek közepétől csökkent. Ez egyfelől magyarázható a vállalatnál, valamint az új termelési egységeknél végbement konszolidációs folyamatokkal, másfelől pedig a nyugat-németországi termeléssel kapcsolatban folytatott vállalati politikával. A folyamat azonban a kilencvenes évektől még inkább felerősödött. **A németországi és a külföldi telephelyek egy foglalkoztatottra számított gépjármű kibocsátása, azaz az anyavállalat és a leányvállalatok termelékenységi mutatója jelentősen eltér. A különbségnek elsősorban strukturális okai vannak, amelyek a termelés térbeli szervezésével magyarázhatók.**
8. **A specializáció jelenléte kimutatható a termelés és a foglalkoztatottak területi kapcsolatán keresztül.** A specializáció az európai üzemek esetében – kiemelten a kilencvenes éveket követően, a németországi és a közép- és kelet-európai termelési pontoknál – a foglalkoztatottak többletében, a másik oldalon pedig a kínai valamint a brazil üzemek termelési többletében mutatható ki.

## Következtetések

A kutatásnak keretet adó szakirodalmak alapján, a vállalatkutatás során nyert információknak valamint az adatbázis segítségével végzett számításoknak köszönhetően a dolgozat számos következtetésre jutott.

**A telephelyek illetve a termelési pontok fejlődése nem törvényszerű,** a termelési pontok létrejötte sokszor szuverén vállalati döntés eredménye volt, ezt kiegészítve működésüket és sikerességüket az iparági átalakulás és a lokalizációs tényezők (belső piac nagysága és fejlődése, versenyhelyzet, exportlehetőségek stb..) is jelentősen módosíthatták.

**A Volkswagen belső értéklánca globálisan szerveződik,** amelynek központja Európa, azon belül is a legtöbb alkatrészt és részegységet gyártó németországi és a közép-európai üzemek.

**A kilencvenes évektől a termelés és értékesítés globális szervezésénél a gyártás és eladás Európán belüli területi eloszlása volt a meghatározó.** A Volkswagen termelésének területi kialakítása a németországi foglalkoztatás fenntartásának és fejlesztésének alárendelt. Ebben a termelés területi szervezését Németország valamint Közép- és Kelet-Európa kibocsátása és a nyugat-európai exportpiacok fogyasztása határozta meg.

**A gyártástechnológiai (platform, modularizáció) és szervezeti (kiszervezés, specializáció) fejlesztések meghatározóak voltak a vállalat nemzetközi termelési szerkezetében, vagyis az értéklánc területi szervezésében.**

**A termelés területi szerkezete esetében a specializáció kulcsfontosságú volt.** A termelés térbeli szerveződésének mintázata igazolta, hogy a **nyolcvanas évektől** az értékesítés nem csak a nyugat-németországi, hanem már a külföldi telephelyek esetében sem volt értelmezhető csupán lokálisan (csak a helyi piacra termelő), hanem a termelés felfutásával párhuzamosan az exportjuk is megélné. Az exportban nem csak a kész gépjárművek, de az alkatrészek és a részegységek vállalaton belüli kereskedelme is jelentős volt.

## A tézisek alapjául szolgáló közlemények

- Barta, Gy. (2012): Central and Eastern European Automotive Industry in European Context. In: Rechnitzer J., Smahó M. (eds.) Vehicle Industry and Competitiveness of Regions in Central and Eastern Europe. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft., 2012. pp. 33-70.
- Bartlett, C. A. - Ghoshal, S. (1998): Managing Across Borders: The Transnational Solution. Harvard Business Press, 1998.
- Berne, Á. (2007): A világgazdaság térbeli szerveződése – a globális világ „új gazdaságföldrajza”. In: Blahó, A. (szerk.): Világgazdaságtan. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 223 - 249.
- Brick, A. (2004): Fuscões e Golaços: Volkswagen in Brazil. in 2004 submitted to Harley Shaiken University of California, in 2006 revised and submitted to the 2nd Conference of Brazilian Studies in Northern California
- Dicken, P. (2003): Global Shift: Reshaping the Global Economic Map in the 21st Century. London: Sage Publications Ltd.
- Dunning, J. H. (1993): Multinational Enterprises and the Global Economy. Addison Wesley, Wokingham, UK.
- Håkanson, L. (1979): Towards a theory of location in corporate growth. In: Hamilton, Frederick E.I. - Linge, Godfrey J.R. (eds.) Spatial analysis, industry and the industrial environment, vol 1: Industrial systems. John Wiley, London. pp. 115-138.
- Johanson, J. - Wiedersheim-Paul, F. (1975): The internationalization of the firm-Four Swedish cases. Journal of Management Studies, 12(3) pp. 305-322.
- Jürgens, U. (1998): The Development of Volkswagen's Industrial Model, 1967-1995, in: Michel Freyssenet, Andrew Mair, Koichi Shimizu, Giuseppe Volpato (Eds.), One Best Way? Trajectories and Industrial Models of the World's Automobile Producers, Oxford/New York: Oxford University Press 1998, pp. 273-310.
- Nemes Nagy, J. (1996): Centrumok és perifériák a piaccgazdasági átmenetben. Földrajzi Közlemények. 1996. 1. pp. 31-48.



- Pries, L. (2003): Accelerating From a Multinational to a Transnational Carmaker: The Volkswagen Consortium in the 1990s, in Freyssenet, Michel, Shimizu, Koichi, and Volpato, Giuseppe, ed., Globalization or Regionalization of the European Car Industry? Basingstoke, New York, 2003.
- Rechnitzer, J. - Smahó, M. (2012): A jármű- és autóipar hatása a kelet-közép-európai térség versenyképességére (A kutatási eredmények összefoglalása) in. Rechnitzer János – Smahó Melinda (szerk.) A járműipari beszállítói hálózat Kelet-Közép-Európában és Magyarországon. Széchenyi István Egyetem Universitas -Győr Nonprofit Kft. Győr, 2012. pp. 5-26.
- Rieger, B. (2013): The People's Car: A Global History of the Volkswagen Beetle. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2013.
- Sturgeon, T.J. - Van Biesebroeck, J. (2011): Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries? Int. J. Technological Learning, Innovation and Development, Vol. 4, Nos. 1/2/3, pp. 181-205.
- Tolliday, S. (1995a): Enterprise and State in the West German Wirtschaftswunder: Volkswagen and the Automobile Industry, 1939-1962 The Business History Review, Vol. 69, No. 3 (Autumn, 1995), pp. 273-350.
- Tolliday, S. (1995b): From 'Beetle Monoculture' to the 'German Model': the Transformation of Volkswagen, 1967-1991, Business and Economic History, vol. 24, No. 2, Winter 1995.

## A jelöltnek a dolgozat témájában megjelent további publikációi<sup>1</sup>

- Túry, G. (2014): Economic cooperation within global value chains among CEE and LAC countries: example of the Volkswagen Group - case study of Audi Motor Hungaria Kft. Hamburg: EU-LAC Foundation, 2014. 18 p.
- Túry, G. (2014): Automotive industry in the EU10 economies: developments in the past decade In: Éltető A (szerk.) Mind the gap: integration experiences of the ten Central and Eastern European countries. 145 p. Budapest: Institute of World Economics, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, 2014. pp. 83-105.
- Túry, G. (2014): Diverging competitive performances of the Visegrad countries: some conclusions from the technology level of external trade. Unia Europejska.pl, 24:(3) pp. 36-51. (2014)
- Túry, G. (2013): A nemzetközi termelési értéklánc rendszer az autóiparban. Műhelytanulmányok Budapest: MTA KRTK Világgazdasági Intézet 17. p.
- Túry, G. (2013): International firm responses to crisis impacts: the case of the automotive industry. In: Zajac, M - Nowaczek, R. (szerk.) Airports and the automotive industry: security issues, economic efficiency and environmental impact. New York: Nova Science Publishers, 2013. pp. 145-158.
- Túry, G. (2012): Csehország In: Túry, G. - Vida, K. (szerk.) Monitoring jelentés 2012: politikai és gazdasági elemzés az EU10 teljesítményéről. 128 p. Budapest: MTA KRTK Világgazdasági Intézet, 2012. pp. 20-27.

---

<sup>1</sup> Teljes publikációs jegyzék: <https://vm.mtmt.hu//search/slist.php?lang=0&AuthorID=10017362>

- Túry, G. (2012): Szlovákia In: Túry, G. - Vida, K. (szerk.) Monitoring jelentés 2012: politikai és gazdasági elemzés az EU10 teljesítményéről. 128 p. Budapest: MTA KRTK Világgazdasági Intézet, 2012. pp. 28-36.
- Túry, G. (2012): Cseh strukturális reformok a válság idején. In: Farkas, P. - Meisel, S. - Novák, T. (szerk.) A változó világgazdaság - útkeresések, tapasztalatok és kilátások: 3. kötet : Európai Unió. 178 p. Budapest: MTA KRTK Világgazdasági Intézet; Világgazdasági Kutatásokért Alapítvány, 2012. pp. 144-163.
- Túry, G. (2010): Autóipari trendek a közép-európai országokban. Fejlesztés és Finanszírozás (3) pp. 22-31.
- Túry, G. (2009): Szlovákia és a globális válság. In: Novák T. - Wisniewski A. (szerk.) Az új EU-tagállamok és a tagjelöltek helyzete a válságban. 72 p. Budapest: MTA Világgazdasági Kutatóintézet, 2009. pp. 53-59.
- Túry, G. (2009): Csehország és a globális válság. In: Novák T. - Wisniewski A. (szerk.) Az új EU-tagállamok és a tagjelöltek helyzete a válságban. 72 p. Budapest: MTA Világgazdasági Kutatóintézet, 2009. pp. 31-40.
- Novák, T. - Túry, G. (2006): A külföldi tőke szerepe In: Bakács, A. - Novák, T. - Somai, M. - Túry, G. - Glatz, F. (szerk.) Rendszerváltás a gazdaságban. 220 p. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, MTA VKI, 2006. pp. 73-118. (Rendszerváltás Magyarországon: Műhelytanulmányok, 1588-8894)
- Bakács, A. - Novák, T. - Túry, G. (2006): Magyarország regionális külgazdasági kapcsolatai In: Bakács, A. - Novák, T. - Somai, M. - Túry, G. - Glatz, F. (szerk.) Rendszerváltás a gazdaságban. 220 p. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, MTA VKI, 2006. pp. 167-210.(Rendszerváltás Magyarországon: Műhelytanulmányok, 1588-8894)
- Bakács A, Túry G, Makro- és mikroszerkezet-váltás. In: Bakács András, Glatz Ferenc, Novák Tamás, Somai Miklós, Túry G (szerk.) Rendszerváltás a gazdaságban. 220 p. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, MTA VKI, 2006. pp. 119-166. (Rendszerváltás Magyarországon: Műhelytanulmányok, 1588-8894) (ISBN:963-508-488-9)
- Túry, G. (2006): Tovagyűrűző hatások a cseh feldolgozóiparban. Budapest: MTA Világgazdasági Kutatóintézet, 2006. 6 p. Technológiai fejlődés és új tudományos eredmények - NKTH mecenatúra pályázat
- Túry, G. (2006): Regional disparities during the transition: The new spatial structure in Hungary. Economic Studies-Sofia 16:(1) pp. 98-110. (2007)
- Túry G, Gazdasági folyamatok és térbeli struktúra. In: Gál P (szerk.) Dinamikus gazdasági növekedés, kedvező világgazdasági feltételek, egyensúlyi problémák (MFB Makrogazdasági elemzések, 15). Budapest: MFB, 2006. pp. 45-50.
- Túry, G. (2004): Foreign Direct Investment in a new framework. In: Fóti, G. - Novák, T. (szerk.) Globalization, European integration and economic transformation: Proceedings of the 5th Hungarian-Romanian Bilateral Round Table, Budapest, 2004.
- Túry, G. (2002): Sector and industry structure of the Hungarian economy in international comparison. In: Outrata, R - Gajdosová, M, (szerk.) Effects and perspectives of cooperation of Visegrad countries and of their EU integration. (Taking place in Bratislava, 7-9. January, 2002). Bratislava: Institute of Slovak and World Economy, pp. 121-143.