

Dominik Héjj

## Sektor motoryzacyjny jako element polityki w relacjach węgiersko-niemieckich

**W ostatnim czasie niemieckie koncerny motoryzacyjne podjęły decyzję o kolejnych inwestycjach na Węgrzech. Moment ogłoszenia decyzji nie był przypadkowy, a forma przekazu po raz kolejny przypominała pewien rodzaj „gratyfikacji” za proeuropejskie decyzje, do których tym razem należało zaakceptowanie przez Węgry budżetu UE oraz funduszu *Next Generation EU*. Przemysł motoryzacyjny rozwija się wbrew zapowiedziom, które przewidywały poważny kryzys będący następstwem pandemii COVID-19.**

**Przemysł motoryzacyjny na Węgrzech.** Udział bezpośrednich inwestycji zagranicznych na Węgrzech sięgnął w 2019 r. 19,61% PKB<sup>1</sup>. Jednym z obszarów gospodarki, w jakich zaobserwować można największe inwestycje, jest sektor motoryzacyjny. Według danych z 2019 r. udział tej gałęzi gospodarki w węgierskim eksporcie wynosi 18%, tj. 21,7 mld USD.

Branża motoryzacyjna jest motorem węgierskiej gospodarki. Producenci samochodów mają istotny bezpośredni udział w węgierskim PKB, szacowany na 5-6%. Do tego dochodzą dostawcy i usługodawcy tej branży, których udział wynosi kolejne 8-9%. Na fabryki motoryzacyjne przypada średnio 25% węgierskiego eksportu. W 2019 r. na Węgrzech wyprodukowano ponad pół miliona aut osobowych.

Na Węgrzech znajduje się kilka fabryk, w których produkuje się samochody osobowe. Warto przy tym wskazać, że najwięcej z nich należy do koncernów niemieckich. W miejscowości Kecskemét, 100 km na południe od Budapesztu, znajduje się fabryka Mercedesa. W północno-wschodniej części kraju, w Győr, ulokowana została fabryka Audi. W Esztergomie, położonym przy granicy ze Słowacją, ok. 50 km od Budapesztu, znajduje się fabryka japońskiego koncernu Suzuki. W miejscowości Szentgotthárd, tuż przy granicy z Austrią i Słowenią, budowane są silniki Opla. Jednakże w przypadku tej fabryki na jej przyszłość wpływ będzie miał fakt, iż Opel w 2017 r. został przejęty przez koncern PSA. W 2018 r. pojawiła się deklaracja dotycząca budowy pod Debreczynem (drugim co do wielkości miastem na Węgrzech) fabryki BMW. Wartość inwestycji miała wynosić miliard euro. W miejscowości Zalaegerszeg zbudowano specjalny tor, przystosowany do testowania pojazdów autonomicznych.

**Wsparcie państwa dla branży motoryzacyjnej.** Polityka Węgier polega na wprowadzaniu maksymalnych zachęt do inwestowania w tym państwie. Należą do nich m.in. ułatwienia dla koncernów, wspomagające prowadzenie działalności gospodarczej (np. przekazywanie uzbrojonych już gruntów, ułatwienia podatkowe etc.). Najnowszy przykład węgierskiego wsparcia dotyczy ogłoszonej 21 stycznia 2021 r. inwestycji firmy Thyssenkrupp, obecnej na węgierskim rynku od 20 lat, która chce stworzyć nowe centrum inżynieryjne. Łączna wartość inwestycji wynosi 2,2 mld HUF, przy czym państwo węgierskie udzieli firmie bezzwrotnego wsparcia w wysokości 770 mln HUF.

Innym przykładem tego typu polityki była nowelizacja w 2018 r. kodeksu pracy. Powszechne prawo dotyczące uelastycznienia czasu pracy, w tym możliwej do wyegzekwowania liczby nadgodzin, zostało dostosowane do cyklu produkcyjnego koncernów motoryzacyjnych (trwającego trzy lata), co w jednym z wywiadów wprost przyznał wicepremier Węgier Zsolt Semjén (zob. więcej: [„Komentarze IEŚ”, nr 105](#)).

<sup>1</sup> Hungary: Foreign Direct Investment, percent of GDP, [https://www.theglobaleconomy.com/Hungary/Foreign\\_Direct\\_Investment/](https://www.theglobaleconomy.com/Hungary/Foreign_Direct_Investment/).

Jako przejaw aktywności państwa w sektorze motoryzacyjnym wskazać można zaangażowanie węgierskiego rządu po tym, jak w 2015 r. wybuchła afera związana z silnikami diesla produkowanymi przez koncern VAG, a niespełniającymi norm emisji spalin. Szacowano wówczas, że z fabryki Audi w Győr mogło wyjechać nawet 3 mln wadliwych silników. Na przełomie października i listopada 2015 r. rząd udzielił fabryce dotacji celowej w wysokości 6 mld HUF, tj. ok. 18,6 mln EUR. W „dowód wdzięczności” na Węgrzech rozpoczęto produkcję kolejnego modelu Audi. To fabryka niemieckiego koncernu otrzymała także największe wsparcie finansowe od rządu w ramach tarcz antykryzysowych, które mają łagodzić skutki gospodarcze pandemii. W latach 2016-2019 Audi Hungaria Zrt. otrzymało łącznie 2,3 mln EUR. W prasie branżowej można znaleźć informacje, że Audi osiągniętych zysków nie inwestuje na Węgrzech, ale wszystkie przekazuje do spółki matki – Audi AG, funkcjonującej w Ingolstadt w Niemczech. Problem ten dotyczy także innych producentów.

Pandemia COVID-19 wymusiła przestoje w fabrykach na Węgrzech. Jednak ich skutki nie były tak poważne, jak pierwotnie zakładano. Według Węgierskiego Stowarzyszenia Przemysłu Motoryzacyjnego (MAGE) czas potrzebny do osiągnięcia poziomu produkcji sprzed pandemii nie powinien przekroczyć drugiej połowy bieżącego roku. Przemysł motoryzacyjny na granicy swojej wydolności funkcjonował już pod koniec 2020 r. Na to, jak dalej będzie się rozwijał, niewątpliwie będzie miał wpływ program szczepień przeciwko COVID-19, który ma znormalizować sytuację globalną.

**Motoryzacja a sprawa polityczna.** Zagadnienia związane z sektorem motoryzacyjnym znacząco wpływają na bliskie relacje polityczne Węgier i Niemiec, co węgierscy politycy nieprzerwanie podkreślają. Minister spraw zagranicznych Węgier Péter Szijjártó powiedział w ostatnim czasie, że Węgry mają być liderem w dostosowywaniu się do nowej ery gospodarczej, co jest zasługą także relacji węgiersko-niemieckich. Chociaż politycy węgierscy i niemieccy w wielu kwestiach nie zgadzają się ze sobą (m.in. dotyczy to zagadnień związanych z polityką migracyjną czy praworządnością), to jednak współpraca gospodarcza nie jest przedmiotem wzajemnych sporów.

Kooperacja ekonomiczna w znacznym stopniu determinuje relacje polityczne. Nie było przypadkiem, że mimo zapowiedzi weta funduszu *Next Generation EU* (zob. więcej: [„Komentarze IEŚ”, nr 292](#)) Węgry poparły jednak niemiecką propozycję. Co interesujące, kilkadziesiąt godzin po zakończeniu unijnego szczytu odbyła się konferencja prasowa w fabryce Mercedesa w Kecskemét, na której zapowiedziano rozbudowę zakładu o nowoczesne centrum produkcji samochodów elektrycznych. Z kolei dzień później minister spraw zagranicznych Węgier polecał do Monachium, by w siedzibie BMW rozmawiać o postębach w realizacji niemieckiej inwestycji.

Przykład BMW także jest interesujący, bowiem w 2018 r., kilka dni po ogłoszeniu zamiaru budowy fabryki pod Debreczynem, do łaski marszałkowskiej złożony został wspomniany projekt nowelizacji kodeksu pracy, zwany „ustawą niewolniczą”. Już wiosną 2020 r. pojawiały się pogłoski, że z powodu pandemii BMW może odroczyć budowę. Od marca 2020 r. na Węgrzech obowiązywał stan zagrożenia spowodowany masową migracją, który pod koniec kwietnia został wydłużony na czas nieoznaczony. Stało się to przedmiotem ogólnoeuropejskiej krytyki. Pod koniec maja 2020 r. w stolicy Serbii Viktor Orbán zapowiedział przedłożenie w czerwcu ustawy znoszącej konstytucyjny stan nadzwyczajny (czym charakteryzował się obowiązujący kilkanaście tygodni stan zagrożenia zob. [„Komentarze IEŚ”, nr 157](#)). Dzień później pod Debreczynem zwołano konferencję prasową, w czasie której prezes BMW poinformował, że planowana fabryka jednak powstanie.

**Wnioski.** Sektor motoryzacyjny pozwala na budowanie wpływów i realizację interesów państwa niemieckiego na Węgrzech, przy czym polityka ta niejednokrotnie przypomina metodę „kija i marchewki”. Decyzje dotyczące niemieckich inwestycji na Węgrzech ogłaszane są w taki sposób, jakby miały stanowić pewnego rodzaju nagrodę za proeuropejską (ale także proniemiecką) politykę Węgier.

Niemcy wykorzystują uprzywilejowaną pozycję w relacjach gospodarczych, stale zwiększając swoje wpływy na Węgrzech. Według danych za 2019 r. wartość eksportu Węgier do Niemiec sięgnęła prawie 34 mld USD (24%), z kolei importu – blisko 30 mld USD (25%). Kiedy przed dwoma laty, w styczniu 2019 r., wybuchł strajk w fabryce Audi, w wyniku którego związki zawodowe wynegocjowały postulowane podwyżki, naciski na porozumienie płynęły wprost z centrali w Niemczech, także ze strony tamtejszych central związkowych. Ówczesny strajk spowodował przestoje w fabrykach na Słowacji i w Niemczech.