

Dominik Héjj

## Sektor motoryzacyjny na Węgrzech na przełomie 2022 i 2023 roku

**Od kilku lat na Węgrzech można zaobserwować rozwój branży motoryzacyjnej, przede wszystkim w sektorze elektromobilności. Inwestorzy zachęceni są m.in. dopłatami do prowadzenia działalności gospodarczej, a także przekazaniem uzbrojonego gruntu pod inwestycję, również z zapewnieniem dróg dojazdowych. Sektor samochodowy rozwija się pomimo obiektywnych niesprzyjających temu przesłanek – pandemii COVID-19 czy rosyjskiej agresji na Ukrainę, która wpłynęła na otoczenie ekonomiczne w Europie.**

**Produkcja w sektorze motoryzacyjnym.** Głównymi podmiotami prowadzącymi działalność w sektorze produkcji samochodów na Węgrzech są Suzuki w Esztergom (Ostrzyhom), Audi w Győr i Mercedes w Kecskemét. Swoją fabrykę tuż przy autostradzie M3 koło Debreczyna buduje BMW. Niemieccy producenci: Audi i Mercedes rozbudowują swoje zakłady. Według danych Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Handlu (KKM), wartość przemysłu motoryzacyjnego na Węgrzech w latach 2010-2021 wzrosła 2,5-krotnie – z 3,6 bln forintów do 9,3 bln forintów (obecnie ok. 24,1 mld euro).

Sektor motoryzacyjny odpowiada za 90% eksportu Węgier – jest to dziewiętnasty wynik eksportowy na świecie w tej branży. Zatrudnienie w przemyśle motoryzacyjnym znalazło 150 tys. osób. Największym partnerem handlowym są Niemcy. W fabryce w Győr wyprodukowano w 2021 r. 171 015 samochodów i 1 620 767 silników. Przychody ze sprzedaży przekroczyły 7,7 mld euro. Z fabryki Mercedesa w Kecskemét w ciągu 9 lat (od 2012 r.) wyjechało ponad 1,5 mln samochodów. W 2021 r. w Mercedesie powstało 135 tys. samochodów. Sprzedaż wyniosła 3,1 mld euro. Inny niemiecki producent – Opel – produkuje silniki w fabryce w Szentgotthárd. Powstałe w 1992 r. zakłady Opla były jedną z pierwszych znaczących inwestycji zachodniego kapitału. Montowano tam m.in. Opla Astrę F (do końca produkcji w 1998 r. z linii montażowej zjechało 80 835 samochodów). Od 2020 r. fabryka jest własnością francuskiego koncernu Stellantis (wcześniej należała do General Motors), a w zakładach produkowana jest jednostka stosowana w koncernie PSA – 1,2 PureTech (rocznie nawet 350 tys. sztuk). Z kolei w Ostrzyhomskiej fabryce japońskiego Suzuki powstały 107 974 auta, a wyeksportowano łącznie 103 247 sztuk. Sprzedaż w 2022 r. wzrosła o 6%.

**Inwestycje w sektor motoryzacyjny.** W 2022 r. inwestorzy ulokowali na Węgrzech ok. 7 mld dol. Rok wcześniej było to 5,45 mld dol., a w 2020 r. – 6,8 mld dol. (dane OECD). W 2022 r. przyciągał ich przede wszystkim sektor motoryzacyjny, który przyjął 73% wszystkich inwestycji dokonanych na Węgrzech w 2022 r. W sektorze motoryzacyjnym 43-procentowy udział mają inwestycje w fabryki akumulatorów do aut elektrycznych. Węgierska gospodarka chce wykorzystać światową tendencję związaną ze zwiększaniem udziału elektromobilności w produkcji nowych samochodów, w tym decyzję Parlamentu Europejskiego w sprawie zakazu sprzedaży nowych aut spalinowych po 2035 r.

Węgierska Agencja Promocji Inwestycji (HIPA), którą zarządza Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Handlu, opublikowała raport, z którego wynika, że w branży aut elektrycznych na 25 uczelniach kształcą się łącznie 43 tys. studentów. Kolejne 2,3 tys. studentów szkoli się w systemie studiów dualnych, tj. łączących naukę z pracą (zasada „learning by doing”). 40 tys. uczniów przygotowuje się do pracy w branżach związanych z produkcją akumulatorów na niższych stopniach edukacji. Minister Péter Szijjártó zakomunikował, że łączna liczba miejsc pracy związanych z badaniami i rozwojem wzrosła na Węgrzech już do ponad 90 tys. W ciągu kolejnych 6 lat, według szacunków rządu, wskaźnik bezpośrednich inwestycji zagranicznych (FDI) w branży elektromobilności wygeneruje ok. 15 mld euro i utworzy 20 tys. miejsc pracy.

Głównym inwestorem na Węgrzech pozostają Niemcy. W firmach z niemieckim kapitałem pracuje ponad 300 tys. Węgrów. Podmioty te są także aktywne w branży motoryzacyjnej. Stale wzrasta znaczenie inwestycji o pochodzeniu południowokoreańskim, japońskim i chińskim. Fakt ten ma być dowodem skuteczności węgierskiej doktryny stosowanej w polityce zagranicznej, jaką jest tzw. „otwarcie na Wschód”, wprowadzone po 2011 r. Węgry stały się trzecim na świecie producentem baterii. Warto zauważyć, że według danych Narodowego Banku Węgier wartość bezpośrednich inwestycji z Chin wyniosła w 2020 r. 342,2 mln euro, tj. niemal 100% więcej niż rok wcześniej. Jednak wielokrotnie więcej od Chin inwestuje Japonia (w 2020 r. ok. 1,5 mld euro) oraz Korea Południowa (w 2020 r. 3,6 mld euro).

Do najważniejszych inwestycji w ostatnim czasie należy m.in. fabryka GS Yuasa (Miskolc), produkująca baterie litowo-jonowe. Także w Miskolcu inwestuje (łącznie ok. 100 mln euro) Nanjing Chervon Auto Precision Technology Co. Ltd. Podmiot z Chin buduje fabrykę, która będzie dostarczała części samochodowe do różnych marek. Według spółki fabryka na Węgrzech powinna zwiększyć możliwości sprawnego zaopatrywania klientów w Europie. Przyczyni się także do obniżenia kosztów logistyki. Nad Dunajem, w Göd, funkcjonuje Samsung SDI, będący również producentem akumulatorów. Kapitał koreański obecny jest przy granicy ze Słowacją w Ivánczy i Komarnie (SK Innovation). Także w Komarnie w 2017 r. otwarto fabrykę chińskich autobusów BYD (BYD Electric Bus & Truck Hungary Kft.), która jest rozbudowywana. Ma ona umożliwić produkcję ponad 1 tys. elektrycznych autobusów rocznie. W Vácu budowę zakładów zapowiadała w 2022 r. południowokoreańska firma Nice LMS Hungary Kft.

Z kolei w Biatorbágy (komitat Peszt) firma NIO uruchomiła we wrześniu 2022 r. NIO Power Europe Plan – fabrykę, która stanowi także zaplecze serwisowe oraz ośrodek badawczo-rozwojowy największego konkurenta firmy Tesla. Firma produkuje na Węgrzech stacje automatycznej wymiany akumulatorów. Dotrą one do odbiorców w Niemczech, Danii, Holandii i Szwecji. Jednakże największą, a także budzącą poważne wątpliwości inwestycją w ostatnim czasie jest fabryka akumulatorów, budowana przez firmę Contemporary Amperex Technology Co., Ltd (CATL). Powstaje ona pod Debreczynem. Wartość projektu opiewa na ok. 8 mld euro, a w fabryce zatrudnienie znajdzie nawet 9 tys. osób.

Jest to największa inicjatywa inwestycyjna, przeciwko której jednocześnie coraz intensywniej protestuje społeczność lokalna, w tym także zwolennicy Fideszu. Ugrupowania opozycyjne – tak Momentum, jak i skrajnie prawicowa Nasza Ojczyzna (Mi Hazánk) – postulują organizację referendum lokalnego, w którym mieszkańcy wyraziliby swój stosunek do inwestycji CATL. Podnoszone są przede wszystkim kwestie związane z ochroną środowiska naturalnego, w tym dotyczące zagrożenia dla wód gruntowych. Tematy te są jednak pomijane w komunikacji rządu. W narracji węgierskich władz sprzeciwianie się budowie fabryki jest działaniem prowokowanym przez „dolarową lewicę”, która chce osłabienia pozycji Węgier.

Według danych portalu Battery-news.de łączna pojemność akumulatorów, które mają być produkowane na Węgrzech, wyniesie aż 217,3 GWh. Jest to drugi po Niemczech wynik w Europie (545,5 GWh). Moce produkcyjne zapowiedziane do końca 2022 r. powinny osiągnąć taką moc produkcyjną w latach 2027-2030. Obecna moc wynosi 40 GWh i plasuje Węgry w czołówce producentów.

Márton Czirfusz, analityk FEBS, wskazuje, że chociaż wydaje się, że polityka węgierskiego rządu przebiega równoległe do unijnej polityki wspierania zielonej energii, to jest względem niej rozbieżna w kwestii udziału i wspierania europejskich producentów podzespołów. Węgry prowadzą politykę przyciągania inwestorów z Chin, Korei Południowej i Japonii, nie inwestując w zacieśnianie współpracy z europejskimi partnerami.

**Sprzedaż aut w 2022 r.** Węgierskie Stowarzyszenie Importerów Samochodów (*Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete*, MGE) opublikowało dane dotyczące sprzedaży samochodów na Węgrzech w 2022 r. Zarejestrowano wówczas 111 524 pojazdy osobowe – tj. o 8,5% mniej niż rok wcześniej. Jednakże o blisko jedną czwartą (23,2%) spadła liczba rejestracji lekkich samochodów dostawczych. Jako przyczyny owego spadku analitycy wskazują brak pieniędzy u przedsiębiorców oraz niepewną sytuację na rynku. Spadek ten najbardziej widoczny był w pierwszej połowie roku, w drugiej – sytuacja się poprawiła.

W 2022 r. zarejestrowano 4709 aut elektrycznych – jest to wzrost o 9,2% względem roku poprzedniego. W przypadku aut hybrydowych typu plug-in liczba ta wynosi 4876 pojazdów – nastąpił wzrost o 15,1%. Do końca 2022 r. łączny udział aut elektrycznych w całym rynku węgierskim wyniósł 4%. Jeżeli dodać do tego auta hybrydowe typu plug-in, to łączny udział aut elektrycznych i hybrydowych (typu plug-in) wynosi 8%.

## Wnioski

- Sektor motoryzacyjny odgrywa coraz ważniejszą rolę w węgierskiej gospodarce. Przyciąga także najwięcej inwestycji. W 2022 r. udział inwestycji związanych z sektorem elektromobilności wyniósł 73%.
- Głównymi udziałowcami w sektorze motoryzacyjnym są Niemcy, a także państwa azjatyckie. Z perspektywy Chin lokowanie inwestycji na Węgrzech jest sposobem na oddziaływanie na region Europy Środkowej w sytuacji, w której relacje UE-Chiny pogarszają się, a stworzony przed laty format 16+1 uległ nie tylko zamrożeniu, ale także rozpadowi.
- Aspiracją Węgier jest uczynienie z tego państwa dominującego gracza na rynku produkcji akumulatorów dla przemysłu motoryzacyjnego, przy czym cel ten już udaje się osiągać.
- Węgry wykorzystują szansę, jaka pojawia się w obliczu globalnej transformacji energetycznej, zgodnej także z unijną polityką. Uwagę zwraca fakt uzależniania tego obszaru inwestycyjnego od kapitału wschodniego, co najprawdopodobniej w perspektywie kilku lat stanie się przedmiotem dyskusji.
- Państwo węgierskie w celu przyciągnięcia kapitału zagranicznego oferuje konkurencyjne warunki inwestycyjne. Nie ograniczają się one jedynie do przywołanego przekazania i uzbrojenia terenu pod inwestycję, ale uwzględniają także np. dostosowywanie prawa pracy do cyklu produkcji samochodów, czego przykładem była uchwalona w 2018 r. tzw. ustawa niewolnicza (zob. „Komentarze IEŚ”, nr 105).
- Na rozwój sektora motoryzacyjnego wpływ będzie miała kondycja węgierskiej gospodarki. Wysoka inflacja i wahania kursu euro uszczuplają kapitał, który firmy mogłyby zainwestować w nowy park maszyn.

Źródło publikacji: M. Czirfusz, *Akkumulátoripari Fellendülés Magyarországon: Az Értéklánc Szereplői, Dolgozói És Szakszervezeti Perspektívák*, Grudzień 2022, <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/budapest/19980.pdf>.