

Dominik Héjj

Sektor motoryzacyjny łączy na Węgrzech Wschód z Zachodem

Jedna trzecia produkcji przemysłowej Węgier związana jest z sektorem motoryzacyjnym. W 2022 r. stanowiło to wartość blisko 30 mld euro, a w pierwszym półroczu 2023 r. – 18,2 mld euro. W branży motoryzacyjnej zatrudnienie znalazło 170 tys. osób, tj. o 20 tys. więcej niż w 2022 r. Inwestycje w tym sektorze realizowane są zarówno przez kapitał zachodni (głównie niemiecki), jak i azjatycki: chiński, koreański i japoński.

Rząd stawia na inwestycje. 5 września w Monachium odbyła się inauguracja cyklicznego wydarzenia IAA (*Internationale Automobil-Ausstellung*), którego organizatorem jest Stowarzyszenie Przemysłu Motoryzacyjnego VDA. Gościem targów był minister spraw zagranicznych i handlu Péter Szijjártó, który w swoim wystąpieniu podkreślił, że Węgry stały się ważnym punktem kontaktowym pomiędzy inwestorami ze Wschodu i z Zachodu. Minister tłumaczył, że chociaż producenci z Europy Zachodniej opracowali „najlepsze samochody elektryczne”, to firmy ze Wschodu przodują w produkcji baterii potrzebnych do ich wytwarzania. Dowodem na potwierdzenie tej tezy ma być fakt, że sześciu z dziesięciu największych graczy w tym sektorze pochodzi z Chin, trzech z Korei Południowej i jeden z Japonii.

Węgry nie postrzegają ofensywnej polityki Chin jako niebezpiecznej dla regionu. Od lat systematycznie dążą do pogłębienia współpracy z Państwem Środka (więcej zob. [„Prace IEŚ”, nr 13/2022](#)). Szef węgierskiej dyplomacji krytykuje unijną politykę *de-risking*. Polega ona na ograniczaniu zależności importowej UE od Chin. „Postrzegamy *de-risking* jako prawdziwe ryzyko. Oddzielenie gospodarek Wschodu i Zachodu, oddzielenie gospodarek Chin i Europy jest ryzykiem dla nas tutaj, w Europie”, zaznaczył w Niemczech minister.

Produkcja motoryzacyjna na Węgrzech koncentruje się na dwóch elementach: wytwarzaniu aut oraz baterii. Według danych rządu, w ostatnich dwunastu miesiącach największym dobrem eksportowym były baterie do samochodów elektrycznych. Węgry zajmują obecnie czwarte miejsce w produkcji baterii elektrycznych, a niebawem będzie to miejsce drugie. Wartość eksportu sektora motoryzacyjnego w 2022 r. osiągnęła poziom 20 mld euro w stosunku do całkowitej wartości eksportu wynoszącej 142 mld euro.

Państwo kusi dotacjami. Sektor produkcji samochodów reprezentowany jest głównie przez koncerny niemieckie – Audi (fabryka w Győr), Mercedes (Kecskemét) i BMW (trwa budowa zakładu koło Debreczyna). Centra produkcyjne mają także inne koncerny motoryzacyjne. Do początku roku 2023 r. zadeklarowano budowę bądź już zbudowano dwadzieścia fabryk akumulatorów. Największym inwestorem w tej branży są koncerny pochodzące z Korei Południowej, do których należą fabryki rozlokowane przede wszystkim w komitatach Pest, Nógrád i Komárom-Esztergom. Dwa ostatnie położone są przy węgiersko-słowackiej granicy. Do największych już istniejących zakładów należą fabryki Samsunga w Göd.

Jednakże kontrowersje budzi realizowana obecnie inwestycja chińska. Dotyczy ona budowy fabryki *Contemporary Amperex Technology Co., Ltd.* (CATL), zlokalizowanej pod Debreczynom. Deklaratywnie jest to największa inwestycja zagraniczna w historii Węgier. Fabryka zostanie wzniesiona na powierzchni 200 ha, a jej wartość szacowana jest na 7,3 mld euro. W efekcie powstać ma 9 tys. nowych miejsc pracy. Budowa fabryki wywołała protesty lokalnej społeczności – co warte odnotowania, także zwolenników koalicji Fidesz-KDNP. Przeciwnicy inwestycji podnosili kwestię zagrożenia środowiskowego – przed wszystkim w zakresie energochłonności oraz zapotrzebowania na wodę. Społeczne niezadowolenie podchwycili przedstawiciele partii opozycyjnych, którzy w tej sprawie przeprowadzili kilka debat parlamentarnych. Jednakże nie przyniosły one widocznych efektów.

Według informacji pochodzących z końca sierpnia 2023 r., na wniosek byłego europosła Jávora Benedeka Komisja Europejska skontroluje zasadność wydania zgody środowiskowej na budowę kompleksu CATL pod Debreczynom z uwagi na bliskość terytorium inwestycji od obszaru chronionego NATURA-2000 (oznaczenie kodowe regionu HUHN20033) oraz możliwość złamania przez Węgry Ramowej dyrektywy wodnej (Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r.). Druga co do wielkości inwestycja dotyczy budowy – także pod Debreczynom – fabryki chińskiej firmy Eve Energy. Zapewni ona dostawy akumulatorów do samochodów BMW, które będą (jak wskazano wcześniej) także produkowane w Debreczynie. Inwestycja o wartości 1 mld euro ma zgodnie z planami zapewnić 1 tys. nowych miejsc pracy.

Według danych Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Handlu, w latach 2016-2022 wartość inwestycji w przemysł odpowiadający za produkcję akumulatorów wyniosła ok. 5,3 mld euro (nie wliczając projektów zapowiadanych w 2023 r.). W wyniku tych inwestycji utworzono 14 tys. miejsc pracy. Państwo węgierskie w znacznym stopniu dofinansowuje tego typu przedsięwzięcia. W lutym 2023 r. portal Blikk informował, iż do zakładów Samsunga w Göd i SK (Ivácna i Komarno) państwo dołożyło 12% kosztów inwestycji. Według deklaracji do budowy nowej fabryki Eve Energy państwo dopłaci ok. 38 mln euro. Jednak rekordzistą w zakresie pozyskania dotacji ma być fabryka CATL w Debreczynie. Dziennikarze „Financial Times” ustalili w listopadzie 2022 r., że miała ona otrzymać dofinansowanie państwowe na poziomie 800 mln euro. W tym przypadku polegać można wyłącznie na ustaleniach medialnych, bowiem oficjalnie dane pozostają utajnione.

Do ulokowania kapitału na Węgrzech inwestorów zachęcać mają przede wszystkim udogodnienia proponowane przez rząd. Dotyczy to nie tylko zapewnienia gruntu pod inwestycję wraz z jego uzbrojeniem, ale również wspomnianych wcześniej dopłat do budowy. Ponadto uznać można, że państwo węgierskie gwarantuje inwestorom dyskrecję, na co wskazuje fakt, że bardziej wrażliwe akty prawne dotyczące inwestycji utajniane są na okres co najmniej dekady. W przypadku BMW koszt rozbudowy infrastruktury niezbędnej do finalizacji inwestycji wyniósł 126 mln euro. Zostało to zrealizowane ze środków miasta Debreczyn, które w tym celu zaciągnęło pożyczkę. Państwo wzięło w tym przypadku na siebie również koszt budowy węzła z autostrady M35 (łącnika pomiędzy Debreczynom a autostradą M3), a także poszerzenia tej autostrady o jeden pas ruchu w każdą stronę. W aspekcie finansowym warto również wspomnieć o najniższej w UE stawce podatku CIT, wynoszącej 9%.

Fakt, iż od lat węgierska gospodarka przestawia się na współpracę z przemysłem motoryzacyjnym, implikuje zmiany nie tylko w strukturze zatrudnienia, ale także sposobie kształcenia młodych, przyszłych pracowników (zob. [„Komentarze IEŚ”, nr 781](#)). W związku z tym 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”), a 40 tys. uczniów na niższych stopniach edukacji przygotowuje się do pracy w branżach związanych z produkcją akumulatorów.

Wnioski. Węgry stały się jednym z największych producentów branży motoryzacyjnej w Europie Środkowej. Warto odnotować, że struktura inwestycji uwzględnia proces transformacji sektora motoryzacyjnego w kierunku elektryfikacji.

- Zagrożenie dla węgierskiej polityki inwestycyjnej stanowiąc mogą regulacje unijne dotyczące branży motoryzacyjnej – np. porzucenie planów związanych z zakazem sprzedaży samochodów spalinyowych po 2030 r. – oraz ewentualne prowadzenie dalszych działań na szczeblu unijnym na rzecz ochrony rynków przed chińskim kapitałem (tzw. Strategia bezpieczeństwa gospodarczego UE).
- Budowa fabryk akumulatorów niesie ze sobą zagrożenia związane z degradacją środowiska naturalnego. O tym, czy polityka będzie przedmiotem ewentualnej kontroli UE, świadczyć będzie sposób, w jaki KE podejdzie do kontroli zgody środowiskowej na budowę fabryki CATL. Wyzwaniem będzie również sposób i miejsce magazynowania odpadów z takiej produkcji.
- Budowa fabryk we wschodniej części Węgier będzie wymagała znaczących inwestycji związanych z zaspokojeniem zwiększonego zapotrzebowania na energię. W jednym z wywiadów minister energii Węgier, Csaba Lantos, stwierdził, iż istnieje możliwość budowy trzeciej elektrowni atomowej, która powinna zostać zlokalizowana we wschodniej części państwa.