



GRÓF
BETHLEN ISTVÁN
KUTATÓKÖZPONT

BIK-ELEMZÉSEK
BIK-E/2020-01

Koronavírus: Újabb rizikófaktor a járműiparban

Szerző: DR. FEKETE DÁVID

2020. április 2.

Győr

Kiadja a Gróf Bethlen István Kutatóközpont

ÖSSZEFOGLALÓ

A koronavírus következtében bevezetett korlátozások jelentős hatást gyakorolnak a feldolgozóipari tevékenységekre Európa-szerte, ez alól a járműipar sem jelent kivételt. Az ágazat egyébként is jelentős kihívásokkal szembesült az elmúlt időszakban, a dízelbotrány, az alternatív hajtásokra történő átállás jelentős költségeket emésztett fel az egyes konszerneknél. Jelenleg gyakorlatilag valamennyi járműgyár bezárt Európában a vírushelyzet miatt, a termelés újraindításának időpontja pedig bizonytalan. A megrendelések visszaesése, a beszállítói láncokban keletkezett fennakadások, valamint a járvány gyáron belüli esetleges terjedésének megakadályozása miatt ugyanakkor nem maradt más választása a vállalatoknak. Mi a helyzet jelenleg az európai járműgyártás területén? Hogyan hatnak a korlátozások a munkavállalókra? Milyen hazai vonatkozásai lehetnek a kényszerszünetnek? Ezekre a kérdésekre keresi a választ jelen elemzésünk.

BEVEZETÉS

A koronavírus terjedésével párhuzamosan az élet egyre több területén szembesül kihívásokkal az emberiség. Eddig megszokott életünket gyökeresen változtatják meg a járvány terjedésének mérséklését szolgáló korlátozások, s egyre inkább felszínre kerülnek a vírushelyzet okozta gazdasági nehézségek is. Hazánkban és Európa több országában is fontos szerepet játszik a feldolgozóipar, azon belül is a járműipar. Vajon milyen hatása lesz a jelenlegi folyamatoknak a járműiparra, s azáltal az egyes nemzetgazdaságok teljesítményére? Noha Európában még messze nem látjuk a járvány elmúltának pontos időpontját, néhány megállapítást ugyanakkor tehetünk már az autóiparral kapcsolatosan.

AZ EURÓPAI JÁRMŰIPAR JELENLEGI HELYZETE

Milyen állapotban van jelenleg a járműipar Európában?

1. Először is érdemes leszögezni, hogy az előállt helyzet egy amúgy is nehézségekkel küzdő ágazatnak jelent újabb problémát. Az elmúlt években ugyanis számtalan kihívás érte az európai járműgyártókat, elegendő, ha csak a dízelbotrányra, az elektromos hajtásra való áttérés vagy a digitális átállás nehézségeire, beruházási igényeire gondolunk. Mindemellett hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a nagyvállalatok többsége jelentős profitra tett szert a 2019-es esztendőben (is).

2. Ebben az amúgy sem sziklaszilárd helyzetben a járműgyártók a 2008-ashoz hasonló szituációval találják szembe magukat, hiszen ismét gyártósorok leállítására kerül sor világszerte- egészen más okokból, mint annak idején. Jelenleg ugyanis a vírus terjedésének megállítása (Németországban előfordult, hogy a működő gyárakban azonosítottak koronavírus-fertőzött személyeket), a beszállítói hálózatokban történő fennakadások, továbbá a vírushelyzet okán nagymértékben lecsökkent kereslet miatt tartanak kényszerpihenőt az érintett vállalatok.

3. A gyártósorok leállítása gyakorlatilag mindenütt előre tervezett módon történt/történik meg. A vírus kínai gócpontjaiban már év elején leálltak a termeléssel (itt épp most stabilizálódik a helyzet), március közepétől pedig az európai termelőegységeket is folyamatosan bezárták. A nagyvállalatok eltérő leállási idővel számolnak, míg a Volkswagen-csoport (köztük az Audi is) és a PSA mindössze két-három héttel terveztek, addig a BMW és a Ford is minimum négy- illetve hathetes kényszerszünetet jelentett be egyes európai telephelyein. Az európai járműgyártó központok leállításával párhuzamosan pl. mexikói, dél-afrikai, oroszországi, USA-beli, argentin, brazil üzemeiket is bezárták a konszernek. Ugyanígy kényszerszünetet tartanak a legfontosabb

alkatrészbeszállítók is, hiszen jelenleg nem állnak rendelkezésre azok a gyártási folyamatok, melyekbe beépítenék termékeiket.

4. Nagy kérdés továbbra is, hogy a termelés újraindításával párhuzamosan vajon a kereslet is vissza tud-e állni az elvárt szintre, és ha igen, mikor? A kialakult helyzetben sokan fizetéseszközzel szembeesnek, ez eredményezheti eddigi tartalékaik (vagy legalábbis azok egy részének) felélését, megeshet, hogy éppen az autóvásárlásra vagy -cserére szánt összegek tűnnek el. Könnyen lehet, hogy ez a helyzet éppen a prémium márkákat gyártó vállalatokat fogja legkevésbé érinteni, hiszen ők rendelkeznek a legtehetősebb, legtökeerősebb vásárlói körrel. Figyelmet érdemel továbbá, hogy a megelőző intézkedések következtében gyakorlatilag az összes fontosabb autókiállítás és vásár elmaradt vagy elnapolásra került, mely sok esetben az új modellek hivatalos bemutatásának kiesését, elhalasztását is jelentette.

5. A nagy járműgyártók jelenleg vizsgálják azokat a lehetőségeket, miként lehetnének leginkább hasznára a járvány elleni védekezésnek. Az elmúlt hetekben pl. több százezer FFP 2-es és 3-as maszkot ajánlottak fel saját raktárkészletükből az egyes kormányoknak, egészségügyi ellátóknak, ugyanis a leállítás miatt jelenleg azok a munkafolyamatok is szünetelnek, melyekhez a dolgozóknak biztosítják az ilyen jellegű védőfelszerelést. A VW-konzern egyes üzemeiben azon dolgoznak, miként tudnának 3 D-nyomtatással lélegeztetőgépekhez szükséges alkatrészeket gyártani.

MUNKAERŐPIACI KILÁTÁSOK

Miként lehetséges a munkavállalók megtartása ebben a nehéz helyzetben?

1. Jelen helyzetben gyors megoldásokra törekednek a nagy cégek. Az adminisztratív, szellemi foglalkoztatottak esetében távmunkát, home office-t vezettek be sok helyen, illetve a személyes jelenlétet igénylő legszükségesebb területeken csökkentett kapacitással üzemelnek. Nem ilyen könnyű a fizikai foglalkoztatottak esetében a kényszerszünet alatti bérfizetés. Egyes helyeken kötelezően szabadságra küldték a munkavállalókat, esetleg korábbi, bennragadt szabadságuk terhére vannak otthon vagy felhalmozódott túlóráikból „számolják le” ezeket a heteket. Van olyan vállalat is, ahol ún. „állásidőt” vezettek be, ami praktikusán azt jelenti, hogy az alapbérüket megkapják a munkavállalók, ugyanakkor a pótlékokat, egyéb kiegészítéseket nem. Németországban ún. csökkentett munkaidőt (Kurzarbeit) vezettek be a járműgyártó vállalatok (ennek feltételeit lazította nemrég a német parlament), ilyen esetben a nem dolgozó alkalmazottak az állam szerepvállalásával az eddigi nettó bérük 60%-át kapják meg, melyet sok esetben a cégek kiegészítenek további összegekkel, így minimális jövedelemkieséssel kell számolni a munkavállalóknak. Csak a VW-konzern németországi üzemeiben 80.000 munkavállaló érintett. Bármelyik eset is érvényesül, a dolgozók anyagilag valamivel nehezebb helyzetbe kerülnek, ám úgy néz ki, a munkahelyük megmarad.

2. Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy a járműipar viszonylag flexibilis foglalkoztatási gyakorlatokkal bír, mely számos esetben hoz meglepő megoldásokat. Mivel az autók életciklusa hosszabb-rövidebb időre szól (a kereslet függvényében), a járműgyárak néhány évente átállnak új modellekre, így akár több hónapos folyamat is lehet, míg a gyártósorokat

átalakítják. Ezekben az időszakokban a bérelt munkaerő esetén gyakran nem élnek a szerződés hosszabbítással, az állandó munkavállalókat pedig átképzésre „vezénylik”, esetleg csökkentik munkaidejüket, de olyan is előfordult már, hogy hosszú hónapokig ingáznak a munkavállalók a konzern egy másik, viszonylag közeli telephelyére (történt már ilyen a győri Audi esetében is, egy átállási folyamat során sok száz munkavállalójuk hosszú hónapokig Pozsonyba járt dolgozni). Németországban jelenleg is több járműgyárban van ún. felfutási időszak (pl. az Opelnél), így a munkavállalók egy része amúgy is részmunkaidős foglalkoztatási formában kerül alkalmazásra.

3. Mindeközben egy jelentős digitális átállás is zajlik a járműiparban, az ipar 4.0 eszközrendszerét és folyamatait építik ki, továbbá bizonyos új termékek (pl. elektromotorok) gyártásához is kevesebb munkavállalóra van szükség. Egy német szakmai szervezet szerint 2030-ig Németországban 70 000 fővel fog csökkenni a járműiparban foglalkoztatottak létszáma.

HAZAI HELYZETKÉP

Miként érintik a vírushelyzet nyomán előállt gazdasági változások a magyar járműipari ágazatot és a nemzetgazdaságot?

1. Az európai nemzetgazdaságok közül kétségtelenül hazánkat érte el a legjobb állapotban a vírushelyzet. Az 5% körüli stabil gazdasági növekedés, a 3% alatti munkanélküliség, a folyamatosan csökkenő államadósság, a jegybanki alapkamat alacsony mivolta irigylésre méltó sok európai ország szemszögéből. Kétségtelen tény ugyanakkor, hogy a járműipar meglehetősen nagy szerepet játszik a magyar gazdasági növekedésben, így egyáltalán nem mindegy, hogy milyen hosszú és mennyire nehéz időszak áll az ágazat előtt. Az ágazat 2018-ban a GDP

4,3%-át adta, míg a 175 ezer főt meghaladó foglalkoztatás a nemzetgazdasági szint 2,6%-a volt. A Magyar Nemzeti Bank legfrissebb becslése szerint a leállás 0,3-0,4%-kal csökkenti havonta az éves GDP-növekedést.

2. A nagy járműgyártó központok idehaza is sorra zárták be üzemüket, leállt a termelés a győri Audiban, a kecskeméti Mercedesben, a szentgotthárdi Opelben és az esztergomi Suzukiban is. Ma még nehéz megmondani, pontosan mikor is indul meg újra a termelés, ám úgy tűnik, a Magyarországon működő nagyvállalatok is nagy hangsúlyt fektetnek a munkaerő megtartására, hiszen a dolgozók az ún. állásidő alatt is kapják a fizetésüket, ráadásul az Audi épp a napokban jelentette be, hogy hároméves bérmegállapodást írt alá a szakszervezettel. A jelek arra mutatnak tehát, hogy a nagyvállalatok intézkedései egybecsengenek a kormányfő véleményével, miszerint minél több munkavállalót szükséges munkaviszonyban tartani a nehézségek ellenére is. Amennyiben mégis sor kerülne elbocsátásokra, okkal bízhatunk abban, hogy az egyébként érezhető munkaerőhiány következtében a munkavállalókat viszonylag gyorsan felszívná a hazai gazdaság.

3. Az elmúlt évek kormányzati törekvései révén már messze nem csak „összeszerelő üzemek” vannak hazánkban, jelentős kutatás-fejlesztési kapacitások épültek ki a járműiparban, ráadásul itt készülnek a VW-konzern számára a jövő hajtását képviselő elektromotorok is. Ezzel párhuzamosan a különböző beszállító-fejlesztési programok révén egyre több magyar vállalat kapcsolódik be a beszállítói hálózatokba, így a nemzetközi piacokon is versenyképes tud lenni egy-egy termékkel vagy szolgáltatással. Kérdés persze, hogy a jelenlegi nehéz helyzetben miként tudnak túlélni a beszállítók, van-e elég tartalékuk a rendkívüli állapot átvészeléséhez? További bizakodásra adhat okot a győri, illetve kecskeméti gyártók esetében, hogy – mint fentebb említésre került – a

prémium kategóriájú gépjárművek esetében rövidebb időtartamú keresletcsökkenésre számítanak a szakértők.

KITEKINTÉS

Mindezek alapján kijelenthető, hogy a globális járműipar újabb megpróbáltatások elé néz, a kérdés, hogy a várhatóan néhány hetes/hónapos leállást követően mennyi időre van szüksége az ágazatnak a regenerációhoz. Elképzelhető, hogy rövid idő alatt visszaáll minden a vírushelyzet előtti szintre, azonban nem zárható ki egy elhúzódó válságidőszak, hosszú újjáépülési folyamattal. Sok múlik azon, hogy milyen hosszú lesz a termelés kiesés és milyen mértékben esik vissza a megrendelést gépjárművek darabszáma. Minél hosszabb lesz a válságidőszak és minél jobban visszaesnek a megrendelések, annál valószínűbb, hogy az európai járműgyártók költségcsökkentés okán kénytelenek lesznek elbocsátásokat foganatosítani. Épp ezért kulcskérdés, hogy az egyes nemzeti kormányok milyen gazdasági akcióterveket vezetnek be a gazdasági válság kezelése érdekében, jó esetben azok a munkavállalók munkaviszonyban tartását segítik elő, megfelelő állami szerepvállalással. Magyarországon a jelek kedvező irányba mutatnak, ugyanakkor a helyzet megfelelő kezeléséhez szükség lesz a kormányzat, a vállalatok és a munkavállalók kompromisszumkészségére és együttműködésére.