



GRÓF
BETHLEN ISTVÁN
KUTATÓKÖZPONT

BIK-ELEMZÉSEK
BIK-E/2020-02

Éledező járműgyártás Európában

Szerző: DR. FEKETE DÁVID

2020. április 18.

Győr

Kiadja a Gróf Bethlen István Kutatóközpont

ÖSSZEFOGLALÓ

2020 márciusában a koronavírus-helyzet miatt az európai járműgyárak döntő többsége leállította a termelést. A munkások egészségének védelme, a beszállítói hálózatokban jelentkező fennakadások, továbbá a csökkenő kereslet tette szükségessé a gyárak bezárását. A napokban néhány helyen újra megindult a termelés- jelentősen csökkentett kapacitással. Ezzel párhuzamosan a járműgyártó vállalatok új autó eladásai jelentősen visszaestek a legfontosabb piacokon, továbbá egyre-másra jelennek meg kormányzati intézkedések, melyek a munkahelyek megőrzését szolgálják. Mik lehetnek az újranyitás okai? Milyen intézkedéseket tettek a járműgyárak a dolgozóik egészségének védelme érdekében? Mi a helyzet a beszállítói hálózat területén? Milyenek a kilátások a kereslet tekintetében? Milyen munkaadói, kormányzati intézkedések történtek Közép-Európában a munkavállalók munkahelyeinek megtartása érdekében? Jelen elemzésünk ezekre a kérdésekre keresi a választ.

BEVEZETÉS

2020 márciusában Európában gyakorlatilag valamennyi járműgyár bezárta kapuit a koronavírus-helyzet miatt, továbbá a más kontinenseken működő termelőüzemek is abbahagyták a gépjárművek gyártását. A munkavállalók egészségének védelme, a beszállítói láncokban történő elakadások, valamint a kereslet csökkenése motiválta leginkább a gyárak leállítását. A napokban, 3-4 hét kényszerpihenő után óvatos lépések történtek az egyes járműgyárak újranyitását illetően, melyek mutatják: hosszú még az út a teljes kapacitással történő üzemelésig.

A Húsvét hétvégéjét követően néhány európai járműgyár újra megkezdte működését. Többek között Magyarországon az Audi motorgyárában indult újra a termelés, Ausztriában a steyeri Mercedes-járműgyár, míg a csehországi Nosovicében lévő Hyundai-telephely kezdte meg a munkát, és számos üzem Spanyolországtól Lengyelorszáig az újraindulás küszöbén áll. Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a munkakezdés mindenütt jelentősen csökkentett üzemmódban kezdődött meg, a napi kapacitások töredékét használják csak ki. A győri Audiban a

motorgyár egy gyártószalagja indult el egy műszakkal, a tervek szerint ez fokozatosan bővül majd újabb sorokkal, újabb műszakokkal, továbbá a járműgyár is megkezdte működését.

EGÉSZSÉGVÉDELEM, ÉLEDEZŐ BESZÁLLÍTÓK, BIZONYTALAN KERESLET

Az elmúlt hetekben a járműgyárakban speciális intézkedéseket és eszközöket alkalmaztak annak érdekében, hogy felkészítsék az üzemeket a munkavállalók biztonságos alkalmazására a koronavírus idején is. A munkafolyamatok függvényében kötelezővé tették a másfél méteres távolságtartást a dolgozók között, ahol ez a munkafolyamat jellegéből nem biztosítható, ott különféle védőeszközöket (pl. plexifalakat) telepítettek. Új intézkedéseket vezettek be a műszakváltásokhoz kapcsolódva a tumultusok elkerülése érdekében, ugyanígy sok helyütt bezárták az étkezdéket és bővítették a vállalati buszjáratok kapacitásait is. Emellett folyamatosan informálják a munkavállalókat a szükséges és elvárt egyéni óvintézkedésekkel kapcsolatban. Ezek az intézkedések tehát arra irányulnak, hogy megszüntessék a gyárbezárások egyik fontos kiváltó okát, a munkavállalók közötti esetleges vírusterjedést.

Ami a beszállítói láncokat illeti, már nem ilyen egyszerű a helyzet. Kétségtelen, hogy Kínában a járműgyárak döntő része újraindult, sőt sok esetben a bezárások előtti volumen 80%-át is eléri már a termelés. Ennek következtében Kelet-Ázsiából is újra érkeznek alkatrészek az európai gyárakba, másfelől pedig a felfutó ázsiai gyárakban szükségessé váltak az európai gyárakban gyártott termékek, alkatrészek. A beszállítói hálózatok ugyanakkor korántsem álltak még helyre, a nagyvállalatoktól a

KKV-kon keresztül az egészen kis méretű beszállítóig tartó láncolat regenerálódásához több idő kell, ráadásul vállalatmérettől függően olyan nehézségekkel küzdenek, mint a munkaerő megtartása a leállás idején, a likviditási problémák, illetve a szállításban fellépő akadályok. Ismert, hogy az egyes alkatrészek a beszerelés előtt általában néhány órával érkeznek csak meg a járműgyárakba, a just-in-time módszer miatt ugyanis nem állnak hegyekben az egyes komponensek raktárakban. Elég egy kis fennakadás a szállításban és máris leáll a gyártósor alkatrészhiány miatt. A járműgyárak beindítása tehát jelentős összhangot kíván meg a világban működő beszállítók között.

A legbizonytalanabb a helyzet a kereslet tekintetében. A koronavírus miatt jelentősen csökkent a kereslet a fontosabb piacokon, az első negyedéves adatok a tavalyival összehasonlítva az amerikai, az ázsiai és az európai kontinensen is kétszámjegyű a visszaesést mutatnak az értékesített járművek darabszámában. A vásárlások elhalasztása, az autókereskedések zárvatartása jelentősen megakasztotta a járművek értékesítését. A német autógyártókat tekintve a Volkswagen konszern eladásai 13%-kal estek vissza az USÁ-ban, ugyanez a visszaesés a Porsche esetében meghaladja a 20%-ot, a BMW pedig 15%-kal kevesebb autót értékesített idén januártól márciusig. Az amerikai piacon egyes ázsiai konszernek még ennél is jelentősebb problémákkal küzdenek, a Hyundai és a Mazda mintegy 43%-os visszaesést könyvelhetett el, a Mitsubishi pedig kevesebb mint feleannyi gépjárművet tudott eladni, mint 2019 azonos időszakában. Európában az új gépjárművek értékesítése januárban 7,6%-os, februárban 7%-os visszaesést mutatott, márciusban a kényszerű korlátozások és bezárások miatt pedig már 55,1%-kal kevesebb autót értékesítettek a kontinensen. Az év harmadik hónapjában a legnagyobb visszaesés nem meglepő módon a járvány által leginkább

sújtott országokban következett be: Olaszországban 85,4%-kal, Franciaországban 72,2%-kal, Spanyolországban pedig 69,3%-kal estek vissza az értékesítések. A legnagyobb, 60% feletti visszaesést a Renault és a PSA szenvedte el, a német márkák 40% körüli csökkenéssel szembesültek. A kínai piacon ugyanakkor reménykedésre adhat okot, hogy gyakorlatilag az összes autókereskedő újra megkezdte tevékenységét, és az egyes konszernek szakértői szerint az eladások a nyár elejére már elérhetik az előző év azonos időszakának szintjét. Az eladásokban mutatkozó kiesés csökkenő tendenciát mutat: míg ez év második hónapjában a 2019. februári eladásokhoz képest 80%-os visszaesést regisztráltak, addig a márciusi hónapban ez az arány már csak 36%-ot tett ki. Elemzők a 2020-as gépjárműeladások területén globális szinten egyébként 15-20%-os visszaesésre számítanak.

A járműgyárak az elmúlt hetekben tovább fokozták azokat a gyártó kapacitásaikat, melyekkel egészségügyi felszerelések előállítását végzik. A VW-konzern több üzemében is arcvédő pajzsok előállítására való felkészülés zajlik (így a győri Audiban is), a martorelli Seat-gyárban 150 fővel egy gyártószalagon megkezdtek a lélegeztetőgépek gyártását, több helyszínen pedig a 3D-nyomtatókkal próbálnak meg lélegeztetőgépekhez szükséges alkatrészeket előállítani.

KORMÁNYZATI INTÉZKEDÉSEK KÖZÉP-EURÓPÁBAN

Közép-Európa számos országának gazdaságában játszik fontos szerepet a járműipar, így Németországban, Magyarországon, Szlovákiában és Csehországban is. Az érintett országok kormányai a munkaerőmegtartás felől közelítenek elsősorban a problémához, így több jó gyakorlatot is találunk arra nézve, hogy az autóiparban dolgozók megtarthassák az állásukat és a jövedelmüket. A

kényszerszabadságot, a korábban felhalmozott szabadságok és túlórák beszámítása, az állásidő alatt az alapbér folyósítása esetén a dolgozók jövedelmük jelentős részét haza tudták vinni az elmúlt hetekben. Németországban a kormányzat a korlátozások bevezetésével párhuzamosan kiterjesztette a csökkentett munkaidő foglalkoztatás (Kurzarbeit) alkalmazásának lehetőségeit, így a járműiparban is rengeteg munkavállaló kieső bérét pótolja a német munkaügyi központ. Az általánosan a nettó jövedelem 60%-át biztosító ellátást a német járműipari vállalatok sok esetben kiegészítik a munkavállaló nettó jövedelmének 95%-ára, így az érintettek nem szenvednek jelentős kieséstől. Hazánkban a csökkentett munkaidő egy speciális fajtáját hívta életre a kormány: a gazdaságvédelmi akcióterv keretében munkahelyvédelmi bértámogatási programot hirdettek meg, melynek értelmében az állam a rövidített munkaidőben történő foglalkoztatás idejére biztosítja a dolgozók kieső jövedelmének egy részét. A maximum három hónapos támogatási időszak alatt a munkaidő csökkentésének mértéke legalább 30 százalék, de legfeljebb 50 százalék lehet, vagyis az átlagos munkában töltött időnek a napi négy órát el kell érnie. Az állam a kieső nettó munkabér 70%-át biztosítja, mely a munkavállaló számára adómentes juttatásnak minősül, a támogatás összege pedig dolgozónként havonta legfeljebb nettó 74 946 forint lehet. A bértámogatást a munkaadónak és a munkavállalónak közösen kell kérelmeznie az illetékes kormányhivatalnál. Amennyiben egy cég alkalmazottja támogatásban részesül, úgy a munkáltató vállalja, hogy a kérelem beadásától számítva megőrzi, a folyósítást követően pedig minimum egy hónapig fenntartja dolgozói létszámát. A magyar kormány speciális programmal támogatja a magasan képzett munkavállalók (mérnökök, informatikusok, kutatók) munkaerőpiaci megmaradását is, hiszen számukra külön bértámogatási programot hirdetett, melyet a járműiparban működő vállalatok is igénybe tudnak venni.

Szlovákiában a frissen megalakult koalíciós kormányon belüli feszültségek nehezítik a koronavírus gazdasági következményeivel szembeni hatékony fellépést. Az elfogadott intézkedések közül a járműipari cégeket segítheti az a támogatást, melyet a márciusban árbevételcsökkenéssel szembesülő vállalkozások, nagyvállalatok vehetnek igénybe. Az árbevétel csökkenésének mértékétől függ a kilátásba helyezett támogatás összege, a minimális 10%-os visszaesésnél munkavállalónként 90 euró támogatás jár, míg akár 80% feletti árbevételkiesés esetén 500 eurót meghaladó pénzügyi segítséget nyújt dolgozónként Szlovákia, a programban való részvétel feltétele az alkalmazotti létszám megtartása.

Csehországban a kormányzat differenciáltan járul hozzá a munkavállalók bérezéséhez, különböző kategóriákba sorolják a bérkompenzáció mértékét, attól függően, hogy a vállalat a munkavállaló bérének mekkora százalékát biztosítja a karantén/gyermekfelügyelet miatti otthon tartózkodás/hatóság által elrendelt gyárbezárás/ellátási láncok akadozása miatti korlátozott termelés stb. ideje alatt. Az utóbbi, a járműgyártásban jellemzően előforduló ok esetén a munkavállaló számára a munkáltató a bér 60-100%-át fizeti, melyhez az állam 60%-kal, de legfeljebb 29000 cseh koronával járul hozzá.

A munkabérkompenzáció mellett újra és újra felmerül a járműipari vállalatok és a szakmai szervezetek részéről, hogy a kormányzati intézkedéseknek a kereslet élénkítésére is fókuszálniuk kellene. Egyre-másra emlegetik a 2008-as válságot követően Németországban bevezetett ún. roncsprémiumot, melyre mintegy 5 milliárd eurót fordítottak a 2009-es esztendőben. A juttatás célja az autóipar keresletnövelése volt, a legalább 10 esztendőes személygépjárművek újra cserélését a német állam autónként 2500 euróval támogatta. A német példát kisebb-nagyobb

módosításokkal követte többek között Franciaország, Olaszország és Szlovákia is. Németországban több vezető politikus is a roncsprémium feltámasztásának támogatója lett az elmúlt hetekben, természetesen a nagy járműipari konszernek is sürgetik a téma napirendre vételét. Az elhangzott javaslatok mindegyike hangsúlyozza, hogy a járműiparban szükséges kormányzati ösztönzőket bevetni a kereslet növelése, illetve csökkenésének megállítása érdekében, napjainkban külön hangsúlyt fektetve az alternatív hajtású, környezetbarát gépjárművek vásárlásának támogatására. Míg Németországban az egyébként vitatott megítélésű program bevezetésén gondolkodnak, Szlovákiában éppen most függesztették fel az elektromos autók vásárlását 8000 euróval támogató programot, arra hivatkozva, hogy a megítélendő támogatás esetén a járműgyártás problémái miatt a vevő nem tudná az előírt 12 hónapon belül üzembe helyezni a kívánt járművet. Magyarországon a kormány a családvédelmi akcióterv keretében a legalább háromgyermekes családok számára nyújt 2,5 millió Ft-os támogatást minimum hétszemélyes új autó vásárlása esetén. Az év elején bejelentett klímavédelmi akciótervben pedig az olcsó elektromos autók megjelenésének és használatának támogatása is szerepel.

KITEKINTÉS

Pozitív változások indultak el tehát az európai járműgyártásban, ám a termelés koronavírus előtti szintre történő visszaállítása még várhatóan hosszú heteket, hónapokat fog igénybe venni. Az ágazat szereplői a jövőben egyszerre kell, hogy megküzdjenek a koronavírus miatti finanszírozási nehézségek kezelésével, a kereslet várhatóan lassú visszarendeződésével, továbbá a kisebb beszállítók talponmaradásának bizonytalanságával.