

Magyar Kereskedelmi és Iparkamara
Közgazdasági Igazgatóság

Gazdasági Tájékoztató
2019./II.

– Fókuszban az autóipar –



A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) legfrissebb gyorstájékoztatóiból származó adatok alapján megállapítható, hogy a **bruttó hazai termék (GDP)** volumene Magyarországon **2019 I. negyedévében 5,3%-kal meghaladta az előző év azonos időszakait**, míg ez az **előző negyedévhez viszonyítva 1,5%-os növekedést jelent**. Az adatok alapján megállapítható, hogy a **növekedés mögötti húzóerők szerkezete kiegyensúlyozottabbá vált**, tekintve, hogy a **belső kereslet mellett a nettó export is pozitívan járult** hozzá ezen jelentős növekedéshez. A belső tételek közül egyértelműen **kiemelkedik a háztartások tényleges fogyasztása**, ami **3 százalékponttal járult hozzá a GDP bővüléséhez**.

A **beruházások volumene** 2019. I. negyedévében tovább erősödött és **26,4%-os növekedést mutat az előző év azonos időszakához mérten**, de növekedés figyelhető meg abban az esetben is, ha az előző negyedévhez (2018.IV.) viszonyítjuk. A **26,4%-os volumennövekedésnek több mint a felét az 50 főt meghaladó vállalkozások realizálták**, ami a **magánberuházások** erős aktivitására utal, ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy ebben a kategóriában jelennek meg a magáncégek által megvalósított állami megrendelések is. **Ágazati szinten a beruházási volumen növekedésében legjelentősebb részesedést a szállítás és raktározás nemzetgazdasági ág adja**, itt a beruházások 62%-kal növekedtek, amiben szerepet játszottak az uniós forrásból finanszírozott infrastrukturális fejlesztések (autópálya-, autóút-, vasútépítések). Ezt követi a **feldolgozóipar 33%-os**, az **ingatlanügyek 9,5%-os**, illetve a **kereskedelem és a gépjárműjavítás 7,3%-os növekedése**.

2019. márciusában az ipari **termelés** – az előző év azonos időszakához viszonyítva – **8,0%-kal emelkedett**, továbbá **régiós szinten majdnem minden régióban növekedett**, ennek mértéke **2,9%-12,8% között mozog**. A termelés volumene a régiók közül csupán Dél-Alföldön csökkent, 1,1%-kal. A legnagyobb mértékű volumennövekedés továbbra is Budapesten volt tapasztalható. **Ágazati szinten – a feldolgozóipari termelés 30%-át kitevő – a járműgyártás területén figyelhető meg a legjelentősebb volumennövekedés**, ami az előző évhez viszonyítva **12,8%-os bővülést jelent**. **Az építőipari termelés volumene 2019. I. negyedévében az előző év azonos időszakához viszonyítva 48,2%-kal emelkedett**. Ha csak a **2019. márciusi** adatokat nézzük, akkor **ez 67,6%-kal** nőtt az előző évhez képest. **Az építőipari termelői árak 2019. I. negyedévében az előző év azonos időszakához viszonyítva 10,3%-kal**, míg az előző negyedévhez viszonyítva „csak” 2,9%-kal emelkedtek.

A 2019. február-áprilisi időszak átlagában az előző év azonos időszakához képest **47 ezer fős növekedéssel, 4,492 millió volt a foglalkoztatottak száma**. A 15–64 évesek foglalkoztatási rátája **69,8%-ra emelkedett**. A változáshoz **az elsődleges munkaerőpiac 69 ezer fős növekedéssel, a közfoglalkoztatottak száma 40 ezer fős csökkenéssel járult hozzá**. Ezzel párhuzamosan a fenti időszakban **3,5 %-ra csökkent a munkanélküliségi ráta** (162 ezer fő).

A beruházások és a reálkeresetek folyamatos emelkedése, illetve a növekvő foglalkoztatotti létszám természetesen **a fogyasztásra is pozitív hatást gyakorolt**. **Hatvankilencedik hónapja töretlenül növekszik a kereskedelmi forgalom volumene**, ami egyedülálló a térségben. Mindez azt mutatja, hogy a válság miatt a 2010 előtt **elhalasztott fogyasztást a lakosság 2014-től kezdi bepótolni**. 2019. január-márciusban az előző év azonos időszakához képest **a kiskereskedelmi üzletek forgalmának volumene 6,5%-kal emelkedett**. Az élelmiszer- és élelmiszer jellegű vegyes kiskereskedelemben **3,1**, a nem élelmiszer-kiskereskedelemben **10,6%-kal** nőtt az értékesítés volumene.

2019. I. negyedévében a **fogyasztói árak** növekedése figyelhető meg, amely 2019. áprilisában az előző év azonos időszakához viszonyítva átlagosan 3,9%-kal nőtt, ezen belül az élelmiszerek egyes csoportjai, a lakásjavítási és –karbantartási szolgáltatások, illetve a járműüzemanyagok árai emelkedtek a legjelentősebben. A fogyasztói árak **2019. első négy hónapjában átlagosan 3,4%-kal** emelkedtek, ami meghaladja a 2018. éves átlagos 2,8%-os mértékét.

A **külkereskedelmi termékforgalom exportban** számított értéke **2019. márciusában** az előző év azonos időszakához képest **4,9%-kal nőtt**, ami alacsonyabb az **importban** számított 5,6%-os növekedéshez képest. 2019. márciusában a kivitel 82%-át, a behozatal 75%-át az EU tagállamaival bonyolítottuk le.

(Forrás: KSH gyorstájékoztatók)

A magyar gazdaság teljesítményére vonatkozó várakozások

- Az első 5 hónap növekedési üteme rendkívül kedvezőnek mondható. Várakozások szerint a **gazdasági növekedés egész évben 4-5 százalék között maradhat**. Ezt természetesen jelentősen befolyásolhatják a nemzetközi folyamatok, úgymint a **kereskedelmi háború**, az **euróövezetben tapasztalt gazdasági gyengélkedések**, a **lassuló német ipari növekedés** vagy éppen a **német autóipar** helyzete.
- **2019. I. negyedévében az 5,3%-os** növekedés kimagasló, ami a beruházások, az ipar, az építőipar és a kereskedelem erősödésére okozza. Az **EU átlag 1,5%** és az EU tagországokban a többiek még a 4%-ot sem érték el, továbbá az **EURO övezetben pedig 1,2%-os** mértékű volt a növekedés. Általános vélemény, hogy az év hátralévő részében lassulás várható. A kormányzati elképzelések, miszerint az EU átlagát 2 százalékponttal meghaladó bővülést kell elérni, az idei évben teljesülhet, de hosszabb távon **versenyképességi** fordulatra, **termelékenység és hatékonyság javulására** van szükség, melynek egyik meghatározó eleme az **innováció** és **digitalizáció**, különösen a KKV-szektorban.
- A Kormány által napokban bejelentett **Gazdaságvédelmi Akcióterv** intézkedései **javítják a vállalkozások üzleti környezetét** (adóegyszerűsítés, adókönyvtisztítás, hitelösztönző intézkedések), ugyanakkor azok a **vállalatok hosszabb távú növekedési kihívásait teljesen mértékben nem képesek megoldani**. Tekintettel arra, hogy a **13+1 intézkedéscsomag** csupán egyes elemei kerülnek bevezetésre ebben az évben, így annak gazdasági hatása még jelentősen nem fog megjelenni a GDP-bővülésben.
- A **gazdasági növekedés fenntartásához és a gazdaság válságálló képességének erősítéséhez** a bevezetett és a bevezetés előtt álló **Kormányzati intézkedések nagyban hozzájárulnak**, azonban **mikrogazdasági szinten is lépések eszközölése javasolt** annak érdekében, hogy a hazai **vállalkozások menedzsmentje**, a **humán tőke tudásszintje** folyamatosan javuljon. Ehhez javasolt a vállalati és pénzügyi kultúra mindenkorai fejlesztése, javítása. Az eredményes és hatékony „felzárkózás” egyik legfontosabb feltétele pedig a **határozott és következetes vezetői magatartás**.
- A napjainkat meghatározó, **gyorsan változó munkaerőpiaci kihívásokra** való reagálás egyik várható következménye a **felőtt- és szakképzés iránti kereslet növekedése**, tekintettel arra, hogy azok **gyorsan, a piaci igényekhez alkalmazkodva** kínálnak megoldásokat a vállalatok számára. A versenyképesség fokozásának elengedhetetlen felétele a **szakképzett humán vagyont** rendelkezésre állása.
- A **külkereskedelem** meghatározó faktor a gazdasági növekedésben, és az 2016 óta először támogatta a magyar gazdaság növekedését. Amennyiben az export tovább erősödik, az **tovább fogja húzni a hazai GDP-t**. Várakozásaink alapján az **export erősödése a jövőben is folytatódni fog**.

Interjú Lepsényi Istvánnal

– A magyar gazdaság és autóipar aktuális helyzete, az aktuális globális trendek tükrében –



Az elmúlt néhány év legfontosabb makrogazdasági adatai azt mutatják, hogy **Magyarország gazdasága és versenyképessége megfelelő**. Ezt alátámasztja mind a **GDP folyamatos növekedése**, mind pedig a **rendkívül kedvező foglalkoztatási adat is**. Az elmúlt időszakban tapasztalható **gazdasági növekedés üteme fenntartható**, tekintettel arra, hogy Magyarország **tőke bevonzó képessége kiemelkedő** és évről évre érezhetően **bővül az export volumene is**. Ezek a tényezők a magyar gazdasági fejlődés fontos hajtóerőinek tekinthetők – mondta **Lepsényi István**, a Valor Hungariae Zrt. vezérigazgatója, akivel a **magyar gazdaság és autóipar aktuális helyzetéről**, valamint a KKV-szektor érintettjei előtt álló kihívásokról beszélgettünk.

A nemzetközi gazdasági helyzetben ugyanakkor **jelentős turbulenciák azonosíthatók**, úm. az Európai Unió fejlődésének lassulása, a Brexit körüli bizonytalanság és annak hatása, az amerikai gazdaságpolitika aktualitásai, valamint az amerikai-kínai vámháború. Ezen viszonyok

között Magyarországnak úgy kell mozognia, hogy **gazdaságpolitikai és geopolitikai érdekeink kiegyensúlyozottak maradjanak** – folytatta Lepsényi István.

Kiemelte, hogy a **magyar gazdaság teljesítményében a hazai KKV-szektor hatalmas potenciált jelent**, ugyanakkor a **szektor hatékonyságát növelni kell**, melynek hatására javulhat a **nemzetgazdaság teljesítménye**. A vállalatok hatékonyságának fokozása egyben magában hordozza azt is, hogy felszabadul egy olyan munkaerő állomány, amelyet át lehet képezni, és olyan területekre lehet terelni a munkavállalókat, ahol **magas hozzáadott értékű tevékenységeket végezhetnek**. Mindez önmagában **javítja hazánk teljesítményét, versenyképességét**. Rávilágított továbbá arra is, hogy **egyre több kisebb vállalkozást kellene erős közép-, nagyvállalattá fejleszteni**, és a kisvállalati gondolkodásmódból a **közép-, nagyvállalati gondolkodásmódba terelni** – mindez szintén jelentős hatékonyságnövekedést jelentene, **bővülő a K+F+I tevékenységek mellett** – folytatta vezérigazgató Úr.

Arra a kérdésre, hogy **miként látja a magyar autóipar helyzetét**, illetve, hogy **milyen kihívásokkal áll szembe**, és **milyen lehetőségei** vannak a magyar autóiparnak, autóipari szereplőknek, vezérigazgató Úr összefoglalóan úgy nyilatkozott, hogy a **járműgyártás nagyon jó lehetőség hazánk számára, ugyanakkor egyben kockázat is**. Lehetőség abból a szempontból, hogy a **járműgyártás az egyik legkorszerűbb iparág** (anyagtudományt, logisztikát, üzleti modellt tekintve), illetve **az egy tipikus hálózati iparág**nak tekinthető, amely lehetőséget teremt arra, hogy **egyre több hazai vállalkozás léphessen be a beszállítói láncba**. Kiemelte továbbá, hogy a **járműgyártásnak a magyar gazdaság fejlődésére gyakorolt súlya nagyon magas**; a magyar ipari részesedésből mintegy 25%-ot tesz ki, de a kiegészítő iparágak (műszergyártás, gumigyártás, számítástechnikai, egyéb alkatrészek gyártása stb.) együtt **elérheti a 40%-ot is**. **Az pedig, hogy egy nemzetgazdaság 40%-a egyetlen ágazat köré épül, kitértséget és kockázatot jelent egyszerre**. Pontosan emiatt tesz a **Kormányzat tudatosan olyan lépéseket, amelyek a gazdaság diverzifikálását szolgálják**. Erőteljesen támogatja a magyar Kormányzat többek között **az egészségipart** (lásd orvosi műszergyártás és gyógyszergyártás) vagy éppen a **feldolgozóipari tevékenységeket is**.



A járműgyártásban is **megfigyelhető a ciklikusság**, amely jelenleg jelentős kihívás elé állítja a világot, így Magyarország autóipari helyzetét is. A járműgyártás területén a **hajtáslánc megválasztása és a járművek emissziós értékének** mértéke jelentik a legjelentősebb kihívásokat. Jól látható, hogy záros határidőn belül

megnövekszik az elektromos autóknak az aránya, és a legyártott járművek számában is változás következhet be. Az elektromos autók prioritása napjainkban már nem kérdéses. Tekintve azonban a hazai járműgyártás szerkezetét, azt láthatjuk, hogy hazánkban évente mintegy **2 millió motort gyártanak**, de mindemellett **jelentős a hajtóműgyártás és a kuplunggyártás** is. Az új trendek alapján ezeknek a cégeknek **alkalmazkodniuk szükséges az új piaci igényekhez, amelyre várhatóan még mintegy 10-15 év áll rendelkezésre.** Lepsényi István **kihívásként és egyben lehetőségként említette az autonóm vezetés térhódítását is,** amelyre a **magyar szereplőknek reagálniuk kell, elsősorban K+F+I tevékenységekkel.**



A fentiekén túl kitért arra is, hogy **az Ipar 4.0 magával hozta az üzleti modellek átalakulását,** amelyek közül a **körkörös gazdaságot** és a **sharing economy modellt** emelte ki a vezérigazgató Úr. Míg előbbi azt jelenti, hogy **nem képződik hulladék** (a járműgyártás logikája mentén elsőnek javítjuk, felújítjuk, majd szétszedjük az autót, és az elemeket hasznosítjuk – így nincsen veszteség), addig utóbbi **a megosztásos gazdaságra** utal. **Miért is fontos mindez? Jelenleg, a járművek kihasználtsága 15% körül mozog,** amennyiben azonban a **car-sharing térhódítása jelentősebb** lesz, akkor ezeknek az **autóknak a kihasználtsága jelentősen növekedni fog.** Mindez pedig azt eredményezi, hogy kb. **fele annyi járműre lenne szükség,** mint amennyi jelenleg kibocsátásra kerül. Természetesen erre a kérdésre a nagy autógyáraknak is meg van a válaszuk: Amennyiben **jelentősen megemelkedik az autók kihasználtsága,** azok **hamarabb tönkre mennek,** így hasznos élettartamuk lerövidül, tehát újat kell vásárolni – világított rá többek között erre is Lepsényi Úr.

A fentiek alapján látható, hogy az **autóiparban számos bizonytalanság van jelen.** Arra a kérdésre, hogy mire van szükség a **sikeres alkalmazkodáshoz,** mit tehetnek a **hazai szereplők,** vezérigazgató Úr úgy fogalmazott, hogy **fokozni, erősíteni szükséges a hazai K+F+I tevékenységet.** Ehhez azonban **magasan képzett, műszaki szakemberekre van szükség** – tekintve, hogy gyors ütemű a fejlődés, és sorra jelennek meg az új diszciplínák az ágazatban –, amely a **középfokú és felsőfokú képzés erősítésével érhető el.**

Magyarország számára **Németország tekinthető a legjelentősebb partnernek,** tekintve, hogy a hazánkban jelen lévő **négy nagy autógyár közül 3 német.** Mindez azért fontos, mert egyre többet lehet hallani a német autóipar és a német gazdaság lassulásáról. Arra a kérdésre, hogy ez a lassuló gazdaság begyűrűzhet-e hazánkba, Lepsényi Úr azt mondta, hogy: **a német gazdaság nagyon erős.** Kiemelte, hogy a német gazdaság még jobban tudna teljesíteni, ha **nagyobb szabad munkaerőkapacitás állna rendelkezésre.** Rávilágított arra is, hogy a **járműgyártás a német GDP 6-7%-t teszi ki.** Összességében vezérigazgató Úr azt mondta, hogy **hosszú távon nem jelenthet a mostani gyengélkedés problémát,** hiszen **Németország a legversenyképesebb EU-s ország, kiváló szabadalmi tevékenységekkel.**

A hazai járműgyártásban érintett vállalatoknak **szorosabban együtt kellene működniük az egyetemekkel és kutatóintézetekkel,** erősíteniük kellene a **K+F+I tevékenységeiket,** valamint egy szemléletmódváltásra lenne szükség annak érdekében, hogy **legyen belső igény és nyitottság a folyamatos fejlesztésre** – zárta le a gondolatsort vezérigazgató Úr.

Az interjújt készítette:

Szűk Krisztina
mb. közgazdasági igazgató
Tóth Róbert
elemző közgazdász

Magyar Kereskedelmi és Iparkamara
Közgazdasági Igazgatóság