



BIULETYN

Nr 54 (1030), 22 maja 2013 © PISM

Redakcja: Marcin Zaborowski (redaktor naczelny) • Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)
Jarosław Ćwiek-Karpowicz • Artur Gradziuk • Piotr Kościński
Roderick Parkes • Marcin Terlikowski • Beata Wojna

Remedium na kłopoty gospodarcze? Przemysł motoryzacyjny na Węgrzech*

Dariusz Kałan

W ostatnich latach Węgrom udało się przyciągnąć kilka znaczących inwestycji wielkich koncernów motoryzacyjnych. Dla pogrążonego w kryzysie kraju jest to szansa nie tylko na przetrwanie dekonunktury, ale również – jeśli będzie temu towarzyszył rozwój innowacji – na modernizację całej gospodarki. Ze względu na dostrzegalny obecnie trend przesuwania centrów produkcyjnych z zachodniej Europy na wschód Polska także powinna włączyć się w rywalizację o obcy kapitał motoryzacyjny, poszerzając ofertę zachęt i wsparcia oraz reformując rynek krajowy.

Kluczowe dla rozwoju węgierskiego przemysłu motoryzacyjnego było wejście na rynek Daimlera AG, który w czerwcu 2008 r. podpisał z rządem Ferenca Gyurcsány list intencyjny o budowie fabryki Mercedesa-Benz w Kecskemét. Przedsięwzięcie ruszyło w marcu 2012 r., a niemal rok później z taśm zjechał pierwszy model sportowego Mercedesa CLA, produkowanego wyłącznie na Węgrzech. Decyzja Daimlera zachęciła inne, obecne już w kraju podmioty do poszerzenia swojej oferty inwestycyjnej. W czerwcu br. zostanie otwarta nowa kompletnie wyposażona fabryka aut Audi w Győr, do tej pory największy w Europie producent silników. O podobnych planach poinformowali też przedstawiciele m.in. Opla (rozbudowa fabryki silników w Szentgotthárd), Roberta Boscha (budowa centrum innowacji w Budapeszcie) oraz Knorr-Bremse (powiększenie hali produkcyjnej i laboratoriów w Kecskemét). Jeśli ta dynamika zostanie utrzymana, Węgry staną się głównym hubem produkcyjnym Europy Środkowej.

Przemysł motoryzacyjny na Węgrzech. Branża motoryzacyjna, która w ponad 90% jest zdominowana przez aktorów zagranicznych, ma duże znaczenie dla węgierskiej gospodarki. Wprawdzie wyniki sprzedaży wewnętrznej nie są imponujące (liczba rejestracji nowych samochodów jest jedną z najniższych w UE, mimo wzrostu o 17,6% w 2012 r.), jednak rola motoryzacji w eksporcie i przemyśle jest niebagatelna (w obu przypadkach 20–25%). Szczególnie ważny jest segment produkcyjny, ponieważ Węgry należą do krajów UE z największym udziałem przemysłu motoryzacyjnego w tworzeniu PKB (4%, a po uwzględnieniu produkcji części i akcesoriów – 10%). Ponadto obecnie realizowany jest plan stopniowej reindustrializacji kraju. Motoryzacja – jedyna obok IT i telekomunikacji gałąź przemysłu, która rozwija się dynamicznie w warunkach kryzysu – już teraz staje się napędem założeń rządu Viktora Orbána; według niektórych analityków tylko dzięki inwestycjom Daimlera i Audi PKB w br. może wzrosnąć o ok. 3,5%.

Węgry są atrakcyjne dla zewnętrznych – głównie niemieckich – producentów z kilku powodów. Tańsza niż na Zachodzie siła robocza, wysoka kultura pracy, rozbudowana i dobrze zintegrowana z regionem infrastruktura o „gwiazdziej” strukturze (tzn. zarówno sieć drogowa jak i kolejowa zbiega się w Budapeszcie, z którym połączone są największe miasta), położenie na styku Europy Środkowej, Bałkanów i obszaru poradzieckiego, tradycje motoryzacyjne sięgające końca XIX wieku – to najważniejsze atuty tego państwa. Równie istotna jest obecność na Węgrzech największych dostawców części i akcesoriów samochodowych, bliska współpraca koncernów z uczelniami technicznymi, a także zaangażowanie władz centralnych i lokalnych.

Polityka rządu Orbána wobec koncernów motoryzacyjnych. Na Węgrzech przemysł motoryzacyjny jest uważany przez państwo za priorytetowy od początku okresu transformacji, kiedy – szczególnie po załamaniu produkcji trzech krajowych przedsiębiorstw: Ikarusa, Csepel i Ráby – pojawiła się pilna potrzeba otwarcia na podmioty

* Analiza została przygotowana przy wsparciu programu stypendialnego Instytutu Balassiego.

zagraniczne. Strategia aktywnego pozyskiwania i wspierania obcego kapitału, która w latach 90. zaowocowała wejściem na rynek Opla, Suzuki i Audi, w kolejnych dekadach była także konsekwentnie realizowana zarówno w czasie rządów socjalistów (2002–2010), jak i po przejściu władzy przez Fidesz w maju 2010 r.

Przykładem kompromisowej postawy rządu Orbána jest uelastycznienie kodeksu pracy, wprowadzone pod presją koncernów, oraz rozszerzenie trzyletniego nauczania zawodowego w szkolnictwie średnim o część praktyczną (tzw. VET). W konsultacjach nad tym programem, łączącym na wzór niemiecki naukę z jednoczesnym szkoleniem zawodowym, brały udział firmy motoryzacyjne, zainteresowane lepszym przygotowaniem swojej kadry pracowniczej. Jednym ze skuteczniejszych narzędzi wsparcia państwa pozostają bezpośrednie subsydia z budżetu i środków unijnych, które przyznano zarówno Daimlerowi, jak i Audi. Od kilku lat w kraju obowiązuje również pakiet ulg podatkowych, z których szczególnie korzystne jest 80-procentowe zwolnienie z podatku dochodowego od przedsiębiorstw w zależności od wartości inwestycji i stworzonych dzięki niej miejsc pracy.

Branża motoryzacyjna – w odróżnieniu od banków, telekomów i hipermarketów, które w 2010 r. obciążono progresywnym podatkiem kryzysowym – jest przez rząd w Budapeszcie traktowana w sposób wyraźnie uprzywilejowany. Z jednej strony jest to spowodowane przekonaniem władz, że reindustrializacja to warunek ożywienia gospodarczego. Podobną diagnozę przedstawiła zresztą Komisja Europejska w październiku 2012 r. Z drugiej strony, preferowanie motoryzacji wynika z tego, że Węgry dążą do ściślejszego związania się z największym producentem samochodów w Europie, czyli z Niemcami. Mimo iż już teraz ich zależność gospodarcza od tego państwa jest duża (ok. 30% eksportu trafia do Niemiec, których firmy w latach 2010–2012 zostawiły na Węgrzech 4,7 mld euro), pogłębianie współpracy będzie – zgodnie ze słowami premiera z 2 lutego br. – strategicznym celem także dwu następnych dekad. Rząd liczy również na to, że otwarcie na niemieckie inwestycje pomoże w zawiązaniu „specjalnego partnerstwa” w relacjach dyplomatycznych. Chociaż dla Budapesztu oznaczałoby to pozyskanie cennego sojusznika w nasilającym się sporze z Komisją Europejską o poprawki do węgierskiej konstytucji, zbliżenie z Niemcami na poziomie politycznym wydaje się mało prawdopodobne ze względu na obiekcje samego Berlina co do kierunku zmian wewnętrznych na Węgrzech.

Próba odbudowy potencjału Ráby. Elementem strategii rządu było także odkupienie przez państwo 74% akcji zakładów Rába, jednego z najstarszych producentów samochodów w Europie. Mimo wątpliwości dotyczących opłacalności transakcji ten krok wpisuje się w rządową politykę renacjonalizacji (wcześniej zwiększono rolę państwa m.in. w spółce energetycznej MOL, budapeszteńskich wodociągach, klubie piłkarskim Ferencváros i Takarékbanku). W przypadku Ráby przejście kontroli może mieć związek z chęcią uniknięcia losów Ikarusa, który niedługo po prywatyzacji zawiesił produkcję, oraz z potrzebą podniesienia znaczenia rodzimych firm motoryzacyjnych. Rába przez ostatnie lata wytwarzała głównie połączenia osiowe dla autobusów, pojazdów rolniczych i wojskowych. Zaangażowanie władz, a także podpisane w lutym br. porozumienie o strategicznym partnerstwie z Volvo świadczą o tym, że ambicje zakładów są większe: według umowy Rába będzie stopniowo wracać do produkcji autobusów na rynek krajowy (250–300 rocznie od 2014 r.). Jeśli ten cel zostanie osiągnięty, należy spodziewać się zwiększenia aktywności również za granicą, co w dalszej perspektywie mogłoby doprowadzić do regionalnej rywalizacji Ráby z polskim Solarisem.

Perspektywy dla Węgier. Chociaż rozkwit przemysłu motoryzacyjnego samodzielnie nie przyczyni się do odbudowy gospodarczej kraju, w połączeniu ze zmianami strukturalnymi i poprawą sytuacji w innych dziedzinach, pomoże przewyciężyć kryzys. Jednakże, mimo pozytywnej koniunktury, Węgry stoją przed dwoma zagrożeniami. Po pierwsze, zależność od ożywienia jednej branży powoduje, że jej nagłe załamanie uderzy w całą gospodarkę; znamieny jest tu casus Czech z lat 2008–2009, gdzie niespodziewane ograniczenie produkcji na Zachodzie skutkowało zmniejszeniem planów rodzimych koncernów motoryzacyjnych, zwolnieniami i wyhamowaniem eksportu. Po drugie zaś, inwestycje produkcyjne mają charakter doraźny, jeśli nie idzie za nimi rozwój innowacji i nowych technologii. W rankingu innowacyjności UE przygotowanym przez Komisję Europejską w marcu br. Węgry zajęły dopiero 21. miejsce. Mimo to długoterminowa obecność niemieckich firm motoryzacyjnych, które przeznaczają najwięcej środków na badania, ich współpraca z węgierskimi uczelniami, a także deklaracja rządu o zwiększaniu wydatków publicznych na innowacje (z 1,2% PKB w 2011 do 1,8% w 2020 r.) sprawiają, że Węgry stają przed realną szansą na zmodernizowanie swojej gospodarki.

Rekomendacje dla Polski. Obecnie dostrzegalny jest trend przesuwania centrów produkcyjnych z zachodniej Europy na wschód z powodu mniejszych nakładów na pracę. W tym motoryzacyjnym wyścigu o nowe inwestycje musi brać udział także Polska. Dlatego też rząd w Warszawie – oprócz aktywnego zaangażowania w przyciąganie kapitału z użyciem tzw. „dyplomacji technologicznej” – powinien rozważyć podjęcie działań na rzecz reform rynku krajowego (np. uelastycznienie kodeksu pracy, przywrócenie ulg na tzw. auta z kratką, zmiany w zasadach odliczania VAT), a także poszerzenia oferty zachęt i wsparcia dla inwestorów. Poza przedłużeniem funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych, należy się zastanowić nad zwiększeniem subsydiów bezpośrednich oraz odciążenia podatkowych. Zaleca się również zintensyfikowanie prac Międzyresortowego Zespołu ds. Wzrostu Konkurencyjności Przemysłu Motoryzacyjnego, w tym zaproszenie do jego grona przedstawicieli rynku. Ponadto korzystne wydaje się wzmacnianie kontaktów z krajami BRICS, głównie z Chinami i Indiami, których świetnie rozwijająca się branża motoryzacyjna może być zainteresowana ekspansją w Europie Środkowej. Dobrą okazją do tego będą targi China Expo Poland 2013, które zostaną zorganizowane w Warszawie we wrześniu br. z udziałem największych chińskich producentów i eksporterów samochodowych.