

A vámháború hatása: áremelkedés és hiány - Magyarország lehet az egyik legnagyobb vesztes

A globális autóipar 2024-ben az előrejelzésekhez képest gyengébben teljesített, az értékesítés növekedése a kezdeti optimizmus ellenére stagnált, és a 2025-ös kilátások sem tűnnek sokkal fényesebbnek. A 2023-as 10 százalék után 2024-ben csak szerény 1,7 százalékos bővülés volt, így a teljes könnyűgépjármű-értékesítés 88 millió darabra emelkedett. Az Allianz Trade szakértői 2025-ben 2 százalék növekedést várnak globálisan, Európában pedig nagyon enyhe 1,5 százalékos bővüléssel számolnak.

Miközben az elektromos járművek (EV-k) eladásai globálisan tovább nőttek, ez a növekedés **aránytalanul nagymértékben Kínában koncentrálódik** - emelte ki Bujdosó Tünde, az Allianz Trade magyarországi kockázatkezelési igazgatója. 2024-ben 40 százalékkal nőtt az EV járművek értékesítése Kínában, míg a hagyományos belső égésű motorral hajtott autók eladásai 17 százalékkal estek. Kína uralja az akkumulátoros elektromos járművek globális piacát, a vezető szerepet az erős belföldi kereslet, a kormányzati ösztönzők és az alkatrészek - különösen az akkumulátorok - szilárd ellátási lánc biztosítja.

Az **amerikai autógyártóknak** a lassuló eladások közepette saját kihívásokkal kellett szembenézniük. A magas kamatlábak megdrágították az autófinanszírozást, ugyanakkor az átlagos járműár az Egyesült Államokban 2018 óta harmadával emelkedett, ami sok vásárlót elriasztott, hozzájárulva a piaci növekedés lassulásához. A Trump-kormány az elektromos autók támogatását jelentősen megnyírta 2025-ben, valamint visszavonták a CO2 szabályozás EV-értékesítési terveit is. Az amerikai autógyártók a piaci lassulásra reagálva előzetesen visszavették az EV-gyártás bővítését.

A német autóipar még mindig beteg, jelentős kapacitásfelesleggel küzd, ahol a termelési teljesítmény messze meghaladja a járművek iránti csökkenő keresletet. Ez eladatlan készletekhez, kihasználatlan gyárakhoz és megnövekedett működési költségekhez vezet. Az egyensúlyhiányt tovább bonyolítja a szakszervezetek erős befolyása, amely megnehezíti a vállalatok számára, hogy költségcsökkentő intézkedéseket hajtsanak végre. Ennek eredményeképpen 2024-ben egyes németországi üzemek a visszafogott kereslet ellenére továbbra is nagy ütemben működtek, ami azt a rendellenes helyzetet eredményezte, hogy több ezer eladatlan autó parkolt hónapokig a gyárak területén.

Az európai autóipar jelenleg hármas kihívás előtt áll Bujdosó Tünde szerint.

#1 Az európai autóipar lemaradt az innovációs váltásban

Az európai autógyártóknak jelentős kihívásokkal kellett szembenézniük az elektromos járművekre való átállás során. Az európai vállalatok milliárdokat fektettek be a belső égésű járművekre szabott gyárakba, gépekbe és technológiákba, amelyek teljes amortizációjához még egy-két évtizedre lesz szükség. Az elektromos járművek gyártására való áttérés nemcsak az elektromos hajtásláncokba és az akkumulátortechnológiákba való új beruházásokat teszi szükségessé, hanem a potenciális leszereléseket is. Ez az átmenet pénzügyi dilemmát vet fel: az EV-k gyorsuló bevezetése kihasználatlan eszközökhöz vezethet, ami jelentős értékcsökkenési költségeket eredményezhet, és hatással lehet az általános nyereségességre.

Az is árulkodó jel, hogy Európában nem alakult ki jelentős, tisztán EV-piaci szereplő, ellentétben Kínával vagy az Egyesült Államokkal. További akadályt jelentenek a **tőke- és beruházási korlátok**. Az elektromobilizációban kulcs az akkumulátortechnológia és annak megértése, a költségszerkezet kordában tartása, az autonóm vezetési szoftverek fejlesztése, az ehhez szükséges integrált érzékelők beépítése, ami nem egyszerű feladat. Az innovációs hátrány miatt a hagyományos autógyártók attól tartanak, hogy egy-egy hibás termék forgalomba hozatala rontja a hírnevüket, a visszahívások pedig tetemes többletköltséget okozhatnak.

A fogyasztók számára ugyanakkor az **árképzés** jelenti a legnagyobb akadályt. Sok európai fogyasztó számára továbbra is riasztó az elektromos járművek magas induló ára, melyek fokozatosan csökkennek ugyan, ám általában még mindig drágábbak, mint a hagyományos belső égésű járművek. Ennek legfőbb oka elsősorban az akkumulátorok magas költsége, amely a teljes ár nagyjából 40 százalékát teszi ki. Bár az ösztönzők, a kormányzati támogatások és adókedvezmények segíthetnek enyhíteni a pénzügyi terhek egy részét, de főleg az alacsonyabb jövedelmű vásárlók számára az elektromos autók még mindig megfizethetetlenek.

#2 Erős függőség Kínától

Az európai autóipart kettős csapás sújtja Kínából.

1. magasabb import: 2023-ban az EU közel 700 ezer új járművet importált Kínából, ami 2022-hez képest 40 százalékos növekedést jelentett, a kereskedelmi érték pedig megközelítette a 13 milliárd eurót. A Kínából származó új autók importjának értéke több mint kétszeresére nőtt több mint két év alatt, így Kína a régió legnagyobb beszállítójává vált (a 2021-es 6. helyről), megelőzve Törökországot és Japánt.

2. az európai autógyártók exportjának csökkenése: az elmúlt években a fogyasztói magatartás Kínában jelentősen megváltozott, egyre inkább a hazai márkákat részesítik előnyben a külföldiekkel szemben. A BYD megelőzte a Volkswagent a kínai autóeladási lista élén, ami ennek az átalakulásnak az egyik fő mutatója, és nagyrészt a kínai autógyártók minőségének, technológiájának és formatervezésének javulása miatt következett be.

#3 Fenntarthatóság vs. versenyképesség

Az európai piac jelenlegi 15 százalékos elektromobilizációjához képest 20-25 százalékon kellene már állni, ahhoz, hogy tartani lehessen az Európai Unió által előírt 95 grammos CO₂ kvóta elérését. Az erőteljesebb villamosítás elkerülhetetlennek tűnik, de fájdalmas lehet. Az autóipar panasza ellenére **az európai kormányok rendíthetetlenül elkötelezettek a környezetbarát szabályozás mellett**, és nem szándékoznak visszalépni a 2050-re kitűzött szén-dioxid semlegességre vonatkozó céltól.

A **töltőinfrastruktúra bővítése** kulcsfontosságú az EV-k elterjedéséhez. 2024 év végén az EU-ban mintegy 800 000 töltőállomás volt elérhető. Ahhoz azonban, hogy 2035-től ne értékesítsenek több belső égésű motorral hajtott modellt Európában, 2030-ra 3,5 millió és 9 millió közötti töltőpontra lenne szükség, amihez 150 milliárd eurónyi beruházás szükséges – ez az EU 2023-as GDP-jének 0,9 százaléka. Ennek finanszírozása jelenleg kétséges.

A vámháború után: kevesebb autó drágábban

A vámok magasabb árakat és inflációs nyomást jelentenének a fogyasztók számára – állítja Bujdosó Tünde, aki szerint az ilyen áremelkedések az alacsony és közepes jövedelmű vásárlókat sújtják

leginkább, tovább csökkentve a fogyasztói keresletet és lassítva az elektromos autókra történő átállást. A magasabb vámok emellett megzavarhatják a globális ellátási láncot, ami a gyártás késedelméhez és **hiányhoz vezethet**, ami tovább fokozná az **árinflációt**. Az európai fogyasztók számára, ahol számos autógyártó mind az alkatrészek, mind a járművek tekintetében a globális ellátási láncokra támaszkodik, az ilyen fejlemények nemcsak az árakat emelik, hanem potenciálisan a választék csökkenését és hosszabb várakozási időt is jelentenének. Ráadásul a szűköség felpörgetheti a használt járművek iránti keresletet és ennek megfelelően az árakat is. Összességében a potenciális többletköltségek elkerülhetetlenül lassítani fogják az autóipar teljesítményét.

Bujdosó Tünde azt is kiemelte, hogy az európai autóipar szorosan kapcsolódik az észak-amerikai kontinenshez. Az USA az EU autóiparának második legnagyobb exportpiaca, amely a teljes exportérték mintegy ötödét teszi ki (2023-ban 60 milliárd USD, a gépkocsik volumenét tekintve 12%). Ennek eredményeképpen az USA és Európa közötti esetleges kereskedelmi feszültségek az iparág valamennyi tagja számára súlyos veszteséget okozhatnak.

Kik lesznek a vesztesek?

Első pillantásra úgy tűnik, hogy nominális értékben Németországot fenyegeti leginkább a potenciálisan szigorodó kereskedelmi keretrendszer, de ha az európai feldolgozóipar által országos szinten megtermelt teljes hozzáadott értékhez viszonyítva súlyozzuk az USA-val szembeni gépjármű-kereskedelmi kitettséget, akkor **Svédországban, Szlovákiában és Magyarországon** nagyobb érzékenységet tapasztalunk – hívta fel a figyelmet Bujdosó Tünde. Az európai autógyártók ráadásul erősen integrálódtak az észak-amerikai ellátási láncokba, az alkatrészeket és komponenseket Mexikóból és Kanadából is beszerezik. Emiatt az európai autóipar különösen érzékeny az Egyesült Államok, Kanada és Mexikó közötti geopolitikai dinamikára.

Veszélyben a magyar autóipar, de még akár jól is kijöhetünk a vámháborúból

2024-ben az autóipar mintegy 100 ezer embert foglalkoztatott, és 20 százalékkal járult hozzá a magyar nemzeti GDP-hez. Magyarország teljes járműgyártási kibocsátása 2024-ben nagyjából 3,2 százalékkal nőtt, és elérte az 540 823 darabot. Ez a 2023 decemberi 507 225 darabos bejelentett termeléshez képest fellendülést jelez. Ezzel hazánk **globálisan a 24. legnagyobb járműgyártóvá** emelkedett. Ami az elektromos járműveket illeti, Magyarország aktívan pozicionálja magát az EV-gyártás központjaként. A jelentős fejlesztések közé tartozik a CATL és a BMW új gyárainak tervezett megnyitása, valamint a BYD 2025-re tervezett összeszerelő üze. Emellett azonban arra figyelmeztet Bujdosó Tünde, hogy hangsúlyt kellene fektetni az **elektromos töltőállomások mennyiségi és lokális bővülésére** is, hiszen a 2024-ben hazánkban mindössze 3000 töltőállomás volt, míg a hazánknál kevesebb elektromos autó eladással bíró Ausztriában 30 ezer ez a szám.

2024-ben az **új autók eladásai Magyarországon jelentős növekedést mutattak**. Az új személygépkocsi-regisztrációk száma 121 607, ami 13 százalékos növekedés az előző évhez képest. A Suzuki közel 16 000 új regisztrációval a legnépszerűbb márkává vált Magyarországon, amelyet szorosan követett a Toyota mintegy 14 600 forgalmival. A használtautó-eladások megközelítőleg 909 000 darabot értek el, ami 10 százalékos növekedést jelent 2023-hoz képest, és meghaladta a korábbi, 2022-ben felállított 825 000 darabos rekordot. Ugyanakkor a Magyarországon forgalomban lévő autók átlagéletkora körülbelül 16 év, az eladott használt autók több mint harmada legalább 20 éves.

Bujdosó Tünde szerint a magyar autóipar számára a legfőbb kockázat a gazdasági függőség Németországtól: bármilyen ottani gazdasági lassulás közvetlenül érinti a magyar exportot, ami a magyarországi termelés csökkenéséhez vezet. Nem véletlen ezért, hogy az elmúlt hónapokban a

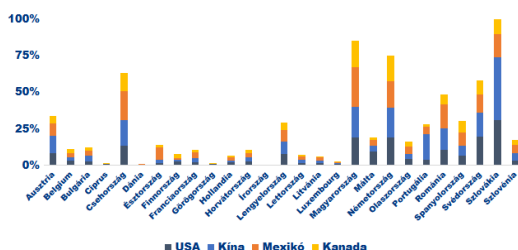
németországi kereslet csökkenése a járműgyártás jelentős visszaesését eredményezte. Ugyanakkor az Allianz Trade kockázatkezelési igazgatója szerint a magasabb költségszerkezettel működő országokban a vámháború miatti esetleges elbocsátások és kapacitás csökkentések egyfajta **lehetőséget is teremtenek Magyarországnak**, ahol az alacsonyabb költségszerkezet versenyelőnyt jelent.

Figyelmeztető megjegyzés a jövőre vonatkozó kijelentésekkel kapcsolatban

Az itt található kijelentések tartalmazhatnak kilátásokat, jövőbeli várakozásokra vonatkozó nyilatkozatokat és egyéb előretekintő kijelentéseket, amelyek a menedzsment jelenlegi nézetein és feltételezésein alapulnak, és ismert és ismeretlen kockázatokat és bizonytalanságokat tartalmaznak. A tényleges eredmények, teljesítmény vagy események lényegesen eltérhetnek az ilyen előretekintő kijelentésekben kifejezettektől vagy feltételezettektől. Ilyen eltérések – korlátozás nélkül – (I) az általános gazdasági feltételek és a versenyhelyzet változásai miatt következhetnek be, különösen az Allianz csoport alaptervékenységében és fő piacain, (II) a pénzügyi piacok teljesítménye (különösen a piaci volatilitás, a likviditás és a hitelezési események), (III) a biztosítási káresemények gyakorisága és súlyossága, beleértve a természeti katasztrófákat is, valamint a kárkiadások alakulása, (IV) mortalitási és morbiditási szintek és tendenciák, (V) perzisztencia szintjei, (VI) különösen a banki üzletágban, a hitelmulasztások mértéke, (VII) kamatszintek, (VIII) valutaárfolyamok, beleértve az euró/USA-dollár árfolyamot, (IX) törvényi és rendeleti változások, beleértve az adószabályokat, (X) az akvizíciók hatása, ideértve a kapcsolódó integrációs kérdéseket és átszervezési intézkedéseket, valamint (XI) általános versenytényezőket, minden esetben helyi, regionális, nemzeti és/vagy globális alapon. E tényezők közül sok nagyobb valószínűséggel fordulhat elő, vagy hangsúlyosabb lehet a terrorista tevékenységek és azok következményei következtében.

Sajtókapcsolat:

- Abai Ádám
- FLOW PR
- allianztrade@flowpr.hu



© Allianz Trade

A gépjárműipar Európai Unió kívüli partnerekkel szembeni kereskedelmi kitettsége (az egyes kereskedelmi partnerekkel előállított teljes gyártási hozzáadott érték %-ában).

Eredeti tartalom: Allianz Trade

Továbbította: Helló Sajtó! Üzleti Sajtószolgálat

Ez a sajtóközlemény a következő linken érhető el:

<https://hellosajto.hu/21218/a-vamhaboru-hatasa-aremelkedes-es-hiany-magyarorszag-lehet-az-egyik-legnagyobb-vesztes/>