

# “a gyorsabb

## JÁRMŰIPAR.HU

AZ AUTÓIPAR HÍRPORTÁLJA

HÍREK BESZÁLLÍTÓK IPAR AUDI MERCEDES OPEL SUZUKI BOSCH CONTINENTAL

ZÖLDJÁRMŰIPAR

### Kizöldül, elrugaszkodik vagy bedől? Hol tart ma a magyar járműipar?

MAJOSZ KONFERENCIA

📅 október 7, 2022 👤 járműipar.hu 📁 Gazdaság, Ipar 💬 0



A Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége (Majosz) október 6-án rendezte meg az év legfontosabb járműipari konferenciáját, ahol felvonult a szakma krémje, hogy megbeszéljék az iparág aktuális problémáit és trendjeit.

A Majosz célja, hogy a hazai járműipar növekedése fenntartható legyen a jövő generációi számára, ezért aktuális és jövőbemutató témákat dolgoznak fel szakértők, kormányzati szereplők és vállalatvezetők segítségével, elsősorban a kkv szektor fejlesztése érdekében. Az új piaci kihívásokra tekintettel a Majosz kiemelt figyelmet fordít az innováció, a digitalizáció és az egyéb hozzáadott érték teremtő területekre (például gyártás, értékesítés, marketing, márkaépítés). A mostani konferencia hibrid volt, személyesen a ZalaZone épületeiben és online, az előadásokat streamen követve a járműipar szakértői megvitatták a trendeket, az ipar 4.0 folyamatok irányait és a járműipari jövőjét érintő kérdéseket.

KERESÉS ...

### ÉV MAGYAR AUTÓJA 2023



AUTÓS NAGYKOALÍCIÓ

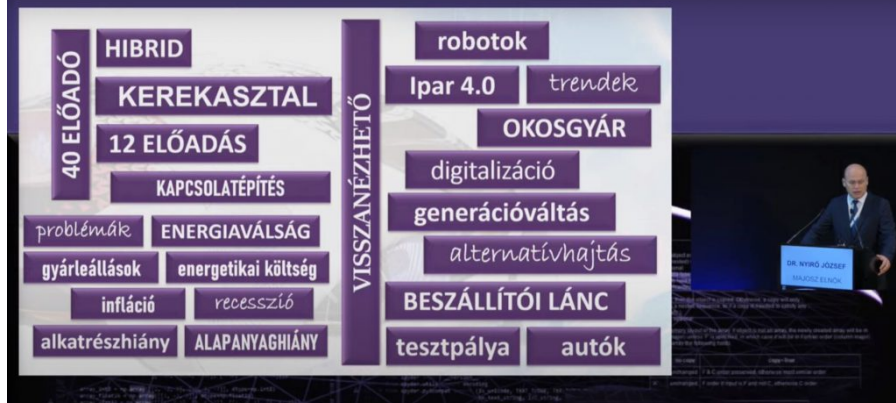


### LEGUTÓBBI HOZZÁSZÓLÁSOK

jáger lászló - Bajban a németek

jáger lászló - Irán saját gyártású vontató úrhajót bocsátott fel az űrbe

jáger lászló - Íme, a legizmosabb Astrák!

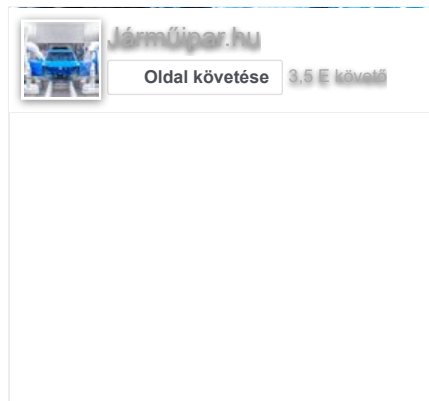


Az ötödik, jubileumi konferenciát Nyirő József nyitotta meg, aki a mintegy kétszáz vendég mellett külön köszöntötte Nagy Ádám helyettes államtitkárt (TIM), Vigh László miniszteri biztost, Balaicz Zoltánt, Zalaegerszeg polgármesterét. A résztvevőket videoüzenetben üdvözölte Palkovics László technológiai és ipari miniszter, aki ismét megerősítette, hogy a magyar kormány célja, hogy Magyarországon ne csak alkatrészeket és autót gyártsanak, hanem kiemelt szerephez jusson a kutatás-fejlesztés. Több mint 10 ezer járműipari mérnök jelzi, hogy jó úton haladunk, 800 fölötti a járműiparban jeleskedő cégek száma, amelyek a magyar GDP 13-15 százalékát adják. A miniszter hozzátette, hogy a magyar járműipari innováció kiemelt terület a kormány számára. Az innovációs kiadások 2021-ben 900 milliárdot is meghaladták, 2010-hez képest megduplázódott az innovációban tevékenykedők száma.



### Víziók és kihívások

Nagy Ádám iparpolitikai helyettes államtitkár elmondta, hogy a magyar ipar akkor versenyképes, ha illeszkedik a globális megatrendekhez (például súlypontváltás a világgazdaságban, városiasodás, előregedő társadalmak stb.), az ipari (rövidebb ellátási láncok, krónikus munkaerőhiány) és technológiai trendekhez (automatizálás, robotika, felhőalapú szolgáltatások, 5G és önvezető járművek, biotechnológiák, hidrogénteknológia). Az iparpolitikai prioritásoknál azokat a jövőképes ágazatokat szükséges kiválasztani, amelyeknél biztos állami, piaci és exportkereslet azonosítható. A hazai ipar célirányos fejlesztése teszi lehetővé a társadalom számára legfontosabb területeken történő előrelépést. A járműipar kihívásairól is beszélt a szakpolitikus. Az energiaárak drasztikus növekedése inflációs hatást váltott ki, az ágazat struktúrájából fakadó problémák átrendezték a piacot, a csip- és alapanyaghiány gyárleállásokhoz vezetett, a munkaerőhiány és az akut fluktuáció kiszámíthatatlanságot okozott, a Fit for 55 csomag elvárásai egyelőre teljesíthetetlennek tűnnek. A kormány ezek enyhítésére feldolgozóipari KKV energiaköltség és beruházás támogatási programot hirdetett ([www.energiatamogatas2022.hu](http://www.energiatamogatas2022.hu)).



### LEGUTÓBBI BEJEGYZÉSEK



#### Kiugróan nőtt a magyar járműgyártás

🕒 október 14, 2022 🗨️ 0



#### Csúcskategóriás tanműhelyt adtak át az NI Hungary Kft. debreceni gyárában

🕒 október 14, 2022 🗨️ 0



#### A kik élnek, azok délnek mennek - Renault Austral menetpróba

🕒 október 14, 2022 🗨️ 0



#### Nagy bajban az oroszok

🕒 október 13, 2022 🗨️ 0



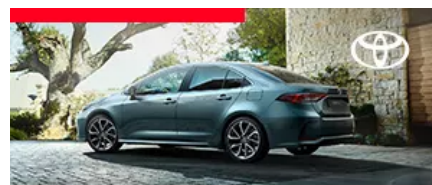
#### Újabb rossz hír a németektől

🕒 október 13, 2022 🗨️ 0





Nagy Ádám ismertette a saját és kormányának járműipari vízióit. Ezek közül a legfontosabbak az alábbiak: a ZalaZone-on tesztel minden prémium gyártót, 2030-ra az összes német prémium gyártó gyárt és fejleszt is hazánkban, Magyarország élen jár Európában a jövő közlekedésében, az akkumulátorok gyártásában Németország mellett Magyarország az európai központ.



## COROLLA SEDAN

KEDVEZMÉNYES AJÁNLAT  
COROLLA AKÁR KÉSZLETRŐL

[Tudjon meg többet](#)

\*További részletek a [toyota.hu](http://toyota.hu)-n.

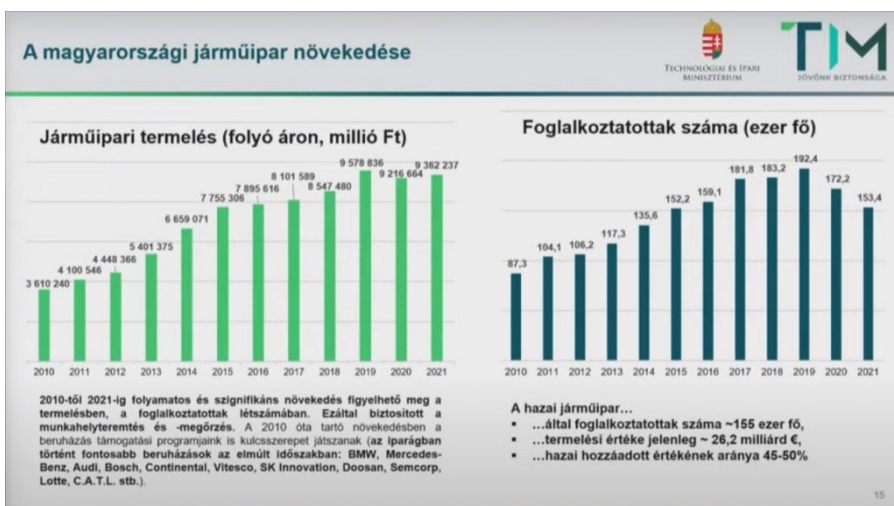


## ARCHÍVUM

Hónap kiválasztása ▾

## CÍMKÉK

- AKKUMULÁTOR
- AUDI
- AUDI HUNGARIA
- AUTÓIPAR
- AUTÓPIAC
- BESZÁLLÍTÓ
- BMW
- BOSCH
- BUSZ
- BÉR
- CONTINENTAL
- DAIMLER
- DEBRECEN
- ELEKTROMOS AUTÓ
- FORD
- GYŐR
- HASZONJÁRMŰ
- HIBRID
- JÁRMŪIPAR
- KECSKEMÉT
- KORONAVÍRUS
- KÍNA
- LOGISZTIKA
- MAGYAR AUTÓPIAC
- MERCEDES
- MERCEDES-BENZ
- NAGY-BRITANNIA
- NÉMETORSZÁG
- OPEL
- OROSZORSZÁG
- PROFIT
- RENAULT
- REPŰLÉS
- ROMÁNIA
- SKODA
- SUZUKI
- TESLA
- TESZT
- TOYOTA
- TREND 2020
- USA
- VILLANYAUTÓ
- VOLKSWAGEN
- VW
- ÉV MAGYAR AUTÓJA



## Zöldül az iparág

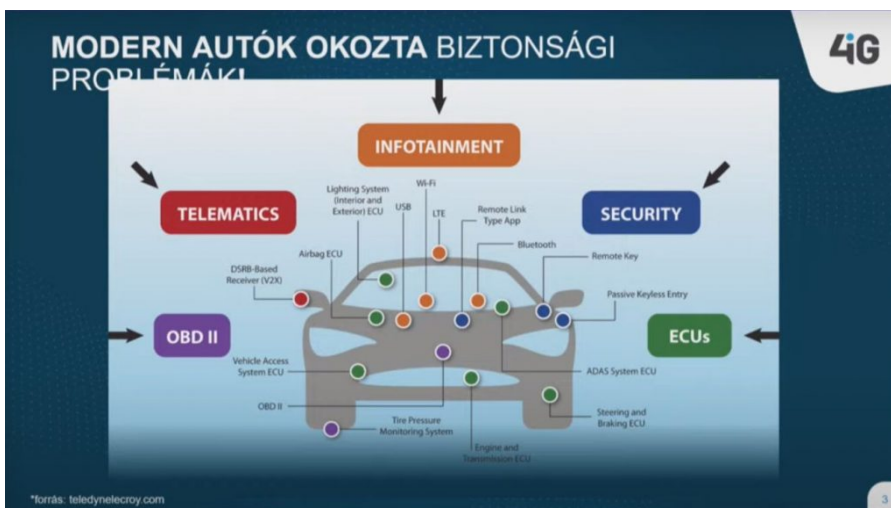
Lepsényi István, a Magyar Hidrogéntechnológiai Szövetség vezetője ismertette a nemzeti hidrogén stratégia végrehajtásának alakulását, beszélt a zöld kamion program koordinációjáról, az aktuális magyar hidrogén projektekről.



Weingartner Balázs, a Humda Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökségi Zrt. elnök-vezérigazgatója a közlekedésbiztonság és a zöld mobilitás kihívásairól beszélt. Elmondta, hogy a Humda Green szervezeti egység folyamatosan azon dolgozik, hogy az új, a mostaniaknál környezetkímélőbb és fenntarthatóbb autóiipari, mobilitási technológiák és megoldások feltárásán és kiaknázásán, többek között az elektromos mobilitás területén. Ismertette a Zöld busz program felépítését, kiemelkedő hazai lehetőségeit.



Gém Péter, a 4iG szakértékesítési és üzletfejlesztési igazgatója expozéjában a digitalizáció fontosságáról, a biztonságos hálózatokról, az eszközök monitorizálásáról, a diagnosztikáról és az automatizáció szükségességéről és előnyeiről tartott előadást. Bánszki Zsolt, IT biztonsági üzletág igazgató a digitalizáció veszélyeire hívta fel a figyelmet.



Beszállítók nehéz helyzetben

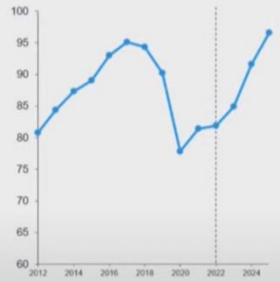
Rózsa Tamás, a Top Tier Consultants ügyvezetője (EY Partheon) előadásában a beszállítói láncok problémájáról beszélt és azokat a kihívásokat boncolgatta, amelyek a járműipari beszállítókat ezekben a hónapokban a leginkább sújtják. Megállapította, hogy a nyugat-európai értékesítés 2020-ban 25 százalékkal esett vissza a Covid miatt és a piac máig nem tért magához. A legújabb kihívás az energiaválság és az ehhez kapcsolódó áremelkedés. 2021-ben a legnyereségesebb évet zárta a járműipar, de ez idén és főleg jövőre nem így lesz a szakértő szerint. Az ukrajnai háború elsősorban csak indirekt módon érinti a magyarországi beszállítókat, mert az orosz piacon helyi beszállítók működnek. Ennek ellenére összesen 2 millió darabos gyártáscsökkenést okoz világszerte Ukrajna orosz agressziója és annak következménye a 2022-es autógyártásban, ez Európában 7 százalékos (900 ezer autó) visszaesést jelent. A csiphiány továbbra is akut probléma, erre megoldásként Európában korszerű csipgyártó kapacitásokat építenek ki. Ám a modern 3, 5, 10 nanométeres csipek gyártása azonban ezt nem oldja meg, mert analóg csipekre és régebbi, nagyobb lapkájú csipekre továbbra is szükség van az autógyártásban. A régi csipek az autóiipari kereslet 98,5 százalékát teszik ki. Ezzel szemben 2021 óta a modern csipek az új befektetések 90 százalékát jelentik. Csiphiányos helyzetben Európában a nagyobb nyereséggel kecsegtető termékek gyártására terelődik a hangsúly, amely a beszállítók kilátásait lényegesen befolyásolja, hisz hazánkban főleg nem csak a prémium kategóriának gyártunk nagy volumenben alkatrészeket.



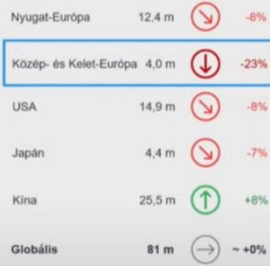
Rózsa Tamás elmondta, hogy annak ellenére, hogy a robbanómotoros technológiák visszaszorulóban vannak, ez a magyarországi beszállítói kör nyereségességén egyelőre nem látszik. A járműipari beszállítók nyereségessége 2021-ben pozitív fordulatot vett az európai csökkenő gyártási volumenek ellenére. Ez a trend az energiaárak emelkedése miatt 2022-ben nem folytatódik. A magyarországi autóiipari beszállítók költség szerkezetében eddig duplájára nőtt (2,2 százalékról 4,7 százalékra) az energia súlya, amely nyitott kockázatot jelent a szereplők számára. Ám mivel az iparági gyakorlat szerint jellemzően a költségeket 1-3 éves szerződésekkel kötötték meg, amely átmenetileg még tompította az emelkedő energiaárak hatását. A korábbi alacsonyabb energia költségű szerződések fordulónapja sok esetben a 2022-es tél elején várható. Az akár 8-10-szeres emelkedés valódi hatása mostantól válik egyre inkább láthatóvá – figyelmeztetett a szakértő.

## A globális járműgyártás várhatóan 2022-ben az előző évihez hasonló szinten marad, de földrajzilag nagyok az eltérések a fejlődő ázsiai piacok javára

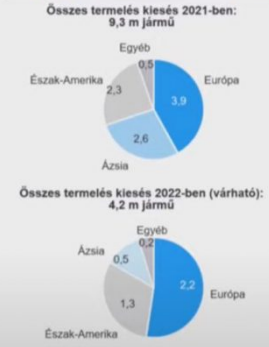
Globális járműgyártás előrejelzése (m db)



Járműgyártás 2021 – 22 változása régióként



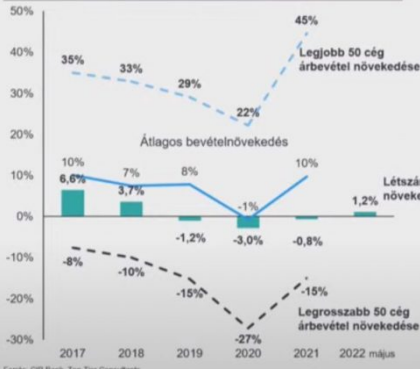
Chiphány okozta termelés kiesés (m db)



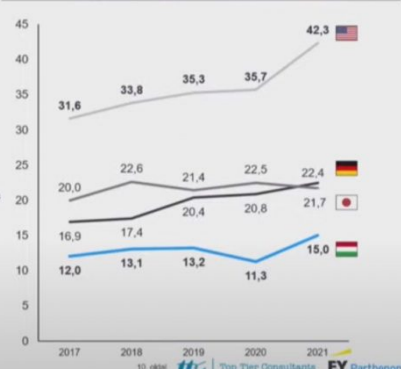
## A beszállító árbevétel változása meghaladja a létszámváltozást, ami hatékonyságjavulásra utal, noha a hazai tulajdonú cégek munkaerő hatékonysága alacsony

CIB BANK támogatásával

Árbevétel és foglalkoztatotti létszám változása a TOP 250-nél

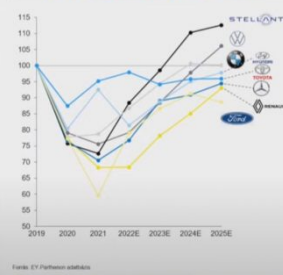


Egy főre jutó hozzáadott érték alakulása Magyarországon a tulajdonos székhelye szerint (millió Ft / fő)

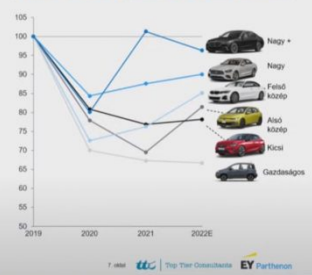


## A chiphány egyik következménye, hogy Európában a nyereságesebb termékek gyártására terelődik a hangsúly, amely a beszállító kilitásait lényegesen befolyásolja

Európai járműgyártás gyártók szerint (2019=100)

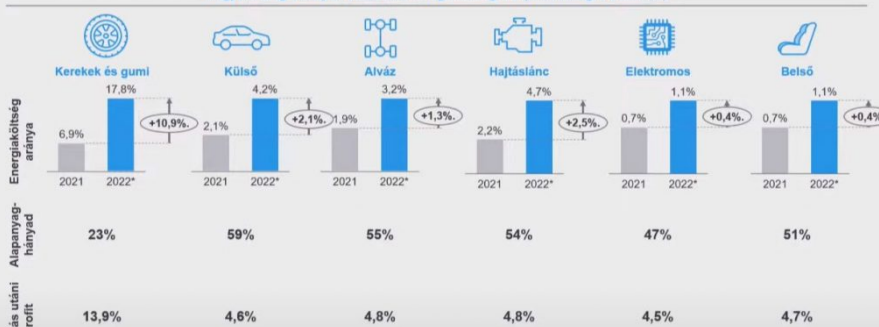


Európai járműgyártás járműkategóriák szerint (2019=100)



## Az egyes alszektorok jelentős eltérést mutatnak, amely elsősorban a tevékenység eltérő energiaintenzitásával, valamint a meglévő fix szerződésekkel magyarázható

Magyarországi autóiipari beszállítók energiaköltség aránya a költségek között (%)

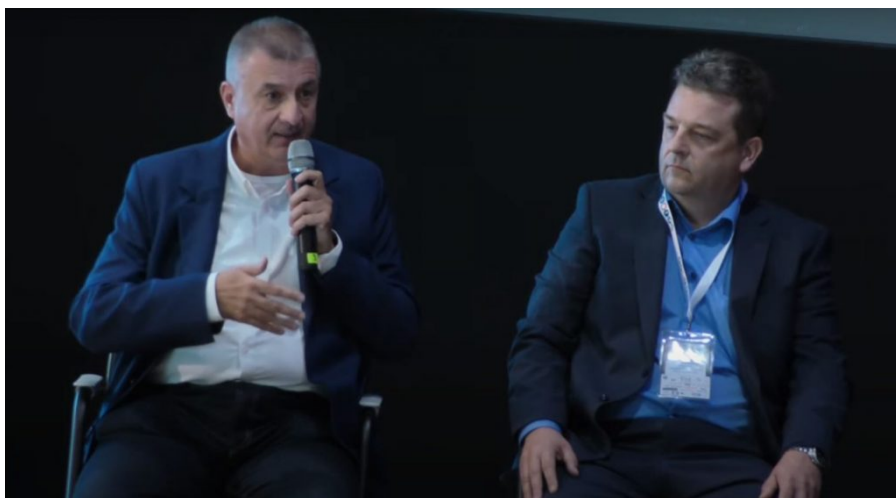


A közüzemi szerződések 2022 első felében még visszafogta a szektor esetében a magasabb energiaárakat, azonban az év vége felé közeledve egyre több szereplő szembesül 8-10-szeres emelkedéssel.

Megjegyzés: \*A 2022-es adatok döntően 2022 június-augusztusi adatokon alapulnak. Az EY-Parthenon autóiipari beszállítók körében végzett, témakörben résztvevő vállalatok adatai alapján.  
Forrás: EY-Parthenon elemzés

## Akkumulátor, hidrogén, dízel?

Az első kerekasztal-beszélgetésen járműgyártási trendek és jövőképek elevezték meg Nyirő József Majosz-elnök közreműködésével. – Baj van, dráma nincs – kezdte a panelbeszélgetést Knezsik István, az Autós Nagykoalíció elnöke. – Azon kell dolgoznunk, hogy ami van, abból mit lehet a legjobban kihozni? A következő tíz évre vonatkozóan tizenkétféle hajtásláncban hiszek. Rengeteg problémával kell szembenéznie a most egyeduralkodónak kinevezett elektromobilitásnak. Nincs elég lítium, nincsenek sokéves tapasztalatink a szilárdtest akkumulátorokkal, nem tudjuk mi lesz az elhasználódott akkumulátorokkal. A sokféleséget látom egyetlen megoldásnak. A járműiparnak lehetőséget kell teremteni a fogyasztóknak, olyan járműveket kell gyártani, amit az emberek és a cégek megvesznek. Ne tessük a dízelt, szükség van egyelőre a hagyományos motorokkal üzemelő autókra is. Mindenféle technológiát kitalálnak a gyártók, de amikor a piaci árat kell megfizetni, a vásárlók hamar visszakoznak- fejtette ki Knezsik István, aki arról is beszélt, hogy ne legyenek senkinek kétségei: az uniós szervezetek által kirótt szén-dioxid-büntetést a gyártók ráterhelik a fogyasztókra.



A folytatásban Zentai Gábor, a MICE Program Alapítvány társelnöke optimizmusnak adott hangot. Szerinte a jövő gyári fejlesztéseit az autógyári központok határozzák meg. 2025-ig, 2035-ig, 2050-ig szólnak ezek a koncepciók. Ezekben 2035-re datálják az elektromos meghajtás kizárólagosságát, egyedül a BMW mondja ki, hogy nem áll le teljesen a benzines- és dízelmotorok fejlesztésében. 2035-ig azonban lesz még hagyományos autógyártás, ami lehetőség a hazai beszállítóknak, ezzel a lehetőséggel pedig éni kell.



Kaderják Péter, Magyar Akkumulátor Szövetsége ügyvezetője kifejtette, hogy elektromobilitásra történő átállásban Magyarország kifejezetten jól áll. Míg egész Európában évi 550 gigawattóra (10 millió gépjárműhöz elegendő) akkucella gyártási kapacitást irányoztak elő 2025-re, 2030-ra pedig 1000 gigawattóra kapacitást, addig néhány éven belül Magyarországon 200 gigawattóra kapacitás épül ki. Azt jelenti, hogy az európai keresletnek jelentős részét ki fogja tudni szolgálni Magyarország. Kaderják Péter megemlítette, hogy egy

válságos időszakban történő 7 milliárd eurós akkuberuházás (CATL) a hazai beszállítóiparnak is új lehetőségeket és megrendeléseket teremt.

Volosinovszki Sándor, a Bosch Rexroth Kft. értékesítési igazgatója az iparági átalakulásról beszélt. A Bosch erre a transzformációra keresi a választ, olyan megoldásokat találnak ki a hazai beszállítókkal együtt, hogy a változásnak a hullámát meg tudják lovagolni.

Purgel Csaba, a váci Continental ügyvezető igazgatója arról beszélt, hogy a megrendelések volumene nemhogy visszaesett, de még emelkedőben is van. Pozitív jövőképet vázolt fel, szerinte az elektromos hajtás lesz a trend, a hazai beszállítóknak erre az átállásra kell felkészülniük. A Continental további digitális megoldásokat fejleszt, amivel az autóipar hazai fejlesztését kívánják elősegíteni. A cég már ezernél is több mérnököt foglalkoztat Budapesten, az ott kitalált innovációk a teljes hazai autóipar hasznosítja.



Makra Tibor, az UniTurn Kft. ügyvezetője a hazai kkv-k szempontjait vette figyelembe, megerősítette, hogy az elektromos átállásban hisznek. Nem csak azért, mert villanymotorokhoz gyártanak hajtótengelyt. Az európai OEM-ek hatalmas tőkelekötéssel rendelkeznek belső égésű motorok terén, ez nekik egy nehéz puttony. A hazai kkv-k azonban sokkal komolyabb nehézségekkel néznek szembe, ez most például náluk az energiaválság kezelése. Ők hőszivattyús megoldásokkal próbálják enyhíteni a problémás időszakot. Úgy véli, alkalmazkodni tudni kell, és a versenytől jól is ki lehet jönni.

Herbály Péter, a Trigo csoport képviselőjében a minőségügyi kihívásokról, a beszállítói értékláncban felfedezhető és felmerülő problémák megoldásairól beszélt. Rámutatott a költséghatékonyság növelésének technikáira, a problémaalapú vállalati megoldások alkalmazására.

## **Járműipari trendek**

A második panelben Salgó András, a BMW Magyarország kommunikációs vezetője arról beszélt, hogy hol tart jelenleg a járműipari trendekben a BMW. Hogy ezt szemléltesse, a vállalat elvitt egy BMW iX M60 elektromos szabadidő-autót, melynek monolitikus megjelenésébe az M modellekre jellemző atletikusság vegyül, a futurisztikus belső tér pedig luxussal keveredő sportos atmoszférával fogadja a vezetőt és utasait. A tisztán elektromos hajtáslánc két BMW M eDrive motorral, elektromos BMW xDrive összkerekhajtással, 619 lóerős teljesítménnyel és 1100 Nm nyomatékkal rendelkezik, elméleti hatótávja meghaladja az 560 kilométert. Az alternatív hajtásokról további gondolatokat és fejlesztéseket, megoldásokat osztott meg Kiglics Gábor, az eCon engineering Kft. ügyvezetője, Hamar Zoltán, az Autóipari Próbapálya Zala Kft. vezetője, Kovács Ferenc, a Goldi Mobility Kft. ügyvezetője, Urbányi László, a Rába Járműipari Alkatrészgyártó Kft. ügyvezetője, Tankó Zoltán, az Ikarus Global Zrt. vezérigazgatója és Lelkes Márk járműipari tématerületi vezető, a Bay Zoltán Alkalmazott Kutatási Közhasznú Nonprofit Kft. képviselőjében.





A Goldi vezetője elmondta, hogy ráckevei cége önerőből, állami támogatás nélkül 2018 óta foglalkozik hidrogén üzemanyagcellás autóbuszok és elektromos autóbuszok tervezésével, fejlesztésével. Palettájukon öt különböző méretű elektromos autóbusz (CATL akkumulátorral) szerepel és két méretben megtalálhatóak Magyarország első hidrogén üzemanyagcellás autóbuszai (egy 18 és egy 12 méteres már elkészült). A cég repertoárjában hidrogénes drónok is vannak, ezek az eszközök nehezebb tárgyak szállítására is alkalmasak és nagyjából 3-3,5 órát is képesek repülni. Az Ikarus vezetőjétől megtudtuk, hogy jelenleg azon dolgoznak, hogy minél hosszabb hatótávot érjenek el az elektromos buszai. A haszonjárművek és a buszok világa szerinte sosem lesz teljesen elektromos. Mit cipeljen a jármű: akkumulátort, vagy hasznos terhet – erre a kérdésre egyértelmű szerinte a válasz. A nem városi járművek esetén a hidrogénnel kombinált hibrid hajtás, a városi buszok esetében inkább az elektromos buszok jönnek képbe. A rengeteg apró alkatrész helyett egy komplex elektronikai járműrendszer kerül a buszokba, ami teljesen átrendezi a beszállítói piacot. Problémának nevezte Tankó Zoltán, hogy a komplex tevékenységükre nagyon nehezen találunk munkaerőt, akiket nem 2-3 hónapig, hanem inkább 2-3 évig tart betanítani.



Hamar Zoltán, a zalaegerszegi tesztpálya vezetője megerősítette, hogy az autóipar technológiai transzformációja jelentősen megnöveli a tesztpálya képességei iránti igényt. A ZalaZone legnagyobb kihívása jelenleg, hogy a pályát üzletileg is sikeressé tudják tenni. Reméli, hogy a mai gazdasági helyzet nehézségei ellenére a pozitív hatások dominálnak, bővül a felhasználók és az idetelepülő cégek száma, sokasodnak a tesztek és hosszú távon is finanszírozható lesz ez a hatalmas projekt. Lelkes Márk a virtuális fejlesztésekről, a digitális prototípusgyártás fontosságát hangsúlyozta. Salgó András a bajor autógyártó hidrogénes megoldásairól is beszélt és megerősítette, hogy a BMW továbbra is fejleszti a belső égésű erőforrásokat.

Urbányi László, a Rába vezetője arról számolt be, hogy őket az ülések és az ülészatok tekintetében nem érinti az alternatív hajtásokra történő átállás, az elektromos autókba is kell ülés. Elmondta, hogy a korábbi 3-5 százalékos energiaköltség jelentősen megnőtt, amit az autóipari megrendelőknél érvényesíteni kívánnak. Felhívta a figyelmet arra is, hogy a kínai beszállítók az energiaválság miatt nagyobb teret nyerhetnek a beszállítói láncokban.

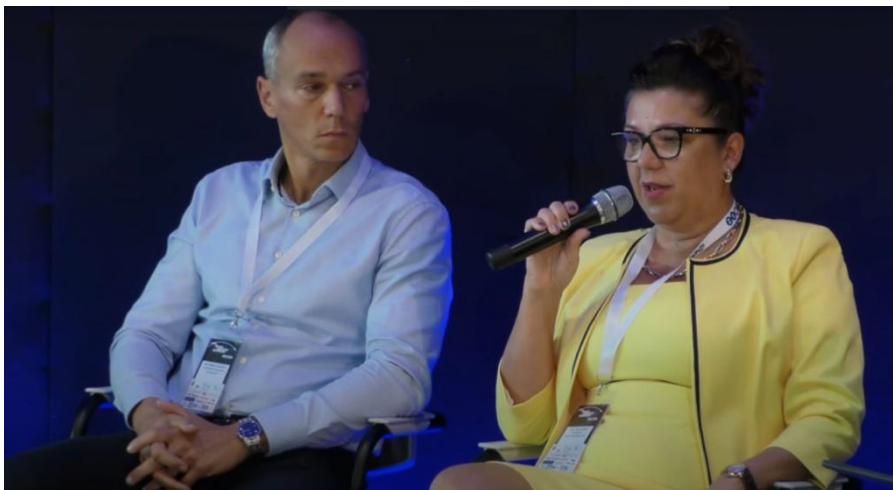
### **Húsba vág az energiaárak drasztikus emelkedése**

A harmadik panelben a beszállítói lánc változásairól beszélgetett Hirschler Judit, a Hirschler-Glas Kft. ügyvezetője a magyarmetes Győri Imrével, a linamaros Havasi Csabával, Mezei

Zoltánnal, a Bumet értékesítési vezetőjével, Pata Ildikóval, a Pata József Gépipari Kft. ügyvezetőjével, Bálint Jánossal, a Bálint Kft. első emberével és Németh Balázzsal, a Kvalikon Kft. ügyvezetőjével. A beszállítócégek vezetői elsősorban az energiaválsággal kapcsolatos tapasztalataikat osztották meg. – 650-700 százalékkal nőtt a villamosenergia ára, 1000 százalékkal a gázár. Ezt nehéz beépíteni az üzleti folyamatokba – fejtette ki Bálint János. Ausztriában 0,15 cent egy kilowatt, nálunk ez sokkal magasabb, ami jelentősen rontja a versenyképességet – tette hozzá Hirschler Judit. Győri Imre szintén Ausztriát hozta fel jó példaként, ahol jelentős energiaár-támogatást kapnak a rászoruló cégek. Ha a kormány nem lép azonnal az öntödei szektor egyszerűen kihal – figyelmeztetett. A korábbi 3-6 százalékról 35-37 százalékra ugrottak meg az energiaköltségek. 150-200 euró/megawatt árat tudna elképzelni felső határként, ennek a többszörösét is elkérhetik. – Ha nem lépünk most és a moston van a hangsúly, akkor tényleg bezár a bolt. Mondom ezt Európa egyik legjobb precíziós öntödéjének tulajdonosaként – tette hozzá.



– Rendkívüli a helyzet, ezt az áremelkedést nem tudjuk mi sem kigazdálkodni, a versenyhelyzetünk romlik, célzott támogatásra van szükségünk – hangsúlyozta Havasi Csaba. A főleg a DAF-nak szállító Bumet képviselője ezzel szemben jó hírekről is beszámolt, a festőüzemükben beindult a harmadik műszak, az emelkedett számlák azonban őket is megviselik. Mivel Nyugat-Európának szállítanak, hamarosan likviditási problémákkal néznek majd szembe. A háború óta 25 vevőből hét maradt meg, egyszerűen meg kell válogatniuk, hogy kinek milyen kockázattal szállítanak. Ugyanakkor a mezőgazdasági szektorban nagy fellendülést tapasztalható, a háború miatt pánikszerűen növelik megrendeléseiket a mezőgazdasági gépgyártók.



Németh Balázs az ügyféloldali tapasztalatokat osztotta meg. A bérköltség növelését az energiaárak miatt a növekvő anyagköltségek kísérik, így egyszerűen nem jön ki a matek – sommázza. A rendszerváltás időszakát idézte fel, amikor iparágak dőltek be. Az energiaigényes iparágak vannak a legnagyobb veszélyben. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy a logisztikai költségek is megugrottak, így továbbra is érdemes Magyarországon termelni. Nem az a kérdés ma már, hogy mennyi, hanem hogy van-e? A hozzáadott érték tartalom sajnos nem növekszik, olyan erős az automatizálás, a beszerzési költségek és az energiaárak, hogy velünk szemben már egy németországi gyár is tud hatékony lenni. A veszélybe kerülő magyar kkv-k elveszítik a kulcsembereiket, a nagyok felszívják ezek a

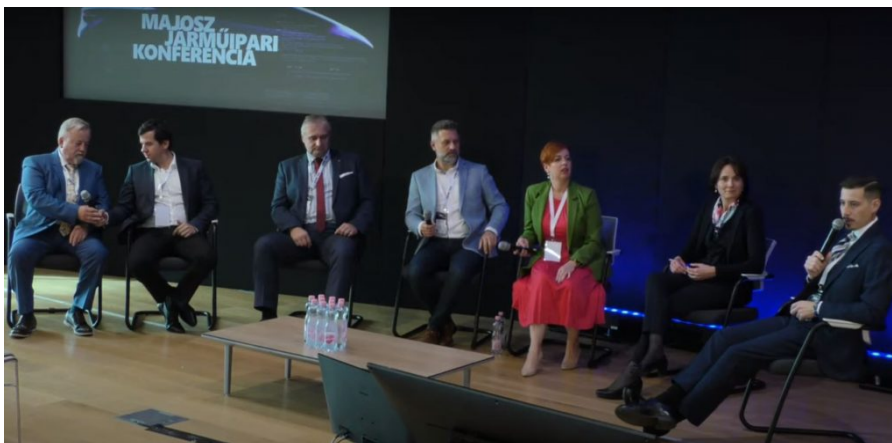
dolgozókat, így az egész Tier 2-es vagy az alatti szintű beszállítói lánc tűnhet el. A Kvalikon vezetője a diverzifikációra is felhívta a figyelmet, a kis cégeknek sem szabad csak egy-két ügyféltől függeniük, több lábon álló portfóliót kell kiépíteni.



Az autóiipari fémalkatrészeket gyártó Tier-1-es beszállító vezetőjeként Pata Józsefené elárulta, hogy nem érinti olyan mértékben a jelenlegi válság a cégüket, mint egy öntödét vagy egy üvegyárat, de azért jelentős költségnövekedéssel számolnak. A vevőkre nem lehet egyik napról a másikra áthárítani ezeket, így különösen nehéz lesz a jövőben kalkulálni. Ehhez a gondolathoz csatlakozott a közönség soraiból Büttner Tamás, aki beszámolt arról, hogy a gázszolgáltatója jogszerűtlenül egyoldalúan felmondással fenyegeti a cégét. Hirschler Judit hozzátette, hogy a szabályzó, tehát az állam felelőssége, ami most ezen a téren történik.

A szomszédunkban zajló háborúról is beszéltek a vállalatvezetők. Bálint János az alapanyagellátás problémáit említette meg, az ukrán és orosz beszerzések helyett a távolkeleti régióból kell beszerezniük a fémalapanyagot. Ez sokkal drágább, ráadásul új beszállítói láncot kell felépíteni, az auditálás nehézségeiről nem beszélve. Győri Imre azt mondta el, hogy a Covid után kiemelkedően jó helyzetben voltak, mivel a nyugati cégek visszahozták a kínai munkákat. 30 százalékkal növekedett a termelés és az eredmény is. Készen voltak arra, hogy taroljanak Európában, erre jött csattanóként a háború. Az Azovsztal lebombázása után attól félték, hogy az acélárak az egekbe szöknek, de nem ez történt, a nikkelt és az acél olcsóbb lett, ami azt jelenti, hogy Európában elindult a visszaesés. Az energiaszükségletek jövőbeli megoldását napenergiával tervezik.

A negyedik panelben a generációváltás volt a téma, ebben osztotta meg tapasztalatait és véleményét Macher Gábor, a Macher Gépészeti és Elektronikai Zrt. vezérigazgatója, ifj. Büttner Tamás és Büttner Tamás, a CNC forgácsolással foglalkozó Büttner Kft. ügyvezetői, Dócs János private bankig vezető a CIB Banktól, Grebenár József, az Emberfejlesztés Kft. ügyvezetője, Horváthné Borsodi Mónika, a Borsodi Műhely Kft., Koronczai Adrienn, az Intergég Kft. ügyvezetői.



## Biró Csongor

Ajánlom   Megosztás   30 ember ajánlja ezt. [Regisztrájl](#), hogy megnézd, mit ajánlanak ismerőseid.