

A KORONAVÍRUS-JÁRVÁNY OKOZTA HATÁSOK VIZSGÁLATA SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG MEGYE AUTÓIPARÁBAN TEVÉKENYKEDŐ VÁLLALATOK FOGLALKOZTATÁSI ÉS PÉNZÜGYI HELYZETÉRE VONATKOZÓAN

THE EXAMINATION OF EFFECTS CAUSED BY THE COVID19-PANDEMIC CONCERNING THE EMPLOYMENT AND FINANCIAL SITUATION OF AUTOMOTIVE COMPANIES IN SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG COUNTY

Maklári Eszter, Béresné Mártha Bernadett

ÖSSZEFOGLALÁS

Magyarországon a 2020 márciusában megjelenő Covid19-járvány a nemzetgazdaság bruttó hazai termelését illetően valamennyi ágazatában erőteljesen érezte a hatását annak berobbanását követően, azonban az év végére szinte stabilizálta helyzetét. Ez azt jelenti, hogy a 2020-as év teljes egészében az ipari termelés GDP-je az előző év azonos időszakához képest 2%-kal nagyobb, míg a szolgáltatás 1%-kal kisebb teljesítményt tudott elérni. Tanulmányunk általános célja, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei autóiparban tevékenykedő 3, különböző vállalati méretkategóriába tartozó cég példáján keresztül bemutassuk, hogy a világjárvány milyen változásokat okozott azok foglalkoztatási és pénzügyi helyzetét tekintve. Feltételezzük, hogy az országos átlagos adatokhoz hasonlóan, a vizsgált cégeknek sem kellett a járvány miatt jelentős negatívumokat átélniük. A vizsgált cégeknél a járvány hatása a foglalkoztatás és a pénzügyi helyzet terén rugalmas alkalmazkodást kívánt a vállalatok vezetőitől, melyekhez időben képesek voltak alkalmazkodni, és jövedelmezően sikerült zárniuk a 2020-as évet. Annak ellenére, hogy a munkaerő foglalkoztatása terén a cégek szinte minden lehetőséget kihasználtak arra vonatkozóan, hogy megtartsák alkalmazottaikat, mégis történtek elbocsátások (a mikro vállalkozás esetében). A pénzügyi helyzet vonatkozásában pedig elmondható, hogy összességében jól helyt álltak a cégek, a 2020. évi tavaszi mélypontot maguk után hagyva év végére talpra álltak, sőt az egyik cégnek extra profitot is sikerült elérnie. A vállalatok vezetőivel készített mélyinterjúk alapján hipotézisünk így bizonyítást nyert.

Kulcsszavak: autóipar, munkaerő, pénzügyi helyzet, alkalmazkodás, rugalmasság

ABSTRACT

The Covid19 epidemic in Hungary in March 2020 had a strong impact on all sectors of the national economy after its outbreak, but by the end of the year it had almost stabilized. This means that in 2020 as a whole, the GDP of industrial production was 2% higher than in the same period of the previous year, while the service was able to achieve 1% less performance. The general aim of our study is to present the changes that the pandemic caused in terms of their employment and financial situation through the example of 3 companies operating in the automotive industry of Szabolcs-Szatmár-Bereg county. We assume that, similarly to the national average data, the surveyed companies did not have to experience significant negatives due to the epidemic. For the firms surveyed, the impact of the epidemic required flexible adjustments from managers in terms of employment and financial situation, to which they were able to adapt in time and managed to close the year 2020 profitably. Despite the fact that in the field of employment, companies took advantage of almost every opportunity to retain their employees, there were still redundancies (in the case of micro-enterprises). In terms of the financial situation, the companies were doing well overall, leaving the spring 2020 low behind and recovering by the end of the year, and even one of the companies managed to make an extra profit. Based on in-depth interviews with company executives, our hypothesis was thus proven.

Key terms: automotive, labor, financial situation, adaptation, flexibility

BEVEZETÉS

Az eurózána gépjárműkeresletét a vírus európai elterjedése már kedvezőtlen állapotban érte, mely a kirobbanást követően csak tovább romlott. A hazai gyártás ezen időszak alatt kis mértékben visszaesett, azonban a nyugati központokból nézve a nagyon gyenge forint árfolyam miatt versenyképesebbek lettünk a termelés területén. Magyarország gazdaságának az autóipar kiemelkedő húzóágazata. Már 2015-ben a magyar vállalati GDP több, mint felét a külföldi tulajdonban lévő vállalkozások adták (BUCSKY, 2019). A Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint az utóbb említett cégek alkalmazják a magyar munkavállalók több, mint 25%-át, és ezeknek a vállalatoknak köszönhetjük a bruttó tárgyeszköz-beruházások 40%-át, az árbevétel, a termelési és a hozzáadott érték majdnem 50%-át (KSH, 2018). Az erős kiszolgáltatottság a hazai autóiparra különösen jellemző, hiszen a világban az iparágban beszállítóként tevékenykedő legismertebb 100 vállalat közül mind megtalálható a magyar piacon. (CSERHÁTI et al., 2021). A hazánkban működő, külföldi tulajdonú autógyárak közvetlen hozzájárulása a magyar GDP-hez 5-6%, de a beszállítók és a szolgáltatók további 8-9%-ot jelentenek. Az új autók eladása a világ piacán 2017 óta folyamatosan csökkenő tendenciát mutat (ANDRÓCZI, 2021). A 2020-as évben értékesített új autók száma a 2013-as év szintjét sem érte el (alatt marad 2,8%-kal). Ebből következik, hogy a jövőben nemcsak az autógyártóknak, hanem az autóalkatrészek kereskedésével, autóipari szolgáltatások nyújtásával foglalkozó vállalkozásoknak is számolniuk kell a mennyiségi és a minőségi változásokkal (pl. elektromos járművek terjedése, a vásárlók igényeinek változása, az új szereplők és üzleti modellek megjelenése, az autók átlagos élettartamának növekedése miatt növekvő karbantartási igény). Ezen változások a McKinsey tanulmány alapján legkorábban Európa és Észak-Amerika fejlett piacain fognak végbemenni (MCKINSEY & COMPANY, 2018).

ANYAG ÉS MÓDSZER

Tanulmányunk egy 2020 februárjában indult 9 hónapos kutatómunka első részeredményeit mutatja be. A felmérés adatbázisát az EMIS 2019-es adatbázisában szereplő Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében székhellyel rendelkező, a 441-es (gépjármű és alkatrészkereskedés) vagy a 4231-as (közúti jármű és alkatrész nagykereskedelem) iparági kóddal rendelkező cégek képviselik. Az EU vállalati méretkategóriák szerinti besorolása alapján az adatbázis vállalatai közül egy nagyvállalattal („B” társaság), egy közepes („A” cég) és egy mikrocéggel („C”vállalat) készítettünk félig strukturált, személyes, egyéni mélyinterjút, mely során két témakör (munkaerő, és a pénzügyi helyzet) került kifejtésre nyitott, átalakítható, sorrendjét tekintve rugalmas kérdések formájában. Az „A” vállalatról a társaság gazdasági igazgatója, a „B” vállalkozásról a cég ügyvezető igazgatója, a „C” társaságról a cég tulajdonosa nyújtott számunkra információkat. Mindhárom cég gazdálkodási formája korlátolt felelősségű társaság.

EREDMÉNYEK

A mélyinterjúra adott válaszok eredményeit az 1. táblázat foglalja össze. A munkaerő-állomány alakulásáról elmondható az „A” cég esetében, hogy 2020-ra létszámbővítést terveztek, de amikor 2020. március közepén a Covid19-járvány megjelent, létszámstopot vezettek be, de munkaerő elbocsátása nem történt. A „B” kft. (jelenleg 1.185 főt foglalkoztat) esetében sem volt szükség munkaerő elbocsátására 2020-ban, míg a „C” mikro vállalat esetében a csökkenő megrendelések miatt 2 alkalmazottat kénytelen volt elbocsátani, azonban 2021-ben visszavettek őket.

Táv munka vonatkozásában 2020. március-június között az „A” és a „B” vállalat szellemi dolgozóinak körében is gyakori volt a távmunkavégzés. Az „A” cég alkalmazottai megkaptak minden olyan eszközt, ami az otthoni feladataik ellátásához szükséges volt, kivéve az internet hozzáférést. A „B” cég szellemi munkavállalói számára nem volt újdonság a távmunka, ők ko-

rábban is dolgoztak otthon, így számukra nem kellett a társaságnak újabb eszközöket vásárolnia, biztosította a cég az alkalmazottainak a mobilinternet-hozzáférést. A „C” vállalat esetében nem végeztek a munkavállalók távmunkát. A „B” és a „C” cégnél egyáltalán nem volt jellemző a fizetetlen szabadságok igénybevétele. Az „A” társaságnál a fizetés nélküli szabadságok minimálisak voltak, és az igénybe vevők csak 1-2 hétre maradtak otthon.

Az infokommunikációs technológiák alkalmazása terén a „C” vállalkozás életében nem történt változás a vállalatiirányítás területén. Az „A” és a „B” cég vezetői általában elektronikus megbeszéléseket tartottak jellemzően a Microsoft Teams segítségével. Az „A” kft-nél amint lehetőség adódott, megszüntették a home office-t, ugyanis a pénzügy és a számvitel területen dolgozók hatékonyabban tudtak az irodában dolgozni, mint otthon. Ennek oka a nem megfelelő információáramlás volt, mely rávilágított arra, hogy a vállalatnak még inkább a digitalizáció útjára kell lépnie, ezért 2021. február közepétől bevezettek egy elektronikus számlaiktató rendszert. A „B” cégnél nem okozott problémát az online munkavégzés. Az „A” és „B” vállalkozás esetében az éves béremelés megtörtént, míg a „C” vállalkozásnál ilyen nem volt.

Értékesítések alakulása: A 2020-as évben az előző évhez képest nőtt az „A” és a „C” vállalat értékesítési nettó árbevétele, azonban a tavaszi időszakban mindegyik cég esetében visszaesések jelentkeztek. Az „A” vállalatnak a 2020. márciusi értékesítés nettó bevétele sokkal alacsonyabb volt, mint az előző év márciusában, viszont azt nem a pandémia megjelenése okozta, hanem az időjárási tényező, ugyanis 2020-ban később kezdődött a gumiabroncs átszerelési szezon. Az egész évet tekintve árbevétel szempontjából 7%-os növekményük volt. Ennek nagy része az áremelések hatásából adódik. Az értékesítés volumene és a végső fogyasztók száma csökkent, főleg a kiskereskedelemben. A bevételnövekmény egy részét az export hozta. A járvány hatására a forint gyengült az euróhoz képest, aminek köszönhetően a vállalatnak rekord exportértékesítése volt 2020-ban. A „B” cég exportbevétele 2021 februárjában 88%-a volt az egy évvel korábbi értéknek. A „C” vállalat értékesítés nettó árbevétele a Covid19-járvány első hulláma idején 50%-kal visszaesett. A tavaszi vészhelyzet megszüntetése után a kft. az év hátralévő időszakában költségcsökkentéssel tudta pótolni a kiesett bevételt. A cégnek a két munkavállaló elbocsátása következtében csökkent a bérköltsége.

1. táblázat: Vállalati mélyinterjúk eredménye

Megnevezés		„A” vállalat	„B” vállalat	„C” vállalat
Munkaerő	elbocsátás	nem	nem	2 fő
	távmunka	szellemi dolgozónál	szellemi dolgozónál	nem
	fizetés nélküli szabadság	igen, de minimális	nem	nem
	infokommunikációs eszköz használata	igen, TEAMS	igen, TEAMS	nem
	béremelés	igen (7%)	igen	nem
Pénzügyi helyzet	nettó árbevétel	nőtt	nőtt	nőtt
	beruházás	igen, de kisebb mértékben	csak pótlás történt	nem
	készlet	nőtt értékben, de mennyiségben nem	nem változott	értékben nőtt
	követelés	nem változott	nincs adat	jelentős csökkenés
	hitelmoratórium	nem	nem	nem
	állami támogatás igénylése	nem	K+F; egyéb	ÁFA támogatás
	kötelezettség	+30 nap fizetési halasztás	nem változott	csökkent, újabb hitel felvétele
adózott eredmény	nőtt	nincs adat	nőtt	

Forrás: saját kutatómunka alapján

A vállalati beruházásokat illetően a 2020-as évben a „C” vállalat immateriális javainak értéke változatlan maradt, a tárgyi eszközeinek értéke 50%-kal csökkent, míg az „A” vállalkozásnál

ezen mennyisége nem változott annak ellenére, hogy a cég filozófiája szerint a bevételük 25%-át minden évben beruházásokra visszafordítják. Ez a 2020-ban elmaradt, csak pótló beruházásokat végeztek. A „B” cég 2020 tavaszán bizonyos területeken kevesebbet ruházott be, de más területeken az év második felében intenzív beruházásokat hajtott végre. A cég évente kb. 4-5 millió eurót ruház be, azonban a 2020-as évben ettől kevesebbet költöttek beruházásokra.

A készletek illetően elmondható, hogy az „A” cég készletértéke nőtt a 2020-as évben, a termékek áremelkedésének következtében. A magas euróárfolyam az abroncs beszerzési árát is megemelte, melyeket továbbhárítottak a vevők felé, de az a készletértékben megjelent. A készletállomány darabszámban nem növekedett. A gumiabroncsok összetétele folyamatosan változik az autópiacon, az új autók egyre nagyobb méretű abroncsokkal kerülnek legyártásra. A társaságnál nem volt változás a termelés, az anyagbeszerzés területén, nem lépett fel anyagihiány, nem voltak szállítási problémáik. A gumiabroncsok vonatkozásában a kereslet illetően a kiskereskedelemi személy vásárlásokat egyre inkább az online vásárlások váltják fel. Az abroncsot csak szervizben lehet felszerelni, ezért a szolgáltatásokban nem éreztek csökkenést. Az export növekedett, nagykereskedelmi oldalon a kereslet stagnáló volt. Az áruházláncoknak történő beszállítás viszont jelentősen csökkent. A „B” vállalatnál 2020. március-június között átlagosan 25%-kal csökkent a megrendelés-állomány, ezért 2020 márciusában a csökkenő vevői igény hatására a visszafogott termelés mellett is megnőtt a késztermékek készlet szintje, majd júliusban az igények visszaugrottak arra a szintre, ahol a járvány előtt voltak, így a késztermékek készlet szintje is visszatért a március előtti szintre. A járvány megjelenésének hatására a „B” cég anyagbeszerzéseinek területén változtak a belső ellátóláncok. A vállalkozásnak 2020 áprilisában anyagihiánnyal kellett megküzdenie, egy olaszországi beszállítójuk nem tudott szállítani. Ekkor azoknak a termékeknek a gyártását, amelyekhez az olasz alapanyag volt szükséges, 4 napra leállították. Ezen időszak alatt a kapacitáskihasználás átlagosan 25%-kal csökkent, azonban az év második felében magasabb volt a termelésük, mint az előzetes előrejelzés. A kieső árbevétel egy részét sehogy se tudták pótolni, de a szigorú készletgazdálkodásuk és a költségoptimalizálásuknak köszönhetően jelentősen tudták csökkenteni költségeiket. A „C” vállalkozás készleteinek értéke 28%-kal nőtt a vírus hatására, és inkább már a belföldi beszerzésekre koncentrált, mert nagyon meggyengült a forint, és ezért az erős euróárfolyammal nem versenyképes a cég az EU piacon. Áruhiány lépett fel náluk, a fő profiluknak számító minőségi, keveset futott, használt „kiszaszony járművekből” kevesebb van a piacon, és azokat drágábban tudták beszerezni. Ezeket a beszerzési többletköltséget részben tudták érvényesíteni az eladási árban. Alapanyagból nem jelentkezett hiány, még bővült is a kínálat. Azonban a vészhelyzet idején csökkent a megrendelések száma. Ekkor a vállalat a kieső bevétel pótlására a szolgáltatásait fejlesztette, és az alapprofil kiegészítette szerviz és kozmetikai szolgáltatásokkal. 2020. április elejétől augusztus közepéig 50%-kal csökkent a vállalat termékeinek értékesítése az előző évhez képest, azóta folyamatosan nő. Emellett a külföldön vásárolt autókat megjavította, hozzáadott értékkel visszaszállította a származási országba, és ott értékesítette. A vállalat a jövőben még erőteljesebben koncentrált erre a területre, mert a tendencia azt mutatja, hogy a gyengülő forint miatt a cég eladási árai versenyképesek az euróövezet országaiban.

A követelések alakulását illetően, míg a „C” vállalat követeléseinek értéke 91%-kal csökkent, az „A” vállalat esetében a járvány megjelenése a vevőkövetelések alakulására nem volt negatív hatással. Egy szigorú hitelkeretrendszer állítottak fel a vevők részére, és ennek is köszönhető, hogy minimalizálni tudták az ilyen jellegű veszteségeket.

Kötelezettségek terén a három cég közül egyik sem vette igénybe a hitelmoratóriumot. Az „A” vállalat nem vett fel hitelt a járvány megjelenését követően, szállítói kötelezettségeinél a szezonális eltolódása (a koronavírus hatására később kezdődött a nyári szezon, ezért később is fejeződött be) miatt kért a beszállítóitól fizetési halasztást. Átlagban plusz 30 nap fizetési haladékot nyújtottak a cég partnerei. Ez utóbbi a „B” és a „C” cégre nem volt jellemző. A „C” vállalat munkabér fizetési kötelezettsége csökkent az elbocsátások miatt, a vállalat vezetője tervezi,

hogy felveszi a Széchenyi Kártya Folyószámlahitel Pluszt, ezzel kiváltva a cég jelenlegi kedvezőtlenebb kamatozású hiteleit.

Az „A” vállalat nem vett fel állami támogatást a járvány megjelenését követően. A „C” kft-nek egyszeri alkalommal volt lehetősége egy havi ÁFA-fizetési kötelezettség 50%-os mérséklésére. A „B” cég a csökkentett munkaidős állami támogatást alkalmazta, és a kutatásfejlesztési támogatást is igénybe vette.

Az adózott eredmény alakulását illetően a „C” vállalat adózott eredménye 22%-kal nőtt. Az „A” kft. gazdasági igazgatójának nyilatkozata szerint a vállalat adózott eredménye valószínűleg az elmúlt évekhez viszonyítva az egyik legmagasabb lesz 2020-ban. Ennek az oka az export-bevételek növekedése és a vállalat költségcsökkentő intézkedései.

KÖVETKEZTETÉSEK

Primer kutatásunk eredménye alapján megállapíthatjuk, hogy mind a három vizsgált vállalat, méretkategóriától függetlenül foglalkoztatási és pénzügyi szempontból is rugalmasan tudott alkalmazkodni a pandémia helyzetéhez, hiszen a teljes évet figyelembe véve nyereségesen gazdálkodtak, és munkavállalóikat nemcsak képesek voltak megtartani, de fizetésüket is emelték (kivéve a mikro vállalkozást). Ezzel jó alapot lerakva azon jövőbeli változások elé, mely a szektorra vár. A gyártás területén számolni kell az automatizálás növekedésével, és a növekvő vevői igények kielégítésével. Az elektromos járművek, az önvezető technológiák, a digitalizáció, illetve a vezeték nélküli (over-the-air – OTA) frissítések a gépkocsik karbantartásába is változásokat fognak hozni. Új szereplők kapcsolódnak majd be az ellátási láncokba, és a kompetitív előnyt jelentő tudás, képességek köre is változóban van. Új, például elektromos járművek vagy flották szervizelésére specializálódó műhelyek megjelenésével lehet számolni. Az alkatrész-kereskedő vállalkozásoknak digitális képességeiket kell fejleszteniük. Mindez magában foglalja az online platformok optimalizálását, a big data használatát és adatok szerzését vásárlóikról. A kisebb cégeknek célszerű lehet egyes termékkategóriákra specializálódnuk. Továbbá, ahogy az emberek egyre nyitottabbá válnak az e-kereskedelem iránt, nagyobb hangsúlyt kaphat az online értékesítés. A szervizeknek felszerelésbe és dolgozók képzésébe, megtartásába szükséges fektetniük. Ezenfelül hangsúlyt kell helyezniük az ügyfelek megfelelő kiszolgálására, illetve meg kell találniuk a módját annak, hogy jól pozícionálják magukat más műhelyekkel szemben.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- (1) ANDRÓCZI B. (2021): Csaknem ötödével kevesebb új autó került forgalomba 2020-ba. https://totalcar.hu/magazin/hirek/2021/01/06/csaknem_otodevel_kevesebb_uj_auto_kerult_forgalomba_2020-ban/ (letöltve: 2021.05.20.) (2) BUCKSKY P. (2019): Szinte példátlanul kiszolgáltatót Magyarország a külföldi cégeknek. <https://g7.hu/vallalat/20190211/szinte-peldatlanul-kiszolgáltato-magyarorszag-a-kulfoldi-cegeknek/> (letöltve: 2021.04.12.) (3) CSERHÁTI I. – KERESZTÉLY T. – TAKÁCS T. (2021): Versenyképesség és foglalkoztatás az autópárhuzban. *KÖZGAZDASÁG* 2021/1. pp. 27-38. (4) KSH (2018): Külföldi irányítású vállalkozások Magyarországon, 2018. Központi Statisztikai Hivatal <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/kulfleany18.pdf> (letöltve: 2021.04.12.) (5) MCKINSEY & COMPANY (2018): McKinsey Center for future mobility – Ready for inspection – the automotive aftermarket in 2030. <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Automotive%20and%20Assembly/Our%20Insights/Ready%20for%20inspection%20The%20automotive%20aftermarket%20in%202020/Ready-for-inspection-The-automotive-aftermarket-in-2030-vF.ashx> (letöltve: 2021.05.20.) (6) MORAIS A. – IVANOV A. – HRISTOVA B. – NINOV G. – YANAKIEVA N. – SLAYCHEVA N. – SANYAL – R. – MLADENOV S. – WU X. – LI Y. (2020): Foresight 2021. Retail bloom and gloom. ISI Emerging Markets Group. 117 p.

SZERZŐK:**Maklári Eszter**

Pénzügy és számvitel BA szakos hallgató
Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Kar
eszter.maklari@gmail.com

Béresné dr. Mártha Bernadett

adjunktus
Debreceni Egyetem Gazdaságtudományi Kar
beresne.martha.bernadett@econ.unideb.hu

„Az Innovációs és Technológiai Minisztérium ÚNKP-20-1 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának a Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Alapból finanszírozott szakmai támogatásával készült.”



NEMZETI KUTATÁSI, FEJLESZTÉSI
ÉS INNOVÁCIÓS HIVATAL



Új Nemzeti
Kiválóság Program