

LINK: <https://www.edutus.hu/cikk/a-byd-magyarorszagon/>

A BYD MAGYARORSZÁGON

VINCZELLÉR GERGELY Edutus Egyetem BSc. Alapképzésben Kereskedelem- és Marketing szakos hallgató

e-mail: gergely.vinczeller@pmi.com

DOI: [10.47273/AP.2024.31.29-35](https://doi.org/10.47273/AP.2024.31.29-35)

ABSZTRAKT

A BYD kínai autómárka bár már 1995 óta létezik, azonban hazánkban csak 2023 óta vált szélesebb körben ismertté. A BYD márka ismertségének kétségtelenül jót tett, hogy Magyarországon tavaly több olyan autószalon is megnyílt, amely elsődlegesen a BYD márka értékesítésére fókuszál, de a márkanév ismertebbé válásában az elektromos autózás növekvő népszerűségének is bizonyosan van szerepe. Az előbbieket dacára azonban a BYD márka kérdéskörét mégis egy harmadik megközelítésben vizsgáljuk meg, és elsődlegesen arra a kérdésre kívánunk választ találni, hogy az említett globális kínai autómárka a közép-európai régióban miért pont hazánkban jelent meg először, és milyen okok játszottak abban közre a vállalat üzleti és piaci stratégiája szempontjából, hogy az európai terjeszkedésének kiindulási pontjául éppen pont Magyarországra esett végül a választása, megvalósítva így hazánkban a rendszerváltás óta, a legnagyobb mértékű külföldi beruházást

ABSTRACT

Although the Chinese car brand BYD has existed since 1995, it only became widely known in Hungary in 2023. The recognition of the BYD brand has undoubtedly benefited from the fact that several car dealerships were opened in Hungary last year, which primarily focus on the sale of the BYD brand, but the growing popularity of electric cars certainly also played a role in the brand name becoming better known. Despite the above, however, we will still examine the issue of the BYD brand in a third approach, and primarily we want to find an answer to the question of why the aforementioned global Chinese car brand appeared in our country for the first time in the Central European region, and what reasons the company played a role in that from the point of view of its business and market strategy, that it finally chose Hungary as the starting point of its European expansion.

1. Kutatási módszertan

A szekunder adatelemzés módszerének alkalmazásával annak a kérdésnek a vizsgálatára vállalkoztam, hogy melyek azok a versenyképességi tényezők, amelyek miatt a BYD éppen Szeged mellett döntött autógyára megépítésének helyszínévé. A kérdés megválaszolása során fő célunk annak az aspektusnak a görcső alá vétele, hogy milyen versenyképességi tényezők miatt érkezik Csongrád-Csanád vármegye székhelyére a beruházás, továbbá ez hogyan hat majd a köztudottan német kitettségű magyar autóiparra és tágabb értelemben az egész magyar gazdaságra, illetve hogyan alakíthatja át a fogyasztói szokásokat, emelve az

elektromos autók arányát. Ennek a kérdésnek a megválaszolása során betekintést kaphatunk olyan nézőpontokba is, hogy valójában mennyire számít Magyarország fontos célországnak a BYD márka építési politikája szempontjából. Továbbá betekintést kaphatunk abba a vonatkozásba is, hogy a versenytársainál köztudomásúan olcsóbb, ám közel azonos minőségű gépkocsikat gyártó cég magyarországi megjelenésének hatására vajon várható-e, hogy jelentősen megnő hazánkban az elektromos autók részaránya a teljes gépkocsi állományon belül.

Az előbbi kérdésfelvetés megválaszolása során rengetek publikáció megjelent, azonban a kérdések megválaszolásához elsősorban az elismert gazdasági szakmai portálok tanulmányait és elemzéseit hívom segítségül.

2. - Elméleti háttér

2.1. Bár jelen tanulmány célja szekunder elemzés, azonban a vizsgált téma szempontjából a későbbiekben hasznosnak bizonyulhat a magyar autóhasználók megkérdezésén alapuló primer kérdőíves kutatás lefolytatása is a BYD márkával kapcsolatos fogyasztói szokások, valamint akár még magával az elektromos autózással kapcsolatos közvélekedés megismerése céljából is, hiszen az utóbbi időben egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy szerte Európában erősödni látszik az elektromos autókkal szembeni szkepticizmus, amely a nagy gyártók eladási adataiban már mérhető módon is visszatükröződik. A BYD általános bemutatása

A BYD márkanév az angol „Build Your Dreams” kifejezésből származik, és az előbbi mozaikszót lényegét magyarra fordítva úgy lehetne talán a legfrappánsabb módon lefordítani, hogy aki a szeretné álmait a gyakorlatban is megvalósítani, akkor az egy BYD autót vesz (Zádori, 2023).

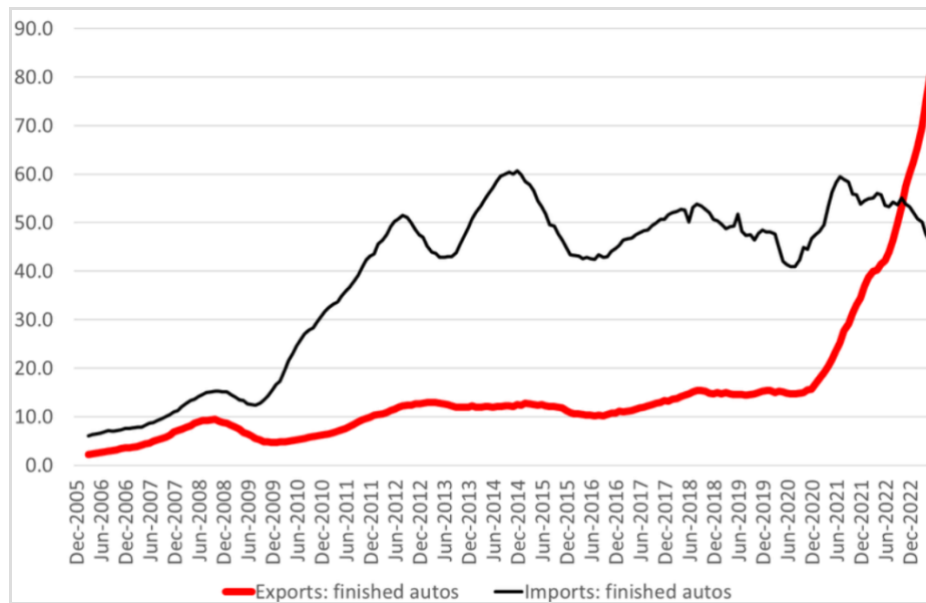
A BYD-et szokás a „kínai Toyotaként” is említeni. A Toyotára való utalás onnan származik, hogy sok más kínai céghez hasonlóan a kezdetekben a nyugati termékeket és márkákat igyekeztek „koppintani”, és a cég első nagy sikere, a 2009-ben piacra dobott BYD F3 igencsak kísértetiesen hasonlított a legendás Toyota Corollára (Mészáros, 2023). A BYD az autógyártás mellett az elektromos akkumulátorok terén is globális piacvezető, és egyedül csak a szintén kínai CATL tudja utóbbi területen jelenleg ma még maga mögé utasítani. A BYD eredetileg beszállítóként tevékenykedett, és a Nokia és a Motorola mobiltelefonok számára gyártott akkumulátorokat, azonban 2002-ben egy merészet húzva döntöttek úgy, hogy „váltak”, és inkább az autógyártásban próbálnak szerencsét.

Fontos hangsúlyozni, hogy a BYD sikerében a kínai állami támogatásnak is nagy szerepe volt, bár az együttműködés kétségtelenül mindkét fél számára előnyös volt, hiszen így Kína enyhíteni tudta a közép- és felsőkategóriás autók terén saját import kitétségét. Az addig a német autógyártók számára egyik elsődleges felvevőpiacnak számító kínai kereslet gyengülésének a németek nem igazán örültek, de hasonlóan rontotta az elektronos autók terén addig egyeduralkodó Tesla ázsiai piaci pozícióit is a BYD megjelenése. Nem szabad továbbá azt sem feledni, hogy az erőltetett iparosításnak köszönhetően Kína számos térsége – főleg a nagyvárosok és tengerparti gyáripari körzetek – szinte élehetlenné váltak az állandó szmogtól, és a pekingi vezetés a környezeti terhelés csökkenését is reméli az elektromos autók belső piacának erősödésétől.

Mint az alábbi 1. ábra is mutatja, egészen 2022-ig a Kínába irányuló autóimport volumene nagyobb volt, mint az exporté, azonban 2022 után a kínai autógyárak globális terjeszkedésbe kezdtek. A BYD esetében mindez azt jelenti, hogy 1-2 éven belül a tavalyi 1,8 milliós eladási darabszámot 3 millióra kívánják emelni (Zádori, 2023).

A BYD termékportfóliója bár rendkívül széles, azonban 2022-ben végleg felhagytak a hagyományos belső égésű motorral szerelt járművek gyártásával, így ma már csak elektromos járműveket (BEV-k) és a plug-in hibrid elektromos járműveket (PHEV-k) gyártanak (Küllei, 2023).

1. ábra A kínai autóexport-és import alakulása 2005-2022 között (milliárd USD)



Forrás: Mészáros (2023)

2.2 A BYD és a Tesla globális versenye

A tavalyi év nem csupán a BYD, hanem talán a világ teljes autógyártása számára fontos fordulópontot hozott akkor, amikor is a kínai márka az eladott elektromos és hibrid gépjárműveinek számát illetően a globális versenyben is képessé vált felülmúlni a Teslát. Így míg 2023-ban a BYD világszerte mintegy 1,86 millió darab autót tudott értékesíteni, addig az amerikai versenytársa kénytelen volt megelégedni „csak” 1,3 millió eladott gépkocsival. Az autózás berkeiben járatosabbak számára további érdekes momentum, hogy a Tesla eladási számait nem tudta számottevő módon megnövelni a tavalyi piacra dobott megújult Model 3 és a rozsdamentes Cybertruck sem (Zádori, 2023).

Az elemzésem készítése idején megjelenő elsőnegyedéves adatok szerint a BYD már megelőzte a Teslát, hiszen míg az amerikai cég globálisan 484 ezer autót értékesített, addig a BYD 526 ezret (Portfolio, 2024)

A BYD versenyképessége leginkább alacsony árának köszönhető, és BCG mátrix szerinti „fejős tehén” típusait (ATTO 3, Dolphin) szokás „népautóként” is említeni. Azonban az utóbbi években a BYD már megjelent a felsőkategóriában is, így például a Ferrarit is elkezdte „szorongatni”, viszont a prémium kategóriában is alacsonyabb árakkal tud versenybe szállni. Mindez a kínai gyár elképesztően hatékony gyártási láncával magyarázható, melynek lényegét

a saját gyártású alkatrészekre épülő vertikális integráció képezi. Ennek fő előnye, hogy a BYD nem függ külső beszállítóktól, mely függés kockázatai a globális ellátási láncok esetében az elmúlt években már többször bebizonyosodott, elég csaka a Covid-19 időszakának „chip hiányára” gondolni. Hátránya azonban az, hogy a BYD-nek magána kell megoldani az autóipar éllandósuló innovációs kihívásait, melyek eredményes megválaszolása rendkívül költségigényes feladat. (Mészáros, 2023).

Előbbiek fényében nem meglepő tehát, hogy „mindössze” 89 millió forintért már elérhető a BYD első prémium márkája, Yangwang U9-es, melyet a „supercar kategóriában” a Ferrari és a Lamborghini versenytársának szánnak (1306 lóerő, 2,36 másodperces gyorsulás 100 százra) (Kriván, 2024).

Az elemzésem készítése idején megjelenő első negyedéves adatok szerint a BYD ismét megelőzte a Teslát, hiszen míg az amerikai cég globálisan 484 ezer autó értékesített, addig a BYD 526 ezret (Portfolio, 2024a).

2.3 A BYD Magyarországon

Bár a BYD márkanév csak azt követően vált a magyarok körében jobban ismertté, amikor a kínai márka bejelentette a szegedi óriásgyárának megépítését, azonban a BYD hazai jelenléte jóval korábbra nyúlik vissza, hiszen komáromi gyárukban már évek óta van egy busz-összeszerelő üzemük, valamint Fóton egy akkumulátorgyárat is működtetnek (Zádori, 2023).

A magyar gazdaságpolitika célja, hogy 2025-re az európai (német) és az ázsiai ipari gyártási technológiák kapcsolódási pontjává váljék. Annak kapcsán viszont szeretnék hangot adni kétségeimnek, hogy vajon a hazai KKV szektor mennyire tud, illetve lesz majd képes bekapcsolódni a BYD beszállítói láncába egyrészt innovációs és technológiai hiányosságai, valamint az eltérő munkavégzési és szervezeti kultúra okán is (Szűcs, 2024).

A BYD szegedi gyárat majd üzemeltető BYD Auto Hungary Kft.-t korábban még soha nem látott nagyságrendű alaptőkével jegyezték be (191 Mrd Ft), és a Szegedre tervezett gyár teljes összköltsége 5 milliárd dollár lesz majd várhatóan, melyhez a magyar állam 10%-os támogatással szállt be. Napjaink globális világgazdasági modelljét nagyszerűen illusztrálja, hogy a szegedi gyár működésében egy brazil lítium kitermeléssel foglalkozó cég is szerepet kap majd, mely rossz hasonlattal élve egy „barter üzlet” is egyben, hiszen a BYD dél-amerikai terjeszkedésének első nagy célpontja éppen Brazília (Portfolio, 2024b).

A BYD számára a magyar bejegyzésű cég azért fontos, mivel így lehetővé válik a Kínából érkező termékekre az EU által kivetett magas vám megkerülése, továbbá „magyar céggént” versenykorlátozás nélkül hozzá tud férni a teljes 27 tagállam autópiacához (Pénzcentrum, 2024a).

Megfigyelhető továbbá egy olyan magyar gazdaságpolitikai megfontolás is, hogy a technológiai versenyben az USA és Ázsia mellett egyre jobban lemaradó európai gazdasági kitettségét így szeretné enyhíteni a kormány. Ennek külpolitikai törekvésnek a részét képezi a „Keleti nyitás” politikája. (Pénzcentrum, 2024).

Nem túlzás azt mondani, hogy a BYD hazai megjelenése új fejezetet nyit a rendszerváltás utáni magyar gazdaságtörténetben, és szinte bizonyosra vehető, hogy a német autógyártási dominancia végét is elhozza majd hazai viszonylatban. De az sem kizárható, hogy a teljes

német autóipar végét fogja jelenteni a BYD európai megjelenése, hiszen nem titkolt céljuk, hogy „letarolják” az európai autópiacot (Kövesy, 2023).

Hogy a BYD milyen változást fog hozni a magyar ipar gyártási volumenében, elég csak azt figyelembe venni, hogy a globális piacokra értékesítő győri Audi gyárban évi 171 ezer autót szerelnek össze, addig a szegedi gyár elsődlegesen az európai – vagyis regionális léptékű - célpiacra évente 200 ezer autóval számol (Mészáros, 2024).

Ugyanakkor nem várható, hogy a relatíve alacsony árának dacára a BYD autók száma ugrásszerűen megnő majd a hazai utakon, hiszen elsősorban a nyugat-európai fogyasztók igényeinek kívánnak megfelelni a BYD autók minőségben és felszereltségben egyaránt (Németh, 2023).

3. Összefoglalás

Hazánk stratégiai fontosságú befektetési célpont Kína és a BYD számára, azonban nem népessége vagy várható piaci kereslet volumene okán, hanem sokkal inkább EU tagsága és kedvező földrajzi fekvése miatt, melyhez társul a magyar kormány konstruktív és támogató gazdaságpolitikája is.

Elsősorban e versenyképességi tényezők miatt döntött a BYD Magyarország mellett európai autógyára megépítésének helyszínéül.

Megállapítható, hogy a BYD hazai megjelenésének dacára sem várható az, hogy a versenytársainál köztudomásúan olcsóbb, ám közel azonos minőségű gépkocsit gyártó cég hatására megnő hazánkban az elektromos autók részaránya a teljes gépkocsi-állományon belül. Ennek oka az, hogy az árpolitikáját elsősorban a nyugat-európai fogyasztók pénztárcájához szabja, így hazánkban várhatóan túlsúlyban maradnak a külföldről behozott, használt hagyományos belsőégésű autók.

Amennyiben az EU nem tud, vagy nem akar fellépni a kínai terjeszkedés ellen, akkor az mindenképpen változást fog okozni az európai autóiparban, ezen belül pedig a magyar gazdaság és a német autóipar kapcsolatrendszerében is. Egyszerűen azért, mert a német autók iránti csökkenő kereslet miatt a hazai gyáraknak is vissza kell majd venni a gyártási kapacitásaikból.

Összességében a kínai BYD márka megjelenése a magyar gazdaság számára rövidtávon egyértelműen hasznos jelent. Kérdés azonban, hogy mennyire jó döntés ennyire egyoldalúan az autóiparhoz és elektromos akkumulátorok gyártáshoz kötni a magyar gazdaságot. Ráadásul mindez nem pusztán csak gazdasági kérdés, hanem komoly környezetvédelmi aggályokat is felvet.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Kövesy, K. (2023. 12 22). *Letarolnák az európai autópiacot a kínai gyártók, Magyarország hozzá a kapu*. Letöltés dátuma: 2024. 05 19, forrás: <https://www.portfolio.hu/uzlet/20231222/letarolnak-az-europai-autopiacot-a-kinai-gyartok-magyarorszag-hozza-a-kapu-659359>
2. Kriván, B. (2024. 02 26). *Árat csökkent hazai piacán a BYD, hogy felturbózza a keresletet - A Ferrarit is megszégyenítő szuperautóval állt elő a kínai gyártó*. Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://www.vg.hu/cegvilag/2024/02/ar-at-csokkent-a-byd-hogy-felturbozza-a-keresletet-a-ferrarit-is-megszegyenito-szuperautoval-allt-elo-a-kinai-gyarto>
3. Küllei, K. (2023). Kína nyers ereje: BYD. *Autótechnika : havonta megjelenő járműtechnikai folyóirat*, 8-15.
4. Mészáros, T. (2023. 07 02). *Magyarországon is terjeszkedik a „kínai Toyota”*. Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://g7.hu/vallalat/20230702/magyarorszag-on-is-terjeszkedik-a-kinai-toyota/>
5. Mészáros, T. (2024. 01 05). *Egy új szabályozás mutatja, miért épít Magyarországon autógyárat a BYD*. Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://g7.hu/vallalat/20240105/egy-uj-szabalyozas-mutatja-miert-epit-magyarorszag-on-autogyarat-a-byd/> <https://doi.org/10.37602/IJREHC.2024.5501>
6. Németh, K. (2023. 10 18). *Jó kínai, jó áron? Mutatjuk a BYD modellek hazai árait!* Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://www.autonavigator.hu/cikkek/jo-kinai-jo-aron-vezettuk-az-osszes-itthon-kaphato-byd-t/>
7. Pénzcentrum. (2024a. 01 19). *Lehullott a lepel: ezért választotta Magyarországot valójában a kínai BYD autógyár*. Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://www.penzcentrum.hu/auto/20240119/lehullott-a-lepel-ezert-valasztotta-magyarorszagot-valojaban-a-byd-autogyar-1146041>
8. Pénzcentrum. (2024b. 03 02). *Lehullott a lepel: ezért érkezik a kínai CATL és BYD valójában Magyarországra*. Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://www.penzcentrum.hu/gazdasag/20240302/lehullott-a-lepel-ezert-erkezik-a-kinai-catl-es-byd-valojaban-magyarorszag-ra-1147704>
9. Portfolio. (2024a. 01 02). *Itt vannak a friss számok, lenyomta a Teslát a Magyarországon terjeszkedő kínai autóipari multi*. Letöltés dátuma: 2024. 05 19, forrás: <https://www.portfolio.hu/uzlet/20240102/itt-vannak-a-friss-szamok-lenyomta-a-teslat-a-magyarorszag-on-terjeszkedo-kinai-autoipari-multi-660615>

10. Portfolio. (2024b. 01 14). *Elképesztő alaptőkével jegyezték be a szegedi BYD autógyár cégét.* Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://www.portfolio.hu/gazdasag/20240114/elkepeszto-alaptokevel-jegyezték-be-a-szegedi-byd-autogyar-ceget-662789>
11. Szűcs, A. (2024. 05 16). *Nagyon hosszú távra tervez nálunk a BYD – június 9-én az autózásról is szavazunk.* Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2024/05/auto-hosszu-tavra-tervez-nalunk-byd>
12. Világgazdaság. (2024. 05 09). *BYD-gyár: Szeged után tovább terjeszkedne a kínai EV-óriás.* Letöltés dátuma: 2024. 05 08, forrás: <https://www.vg.hu/cegvilag/2024/05/byd-gyar-europa-magyarorszag>
13. Zádori, B. (2023. 12 01). *Célkeresztben a Tesla: rekordot döntött a Magyarországon terjeszkedő BYD.* Letöltés dátuma: 2024. 05 18, forrás: <https://www.economx.hu/nemzetkozi-vallalatok/byd-tesla-kina-elektromos-auto-magyarorszag.781315.html>