

# ***Neijuan: a kínai túltermelési spirál***

## ***Neijuan: China's Overproduction Spiral***

---

Pogány Márton

[https://doi.org/10.47707/Kulugyi\\_Szemle.2026.1.5](https://doi.org/10.47707/Kulugyi_Szemle.2026.1.5)

**Összefoglaló:** A tanulmány azt vizsgálja, hogy a túltermelésre épülő iparpolitika miként vezet túlkapacitáshoz, belső árversenyhez és csökkenő határhozamokhoz Kínában. A téma két szempontból is aktuális: egyrészt a távol-keleti hatalom éppen a globálisan egyre meghatározóbb „új három” ágazatokban – a napelemek, az elektromos járművek és az energiatároló berendezések gyártásában – szembesült a túltermelés okozta problémákkal, másrészt viszont a világ második legnagyobb GDP-jével rendelkező gazdaságnak a belső egyensúlytalanságai nemzetközi kereskedelmi kockázatokat is hordoznak. Az interdiszciplináris, szekunder forrásokra épülő leíró-magyarázó elemzés arra a következtetésre jut, hogy a *neijuan*, azaz az értelmetlen, kimerítő és túlzott verseny mérsékelhető, de csak a növekedési dinamika lassulása árán. Ez a korrekció azonban különösen nagy kihívást jelent egy olyan politikai rendszer számára, amely a stabilitását a gazdasági teljesítmény fenntartására alapozza.

**Kulcsszavak:** *neijuan*, involúció, Kína, elektromos autók, napelem

**Abstract:** The paper examines how an industrial policy centered on overproduction has led to excess capacity, internal price competition, and declining marginal returns in China. The topic is relevant for two reasons: first, China has experienced overproduction in the increasingly pivotal “New Three” sectors (photovoltaics, electric vehicles, and energy storage technologies); second, internal imbalances in the world’s second largest economy generate international trade risks as well. Based on an interdisciplinary, descriptive-explanatory analysis grounded in secondary sources, the study concludes that the excessive competition associated with the *neijuan* phenomenon can be mitigated, but only at the cost of a slowdown in growth dynamics. Such an adjustment, however, poses a particularly significant challenge for a political system whose stability is closely tied to the maintenance of economic performance.

**Keywords:** *neijuan*, involution, China, electric vehicles, solar panels

## Bevezetés

A 20. század végén az iparági túlkapacitás és a szektorális stagnálás hatására súlyos recesszióba került Japán a korábbi globális második helyről mára a negyedekre szorult vissza, és a jelek szerint funkcionálisan hasonló folyamat fenyegetheti a jelenlegi ezüstérmes Kínát is.<sup>1</sup> A gazdasági visszaesés kockázatának a háttérében a kínaiul *neijuan*, a nyugati országokban „involúció” néven ismert jelenség áll. A kínai kifejezés egy szociológiai-antropológiai fogalom, szó szerinti fordításában „önmagába csavarodást” jelent. Ezzel mikroszinten eredetileg a (főként fiatal) kínaiakra nehezedő pszichés nyomást, kényszerű karrierversenyt és hajszát jelölik: egy olyan életmódot, amelynek során az illető fokozatosan kizsákmányolja saját magát – mégpedig egészen addig, amikor már a befektetett erőfeszítései nincsenek arányban az elért eredményeivel.<sup>2</sup> Ez éles kontrasztban áll a mai fiatal (jellemzően Y generációs) kínai dolgozók szüleinek az élményeivel, akik az ország gyors gazdasági fejlődése idején szerezték a munkatapasztalataik javát – azaz látványosan fejlődött a hazájuk, és érezhetően javult a saját helyzetük. A kifejezés nyugati megfelelője, az involúció inkább a jelenség makroszintű megközelítését tükrözi. Egy amerikai antropológus, Clifford James Geertz az 1960-as években arra a következtetésre jutott, hogy mivel Indonézia népességnövekedése meghaladja az ország mezőgazdasági produktivitásának a fejlődési rátáját, az ország a továbbiakban nem tud termelékenyen működni. Ebből származik a fogalom eredeti, antropológiai jelentéstartalma: olyan kultúrára utal, amely már nem képes sem növekedni, sem a társadalmat érintő változásokhoz alkalmazkodni.<sup>3</sup>

A két kifejezés az államvezérelt iparpolitika és az abból fakadó túlkapacitás problémakörében válik ugyanannak a jelenségnek a két oldalává: egy úgynevezett „fejlesztő államban<sup>4</sup>” (ahol az állam aktív, tervező és irányító szerepet vállal a gazdasági fejlődésben) a különféle ösztönzőkkel támogatott szektorok vállalatai kíméletlen túlversengésbe kezdenek,<sup>5</sup> így egyre olcsóbb és nagyobb mennyiségű termékkel próbálják növelni a piaci részesedésüket. Ez a fix erőforrásokért folyó verseny bérválsághoz és alulfoglalkoztatottsághoz vezet, amit a lakosság takarékossgal igyekszik kivédeni, ezzel tovább gyengítve a belső keresletet és fokozva az exportfüggést. Ha azonban a külföldi piacok vámokkal korlátozzák a termelő ország kivitelét, az exportőr gazdasági növekedését végül éppen a saját túltermelési spirálja fékezheti meg.

Pontosan ez a folyamat figyelhető meg a nagyfokú önkizsákmányolást folytató kínai gazdaságban: a nyugati típusú rendszerekben tapasztalható versenytől eltérően Kínában a helyi kormányzatok által erősen támogatott szektorokban (az úgynevezett „új három” ágazatokban, tehát a napelemek,

az elektromos járművek és az energiatároló berendezések gyártása terén) a versenytársak a piaci részesedésük növelése érdekében drasztikusan csökkentik az áraikat. Jó példa erre a BYD Seagull fantázianevű elektromos autója, amelyet újonnan már 8000 dolláros (kb. 2,5 millió forintos) áron is meg lehet vásárolni.<sup>6</sup> A gyártók egymásra licitálása és az árak csökkenése ugyanakkor a bérek mérséklődéséhez és munkaerőhiányhoz is vezet. A bevételeik visszaesésére a kínai háztartások takarékossgal reagálnak, az pedig folyamatosan gyengíti az ország belső piacát. A hazai alulfogyasztásra a kivitel növelése kínálhat megoldást, amennyiben azonban az a felvevőpiacok részéről ellenállásba ütközik, tovább nőhet a vállalatok – és akár az ország – sérülékenysége. A kínai gazdaság így válik egyszerre a *neijuan* és az involúció fogalmának a megtestesítőjévé: a túlzott belső verseny a vállalati árresek csökkenésén keresztül mérsékli a bérdinamikát, a háztartási fogyasztás stagnál, a határhozamok fokozatosan apadnak, a korábbi fellendülés pedig könnyen recesszióba fordulhat át.

A fogalmak mikro- és makroszinten történő definiálásával, valamint előbb általánosságban (egy országra), majd specifikusan Kína gazdaságára történő alkalmazásával megalkotott elméleti keret alkalmas lehet

- egyrészt annak a megvizsgálására, hogy mekkora kockázattal jár a *neijuan* a kínai gazdaságra,
- másrészt, hogy van-e lehetőség a jelenség megállítására, és ha igen, milyen módon.

A másodlagos forrásokra épülő, leíró-magyarázó módszert alkalmazó tanulmány e kérdések megválaszolása érdekében igyekszik történeti, közgazdasági, statisztikai és szociológiai szempontból egyaránt megvilágítani ezt a komplex problémakört. Először a kínai gazdaság történetét, illetve az átalakulásának a folyamatát vizsgálja meg: a historikus rész bemutatja, hogy a távol-keleti ország hogyan és milyen eszközök segítségével került néhány évtized leforgása alatt a világgazdaság élvonalába, és mi utalt a későbbi involúció eshetőségére. Ezt követi a *neijuan* kialakulását megalapozó tényezőket ismertető fejezet: a nagymértékű állami támogatások, a túlkapacitás, valamint az abból fakadó túltermelés és árverseny egyaránt hozzájárult a jelenség kialakulásához. A következő fejezet a *neijuan* által okozott gazdasági hatásokat veszi górcső alá: a napelemekkel, az elektromos járművekkel és az energiatároló technológiákkal foglalkozó cégek bevételekiesései, a csökkenő belföldi kereslet miatt megnövekedett exportkényszer és az egyes országok által a kínai árukra bevezetett vámtarifa, valamint a negatív kínai termelői árindex kerül a vizsgálódás fókuszába. Végül a tanulmány kitér az állam által adott válaszreakciókra, illetve az azokat korlátozó társadalmi-gazdasági faktorokra is.

## A tanulmány és témájának a szakirodalmi rendszeren belüli helye

A *neijuan*, illetve az involúció fogalma a szakirodalomban eltérő diszciplináris kontextusokban jelenik meg. Geertz antropológiai munkájában<sup>7</sup> az involúció olyan makroszintű társadalmi-gazdasági állapotot jelölt, amelyben a növekvő ráfordítások nem vezetnek strukturális fejlődéshez, hanem az egyre intenzívebb belső verseny és a csökkenő határhozamok mellett konzerválják a fennálló szerkezetet. Bár ez az értelmezés eredetileg az agráriumra vonatkozott, az analitikus kerete alkalmas az ipari és általában a gazdaságpolitikai folyamatok vizsgálatára is.

A mai kínai kulturális<sup>8</sup> és pszichológiai-szociológiai irodalom<sup>9</sup> a *neijuan* fogalmát viszont elsősorban mikroszinten alkalmazza: az egyének közötti túlzott versenyt, az önkizsákmányolást, a munkaintenzitás növekedését és a pszichés nyomást írják le vele olyan helyzetek kapcsán, amikor az egyéni erőfeszítések már nem eredményezik a velük arányos mértékű társadalmi vagy gazdasági mobilitást. Ezek a megközelítések ugyan pontos képet adnak a jelenség társadalmi hatásairól, azonban jellemzően nem kapcsolják össze azokat a makrogazdasági struktúrákkal és az államvezérelt iparpolitika intézményi logikájával.

A szakirodalmi rendszer felvázolásakor szükséges megvizsgálni a fejlesztő állam koncepcióját is, amely a politikai és a közgazdasági szakirodalom egyik központi elemét képezi. A modell klasszikus leírása Chalmers Johnson<sup>10</sup> nevéhez fűződik, aki Japánnak a háború utáni iparosodását elemezte, s mutatott rá az államnak a stratégiai ágazatok fejlesztésében betöltött aktív, koordináló és irányító szerepére. Szintén klasszikus empirikus példája a fejlesztő állami modellnek Dél-Korea és Tajvan:<sup>11</sup> a vonatkozó szakirodalom esetükben is az iparpolitika, az állami támogatások, a szelektív piacvédelem és a hosszú távú strukturális célok közötti összefüggéseket hangsúlyozza – ugyanakkor jellemzően a sikeres felzárkózási szakaszra fókuszál, és kevésbé vizsgálja azt, hogy mi történik akkor, amikor az állami ösztönzők túlzott kapacitásbővítéshez, torzított versenyhez és tartós túltermeléshez vezetnek.<sup>12</sup> Az állami támogatások és az iparosítás kapcsolatát tárgyaló munkák ritkán kapcsolják össze ezeket a folyamatokat az involúció logikájával, vagyis azzal az állapottal, amikor a növekvő beruházások már nem generálnak arányos gazdasági hozamot, hanem belső árversenybe és deflációs spirálba torkollnak.<sup>13</sup> A japán gazdasági stagnációt elemző szakirodalom<sup>14</sup> is elsősorban makrogazdasági és pénzügyi magyarázatokat kínál: az árbuborék kipukkanását, a deflációt, a monetáris politika korlátait és a demográfiai tényezőket említi.<sup>15</sup> Bár ezek a munkák részletes képet adnak a stagnáció mechanizmusairól, ritkán alkalmazzák az involúció fogalmát

strukturális keretként, és kevésbé vizsgálják az iparpolitika és a túlkapacitás hosszú távú hatásait.<sup>16</sup>

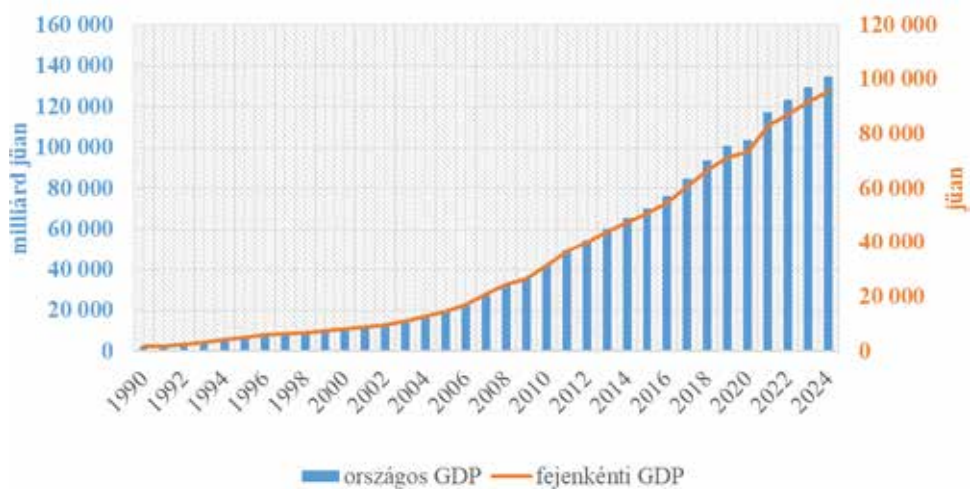
A jelen tanulmány az eltérő irányzatok között kíván egyfajta „híd szerepet” betölteni: az involúció és a *neijuan* fogalmát nem pusztán kulturális vagy pszichológiai jelenségként értelmezi, hanem makrogazdasági és intézményi szinten alkalmazza, mégpedig a fejlesztő állam iparpolitikájának a kontextusában. Ezzel a megközelítéssel egy kutatási rést kíván kitölteni, hiszen az involúció fogalmát a túlkapacitás, az árverseny és a defláció egy-egy, strukturális folyamatként vizsgálja, és azt a fejlesztő állam modelljének az érett szakaszában fellépő belső feszültségek értelmezési keretként alkalmazza. A tanulmány így a kínai gazdaság aktuális problémáinak vizsgálatán túl az iparpolitika hosszú távú korlátairól szóló kérdések megválaszolásához is hozzájárul.

## Történeti áttekintés

A *neijuan* megjelenésének az oka a kínai gazdaságpolitika átalakulásában keresendő. Az ország az 1970-es évek végén szakított a szovjet mintájú tervgazdálkodással, és fokozatosan a piacgazdasági szemlélet felé fordult.<sup>17</sup> A Kínai Kommunista Párt (KKP) ennek szellemében kezdett bele az átfogó gazdasági reformjaiba: az 1978 és 1983 között végrehajtott agrárreformot<sup>18</sup> követően a vidék iparának a fellendítését tűzte ki célul (amelynek eredményeként ma már a vidék adja az ország ipari termelésének a negyedét), majd decentralizáltabbá tette az állami szektort, és a korábbi szigorú szabályozást felváltotta az árak liberalizálása is. Ezzel az államosítás helyébe a (szelektív) piacosítás lépett,<sup>19</sup> ami elősegítette az ország gyors iparosodását és beruházásvezérelt növekedését.

A reformok hatására az 1990-es és a 2000-es években Kína gazdasága exponenciálisan bővült: a kínai Nemzeti Statisztikai Hivatal adatai szerint az ország nominális GDP-je az 1990-es 1.890 milliárd jüanról 2010-re 41.925 milliárd, 2024-re pedig 134.908 milliárdra<sup>20</sup> emelkedett. Az egy főre eső GDP ugyanezen időszakban 1.666 jüanról 31.341, illetve 95.749-re nőtt. Kína 1995-ben még csak a 8. helyen szerepelt a legnagyobb GDP-jű országok rangsorában, közvetlenül az Egyesült Királyság, Olaszország és Brazília mögött.<sup>21</sup> A távol-keleti állam GDP-jének éves növekedését az 1. ábra mutatja.

1. ábra<sup>22</sup>  
A kínai bruttó hazai termék változása, 1990–2024

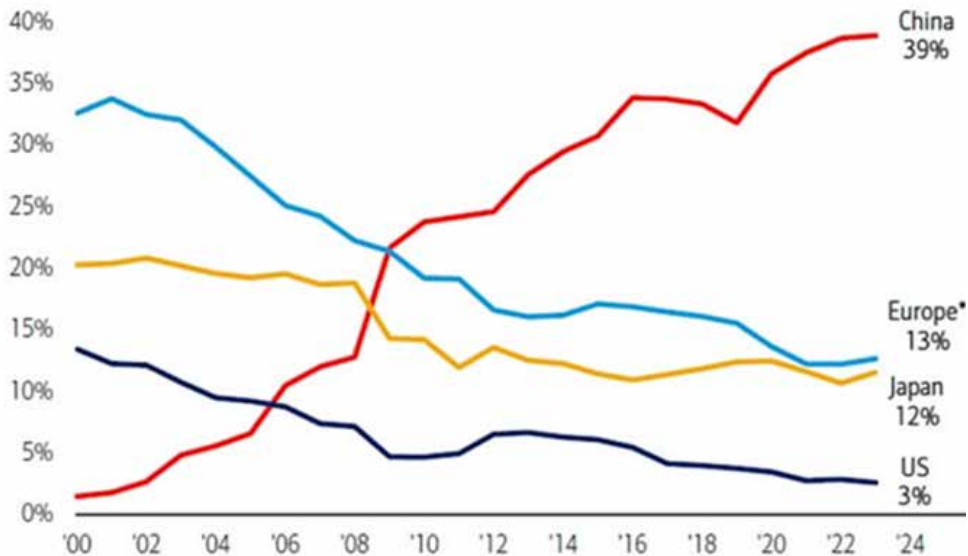


A fejlődési görbe ilyen léptékű emelkedését számos ágazat segítette elő:

- az 1990-es évek közepétől-végétől az elektronika, a gép- és autógyártás, továbbá a textilipar;
- a 2000-es évek közepétől a pénzügyi ágazat (kötvény- és árupiacok fejlesztése);
- a 2000-es évek végétől és a 2010-es évek kezdetétől a technológiai szektor (IT és telekommunikáció);
- a 2008-as állami élénkítési programok óta az infrastruktúra (urbanizáció, energiaipar);
- 2015-től kezdődően pedig egyre nagyobb ütemben a szolgáltatások (logisztika, építőipar, e-kereskedelem).

Kimagasló példát jelent a fentiek közül az autóipar, amely 2000-ben a globális gyártásnak még csak 1-2 százalékát adta, de az állami iparpolitikának, az urbanizációnak és az exportorientált gyártási mechanizmusoknak (az alacsony beszállítói költségeknek, a gyors kapacitásbővítésnek, a külföldi gyártók lokális integrálásának) köszönhetően a kínai vállalatok óriási ütemben tudták növelni az eladásait a világpiacra. Ennek hatására 2010-re már a globális gépjárműgyártás negyedét biztosították, 2024-ben pedig a részesedésük meghaladta az európai, a japán és az amerikai gépjárműgyártás kumulált részarányát (2. ábra).

2. ábra<sup>23</sup>  
Kína globális autógyártási részesedése, 2000–2024



A gazdasági bővülés azonban nem volt zökkenőmentes: bár a 2008-as világgazdasági válság Kínát kevésbé viselte meg, mint az Amerikai Egyesült Államokat vagy Európát,<sup>24</sup> a 2021–2022-es ingatlanpiaci krízis erőteljesen érzékeltette hatását a távol-keleti országban is.<sup>25</sup> A fokozatosan bővülő „ingatlanbuborék” kidurranásakor összeomlott az ingatlanszektor, és bezuhantak az addigi befektetések: a mai napig több mint ötven, szinte teljesen lakatlan „szellemváros” található az országban, ahol a szükségtelen mértékben felpörgetett városfejlesztési projektek következtében mintegy 65 millió lakás áll üresen. Az államnak így új megoldást kellett találnia a GDP további növeléséhez, s ezért vette kezdetét a stratégiai beruházások sora az úgynevezett „új három” ágazatokban, vagyis a napelemek, az elektromos járművek és a lítiumion-akkumulátorok terén.

### A neijuan begyűrűzésének folyamata

A kínai gazdaság jövőjeként bejelentett „új három” ágazatok stratégiai prioritássá váltak Kínában, így jelentős központi és helyi kormányzati támogatások érkeztek az érintett szektorokba. A fotovoltaikus (PV) ágazat például 2023-ig 200 milliárd dollár – azaz az egyéves magyar GDP-vel megegyező – értékű jüant kapott, közvetlen vásárlási felárak, adómentességek,

infrastrukturális finanszírozás és kutatási támogatások formájában vegyesen. Az elektromosautó-iparban pedig csupán a BYD-t 2,1 milliárd euró értékben támogatták 2022-ben,<sup>26</sup> miközben a tőzsdén jegyzett kínai vállalatok 99 százaléka részesült a kormányzati forrásokból abban az évben.

A támogatások ilyen nagy mértékének az oka a kínai iparpolitikának a nyugati mintától való eltéréseiben keresendő: a távol-keleti országban a tartományi, városi és járási szintű önkormányzatokat a gazdasági teljesítményük, a munkahelyek száma és az adóbevételeik alapján értékeli Pekingben, azok pedig jelentős hatalommal és erőforrásokkal rendelkeznek a helyi vállalatok tevékenységének a megsegítéséhez. A felülről érkező nyomás és a rendelkezésre álló eszközök együttes hatására támogatási verseny alakult ki az egyes régiók között. Mivel Kínában nem egyes szegmenseket, hanem teljes értékláncokat dotálnak, a lokális tőkeinjekciók egy decentrizált rendszerhez vezettek, amelyben számos, helyben támogatott vállalat (a makrogazdasági racionalitástól függetlenül) fektetett be a termelési kapacitásokba.

Ennek hatására a termelés és a beruházások is rekordot döntöttek mindhárom szektorban: a kínai telepített napenergia-kapacitás 2025 júliusára elérte az 1100 gigawattot (GW), ami a globális napelemes összkapacitás közel felét jelentette.<sup>27</sup> Az akkumulátoros energiátároló-rendszerek (*Battery Energy Storage System*, BESS) tárolási kapacitása 2025-ben 100 GW volt, amelyet 2027-re közel a kétszeresére, 180 GW-ra kívánnak növelni.<sup>28</sup> Összehasonlításképpen: a tervezett mennyiség megegyezik a világ jelenlegi akkumulátoros összkapacitásával. Az elektromos gépjárművek tekintetében még szembeötlőbb a növekedés: a Nemzetközi Energiaügynökség 2025-ös jelentése<sup>29</sup> szerint ugyanis amíg 2015-ben Kína még csak nagyjából kétszáz ezer elektromos járművet értékesített (tisztán elektromos és hibrid meghajtásút vegyesen), addig 2024-re ez a szám meghaladta a 11 millió darabot. Ezzel az értékkel Kínából származik a tavalyi évben világszerte eladott elektromos járművek közel kétharmada.<sup>30</sup> Európa az eladások 18,5 százalékát, az Amerikai Egyesült Államok pedig körülbelül 9 százalékát tudhatja magáénak; a fennmaradó nagyjából 7 százalék a világ többi országa (főként Japán és Dél-Korea) között oszlik el. A kínai járműeladások számának ugrásszerű növekedését a 3. ábra szemlélteti.

3. ábra<sup>31</sup>  
Az elektromos járművek globális eladásai, 2014–2024



A kínai kínálat ilyen fokú növekedése azonban felveti a kereslet elégséges mértékének a kérdését is: a Kínai Fotovoltaikus Ipari Szövetség (*China Photovoltaic Industry Association, CPIA*) számításai szerint az országban a napelemekre vonatkozó telepítési igény 2025-ben 270–300 GW volt, ami csupán töredékét jelentette a gyártási kapacitásnak. A fennmaradó részből körülbelül 125 GW-ot exportáltak az első félévben, vagyis a kereslet még a külföldi piacok felvevőkészségével együtt sem érte el a termelt mennyiséget. Tovább nehezíti a helyzetet, hogy az említett külkereskedelmi adat éves összevetésben 2,82 százalékos csökkenést jelent 2024-hez képest: a CPIA szerint ez annak a jele, hogy a napelemek iránti globális kereslet egyre inkább a helyi termelést erősíti, ami viszont tovább csökkentheti a kínai export mértékét.

Hasonló piactorzító hatások figyelhetők meg az elektromos autók kapcsán is: Kínában több mint kétszáz vállalat foglalkozik elektromosjármű-előállítással,<sup>32</sup> amelyek a központi kormányzat, a helyi önkormányzatok, illetve (kisebb részben) magánszemélyek kezében vannak. A Kínai Autógyártók Szövetségének (*China Association of Automobile Manufacturers, CAAM*) 2025. januári nyilatkozata szerint ezek a vállalatok összesen közel 13 millió gépjárművet (a globális gyártás háromnegyedét<sup>33</sup>) állítottak elő 2024-ben. A többségüket belföldön értékesítették (exportra körülbelül 1,28 millió jármű került) – vagyis a kínálat ez esetben is bőven meghaladta a keresletet.

A hagyományos autóiipar terén még súlyosabb a helyzet: a Korea Automotive Research Institute jelentése szerint Kína teljes éves személygépkocsi-gyártási kapacitása 2024-ben elérte az 55 millió darabot (a globális termelés 62%-át), miközben a belföldi értékesítés mindössze 27 millió darabot tett ki.<sup>34</sup>

A túltermelés következtében a nagyszámú, helyi támogatásban részesülő vállalat árversenybe kezdett: folyamatosan egymás árai alá licitáltak. A japán pénzügyi holdingtársaság, a Nomura elemzése szerint az új kínai elektromos járművek átlagos eladási ára 2023 óta közel 19 százalékkal csökkent,<sup>35</sup> és ez a trend még nem ért véget. A piacvezető BYD 2025. május végén egyes modelljeire 30 százalékos kedvezményt kínált, s ezzel jelentős árcsökkenési hullámot generált.

## Gazdasági hatások

Az árak ilyen mértékű csökkenése első pillantásra kedvezőnek tűnik, a multiszektorális árháború azonban (például Kína esetében) a gazdaság túlfeszítéséhez vezet. Habár a BYD 2025-ben átvette a Teslától az elsőséget az elektromos járművek globális eladása terén,<sup>36</sup> az év második negyedévében mégis (három év után először) közel 30 százalékos nyereségcsökkenést volt kénytelen elkönyvelni.<sup>37</sup> (A cég bevétele az elemzők által prognosztizált 10,7 milliárd helyett 6,4 milliárd jüan lett.) A bruttó árrésük ugyanezen időszakban 16,3 százalékra csökkent. E jelenségek egyértelműen a járművek árának drasztikus mérsékléséből fakadtak. A BYD esetében regisztrált árcsökkentés pedig az ágazat többi szereplőjét is ugyanezre kényszeríti, ezzel tovább apasztva a szektor bevételeit.

A PV ágazatban is hasonló folyamatok zajlanak. Míg 2010-ben csupán néhány kínai cég foglalkozott napelemgyártással, a számuk 2013-ra már meghaladta az ötszázat is, ennek következtében pedig a kiépített termelési kapacitások a tényleges keresletnél nagyobb mértékben növekedtek. A napelemek gyártásának az egyik alapanyagából, a poliszilíciumból például 2022 és 2024 között megnégyszereződött az előállított mennyiség, s elérte az évi kb. 3,25 millió tonnát. A PV technológia gerincét jelentő modulok termelési kapacitása már 2023 végén is 861 GW volt, ami több mint kétszeresét jelentette az adott év globális telepítési kapacitásának (390 GW).<sup>38</sup> A túltermelés hatására a kínai modulok ára már 2023-ban is 60 százalékkal alacsonyabb volt, mint az amerikai gyártmányúaké, a Wood Mackenzie globális elemzőcég adatai szerint pedig egy évvel később történelmi mélypontra, watonként 0,07–0,09 dollárra esett.<sup>39</sup> Összehasonlításképpen: a Nemzetközi Megújuló Energia Szövetség (*International Renewable Energy Agency*, IRENA) jelentése szerint az átlagos ár 2010-ben 1,02–1,24 dollár volt

wattonként.<sup>40</sup> Az árcsökkenés komoly hatással volt a teljes kínai fotovoltaikus piacra: a szektor legnagyobb szereplőinek átlagos EBITDA<sup>41</sup>-marzsa, azaz az árbevételének a működési eredményként megmaradó részének az aránya a 2023-as 12,4-ről 4,7 százalékra esett egy év alatt. Az ellátási lánc kulcsfontosságú vállalatainak bevétele átlagosan 28,8, a nyereségük pedig 72,2 százalékkal csökkent. A négy legnagyobb (teljes termékláncot működtető) kínai modulgyártó, a Longi, a Jinko Solar, a Trina Solar és a JA Solar pedig 2025 első felében összesen 11 milliárd jüan, azaz körülbelül 1,54 milliárd dollár nettó veszteséget jelentett. A Jinko Solar 32,63 százalékos bevételcsökkenést könyvelt el, míg a Longi nyeresége 14 százalékkal mérséklődött, dacára a 32,8 milliárd jüanos bevételének.

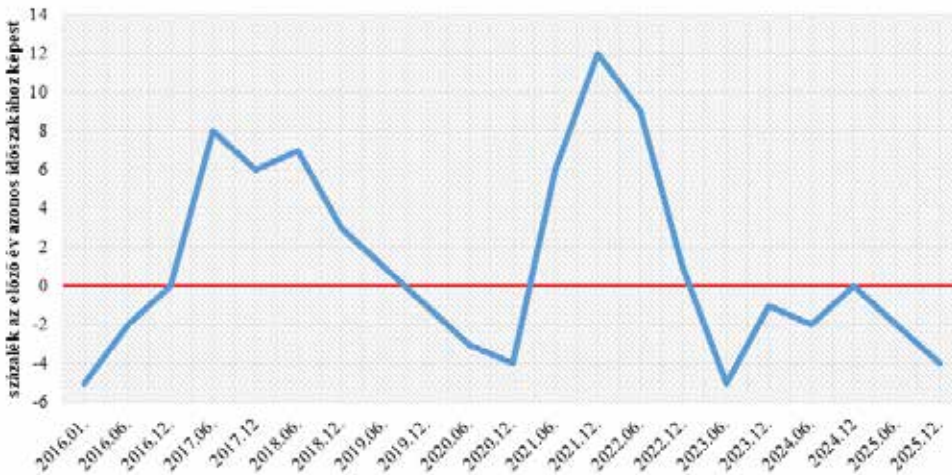
Az „új három” ágazatok helyzetét tovább súlyosbítja azok külkereskedelmi dimenziója: Kína a túltermelés miatt a belföldön már nem eladható termékeket külföldön próbálja értékesíteni, azonban az exportja egyre erősebb protekcionista ellenállásba ütközik mind az Európai Unió (EU), mind az Egyesült Államok részéről. Előbbi 2024. október 30-tól kezdődően az import esetén szokásos 10 százalékos tarifán felül további 17,0–35,3 százalékos kiegyenlítő vámot vetett ki a kínai elektromos járművekre<sup>42</sup> (a Shanghai Tesla autókat 7,8, a BYD járműveit 17, a Geely-csoportét 18,8, a SAIC-csoportét pedig 35,3 százalékos vámmal sújtották). Az Egyesült Államok 2024 szeptemberétől a kínai elektromos járművekre 100, a napelemalkatrészekre pedig 2025-től kezdődően további 50 százalékos vámot vetett ki.

Ezek a kereskedelmi akadályok azt jelentik, hogy a kínai gyártók nem tudják egyszerűen a fejlett piacokra történő kivitellel csökkenteni a felesleges kapacitásaikat. A többi exportpiacuk, mint például Afrika, Latin-Amerika és Délkelet-Ázsia, növekedési potenciállal rendelkeznek ugyan, de a nyugati országokénál jelentősen alacsonyabb a vásárlóerejük, és a piaci volumenük is kisebb. Ezt igazolja Afrika példája is: bár a Kínából származó napelemmodulok importja 2024 és 2025 júliusa között 9,3-ról 15 GW-ra nőtt, az Africa E-Mobility Alliance 2025-ös jelentése szerint a kontinensen csupán nagyjából harmincezer elektromos jármű található,<sup>43</sup> a napelemkapacitás pedig az Africa Solar Industry Association (AFSIA) adatai alapján augusztusban összesen 20 GW volt.<sup>44</sup>

A kínai belföldi piac felvevőképességének csökkenése, a nyugati országok egyre inkább protekcionista importpolitikája és a fejlődő piacok alacsony piaci volumene következményeként kialakult defláció mellett fokozatosan csökken az ország ipari kapacitáskihasználtsági rátája (*Capacity Utilization Rate*, CUR) és termelői árindexe (*Producer Price Index*, PPI) is. A Kínai Nemzeti Statisztikai Hivatal adatközlése szerint a CUR 2025 második negyedében 74 százalékra mérséklődött (szemben az Egyesült Államok 77,5, illetve az Európai Unió 77,8%-ával), míg a PPI már 2023 óta nulla

vagy negatív tartományban van (az előző év azonos időszakához képest), és a becslések 2025 decemberére -4 százalékot jeleztek. A PPI változását a 4. ábra illusztrálja.

4. ábra<sup>45</sup>  
A kínai termelői árindex éves változása, 2016–2025



## Válaszlépések

A kínai vezetés, felismerve a *neijuan* jelenség gazdaságot és társadalmat érintő veszélyeit, az árverseny mérséklése, a túlkapacitás kontrollálása és a verseny minőségi irányba terelése érdekében 2025-ben és 2026 elején több ellenlépést is tett.

- Li Csiang miniszterelnök 2025 márciusában, az Országos Népi Kongresszusnak benyújtott éves munkajelentésében nevezte meg először hivatalos gazdaságpolitikai célként a *neijuan* felszámolását, a kínai piacfelügyeleti hatóság pedig összehívta az ország számos, napenergiával, illetve autógyártással foglalkozó (Trina Solar, JA Solar, Longi, Alibaba, JD.com, autógyártói oldalról pedig a BAIC Group és a Mercedes-Benz) és más technológiai vállalkozásának a vezetőit. A megbeszélés célja az volt, hogy a cégek megosszák a túlzott rivalizálás miatti nehézségeiket, s egyben javaslatokat tegyenek a verseny tisztaságának a védelmére, továbbá az iparági túlkapacitás megszüntetésére. A kezdeményezés ugyanakkor csak részben bizonyult hatékonynak, ugyanis a legnagyobb piaci súlyú

autóipari vállalatok (BYD, Tesla, Geely, Chery) nem vettek részt az eseményen. A napenergia-ipar területén ugyanakkor enyhe konszolidáció történt, több cég ugyanis már a megbeszélés előtt kismértékű áremelést jelentett be, ezzel levegőhöz juttatva a gyártókat.<sup>46</sup>

- A Politikai Bizottság 2025. július 30-i ülésén a kormány már kiemelt prioritásként kezelte az involúciós folyamatok és az árverseny elleni küzdelmet – kiváltképp az „új három” ágazatokban és a hagyományos nehéziparban –, hogy sikerrel tudják korlátozni a kapacitásfelesleget és stabilizálni a piacot. A 2025 második felében és 2026 elején publikált makrogazdasági adatok szerint bizonyos iparágakban valóban lassult az árverseny intenzitása, és a termelői árindex stabilizálódásának a jelei is mutatkoztak, ugyanakkor a keresleti oldal gyengesége továbbra is fennmaradt.
- A Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság (*National Development and Reform Commission*, NDRC) 2025 augusztusában, majd 2026 elején is erőteljesebben lépett fel a feltörekvő ágazatokba irányuló befektetések „nyájviselkedése” ellen. A „rendezetlen verseny” és a túlkapacitás visszaszorítása érdekében az államigazgatás szigorúbb áellenőrzési mechanizmusokat, a költség alatti értékesítés korlátozását, valamint az új termelési kapacitások engedélyezésének a szigorítását helyezte kilátásba. Ezek azonban inkább irányjelző és fegyelmező jellegű intézkedések, mintsem a korábbi évtizedekre jellemző, közvetlen piacsabályozási beavatkozások.
- Mindemellett a kínai kormány többféle eszközzel (felújítási programokkal, speciális államkötvények kibocsátásával, a szolgáltatóipar fejlesztésével, a nyugdíjasok fogyasztásának az ún. „ezüstgazdasággal”<sup>47</sup> történő ösztönzésével) igyekszik élénkíteni a belső piacot és a fogyasztást.

A kínai kormány mozgásterét azonban több tényező is leszűkíti. Egyfelől a kínai munkafilozófia része, hogy egy veszteséges ágazatot nem mérsékelni vagy megszüntetni, hanem átalakítani kell, ezért a termelés tudatos visszafogása nem illeszkedik a lakosság felfogásához. Másfelől Peking nem szívesen nyúl az 1950-es és 1960-as éveket idéző direkt piacsabályozás eszközeihez, az ugyanis megijesztheti a már most is bizalmatlan befektetői réteget. Harmadrészt Kínának úgy kell visszafognia a saját termelését, hogy közben ne veszítse el globális ágazati elsőségét, ezért nem használhat drasztikus eszközöket a *neijuan* jelenség felszámolására.

## Következtetés

A tanulmány bevezetésében felvetett kettős kérdésre, miszerint mekkora kockázattal jár a neijuan a kínai gazdaságra, illetve megállítható-e, hosszabb választ igényel. A befelé csavarodás ugyanis a hibrid jellegű kínai gazdasági modell leggyengébb pontjára világít rá: egy teljesen liberalizált, tisztán versenyalapú rendszerben nem válik ilyen mértékűvé és tartóssá az ösztönző torzulás, egy tisztán felülről irányított tervezettségben pedig az állam kevesebb politikai-gazdasági korláttal szembesülne korrekciós beavatkozásai esetén. Az ismertetett helyzetre tekintettel Kína arra kényszerült, hogy alapjaiban gondolja át eddigi gazdaságmodelljét, ám igen óvatosan kell eljárnia annak korrigálása érdekében, mivel a lépései azonnali következményekkel járnak. A kormány eddigi, involúcióellenes intézkedései hatására a kínai fixtőke-beruházások (*fixed-asset investment*, FAI) már 2025 októberében 1,7 százalékkal csökkentek (éves összevetésben). Bár ez a legjelentősebb visszaesés 2020 óta, a kínai gazdaságot vizsgáló elemzők szerint ez 60 százalékban a korábban eltúlzott beruházások „kiigazításából” fakad, és csak kisebb részben származik tényleges beruházási gyengülésből (pl. az ingatlan- és magánberuházások visszaesése miatt). A *Financial Times* 2025. novemberi elemzése<sup>48</sup> szerint az ázsiai ország reálisan 5 százalékos körüli GDP-növekedésre számíthat a tavalyi évre, annak a nagyobb része azonban várhatóan a szolgáltatói szektorra és a belső keresletre alapul majd.

A leírtakból kiderül, hogy az eddigi iparági túlkapacitás, árharc, profitvesztés és deflációs nyomás – amelyek a *neijuan* nyomán alakultak ki – részben megállítható ugyan, de a korrekció költséges lesz: lassul a növekedés, gyengül a befektetési dinamika, így a GDP-növekedés fenntartása is nehezebb. Ez pedig kritikus pont lehet a kormány számára, mivel a növekedés tartós lassulása középtávon alááshatja a kínai lakosság gazdasági biztonságérzetét és ezzel együtt a Kínai Kommunista Pártba vetett bizalmát is.

## Jegyzetek

- 1 A tanulmány a japán stagnációt analitikus referenciapontként, nem pedig a teljes körű, mechanikus ismétlődés alapjaként kezeli, tekintettel Kína eltérő fejlettségi szintjére, globális integráltságára és az állami beavatkozás mértékére is.
- 2 Zhang, Yang és Ji, Tong: „Youth Are United Online to Fight Against Involution: a Study of Group Cohesion on Weibo”, *Frontiers in Psychology*, (2023): 14.
- 3 Geertz, Clifford: „The Colonial Period: Foundations” in *Agricultural Involution: The Processes of Ecological Change in Indonesia* (Berkeley, CA: University of California Press, 1963), 81. o.

- 4 Johnson, Chalmers: „The Japanese Miracle” in *MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925–1975* (Stanford, CA: Stanford University Press, 1982), 19. o.
- 5 Aghion, Philippe, Boulanger, Julien és Cohen, Elie: „Rethinking Industrial Policy”, *Bruegel Policy Brief*, no. 4. (2011): 6.
- 6 William, Kevin: „I Drove the BYD Seagull. This \$8,000 Chinese EV Is Scary Good”, *Inside EV-s*, 2025. augusztus 16.
- 7 Geertz: „The Colonial Period”.
- 8 Wen-Xi, Huang: „Cultural Differences between China and the West behind »neijuan«”, *Journal of Literature and Art Studies*, 13., no. 2. (2023): 104–109.
- 9 Meng-ying, Li: „»Nei Juan« in Exam-Oriented Education in China”, *Journal of Literature and Art Studies*, 11., no. 12. (2021): 1028–1033.
- 10 Chalmers: „The Japanese Miracle”.
- 11 Amsden, Alice H.: „Industrializing through Learning” in *Asia’s Next Giant: South Korea and Late Industrialization* (Oxford: Oxford University Press, 1989), 8. o.
- 12 Bresser-Pereira, Luiz Carlos: „Models of the Developmental State”, *CEPAL Review*, no. 128. (2019): 35–47.
- 13 Kwan, Chi Hung: „»Involutional Competition« Leading to Oversupply in China”, *Research Institute of Economy, Trade and Industry (RIETI)*, <https://www.rieti.go.jp/en/china/25082501.html> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 14 Krugman, Paul R., Dominquez, Kathryn M. és Rogoff, Kenneth: „It’s Baaack! Japan’s Slump and the Return of the Liquidity Trap”, *Brookings Papers on Economic Activity*, no. 2. (1998): 137–205.
- 15 Koo, Richard C.: *The Holy Grail of Macroeconomics: Lessons from Japan’s Great Recession* (Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, 2011).
- 16 Mollaer, Ömer. „Developmental State: A Theoretical and Methodological Critique”, *Bulletin of Economic Theory and Analysis*, 1., no. 1. (2016): 2–3.
- 17 Naughton, Barry: „Market Transition: Strategy and Process” in *The Chinese Economy: Transitions and Growth* (Cambridge, MA: MIT Press, 2007), 85. o.
- 18 Weiyong, Yang: „Reforms, Structural Adjustments, and Rural Income in China”, *China Perspectives*, no. 63. (2006): 2–3.
- 19 Khor, Hoe Ee, Poonpatpibul, Chaipat, Foo, Suan Yong, Liu, Simon, Xinke, Tang és Ekpirak, Tanyasorn: „China’s Reform and Opening-Up: Experiences, Prospects, and Implications for ASEAN”, *AMRO Asia* (2019): 15.
- 20 Ez az akkori árfolyamon 1.174.000 milliárd forintnak megfelelő összeg, ami a korabeli magyar GDP kb. 43-szorosa.
- 21 *World Bank Group*, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 22 Forrás: saját készítés a Kínai Nemzeti Statisztikai Hivatal adatai alapján.
- 23 Forrás: Bank of America Global Research.
- 24 A kínai GDP a jelenlegi dollárárfolyamon számolva 2008-ban 30, 2009-ben 11, 2010-ben 19, 2011-ben pedig 24 százalékkal bővült.
- 25 A kínai GDP a jelenlegi dollárárfolyamon számolva 2022-ben 0,6, 2023-ban -0,3, 2024-ben pedig 2,5 százalékos változást mutatott.

- 26 Bickenbach, Frank, Dohse, Dirk, Langhammer, Rolf J. és Liu, Wan-Hsin: „Foul Play? On the Scale and Scope of Industrial Subsidies in China”, *Kiel Institute for the World Economy*, 2024. április, 2. o.
- 27 Saját számítás az *Ember Electricity Data Explorer* és a *Monthly Electricity Data* adatbázisai alapján.
- 28 Colthorpe, Andy: „China Aims for Energy Storage Installations Equivalent to Today’s Global Capacity by 2027”, *Energy Storage News*, 2025. szeptember 17.
- 29 *International Energy Agency*, „Global EV Outlook 2025”, <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 30 Egyben a távol-keleti ország az elektromos járművek legnagyobb vásárlója is, hozzá köthető a globális vásárlások több mint fele.
- 31 Forrás: saját készítés az *International Energy Agency*, „Global EV Outlook 2025” alapján.
- 32 Ezell, Stephen: „How Innovative Is China in the Electric Vehicle and Battery Industries?”, *Information Technology&Innovation Foundation*, <https://itif.org/2024/07/29/how-innovative-is-china-in-the-electric-vehicle-and-battery-industries/> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 33 *International Energy Agency*, „Trends in the Electric Car Industry”, <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-the-electric-car-industry-3>, (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 34 Young-Kwan, Lee: „Chinese Automakers Face Oversupply, Profitability Crisis”, *The Chosun Daily*, 2025. november 10.
- 35 Cheng, Evelyn: „China’s EV Price War Is Heating up. What’s behind the Big Discounts?”, *CNBC*, <https://www.cnbc.com/2025/05/29/chinas-ev-price-war-heats-up-whats-behind-the-big-discounts.html> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 36 Miao, Liu: „BYD Surpasses Tesla in Global Pure-Electric Vehicle Sales with Already Nearly 400,000 Unit Lead in 2025”, *Car News China*, 2025. október 3.
- 37 Li, Gloria és White, Edward: „BYD Misses Quarterly Earnings Forecasts Due to Supplier Payments Crackdown”, *Financial Times*, 2025. augusztus 29.
- 38 Hayley, Andrew: „China Solar Industry Faces Shakeout, but Rock-Bottom Prices to Persist”, *Reuters*, 2024. április 3.
- 39 „Solar and Storage Costs Are Set to Increase 9% in Q4 2025 as Chinese Policy Shifts End an Era of Low Equipment Prices”, *Wood Mackenzie*, 2025. október 2.
- 40 *IRENA*, „Renewable Energy Cost Analysis – Solar Photovoltaics”, <https://www.irena.org/publications/2012/Jun/Renewable-Energy-Cost-Analysis---Solar-Photovoltaics> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 41 *Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*, azaz a kamatok, adózás és értékcsökkenési leírás előtti eredmény.
- 42 *EUR-Lex*, „A Bizottság (EU) 2024/2754 végrehajtási rendelete (2024. október 29.) a Kínai Népköztársaságból származó, személyszállításra tervezett, új, akkumulátoros elektromos gépjárművek behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX:32024R2754> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 43 *Africa E-Mobility Alliance*, „Africa E-Mobility Report 2025: Trends, Policies, and Investments in Electric Mobility”, 2025. szeptember, 4. o.

- 44 *Renewables.az*, „Africa’s Solar Capacity Surpasses 20 GW”, <https://renewables.az/en/news/africa-s-solar-capacity-surpasses-20-gw> (a letöltés ideje: 2026. február 25.).
- 45 Forrás: saját készítés a Kínai Nemzeti Statisztikai Hivatal adatai alapján.
- 46 „Az árháborúk árnyékában: kiegyeznek a legnagyobb kínai vállalatok?”, *Makronóm*, 2025. március 1.
- 47 „Kína még abból is nagy üzletet csinál, hogy öregszik a népessége – mutatjuk, hogyan”, *Világ gazdaság*, 2025. november 9.
- 48 Leahy, Joe, Hale, Thomas és Ko, Haohsiang: „Fall in Chinese Investment Suggests Xi Jinping’s »Anti-Involution« Drive Is Biting”, *Financial Times*, 2025. november 26.