

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT UNGARN

AUTOMOTIVE

BRANCHE UND MARKTSITUATION
KONKURRENZSITUATION
GESETZLICHE UND SONSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN
TRENDS UND ENTWICKLUNGEN
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST
OKTOBER 2019

go international
= Bundesministerium
Digitalisierung und
Wirtschaftsstandort 
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Automotive** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter wko.at/aussenwirtschaft/automotive.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Budapest

T +36 1 461 5040

F +36 1 351 1204

E budapest@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/hu

f fb.com/aussenwirtschaft

🐦 twitter.com/wko_aw

in linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

📺 youtube.com/aussenwirtschaft

📷 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

blog www.austria-ist-ueberall.at

Dieser Branchenreport ist im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer Förderinitiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich für WKÖ-Mitglieder kostenlos.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen gestattet. Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist. Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

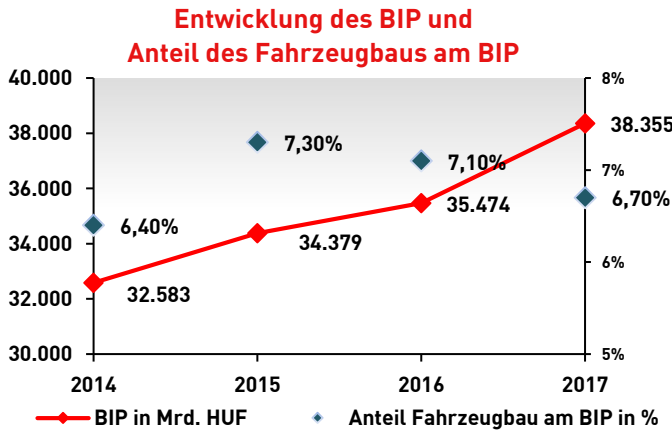
Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH, AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST, T +36 1 461 50 40, F +36 1 351 12 04

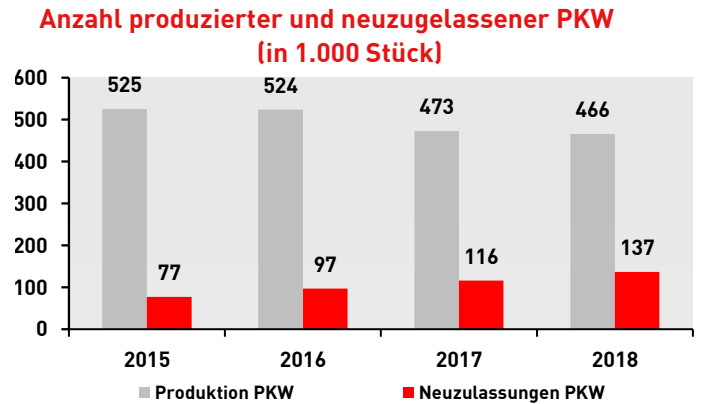
E budapest@wko.at , W wko.at/aussenwirtschaft/hu

1. Branche und Marktsituation

Folgende Kennzahlen beschreiben die Branche und Marktsituation:

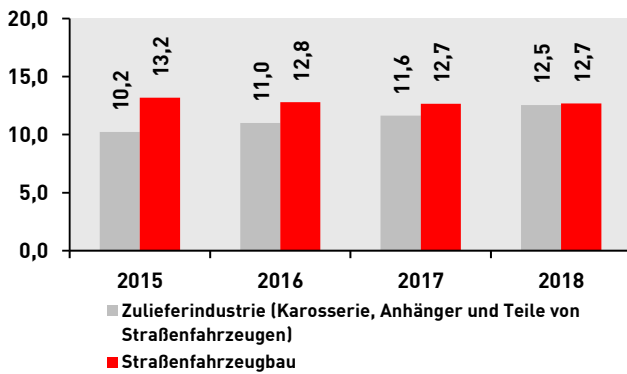


Quellen: Statistisches Zentralamt (KSH)



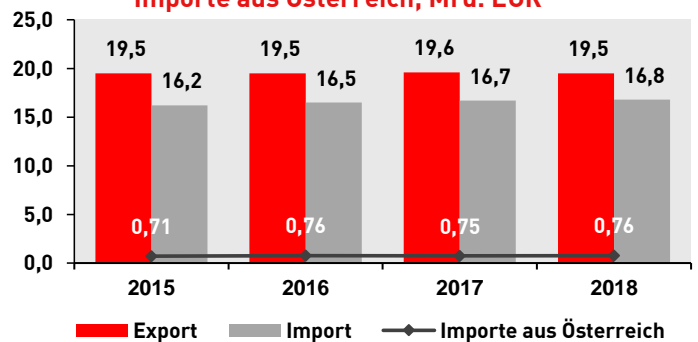
Quellen: Verein der Ungarischen Fahrzeugimporteure (MGE), AutoPRO Nachrichtenportal

Netto Gesamtumsatz Straßenfahrzeugbau und Zulieferindustrie (über 4 Mitarbeiter), Mrd. EUR



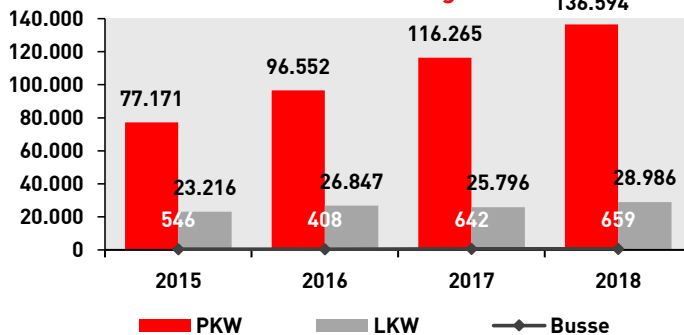
Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)

Automotivindustrie: Außenhandel Total und Importe aus Österreich, Mrd. EUR



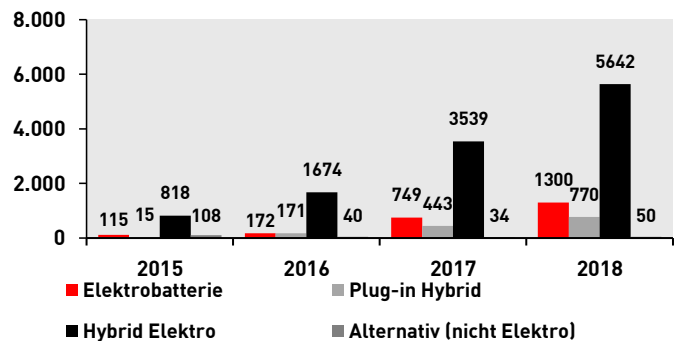
Quelle: Statistisches Zentralamt (KSH)

Für den Verkehr neuzugelassene Straßenfahrzeuge



Quellen: Verein der Ungarischen Fahrzeugimporteure (MGE), Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)

Für den Verkehr neuzugelassene Straßenfahrzeuge mit alternativem Antrieb



Quelle: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)

Einleitung

Mit einem Gesamtvolumen von 26,8 Mrd. EUR in 2018 ist der Automobilsektor das Zugpferd der ungarischen Wirtschaft: während die Fahrzeugproduktion an sich über 6% am BIP ausmacht, steht der gesamte Sektor für fast das Doppelte. Die Branche hat zudem einen Anteil von ca. 22% am Gesamtexport des Landes, was unter anderem auf den hohen Eigenexportanteil von 92% zurückzuführen ist. Aktuell sind in der Branche über 172.000 Arbeitnehmer beschäftigt, mehr als 4% aller aktiven Arbeitnehmer in Ungarn.

Neben der erheblichen Produktionsleistung zeigt der Automobilsektor auch rapide steigende F&E Ausgaben: seit 2012 haben sich die jährlichen Ausgaben für Forschung und Entwicklung mit über 130 Mio. EUR verdoppelt. Damit steht der Sektor in Ungarn hinter der Pharmaindustrie auf Rang 2 der F&E-intensivsten Branchen und könnte sich bei gleichbleibendem Trend in einigen Jahren sogar auf Platz 1 vorschieben.

Die Automobilindustrie ist jedoch Licht und Schatten zugleich für die heimische Wirtschaft: während sich in den letzten 25 Jahren in Ungarn 4 OEMs und u.a. 15 der 20 größten Zulieferer der Welt angesiedelt haben, kommen die heimischen Betriebe als Lieferanten kaum in Frage. Auf der einen Seite wurden die international bereits festgelegten und größtenteils geschlossenen Versorgungsketten auch in Ungarn repliziert, auf der anderen Seite jedoch entsprechen die ungarischen Betriebe im Hinblick auf Technik, Produktivität und Qualität kaum dem Anforderungsprofil der Großkonzerne. Auch der Staat hat dies mittlerweile erkannt und bietet aktuell Förderprogramme für die Aufrüstung des heimischen KMU-Sektors: so wurden für diesen Zweck 2017 19,3 Mio. EUR bereitgestellt, was 2018 um weitere 6,5 Mio. EUR auf insg. 25,8 Mio. EUR angehoben wurde.

Ein weiteres Problem ist der niedrige Anteil der in Ungarn erbrachten Wertschöpfung: so liegt diese im Bestfall bei knapp 15%. Das heißt, dass die Werke in Ungarn größtenteils die Endmontage durchführen und lediglich die im Ausland hergestellten und nach Ungarn gelieferten Baugruppen zusammenbauen. Dies wiederum hat zur Folge, dass der Automobilsektor vor allem qualifizierte Arbeiter nutzt und der Anteil von Facharbeiten oder komplexeren Aufgabenbereichen derzeit gering ist. Da auch Ungarn seit einigen Jahren mit teilweise erheblichem Arbeitskräftemangel zu kämpfen hat, stellt dies auch für den Automobilsektor ein wachsendes Problem dar.

Als Maßnahme der Bestandssicherung investieren immer mehr Firmen auch in Ungarn in interne Bildungsprogramme oder bieten sich in Kooperation mit den örtlichen Bildungseinrichtungen als praktische Ausbildungsplätze an – wobei das Modell der dualen Ausbildung in Ungarn 2012 reformiert wurde und seitdem immer mehr Firmen mit einbezogen werden.

Ungarn möchte seine Position auch als Standort für E-Mobilität nachhaltig stärken. Förderungen in Höhe von knapp 6,5 Mio. EUR werden für den Kauf von Elektroautos bereitgestellt, die Regierung rechnet mit 60.000 Fahrzeugen bis 2020. Neben Steuervorteilen dürfen Elektroautos die Busspur befahren und die entsprechend gekennzeichneten Fahrzeuge ebenfalls teilweise gratis aufladen. Vorrang hat allerdings der Ausbau der Ladeinfrastruktur, 3.000 Ladestationen werden bis 2020 benötigt. Dieser Bereich ist allerdings gesetzlich noch nicht liberalisiert und folglich unter staatlichem Einfluss. Das chinesische Unternehmen BYD hat in Komárom, Nordungarn, seine erste europäische Fabrik für vollelektrische Busse aufgebaut. Samsung hat eine von weltweit 3 Batteriefabriken im ungarischen Göd im Wert von 300 Mio. EUR fertiggestellt und auch SK Innovation baut derzeit eine ähnliche Fabrik in Komárom.

Als einzigartiges Projekt in der Region eröffnete im Mai 2019 die Teststrecke Zala Zone in Zalaegerszeg ihre Pforten und bietet den Vertretern von Wirtschaft und Wissenschaft großzügige Möglichkeiten zur Entwicklung und Testläufen ihrer Konzepte im Bereich autonomes Fahren.

2. Marktsituation

Kfz-Produktion

In Ungarn sind derzeit 4 OEM angesiedelt (in naher Zukunft wird BMW ebenfalls ein Werk in Debrecen eröffnen):

- Audi Hungaria Zrt.
- Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.
- Magyar Suzuki Zrt.
- Opel Szentgotthárd Kft. (Kfz-Motoren)

Audi – Fahrzeug- und Motorenfertigung

Die Fa. Audi Hungaria Zrt. wurde im Frühjahr 1993 gegründet. In diesem Werk werden sowohl Motoren als auch Werkzeuge hergestellt, OEM-Montage durchgeführt und an der Entwicklung gearbeitet. 2009 ist Audi Hungaria zum weltgrößten Motorenwerk des Volkswagen-Konzerns geworden.

Audi Hungaria ist das Flaggschiff der ungarischen Fahrzeugproduktion: die Produktionsstätte in Győr ist nicht nur die größte Motorenfabrik der Welt, sondern auch Arbeitsplatz von mittlerweile mehr als 14.000 Mitarbeitern, die u.a. mit dem werksinternen eigenen Busservice verkehren.

Im Rahmen der Werkserweiterungsarbeiten der letzten Jahre wurden das Entwicklungszentrum (MAC), das Presswerk, sowie neue Produktionsflächen für OEM und Motorenfertigung ausgebaut, sowie um einen Windtunnel-Testbetrieb (250 m², maximale Windgeschwindigkeit 160 km/h) vervollständigt. Das Motoren-Testzentrum wurde um 1.600 m² vergrößert, 6 neue Prüfstände wurden installiert und auch das Werkzeugwerk wurde erweitert. 2016 erreichte die Anzahl der bis dahin produzierten Motoren 30 Mio. Stück bzw. der produzierten Autos 1 Mio. Stück. 2018 feierte Audi sein 25-jähriges Bestehen und 20 Jahre Fahrzeugbau in Ungarn.

Highlight der vergangenen Jahre war der Fertigungsstart der Modelle RS3 Limousine, sowie Q4 in 2017, was somit die Produktion der Modelle A3 Limousine, A3 Cabriolet, Q3, TT Coupé und Roadster bzw. Q3 Sportback seit 2019 ergänzt. Seit 2017 ist Audi zudem intensiv bemüht, Produktionsteile des Werks in Győr auf die Fertigung von Elektromotoren umzurüsten. 2018 wurden ca. 100.000 Autos und ca. 2 Mio. Motoren hergestellt.

Neben der Fahrzeugproduktion ist Audi auch in der lokalen Gesellschaft stark verankert: die Firma ist u.a. Sponsor des Balletts und der Philharmoniker in Győr bzw. namensgebender Sponsor der Frauenhandballmannschaft Győri ETO und der Audi Arena Győr. Zudem unterhält der Konzern einen eigenen Kindergarten bzw. eine Schule, kooperiert mit örtlichen Hochschuleinrichtungen und ist auch Partner in der dualen Ausbildung. Auch ist das Unternehmen bekannt für seine Volontärstage bzw. Tätigkeiten und Bemühungen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit.

Mercedes Benz – Fahrzeugfertigung

Das Werk der Fa. Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. in Kecskemét wurde Ende März 2012 in Betrieb genommen. Hier befinden sich sowohl ein Presswerk als auch ein Karosseriebetrieb, ein Lackierbetrieb, sowie die Abteilung für Montage/Fertigung.

Bei Mercedes-Benz Hungary werden die neuen Generationen der Serie A, das Modell CLA Coupé und das Modell CLA Shooting Brake gefertigt. Mercedes-Fahrzeuge aus Kecskemét werden in 180 Länder exportiert. 2018 wurden über 190.000 PKW hergestellt bzw. wurde in diesem Jahr auch der Meilenstein von 1 Mio. produzierten Autos erreicht. Die Beschäftigtenzahl liegt aktuell bei über 4.800.

Im April 2016 wurde die nächste Investition der Daimler AG in einer Höhe von ca. 605 Mio. EUR angekündigt. Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahmen wurde bis 2018 ein neues Karosseriewerk mit 99.000 m² Grundfläche gebaut, sowie neue Produktionsanlagen errichtet. Im Juni 2018 erfolgte dann der erste Spatenstich für das erste sog. Full-Flex Werk von Mercedes. Es handelt sich dabei um ein Werk mit flexibel veränderbaren Produktionsreihen, wobei sich die Investition auf über 1 Mrd. EUR beläuft.

Auch Mercedes ist bemüht, gesellschaftlich Wurzeln zu schlagen: so unterstützt die Firma zahlreiche Kindergärten und Schulen in der Region, ist Partner in der dualen Ausbildung, tritt als Sponsor zahlreicher sportlicher und kultureller Ereignisse in Erscheinung und unterhält seit 2017 u.a. die Mercedes-Benz Sport Akademie mit eigener Multifunktionssporthalle.

Magyar Suzuki – Fahrzeugfertigung

Die Fabrik für Fahrzeugproduktion der Fa. **Magyar Suzuki Zrt.** wurde in Esztergom auf einem Gelände von 33.000 m² errichtet. Mit der Serienfertigung wurde 1992 begonnen. Neben dem bekanntesten Modell Suzuki Swift wurden auch weitere Typen, wie der Wagon R+ (2000), Ignis (2003), Swift II. (2005), SX4 (2006), Splash (2008) und Swift Sport (2011) in dieser Fabrik produziert. Derzeit werden hier die Modelle Swift III, SX4 S-Cross, sowie Vitara iV-4 bzw. ab 2018 der neue Vitara angefertigt. 2017 rollte bereits das 3 millionste Fahrzeug vom Band.

Suzuki vollzog in Esztergom im Sommer 2013 die Einführung der Serienfertigung des neuen Modells SX4 S-Cross, was eine Investition von 156 Mio. Euro und die Beschäftigung von 100 neuen Mitarbeitern (aktuell ca. 2.500) mit sich brachte. 2018 belief sich die Zahl der in Esztergom hergestellten Fahrzeuge auf knapp 175.000. Das Suzuki-Werk wird insgesamt von 340 Firmen beliefert, davon haben 75 ihren Sitz in Ungarn.

2017 verkaufte Suzuki in Ungarn 15.161 Neuwagen und übernimmt damit die Führung auf dem inländischen Markt. Dabei wird der Vitara nicht nur zum erfolgreichsten SUV, sondern auch insgesamt zu einem der beliebtesten Modelle in Ungarn. Neben Ungarn werden 128 weitere Märkte weltweit beliefert.

Opel Szentgotthárd – Motorenproduktion

Das Opel-Werk in Szentgotthárd war Anfang der 90er Jahre das erste ausländische Autowerk in Ungarn und produzierte anfangs auch Fahrzeuge (v.a. Opel Astra). Ende der 90er Jahre wurde die Fahrzeugproduktion eingestellt. Seitdem werden hauptsächlich Motoren bzw. Allison-Automatikgetriebe und sonstige Einzelteile hergestellt.

Neben dem Anfang der 90er Jahre eingeweihten „Family-1“ Motorenwerk wurde Ende 2012 die sogenannte „Flex Plant“-Werkseinheit mit einer Gesamtkapazität von 650.000 Motorblöcken im Jahr in Betrieb genommen. In der neuen Fabrikhalle (30.000 m²) können in einem flexiblen System – angepasst an die jeweilige Nachfrage – Motoren der neusten Generation gefertigt werden. Im Jahr 2013 wurde mit der Serienproduktion von 1,4-l-, 1,6-l- und 1,8-l-Motorenfamilien begonnen, 2014 wurde die Palette mit den kleineren Benzinmotoren (SGE), sowie mit den 1,6-l-Dieselmotoren vervollständigt. Der Anteil der ungarischen Zulieferanten ist mittlerweile auf 46% angewachsen.

2017 hat der französische Konzern PSA Peugeot-Citroen die europäischen Firmen von General Motors, d.h. Opel und Vauxhall erworben. Diese Transaktion hatte auch Auswirkungen auf das Werk in Ungarn: während 2016 noch fast 630.000 Motoren produziert wurden, fiel diese Zahl wegen diverser konzerninterner Umstrukturierungen in 2018 auf unter 313.000 zurück. Dies wird auch von der Anzahl der Beschäftigten wiedergespiegelt: während das Werk 2016 noch 1.250 Mitarbeiter hatte, sind es aktuell weniger als 1.000.

Die Marke Opel ist in Ungarn übrigens sehr beliebt und hat zurzeit einen Marktanteil von ca. 9%. Derzeit sind geschätzt mehr als 500.000 Opel-Fahrzeuge auf den ungarischen Straßen im Verkehr.

OEM-Fertigung von Bussen und Spezialfahrzeugen in Ungarn

Kravtex Kft.

Die Fa. **Kravtex Kft.** gehört zur Unternehmensgruppe Kravtex-Kühne und beschäftigt sich mit der Entwicklung und Produktion von Autobussen der Marke Credo. Auf der Produktpalette stehen die Modelle der Serien Citadell, Econell, Inovell und Optinell.

Seit dem Produktionsbeginn 1999 wurden bereits mehr als 1.300 Credo Autobusse für den Verkehr zugelassen. Bei den Nahverkehrsbetrieben beläuft sich der Anteil der Credo-Fahrzeuge im Durchschnitt auf ca. 15%. Die Anfang Juni 2016 auf 16.200 m² und 2018 um weitere 4.000 m² Produktionsfläche erweiterte Fabrik verfügt über eine Jahreskapazität von 500 Bussen und ist somit das größte Werk für Busproduktion in Ungarn, wo Anfang 2019 knapp 130 Mitarbeiter tätig waren und zuletzt für einen Jahresumsatz von ca. 50 Mio. EUR gesorgt haben. Die hier hergestellten Fahrzeuge verfügen über einen in Ungarn entstandenen Mehrwert von ca. 70-85%, was bei weitem der höchste Wert innerhalb der ungarischen Fahrzeugproduktion ist (im Vergleich: unter den 4 Autoherstellern weist Suzuki den höchsten Wert mit gerade einmal 15% auf).

Evopro Bus Kft. – MABI Busz Kft. – Ikarus Egyedi Autóbusz Gyártó Kft

2012 startete die Fa. Evopro Kft. mit der Unterstützung eines Innovationswettbewerbs die Entwicklung eines emissionsarmen öffentlichen Verkehrsmittels mit alternativem Antrieb. 2013 hat das Unternehmen den in Mátyásföld ansässigen Teil des ehemaligen Autobusherstellers Nabi-Busz Kft. (North American Bus Industries) übernommen, woraus dann das Unternehmen MABI Busz Kft. für die Produktion der Busse entstanden ist. 2016 verschmolz wiederum die MABI Busz Kft. mit dem Nachfolger des ehemals weltweit bekannten ungarischen Busherstellers Ikarus, der Ikarus Egyedi Autóbusz Gyártó Kft., unter diesem Namen, wobei die Bezeichnung und Modellnamen der hergestellten Busse unverändert blieben.

Der Prototyp der Modulo-Busfamilie wurde im Frühjahr 2014 der Öffentlichkeit präsentiert. Die Karosserie des Prototyps besteht ähnlich wie beim Flugzeug aus einer Kompositkonstruktion, womit das Gewicht des Fahrzeugs um 50% und die Betriebskosten um 25% reduziert werden können. Der Prototyp hat einen Elektroantrieb, jedoch können die Fahrzeuge auch als Hybridbusse oder mit Gasantrieb hergestellt werden. Derzeit werden Busse dieser Produktfamilie im öffentlichen Verkehr von Budapest eingesetzt.

Trotz erfolgter Serienproduktion und stabilen Abnehmern im Inland geriet die Firma seit 2016 immer wieder in Verzug und hat Mitte 2018 Gläubigerschutz beantragt. Die Produktion ist seitdem unterbrochen, die weitere Zukunft der Firma und der Busse ungewiss.

Rába Járműipari Holding Nyrt.

Die Tradition der anfangs noch im Waggonbau tätigen Firma **Rába Járműipari Holding Nyrt.** reicht bis zum Jahr 1896 zurück. Sie hat ihren Firmensitz in Győr und besteht aus drei Gesellschaften mit drei unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen:

- Rába Futómű Kft. (Fahrwerkherstellung) – Hälfte der Produktion
- Rába Jármű Kft. (OEM und Karosseriefertigung)
- Rába Járműipari Alkatrészgyártó Kft. (Einzelteilproduktion)

Bei der Rába-Firmengruppe werden aktuell ca. 1.500 Arbeitnehmer beschäftigt. Die OEM-Fertigung erfolgt bei der Firma **Rába Jármű Kft.** Diese war bis 2018 ausschließlicher Lieferant des ungarischen Verteidigungsministeriums für Off-Road-Nutzfahrzeuge. Die Fertigung hier erfolgt auf einer Betriebsfläche von 20.000 m² mit ca. 180 Mitarbeitern. Rába liefert die Modellfamilie H für verschiedene militärische Nutzungen.

Bei der Firma Rába Jármű Kft. werden auch selbsttragende Autobusgestelle gefertigt. So ist 2008 – in Kooperation mit den Firmen **Webasto Hungaria Kft.** und **Molitus Kft.** – der 8 m lange S91 Midibus für den innerstädtischen Personentransport entwickelt worden. Obwohl bisher nur eine geringe Zahl von diesen Midibussen produziert wurde, zeichnet sich Skandinavien als wichtiger Abnahmemarkt für das mit Euro VI Motor ausgestattete Modell S91 aus.

Im Frühjahr 2013 wurde zwischen den Firmen Rába Jármű Kft. und Volvo eine strategische Partnerschaft unterschrieben. Es wird in diesem Rahmen in der Fahrzeugproduktion für den öffentlichen Verkehr enger kooperiert. Für die Erhöhung der Effizienz hat die Fa. Rába ein neues Zulieferprogramm für in Ungarn ansässige KMU-Zulieferfirmen durchgeführt. Die Fertigung (Endmontage) der Modellfamilien 7900 und 8900 erfolgt seit 2014 in Győr, die ersten Auftraggeber waren das Budapester Verkehrszentrum BKK (61 Busse) und der Verkehrsbetrieb der Südlichen Tiefebene (32 Busse). Im November wurde das erste Rába-Volvo-Modell mit Diesel-Hybrid-Antrieb vorgestellt. Die theoretische ungarische Absatzkapazität (wenn man den Fuhrpark der öffentlichen Personenbeförderungsunternehmen betrachtet) beträgt ca. 500 Busse im Jahr, von der die Fa. Rába in diesem Segment einen Marktanteil von 50% anstrebt.

Bei der Fa. **Rába Futómű Kft.** wurden durch die Investitionen der letzten Jahre die Produktionsprozesse modernisiert und die Kapazitäten erhöht. Damit können aktuell Nutzfahrzeugfahrwerke und Fahrwerksteile in einem Volumen von ca. EUR 18 Mio. pro Jahr geliefert werden. Größte Abnehmer der Rába-Fahrwerke sind u.a. die russische Fa. Kamaz, die Firmengruppe GAZ, sowie John Deere, Claas, Volvo, Scania und Man.

Die Rolle der Zulieferer

Neben den 4 Fahrzeugherstellern haben sich in den letzten 25 Jahren auch zahlreiche ausländische Zuliefererfirmen in Ungarn angesiedelt. Aktuell sind 43 der Top 100 bzw., um die Bedeutung der Branche nochmals zu unterstreichen, 15 der Top 20 globalen Zuliefererfirmen hier präsent. Und das Interesse am Wirtschaftsstandort Ungarn bzw. der hier bereits angesiedelten Automobilbranche nimmt weiter zu: 2018 wurden 36 neue Investitionen zu einem Gesamtwert von 2,7 Mrd. EUR in der Automotive Industrie realisiert. Die Regierung war mit einem durchschnittlichen Fördervolumen von ca. 10% dabei und bietet auch sonst viele Incentives, um ausländische Firmen nach Ungarn zu locken: neben direkten finanziellen Förderungen (je nach Region bestimmt) gibt es Steuerbegünstigungen aller Art (Körperschaftsteuer, Sozialabgaben, F&E-Beiträge, usw.), zinsverbilligte Darlehen oder sonstige spezielle Angebote.

Aus Sicht der ungarischen Firmen und der heimischen Wirtschaft ist dieser Umstand jedoch nicht restlos positiv zu bewerten: während sich die globalen Player auch in Ungarn überwiegend als TIER-1 Zulieferer in die zumeist geschlossenen Versorgungsketten der OEM eingliedern, kommen ungarische Firmen kaum oder gar nicht zum Zug. Grund dafür ist u.a. auch, dass die ungarischen Firmen dem Anforderungsprofil der Fahrzeughersteller nicht wirklich gewachsen sind: v.a. im Vergleich zu den ausländischen Niederlassungen zeigen sich große Mängel in Bereichen wie Technologie, Produktivität, Innovation, usw. Auch der Staat hat dies mittlerweile erkannt und bietet aktuell Förderprogramme für die Aufrüstung des heimischen KMU-Sektors: so wurden für diesen Zweck 2017 19,3 Mio. EUR bereitgestellt, was 2018 um weitere 6,5 Mio. EUR auf insg. 25,8 Mio. EUR angehoben wurde.

Ausgewählte Entwicklungen und laufende Investitionen

Der internationale Stand der Automobilindustrie in der Region bzw. Ungarn wird nicht zuletzt auch durch die fortwährenden Investitionen bestehender und neuer Firmen bekräftigt. Eine der zukünftigen Megainvestitionen in der gesamten Region ist das geplante BMW-Werk in Debrecen im Osten Ungarns zu einem geschätzten Gesamtvolumen von über 1 Mrd. EUR. Das neue Werk soll zu den modernsten in der Welt aufschließen, der Startschuss ist für 2020/2021 geplant.

Auch die Erweiterung von Mercedes in Kecskemét durch eine zweite Produktionshalle ist geplant, wobei diese derzeit, bedingt durch die aktuellen Konjunkturschwankungen der globalen Autoindustrie, noch in der Schwebe steht.

Weitere ausgewählte Investitionen:

- Nachdem der südkoreanische Akkuhersteller **SK Innovation** im März 2018 mit dem Bau seines ersten Produktionswerkes in Europa über 300 Mio. EUR in Komárom investiert hat, wurde knapp ein Jahr später ein zweiter Produktionsstandort in Komárom und eine Erweiterung der Produktionsfläche auf 430.000 qm und 1.000 neue Arbeitsplätze angekündigt. Die zweite Phase soll für knapp 740 Mio. EUR bis 2012/2022 durchgeführt werden, wodurch die Gesamtinvestition auf über 1 Mrd. EUR ansteigt.
- Die Fa. **Hankook Tire Magyarországi Kft.** erweitert ihre Fabrik in Rácalmás um eine weitere Produktionsstätte zur Produktion von LKW- und Busreifen (jährlich ca. 550.000). Der erste Spatenstich erfolgte im 1. HJ 2018, die Produktion soll 2020 starten. Die Erweiterung soll sich auf ca. 290 Mio. EUR belaufen und es sollen 150 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.
- **Audi** erweitert seine Produktionskapazitäten, sein Motorentwicklungszentrum und die Produktionsstätte für elektrische Antriebe mit einer Investition von über 128 Mio. EUR. Es sollen ca. 250 neue Arbeitsplätze geschaffen und v.a. die Kapazitäten zum Bau der elektrischen Antriebe deutlich erhöht werden. Das Entwicklungszentrum wird indes bis 2022 durch eine neue Werkstatt und Testbänke ergänzt.
- **Hanon Systems** investiert nach Ankündigung im November 2018 knapp 115 Mio. EUR in die Standorterweiterung in Székesfehérvár bzw. zwei neue Werke in Pécs und Rétság. Insgesamt entstehen 516 neue Arbeitsplätze, 450 davon in Pécs. Im Werk in Rétság werden in Zukunft Aluminium Gussteile produziert, in den anderen zwei Werken Klimakompressoren u.a. für Volkswagen, Audi, Peugeot, Ford und BMW.
- **Arconic** baut seit Februar 2019 eine neue Produktionshalle in Székesfehérvár für knapp 110 Mio. EUR und plant damit über 200 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Die Firma produziert Radscheiben und wird ihre europäischen Kapazitäten durch das neue Werk ab 2020/2021 voraussichtlich verdoppeln.
- Die **Continental-Gruppe** baut ein neues Werk für Elektronikteile in Debrecen zu einem Investitionswert von ca. 100 Mio. EUR. Ab 2020 sollen hier mechatronische Produkte, Getriebesteuerungen und Sensoren von ca. 450 Mitarbeitern produziert werden.
- Die deutsche **Infineon Gruppe** hat im Mai 2019 eine Standorterweiterung von 100 Mio. EUR angekündigt, was u.a. 275 neue Arbeitsplätze schaffen soll. In der neuen Produktionshalle sollen Halbleiter für Inverter von elektrisch und hybrid betriebenen Fahrzeugen produziert werden.
- Die Fa. **Zoltek** erweitert nach Ankündigung im April 2018 seine Produktionsstätte in Nyergesújfalu für 99,3 Mio. EUR um 8 weitere Produktionslinien, wodurch 357 neue Arbeitsplätze geschaffen und jährlich statt 10.000 15.000 Tonnen Kohlefaserprodukte produziert werden sollen.

Kfz-Handel in Ungarn

Verkauf von Fahrzeugen

Während in der EU pro 1.000 Einwohner durchschnittlich über 600 Autos zugelassen werden, liegt diese Zahl in Ungarn bei lediglich 400 Fahrzeugen. Ungarn gehört aber zugleich auch zu jenen vier Ländern in der EU, die über den Zeitraum von 2013 bis 2017 den größten Zuwachs (14%) verbuchen konnten.

2018 wurden insgesamt 136.594 neue PKW registriert, was einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr bedeutet (+17,5%). Verkauft wurden 41% aller PKW an Privatpersonen, die restlichen 59% als Firmenwagen. Die fünf beliebtesten Marken waren Suzuki Vitara, Skoda (Octavia), Suzuki SX4 S-Cross, Dacia Duster und Ford Focus. Die aktuellen Zahlen zeigen, dass das Wachstum auch im 1. Halbjahr 2019 beibehalten werden konnte: mit 74.543 Neuwagenregistrierungen konnte der Vorjahreswert nochmals um 5,4% gesteigert werden.

7.762 der 2018 registrierten Neuwagen waren sog. alternativ betriebene Fahrzeuge (APV), was einem erheblichen Anstieg von knapp 63% entspricht (EU-Durchschnitt liegt bei ca. 30%). Fast Dreiviertel davon waren sog. hybrid-elektrisch betriebene Fahrzeuge, der Rest überwiegend rein elektrisch betriebene Autos. Der Anteil der APV am Gesamtfahrzeugbestand in Ungarn ist aber weiterhin sehr gering, d.h. unter 0,1%. Nichtsdestotrotz liegt die Wachstumsrate für APV auch im 1. Halbjahr 2019 mit knapp 41% (über 5.000 Neufahrzeuge) deutlich über dem der Neuwagen insgesamt (5,4%).

Neben den Neuwagen wurden weitere knapp 159.000 Autos das erste Mal in den Verkehr gebracht, wobei es sich v.a. um Gebrauchtwagen aus dem Ausland handelt. Nicht zuletzt auch dieser Umstand ist Grund dafür, dass der PKW-Bestand in Ungarn mit einem Durchschnittsalter von ca. 14 Jahren zu den ältesten in Europa gehört.

Im Hinblick auf die neuen Nutzfahrzeuge zeigt sich ein Wachstum von 14% im Segment der unter 3,5 t schweren LKW (insgesamt 22.728 Stück) und ein Plus von knapp 7% in der Kategorie der über 3,5 t schweren LKW (insg. 6.258 Stück). Fast 90% davon sind LKW mit über 16 t, die an sich ein Wachstum von 8% erzielt haben. Stark auseinander gehen jedoch die Zahlen für 2019: während im 1. Halbjahr um über 21% mehr neue Nutzfahrzeuge unter 3,5 t registriert wurden, konnte die Kategorie über 3,5 t mit 1,2% kaum zulegen (wobei der Grund dafür die Stagnierung - +0,1% - im Bereich der LKW über 16 t ist).

Auf dem Markt der neuen Busse kam es 2018 kaum zu Veränderungen: mit 659 Registrierungen konnte das Ergebnis aus dem Vorjahr um lediglich 2,6% gesteigert werden. 2019 scheint der seit 2014 anhaltende Wachstumstrend vorerst sein Ende zu finden: im 1. Halbjahr wurden 4,2% weniger Neufahrzeuge registriert, als noch in der Vorperiode. Dies könnte sich jedoch noch ändern, da diverse städtische Verkehrsbetreiber, so auch u.a. in Budapest, die Erweiterung des Fuhrparks bzw. den Tausch alter Fahrzeuge angekündigt hat.

Prognose 2020

Da ab 2020 in der Europäischen Union zahlreiche Umweltschutzvorgaben zwingend umgesetzt werden müssen, so auch, dass bei Neuwagen der Schadstoffausstoß pro Kilometer höchstens 95 g betragen darf, erwarten Experten teilweise erhebliche kurzfristige Veränderungen auf dem Automarkt. Grund dafür ist, dass diese Vorgaben derzeit von den herkömmlich betriebenen Marken kaum einer schafft, was laut Prognose zur Folge haben wird, dass der Verkauf dieser Typen zum Ende 2019 nochmal drastisch ansteigt (geschätzt wird eine Zahl von 170.000 Neuregistrierungen für 2019), ab 2020 dann aber deutlich einbricht (unter 120.000). Laut Experten werden hierdurch zum einen die alternativ betriebenen und auch von der Regierung subventionierten Fahrzeuge begünstigt, zum anderen aber auch der Gebrauchtwagenmarkt in Ungarn kräftig angekurbelt. Da die neuen Umweltvorgaben für Gebrauchtwagen nicht gelten, könnte dies dazu führen, dass der Anteil importierter Gebrauchtwagen und damit das Gesamtalter des Fahrzeugbestandes in Ungarn weiter zunimmt.

Trendfokus

Verfügbarkeit und Fachausbildung von Arbeitskräften für die Automobilindustrie

In Ungarn haben sich über die letzten Jahre erhebliche Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt zugetragen, die in diversen Branchen zu teilweise chronischem Arbeitskräftemangel geführt haben. Die Gründe dafür sind v.a. die durch die hohen Lohnunterschiede begründete Abwanderung ins Ausland, die natürliche demographische Alterung des Landes, wie auch der starke und dichte Wettbewerb der Firmen um die Arbeitskräfte. Die Arbeitslosenrate liegt nunmehr seit anderthalb Jahren dauerhaft unter 5%, aktuell sogar bei 3,7%. Die Werte variieren dabei natürlich je nach Region auch noch einmal: so liegt die Arbeitslosenrate z.B. im Komitat Győr-Moson-Sopron bei nur 1-1,5%, während im Norden und Osten Werte von 5-7% vorkommen. Nach Einschätzung von Experten wird sich die Lage in dieser Hinsicht in den nächsten Jahren auch nicht erheblich entschärfen. Nach Erhebungen im Kreise von diversen Arbeitgebern zeigt sich, dass aktuell etwa nur der sog. administrative, öffentliche Bereich nicht mit signifikantem Arbeitskräftemangel zu kämpfen hat. Alle weiteren Bereiche, egal ob Facharbeit oder Diplombereiche, IT, Tourismus, Gastronomie, oder Maschinenbau beklagen erhebliche Mängel in der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte. Die Regierung versucht aktuell mit Quoten für Arbeitskräfte aus den umliegenden Ländern (v.a. die Ukraine und Rumänien) für Entspannung zu sorgen, hat aber nur teilweise Erfolg damit: zwar steigen die Zahlen hier von Jahr zu Jahr sprunghaft an, es reicht dies aktuell aber nicht, um den Bedarf des Arbeitsmarktes zu decken.

Auch die Automobilindustrie selbst musste sich dieser Herausforderung stellen und erlebt derzeit v.a. im Bereich der qualifizierten Arbeitskräfte teilweise erhebliche Engpässe. Fortlaufende Erhebungen der Branche zeigen, dass 4 von 5 Firmen mit Gehaltserhöhungen auf die entstandene Situation reagieren bzw. knapp Zweidrittel ein erweitertes Angebot an internen Schulungsprogrammen und ein ausgeprägtes Karrieremodell anbieten. Dennoch mussten knapp ein Drittel der Firmen in den letzten Jahren bereits neue Aufträge mangels entsprechender Kapazitäten ablehnen. Als Übergangslösung kommen daher auch im Automotive Bereich verstärkt ausländische Arbeitskräfte zum Einsatz, fast jede zweite Firma hat bereits ausländische Arbeitnehmer auf der Gehaltsliste stehen. Längerfristig und nachhaltig hingegen scheint der Einsatz von Robotern in immer mehr Bereichen der Produktion zu sein: nach einer Erhebung von 2016 wurden bereits damals über 5.400 Roboter eingesetzt, deren Zahl seitdem wahrscheinlich stark nach oben geschneilt ist.

Parallel zur Technologie- und Kapazitätsentwicklung der Firmen wurden in den vergangenen Jahren jedoch auch neue Akzente in der Fachausbildung innerhalb der Automobilindustrie gesetzt. So wurde zum Beispiel an der **Széchenyi-Universität Győr** die Audi Hungária Lehrstuhlgruppe für Kraftfahrzeuge mit vier Instituten (Institute für Materialkunde und Technologie, für Verbrennungsmotoren, für Fahrzeugentwicklung, sowie für Automobil- Produktionstechnologie) gegründet. Später kamen mit den Instituten für Umwelttechnik und für Logistik zwei weitere hinzu, es wurde die **Audi Hungária Fakultät für Fahrzeugtechnik** ins Leben gerufen.

Als weiteres Beispiel dient das duale Ausbildungssystem der **Fachhochschule Kecskemét / GAMF** in Kooperation mit Mercedes-Benz, Knorr-Bremse und zahlreichen weiteren Unternehmen. Ziel ist es, eine praxisorientierte Ausbildung zu gewährleisten, die von den lokalen Akteuren der Industrie anerkannt wird. Die Studierenden werden je zur Hälfte in der Bildungseinrichtung und in den Betrieben unterrichtet und beschäftigt.

Weitere Bildungseinrichtungen für die Qualifikation neuer Arbeitskräfte in der Branche sind:

- **BMGE – Technische Universität Budapest**
- **Universität Miskolc**
- **Óbuda Universität**
- **Pannonia Universität, Veszprém**
- **Nyugat-Magyarországi Egyetem , Szombathely**

3. Konkurrenzsituation

Laut Informationen des **Verbandes der Ungarischen Zulieferindustrie** (MAJOSZ) gibt es in Ungarn über 750 Firmen, die in der Automobilzulieferindustrie tätig sind. Für die Entwicklung einer eigenständigen ungarischen Zulieferindustrie war die Ansiedelung von **Magyar Suzuki Zrt.** in den 90iger Jahren entscheidend. Da das japanische Unternehmen von seiner Zulieferbasis in Japan zu weit entfernt war, bestand Interesse, in Ungarn in großem Umfang Einkäufe zu tätigen, womit wichtige Impulse für das Entstehen von Zulieferfirmen gesetzt wurden. Die deutschen OEM hingegen konnten ihre europäischen und globalen Zulieferkapazitäten auch in der ungarischen Produktion gut einsetzen, weshalb die ungarischen Zulieferfirmen langsamer in den Produktionsprozess einbezogen wurden. Der Anteil des ausländischen Kapitals beträgt in der Zulieferindustrie 75%. Die internationalen Tier-1-Großunternehmen benötigen nach Schätzungen ca. 50-200 Tier-2(+)-Zulieferpartner. In Ungarn besteht also ein großes Potenzial für die Zulieferindustrie.

TOP 25 Unternehmen der ungarischen Automobilindustrie Anhand deren Umsatzdaten, Stand 01. September 2019

NACE 29, 29.1, 29.2, 29.3, 29.3.1, 29.3.2

Nr	Firmenname	Ort	Zahl der Angestellten 2019	Umsatz in Mio HUF, 2018
1	Audi Hungaria Zrt.	Győr	14 206	2 371 623
2	Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét	4 702	1 145 010
3	Magyar Suzuki Zrt.	Esztergom	2 521	628 015
4	Schaeffler Savaria Kft.	Szombathely	3 450	259 272
5	Robert Bosch Energy and Body Systems Kft.	Miskolc	2 697	257 312
6	DENSO Gyártó Magyarország Kft.	Székesfehérvár	4 134	242 297
7	Robert Bosch Automotive Steering Kft.	Eger	1 007	197 323
8	BorgWarner Oroszlány Kft.	Oroszlány	1 169	177 457
9	Lear Corporation Hungary Kft.	Gödöllő	1 785	176 508
10	Valeo Auto-Electric Magyarország Kft.	Veszprém	2 330	168 175
11	S.E.G.A. Hungary Kft.	Miskolc	1 623	133 503
12	SMR Automotive Mirror Tech. Hungary Bt.	Mosonszolnok	3 040	125 392
13	Adient Hungary Kft.	Mór	2 257	101 689
14	BPW-Hungária Kft.	Szombathely	1 487	85 350
15	ZF Hungária Kft.	Eger	1 622	77 835
16	Gentherm Hungary Kft.	Pilisszentiván	276	71 218
17	Adient Mezőlak Kft.	Mezőlak	1 069	69 500
18	Linamar Hungary Zrt.	Orosháza	2 701	61 811
19	Hanon Systems Hungary Kft.	Székesfehérvár	1 544	60 575
20	Joyson Safety Systems Hungary Kft.	Miskolc	2 170	56 726
21	KNORR-BREMSE Fékrendszerek Kft.	Kecskemét	1 084	53 402
22	VIDEOTON Autóelektronika Kft.	Székesfehérvár	1 427	51 565
23	ACPS Automotive Kft.	Kecskemét	974	49 190
24	Schwarz Müller Kft.	Dunaharaszti	588	49 093
25	BOS Automotive Products Magyarország Bt.	Mosonszolnok	1 056	44 855

4. Gesetzliche und sonstige Rahmenbedingungen

Es bestehen rechtlich keine Einschränkungen für ausländische natürliche und juristische Personen, die eine unternehmerische Tätigkeit in Ungarn aufnehmen bzw. eine Investition tätigen wollen. Diese kann in den bekannten Gesellschaftsformen, die sich nicht wesentlich von denen des österreichischen Gesellschaftsrechts unterscheiden, ausgeführt werden. Ausführliche Informationen zur Firmengründung und Steuern in Ungarn erhalten Sie u.a. auf Anfrage bei [uns](#).

Die geographische Nähe, die sehr gut ausgebaute Infrastruktur, der hochentwickelte Logistiksektor und die hohe Qualität der Arbeitskräfte machen Ungarn zu einem interessanten Investitionsstandort, auch im Sinne eines regionalen Stützpunkts für CEE.

Grundsätzlich stehen Förderungen für Investitionen auch österreichischen Firmen in der Periode 2014-20 offen, sofern sie über eine Niederlassung in Ungarn verfügen, weil nur diese sich um Fördermittel bewerben können. Bei Interesse informieren wir Sie gerne mit unserem kostenlosen Förder-Newsletter über aktuelle Ausschreibungen. Schicken Sie uns eine [E-Mail!](#)

Es wurden bisher bereits vier Regionen des Landes als „Hervorgehobene Zentren des Fahrzeugbaus“ ausgewiesen. Außer Győr wurde nach der Eröffnung des Mercedes-Werks und der Ankündigung von zahlreichen neuen Investitionen die Stadt [Kecskemét](#) und deren Umgebung, dann das Dreieck Szentgotthárd-Szombathely-Zalaegerszeg als [West-Pannonisches Zentrum für Fahrzeugbau und Mechatronik](#) und auch die Städte Tatabánya, Esztergom und deren Umgebung zu den bedeutendsten Zonen der Automobilindustrie erklärt. Hier werden künftig die Investitionen der Zulieferunternehmen – als offizieller Teil der ungarischen Wirtschaftspolitik - mit Priorität behandelt und eventuell mit speziellen Begünstigungen erleichtert.

5. Trends und Entwicklungen

Die Kraftfahrzeugindustrie wird weiterhin der wesentliche Motor der ungarischen Wirtschaft bleiben und damit natürlich besonders abhängig von der Entwicklung der internationalen Nachfrage sein. Es ist auch weiterhin das erklärte Ziel der Regierung, diesen Sektor besonders zu unterstützen und die Einbindung ungarischer Zulieferfirmen zu stärken. Dem gegenüber steht natürlich das Interesse der Hersteller, ihre komparativen Vorteile aus den strategischen und global tätigen Zuliefererstrukturen zu bewahren.

Zu beobachten ist auch der Trend, dass die F+E-Tätigkeiten zunehmend von den OEM an Tier-1-oder Tier-2-Unternehmen ausgelagert werden, Audi geht mit der Erweiterung der F+E-Kapazitäten hier allerdings einen anderen Weg. Große Tier-1-Unternehmen, die verstärkt in F+E investieren, sind u.a. Bosch, Knorr-Bremse oder Continental, die über ein eigenes Entwicklungszentrum in Ungarn verfügen. Sie fungieren dementsprechend als Integratoren für Firmen auf unteren Zulieferebenen, sowie als Motor der F+E-Tätigkeiten in der Autobranche. Von den ungarischen Großfirmen hat das Unternehmen Rába AG ein neues Entwicklungszentrum eingeweiht. Das eigene Prüf- und Technologiezentrum für Fahrwerkentwicklung hat eine Größe von 4.400 m², hier werden fast 70 Entwicklungsingenieure beschäftigt.

Auch insgesamt betrachtet werden F+E bzw. Digitalisierung immer wichtiger: laut Experten kann die Wettbewerbsfähigkeit von Ungarn bzw. der ganzen Region nur durch stetiges Hinaufklettern auf der Wertschöpfungsleiter erhalten werden, d.h. der hierzulande beigesteuerte Mehrwert muss erhöht werden. Derzeit haben etwa ein Viertel aller Firmen in der Branche bereits Industrie 4.0 Lösungen wie IoT, M2M (Machine2Machine), connected cars oder auf künstlicher Intelligenz basierte Anwendungen implementiert. Auch hier werden von der Regierung immer wieder neue Programme zur Förderung der Digitalisierung angesetzt.

Die in den letzten Jahren durch Weltmarken wie Google, Nissan und Tesla vorangetriebene und seither auch von der breiten Öffentlichkeit verfolgte Branche der autonomen Fahrzeuge und verbundenen Technologien gilt als verheißungsvoller Impulsgeber für die kommenden Jahre. Auch Ungarn hat auf diesem Gebiet bereits einiges zu bieten. Zum einen besteht eine starke Willensbekundung seitens der Regierung: durch die zielstrebige Festigung der Rahmenbedingungen und des breiteren Umfelds sollen die Bedingungen für eine erfolgreiche Integration von Sektoren mit hohem Mehrwert geschaffen werden. Zu den Initiativen gehören u.a. die Förderung der umfassenden digitalen Technologien („Irinnyi“ Initiative) und die Verbreitung von e-Autos („Jedlik Ányos“ Programm) bzw. die weitere Förderung der Industrie 4.0 Lösungen zur Verknüpfung von Industrie und digitaler Technologie.

Zudem soll der Sektor selbstfahrender Autos auch durch gezielte Projekte verstärkt nach Ungarn gelockt werden: eines davon ist die für Testfahrten von selbstfahrenden Autos errichtete **Testfahrstrecke in Zalaegerszeg**. Die Investition beläuft sich auf über 110 Mio. Euro und umfasst neben der Autostrecke auch die nötige Infrastruktur (Tankstellen, Hotels, etc.) und ermöglicht den hier testenden Firmen seit September 2018 einen unterbrechungsfreien Aufenthalt von mehreren Wochen oder Monaten.

Auch die Industrie kann Ungarn als Wissensstandort viel abgewinnen: die deutsche Firma ThyssenKrupp zum Beispiel entwickelt und produziert seine Lenk- und Steuersysteme für selbstfahrende Autos im Rahmen einer Investition von knapp 100 Mio. Euro bereits in Győr bzw. erweitert eine weitere Betriebsstätte in Jászfényszaru. Die Firma baut dabei in Gänze auf ungarische Ingenieure. Sie begann vor knapp 20 Jahren mit einem Dutzend Mitarbeitern im Bereich der konventionellen Servolenkung, widmet sich heute aber mit einem Personenstand von fast 500 Mitarbeitern voll und ganz den innovativen und intelligenten Systemen der Zukunft.

Ein weiterer Meilenstein ist das aus der Kooperation von Industrie (Bosch und Knorr Bremse) und Wissenschaft (Ungarische Akademie für Wissenschaften, Technische Universität, Eötvös Lóránd Universität für Wissenschaften) entstandene RECAR (REsearch Center for Autonomous Road Vehicles). Hauptziel des Kompetenzzentrums ist die Bildung von hochqualifizierten Fachleuten speziell für das Segment der autonomen Fahrzeuge. So werden ab Februar 2017 an den Universitäten die Lehrgänge „Autonomous Vehicle Control Engineer“ und „Computer Science for Autonomous Driving“ angeboten.

Ein weiterer Trend ist und bleibt die Verbreitung der e-Mobility Lösungen bzw. elektrischen Autos in Ungarn. Bis dato wurden folgende Maßnahmen von der Regierung hierzu umgesetzt: ein grünes Kennzeichen für Plug-In hybride Autos bzw. reine e-Autos und eine erhebliche Steuersenkung (Erlass der Registrationssteuer, MwSt.-Begünstigungen) für diese Autotypen, infrastrukturegebundene Investitionen, Bestimmung der Park- und Straßennutzungsermächtigungen, Freigabe der Busspuren für e-Autos, Aufstockung bzw. Optimierung des Fahrzeugbestandes der Regierung mit Plug-In hybriden Autos bzw. e-Autos. Der Staat fördert zudem auch den Kauf von e-Autos: so kann eine Subvention von 1,5 Mio. Forint (ca. 4.800 Euro) für einen Neukauf von e-Autos mit einem Wert von unter 15 Mio. Forint erlangt werden. Zudem wurde ein mit 1,25 Mrd. Forint (ca. 4 Mio. Euro) dotiertes Programm für Städte mit einer Einwohnerzahl von über 15.000 beschlossen, die durch das Programm e-Tankstellen beantragen können. Die Regierung erhofft sich dadurch die Verdopplung der elektrischen Ladestationen. Zudem sollen diese Städte in einem nächsten Schritt auch miteinander verbunden werden, d.h. alle 80 km soll an den Hauptstraßen eine e-Tankstelle installiert werden.

Aktuell liegt die Anzahl der registrierten alternativ betriebenen Fahrzeuge (APV) bereits bei über 12.000, wobei das erneute Wachstum im 1. HJ 2019 von knapp 41% deutlich über dem EU-Durchschnitt (27,5%) steht. Wie bereits erwähnt, sind auch weiterhin fast Dreiviertel davon sog. hybrid-elektrisch betriebene Fahrzeuge, der Rest überwiegend rein elektrisch betriebene Autos.

6. Chancen für österreichische Unternehmen

Im Zusammenhang mit den großen Investitionen der OEM und Tier-1-Unternehmen kommt es noch laufend zu neuen Firmengründungen, vor allem seitens deutscher Unternehmen. Erfahrungsgemäß sind es in erster Linie Tier-1- oder Tier-2-Zulieferer, die als Kunden österreichischer Lieferanten in diesem Sektor in Frage kommen. Das **AußenwirtschaftsCenter Budapest** führt eine ständig aktualisierte Übersicht über in Ungarn ansässige Zulieferfirmen und stellt Ihnen diese gerne zur Verfügung.

Nicht zu vergessen ist natürlich auch der Dienstleistungssektor, in dem österreichische Unternehmen erfolgreich tätig sind. Dabei handelt es sich beispielsweise um Reinigungs- und Instandhaltungsleistungen, Montage von Anlagen, Verpflegung, Personalleasing etc. In diesem Bereich verfügen die Hersteller über größere Entscheidungsfreiheit „vor Ort“, das heißt am Firmensitz in Ungarn, weshalb in Ungarn niedergelassene österreichische Firmen gute Chancen haben. Diese Leistungsbeschaffungen werden in der Regel vom Unternehmen ausgeschrieben und durchlaufen ein vorgegebenes Entscheidungsverfahren.

Kritische Erfolgsfaktoren

Noch ist zu beobachten, dass die Fahrzeughersteller – allen voran Mercedes – überwiegend auf das bestehende globale Zuliefernetz zurückgreifen – das heißt, dass österreichische Unternehmen, die schon zu diesem Kreis gehören, gute Chancen haben, auch in Ungarn zum Zug zu kommen. Es ist daher unabdingbar, eine Verbindung zum zentralen Einkauf in Deutschland aufzubauen, da alle wesentlichen Entscheidungen dort gefällt werden. Bei Audi hingegen sind die Entscheidungsstrukturen schon etwas dezentraler und es bestehen gute Chancen, durch direkte Kontakte in Győr bzw. beim Regional Office Osteuropa der Volkswagen AG in Budapest zu Entscheidungen zu kommen. Allerdings sind erfahrungsgemäß nur solche Firmen dabei erfolgreich, die über eine Niederlassung in Ungarn verfügen.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN UND INTERNETLINKS

Folgende **Fachmedien** stehen in Ungarn im Bereich Automobilindustrie zur Auswahl:

Autopro – Online Magazin und Webseite der Ungarischen KFZ Hersteller- und Zulieferfirmen

Gyártástrend – Online Magazin für Wirtschaft und Produktionstechnik

Autótechnika – Fachzeitschrift und Online Magazin für Diagnostik und Garagentechnik

Autósvilág – Online Magazin der Automobilindustrie der Welt

Fachmessen

Automotive Hungary (Messe der OEM Hersteller und Zulieferanten aller Ebenen)

(jährlich seit 2013)

nächster Termin: 16-18. Oktober 2019

Hungexpo Messegelände, Budapest

www.automotivexpo.hu/en

Auto DiGa (Messe für Autodiagnostik und Garagentechnik)

(jährlich seit 1991)

Nächster Termin: 16-18. Oktober 2019

Hungexpo Messegelände, Budapest

<http://autotechnika.hungexpo.hu/>

Fachorganisationen

Verein der Ungarischen Fahrzeugbauindustrie
(Magyar Gépjárműipari Egyesület)

Herr István PINTÉR

Präsident

Herr Csaba KILIÁN

Generalsekretär

1119 Budapest, Thán Károly u. 3-5.

T/F +36 1 371 5874

E mage@gepjarmuipar.hu

W www.gepjarmuipar.hu

Verein der Ungarischen Kraftfahrzeugimporteure
(Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete)

Herr Péter ERDÉLYI

Präsident

1132 Budapest, Váci út 18.

T/F +36 1 239 6029

E mge@mge.hu

W www.mge.hu

Verband der Ungarischen Automobil-Zulieferindustrie
(Magyar Járműalkatrészgyártók Országos Szövetsége)

Herr József NYÍRŐ

Präsident

Frau Zsuzsa FIESZL

Generalsekretär

1135 Budapest, Csata u. 25.

T/F +36 1 203 8144

E majosz@majosz.hu

W www.majosz.hu

Landesverband der Kraftfahrzeug-Markenhändler
(Gépjármű-Márkakereskedők Országos Szövetsége)

Herr Gábor GABLINI

Präsident

2040 Budaörs, Malomkő u. 2.

T +36 1 877 2119

F +36 1 222 9000

E gemosz@gemosz.hu

W www.gemosz.hu

Ungarische Agentur für Investitionsförderung (HIPA)

Frau Martina ALMÁSI

Zuständige Beraterin für die Automobilindustrie

1055 Budapest, Honvéd u. 20.

T +36 1 872 6529

E martina.almasi@hipa.hu

W www.hipa.hu

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER BUDAPEST

T +36 1 461 50 40

F +36 1 351 12 04,

E budapest@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/hu

