Ungarns mobile Zeitenwende

Smarte Perspektiven für internationale Kooperationen

Balázs Szegner, Generalkonsul, Katalin Szabó, Referentin für Außenwirtschaft (Generalkonsulat von Ungarn)

1. Einleitung
2. Wirtschaftsumfeld, Rahmenbedingungen
3. Entwicklungen in Ungarns Automobilbranche
4. Ungarns Autoindustrie – Fakten
5. Hersteller und Zulieferer
   5.1 SUZUKI
   5.2 PSA / OPEL
   5.3 AUDI
   5.4 DAIMLER
6. Innovation
   6.1 Universitäten und Forschungszentren
   6.2 Entwicklungszentren von Unternehmen
   6.3 strategische Ziele und Schwerpunktbereiche der F&E
      6.3.1. Elektromobilität
         6.3.1.1. Akkumulator Technologie und Herstellung
         6.3.1.2. Infrastrukturausbau für Elektromobilität
         6.3.1.3. Förderung der Elektromobilität in Ungarn
7. Das Generalkonsulat als Brücke

1 Einleitung

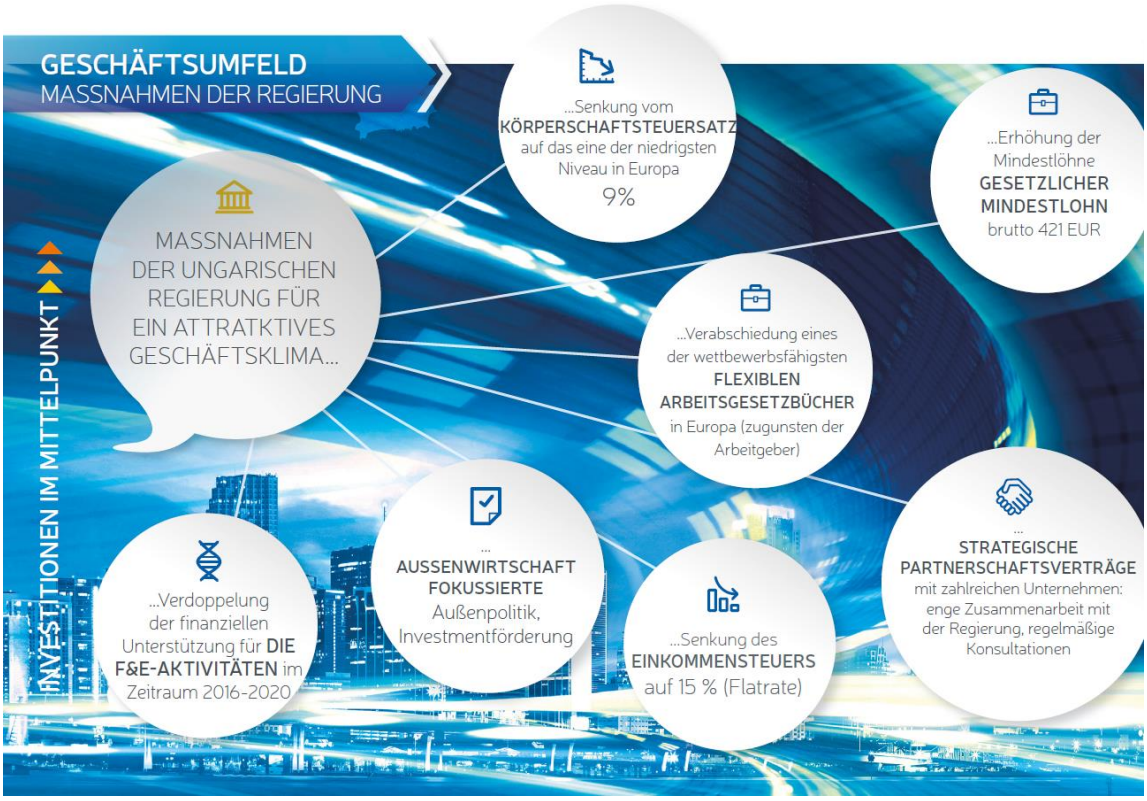
Gemäß dem Veranstaltungstitel des 10. Wissenschaftsforums Mobilität der Universität Duisburg Essen „Mobility in Times of Change – Past, Present, Future" widmet sich folgender Beitrag der Autoindustrie Ungarns und bietet einen Überblick über die Entwicklung, Strategie, Trends und Potentiale des für das Land relevantesten Wirtschaftszweiges. Somit möchten die Autoren zu einer breiteren, internationalen Betrachtung der Thematik aus der Perspektive dieses osteuropäischen Landes beitragen.

Die Automobilindustrie spielt in Ungarns Wirtschaft eine essentielle Rolle - sie ist die stärkste Branche und der wichtigste Wirtschaftszweig in der Außenwirtschaft – bezüglich des Außenhandels und der ausländischen Direktinvestitionen (FDI). Zudem ist die Automobilindustrie herausragender Bestandteil der Außenwirtschaftsbeziehungen Ungarns mit Deutschland.

Die folgende Zusammenfassung beleuchtet nicht nur das Wirtschaftsumfeld, die Rahmenbedingungen für die Branche in Ungarn sowie der im Land ansässigen Autoindustrie, sondern liefert überdies wichtige Infos über Hersteller und Zulieferer in Ungarn, aktuelle Trends, Strategien und Regierungsprogramme, Innovation und betrachtet die Relevanz der Universitäten. Behandelt werden auch die Fragen nach Kooperations-Potentialen sowie die besondere Rolle des Ungarischen Generalkonsulates in Düsseldorf.

2 Wirtschaftsumfeld, Rahmenbedingungen der Autoindustrie in Ungarn

Ungarns Fläche ist dreimal so groß wie NRWs, seine Einwohnerzahl jedoch ist um fast die Hälfte geringer. Seit dem Systemwechsel in 1989/90 und der Einführung von Marktwirtschaft und Privatisierung ist eine positive Wirtschaftsentwicklung zu beobachten. Seit 2004 ist Ungarn EU-Mitglied, das Land ist jedoch nicht Teil der Währungsunion. Das BIP zeigt seit 2013[1] ein stetes Wachstum (2010: +2,1%, 2013: +2,2%, 2014: +4,2%, 2015: +3,4%, 2016: +2,2%) und lag 2017 sogar bei +3,99%. Durch ein striktes Schuldenmanagement liegt das Haushaltsdefizit/BIP seit 2012 im Verhältnis[2] unter der Schwelle von 3%. Die Inflationsrate beträgt aktuell 2,7%[3], die Arbeitslosigkeit liegt bei 3,7%.



Was das Geschäftsumfeld der Autoindustrie in Ungarn betrifft, ist die Regierung bemüht, günstige Rahmenbedingungen vor allem für die Betriebe mit hoher Wertschöpfung zu schaffen.

Ziele der Steuer und Lohnpolitik

1. *Anzahl an Fachkräften durch die Erhöhung des Lohnniveaus sichern*
   Der Durchschnittslohn Jan-März 2018 wuchs im Vergleich zum gleichen Zeitraum von 2017 um +11,3%. Zudem wurden die Steuern und Sozialabgaben der Arbeitnehmer

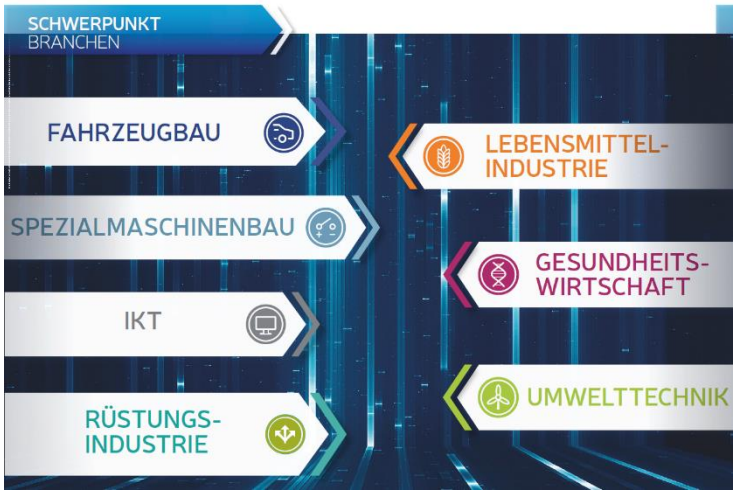
[1] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/14539/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-bip-in-ungarn/
[2] 2017: 2% (2010: 4,5%) https://de.statista.com/statistik/daten/studie/272793/umfrage/haushaltssaldo-von-ungarn-in-relation-zum-bruttoinlandsprodukt-bip/
[3] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/272220/umfrage/inflationsrate-in-ungarn/

gesenkt. Die Einkommensteuer liegt bei 15%, der Beitrag zur Rentenversicherung bei 10% und die Krankenversicherung schlägt mit 8,5% zu Buche.

2. *Die Unternehmen entlasten, um Investment anzuregen*
   Der Arbeitgeberanteil bei den Lohnkosten wurde 2018 auf 19,5% und der Steuersatz auf Unternehmensgewinne auf 9% gesenkt.
3. *Förderung von K+F+I*
   Hohe Wertschöpfung wird steuerlich begünstigt, und dieser Aspekt ist zunehmend relevant bei der Förderung von FDI.
4. *Außenwirtschaftsförderung*
   Bei einer Exportquote von über 80% und einem FDI-Bestand von 78% des Bruttoinlandprodukts ist Ungarn stark außenwirtschaftsorientiert. In den Außenwirtschaftsbeziehungen nimmt Deutschland traditionell den ersten Platz ein. Im Export Ungarns nach Deutschland betrug der Anteil der Autoindustrie in 2017[4] sogar 32,5%.

Wirtschaftsstrategie und Schwerpunktbranchen

Anhand der Wirtschaftsstrategie soll der Anteil der Industrie am ungarischen BIP von derzeit etwa 24% bis 2020 auf 30% erhöht werden. Hierbei wurden sieben Sektoren definiert, die gezielt u.a. auch im Bereich Außenwirtschaft gefördert werden sollen (siehe Abbildung). Einer davon ist der Fahrzeugbau. Elektromobilität und autonomes Fahren wird zunehmend höhere Priorität eingeräumt.



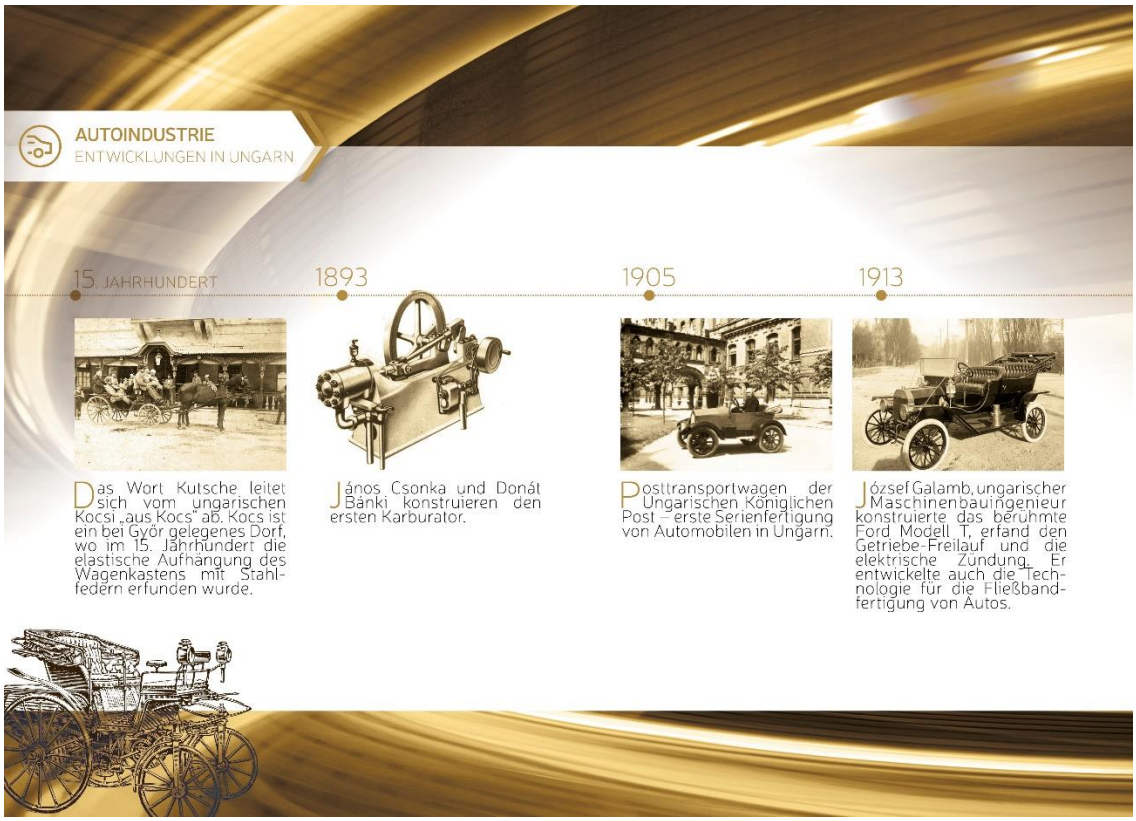
Nicht nur bei Letzterem spielt das Programm „Digitaler Wohlstand" eine wichtige Rolle. Die Digitalisierungsstrategie des Landes ist auf die drei Schwerpunkte digitale Bildungsstrategie, Exportentwicklungsstrategie und Startup-Strategie ausgerichtet und soll die Wettbewerbsfähigkeit im digitalen Zeitalter in allen Branchen stärken. Um dies zu untermauern, wird die digitale Versorgung zudem als Grundbedürfnis eingestuft. Dementsprechend sinkt die Mehrwertsteuer auf Internet-Dienstleistungen stetig: 2017 sank sie von 27% auf 17%, 2018 sogar bis auf zu 5%. Der digitale Infrastrukturausbau wird intensiv gefördert: 33% der Haushalte verfügen über einen Breitbandanschluss mit einer 30 Mbit/s

[4] https://www.ahkungarn.hu/fileadmin/AHK_Ungarn/Dokumente/Wirtschaft/Statistik/INFO_HU-DE_Aussenhandel.pdf

Übertragungsrate (in Deutschland dagegen lediglich 21%).
Eines der bedeutendsten Vorhaben in diesem Zusammenhang ist die Realisierung einer der größten Automotive-Teststrecken Europas mit 250 Hektar Fläche, 129 Millionen Euro Projektvolumen und einer 5G Umgebung in der Stadt Zalaegerszeg.

3 Entwicklungen in Ungarns Automobilbranche

Das Wort Kutsche leitet sich ursprünglich sogar vom ungarischen Kocsi „aus Kocs“ ab. Kocs ist ein bei Győr gelegenes Dorf, wo im 15. Jahrhundert die elastische Aufhängung des Wagenkastens mit Stahlfedern erfunden wurde.

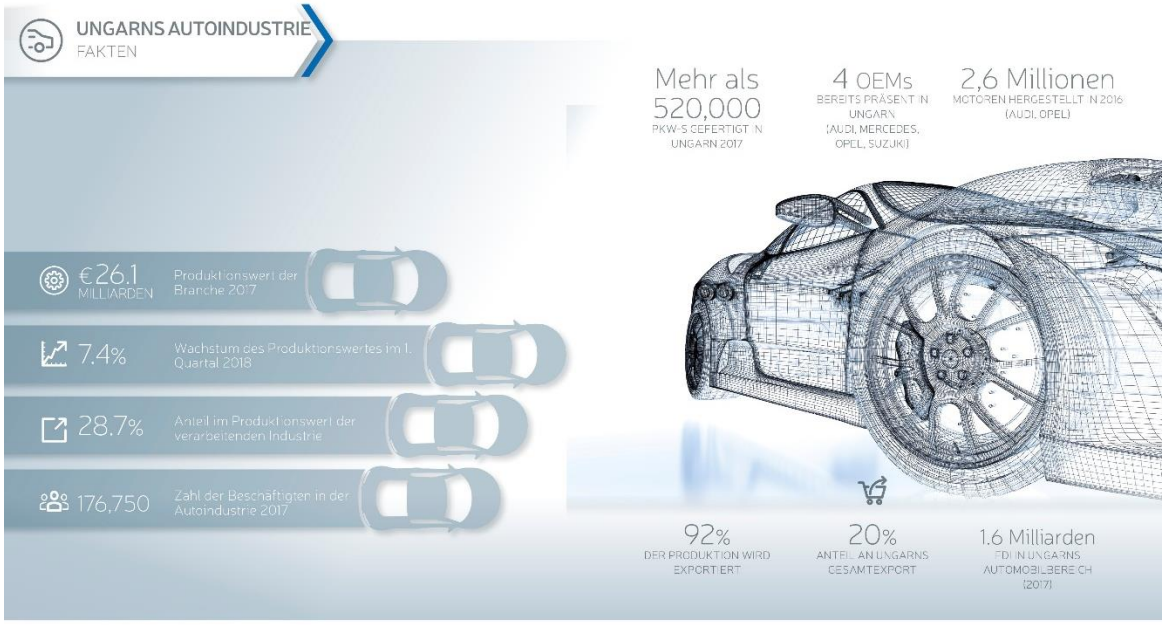


Die erste Serienfertigung von Automobilen in Ungarn war 1905 der Posttransportwagen der Ungarischen Königlichen Post - der „ungarische StreetScooter“. Auch bei der Entwicklung des berühmten Ford Modell T und der Technologie für die Fließbandfertigung von Autos haben ungarische Maschinenbauingenieure mitgewirkt.

Ob passive Sicherheit im Automobilbau oder der erste Acht-Zylinder Dieselmotor mit Direkteinspritzung: Im 20. Jahrhundert ebnete sich der Weg weiter für die Branche in Ungarn.

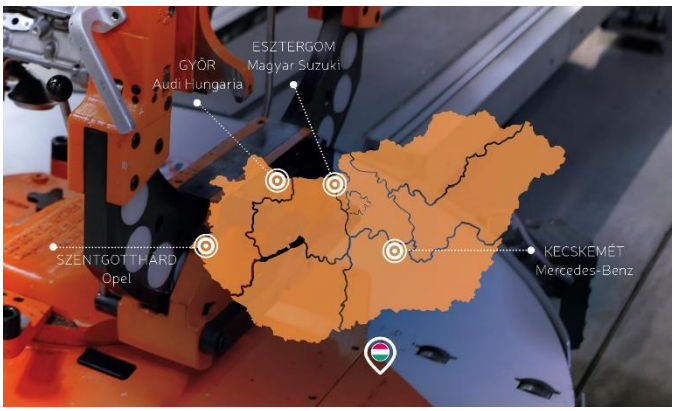
László Palkovics entwickelt als Professor der Technischen Universität von Budapest, wie auch später als Ingenieur bei der KnorrBremse AG, zahlreiche Patente, u.a. Sicherheitssysteme und Hybridantriebe. Palkovics ist seit 2018 Minister für Innovation.

4 Ungarns Autoindustrie - Fakten



Mit 26,1 Milliarden Euro ist der Produktionswert der Branche 2017[5] Spitzenreiter in Ungarn. Die Zahl der Beschäftigten in der Autoindustrie 2017 beträgt 176.750, mit einem Wachstum von 10,2% in I. Vierteljahr 2018. 2017 wurden in Ungarn mehr als 520.000 Pkws und 2,6 Millionen Motoren gefertigt. 92% der Produktion wird exportiert. Die Branche hat 20% Anteil an Ungarns Gesamtexport. Im Bereich FDI ist zudem 2017 ein Zuwachs von 1,6 Milliarden Euro zu verzeichnen.

5 Hersteller und Zulieferer



Neben zahlreichen Zulieferer sind in Ungarn bereits 4 OEMs präsent: Audi, Mercedes, Opel und Suzuki.

5.1 SUZUKI

[5] https://www.ahkungarn.hu/fileadmin/AHK_Ungarn/Dokumente/Wirtschaft/Statistik/INFO_HU_Bruttoinlandsprodukt.pdf BIP in 2017: 123,5 Milliarden EUR (etwa 21% dessen ist Produktionswert der Autoindustrie)

Der japanische Hersteller Suzuki ist bereits seit April 1991 in Esztergom präsent, somit der erste OEM, der sich in Ungarn niedergelassen hat. Das Unternehmen beschäftigt hier für die Fertigung der Modelle SX4, S-Cross und Vitara mehr als 3000 Arbeitnehmer und produzierte 2017 ca. 200.000 Fahrzeuge.

Der Suzuki Vitara war 2016 der Gewinner des „The Sunday Times" Top 100 Rankings.
Der Vitara wird ausschließlich in Ungarn hergestellt.

5.2 OPEL

Fast zeitgleich mit SUZUKI suchte der erste deutsche OEM, OPEL 1991 einen Standort in West-Ungarn aus und gründete in Szentgotthárd, nahe der Grenze zu Österreich seine Tochtergesellschaft. Diese gehört heute zur PSA Gruppe. Mit der Herstellung von Motoren, Zylinderköpfen und Getrieben sind in Szentgotthárd etwa 1600 Arbeitskräfte beschäftigt. Jährlich werden hier mehr als 600.000 Motoren gefertigt.

Die modernen Diesel- und Benzinmotoren für den Astra werden ausschließlich in Szentgotthárd produziert.

5.3 AUDI

Die AUDI Hungaria Ltd. wurde 1993 in Győr gegründet. Die Zahl der Beschäftigten liegt aktuell bei ca. 12.000. 2017 wurden in Győr 105.491 PKWs (TT Coupe/Roadster, A3 Sedan/Cabriolet) und 1.965.165 Motoren hergestellt. 2018 wird mit der Entwicklung und Produktion von Elektroantrieben in Ungarn begonnen. Geplant ist dort auch die Herstellung des AUDI e-tron.

Die weltgrößte Motorenfabrik befindet sich im ungarischen Győr.

5.4 MERCEDES-BENZ

2012 eröffnete der dritte deutsche OEM, Mercedes Benz, einen Standort in der südungarischen Stadt Kecskemét. Das Unternehmen ist seitdem einer der bedeutendsten Arbeitgeber der Region und beschäftigt mittlerweile mehr als 4.000 Arbeitnehmer. Über 200.000 PKWs werden in Kecsmemét gefertigt, u.a. die Modelle CLA, CLA SB und die B-Klasse. Das Unternehmen plant weitere Investitionen bis 2020 in Wert von 500 Milliarden HUF. Dazu gehört auch der Bau einer neuen Produktionshalle, die auch für die Herstellung von Elektroantrieben geeignet sein wird.

Die Modelle CLA und CLA Shooting Brake werden ausschließlich in Ungarn hergestellt.

Von den 100 TOP TIER 1 sind 43 bereits in Ungarn präsent. Etwa 700 Zulieferer haben einen Standort in Ungarn aufgebaut.

37,3 % der Direktinvestitionen aus Deutschland gehen in Ungarn in den Bereich Fahrzeugbau. Mit weitem Abstand folgen auf Platz 2 folgt der Maschinenbau sowie sonstige verarbeitende Industrien mit einem Gesamtanteil von 19,2%. Anhand der Daten von 2017 sind weiterhin die Bereiche Energieversorgung mit 11,1 %, Groß- und Einzelhandel mit 10,6 %, sowie IKT mit 6,5 % beim Deutsch-Ungarischen Investment zu nennen.

96 Investmentprojekte begleitete die Hungarian Investment Promotion Agency (HIPA) 2017, davon 36 in der Autoindustrie, mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Milliarden Euro. Durch diese Projekte sind im letzten Jahr 6727 neue Arbeitsplätze entstanden. Anfang 2018 liefen 28 aktive Investmentprojekte im Bereich Fahrzeugbau.

Viele Investoren haben eine strategische Partnerschaft mit der ungarischen Regierung abgeschlossen: 26 von insgesamt 76 Partnerschaften stammen aus dem Bereich Autoindustrie, so wie Audi, Daimler, Continental, Bosch, Knorr-Bremse, ZF oder ThyssenKrupp Presta, Bridgestone, Delphi, Denso, Hangkook Tire, Suzuki, FESTO, Schwarzmüller, Takata, Nemak, Johnson Electric, Yafeng, Wescast. Die Partnerschaften beinhalten eine Zusammenarbeit in den Bereichen Bildung, Ausbildung und duale Bildung. Die Unternehmen verpflichten sich, ungarische Zulieferer zu integrieren und diese zugleich im Bereich

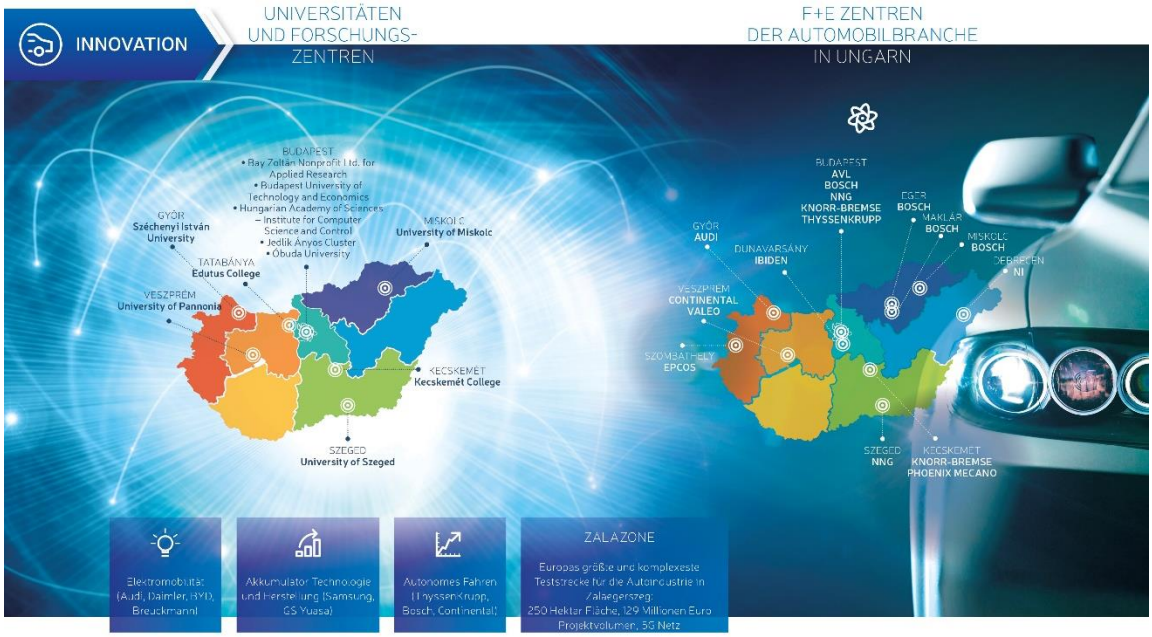
Innovation zu unterstützen. Aktuell arbeiten unter Koordination der HIPA Zuliefererabteilung 3389 ungarische KMU mit strategischen Partnern bzw. sog. „Integrator Großunternehmen“ zusammen.

6 Innovation

In Ungarn wurden drei Regionen bzw. HUBs definiert, die gesondert im Bereich Automobilindustrie gefördert werden sollen. Diese richten sich maßgeblich nach folgenden Standorten der im Land präsenten OEMs:

1. Kecskemét Region (Süd-Ungarn, OEM der Region: Mercedes Benz)
2. West-Pannon Zentrum der Autoindustrie und Mechatronik (West-Ungarn: Szombathely- Szentgotthárd- Zalaegerszeg, OEMs der Region: AUDI, OPEL)
3. Tatabánya – Esztergom Régió (Nord-Ungarn, OEM der Region: SUZUKI)

Generell wurden in Ungarn 2017 etwa 1,3% der GDP für F&E aufgewendet, davon 48% in der verarbeitenden Industrie – vorrangig in den Bereichen Pharma- und Autoindustrie. Im Zeitraum von 2014-2020 steht ein EU Förderbudget von 2,6 Milliarden Euro für die Branche in Ungarn bereit.



6.1 Universitäten und Forschungszentren

Mit seinen exzellenten Universitäten ist Ungarn ein für Kooperationen bestens geeigneter Forschungsstandort. Es werden u.a. englisch- und deutschsprachige Lehrgänge angeboten, wie an der Andrássy Uni, die seit einigen Jahren auch ein Praktikumsprogramm in Zusammenarbeit mit der Staatskanzlei NRW anbietet.

Die Europäische Kommission bestimmte Budapest bereits 2007 zum Sitz des Europäischen Instituts für Innovation (EIT). Ziel ist zudem, Budapest bis zum Jahr 2010 als Zentrum für Innovation und Firmenneugründungen in Osteuropa zu positionieren. Generell wird die Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Universitäten und Firmen bzw. Startups im Bereich F&E angestrebt, um die Innovation und somit die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Beispiele für Zusammenarbeit zwischen Universitäten und Unternehmen: Universität Miskolc – Breuckmann; Technische und Wirtschaftswissenschaftliche Universität Budapest – NOTCH, Cisco, IBM, Microsoft, SAP, Tata, Commsignia; Universität Szeged - Nokia, Tata Consulting, T-Systems; Eötvös Lóránt Universität Budapest – Ericsson, IBM, Informatix Ltd., IT-Services Hungary, Lufthansa Systems, Microsoft, Morgan Stanley, Samsung, Siemens.

6.2 Entwicklungszentren von Firmen

36 Unternehmen haben Automobilforschungszentren in Ungarn eingerichtet und beschäftigten 2017 etwa 2600 Arbeitnehmer, zumeist Ingenieure. Das Land wird zunehmend nicht mehr lediglich als verlängerte Werkbank angesehen, sondern als ein Standort mit guten Potentialen für Innovation. Dies wird, nicht zuletzt durch die im Kapitel 2 erwähnten Subventionen und Steuervorteile, unterstützt. Auch die Errichtung der ebenfalls erwähnten Testrecke für die Autoindustrie, die in ihrer Art, Vielseitigkeit und Größenordnung in Europa einzigartig werden soll, erhöht die Attraktivität des Landes für die Gründung von Tochtergesellschaften in Ungarn.

6.3 Strategische Ziele und Schwerpunktbereiche der F&E

Die globalen Trendthemen Elektromobilität und autonomes Fahren bzw. Digitalisierung haben auch in Ungarns strategischer Ausrichtung bez. der Autoindustrie einen starken Einfluss. Um mit diesen Entwicklungen Schritt halten zu können, ist die Umstellung der stärksten Branchen des Landes, Automobil- und Zulieferindustrie, notwendig.

6.3.1 Elektromobilität

Asiatische Hersteller wie Toyota, Hyundai, oder Honda setzen im Bereich Elektromobilität vorrangig auf die Brennstoffzelle. Diese Hersteller wie auch deren Technologie haben jedoch wenig Relevanz für Ungarn. Die Priorität liegt eindeutig auf der Entwicklung von Elektroantriebstechnologien, da viele der für die Außenwirtschaft Ungarns wichtigen Firmen, wie BMW, VW und Tesla, diese Technologie präferieren. AUDI und Daimler sind im Bereich Entwicklung und Herstellung von Elektroantrieben bereits in Ungarn ansässig. Auch Busse mit Elektroantrieb werden in Ungarn gebaut. Seit 2017 produziert der chinesische Hersteller BYD

in Komárom jährlich 400 Elektrobusse. Auch der ungarische EVOPRO ist mit seiner Marke MODULO ist im Bereich Entwicklung und Herstellung von Elektrobussen tätig.

Drei Schwerpunktbereiche wurden für F&E bezüglich Elektromobilität in Ungarn definiert: Akkumulator Technologie und Infrastrukturausbau (Energie- und IKT-Netz), dazu kommen Bildung und Förderung.

6.3.1.1 Akkumulator Technologie und Herstellung

Als Schlüsselbereich der Elektromobilität wurde in Ungarn das Herzstück des Elektroautos, das Akkumulator definiert. F&E werden in diesem Bereich als besonders relevant angesehen, um durch neue Technologien die Preise zu senken und die Reichweite erhöhen zu können. Dies sind wesentliche Parameter, um die Rentabilität und damit die Marktchancen der Elektromobilität zu erhöhen.

So eröffneten 2018 die Unternehmen Samsung (Göd, 100 Milliarden HUF FDI, 600 Arbeitsplätze) und GS Yuasa (Miskolc, 8,8 Milliarden HUF FDI, erstes Werk außerhalb Japans) jeweils einen Standort für die Herstellung von Akkumulatoren.

6.3.1.2 Infrastrukturausbau für Elektromobilität

Laut der Prognose von OPEC 2017 wird die Anzahl an Elektroautos 2040 um die 266 Millionen betragen. Auch die größte ungarische Gesellschaft der Branche Öl- und Chemie, MOL, begann ihre Aktivitäten im Bereich Elektromobilität mit dem Umbau von Tankstellen, basierend auf neuen Konzepten. Das sogenannte NEXT-E Konsortium – ein Zusammenschluss von MOL, E.ON, Hrvatska elektroprivreda, Nissan und BMW – plant den Ausbau von 222 Schnellladestationen und 30 Ultraschnell-Ladestationen in 6 MOE Ländern entlang der TEN-T bis 2020. Davon werden 54 Schnellladestationen und 5 Ultraschnell-Ladestationen in Ungarn installiert. Die E-Mobi Nonprofit GmbH, staatliche Fördergesellschaft, plant zudem die Errichtung von weiteren 300 Ladestationen (20 davon Schnellladestationen). Seit 2018 sind zwei Tesla Supercharger (Györ, Nagykanizsa) bereits in Betrieb. Die Anzahl der Ladestationen in Ungarn betrug 2017 etwa 100 (50 davon in Budapest).[6]

6.3.1.3 Förderung der Elektromobilität in Ungarn

Die Anzahl der Elektrofahrzeuge in Ungarn – „Fahrzeuge mit grünem Nummernschild“ - betrug Ende 2017 über 3.500. Anhand der sogenannten Jedlik Ányos Plan für Elektromobilität – benannt nach dem ungarischen Erfinder von Dynamo und Sodawasser - wurde eine Strategie

[6] https://www.mvmpartner.hu/-/media/MVMPartner/Documents/Dokumentumtr/Erdekessegek/20170822/AzelektromosttoltoallomasokinfrastrukturajaMagyarorszagon.pdf?la=hu-HU

zur Förderung der Elektromobilität erarbeitet. So wird beim Kauf von Elektrofahrzeugen bis zu 21% des Kaufpreises, max. 1,5 Millionen HUF, für max. 35 Fahrzeuge bei Firmen staatlich subventioniert. Für diesen Zweck steht ein 2 Milliarden-HUF -Budget zur Verfügung. Weiterhin sollen bis 2030 30% des PKW Bestandes staatlicher Organisationen auf Elektroantrieb umgestellt werden. Dies bedeutet jährlich etwa 100 neue Zulassungen für Elektrofahrzeuge. Auch auf die Bildung und Umstellung von ungarischen KMU und Zulieferern, auch mithilfe großer Investoren bzw. strategischer Partner, wird großer Wert gelegt.

6.3.2 Autonomes Fahren

Zweiter Schwerpunktbereich der F&E in der Fahrzeugindustrie ist das autonome Fahren. Dies wird auch darin deutlich, dass einige TIER1 Zulieferer ihre Tätigkeiten in dem Bereich zunehmend nach Ungarn verlagern. Ein gutes Beispiel hierfür ist *ThyssenKrupp* mit ihrem E/E Elektronik- und SW- hightech Entwicklungszentrum für Lenksysteme in Budapest. *Bosch* beschäftigt in seinem Forschungszentrum in Budapest mehr als 2000 Ingenieure und entwickelt Fahrzeugelektronik und -mechanik wie ABS, ESP, automatische Einparksysteme, Motorsteuerung und Elektroantriebe. *Continental* gründete 2018 als Teil des Geschäftsbereichs ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) das sogenannte Deep Machine Learning Competence Center mit einem Investment von 5,5 Milliarden HUF in Budapest und beschäftigt zunächst 100 Ingenieure bei der Entwicklung von künstlicher Intelligenz und komplexer sicherheitsrelevanter real-time SW.
Innovative Startups wie AIMOTIVE präsentieren sich zunehmend auf deutschen Messen und stehen als Kooperationspartner für internationale Unternehmen, wie z.B. FEV, zur Verfügung. Auch die Zusammenarbeit mit Universitäten und Forschungseinrichtungen wird im internationalen Kontext gefördert. Der Austausch bietet wertvolle Impulse in dem Bereich. So wird zwischen der Fakultät für Fahrzeugtechnik der Universität Duisburg-Essen und der Technischen und Wirtschaftswissenschaftlichen Universität in Budapest eine Kooperation mithilfe des Generalkonsulates von Ungarn ausgebaut. Die ZALAZONE Testtrecke bietet mit seinen geplanten Forschungs- und Konferenzzentren, wie auch mit der vor Ort geplanten Niederlassung der Fakultät für Fahrzeugtechnik hervorragende Potentiale.

7 Das Generalkonsulat als Brücke

Die Förderung der Außenwirtschaftsbeziehungen und Kooperationen zwischen Universitäten und Firmen aus NRW, Hessen und Ungarn gehört zu den Kernaktivitäten des Generalkonsulates in Düsseldorf. Als Ansprechpartner vor Ort unterstützt das Konsulat Veranstaltungen, Messen, Delegationen, Projekte und bietet Konsultationen für sämtliche „Ungarn-Aktivitäten“ an. Ein Vielzahl von Startup-Events wurde 2017 in NRW unter dem Motto *„Be Smart!“* in unterschiedlichen Wirtschaftszweigen mit Erfolg organisiert. BeeRides, ALTEO, AIMOTIVE, Commsignia, Electromega, Flumen, Innobay, Silex – dies sind nur einige

Startups, die sich in Deutschland präsentieren konnten. Einen institutionellen Rahmen bat die ebenfalls 2017 installierte digitale Partnerschaft zwischen „Digitale Stadt Düsseldorf“ und der Wirtschaftsförderung Budapest. Um das attraktive Budapester Startup Ökosystem für NRW vorstellen zu können, fand 2018 eine Runde des bedeutendsten Startup-Events von NRW, Rheinland Pitch, an der Donau in Budapest statt. Delegationsreisen, wie die von der Fresenius Uni auch 2019 geplante Startup-Reise, bieten hervorragende Möglichkeiten, die Potentiale der Stadt kennenzulernen.

Zahlreiche Zulieferer aus Ungarn präsentieren sich auch im Rahmen der AUTOMECHANIKA Messe in Frankfurt im September 2018. Die Besucher haben im Konferenzteil zudem die Möglichkeit, das ZALAZONE, bzw. Teststrecken-Projekt direkt aus erster Hand, durch die Präsentation von Geschäftsführer András Háry, kennenzulernen. Das Generalkonsulat heißt alle Besucher herzlich willkommen.