

„Jede hinreichend fortgeschrittene Technologie ist von
Magie nicht zu unterscheiden.“ – Arthur C. Clarke

Einen Gang höher schalten

DIE GLOBALE AUTOMOBILINDUSTRIE ENTDECKT UNGARN



Audi, Ford, General Motors, Honda, Tata, Hankook, Bridgestone, Asahi, Ibbiden, ZF, GM Powertrain, und so weiter. Sie alle haben ungarische Regionen gewählt um ihre Produktion anzukurbeln, die Kosten zu reduzieren und um auf innovative ungarische Goldminen zu stoßen. So ist es keine Überraschung, dass sich schließlich auch Daimler AG am 18. Juni 2008 für das Pannonische Becken entschied.

„Kecskemét ist eher für seinen Pfirsichschnaps bekannt als für seinen Industriezentrum-Charakter. Glauben Sie wirklich, Sie werden gut ausgebildetes technisches Personal finden, das Ihren Erwartungen gerecht wird?“, will Stefan Lazar, ein Reporter der rechtsstehenden ungarischen Wochenzeitung, *Heti Válasz*, von Florian Martens, dem Pressesprecher der Daimler AG, auf einer Pressekonferenz wissen. Die ungarische Opposition reagierte allgemein mit mildem Enthusiasmus als Ferenc Gyurcsány im Juni 2008 bekannt gab, dass Ungarn die 800 Mio. Euro teure Ausschreibung von Mercedes Benz gegen Rumänien, Serbien und Polen gewonnen hat. Die deutschen Medien schienen der osteuropäischen Investition gegenüber noch skeptischer zu sein. „Puszta Idylle“ und „ungarische Puszta“ waren die Formulierungen der Frankfurter Allgemeine Zeitung (18. Juni 2008) und die

DIE FABRIK, IN DER GLEICH IN DER 2.500 LEUTE EINGESTELLT WERDEN, WIRD 2009 DIE PRODUKTION VON DEN ERSTEN 100.000 AUTOS AUFNEHMEN

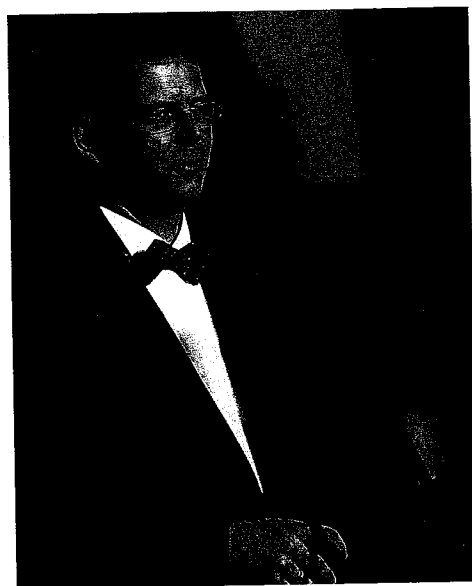
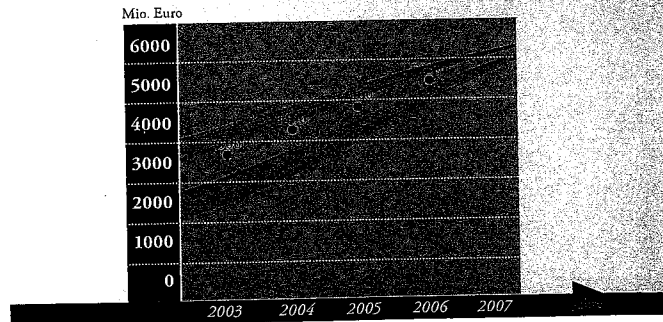
dass die Automobilindustrie in der Weltwirtschafts- und Finanzkrise der gefährdetste Realwirtschaftssektor sei. In Europa sank während der ersten 9 Monate des Jahres die Gesamtzahl der Autoverkäufe um 4,4%. Renault entließ 6.000 seiner Mitarbeiter und entschied sich für eine Reduzierung der Produktion des Q4 um 20%. Das französische Unternehmen PSA Peugeot Citroën kündigte an, die europäische Produktion 2009 um 30% zu verringern. Die Daimler AG entschied sich für ein „Sanierungsprogramm“ in den letzten 3 Monaten des Jahres 2008, da ihre Ergebnisse des brutto-EBIT in den ersten drei Quartalen von 1,9 Milliarden im letzten Jahr auf 648 Mio. gesunken waren, während ihr Absatz um 7% auf 23,8 Milliarden stieg. Der andere Luxusautomobilhersteller BMW erlitt ebenfalls, allein im September, einen 14,6%igen Verlust beim Absatz. Die japanische Toyota-Aktie fiel an der Börse in Tokyo um mehr als 6%.

In der Region, in der Republik Tschechien, senkte Skoda, Teil der Volkswagen-Gruppe, die Preise seiner Modelle Fabia, Roomster und Superb und stoppte die Produktion in seiner tschechischen Fabrik für zwei Wochen. In Ungarn sank der Verkauf bis Ende August 2008 im Vergleich zum Vorjahr um 8%. Der Opel-Hersteller General Motors Powertrain schloss im Oktober vorläufig seine Fabrik in Szentgotthard, Ungarn, und entließ um die 30 bis 40 Mitarbeiter, jedoch nur solche, die nicht Vollzeit für das Unternehmen arbeiteten.

Das Leben ist hart. Gelegentlich aber auf charmante Weise. General Motors hat seine Produktionslinie in seiner Fabrik im Oktober reaktiviert. Hinsichtlich der Zweifel und Debatten über sich verschlechternde Pläne von Daimler: Als Martens gefragt wurde, ob die Weltwirtschaftskrise eine Neuterminierung notwendig mache, antwortete er, er sei verblüfft. „Daimler Benz hat keinen Grund die ungarische Investition hinauszuzögern. Daimler plant seine Investitionen immer langfristig, auf stabiler Basis.“ Das bedeutet, dass der Bau der Fabrik 2009 beginnen, während die Produktion 2012 starten wird.

Am 27. Oktober unterzeichneten Rainer Schmückle, Geschäftsführer der Mercedes-Benz Car Group, Gordon Bajnai, Minister für Entwicklung und Wirtschaft, sowie Ferenc Gyurcsány, ungarischer Ministerpräsident, den Vertrag über die anfängliche Investition von 800 Mio. Euro in die Fabrik in Kecskemét.

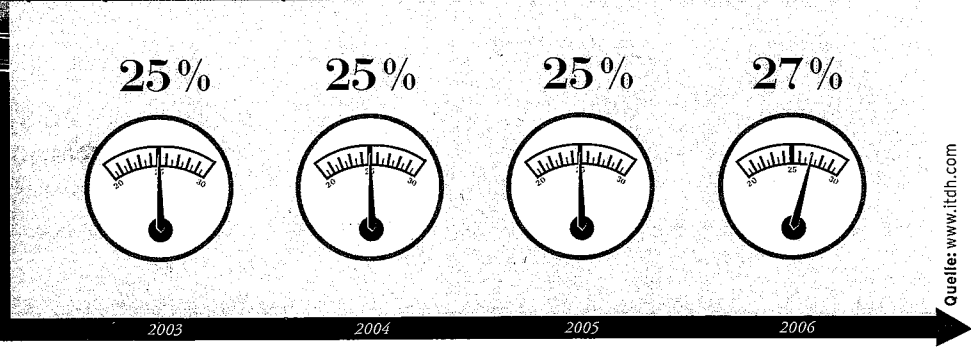
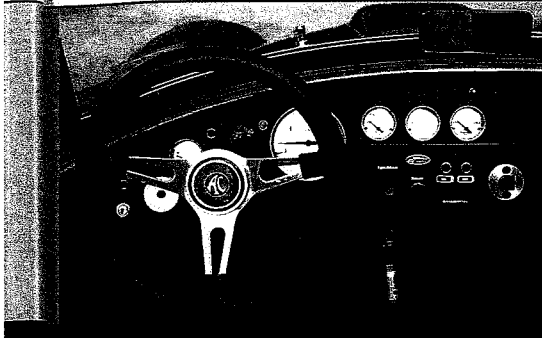
Die Daimler AG ist zuversichtlich, dass sich in Ungarn genau das finden wird, was man braucht, um bis 2010 die Betriebsgewinne um 10% des Absatzes anzuheben, ausgehend von 9,1% im Jahre 2007. Die Fabrik, in der gleich



AM 16. NOVEMBER 2008 WURDE DER MERCEDES BENZ HUNGARY KFT. DER PREIS „ITD UNGARNS BESTER INVESTOR DES JAHRES“ in den Kategorien „größtes Investitionsvolumen 2007/2008“ und „Unternehmen mit größtem Stellenanbau 2007/2008“ übergeben.



ANTEIL DER FAHRZEUGINDUSTRIE AN DEN GESAMTEN AUSLÄNDISCHEN DIREKTINVESTITIONEN (%)



Quelle: www.itdh.com

in der 2.500 Leute eingestellt werden, wird 2009 die Produktion von den ersten 100.000 Autos aufnehmen, die jährlich hergestellt werden und 2011 vom Fließband laufen sollen. „Unsere breite Produktpalette wird uns erlauben, neue Kundenkreise zu erschließen und neue Marktregionen zu eröffnen“, sagte Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender bei Daimler, laut den Financial Times. (FT, Juni 2008)

Der sozialistische Ministerpräsident Ferenc Gyurcsány Hand in Hand mit László Zombor, dem rechtsstehenden Bürgermeister von Kecskemét; sie spielen eine zentrale Rolle dabei, das deutsche Unternehmen davon zu überzeugen, dass Ungarn die beste Basis ist, um die osteuropäischen Märkte zu erschließen. Am 7. Februar empfing Gyurcsány Günther Oettinger, den christdemokratischen Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, und auf speziellen Wunsch von Csaba Kilian, Leiter des Direktorats für Investitionen von ITD Hungary, sprach er seinen deutschen Gast auf das Thema der Mercedes-Fabrik an. Einige Monate später, im April erhielt Zombor einen geheimnisvollen kurzen Anruf von ITDH, und keine 36 Stunden später begannen die Verhandlungen.

Zombor führte, bevor er die Kommunalverwaltung leitete, das Team für Vergabeverfahren des örtlichen Krankenhauses, und diese Erfahrung war hilfreich für die Verhandlungen. Der Ablauf der Ausschreibung war von einem starken kooperativen Geist durchdrungen. Zombors rechte Hand, Klaudia Szemereyné Pataki, gleichzeitig

UNGARN IST INZWISCHEN IM FOKUS, DA FORSCHUNG UND INNOVATION NOCH MEHR IM RAMPENLICHT STEHEN, VOR ALLEM FÜR EINEN DERARTIG ENERGIEVERBRAUCHENDEN SEKTOR WIE DIE AUTOMOBILINDUSTRIE.

Präsidentin der Finanz- und Budgetverwaltung der Kommunalverwaltung, spricht fließend Deutsch, was die Kommunikation zwischen den Partnern noch reibungsloser machte. Nicht, dass die ungarische Sprache dem Vertreter der Daimler AG hätte fremd sein sollen, dessen Hauptgeschäftssitz im Bundesland Baden-Württemberg liegt, wo eine erheblich große ungarische Gemeinde lebt. Nach dem Zweiten Weltkrieg ließ sich ein großer

Anteil der ausgesiedelten Ungarndeutschen in den kleinen Ortschaften um Stuttgart nieder.

Zu Zeiten des Konjunkturrückgangs ziehen Akteure des Gewerbes Richtung Küste – eine effektive Lösung mit billigen Arbeitskräften und Lieferantennetzwerken. Experten behaupten, dass in der Zukunft die meisten wichtigen Märkte der globalen Automobilindustrie im Fernen Osten liegen werden sowie in Russland, Indien und China. Aber bis dahin ist es nur eine schrittweise Orientierung Richtung Osten, wobei Mitteleuropa, ein sicheres Potential für Wachstum versprechend, der zentrale logistische Mittelpunkt sein wird.

Ungarn ist inzwischen im Fokus, da Forschung und Innovation noch mehr im Rampenlicht stehen, vor allem für einen derartig energieverbrauchenden Sektor wie die Automobilindustrie. Innovation ist definitiv das geeignetste Werkzeug für Kosteneffizienz und Rationalisierung, und Automobilhersteller wissen das sehr gut. Wenn bestimmte Wege durch wirtschaftliches Trudeln blockiert werden, werden von Ingenieuren, Forschern und durch Wissenszentren neue erfunden.

Die Verfügbarkeit von Fachkräften betreffend befinden sich in Kecskemét und dem nahe gelegenen Kiskunfélegyháza Berufsschulen für Mechanik, Fahrzeugwesen und Elektronik mit hohen Standards und bieten einen umfangreichen Pool von potentiellen Fachkräften. Daneben besitzt die städtische Hochschule in Kecskemét einen Fachbereich für Maschinenindustrie und Automatisierungstechnik, die als exzellente Basis für F&E-Aktivitäten dient.

