

Fahrzeug- erzeugung

 **Bank Austria**
Member of  **UniCredit**

FEBRUAR 2021

Mit Detailberichten:

Kfz-Industrie

Sonstiger Fahrzeugbau



Branchenberichte – Rückblick

- Jänner 2021: Maschinenbau
- Dezember 2020: Metallsektor
- Juli 2020: Kunststoffverarbeitung
- Juni 2020: Chemie- und Pharmaindustrie

Branchenberichte – Vorschau

- März 2021: Elektroindustrie

Branchenüberblick

- Oktober 2020: Branchenüberblick Herbst 2020

Autor: Günter Wolf

Impressum

Herausgeber, Verleger, Medieninhaber:
UniCredit Bank Austria AG
Economics & Market Analysis Austria
Rothschildplatz 1
1020 Wien
Telefon +43 (0)50505-41954
Fax +43 (0)50505-41050
E-Mail: econresearch.austria@unicreditgroup.at

Stand: Februar 2021

Zusammenfassung

■ Hohe Spezialisierung auf die Fahrzeugherzeugung

Zum Bereich zählen zwei Branchen: die Herstellung von Kfz- und Kfz-Teilen, kurz die „Kfz-Industrie“, mit 19,1 Mrd. € Umsatz und der Sonstige Fahrzeugbau mit 4,2 Mrd. € Umsatz. Die Fahrzeugherzeugung ist ein Schwergewicht der heimischen Industrie, das in der engsten Abgrenzung 9 % zur Sektorwertschöpfung beiträgt und zudem ein weit verzweigtes Zulieferernetzwerk mit Aufträgen versorgt, mit einem Umsatz von wenigstens 43 Mrd. €. (Seite 4f)

■ Konjunktur Kfz-Industrie: Produktionsminus von 16 % 2020 wird erst 2022 aufgeholt

Österreichs Kfz-Industrie konnte sich nicht nur der Verlangsamung der EU-Autoproduktion der letzten Jahre entziehen, v. a. aufgrund der sehr guten Exportentwicklung mit fertigen Kfz, sondern hat auch das Krisenjahr 2020 etwas besser überstanden. Das Produktionsminus von 15 % kann die Branche voraussichtlich erst 2022 ausgleichen. (Seite 7f)

Stärkere Nachfrageimpulse können die heimischen Kfz-Zulieferer auch 2021 wieder von den europäischen Standorten der deutschen Autoindustrie erwarten, die sich langfristig als eine nachhaltige Wachstumsstütze erwiesen haben. (Seite 9)

■ Konjunktur Sonstiger Fahrzeugbau: Branche kommt ohne größeren Schaden durch die Krise

Der Sonstige Fahrzeugbau wächst seit Jahren deutlich rascher als die Kfz-Industrie und hat auch 2020 mit einem Minus unter 1 % glimpflich überstanden. Langfristige Exporterfolge und hohe Beschäftigungszuwächse dokumentieren die Konkurrenzstärke der Branche. Bemerkenswert war das Exportplus mit Motor- und Fahrrädern sowie Schienenfahrzeugen 2020.

Trotzdem die Finanzierungsprobleme öffentlicher Haushalte die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen europaweit bremsen, besteht kaum Gefahr, dass der Investitionsstrom in den Bereich abbricht. Im Gegenteil bestätigen die Ausbaupläne der EU für die europäischen (Schienen)Verkehrsnetze den optimistischen Ausblick für die Sparte. (Seite 10)

■ Nachfrageperspektiven: Gesättigte Märkte, neue Märkte und die alte „Lust aufs Auto“

Der Kfz-Bestand wächst auch in gesättigten Märkten, allerdings in abnehmendem Tempo, gebremst vom geringen Bevölkerungswachstum, dem hohen Motorisierungsgrad und einem zunehmenden Verzicht aufs eigene Auto. (Seite 11)

Zugleich wächst das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung, wobei der Anteil privater Pkw an der Personenbeförderung mit der Verbreitung autonom fahrender Fahrzeuge und Alternativantrieben zugunsten eines wachsenden Anteils von Car-Sharing Modellen sinken wird. (Seite 12)

■ Produktionsperspektiven: Änderungen im Mobilitätsverhalten und der Fahrzeugtechnik haben weitreichende Konsequenzen für Kfz-Hersteller und ihrer Zulieferer ...

... und gefährden auf längere Sicht nicht nur Arbeitsplätze in der Herstellung von Verbrennungsmotoren und sonstigen Bestandteilen konventioneller Kfz-Antriebe, sondern auch viele heimische Zulieferer, die auf Abnehmer in Westeuropa fokussiert sind. Die Region wird als Produktionsstandort im globalen Vergleich weiter in Rückstand geraten. (Seite 13f)

Der Großteil der heimischen Kfz-Zulieferer hat sich seine Position auf der Grundlage überdurchschnittlicher Innovationsanstrengungen langfristig zwar abgesichert. Allerdings kann die Kfz-Industrie ihre internationale Wettbewerbsposition kaum noch verbessern und hat damit auch nur wenig Spielraum, um stärker zu expandieren. (Seite 15f)

1. Struktur

NACE 29, 30	Kraftwagen(-teile)		So. Fahrzeugbau		z.Vgl. Industrie
	2019	08-2019	2019	08-2019	08-2019
Unternehmen*	290	-18%	130	22%	-7%
Beschäftigte	38.800	15%	12.300	49%	4%
Umsatz, Mio. €	19.100	48%	4.200	6%	19%

* Daten 2018

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

Zur Fahrzeugerzeugung zählen in der NACE-Systematik zwei Branchen:

- ▶ Erzeugung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (NACE 29), kurz die „Kfz-Industrie“, mit 19,1 Mrd. € Umsatz 2019; größte Unternehmen des Bereichs sind Magna Steyr Fahrzeugtechnik (5,8 Mrd. €), BMW Motoren (3,7 Mrd. €) und MAN (1,1 Mrd. €).
- ▶ Sonstiger Fahrzeugbau (NACE 30) mit 4,2 Mrd. € Umsatz: das sind u. a. die Sparten Schiffs-, Flugzeug- und Raumfahrzeugbau, die Herstellung von Motor- und Fahrrädern und der Schienenfahrzeugbau, die größte Teilsparte mit rund 47 % Umsatzbeitrag. Die wichtigsten Unternehmen der Branche sind Siemens Mobility, KTM und der Traktorenhersteller CNH in Steyr.

Ein Schwergewicht der österreichischen Industrie

Beide Branchen der Fahrzeugerzeugung tragen insgesamt 9 % zur Industriewertschöpfung bei, ein im EU-Vergleich unterdurchschnittlicher Anteil. In den größten Kfz-Herstellerländer Europas, in Deutschland und Frankreich, liegt der vergleichbare Anteil bei 19 % respektive 17 %, in Rumänien, Tschechien und der Slowakei jeweils über 20 %.

Die relativ niedrige Spezialisierung der österreichischen Industrie auf den Bereich ist vor allem darauf zurückzuführen, dass im Land keine OEM angesiedelt sind, die Kfz endfertigen (OEM: Original Equipment Manufacturer oder Erstausrüster, die ihre Produkte unter eigenem Namen in den Handel bringen). Im Mittelpunkt der Branche in Österreich stehen einige Tier-1-Zulieferer, die Teile exklusiv für einzelne OEM fertigen, umgeben von einem weit über die Branchengrenzen hinaus verzweigten Zulieferernetzwerk. Damit ist die relativ wachstumsstarke Fahrzeugerzeugung auch ein wichtiger Impulsgeber für andere Branchen. Inklusive aller Zulieferer arbeiten in der Automotiven Industrie in Österreich über 200.000 Menschen, die unter Einrechnung direkter, indirekter und induzierter Effekte Produkte und Leistungen im Wert von rund 43 Mrd. € erzeugen (Q.: ARGE Automotive Zulieferindustrie).

Top-10 der Fahrzeugindustrie in Österreich

Konsolidierter Umsatz 2019 in Millionen Euro

MAGNA Steyr Fahrzeugtechn	5.800	Fahrzeugbau (2019: 158.400 Pkw)
BMW Motoren	3.700	1,26 Mio. Motoren, son. Motor- u. Getriebeteile
Siemens Mobility	1.300	Bahnsysteme, Schienenfahrzeuge u. a.
KTM Gruppe	1.200	Husqvarna, GasGas, WP Suspension
MAN Truck & Bus Österreich	1.100	LKW; Schließung der Produktion in Steyr 2023 gepla
MAGNA Powertrain	1.090	Antriebsstränge, Getriebe
Rosenbauer International	1.000	weltweit größter Feuerwehrausstatter
CNH Industrial Österreich	760	CNH Industrial N.V. (NL); Steyr Traktoren St. Valentin
Rheinmetall MAN	577	Militärfahrzeuge
Plasser & Theurer	490	Bahnbaumaschinen

Q.: Homepages der Unternehmen, WirtschaftsCompass; UniCredit Research

Die Fahrzeugzulieferer sind in unterschiedlichsten Branchen zu finden:

- ▶ Metallverarbeitung (z. B. Miba, Lager, Beläge; voestalpine Automotive, Pressteile; Mahle Filter),
- ▶ Maschinenbau (BRP Rotax, Motoren; Schäffler, Motorteile),
- ▶ Elektronikindustrie (austriamicrosystems, Hirschmann, ZKW Lichtsysteme),
- ▶ Kunststoffverarbeitung (Fischer Advanced Composite Components, Flugzeugteile; Polytech),
- ▶ Textil- und Ledererzeugung (Antolin Ebergassing, boxmark) und im
- ▶ Dienstleistungsbereich (AVL u. a.).

Österreichs 400 bis 500 kleine und mittelständische Kfz-Komponentenhersteller sowie die wenigen Tier-1-Zulieferer und spezialisierten Hersteller sonstiger Fahrzeuge haben den Industriestandort nachhaltig geprägt. Die Kfz-Industrie ist ein erfolgreiches Beispiel für den Einsatz gezielter Anreizförderung, um eine kritische Masse an Produktionskapazitäten aufzubauen und weitere Investitionen in der Branche und im Zulieferumfeld anzulocken.

Automobile Zentren verschieben sich, ...

Die Erfolge der heimischen Fahrzeugindustrie sind vor dem Hintergrund des weitreichenden Strukturwandels in der Branche bemerkenswert. In den letzten Jahrzehnten haben sich die automobilen Zentren, die wichtigsten Absatzmärkte und die Produktionsstätten der Branche, kontinuierlich verschoben, vor allem in Richtung Asien und Lateinamerika.

Im Zentrum der Globalisierungsstrategien der Autoindustrie steht China, das größte „Autoland“ der Welt, gemessen an den 21 Millionen Pkw, die 2019 im Land erzeugt und verkauft wurden. Beispielsweise wird bereits rund ein Drittel aller Pkw deutscher Hersteller in China produziert. Zudem werden rund 8 % aller in Deutschland erzeugten Pkw nach China geliefert (Q.: VDA).

Mit großem Abstand zu China sind in den letzten zwanzig Jahren Südkorea, Indien sowie Zentral- und Osteuropa zu bedeutenden Zentren der Fahrzeugindustrie herangewachsen. Hingegen ist die Fahrzeugproduktion in Westeuropa langfristig gesunken. Der Anteil westeuropäischer Autowerke an der weltweiten Pkw-Produktion hat sich mit der zunehmenden Verlagerung der Produktion in die neuen Wachstumsmärkte und dem schwachen lokalen Marktwachstum in den letzten zwei Jahrzehnten von 37 % auf 17 % verringert.

... während sich die weltweite Top-10-Liste kaum verändert

Trotz der Verlagerung zentraler Absatzmärkte und der Produktionskapazitäten blieb die Unternehmensstruktur der internationalen Autoindustrie bemerkenswert stabil. Seit 2002 ist aus

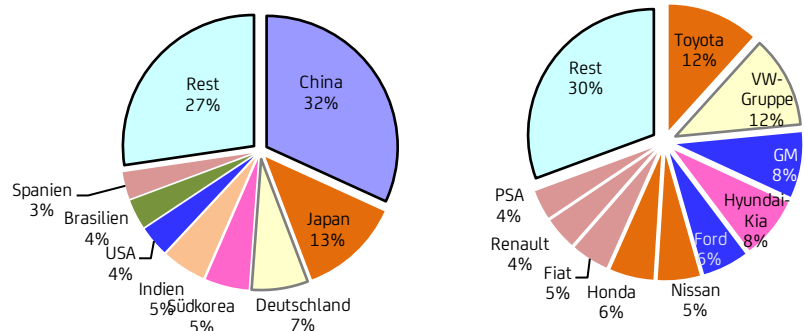
Top-10 Kfz-Zulieferer

Umsatz 2019, in Mrd. €

Robert Bosch	41,6
Continental	31,6
Denso	37,4
Magna	35,2
ZF Friedrichshafen	30,6
Hyundai Mobis	23,4
Aisin Seiki	29,9
Bridgestone	28,9
Michelin	24,1
Faurecia	17,8

Q.: Automotive News

Größte Pkw-Herstellerländer* und Hersteller**



*Anteile an der weltweiten Produktion von 67,1 Mio. Pkw 2019; **Anteile an der gesamten Kfz-Erzeugung von 91,8 Mio. Fahrzeugen 2019; nicht berücksichtigt sind joint ventures einiger chinesischer Hersteller.

Q.: OICA, Unternehmensberichte; UniCredit Research

den Top-10 der Branche nur Daimler-Chrysler aufgrund des Verkaufs von Chrysler, das letztendlich zu Fiat kam, herausgefallen. Dass es trotz des rasant gestiegenen Anteils chinesischer Hersteller an der Pkw-Weltproduktion von 2 % 2002 auf 32 % 2019 noch kein Unternehmen in die Top-10-Herstellerliste geschafft hat, kann mit den zahlreichen Joint Ventures mit westlichen Herstellern erklärt werden. Allerdings sind bereits sechs Unternehmen in den Top-20 platziert.

Im Zulieferbereich schafft es infolge der gebräuchlichen Joint Venture- und Tochtergesellschaftskonstruktionen nur ein chinesisches Unternehmen in die Liste der weltweiten Top-50 (Yanfeng Automotive).

Die Zahl der Kooperationen in der Autoindustrie wächst praktisch ungebremst, zwischen Herstellern untereinander ebenso wie zwischen Herstellern und OEM-Zulieferern beziehungsweise auch Unternehmen aus anderen Technologiebereichen (beispielsweise mit Google und Android Automotive, einem nativen Betriebssystem für Autos, das jeder Hersteller an sein Modelle individuell anpassen kann). Jüngstes Beispiel ist die im Jänner 2021 abgeschlossene Fusion der PSA Gruppe mit Fiat-Chrysler zum viertgrößten Autobauer Stellantis (hinter der Allianz von Renault, Nissan und Mitsubishi).

Österreichs Fahrzeugaußenhandel

	Exporte						Importe						Bilanz	
	2019 Mio. €	1990-00 Ø Vdg.p.a.	2000-17	2018	2019	1-11 20	2019 Mio. €	1990-00 Ø Vdg.p.a.	2000-17	2018	2019	1-11 20	2019 Mio. €	
Kfz-Motoren	4.021	5,6%	3,6%	-5,8%	7,8%	-23,6%	520	17,0%	-2,1%	61,1%	-1,2%	-27,2%	3.500	
Motorteile u. Zubehör	861	9,3%	3,0%	3,4%	-4,2%	-23,4%	1.795	8,5%	4,4%	-2,3%	1,6%	-25,2%	-934	
Pkw	8.040	20,2%	3,4%	24,0%	33,9%	13,6%	-25,6%	8.836	3,4%	4,7%	-4,6%	6,7%	-21,0%	-796
Lkw, Spezial-Kfz ¹	2.180	8,6%	3,5%	1,9%	1,5%	12,9%	-4,6%	1.287	3,2%	2,5%	3,4%	-3,6%	-21,8%	893
Omnibusse	269	19,2%	-0,1%	31,2%	-22,4%	-9,3%	673	14,1%	1,5%	11,6%	-10,6%	-22,6%	-404	
Kfz-Teile u. Zubehör ²	4.416	14,6%	4,5%	2,7%	-5,4%	-20,1%	5.746	15,1%	3,2%	17,8%	5,6%	-23,6%	-1.330	
Fahrzeughänger	498	7,5%	4,4%	12,0%	-7,5%	-16,7%	601	7,5%	4,5%	14,4%	-6,2%	-19,0%	-102	
Luftfahrzeugmotoren	49	8,3%	4,0%	18,5%	-9,5%	-2,8%	18	10,6%	7,7%	20,8%	28,8%	-55,4%	30	
Wasserfahrzeugmotoren	80	17,7%	0,6%	22,9%	14,5%	-22,8%	5	0,7%	-1,5%	5,9%	4,7%	6,3%	75	
Sonst. (Nicht-Kfz) Motoren	102	-3,4%	14,4%	5,0%	63,2%	-18,3%	251	9,8%	5,9%	35,4%	-12,1%	-23,5%	-149	
Motorräder, Fahrräder	1.591	12,0%	12,4%	8,1%	8,0%	4,1%	1.128	6,5%	6,3%	7,7%	12,6%	14,0%	464	
Schienenfahrzeuge	1.366	15,1%	4,0%	-11,3%	28,1%	6,9%	711	17,7%	8,9%	-33,1%	-7,4%	-5,4%	656	
Luftfahrzeuge ³	1.270	39,3%	1,5%	-15,7%	1,9%	-28,4%	1.103	24,9%	-2,2%	-53,5%	109,7%	-38,1%	167	
Strahltriebwerke	19	59,9%	-5,8%	60,0%	-69,9%	0,0%	76	36,4%	-3,0%	82,2%	-7,2%	-71,6%	-57	
Wasserfahrzeuge	63	11,9%	-2,7%	-47,4%	36,0%	-37,8%	74	22,5%	-1,8%	-76,3%	277,0%	-55,6%	-11	
Summe	24.825	12,9%	3,7%	7,5%	6,7%	-18,5%	22.824	8,6%	3,4%	-0,4%	6,4%	-21,1%	2.001	

¹ Kranwagen, Feuerwehrfahrzeuge

² Karosserien, Getriebe, Bremsen ua

³ Inklusive Wartungsexporte und -importe von Verkehrsflugzeugen

Stand: Februar 2021

Q: Statistik Austria; UniCredit Research

2. Konjunktur Kfz-Industrie

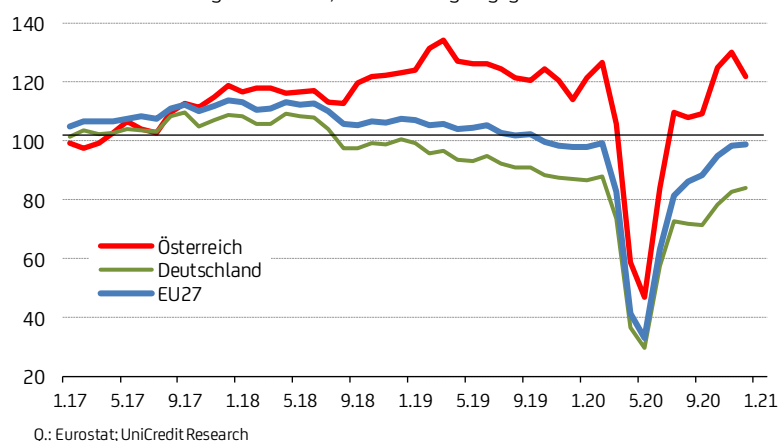
Kfz-Konjunktur in Österreich kühlt 2019 ab, der Wachstumsvorsprung zur EU-Konkurrenz vergrößert sich aber

Die internationale Kfz-Konjunktur hat bereits 2018 Schwung verloren. Hintergrund davon war die schwächere Konjunktur in größeren europäischen Automärkten, vor allem aber der Handelskonflikt Chinas mit den USA, der die Rahmenbedingungen für den Fahrzeughandel mit China verschlechterte, das damit seine Rolle als Wachstumsmotor der internationalen Fahrzeugindustrie zumindest kurzfristig verloren hat. Von 2018 auf 2019 wurden weltweit um 4,5 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge weniger abgesetzt, allein in China um 2,2 Mio. Fahrzeuge weniger.

In der EU schrumpfte die Produktionsleistung der Kfz-Industrie 2019 um 6 %, in Deutschland sogar um 11 % (überdurchschnittlich hohe Einbußen wurden auch in Italien und Großbritannien registriert). Hingegen berichtete die Branche in Österreich 2019 noch ein Produktionsplus von 5 %. Die heimische Kfz-Industrie konnte sich der Verlangsamung der Autoproduktion in Europa, die für einen wesentlichen Teil der Nachfrage der Zulieferer verantwortlich ist, vor allem aufgrund der sehr guten Auftragslage von Magna Steyr entziehen. Während in Deutschland 2018 und 2019 jeweils um rund 9 % weniger Pkw fertiggestellt wurden, hat sich die Zahl der in Graz assemblierten Pkw mit 158.000 Stück seit 2017 mehr als verdoppelt. Zudem wurden in Österreich 2019 21.000 Lkw gebaut bzw. um 9 % mehr als 2017.

Die Exporte von Pkw und Lkw aus Österreich sind 2019 wertmäßig noch um rund 13 % gestiegen. Gleichzeitig verbuchten die Autozulieferer zum Teil bereits herbe Verluste. Beispielsweise sind die Exporte von Kfz-Teilen und Zubehör um 5,4 % gesunken (auf 4,4 Mrd. €, womit die Produktgruppe immerhin 22 % zum Gesamtexport der Kfz-Industrie beiträgt; Tab. S. 6). Die gesamten Zulieferexporte, inklusive der Kfz-Motoren und Motorteilen, stagnierten 2019.

Österreichs Kfz-Industrie vergrößert den Wachstumsvorsprung
Produktionsleistung Ø2015=100, saisonbereinigt u. geglättet

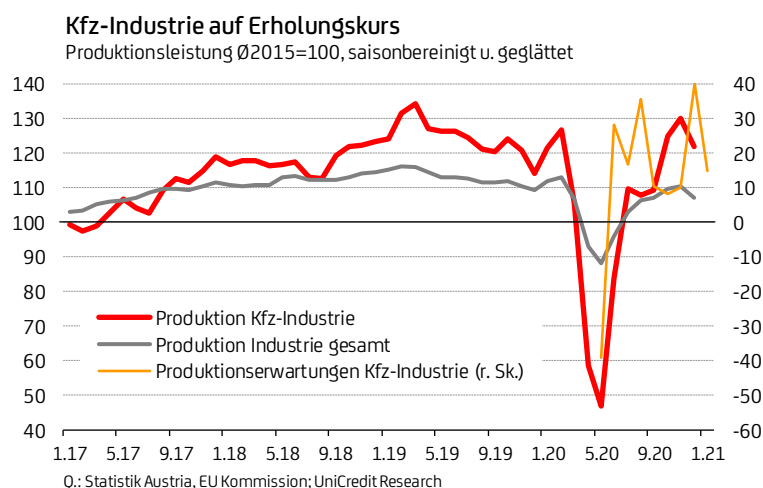


Kfz-Industrie kann das Produktionsminus von 2020 erst 2022 wieder aufholen

Dem Wirtschaftseinbruch 2020 konnte sich die Kfz-Industrie auch in Österreich nicht entziehen - die Exporte von fertigen Fahrzeugen und von Fahrzeugteilen sind jeweils um mehr als 20 % gesunken, wobei die Rückgänge in allen wichtigen Exportregionen der Branche verzeichnet wurden. In Summe verbuchte die Branche im Jahresdurchschnitt 2020 ein Produktionsminus von 16,1 % und damit einen Rückgang der Produktionsleistung auf das Niveau von 2016. Der Umsatz ist auf 15,8 Mrd. € gefallen.

Im europäischen Vergleich hat Österreichs Kfz-Industrie das Krisenjahr 2020 etwas besser überstanden. Die Branchenproduktion ist im EU-Schnitt um 22 %, im größten Herstellerland Deutschland um 25 % gesunken.

Die Erholung der Kfz-Produktion hat schon im vierten Quartal 2020 eingesetzt. Da die Unternehmen in ihren Produktionserwartungen in den letzten Monaten per Saldo optimistisch geblieben sind, sollte der Aufschwung der Branche bisher auch nicht unterbrochen worden sein. Auf EU-Ebene zeigte sich die Autoindustrie in der aktuellen Konjunkturbefragung vom Jänner 2021 sogar wieder deutlich optimistischer und bestätigte den stabilen Aufwärtstrend.



Österreichs Kfz-Industrie wird sich von der Krise etwa im Tempo der Fahrzeugproduktion auf EU-Ebene erholen, wobei die Branche vor allem von den europäischen Standorten der deutschen Autoindustrie, dem wichtigste Abnehmer österreichischer Kfz-Zulieferer, stärkere Impulse erwarten kann. In Summe dürfte Europas Kfz-Industrie den Produktionsrückgang von etwa 24 % in Westeuropa und rund 18 % in Osteuropa 2021 zum Großteil wieder ausgleichen. Allerdings verliert die Branche zumindest in Westeuropa (wie in Nordamerika) 2022 stärker an Schwung und kann damit ihr Produktionsniveau aus 2019 wahrscheinlich erst 2023 wieder erreichen (Q.: LMC Automotive).

Etwas rascher wird sich die deutsche Autoindustrie erholen, die von ihrem weltweit verzweigten Produktionsnetz profitiert, in Osteuropa und besonders von der starken Verbindung nach China, wo die Branche schon jetzt mehr Autos als in Deutschland selbst erzeugt (vgl. Seite 9).

Kfz-Industrie

NACE 29	2020	Ø 02-17	2018	2019	2020	2/20	3/20	4/20	5/20	6/20	7/20	8/20	9/20	10/20	11/20	12/20	1/21
	Veränderungen zum Vorjahr																
<i>Aktuelle Konjunktur</i>																	
Beschäftigte, in 1.000	37,4	0,7%	12,9%	1,0%	-3,6%	-2,8%	-2,7%	-3,4%	-3,4%	-2,9%	-3,5%	-3,1%	-3,1%	-5,5%	-5,4%	-5,4%	-2,7%
Produktion, 2015=100	104	3,0%	10,3%	5,0%	-16,1%	-11,4%	-28,4%	-75,3%	-48,2%	-17,2%	-6,7%	-19,9%	-3,6%	4,5%	10,3%	2,2%	--
Umsatz, in Mio. €	15.800	4,0%	12,9%	6,0%	-17,2%	-13,8%	-32,4%	-77,9%	-51,8%	-18,3%	-4,4%	-19,6%	-6,5%	7,0%	8,0%	4,4%	--
<i>Ertragsindikatoren</i>																	
Produktivität ¹	--	2,4%	-3,0%	3,9%	-14,1%	-6,1%	-21,5%	-63,5%	-32,1%	0,8%	-2,4%	-12,1%	11,9%	7,9%	19,1%	--	--
Erzeugerpreise	--	1,0%	-0,6%	0,1%	0,3%	0,2%	0,4%	0,7%	0,6%	0,7%	0,2%	0,2%	0,3%	0,1%	0,2%	0,5%	--
Lohnkosten, in Mio. € ²	2.000	3,1%	18,3%	4,3%	-3,4%	1,1%	4,0%	-7,4%	-7,5%	-6,1%	-3,6%	-10,8%	-7,1%	-0,4%	-2,7%	-0,3%	--
<i>Kurzfristige Aussichten</i> Ø p.m.																	
Auftragseingänge, in Mio.	1.300	4,2%	11,2%	-1,1%	-10,4%	-6,5%	-44,2%	-46,9%	-31,7%	-10,9%	-10,7%	3,2%	14,8%	-2,0%	15,8%	-8,5%	--
Produktionserwartungen ³	--	13,8	28,6	9,3	3,1	-9,6	-15,8	-27,4	-39,1	28,1	16,9	35,6	10,6	8,4	10,0	40,1	14,8

¹Veränderung des Produktionsindex (Wertschöpfung zu Faktorkosten) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden

²Lohnkosten (Bruttoverdienste inkl. Sozialversicherungsbeiträge und Abfertigungen)

³Saldo positiver und negativer Unternehmehmereinschätzungen für die nächsten Monate

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

Stand: Februar 2021

Europas Automarkt fährt 2021 im globalen Vergleich langsamer hoch

Weltweit wächst der Absatz von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, der 2020 um rund 12 % gesunken ist, seit Jahresende 2020 wieder deutlich stärker als noch im Herbst erwartet. Auch wenn die höheren Zuwachsraten vor dem Hintergrund der extrem niedrigen Absatzzahlen im Lockdown im Frühjahr 2020 gesehen werden müssen und in den nächsten Monaten vermutlich wieder abklingen, sollte der Fahrzeugabsatz- und die Produktionszahlen zumindest in Asien und Osteuropa ihr Vorkrisenniveau 2022 wieder erreichen (Q.: LMC Automotive).

In der EU ist die Bereitschaft der Konsumenten, noch 2021 ein Auto zu kaufen, in den letzten zwei Monaten gestiegen und wird dem Markt Impulse geben. Hier dürfte zusätzlich zu den Nachholeffekten nach dem massiven Rückgang 2020 auch der Wunsch nach einem Verkehrsmittel mit einem relativ geringem Infektionsrisiko noch eine Rolle spielen. Darüber hinaus werden die Autohersteller aufgrund der verschärften Emissionsregeln in Europa 2021 mit Nachdruck neue Hybrid- und E-Modelle Europa verkaufen (vgl. Seite 12). Gleichzeitig wird die Autonachfrage aufgrund der Unsicherheit über die Dauer des Lockdowns und durch die Nachwirkungen der Krise am Arbeitsmarkt beziehungsweise der damit einhergehenden Einkommensausfälle gebremst.

Auf der Produktionsseite kann die Kfz-Industrie in Europa erst im weiteren Jahresverlauf 2021 mit frictionsfreien Lieferketten rechnen, wie beispielsweise die aktuellen Berichte zu den Lieferschwierigkeiten bei Halbleitern für die Autoindustrie zeigen. Normale Produktionsbedingungen wird die Branche bestenfalls in der zweiten Jahreshälfte wieder vorfinden.

Erfolge der deutschen Autoindustrie, vor allem der Premium-Hersteller, stützen Österreichs Zulieferer

Aufgrund der engen Lieferverflechtungen mit der deutschen Autoindustrie werden nicht nur rund 50 % der österreichischen Exporte von Fahrzeugteilen nach Deutschland geliefert (26 % vom Exportwert assemblierter Fahrzeuge). Für Österreichs Kfz-Industrie erweisen sich auch die Produktionsstandorte der deutschen Hersteller in Osteuropa und den USA als eine nachhaltige Wachstumsstütze. Die hohen Wachstumsraten der heimischen Exporte in den genannten Märkten sprechen für sich.

Der gesamte Output der VW-Gruppe, von Daimler und BMW an ihren Auslandsstandorten ist von 2009 bis 2019 um durchschnittlich 8 % im Jahr gestiegen und damit deutlich rascher als die weltweite Kfz-Produktion (+3 % p.a.). Noch 2019 konnten die drei großen deutschen Hersteller entgegen der rückläufigen Weltproduktion die Fertigung außerhalb Deutschlands leicht erhöhen.

Österreichs Fahrzeug- und Fahrzeugteileaußenhandel		
	Exporte	Importe
	Anteile 2019	
EU15	55%	66%
Deutschland	34%	41%
Osteuropa*	15%	15%
USA	10%	5%
<i>Gesamt in Mrd. €</i>	<i>24,8</i>	<i>22,8</i>
Veränd. 2000-2019		
EU15	72%	77%
Deutschland	74%	75%
Osteuropa*	282%	337%
USA	295%	-14%
<i>Gesamt</i>	<i>112%</i>	<i>88%</i>

*inkl GUS-Europa

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

Von insgesamt 16 Millionen Kfz deutscher Hersteller wurden 4,7 Millionen Fahrzeuge im Inland, weitere 4 Millionen in anderen EU-Staaten und 5,1 Millionen in China erzeugt. Der Anteil deutscher Konzernmarken am chinesischen Pkw-Markt erreichte 2019 bereits 25 %. (Der hohe Auslandsanteil erklärt zum Teil auch den langfristigen Wachstumsrückstand im Vergleich zu der Entwicklung des Produktionsindex der deutschen Branche mit der Branche in Österreich; Grafik S. 7.)

Das Engagement der deutschen Hersteller in China, wo sich die Autokäufe schon Ende 2020 wieder auf ein Normalniveau eingependelt haben, erwies sich auch in der aktuellen Krise von Vorteil. 2020 erzielten Daimler und BMW in China sogar Absatzzuwächse bzw. blieb das Minus von VW deutlich unter den globalen Verlusten des Konzerns. Österreichs Zulieferer profitieren von den wachsenden Marktanteilsgewinnen ihrer Hauptkunden in China nur indirekt, da die Direktexporte von Fahrzeugteilen Richtung China in Summe eine geringe Rolle spielen.

3. Konjunktur Sonstiger Fahrzeugbau

Ein Wachstumsmotor der Industrie, der auch 2020 nur wenig Tempo verloren hat

Die Produktion von Booten, Flugzeugen, Schienenfahrzeugen und Motorrädern wächst seit 2016 deutlich rascher als die Industrie insgesamt und rascher als die Kfz-Industrie. Auch das Krisenjahr 2020 hat der Sonstige Fahrzeugbau mit einem Produktionsminus unter 1 % glimpflich überstanden. Darüber hinaus dokumentieren die langfristigen Exporterfolge ebenso wie die Beschäftigungszuwächse der letzten Jahre die Konkurrenzstärke und den Erfolg einiger Unternehmen in dem Bereich. Bemerkenswert sind die Exportzuwächse mit Motor- und Fahrrädern und mit Schienenfahrzeugen 2020 (Tabelle S. 6).

- ▶ Wesentliche Impulse kamen von der Zweiradsparte: KTM berichtete in den letzten Jahren laufend Absatz- und Umsatzrekorde. Zuletzt ist der Umsatz 2019 um 4 % und 2020 noch leicht um 1 % gestiegen.
- ▶ Die Siemens Mobility Austria verbuchte 2019 ein Umsatzplus von 28 % und 2020 konzernweit ein Plus von rund 2 %. Die Übernahme der Bombardier Transportation durch Alstom 2020, nach dem Verbot der Fusion der Bahnsparten von Alstom und Siemens aus wettbewerbsrechtlichen Gründen 2019, ist ein Hinweis auf den weltweit hohen Konkurrenzdruck in dem Segment.
- ▶ Österreichs kleine Luftfahrtindustrie konnte bis 2015 auf einige erfolgreiche Wirtschaftsjahre zurückblicken. Danach stagnierten die Exporte bzw. sind 2020 bis November um 28 % gesunken (abzüglich der Ex- und Importe von Verkehrsmaschinen, die v. a. für Wartungsarbeiten durchgeführt werden). Die Interessengemeinschaft der österreichischen Luftfahrtzulieferindustrie zählt rund 36 Mitglieder, davon ein Flugzeughersteller, die Diamond Aircraft.

Erfreuliche Aussichten

Trotzdem die Finanzierungsprobleme öffentlicher Haushalte die Nachfrage nach Schienenfahrzeugen europaweit bremsen, besteht kaum Gefahr, dass der Investitionsstrom in den Bereich abbricht. Im Gegenteil bestätigen die Ausbaupläne der EU für die europäischen (Schienen)Verkehrsnetze den optimistischen Ausblick für die Branche. Angesichts der zunehmend dringlicheren Klimaschutzmaßnahmen gewinnt das emissionsarme Verkehrssystem noch erheblich an Attraktivität. Auch wenn der Antriebswechsel zum Elektromotor zum Großteil gelingt, ist eine weitreichende Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr, vor allem zum Schienenverkehr unumgänglich, um die Klimaziele bis 2050 zu erreichen.

Sonstiger Fahrzeugbau

NACE 30	2020	Ø 02-17	2018	2019	2020	2/20	3/20	4/20	5/20	6/20	7/20	8/20	9/20	10/20	11/20	12/20	1/21
	Veränderungen zum Vorjahr																
<i>Aktuelle Konjunktur</i>																	
Beschäftigte, in 1.000	12,7	0,9%	24,6%	28,0%	3,3%	5,4%	4,7%	3,3%	2,6%	2,6%	2,8%	3,1%	3,2%	2,5%	2,1%	2,0%	2,1%
Produktion, 2015=100	137	0,0%	11,8%	7,1%	-0,9%	28,0%	-19,2%	-45,4%	-31,5%	1,2%	18,8%	3,7%	17,5%	-2,0%	-1,4%	24,1%	--
Umsatz, in Mio. €	4.500	0,8%	12,2%	6,3%	8,7%	39,2%	-16,0%	-48,5%	-27,3%	23,2%	28,5%	25,9%	21,2%	6,4%	8,1%	31,9%	--
<i>Ertragsindikatoren</i>																	
Produktivität ¹	--	-0,8%	-3,1%	-4,6%	-6,4%	23,9%	-2,6%	-15,5%	-7,5%	-1,0%	20,8%	8,3%	21,5%	1,2%	-6,8%	--	--
Erzeugerpreise	--	0,6%	1,2%	2,7%	2,1%	2,9%	2,9%	2,8%	2,9%	3,5%	1,4%	1,4%	1,2%	1,0%	0,9%	0,8%	--
Lohnkosten, in Mio. € ²	700	3,1%	16,7%	12,0%	1,7%	4,0%	9,0%	-5,9%	-1,5%	3,5%	1,6%	-2,3%	0,2%	10,3%	4,1%	-10,1%	--
<i>Kurzfristige Aussichten</i> Ø p.m.																	
Auftragseingänge, in Mio.	300	1,1%	30,3%	7,2%	-10,6%	-31,8%	-39,0%	-56,6%	-24,3%	11,6%	17,4%	1,0%	-2,3%	-16,2%	3,8%	59,7%	--

¹Veränderung des Produktionsindex (Wertschöpfung zu Faktorkosten) in Relation zu den geleisteten Arbeitsstunden

²Lohnkosten (Bruttoverdienste inkl. Sozialversicherungsbeiträge und Abfertigungen)

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

Stand: Februar 2021

4. Nachfrageperspektiven

Österreichs Automarkt schrumpft seit drei Jahren - mit Ausnahme im SUV-Segment

Mit einer Exportquote über 90 % ist der Inlandsmarkt für die heimische Kfz-Industrie von untergeordneter Bedeutung: 2019 wurden im Land 158.400 Pkw sowie 21.000 Lkw produziert und 198.000 neue Pkw bzw. 21.000 Lkw direkt exportiert. Insofern beeinflusst das abnehmende Wachstum der Autonachfrage im Inland die Kfz-Konjunktur zwar wenig, spiegelt aber den Trend auf den großen Automärkten in Westeuropa. Nach dem Neuzulassungsrekord von rund 350.000 Pkw 2017, ist die Autonachfrage in Österreich sogar sukzessive gefallen, 2020 um rund 25 %.

Vom Nachfragerückgang der letzten Jahre sind Geländefahrzeuge und SUV weitgehend verschont geblieben. Seit 2008 ist ihr Anteil an den neu registrierten Pkw in Österreich von 11 % auf 32 % gestiegen, im EU-Schnitt sogar auf 38 %. Gleichzeitig haben auch das Luxussegment und die obere Mittelklasse im österreichischen wie im europäischen Pkw-Markt an Attraktivität gewonnen (für 2020 stehen für die EU noch keine Segmentdaten zur Verfügung; allerdings bestätigt der unterdurchschnittliche Rückgang der Neuzulassungen von BMW, Mercedes und Porsche, dass sich der Trend fortgesetzt hat). Treibende Kräfte hinter der wachsenden Beliebtheit größerer Fahrzeuge dürften im langfristigen Vergleich die relativ starken Wirtschaftswachstumsraten bis 2019 und die weiterhin relativ niedrigen Treibstoffpreise gewesen sein.

Pandemie beschleunigte den Absatz von Elektroautos

2020 haben parallel zur stark rückläufigen Nachfrage nach Benzin- und Diesel-Pkw, Elektro- und Plug-In-Hybridfahrzeugen (ECV, electrical chargeable vehicles) in den meisten europäischen Ländern weiter Marktanteile gewonnen. Absatzfördernd wirkt zusätzlich zu den hohen Subventionen und Steuererleichterungen beim Kauf der Fahrzeuge das zunehmend größere Angebot an billigeren Fahrzeugmodellen.

Auf globaler Ebene dürften die Neuzulassungen von ECV 2020 zumindest das Niveau von 2019 wieder erreicht haben (Q.: IEA). Hingegen wurden in der EU um 170 %, in Österreich um 107 % mehr ECV registriert, während der gesamte Pkw-Markt jeweils um rund 24 % schrumpfte. Der ECV-Anteil am gesamten Pkw-Bestand der EU ist auf 0,4 %, in Österreich auf über 1 % gestiegen.

Elektroautos auf der Überholspur

	Neuzulassungen in Österreich		
	2020	Vdg. z. Vj.	Anteil
Pkw gesamt	248.740	-24%	100%
darunter:			
Plug-In Hybride*	7.655	252%	3%
E-Pkw	15.972	73%	6%
dav.: Top-5 Marken			Anteil an E-Pkw
Tesla	3.229	9%	20%
VW	2.446	203%	15%
Renault	2.110	124%	13%
Kia	1.336	132%	8%
Hyundai	1.181	-6%	7%

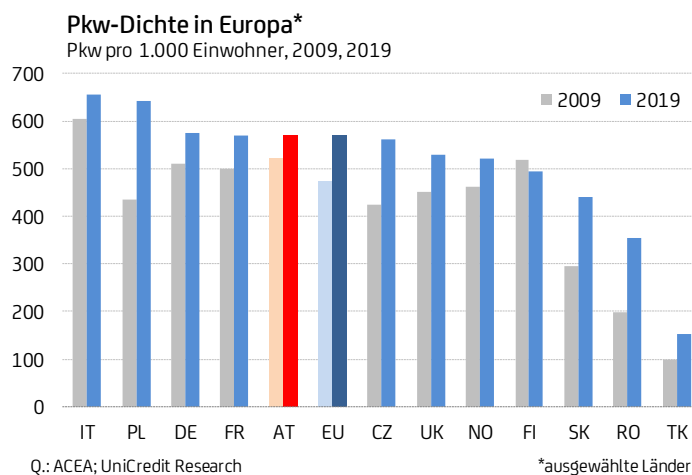
* plus Pkw mit Wasserstoff als Treibstoff
Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

Die Nachfrage nach ECV wird 2021 und darüber hinaus in hohem Tempo zulegen (im Jänner wurden in Österreich 90 % mehr neue ECV registriert und um 38 % weniger Pkw insgesamt). Im laufenden Jahr muss die Autoindustrie erstmals unter Androhung von Strafzahlungen den CO₂-Ausstoß ihrer in der EU neuzugelassenen Pkw-Flotten auf durchschnittlich 95 g pro Kilometer reduzieren, bis 2030 unter 60 g. Für Nutzfahrzeuge gelten höhere, aber ähnlich straffe Vorgaben.

Zum Vergleich emittierten neue Pkw in der EU 2019 noch durchschnittlich 122 g CO₂ pro Kilometer, bis August 2020, aufgrund der stark gesunkenen Neuzulassungen von Pkw mit Verbrennungsmotoren, nur mehr 102 g/km (Q.: EEA, European Environmental Agency, DataForce). Voraussichtlich kann der Großteil der Hersteller aufgrund vieler Ausnahmeregeln Strafen für das Jahr 2020 noch vermeiden. Ob das Ziel 2021 erreicht wird, bleibt offen. Auf jeden Fall wird in Europa bereits um 2030 mit dem Ende von Benzin- und Dieselantrieben ohne zusätzlichen Elektromotor gerechnet. Voraussichtlich werden dann neben vollelektrischen Kfz mit wenigen Ausnahmen nur mehr Plug-in-Hybrid- oder Vollhybridautos auf die Straßen kommen (Q.: LMC).

Gesättigte Märkte, neue Märkte und die alte „Lust aufs eigene Auto“

Kurzfristig beeinflussen die Fahrzeugnachfrage neben steuerlichen und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen, der Konjunkturverlauf, die Einkommensentwicklung und Finanzierungsmöglichkeiten. Die Automarkt in der EU hat den Rekord von 2001 von knapp 17 Millionen Neuzulassungen bisher nicht wieder erreicht und wird ihn wahrscheinlich auch in Zukunft nicht mehr erreichen. Dagegen sprechen das schwächere Bevölkerungswachstum, der hohe Motorisierungsgrad und die beschränkten Ausbaumöglichkeiten der Verkehrsinfrastruktur in vielen Ländern, ebenso wie der wachsende Verzicht aufs eigene Auto vor allem jüngerer Konsumenten.



Dennoch sinkt die „Lust aufs eigene Auto“ nur langsam und wird für weiter steigende Bestandszahlen und eine Erneuerung und Verjüngung des Fuhrparks auch in den gesättigten Märkten sorgen. In Österreich ist der Pkw-Bestand pro 1.000 Einwohner in den letzten zehn Jahren um durchschnittlich 0,8 % im Jahr gewachsen, 2020 noch um 0,5 % (auf 570 Fahrzeuge).

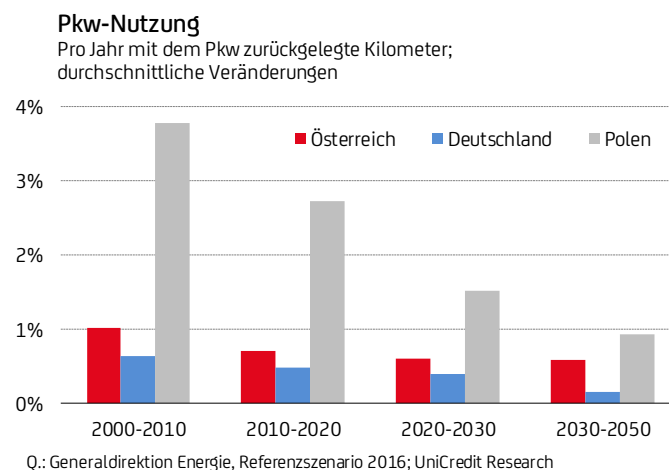
Das unverändert zunehmende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung und die steigende Pkw-Nutzung stehen ebenso im Widerspruch zu den Klimazielen wie die erwartete Zunahme der Straßengütertransporte. Um den Klimazielen zumindest näher zu kommen - in der EU sollen die Treibhausgase des Verkehrssystems bis 2050 um 90 % und in Österreich vollständig reduziert werden - braucht es optimale Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und die umfassende Elektrifizierung des gesamten Verkehrssystems.

Der Anteil privater Pkw an der Beförderungsleistung wird auf jeden Fall sinken und vielfach durch Car-Sharing-Modelle ersetzt, wobei das Tempo der Veränderungen maßgeblich vom Tempo und dem Ausmaß der Verbreitung autonomer Fahrzeuge abhängt (vgl. S. 13). Letztendlich stärken autonom fahrende Kfz die Bedeutung der Anbieter der Fahrzeugflotten beziehungsweise der Mobilitätsdienstleistungen und schwächen die Position traditioneller Fahrzeughersteller, indem diese den direkten Kundenkontakt verlieren.

5. Produktionsperspektiven

Änderungen im Mobilitätsverhalten und der Fahrzeugtechnik haben weitreichende Konsequenzen für Kfz-Hersteller und ihre Zulieferer

Die Autoindustrie erlitt 2020 einen massiven konjunkturellen Rückschlag, der weltweit frühestens 2023 ausgeglichen werden kann. Voraussichtlich werden aber die strukturellen Herausforderungen die Branche in den nächsten Jahren noch stärker belasten. Die strengeren Klimaschutzvorgaben erfordern neue technologische Lösungen im Autobau, einerseits mit dem Ziel einer weitgehenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotten, andererseits um die Entwicklung selbstfahrender Fahrzeuge voranzutreiben, um den neuen Mobilitätsmustern, wie der zunehmenden gemeinsamen Nutzung privater Fahrzeuge, zu entsprechen. Auch wenn das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung weiter wächst, wird der Pkw langfristig als Transportmittel an Bedeutung verlieren. In Europa werden in Zukunft voraussichtlich sogar weniger Fahrzeuge gebraucht. Nicht zuletzt sind mit den geänderten Rahmenbedingungen Technologieunternehmen in den Autobau eingezogen und haben den Druck auf die traditionellen Hersteller bzw. die gesamte Wertschöpfungskette der Branche erhöht.



Weltweit soll der Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge bis 2040 bereits mehr als die Hälfte aller Neuwagen und knapp ein Drittel des gesamten Fahrzeugbestandes erreichen (2019 2,6 % der Neuzulassungen und rd. 1 % vom Bestand; Q.: IEA). Die Bedeutung autonomer Fahrzeuge wird vermutlich langsamer zunehmen und das globale Mobilitätsverhalten erst Ende der 2030er Jahre „stärker beeinflussen“ (Q.: BNEF, Bloomberg New Energy Finance). Unabhängig von der Dauer bis die globale Fahrzeugflotte CO₂-neutral fährt gewinnt der Umstellungsprozess schon jetzt deutlich an Tempo. Beispielsweise haben einige europäische Länder bereits Termine festgelegt, ab denen nur mehr E-Autos verkauft werden dürfen (von 2025 bis 2035). Zudem plant China, den Elektroanteil am Neuwagenmarkt von derzeit 5 % bis 2025 auf 25 % anzuheben.

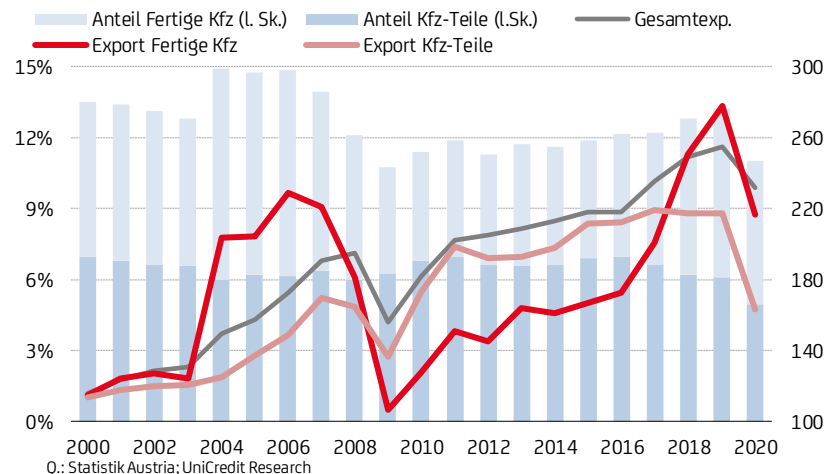
Der Strukturwandel wird im Fahrzeugbau und im Kfz-Zulieferbereich in den nächsten Jahren zahlreiche Arbeitsplätze kosten. Dabei spielt die geringere Komplexität des Elektroantriebs (wo im Vergleich zu einem Antriebssystem mit Verbrennungsmotor nur etwa ein Zehntel an beweglichen Teilen verbaut wird) ebenso eine Rolle wie der geringere Ersatzteil- und Wartungsbedarf von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen. Kurzfristig geraten auch die Erträge der Hersteller und Zulieferer unter Druck, da einerseits die vergleichsweise technisch einfachere Produktion elektrischer Antriebe derzeit noch teurer ist als die längst optimierten und in großer Stückzahl produzierten Verbrennungsmotoren und traditionellen Antriebssysteme. Andererseits tragen die Batteriepreise zu den höheren Kosten der Fahrzeuge bei. Unter Berücksichtigung der hohen Investitionen in die Batteriezellfertigung auf EU-Ebene sollten sich die Herstellungskosten von Elektroautos und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren aber rasch angleichen.

Kfz-Zulieferstandort Österreich ist nur zum Teil abgesichert

Österreichs Kfz-Industrie hat nach 2007 ihre Rolle als Wachstumsmotor des Außenhandels verloren. Seit 2008 sind die Ausfuhren von Kfz und Kfz-Teilen nur mehr um durchschnittlich 1 % nominell im Jahr gestiegen, die gesamten Exporte im Vergleich dazu um 1,5 %. In den Jahren 2015 bis 2019 sorgten vor allem die Erfolge mit fertig assemblierten Pkw wieder für überdurchschnittlich hohe Exportzuwächse in der Produktgruppe, deren Anteil am Gesamtexport über 7 % gestiegen ist. Gleichzeitig verringerte sich der Anteil von Kfz-Teilen auf rund 6 %. Die relativ schwache Exportentwicklung mit Fahrzeugteilen ist der hohen Abhängigkeit der Sparte von der westeuropäischen Autoproduktion geschuldet, die seit 2017 rückläufig ist. 2020 sind sowohl die Ausfuhren von Kfz als auch von Kfz-Teilen im Vergleich zu den gesamten Exporten überdurchschnittlich stark gesunken.

Österreichs Kfz-Industrie verlor Funktion als Exportmotor

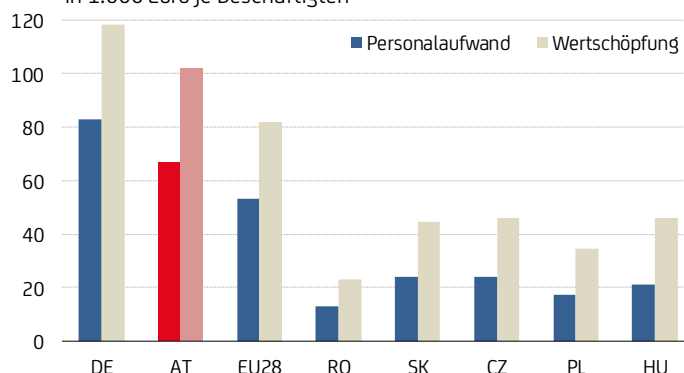
Anteile am gesamten Exportwert; nominell, 1999=100



Die skizzierten strukturellen Veränderungen in der Autoindustrie gefährden auf längere Sicht nicht nur Arbeitsplätze in der Herstellung von Verbrennungsmotoren und sonstigen Bestandteilen konventioneller Kfz-Antriebe, sondern auch viele österreichische Zulieferer, die auf Abnehmer in Westeuropa fokussiert sind, dem Ziel von zwei Drittel der Zulieferexporte (wertmäßig gehen rund 50 % der Kfz-Zulieferexporte allein nach Deutschland). Die Region wird als Produktionsstandort im globalen Vergleich weiter in Rückstand geraten. Eine Einschätzung des deutschen Automobilverbandes kommt zum Schluss, dass die deutsche Autoindustrie aufgrund der starken Präsenz in Osteuropa und in Fernost besser als der Autostandort Deutschland für die Zukunft gerüstet ist (Q. VDA 2021). Dabei sind die überdurchschnittlich hohen Lohnkosten nur ein Aspekt der Standortnachteile.

Wettbewerbsfähigkeit der Kfz-Erzeugung (1)

in 1.000 Euro je Beschäftigten

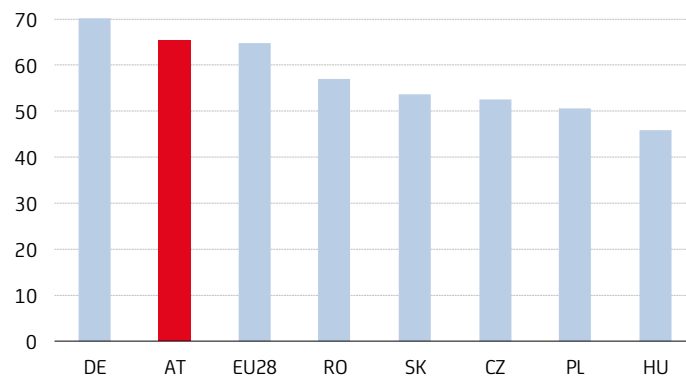


Hohe Wettbewerbsfähigkeit schützt die österreichischen Kfz-Zulieferer nicht vor strukturellen Einbußen

Die Kfz-Industrie in Deutschland und auch die Branche in Österreich konnten ihre kostenbedingten Wettbewerbsnachteile bisher mit einer hohen Produktivität größtenteils ausgleichen. Auch im Vergleich mit den größten osteuropäischen Produktionsstandorten der Branche, wo die Personalkosten pro Beschäftigten im Durchschnitt noch um wenigstens zwei Drittel unter den deutschen und österreichischen Werten liegen, schrumpft der Abstand der produktivitätsbereinigten Lohnkosten (der Lohnstückkosten; der relativ hohe Wert des Indikators im EU-Schnitt ist die Folge der Dominanz der deutschen Hersteller, die 43 % zum EU-Branchenumsatz beitragen).

Wettbewerbsfähigkeit der Kfz-Erzeugung (2)

Lohnstückkosten: Personalaufwand in % der Wertschöpfung

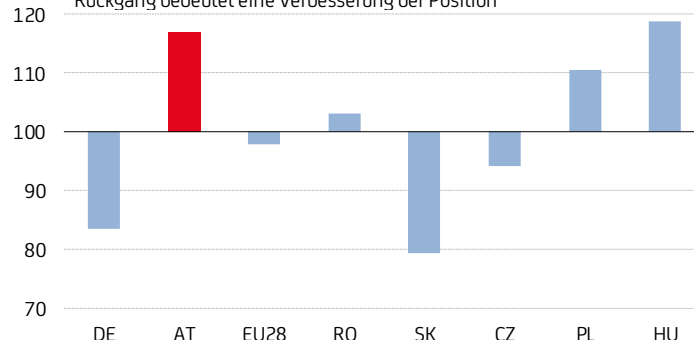


Q. Eurostat; UniCredit Research

Wettbewerbsfähigkeit der Kfz-Erzeugung (3)

Lohnstückkosten 2018, 2008=100*

* Rückgang bedeutet eine Verbesserung der Position



Q. Eurostat; UniCredit Research

Dass sich die preisliche Konkurrenzfähigkeit der Autoindustrie in Polen, Ungarn und Rumänien in den letzten zehn Jahren verschlechtert hat, dürfte vor allem auf den zunehmend engen Arbeitsmarkt und die stark gestiegenen Personalkosten zurückzuführen sein. Hingegen kann die Verschlechterung der Lohnstückkostenposition der Kfz-Industrie in Österreich mit der relativ schwachen Produktivitätsentwicklung der Branche erklärt werden, da die Personalaufwendungen von 2008 bis 2018 sogar langsamer als im EU-Schnitt und auch langsamer als in Deutschland gestiegen sind.

Die unterdurchschnittliche Produktivitätsentwicklung der Kfz-Industrie in Österreich lässt sich in den Strukturdaten ausschließlich in der Erzeugung gesamter Kfz erkennen. In der Sparte ist die Wertschöpfung pro Beschäftigten seit 2008 um 14 % gesunken, in Deutschland vergleichsweise um 75 % gestiegen. Eine Erklärung liefert die Tatsache, dass in Österreich keine OEM angesiedelt

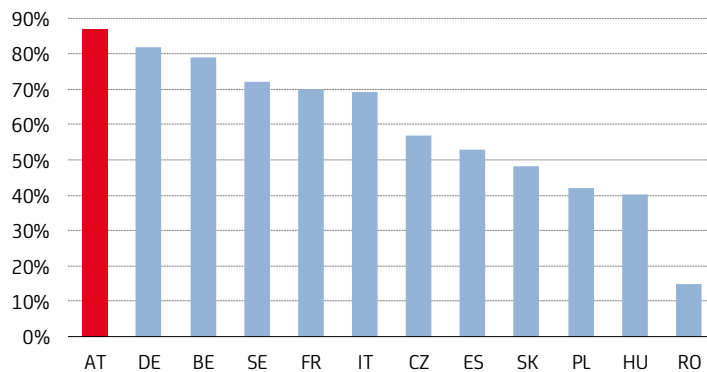
sind und die Kfz-Assemblierung einen relativ hohen Beitrag zur Branchenwertschöpfung liefert (rund 50 % inklusive der Motorenfertigung; vgl. Seite 4).

Im Vergleich dazu ist der Bereich Herstellung von Kfz-Teilen und Zubehör überdurchschnittlich produktiv: Seit 2008 hat die Wertschöpfung pro Beschäftigten in der Sparte um 50 % zugelegt, in Deutschland nur um 31 %. Für den Produktivitätsvorsprung dürften die hohen Innovationsausgaben maßgeblich sein. Laut jüngster europäischer Innovationserhebung für den Zeitraum 2016 bis 2018 waren 87 % aller Unternehmen im Fahrzeugbau in Österreich „innovationsaktiv“ (das heißt, dass sie Produkt- und/oder Prozessinnovationen abgeschlossen, betrieben und/oder abgebrochen haben). Ein bemerkenswertes Ergebnis, nicht zuletzt weil die Zahl der Innovatoren in der Autoindustrie relativ höher als in Deutschland ist, dem wichtigsten Herstellerland in Europa.

Eine wichtige Grundlage der Innovationskraft der Unternehmen sind wiederum die laufenden, relativ hohen F&E-Ausgaben. Österreichs Autoindustrie hat 2018 im Durchschnitt 4,2 % vom Branchenumsatz in Forschung und Entwicklungsmaßnahmen investiert, weitaus mehr als der Industriedurchschnitt bzw. die Branche in anderen größeren EU-Herstellerländern. Deutlich höher liegt die F&E-Quote im Branchenvergleich nur in Deutschland, wofür wiederum die Präsenz der OEM ebenso wie die von drei der globalen Top-5 Kfz-Zulieferer verantwortlich ist (beispielsweise werden rund die Hälfte aller Patente im Bereich der Elektromobilität und dem Autonomen Fahren weltweit von deutschen Unternehmen eingereicht und noch drei von zehn Patenten bei E-Auto-Batterien; Q.: VDA). Nicht zuletzt besetzen Daimler, VW und BMW seit Jahren die Top-3 Positionen im Ranking der innovationsstärksten Autokonzerne (Q.: CAM, Center of Automotive Management).

Innovationsaktive Fahrzeughersteller

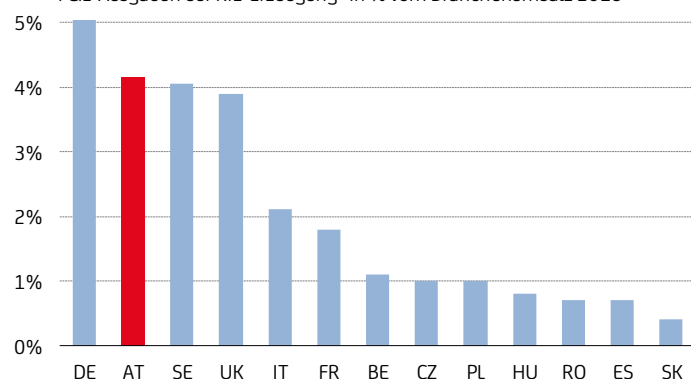
Anteil d. Unternehmen mit Innovationen an allen Unternehmen*



* der Kfz-Industrie und Sons. Fahrzeugbau; EU-Herstellerländer mit >1% Anteil am Umsatz
Q.: Eurostat; CIS11; UniCredit Research

Forschungsfreudige Autoindustrie

F&E-Ausgaben der Kfz-Erzeugung* in % vom Branchenumsatz 2018



* EU Herstellerländer mit einem Anteil >1% am gesamten Branchenumsatz
Q.: Eurostat; UniCredit Research

Österreichs Kfz-Zulieferindustrie sollte auch in Zukunft von der gesicherten Position der deutschen Premiumhersteller profitieren. Die Unternehmen in dem Segment werden auf der Grundlage ihrer Innovationsstärke auch mit autonom fahrenden Elektrofahrzeugen ihre Marktanteile vergrößern können. Sie profitieren zudem von den steigenden Einkommen in vielen, bereits reifen Automärkten, die für eine stärkere Nachfrage nach Premiummodellen sorgen. Die zu erwartenden schwächeren Kfz-Absatzzuwächse werden wahrscheinlich in erster Linie das Kleinwagensegment betreffen.

Der Anteil der Zulieferer am Fahrzeugwert dürfte weiter steigen, angetrieben vom hohen Innovationsdruck, der die OEM-Hersteller dazu zwingt, noch mehr Produktionsschritte an Produktionspartner abzugeben. Bereits jetzt werden je nach Hersteller und Modellreihe über 40 % bis zu 80 % der Wertschöpfung eines Fahrzeugs außerhalb der Produktionshallen der Autobauer generiert.

Allerdings kann mit keiner Rückverlagerung der Produktionen der deutschen bzw. europäischen Autoindustrie aus den Überseeestandorten gerechnet werden, trotzdem friktionsfreie Lieferketten auch in Zukunft gefährdet sein können (dagegen sprechen vor allem die hohen Standortkosten). Das Entwicklungspotenzial der österreichischen Kfz-Zulieferindustrie bleibt beschränkt. Anders formuliert, kann die Branche ihre sehr gute internationale Wettbewerbsposition sichern, aber nicht mehr nennenswert verbessern und hat damit auch nur mehr wenig Expansionspielraum.

Personenkraftwagen

	Produktion					Neuzulassungen					
	2019 1.000	95-07 Ø Vdg. p.a.	07-17	2018 Vdg.z.Vj.	2019 Vdg.z.Vj.	2019 1.000	95-07 Ø Vdg. p.a.	07-17	2018	2019 Vdg.z.Vj.	2020
Welt	67.149	3,4%	3,2%	-1,6%	-6,4%	64.342	3,3%	3,4%	-2,9%	-6,3%	-16,1%
EU27	15.837	1,6%	-0,3%	1,0%	-5,4%	15.820	1,7%	-0,3%	0,0%	1,2%	-24,4%
Westeuropa ¹	11.687	1,0%	-1,1%	-1,1%	-7,4%	14.308	1,8%	-0,4%	-0,8%	0,7%	-24,5%
Deutschland	4.664	2,3%	-0,1%	-9,3%	-8,9%	3.607	-0,4%	0,9%	-0,2%	5,0%	-19,1%
Frankreich	1.675	-1,5%	-3,7%	1,1%	-5,5%	2.214	0,7%	0,0%	3,0%	1,9%	-25,5%
Spanien	2.248	1,0%	0,4%	-1,1%	-0,9%	1.258	5,7%	-2,6%	7,0%	-4,8%	-32,4%
z. Vgl. Österreich	158	10,7%	-9,0%	85,3%	9,6%	329	0,5%	1,7%	-3,5%	-3,4%	-24,5%
Osteuropa ²	7.035	9,4%	1,7%	35,8%	-0,2%	3.665	10,0%	-2,6%	1,2%	-0,9%	n.v.
NAFTA	4.357	-2,1%	-1,3%	-11,8%	-13,2%	5.973	-0,3%	-1,6%	-12,4%	-11,5%	n.v.
USA ³	2.513	-3,9%	-2,5%	-8,2%	-9,8%	4.715	-1,1%	-2,2%	-12,8%	-11,1%	n.v.
Asien-Ozeanien	40.666	6,6%	6,4%	-2,7%	-6,9%	35.960	7,5%	8,6%	-3,2%	-8,5%	n.v.
Japan	8.329	2,3%	-1,7%	0,1%	-0,4%	4.301	-0,2%	0,1%	0,1%	-2,1%	-11,4%
China	21.360	n.v.	14,5%	-5,1%	-9,2%	21.444	n.v.	14,7%	-4,1%	-9,6%	-7,7%

1) EU15 + EFTA; 2) Neue EU-Mitglieder + GUS + Serbien; 3) ohne Leicht-Lkw

Q: OICA, CCFR, JADA, CAAM, ACEA; UniCredit Research

Zum Weiterlesen:

Bank Austria Homepage: Alle Prognosen und Analysen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria auf <http://wirtschaft-online.bankaustria.at>

Bank Austria Economic News: Die neuesten Veröffentlichungen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria direkt in Ihrem Posteingang. Registrieren Sie sich bitte unter <https://nl-reg.bankaustria.at/nl/registration?m=eco-de>

Sollten Sie Fragen haben schicken Sie uns ein E-Mail unter econresearch.austria@unicreditgroup.at.

Ohne unser Obligo:

Diese Publikation ist weder eine Marketingmitteilung noch eine Finanzanalyse. Es handelt sich lediglich um Informationen über allgemeine Wirtschaftsdaten. Trotz sorgfältiger Recherche und der Verwendung verlässlicher Quellen kann keine Verantwortung für Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität und Genauigkeit übernommen werden.

Unsere Analysen basieren auf öffentlichen Informationen, die wir als zuverlässig erachten, für die wir aber keine Gewähr übernehmen, genauso wie wir für Vollständigkeit und Genauigkeit nicht garantieren können. Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Die in der vorliegenden Publikation zur Verfügung gestellten Informationen sind nicht als Empfehlung zum Kauf oder Verkauf von Finanzinstrumenten oder als Aufforderung, ein solches Angebot zu stellen, zu verstehen. Diese Publikation dient lediglich der Information und ersetzt keinesfalls eine individuelle, auf die persönlichen Verhältnisse der Anlegerin bzw. des Anlegers (z. B. Risikobereitschaft, Kenntnisse und Erfahrungen, Anlageziele und finanziellen Verhältnisse) abgestimmte Beratung. Die vorstehenden Inhalte enthalten kurzfristige Markteinschätzungen.

Wertentwicklungen in der Vergangenheit lassen keine Rückschlüsse auf die zukünftige Entwicklung zu.

Impressum

Angaben und Offenlegung nach §§ 24 und 25 Mediengesetz:

Herausgeber und Medieninhaber:

UniCredit Bank Austria AG

1020 Wien, Rothschildplatz 1

Unternehmensgegenstand: Kreditinstitut gem. § 1 Abs.1 Bankwesengesetz

Vertretungsbefugten Organe (Vorstand) des Medieninhabers:

Robert Zadrazil, Günter Schubert, Gregor Hofstätter-Pobst, Mauro Maschio, Wolfgang Schilk, Susanne Wendler.

Aufsichtsrat des Medieninhabers:

Gianfranco Bisagni, Ranieri De Marchis, Livia Aliberti Amidani, Christine Buchinger, Olivier Khayat, Adolf Lehner, Aurelio Maccario, Mario Pramendorfer, Eveline Steinberger-Kern, Ernst Theimer, Karin Wisak-Gradingner.

Beteiligungsverhältnisse am Medieninhabergemäß § 25 Mediengesetz:

UniCredit S.p.A. hält einen Anteil von 99,996% der Aktien am Medieninhaber (unter folgendem Link <https://www.unicreditgroup.eu/en/governance/shareholder-structure.html> sind die wesentlichen, an der UniCredit S.p.A. bekannten Beteiligungsverhältnisse ersichtlich.).

Der Betriebsratsfonds der Angestellten der UniCredit Bank Austria AG, Region Wien, sowie die Privatstiftung zur Verwaltung von Anteilsrechten (Stifter: Anteilsverwaltung-Zentralsparkasse; Begünstigter: WWTF – Wiener Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds) sind mit einem Anteil von zusammen 0,004% am Medieninhaber beteiligt.