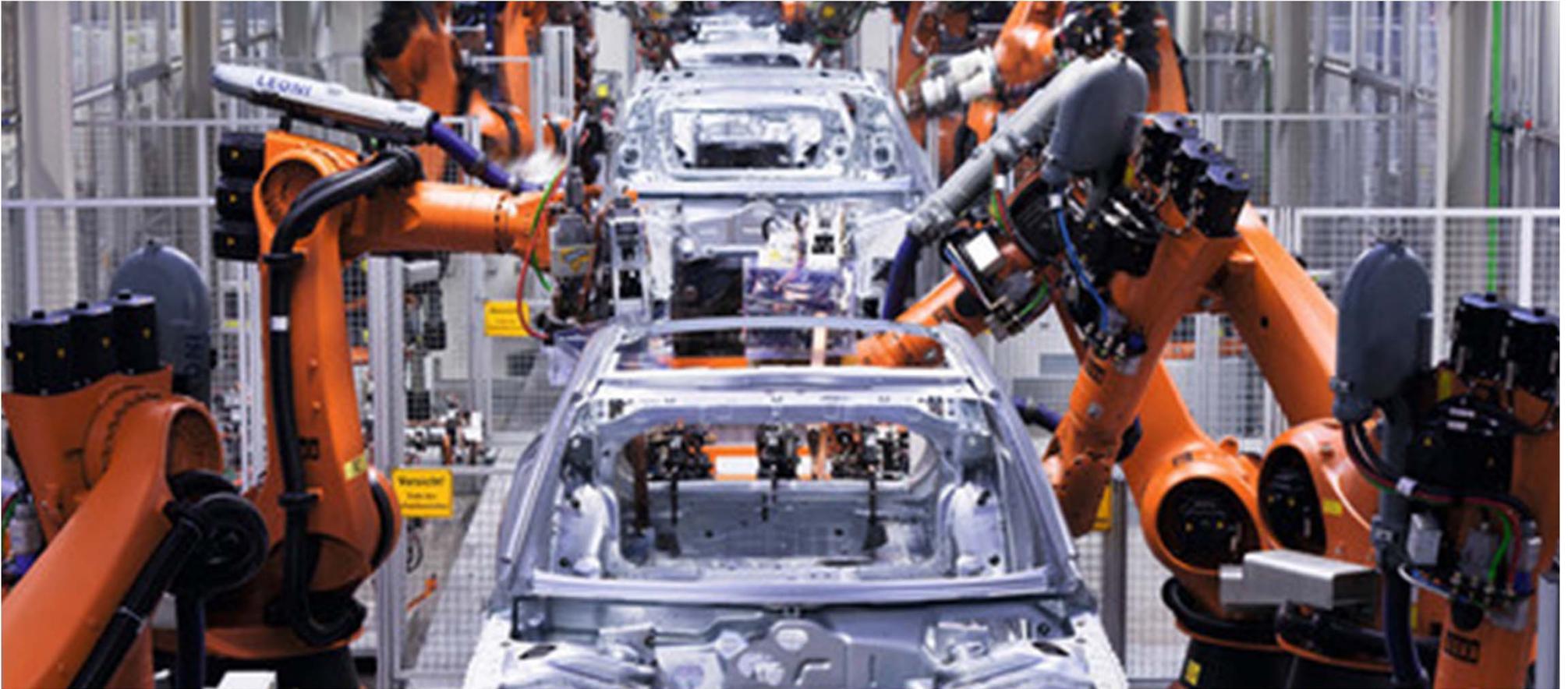


# Studie: Chancen und Risiken der österreichischen Fahrzeugindustrie

## Die österreichische Fahrzeugindustrie - auf Crashkurs?



Bildquelle: ampnet

# Die Fraunhofer-Gesellschaft

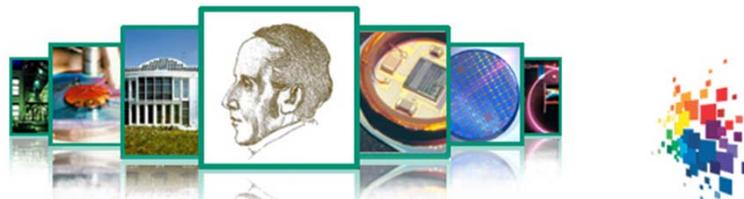


Fraunhofer ist die führende Organisation für angewandte Forschung in Europa.

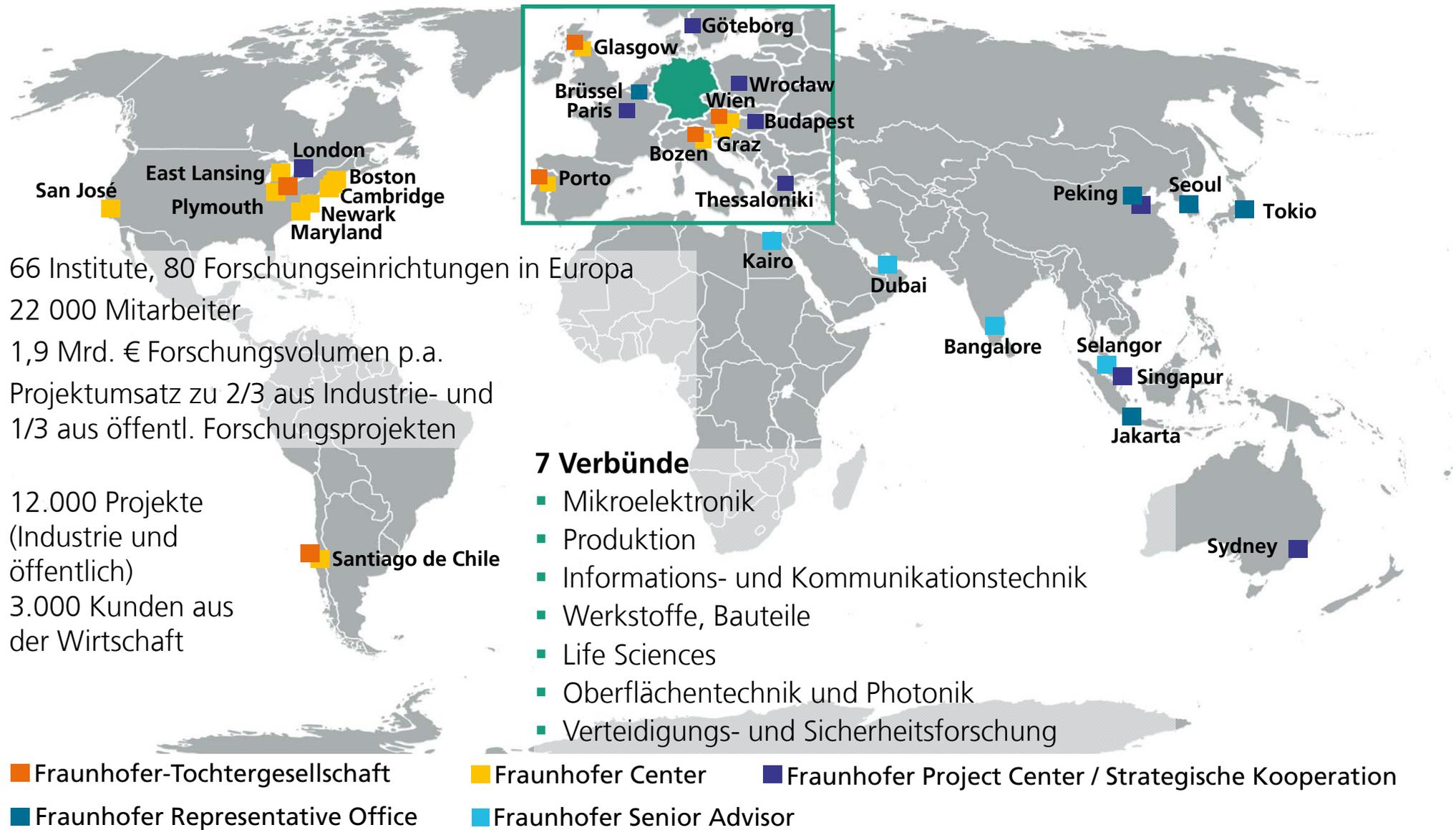
Sie betreibt anwendungsorientierte Forschung zum direkten Nutzen für Unternehmen und zum Vorteil der Gesellschaft.

Wir suchen und finden Lösungen in Ihrem Auftrag: Forschungs- und Beratungsdienstleistungen zum direkten Nutzen für die Wirtschaft.

60 Jahre  
im Auftrag der Zukunft.



# Fraunhofer weltweit



# Fraunhofer Austria Research - Vernetzt mit Wissenschaft und Praxis



Geschäftsbereich  
Produktions- und  
Logistikmanagement



Wirtschaft und Industrie

Lehre

Forschung

Entwicklung

Realisierung

Anwendung

# TU Wien - Institut für Managementwissenschaften

## TU Wien

- Rektorin: O.Univ.Prof. DI Dr. Sabine Seidler
- Gründungsjahr: 1815
- Umsatz : > 300 Mio. €
- 8 Fakultäten, 54 Institute, Personal: ca. 4.500
- Studierende: ca. 27.000 (27% International, 26% Frauen)
- Studiengänge: 18 Bachelor, 44 Master
- > 430 Neuinskriptionen für Wirtschaftsingenieurswesen-MB



## Institut für Managementwissenschaften

- Vorstand: Univ.-Prof. Mag. Dr. Schwaiger
- Ca. 60 Mitarbeiter
- Betriebstechnik und Systemplanung (Prof. Sihl)
- Arbeitswissenschaft und Organisation (Prof. Köszegi)
- Finanzwirtschaft und Controlling (Prof. Schwaiger)
- Immobilien und Facility Management (Prof. Redlein)



Quelle: TU Wien, 2012

# Fraunhofer Austria Research GmbH

## Geschäftsbereich Produktions- und Logistikmanagement

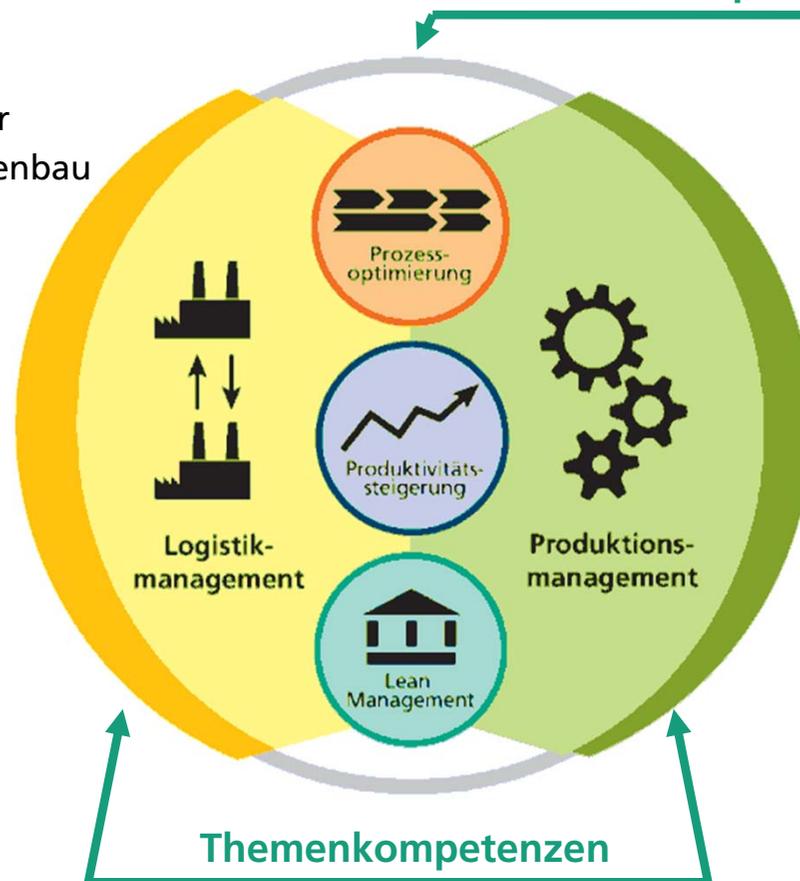
### Ganzheitliche Lösungen in Produktion und Logistik

**Leistungsangebot:** Forschung und Beratung in Operations Management

#### Industriekompetenzen

- Automotive
- Fahrzeug- und Baumaschinenhersteller
- Maschinen- und Anlagenbau
- Elektroindustrie
- Metallindustrie
- Energieversorger

#### Methodenkompetenzen



#### Geschäftsführung Fraunhofer Austria

- Univ.-Prof. Prof. e.h. DI  
Dr.-Ing. Dr. h.c. Wilfried Sihn

#### Leitung Geschäftsbereich Produktions- und Logistikmanagement:

- Dipl.-Ing.  
Jürgen Minichmayr

# Leitthema Geschäftsbereich Fraunhofer Austria: ganzheitliche Lösungen in Produktion und Logistik

**Team von 40 Personen** (25 wissenschaftliche Mitarbeiter der FhA, 5 Mitarbeiter der TU Wien, 10 studentische Hilfskräfte)

- Wir erforschen Lösungen und Methoden, die Antworten auf die Produktionsstrategien der Zukunft für Industrieunternehmen in Hochlohländern liefern

## **Zentrale Zielsetzung:**

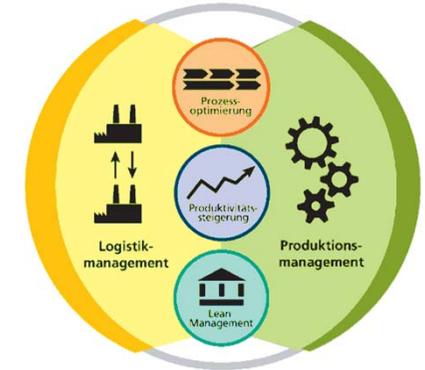
- Exzellenz im Operations Management von Industrieunternehmen

## **Zentrale Fragestellung:**

- Wie sieht ein optimaler Auftragsabwicklungsprozess, wie das integrierte Zusammenspiel von Planung, Produktion und Logistik aus?
- Wie kann Produktion am Standort Europa gehalten werden?
- Wie ist das Zusammenspiel mit anderen Standorten, mit Lieferanten zu gestalten?
- Wie können Fabriken und Produktionssysteme wandlungsfähig, schlank, flexibel, ressourceneffizient, adäquat automatisiert, altersgerecht, kundenorientiert, serviceorientiert, vernetzt sein?
- Wie wirken sich Mobilitätskonzepte der Zukunft auf Industrieunternehmen aus?

# Leistungsangebot Fraunhofer Austria

## Geschäftsbereich Produktions- und Logistikmanagement



Logistikmanagement	Produktionsmanagement	
<ul style="list-style-type: none"><li>■ Logistikstrukturen und Materialflussplanung</li><li>■ Logistiknetzwerke und Transportlogistik</li><li>■ Auftragsabwicklung &amp; PPS</li><li>■ Supply Chain Management</li></ul> 	<h3>Produktionsoptimierung</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Montageplanung</li><li>■ Anlagenmanagement</li><li>■ Lean Management</li><li>■ Kapazitätsflexibilität</li><li>■ Prozessbewertung und Kostenoptimierung</li></ul> 	<h3>Produktionsstrukturen</h3> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Fabrik- &amp; Layoutplanung</li><li>■ Produktionsnetzwerke / Standortstrategien</li><li>■ Technologiemanagement</li><li>■ Produktionsorganisation</li></ul> 

# Wege der Zusammenarbeit mit Fraunhofer Austria - Projekte

**Industrieprojekt:** Bilaterale Auftragsforschung zu einer konkreten Aufgabenstellung im Unternehmen (z.B. Neuplanung eines Fabrikgebäudes oder die Reduzierung von Durchlaufzeiten in der Produktion)

- kurzfristiger Projektstart
- Vertraulichkeit, Ergebnisverwertung und Nutzungsrechte im Sinne des Auftraggebers geregelt
- auf Kostendeckungsbasis

**Forschungsprojekt:** öffentlich gefördertes (FFG oder EU) oder ungefördertes kooperatives Forschungsprojekt mit höherem Forschungsrisiko (z.B. Entwicklung einer neuen Planungsmethode)

- meist längere Antragsphase
- Vertraulichkeit, Ergebnisverwertung und Nutzungsrechte gem. Förderbedingungen und kooperativ geregelt
- Co-Finanzierung durch Fördergeber (meist 30% bis 70%, manchmal 100% der Projektsumme)

## Forschungsprojekt

(mit und ohne öffentliche Förderung)

Projektdauer



> 1 Jahr

Orte der Durchführung



Unternehmen



Institut

Integration der Mitarbeiter beim Kunden



gering



mittel



hoch

Forschungsrisiko



gering



mittel



hoch

## Industrieprojekte, Auftragsforschung

Projektdauer



< 1 Jahr

Orte der Durchführung



Unternehmen



Institut

Integration der Mitarbeiter beim Kunden



gering



mittel



hoch

Forschungsrisiko



gering



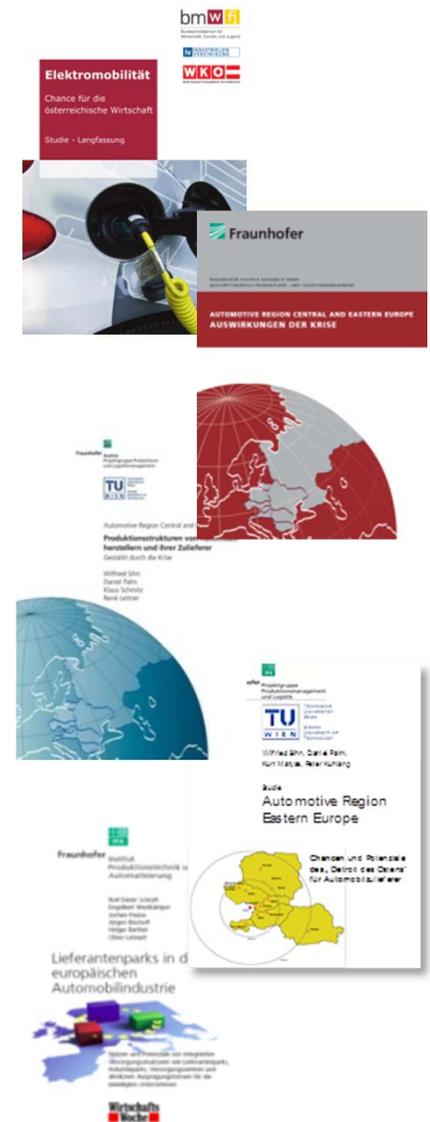
mittel



hoch

# Automotive-Studien von Fraunhofer Austria

- Elektromobilität - Chance für die österreichische Wirtschaft
- Automotive Region Central and Eastern Europe – Auswirkungen der Krise
- Produktionsstrukturen von Automobilherstellern und ihrer Zulieferer - Gestärkt durch die Krise
- Automotive Region Eastern Europe Chancen und Potenziale des „Detroit des Ostens“ für Automobilzulieferer
- Lieferanteparks in der europäischen Automobilindustrie



---

# Neue Fraunhofer Studie

## „Chancen und Risiken der österreichischen Fahrzeugindustrie“

---

Erscheinungsdatum: Oktober 2013

### Studieninhalte

- Identifikation der globalen Trends in der Fahrzeugindustrie
- Analyse der Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie
- Analyse der wirtschaftlichen Entwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie im internationalen Kontext
- Bewertung der Chancen und Risiken und Ableiten von Handlungsempfehlungen

# Die Studienautoren



**Wilfried Sihn**, Univ.-Prof. Dr. Ing. DI Prof. eh. Dr. h.c.

- Geschäftsführer der Fraunhofer Austria Research GmbH
- Professor am Institut für Managementwissenschaften der Technischen Universität Wien
- Lehrgangisleiter des Programmes „Professional MBA Automotive Industry“
- Autor zahlreicher wissenschaftlicher Beiträge im automotiven Umfeld



**Daniel Palm**, Dipl.-Ing. Dr. techn.

- Kaufmännischer Leiter der Fraunhofer Austria Research GmbH
- Langjährige Erfahrung in Forschungs- und Beratungsprojekten in der Automobilindustrie
- Lektor an der TU Wien für „Strategien der Automobilproduktion“ und „Automobillogistik“
- Autor zahlreicher wissenschaftlicher Beiträge im automotiven Umfeld
- Mitglied der „Working Group on Motor Vehicles“ der Europäischen Kommission



**Henrik Gommel**, Univ.-Ass. Dipl.-Ing. oec.

- Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Fraunhofer Austria und der Technischen Universität Wien
- Mehrjährige Tätigkeit in der Fahrzeugentwicklung
- Forschungsschwerpunkte im Bereich „Wertschöpfungseffekte durch neue Technologien“ mit Fokus auf Standortentscheidungen in der Fahrzeugindustrie
- Co-Autor der Studie „Elektromobilität – Chance für die österreichische Wirtschaft“

---

# AGENDA

---

## ■ Übersicht über die wesentlichen Studienergebnisse

### ■ Vorstellung der Studieninhalte

- Globale Trends in der Fahrzeugindustrie
- Die Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie
- Die wirtschaftliche Entwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie

### ■ Zusammenfassung

### ■ Handlungsempfehlungen für die österreichische Fahrzeugindustrie

# Es droht die Bedeutungslosigkeit der österreichischen Fahrzeugindustrie!

## Übersicht über die wesentlichen Ergebnisse

- Steigender internationalen Wettbewerbsdruck durch globale Trends
  - **Verlagerung der Produktion und Wertschöpfung** in neue Absatzmärkte
  - **Geänderte Anforderungen an Lieferanten** durch Konsolidierungen und Aufgabenverschiebungen
  - **Erhöhte Komplexität und steigender Kostendruck** durch neue Technologien und wachsende Variantenvielfalt
- Die österreichische Fahrzeugindustrie verliert den Anschluss an Haupthandelspartner Deutschland
  - **Stagnation der gesamten Exporte** unter Vorkrisenniveau, **Rückgang der Exporte nach Deutschland**
  - **Verlust der Wettbewerbsvorteile** im Bereich Erzeugerpreise und der Lohnstückkosten verloren
  - **Um bis zu 60 % geringere F&E-Ausgaben** des Unternehmenssektors in Relation zur Bruttowertschöpfung

**Die österreichische Fahrzeugindustrie befindet sich in einer gefährlichen Abwärtsspirale.**

**Wenn sich diese wesentlichen Entwicklungen fortsetzen,** wird die österreichische Fahrzeugindustrie zur **Bedeutungslosigkeit verkommen!**

Von einem Crash wären derzeit ca. **30.000 direkt Beschäftigte und ca. 160.000 indirekte Beschäftigte** betroffen!

(6% der industriellen Produktion, viertgrößter Wirtschaftszweig)

---

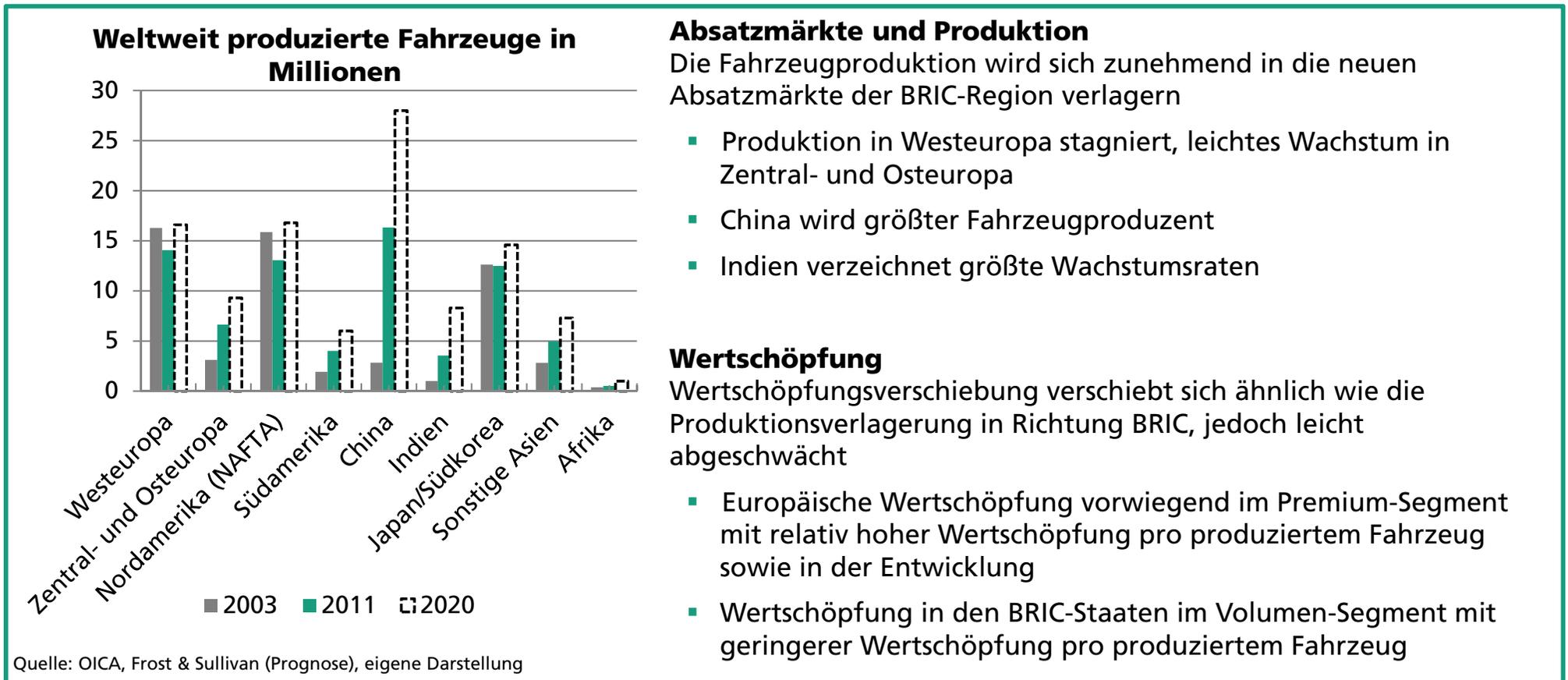
# AGENDA

---

- Übersicht über die wesentlichen Studienergebnisse
- Vorstellung der wichtigsten Studieninhalte
  - Globale Trends in der Fahrzeugindustrie
  - Die Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie
  - Die wirtschaftliche Entwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie
- Zusammenfassung
- Handlungsempfehlungen für die österreichische Fahrzeugindustrie

# Produktion und Wertschöpfung zunehmend in neuen Absatzmärkten

## Globale Trends in der Fahrzeugindustrie



### Absatzmärkte und Produktion

Die Fahrzeugproduktion wird sich zunehmend in die neuen Absatzmärkte der BRIC-Region verlagern

- Produktion in Westeuropa stagniert, leichtes Wachstum in Zentral- und Osteuropa
- China wird größter Fahrzeugproduzent
- Indien verzeichnet größte Wachstumsraten

### Wertschöpfung

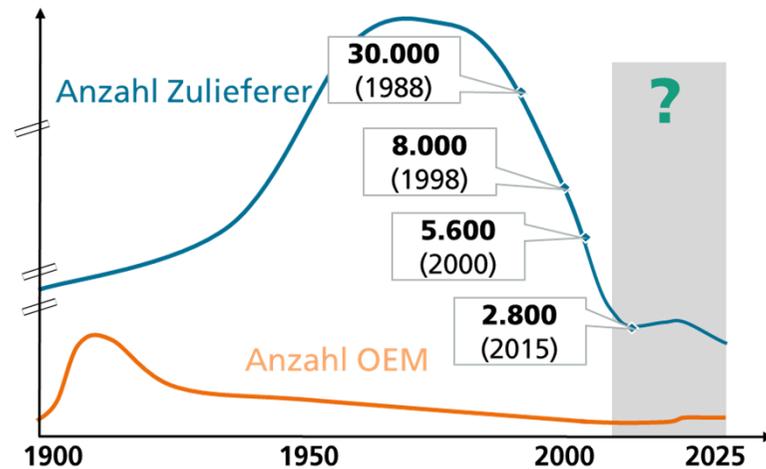
Wertschöpfungsverschiebung verschiebt sich ähnlich wie die Produktionsverlagerung in Richtung BRIC, jedoch leicht abgeschwächt

- Europäische Wertschöpfung vorwiegend im Premium-Segment mit relativ hoher Wertschöpfung pro produziertem Fahrzeug sowie in der Entwicklung
- Wertschöpfung in den BRIC-Staaten im Volumen-Segment mit geringerer Wertschöpfung pro produziertem Fahrzeug

**Die globale Fahrzeugproduktion verlagert sich zunehmend in Richtung der neuen Absatzmärkte. Da in Europa verstärkt Premium-Fahrzeuge produziert werden, wird die Wertschöpfungsverschiebung etwas geringer ausfallen. Europäische Unternehmen müssen dennoch Strategien entwickeln, um am BRIC-Wachstum partizipieren zu können.**

# Veränderte Branchenstruktur und neue Anforderungen an Zulieferer

## Globale Trends in der Fahrzeugindustrie



Quelle: In Anlehnung an Mercer (2003)

### Konsolidierungen und Kooperationen

Es findet eine zunehmende Konsolidierung der Hersteller und Zulieferer statt

- Marken werden in großen Konzernen gebündelt, in neuen Technologiebereichen werden Kooperationen eingegangen
- Hauptziel ist das Erzielen von Stückzahleffekten
- Zulieferer haben die Chance von diesen Effekten zu profitieren, jedoch auch das Risiko aus der Wertschöpfungskette verdrängt zu werden

### Geänderte Anforderungen an Zulieferer

Zulieferer werden verstärkt zum Systemintegrator und Entwicklungspartner

- Zulieferer müssen den regionalen Verschiebungen folgen,
- Marktschwankungen durch erhöhte Flexibilität ausgleichen,
- sich in Bereichen spezialisieren, um langfristiger Entwicklungspartner für OEMs zu bleiben

Durch die Branchenkonsolidierung haben Zulieferer die Chance, an den gewünschten Stückzahleffekten der Hersteller zu partizipieren. Es besteht jedoch auch das Risiko aus den Wertschöpfungsnetzwerken verdrängt zu werden. Um sich behaupten zu können, müssen Zulieferer Technologiepartner und Systemintegrator für die OEMs sein und den internationalen Aktivitäten der Hersteller folgen.

# Neue Technologien und veränderte Gestaltung der Produktpalette

## Globale Trends in der Fahrzeugindustrie



Bildquellen: ampnet, Corbis

### Neue Technologien in Fahrzeugen

Neue Technologien finden verstärkt Anwendung in Fahrzeugen

- Leichtbau
- Emissionen/Effizienz
- Elektrifizierung
- Vernetzung/Entertainment

### Baukastensysteme zur Reduktion der Komplexität

Hohe Variantenvielfalt in den Produkten führt zu steigender Komplexität und Kosten. Baukastensysteme sollen dem entgegenwirken und bis ca. 20% der Kosten reduzieren

- Hersteller besetzen immer mehr Fahrzeugsegmente
- Markenvielfalt der Hersteller steigt an
- Hohe Ausstattungsvielfalt für die verschiedenen Fahrzeuge

Neue Technologien, gesteigerte Kundenanforderungen hinsichtlich der Fahrzeugausstattung und die Besetzung vieler Fahrzeugsegmente durch die OEMs führen zu hoher Variantenvielfalt. Zur Komplexitäts- und Kostensenkung werden Baukastensysteme eingesetzt. Die erwarteten Kostensenkungen durch Standardisierung und Stückzahlsteigerungen werden von Zulieferern eingefordert.

---

# AGENDA

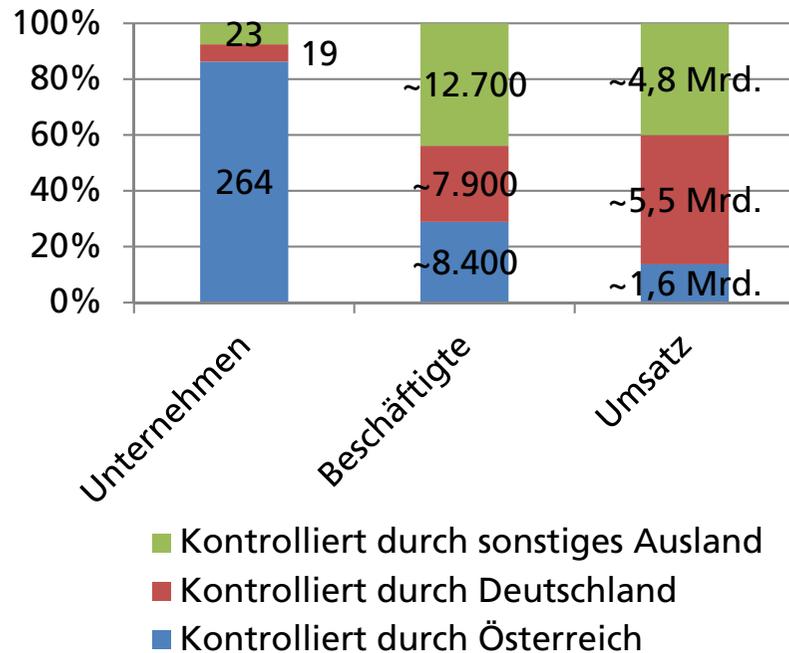
---

- Übersicht über die wesentlichen Studienergebnisse
  
- Vorstellung der wichtigsten Studieninhalte
  - Globale Trends in der Fahrzeugindustrie
  - Die Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie
  - Die wirtschaftliche Entwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie
  
- Zusammenfassung
  
- Handlungsempfehlungen für die österreichische Fahrzeugindustrie

# Die österreichische Fahrzeugindustrie ist stark auslandsabhängig

## Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie

**Auslandsabhängigkeit Österreichs  
(Stand 2010)**



Quelle: Eurostat, eigene Darstellung

Die österreichische Fahrzeugindustrie ist gemessen an den Beschäftigten und dem generierten Umsatz stark auslandsabhängig

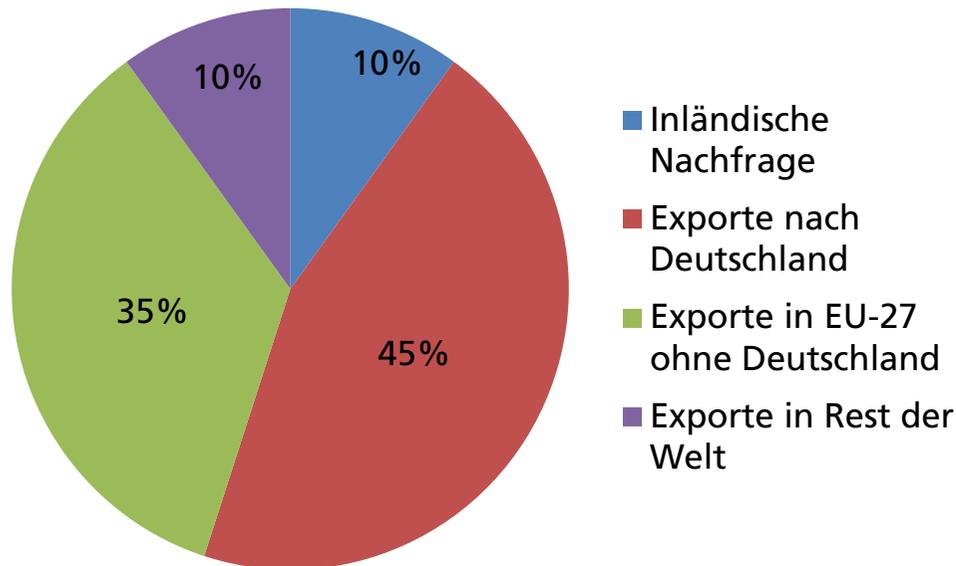
- Über 70% der Beschäftigten in der österreichischen Fahrzeugindustrie sind in ausländisch dominierten Unternehmen beschäftigt
- Ca. 85% des Umsatzes in der österreichischen Fahrzeugindustrie werden von ausländisch dominierten Unternehmen und nur zu ca. 15% von reinen österreichischen Unternehmen erbracht

**Aufgrund der starken ausländischen Dominanz, insbesondere durch Deutschland, besteht das Risiko, dass Standortentscheidungen ohne besondere Verbundenheit zu Österreich getroffen werden. Die Entscheidungen bei der Wahl von Produktionsstandorten in Deutschland oder Österreich sind aufgrund vergleichbarer sonstiger Standortfaktoren auf Vorteile bei Logistik- und Lohnstückkosten zurückzuführen.**

# Die österreichische Fahrzeugindustrie ist stark exportanhängig

## Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie

**Exportabhängigkeit der österreichischen Fahrzeugindustrie  
(Stand 2011, gerundete Werte)**



Die österreichische Fahrzeugindustrie ist stark exportabhängig

- Über 90% der Umsätze der Fahrzeugindustrie werden über Exporte generiert
- Österreich generiert 80% der Umsätze über Exporte in die EU-27
- Deutschland ist wichtigster Handelspartner mit einem Umsatzanteil von 45%

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis Leistungsstatistik und Exportstatistik der Statistik Austria

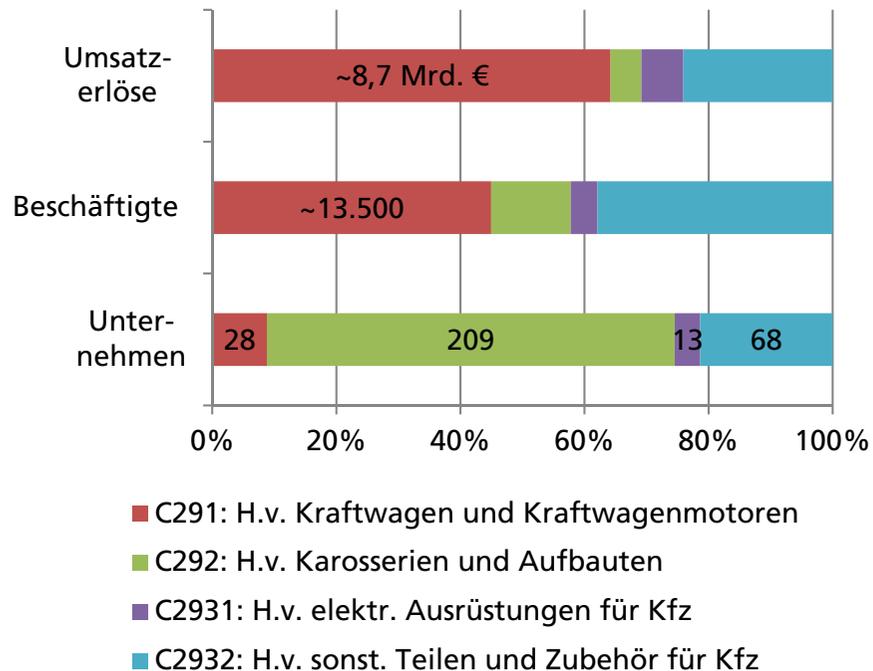
**Die österreichische Fahrzeugindustrie generiert den Großteil der Umsätze über Exporte nach Europa.**

**Die neuen Märkte (BRIC) sind deutlich unterrepräsentiert.**

# Das Leistungsspektrum der österreichische Fahrzeugindustrie

## Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie

**Leistungsspektrum der österreichischen Fahrzeugindustrie (Stand 2011)**



Das Leistungsspektrum der österreichischen Fahrzeugindustrie ist grundsätzlich heterogen, die jeweiligen Umsatzbeiträge zum Gesamtumsatz jedoch stark verschieden

- Wenige große Unternehmen sind auf die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren spezialisiert und erwirtschaften mit über 60% einen Großteil der Umsätze
- 60% der Unternehmen erwirtschaften nur ca. 5% des Gesamtumsatzes in der Herstellung von Karosserien und Aufbauten

Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

**Das Leistungsspektrum aller österreichischen Fahrzeugindustrieunternehmen deckt alle Bereiche ab. Jedoch wird der Großteil der Umsätze über die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren erwirtschaftet, es gibt demnach eine Spezialisierung weniger Unternehmen in diesem Bereich.**

---

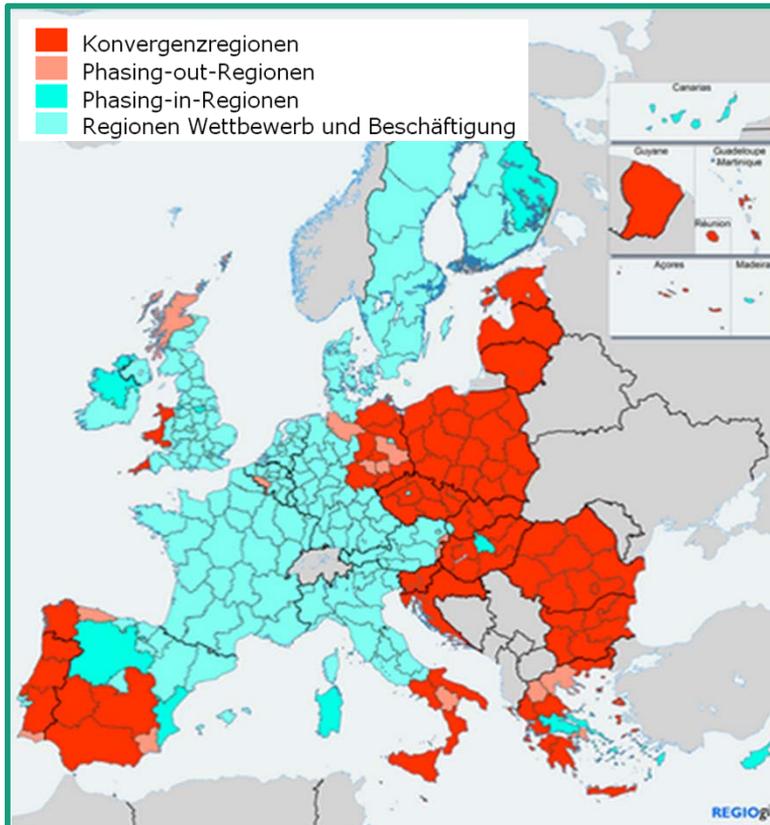
# AGENDA

---

- Übersicht über die wesentlichen Studienergebnisse
  
- Vorstellung der wichtigsten Studieninhalte
  - Globale Trends in der Fahrzeugindustrie
  - Die Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie
  - Die wirtschaftliche Entwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie
  
- Zusammenfassung
  
- Handlungsempfehlungen für die österreichische Fahrzeugindustrie

# Die EU-10 Erweiterung erhöht den Wettbewerbsdruck auf Österreich

## Auswirkungen der EU-Erweiterung



### Effekte der EU-Erweiterung

EU-Erweiterung trägt ab dem Jahr 2004 kurzfristig zu einer Verbesserung der ökonomischen Gesamtsituation Österreichs bei.

- stärkere Verflechtung mit den Beitrittsländern
- Wettbewerbsdruck und EU-Förderungen bewirken Produktivitätssteigerungen und sorgen für höhere Standortattraktivität Österreichs

Quelle: OeNB (2007)

### Effekte der Strukturförderung

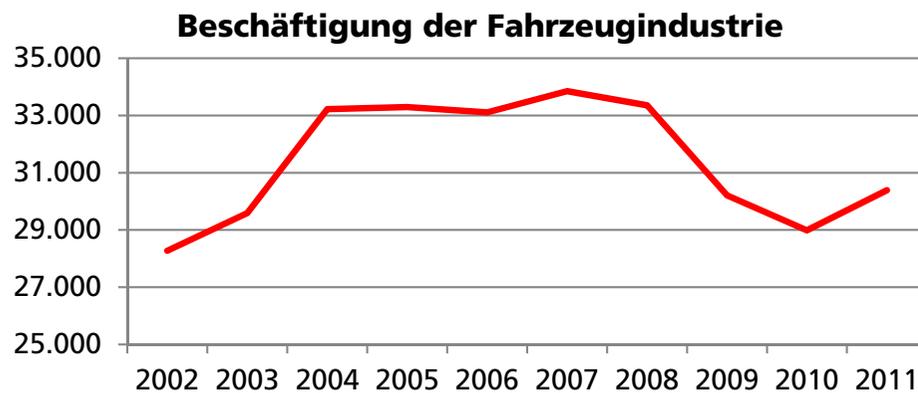
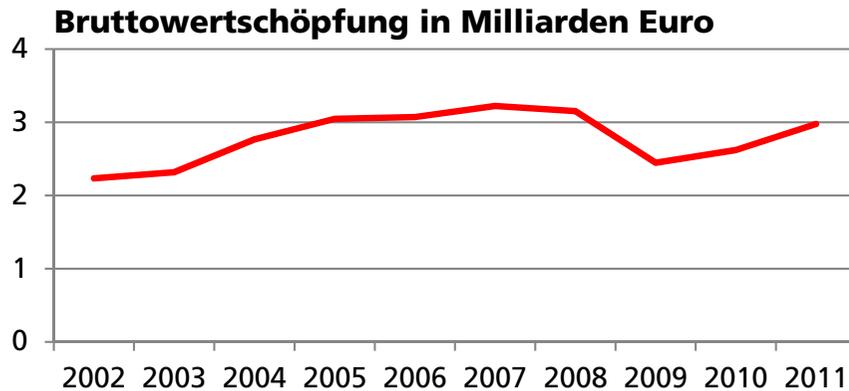
Europäische Strukturfonds bewirken eine Steigerung der Konkurrenzfähigkeit neuer EU-Staaten.

- Ziel der Förderung der Oststaaten ist Konvergenz
- Förderung der Oststaaten in Infrastruktur, F&E und Expansion des Unternehmertums
- Österreich wird hinsichtlich „regionaler Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ gefördert
- Österreich ist Nettozahler

Österreich hat gesamtwirtschaftlich zunächst von der EU-Öffnung profitiert. Durch die angestrebte Konvergenz der Wettbewerbsfähigkeit ist jedoch von einem weiter steigenden Wettbewerbsdruck auszugehen. Insbesondere die Ansiedlung neuer Werke von Automobilherstellern (bspw. Audi in Győr, Opel in Szentgotthárd) unterstreichen diese Entwicklung.

# Die österreichische Fahrzeugindustrie unter Vorkrisenniveau

## Wertschöpfung und Beschäftigung der österreichischen Fahrzeugindustrie



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Österreich verzeichnet bis 2008 einen Zuwachs an Wertschöpfung in der Fahrzeugindustrie

- Von 2003 bis 2005 verzeichnet die österreichische Fahrzeugindustrie stark positive Entwicklung der Wertschöpfung (EU-Erweiterung)
- Ab dem Jahr 2005 nimmt dieses Wachstum ab
- 2011 wurde das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht

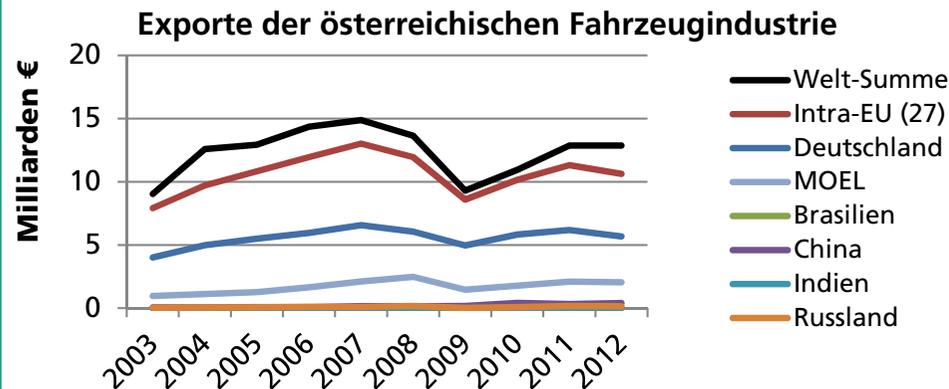
Österreich verzeichnet bis 2007 einen Zuwachs an Beschäftigung in der Fahrzeugindustrie

- Durch die Steigerung der Produktivität fällt das Beschäftigungswachstum geringer aus als das Wertschöpfungswachstum
- Trotz gesteigerter Wertschöpfung von 2009 auf 2011 ist kein wesentliches Beschäftigungswachstum zu erkennen

**Die österreichische Fahrzeugindustrie hat das Vorkrisenniveau von 2008 nicht wieder erreicht. Aufgrund der vorherrschenden Produktivitätssteigerungen muss zur Erhöhung der Beschäftigung ein deutlicher Anstieg der Wertschöpfung erfolgen.**

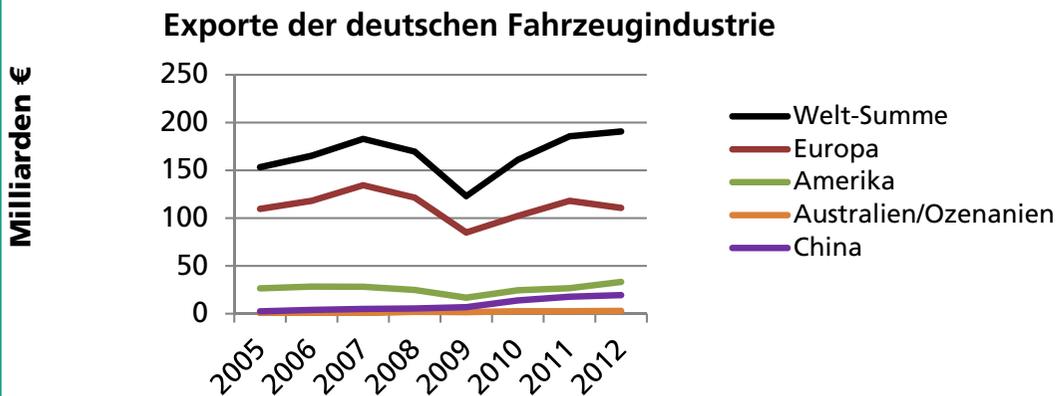
# Die Exporte der österreichischen Fahrzeugindustrie unter Vorkrisenniveau

## Exporte der österreichischen Fahrzeugindustrie



**Entwicklung der Exporte der Fahrzeugindustrie**  
 Österreich erreicht Vorkrisenniveau im Gegensatz zu Deutschland nicht.

- Rückläufige Exporte in die EU-27 werden nicht über gesteigerte Exporte nach China/Asien kompensiert
- Exporte in die CEE-Länder stagnieren 2011-2012 nach deutlichem Wachstum von 2003-2008
- Österreich kann nicht an den gestiegenen Exporten Deutschlands partizipieren



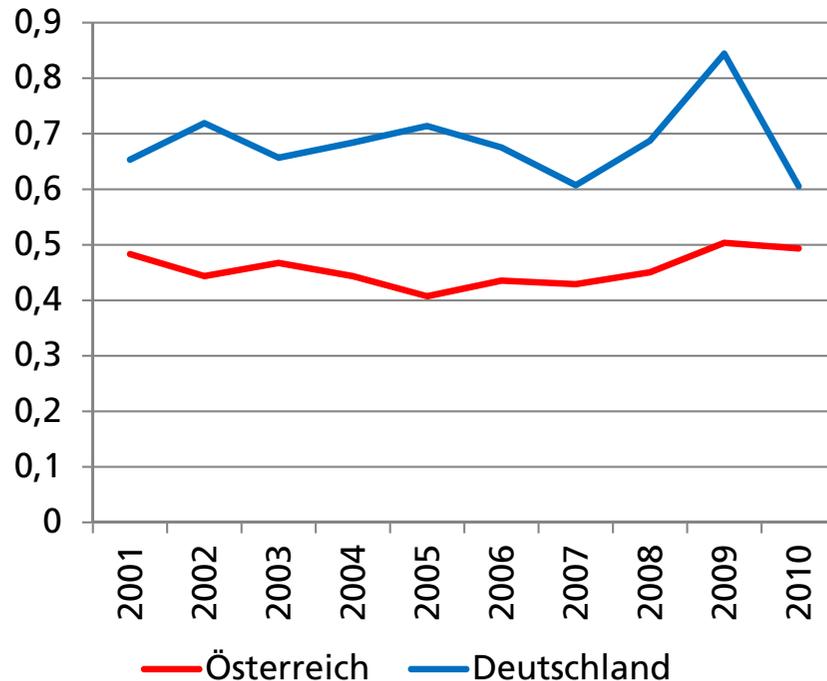
Quelle: Statistik Austria, Statistisches Bundesamt, eigene Darstellungen (2013)

**Die österreichische Fahrzeugindustrie verliert den Anschluss an Haupthandelspartner Deutschland und ist mit einer Stagnation der Exporte unter Vorkrisenniveau konfrontiert. Gründe hierfür können Einbußen bei wesentlichen Standortfaktoren gegenüber Deutschlands sein sowie die nicht ausreichende Orientierung Richtung Asien, insbesondere China.**

# Österreich verliert im Vergleich zu Deutschland Wettbewerbsvorteile

## Wichtige Standortfaktoren der österreichischen Fahrzeugindustrie

Entwicklung der Lohnstückkosten in der Fahrzeugindustrie



Quelle: Eurostat, eigene Berechnung und Darstellung

### Lohnkosten, Produktivität und Lohnstückkosten

- Österreich liegt mit Lohnsteigerungen über dem EU-27-Schnitt
- Die Durchdringung des Kollektivvertragssystems ist mit 98% EU-Spitzenwert
- Vorteil im Bereich der Lohnkosten gegenüber Deutschland fast vollständig verloren
- Vorteil im Bereich der Produktivität gegenüber Deutschland vollständig eingebüßt
- Im Bereich der Lohnstückkosten hat Österreich an Wettbewerbsvorteil gegenüber Deutschland verloren

### Erzeugerpreise

Der Erzeugerpreis-Index in Österreich ist von 2008-2009 deutlich angestiegen

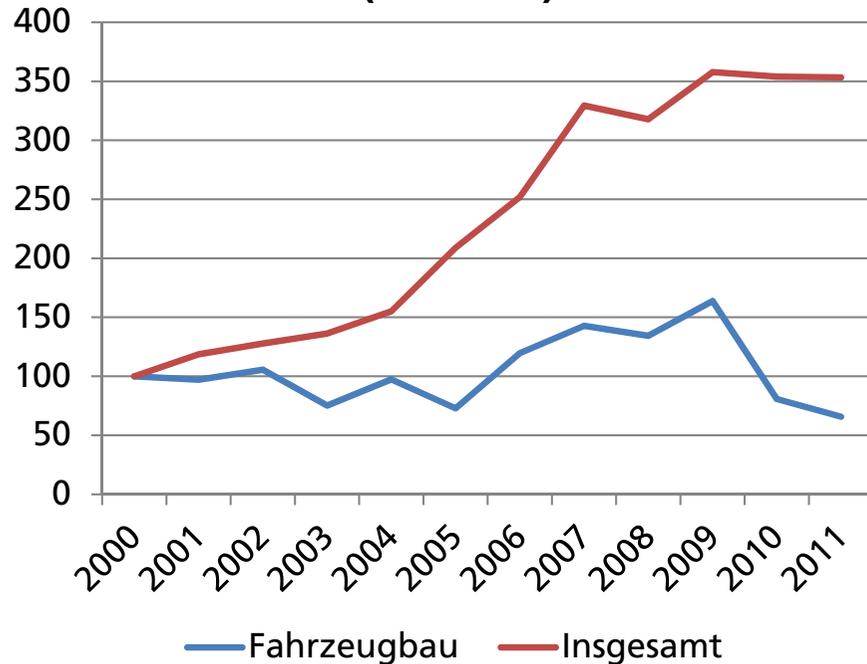
- Vorteil gegenüber Deutschland fast vollständig verloren

**Österreich wird zu teuer! Im Vergleich zu Deutschland hat Österreich im Bereich der Erzeugerpreise und der Lohnstückkosten an Wettbewerbsvorteil stark eingebüßt. Es ist davon auszugehen, dass Aufträge aus Deutschland eher in die CEE-Länder vergeben werden oder in Deutschland bleiben. Tendenziell schneller steigende Lohnkosten bei Produktivitätseinbußen gegenüber Deutschland implizieren einen weiteren Verlust an Lohnstückkostenvorteilen für die Jahre ab 2010.**

# Österreich investiert mehr im Ausland, das Ausland weniger in Österreich

## Standortfaktoren in der österreichischen Fahrzeugindustrie

**Direktinvestitionen in die österreichische Wirtschaft (2000=100)**



Quelle: OeNB, eigene Darstellung

### Direktinvestitionen in Österreich

Die Investitionen in die österreichische Fahrzeugindustrie sind seit 2009 stark rückläufig

- Betrachtet man die österreichische Gesamtwirtschaft, ist ein deutlicher Anstieg der Direktinvestitionen zu erkennen
- Insbesondere bei Direktinvestitionen aus Deutschland ist eine Stagnation zu erkennen

### Direktinvestitionen aus Österreich

Die Investitionen österreichischer Unternehmen im Ausland nehmen stark zu

- Österreichische Unternehmen, bezogen auf die Gesamtwirtschaft, investieren bevorzugt in Mittel- und Osteuropa
- Dies ist nicht zwingenderweise mit Abwanderungen in Verbindung zu bringen, es kann auch der Erschließung neuer Märkte dienen

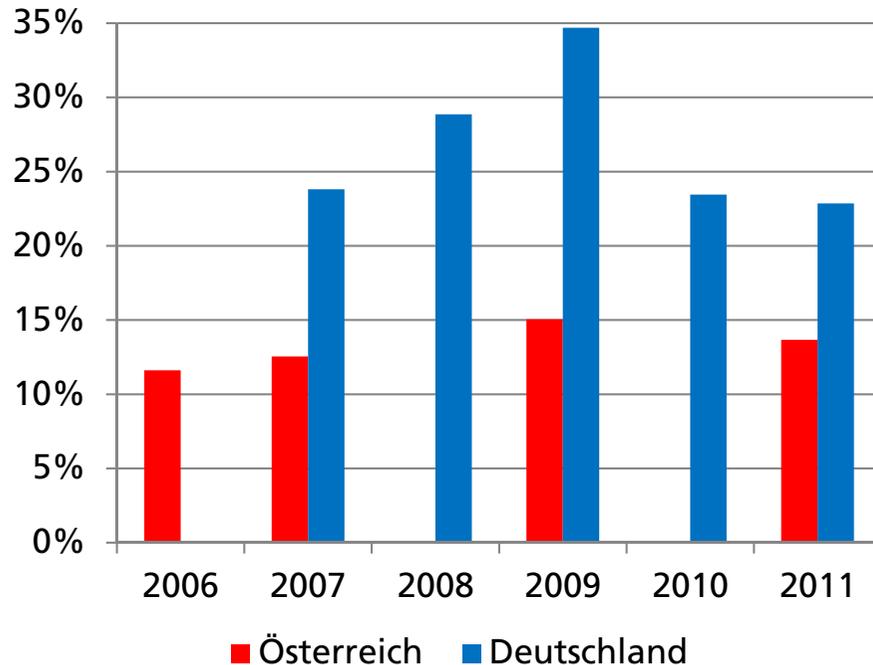
Die Bilanz der Direktinvestitionen für die österreichische Fahrzeugindustrie ist in den vergangenen Jahren stark negativ.

Der Automobil-Standort Österreich scheint im Ausland stark an Attraktivität verloren zu haben.

# Österreich ist Innovationsstandort – hat aber noch Potenzial nach oben!

## Forschung und Entwicklung in der österreichischen Fahrzeugindustrie

**F&E-Ausgaben der Fahrzeugindustrie an ihrer Bruttowertschöpfung**



Quelle: Statistik Austria, Statistisches Bundesamt, eigene Berechnung und Darstellung

### F&E-Quote Österreichs und Deutschlands

Österreichs Gesamtwirtschaft hat hinsichtlich F&E deutlich aufgeholt

- Insbesondere die F&E-Ausgaben des Bundes und des Unternehmenssektors sind in den vergangenen Jahren gestiegen

### F&E-Ausgaben des Unternehmenssektors der Fahrzeugindustrie

Die F&E-Ausgaben der österreichischen Fahrzeugindustrie an der Bruttowertschöpfung sind bis zu 60% geringer als in Deutschland

- Hohe Auslandsabhängigkeit der Unternehmen mit hohen Wertschöpfungsbeiträgen bei relativ geringer F&E-Leistung in Österreich

**Im Vergleich zum „Innovation-Leader“ Deutschland sind die F&E-Ausgaben der Fahrzeugindustrie an ihrer Bruttowertschöpfung bis zu 60% geringer!**  
**Österreichische Unternehmen müssen verstärkt in F&E investieren, um den Anforderungen der Fahrzeughersteller gerecht zu werden!**

---

# AGENDA

---

- Übersicht über die wesentlichen Studienergebnisse
  
- Vorstellung der wichtigsten Studieninhalte
  - Globale Trends in der Fahrzeugindustrie
  - Die Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie
  - Die wirtschaftliche Entwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie
  
- Zusammenfassung
  
- Handlungsempfehlungen für die österreichische Fahrzeugindustrie

# Es droht die Bedeutungslosigkeit der österreichischen Fahrzeugindustrie!

## Zusammenfassung

- Österreich ist einem **steigenden internationalen Wettbewerbsdruck** ausgesetzt.
- Die **österreichische Fahrzeugindustrie verliert den Anschluss an Haupthandelspartner** Deutschland und ist mit einer **Stagnation der Exporte nach Deutschland** unter Vorkrisenniveau konfrontiert.
- **Österreich wird zu teuer!** Im Vergleich zu Deutschland hat Österreich im Bereich der Erzeugerpreise und der Lohnstückkosten an Wettbewerbsvorteil verloren.
- Der **Automobil-Standort Österreich hat** im Ausland stark **an Attraktivität verloren**. Die **Direktinvestitionen** in die österreichische Gesamtwirtschaft steigen an, **im Bereich der Fahrzeugindustrie** sind sie **rückläufig**.
- Österreich ist in F&E unter den Top-10 in Europa – in der Fahrzeugindustrie sind die **F&E-Ausgaben in Relation zur Bruttowertschöpfung jedoch um bis zu 60% geringer als beim „Innovation-Leader“** Deutschland.

**Die österreichische Fahrzeugindustrie befindet sich in einer gefährlichen Abwärtsspirale.**

**Wenn sich diese wesentlichen Entwicklungen fortsetzen,** wird die österreichische Fahrzeugindustrie zur **Bedeutungslosigkeit verkommen!**

Von einem Crash wären derzeit ca. **30.000 direkt Beschäftigte und ca. 160.000 indirekte Beschäftigte** betroffen!

(6% der industriellen Produktion, viertgrößter Wirtschaftszweig)

# Entscheider in der Branche bestätigen diese Situation

## Qualitative Umfrage bei Entscheidern in der Fahrzeugindustrie

Die **globale Präsenz von Produktions- und Entwicklungsstandorten ist ein wichtiger Erfolgsfaktor**, um beim „Global Sourcing“ der Automobilhersteller bestehen zu können.

-----

Die Stärke der österreichischen Zulieferindustrie ist ihr hoher Innovationsgrad.

(Dr. Jürgen Geißinger, Vorstandsvorsitzender Schaeffler AG)

---

Die **österreichischen Fahrzeugzulieferer partizipieren nur bedingt in den Automobilmärkten ihrer Zentral- und Osteuropäischen Nachbarländern. Österreich könnte wachsende Fahrzeugmärkte**, wie die Slowakei, **beliefern und gleichzeitig vom Mangel an einheimischen Zulieferern in diesen Ländern profitieren.**

-----

**Dieser große [Arbeitskostenunterschied] übt einen großen Druck auf die österreichischen Zulieferer**, die mit ihrer osteuropäischen Konkurrenz in dem signifikanten Exportmarkt Deutschland kämpfen müssen

(Dr. Andreas Tostmann, Produktionsvorstand SEAT, zuvor Vorstandsvorsitzender VW Slovakia)

---

**Die Entwicklung der Zukunft aus Sicht Volkswagen** und hier gerade auf die Zusammenarbeit mit dem Standort Bratislava **ist abhängig davon wie es österreichische Lieferanten schaffen, sich im Rahmen unseres globalen Sourcing Prozesses durchzusetzen. Chancen sehen wir im Bereich der Hochtechnologie und des Sondermaschinenbaus.**

-----

Die Schwäche Österreichs ist die Lohn- und Gehaltsdifferenz zu angrenzenden Ländern.

(Dr. Albrecht Reimold, Vorstandsvorsitzender VW Slovakia)

---

---

# AGENDA

---

- Übersicht über die wesentlichen Studienergebnisse
  
- Vorstellung der wichtigsten Studieninhalte
  - Globale Trends in der Fahrzeugindustrie
  - Die Struktur der österreichischen Fahrzeugindustrie
  - Die wirtschaftliche Entwicklung der österreichischen Fahrzeugindustrie
  
- Zusammenfassung
  
- Handlungsempfehlungen für die österreichische Fahrzeugindustrie

# Wettbewerbsfähigkeit sichern, stärker internationalisieren, F&E steigern!

## Handlungsempfehlungen für die österreichische Fahrzeugindustrie

### ■ Österreichische Unternehmen müssen ihre Flexibilität und Effizienz steigern

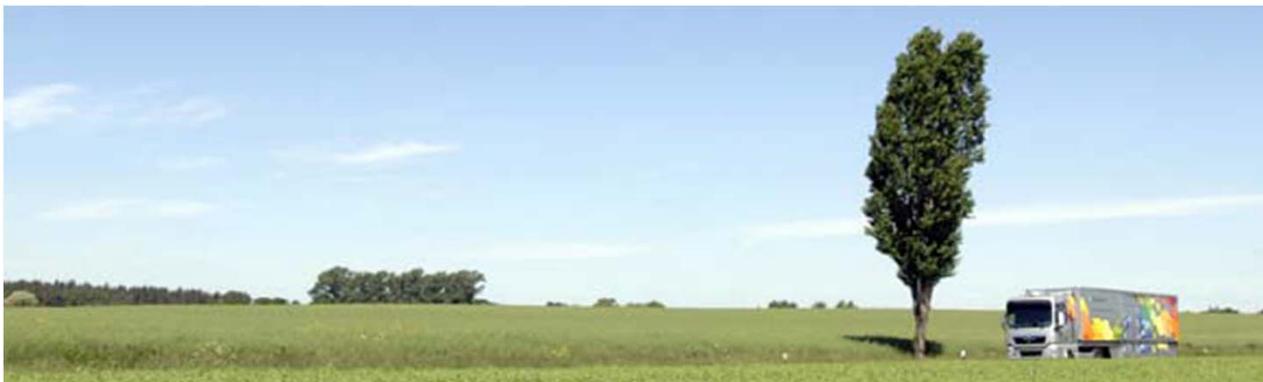
- Flexibilität ist im Bereich der Arbeitskräfte und der Produktionsanlagen kostenneutral zu steigern!
- Effizienzsteigerungsprogramme sind Pflicht und nicht Kür! Im Materialeinsatz und der Produktivität sind nach wie vor Verbesserungspotenziale von 10-15% vorhanden!
- Um konkurrenzfähig auf Marktveränderungen und Konjunktur reagieren zu können, sind im Bereich der Produktion erforderlich:
  - „Atmungsfähige“ Produktionsanlagen
  - Flexible Betriebsvereinbarungen und Arbeitszeitkonten
- Das Lohnstückkosten dürfen dabei nicht weiter steigen, um die Konkurrenzfähigkeit gegenüber Deutschland wieder zu stärken

### ■ Österreichische Unternehmen müssen mehr in F&E investieren

- Zulieferer müssen vor allem in den neuen Technologiefeldern ihre Kunden aktiv in der Forschung und Entwicklung unterstützen, was höhere Ausgaben in Forschung und Entwicklung erforderlich macht!

### ■ Österreichische Unternehmen müssen verstärkt an der Verlagerung der Wertschöpfung teilnehmen

- Aktiv nach Chancen in neuen Märkten suchen – für zukünftige Erfolge müssen unternehmerische Risiken eingegangen werden!
- Kooperationen bei Auslandsaktivitäten eingehen, beispielsweise über die Gründung gemeinsamer Lieferantenparks in den neuen Märkten – Unternehmen müssen aktiv die Angebote der Cluster und Verbände nutzen!
- Die internationalen Aktivitäten der österreichischen Fahrzeugindustrie schaffen Arbeitsplätze in Österreich! Hier muss ein öffentliches Umdenken erfolgen und Auslandsaktivitäten stärker gefördert werden!



Wir begleiten Sie gerne in  
innovativen Projekten...



**Fraunhofer**

*„Fraunhofer Austria - Im Auftrag der Zukunft“*

Univ.-Prof. Prof. eh. DI Dr.-Ing. Dr. h.c. Wilfried Sihn

DI Dr. Daniel Palm

DI Henrik Gommel

**Fraunhofer Austria Research GmbH**

Theresianumgasse 27

1040 Wien

office@fraunhofer.at