

INTERNATIONALISIERUNG DER AUTOMOTIVEN ZULIEFERINDUSTRIE ÖSTERREICH

Eine vielschichtige und global vernetzte Branche zwischen
Herausforderungen und Wandel



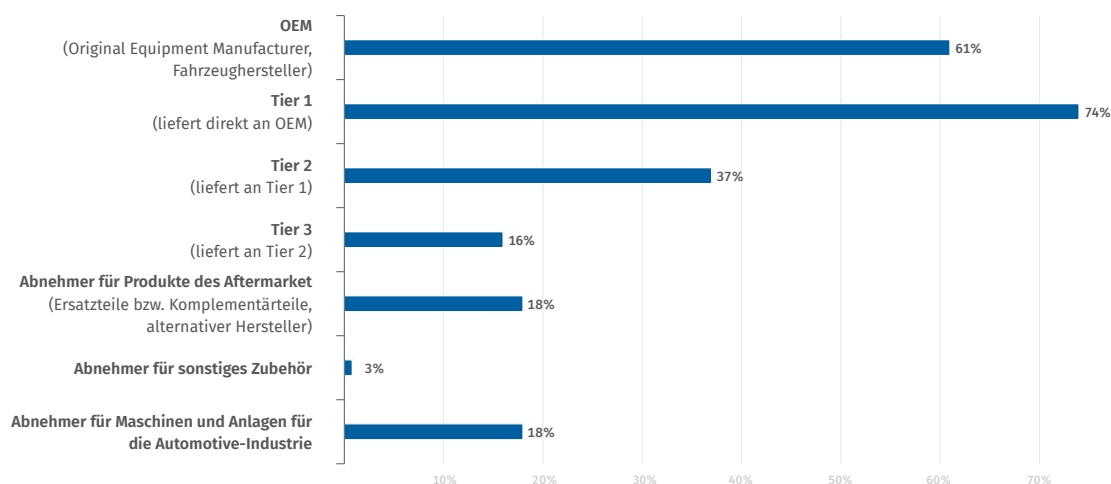
Volkswirtschaftliche Effekte der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie

Volkswirtschaftliche Effekte der automotiven Zulieferindustrie Österreichs im Jahr 2019	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	Gesamtwirtsch. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	28.047	10.252	9.354	47.652	(-)	1,70
Produktionswert (in Mio. EUR)	25.237	9.225	8.417	42.879	6,32%	1,70
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	9.218	4.757	5.407	19.383	5,87%	2,10

Volkswirtschaftliche Effekte der exportintensiven automotiven Zulieferindustrie 2019 (Exportquoten über 80%)	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	Gesamtwirtsch. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	15.628	5.539	5.042	26.209	(-)	1,68
Produktionswert (in Mio. EUR)	14.468	5.127	4.668	24.263	3,30%	1,68
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	4.292	2.206	2.566	9.064	2,55%	2,11

Quelle: IWI (2020)

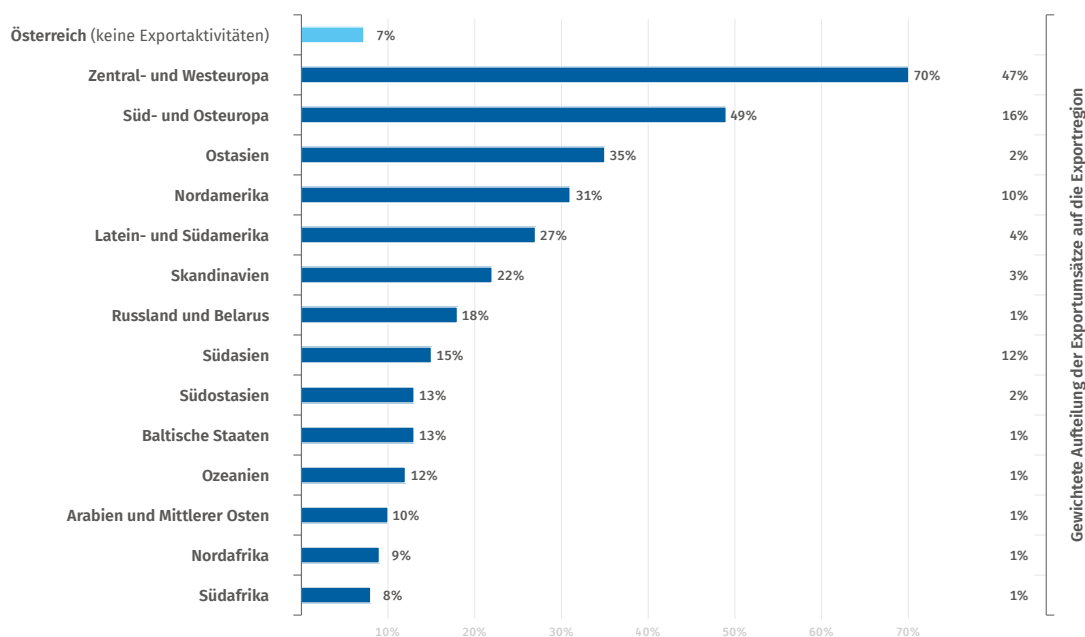
Position von Kunden der Automotiven Zulieferer



Anm. 1: n = 38; Mehrfachnennungen möglich. Frage 14b

Quelle: IWI (2021)

Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer



Anm. 1: n = 100 (Mehrfachnennungen und Rundungsdifferenzen möglich). Links: Frage 1. In welche Wirtschaftsräume exportiert Ihre unternehmens einheit derzeit? Rechts: Frage 1c: Bitte schätzen Sie, wie sich die Exportaktivitäten Ihrer Unternehmenseinheit auf folgende Absatzmärkte in etwa aufteilt

Quelle: IWI (2021)

INTERNATIONALISIERUNG DER AUTOMOTIVEN ZULIEFERINDUSTRIE ÖSTERREICH

Eine vielschichtige und global vernetzte Branche zwischen Herausforderungen und Wandel

Über die Ausgabe:

Im Licht der Corona-Krise fasst diese Broschüre die wichtigsten Ergebnisse der 2020/2021 durchgeführten Analyse „Automotive Zulieferindustrie als Exporterfolg – Strategien für Post-COVID“ zusammen. Analysiert wird im Speziellen die exportintensive Automotive-Branche, d.h. jene österreichischen Zulieferbetriebe mit einer Exportquote von über 80%. Die vorliegende Ausgabe bietet aktuelle Strukturdaten, interpretiert Exportaktivitäten und Auslandsmärkte und geht auf die Corona-Krise sowie zukünftige Herausforderungen ein.

Auftraggeber:

Die Studie wurde im Auftrag der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA im Rahmen der Internationalisierungsoffensive go-international, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

A-1045 Wien, Wiedner Hauptstraße 63
aussewwirtschaft.mobility@wko.at

Autoren:

FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. SCHNEIDER
Daran DEMIROL, BA
Klara FUCHSREITER, BA
Peter LUPTÁČIK

Industriewissenschaftliches Institut

A-1050 Wien, Mittersteig 10/4
schneider@iwi.ac.at

Kooperationspartner:

ARGE Automotive

A-1045, Wiedner Hauptstraße 63
autozulieferer@fmti.at

Copyrights Cover: Shutterstock





ÖSTERREICHS EXPORTWIRTSCHAFT HAT SICH MIT HÖCHSTER QUALITÄT AUF DEN INTERNATIONALEN MÄRKTEN ETABLIERT

Österreich ist ein Qualitätsstandort, unsere Betriebe Qualitätsmeister und mit dieser verlässlichen Qualität hat sich die österreichische Wirtschaft in der Welt einen Namen gemacht, v.a. die Automotive Zulieferindustrie.

Die österreichische Automotive Zulieferindustrie ist am Weltmarkt zu Hause

Mit einer durchschnittlichen Exportquote von über 80% zählt die österreichische Automotive Zulieferindustrie zu den am stärksten internationalisierten Branchen in Österreich. Sie ist ein Zugpferd der heimischen Industrie am Weltmarkt und erwirtschaftete zuletzt rund 26 Mrd. EUR jährlichen Umsatz.

Auslandsmärkte und Wachstumschancen

93% der Automotiven Zulieferunternehmen sind auf globalen Märkten tätig. So exportieren mehr als zwei Drittel der Unternehmen (70%) nach Zentral- und Westeuropa, wobei Deutschland der Hauptexportpartner ist. Auch Ostasien (35%) und Nordamerika (31%) sind wichtige Exportdestinationen für eine Vielzahl österreichischer Automotive Zulieferer.

Je höher die Automotive Durchdringungsrate eines Unternehmens ist, desto höher ist die Exportquote

Die Automotive Zulieferindustrie steht für Vielschichtigkeit und weist hohe Multiplikatorenwirkungen in diverse andere Branchen auf. Die Automotive Durchdringung der österreichischen Unternehmen liegt im Schnitt bei rund 40% und ist Treiber für resiliente, weltweit vernetzte Wertschöpfungssysteme.

Internationale Kundenstruktur der Automotiven Zulieferer

Die Internationalisierung in dieser Branche wird auch in den kommenden Jahren zunehmen. Mit 74% und 61% sind Tier-1-Unternehmen und OEMs weiterhin die wichtigsten Kunden der österreichischen Zulieferindustrie im Ausland. Daher ist es essenziell, auch zukünftig flexibel und agil auf Schwankungen in der Produktion reagieren zu können.

Mit ihren Serviceleistungen ist die AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ein verlässlicher Partner der österreichischen Exportwirtschaft: Wir informieren, wir beraten und wir vernetzen – erfahren Sie grenzenlose Unterstützung in all Ihren Belangen der Internationalisierung.

Mag. Michael Otter
Leiter der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



TECHNOLOGIENEUTRALER WANDEL FÜR NACHHALTIGE UND INNOVATIVE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Die Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie

Die ARGE Automotive Zulieferindustrie ist die österreichweite Branchenvertretung für die rund 900 in der WKÖ vertretenen Unternehmen aus dem Automotive-Wertschöpfungsbereich und vereinigt somit alle Hersteller von automotiven Zulieferprodukten für die Automobilindustrie, einschließlich der Produkte für die Produktion von LKWs und einspurigen Fahrzeugen.

Globale Dynamik und Auswirkungen der Coronapandemie

Den überdurchschnittlichen Grad der internationalen Verflechtungen zeigte das Corona-Jahr 2020 deutlich auf. Lieferkettenunterbrechungen, Kurzarbeit, Rohstoffknappheit und massive Steigerungen bei Rohstoffpreisen fordern die Branche. Die COVID-19-Pandemie wirkt hier als Katalysator auf Herausforderungen, welche zuvor durch den Technologiewandel verursacht wurden.

Transformation der Mobilität

Die Treiber der Transformation kommen sowohl von innen als auch von außen: Neue Fertigungstechnologien durch fortschreitende Digitalisierung, beschleunigte Internationalisierung, strengere CO₂-Vorgaben und neue Formen der urbanen Mobilität sind hier nur einige Beispiele.

Herausforderungen für die Branche

Die vorliegende analytische Betrachtung zeigt deutlich die Abhängigkeit der heimischen Zulieferbetriebe von OEMs. Hierbei ist der von OEMs ausgehende Margendruck auf ihre Zulieferer ein Hemmnis, da deren finanzielle Ressourcen zunehmend begrenzt werden, um wichtige Kompetenzen für den Technologiewandel aufbauen zu können.

Forderung nach Technologieneutralität

Um die ambitionierten europäischen und österreichischen Vorgaben zur Reduktion der CO₂-Emissionen zu erreichen, muss der Wandel der Mobilität nachhaltig erfolgen. Elektromobilität ist nur ein Teil, der für gewisse Bereiche sehr sinnvoll ist. Um einen nachhaltigen Wandel zu schaffen, müssen politische Rahmenbedingungen gesetzt werden, die neben Hybrid-Technologien insbesondere den Einsatz alternativer Treibstoffe wie E-Fuels, Sun-Fuels oder Wasserstoff in Verbrennungsmotoren fördern und damit ermöglichen.

Dipl.-Ing. Dietmar Schäfer

Vorsitzender der ARGE Automotive Zulieferindustrie

DIE STARKE ROLLE DER AUTOMOTIVEN ZULIEFERINDUSTRIE

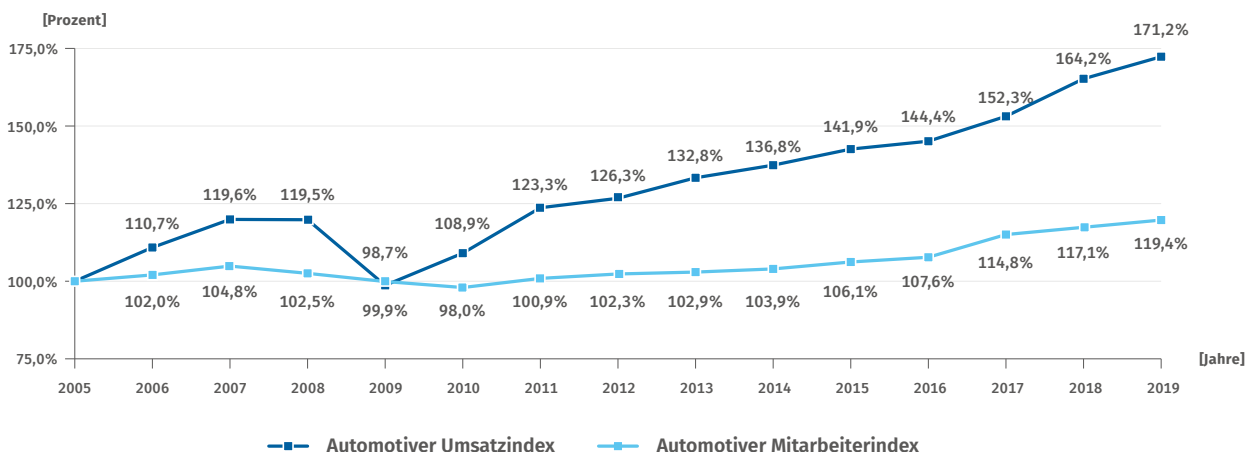
Die Automotive Zulieferindustrie bildet einen wesentlichen Bestandteil der heimischen Volkswirtschaft

Die Automotive Zulieferindustrie ist tief im heimischen Wirtschaftsgeflecht verwurzelt und international sehr präsent. In Österreich umfasst die Grundgesamtheit der Automotiven Zulieferbetriebe rund 900 Unternehmen. Sie beschäftigen etwa 193.000 MitarbeiterInnen und erwirtschaften einen jährlichen Umsatz von 68,3 Mrd. EUR.

Mit einem davon herausgerechneten Automotive-Umsatzanteil in Höhe von 28 Mrd. EUR (Produktionswert 25,2 Mrd. EUR) werden rund vier von zehn Euro durch Automotive-Produkte und Dienstleistungen erwirtschaftet. Dabei sind rund 81.700 MitarbeiterInnen mit Automotive-Tätigkeiten direkt in ihren Unternehmen beschäftigt.

Ein Vergleich der Jahre 2005 und 2019 zeigt, dass bei den Automotiven Unternehmen in Österreich nicht nur die Umsätze deutlich gesteigert werden konnten, sondern diese auch immer mehr MitarbeiterInnen beschäftigen. Der verhältnismäßig stärkere Anstieg des Umsatzes im Vergleich zu den Beschäftigten zeigt zudem, dass die Unternehmen ihre Produktivität maßgeblich erhöhen konnten.

Umsatz und Beschäftigungsentwicklung in der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie

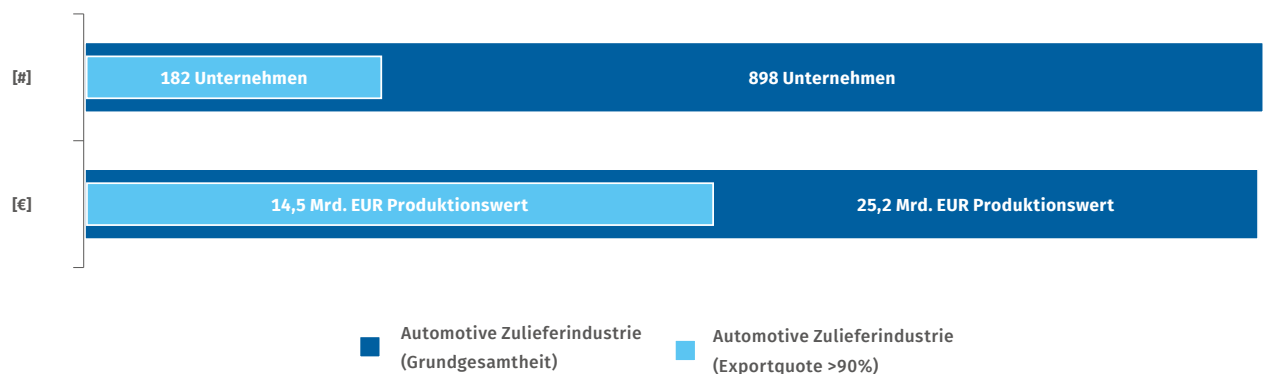


Quelle: IWI (2020)

Exportorientierte Automotive

Die Automotiven Zulieferunternehmen verkörpern seit Jahren eine exportstarke Industrie. Exportintensive Automotive Zulieferbetriebe weisen Exportquoten von durchschnittlich über 80% auf, rund ein Viertel sogar über 90%. Betrachtet man die exportintensivsten Unternehmen, also jene, die mehr als 80% ihres Umsatzes im Ausland erwirtschaften, zeigt sich, dass diese einen beachtlichen Anteil an der Wirtschaftsleistung haben. Diese 182 überdurchschnittlich exportintensiven Unternehmen erwirtschaften einen Produktionswert von 14,5 Mrd. EUR und beschäftigen rund 41.000 MitarbeiterInnen.

Bedeutung der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie



Quelle: IWI (2020)

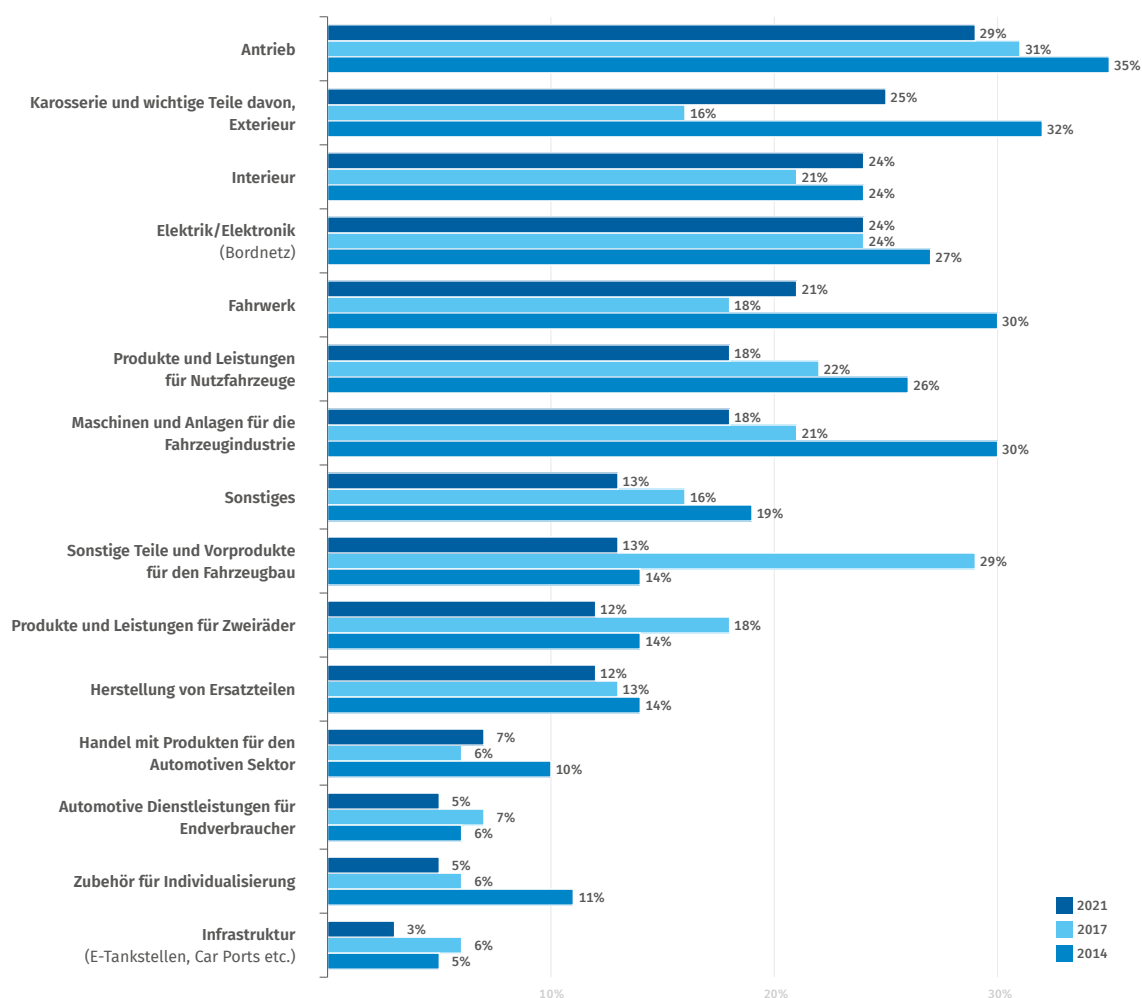
Vielschichtigkeit und Diversität als Schlüsselfaktor

Die Automotiven Zulieferunternehmen Österreichs sind heterogen aufgestellt und werden zu verschiedenen Subbranchen gezählt. Das Spektrum reicht von Produkten für die Elektrik und Elektronik über Komponenten für den Antriebsstrang bis hin zu Teilen der Karosserie und Interieur sowie diversen Dienstleistungen für die Fahrzeugindustrie. Der Anteil der Unternehmenstätigkeit, der direkt oder indirekt einen Bezug zu erwirtschafteten Umsätzen von Automotiven-Produkten und Dienstleistungen aufweist, liegt im Schnitt bei rund 40% und ist Treiber für resiliente, weltweite Wertschöpfungssysteme.

Je höher die Automotive-Durchdringungsrates eines Unternehmens ist, desto höher ist deren Exportquote

Die Automotive-Durchdringung ist ein wichtiger Faktor der Unternehmenstätigkeit. Ist diese stärker, neigen die Unternehmen tendenziell öfter dazu, einen größeren Anteil des Umsatzes im Ausland zu generieren. Automotive-Produkte und Dienstleistungen bieten den Unternehmen Möglichkeiten, international tätig zu sein und eine über die Grenzen hinweg Resilienz aufzubauen.

Bereiche des Automotiven Sektors der Automotiven Zulieferindustrie



Anm. 1: n = 76; Darstellung ohne „k. A.“ (Projektion der „k. A./nein“ auf Antwortverhalten). Mehrfachnennungen möglich; „Sonstiges“: z.B. Maschinenbau, Energietechnik Frage 14. Kategorie E-Antrieb und Komponenten nicht in der Grafik ausgewiesen da die Kategorie erst 2021 inkludiert wurde.

Anm. 2: n = 113 (2017); n = 111 (2014)

Quelle: IWI (2021)

Gesamtwirtschaftliche Hebelwirkung

Über ihre wirtschaftliche Vernetzung mit anderen Wirtschaftsbereichen geben die Automotive-Unternehmen Impulse an die gesamte österreichische Volkswirtschaft weiter: Sie weisen hohe Multiplikatorenwirkungen in einer Vielzahl anderer Branchen auf, dabei insbesondere in Form von Vorleistungen sowie mittelbaren Effekten im Rahmen von Konsum und Investitionen. Eine Beschäftigung in den Automotiven-Unternehmen sichert über Hebelwirkungen gesamtwirtschaftlich mehr als zweieinhalb zusätzliche Arbeitsplätze in der heimischen Wirtschaft (Multiplikator: 2,6). Zudem stimuliert jeder generierte Euro an Wertschöpfung der Automotive-Wirtschaft insgesamt mehr als zwei Euro an Wertschöpfung in der heimischen Volkswirtschaft (Multiplikator: 2,1).

Volkswirtschaftliche Effekte der gesamten Automotiven Zulieferindustrie Österreich



Quelle: IWI (2021)

GLOBALE KUNDENSTRUKTUREN

Aufgrund der intensiven Vernetzung, die sich über die Unternehmensgrenzen hinweg erstreckt, stellen die exportintensiven Automotive-Unternehmen einen Motor der österreichischen Exportwirtschaft dar. Das gesamte Automotive Wertschöpfungssystem ist umgeben von zahlreichen kleineren Netzwerken, die sich rund um Produzenten und Lieferanten entwickeln.

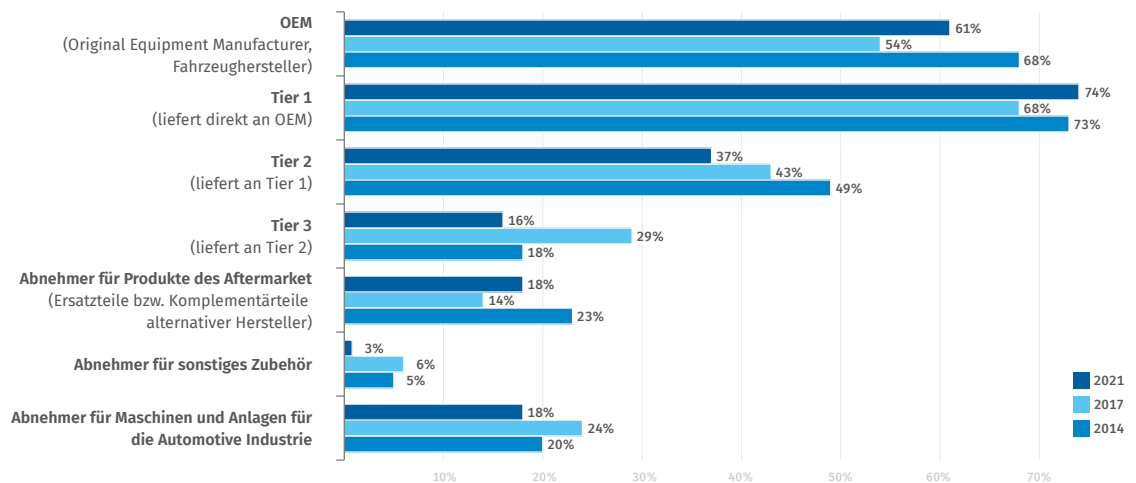
Ein Blick auf die Kundenstruktur der Automotiven Zulieferer zeigt, dass die meisten österreichischen Unternehmen (74%) auf der Tier-1-Ebene tätig sind. Ein ähnlich großer Teil (61%) beliefert direkt den OEM-Bereich. Daneben zählt der Tier-2-Bereich (37%) häufig zu den Kunden der Automotiven Zulieferindustrie.

Auf Produktebene, geben Unternehmen, die vermehrt direkt OEMs beliefern, häufig den Bereich Interieur bzw. Antrieb und Komponenten an. Jene Betriebe, die überwiegend Tier-1-Kunden beliefern, sind zu gleichen

Teilen dem Interieur wie dem Bereich Maschinen und Anlagen für die Fahrzeugindustrie zuzuordnen. Unternehmen, die die Tier-2-Ebene beliefern, sind mehrheitlich in folgenden vier Bereichen tätig: Karosserie und wichtige Teile davon, Exterieur, Interieur, Antrieb und Komponenten sowie Fahrwerk.

Die Internationalisierung und die globalen Wertschöpfungssysteme der Automotiven veranlassen Zulieferer zunehmend, rasch und flexibel auf Bedürfnisse ihrer Kunden (Produzenten) einzugehen. Im Konkreten bedeutet dieser Umstand, flexibel auf Schwankungen in der Produktion der OEMs reagieren zu können, Marktpotenziale konsequent und schnell zu erschließen und die Schnittstelle zum Kunden langfristig abzusichern. Demnach spielen Kooperationen mit ausländischen Partnerfirmen eine immer wichtigere Rolle, insbesondere hinsichtlich Vertriebs- und Entwicklungskooperationen im In- und Ausland.

Position von Kunden der Automotiven Zulieferer



Anm. 1: n = 38; Mehrfachnennungen möglich. Frage 14b
Anm. 2: Vorgängererhebung: n = 113 (2017); n = 111 (2014)
Quelle: IWI (2021)

WELTMÄRKTE UND WACHSTUMSCHANCEN

Die Automotiven Zulieferunternehmen in Österreich agieren auf allen Weltmärkten. Charakteristisch sind ihre überdurchschnittlichen Exportaktivitäten und ihre Engagements im Ausland.

Konsequente Internationalisierungsstrategien haben dazu geführt, dass nunmehr 93% der Automotiven Zulieferunternehmen auf globalen Märkten tätig sind. Nur 7% der Unternehmen sind ausschließlich in Österreich tätig.

Exportaktivitäten bilden also einen wesentlichen Grundstein für die Branche. Neben dem Export umfassen die Auslandsaktivitäten den Vertrieb, aber auch die Produktion. Die Exportquote, der Anteil der insgesamt im Ausland erzielten Umsätze, liegt bei insgesamt 81% und ist bei Automotive-Produkten und Dienstleistungen sogar noch höher (86%).

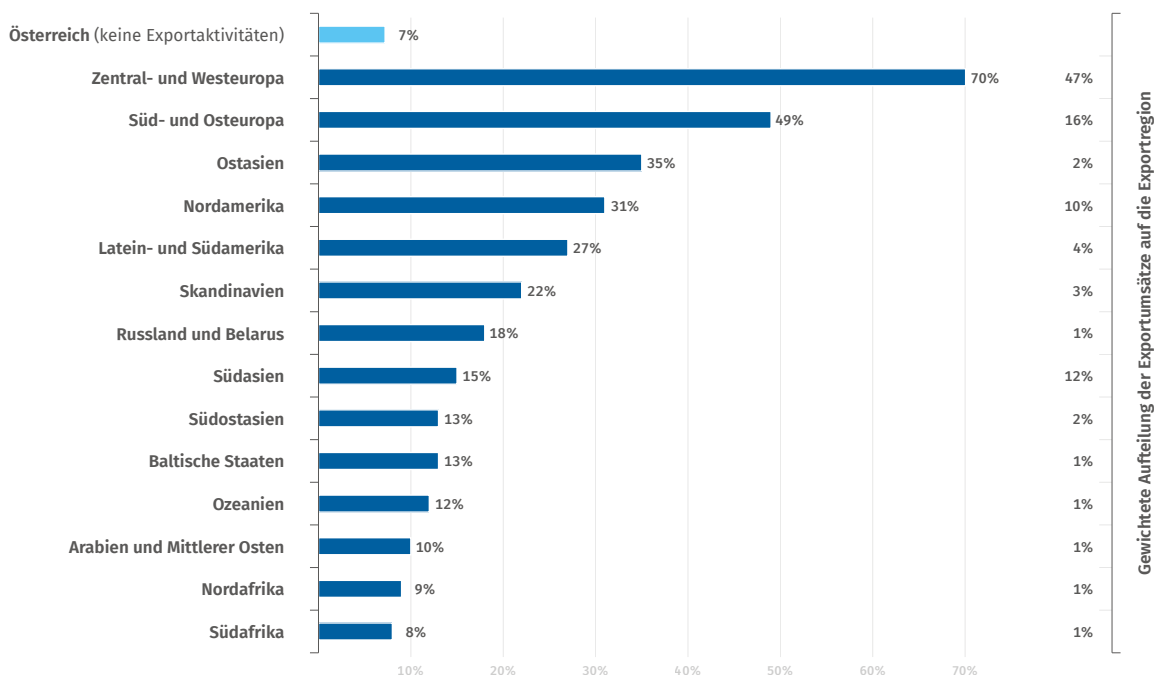
Mehr als zwei Drittel der Unternehmen (70%) exportieren – davon insbesondere Mittelunternehmen – nach Zentral- und Westeuropa. Die Hälfte der befragten Zulieferunternehmen (49%) exportiert

nach Süd- und Osteuropa. Mehr als die Hälfte der Unternehmen, die in EU-Staaten exportieren, beliefern den Produktionsbereich. Jedes zweite befragte Unternehmen ist im Bereich Service auf europäischer Ebene tätig, vier von zehn Befragten in der Forschung & Entwicklung. Deutschland, Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Italien sind als wichtigste Exportmärkte der österreichischen Automotiven Zulieferunternehmen innerhalb der EU-Staaten zu nennen.

Ein beachtlicher Anteil der Automotiven Zulieferer führt seine Produkte nach Ostasien (35%) sowie nach Nordamerika (31%) aus. Ostasien betreffend ist v.a. China ein wichtiges Exportland für die heimischen Automotiven Zulieferunternehmen.

In Nordamerika stellt v.a. die USA einen zentralen Exportmarkt dar. Die wichtigsten Exportländer in Latein- und Südamerika der befragten heimischen Automotiven Zulieferunternehmen sind Brasilien und Mexiko.

Wirtschaftsräume der Automotiven Zulieferer



Anm. 1: n = 100 (Mehrfachnennungen und Rundungsdifferenzen möglich). Links: Frage 1. In welche Wirtschaftsräume exportiert Ihre unternehmens einheit derzeit? Rechts: Frage 1c: Bitte schätzen Sie, wie sich die Exportaktivitäten Ihrer Unternehmenseinheit auf folgende Absatzmärkte in etwa aufteilt

Quelle: IWI (2021)

Die größten Wachstumschancen rechnen sich die Automotive-Unternehmen weiterhin für den asiatischen und nordamerikanischen Markt aus. Die Bedeutung dieser Auslandsmärkte sowie der Exportländer Tschechien, Slowakei, Ungarn und Italien stieg laut der Befragten im Dreijahresvergleich. In Afrika hat v.a. Südafrika an Bedeutung gewonnen.

Generell wird die Internationalisierungsdynamik im Automotive-Bereich in den kommenden Jahren weiter anhalten. Durch die Veränderung von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Coronapandemie, BREXIT, Handelsbarrieren etc.) sehen sich Zulieferer z.T. bereits jetzt veranlasst, ihre Produktions- und

Lieferantennetzwerke neu zu strukturieren. Der Druck, vor Ort zu produzieren, präsent bzw. nahe am Kunden (z.B. OEM) zu sein, setzt sich fort. Viele der Befragten sehen die Notwendigkeit der Umstrukturierung (94%) am heimischen Standort sowie die Verschiebung von Marktanteilen (41%) als wahrscheinlich. Jedes vierte Unternehmen gibt an, dass die Verkäufe an internationale Kunden (stark) gestiegen sind.

Für die Automotiven Zulieferunternehmen bedeutet dies u.U. eine Neuausrichtung ihrer Geschäftsaktivitäten und Internationalisierungsstrategien.

Wichtigste Auslandsmärkte der Automotiven Zulieferindustrie Österreich

Reihung	Land	Nennungen	Reihung	Land	Nennungen
1	Deutschland	61	14	Spanien	10
2	China	30	15	Großbritannien	9
3	USA	27	16	Kanada	8
4	Tschechien	25	17	Indien	8
5	Slowakei	21	18	Russland	8
6	Ungarn	19	19	Serbien	7
7	Italien	18	20	Japan	7
8	Mexiko	18	21	Rumänien	7
9	Frankreich	17	22	Südkorea	6
10	Polen	16	24	Ukraine	5
11	Brasilien	14	25	Südafrika	4
12	Türkei	12	26	Sonstige	19
13	Slowenien	11			

Anm. 1: Basis: n = 93 (Filterfrage) an alle die Exportieren. Listung erfolgt, sobald die Zahlen der Nennungen größer ist als 3. Reihung absteigend nach Anzahl der Nennungen. Sonstige Nennungen: Portugal, Schweden, Ungarn, Irland, Tunesien, Peru und Ecuador.

Quelle: IWI (2021)

TRENDS UND VERÄNDERUNGEN – MOBILITÄT VERÄNDERT SICH

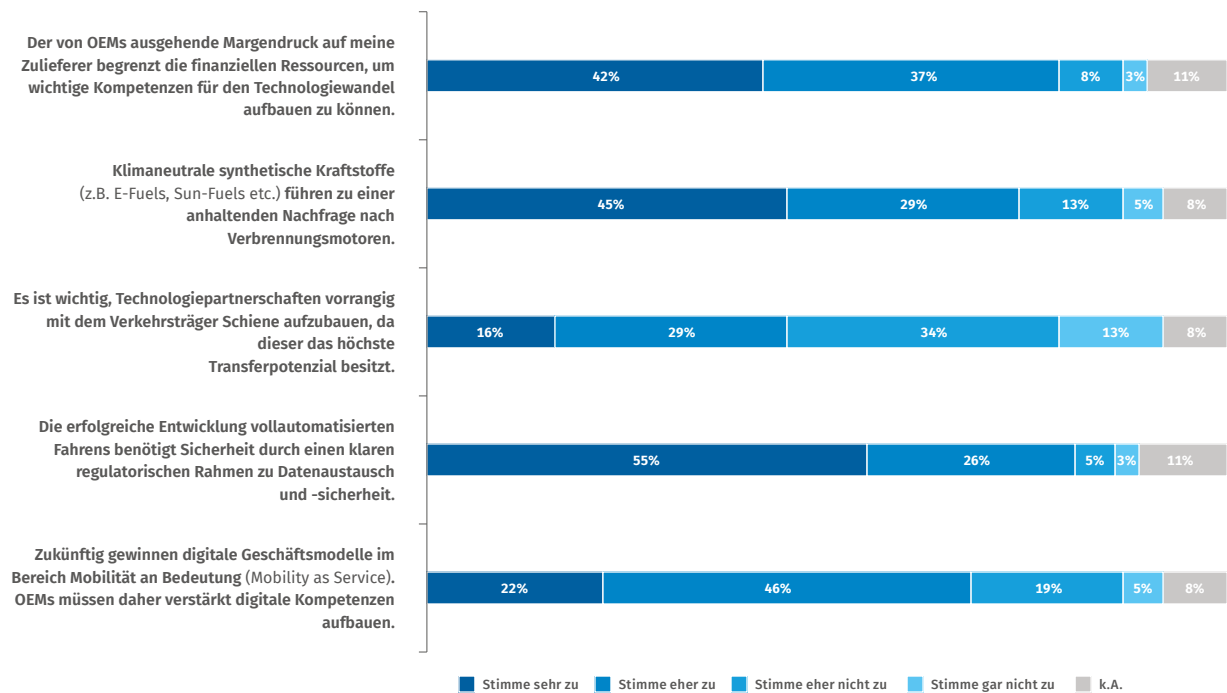
TRANSFORMATION DER MOBILITÄT

Veränderung, Wandel und Transformation sind drei Begriffe, die unweigerlich in Zusammenhang mit Mobilität stehen. Dabei ist Mobilität – neben Globalisierung und Urbanisierung – ein gegenwärtiger Megatrend, der gleichzeitig auch Treiber für gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen ist. In dem Maße, in dem Mobilität für jede und jeden Einzelnen wichtiger wird, steigt die Suche nach (anderen) Möglichkeiten, um Mobilitätsanforderungen ökonomischer und nachhaltiger umsetzen zu können. Diese Umbrüche und strukturellen Veränderungen, die sich schon vor der Coronapandemie abzeichneten und durch diese verschärft und beschleunigt wurden, haben auch einen wesentlichen Einfluss auf Struktur und Dynamik der Automotiven Zulieferindustrie und ihr Umfeld.

ExpertInnen prognostizieren, dass sich die Automotive Industrie in den kommenden Jahren stärker verändern wird als in den vorangegangenen fünfzig Jahren. Ursachen dafür sind u.a. eine beschleunigte Internationalisierung, die fortschreitende Digitalisierung, neu organisierte Fertigungsprozesse, der steigende Anteil an Elektromobilität, autonomes Fahren, strengere CO₂-Vorgaben und neue Formen der Mobilität.

Diese Einschätzung verdeutlicht die großen Herausforderungen, die auf die Unternehmen in den nächsten Jahren zukommen werden. Neben den Herausforderungen bietet dies gleichzeitig eine Chance, sich neu und stärker auf den Weltmärkten zu positionieren. Im Rahmen der Studie wurden die Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie weiters auch zu einigen Aussagen betreffend Mobilität und Digitalisierung befragt. Dadurch entstand ein Stimmungsbild, welches einen Überblick über die Positionierung der Unternehmen gegenüber gewissen Zuständen und Entwicklungen rund um den Bereich Mobilität wiedergibt.

Aussagen zum Bereich Mobilität in Bezug auf zukünftige Perspektiven



Anm. 1: n = 70. Rundungsdifferenzen möglich; Frage 8. Nachfolgend finden Sie einige Aussagen zum Bereich Mobilität. Bitte bewerten Sie diese von 1 = stimme völlig zu bis 4 = stimme überhaupt nicht zu. Reihung nach Zustimmung.

Quelle: IWI (2021)

E-MOBILITÄT

Die Automobilindustrie steht durch die neuen Formen der Mobilität – speziell durch die Elektromobilität – vor einem Wandel und enormen Herausforderungen. Die Entwicklung von Elektrofahrzeugen stellt die Automobilindustrie und ihre Zulieferer vor tiefgreifende Veränderungen, sowohl in technologischer Hinsicht als auch im Hinblick auf Geschäftsmodelle.

Für die Automotive Zulieferindustrie bedeutet dies Chance und Herausforderung zugleich. Geschäftsmodelle müssen neu gedacht und Produktionsanlagen umgerüstet werden. Finanzielle Herausforderungen (v.a. für kleinere Unternehmen) stehen dabei genauso am Programm, wie die Möglichkeit, in neuen Märkten zu reüssieren. In dieser Transformationsphase, in der sich die Unternehmen derzeit befinden, stehen viele Entscheidungen an, die für viele von substanziellem Charakter sind. Die Treiber der gegenwärtigen Marktentwicklung in der Elektromobilität sind v.a. politisch und weniger ökonomisch motiviert.

Generell stellen der konventionelle Antrieb, die Karosserie, das Interieur und das Fahrwerk die wichtigsten Bereiche für die österreichische Automotive Zulieferindustrie dar. Erst ein kleiner Teil der heimischen Zulieferbetriebe kann von den Veränderungen hin zur E-Mobility profitieren. Großunternehmen sind weiter fortgeschritten und bereits in den Bereichen E-Antrieb und Komponenten (30%) und Elektrik/Elektronik (24%) aktiv. Der hohe Anteil an Kleinstunternehmen mit Bezug zu Elektrik/Elektronik weist darauf hin, dass bei ausgelagerten Tätigkeiten besonders kleine, aber spezialisierte Unternehmen, nachgefragt werden.

Der Einfluss von E-Mobility zeigt sich ebenso in den Internationalisierungsbestrebungen. Die Integration von E-Mobility in die Geschäftsaktivitäten beeinflusst auch die Häufigkeit von Foreign Direct Investments (FDIs). Dies wird dadurch deutlich, dass jene Unternehmen, welche E-Mobility als Aspekt ihrer Tätigkeitfelder angeben, in etwa dreimal öfter FDIs durchführen als jene, bei denen dies nicht der Fall ist.

Dies ist ein Hinweis dafür, dass bereits stabile und aussichtsträchtige E-Mobility-Marktstrukturen im Ausland gesehen werden. So geben 27% jener Unternehmen, welche u.a. im Bereich E-Antrieb & Komponenten aktiv sind, an, bereits FDIs vorzunehmen; bei einem weiteren Fünftel (20%) ist dies in Planung. Überdurchschnittlich häufig werden Direktinvestitionen im Ausland auch von Unternehmen aus den Bereichen Karosserie/Exterieur sowie Elektrik/Elektronik (Bordnetz) realisiert.

Insbesondere der nordamerikanische Absatzmarkt weist einen Fokus auf E-Mobility auf: 15% der Großunternehmen mit E-Mobility-Bezug sind hier aktiv, während es bei jenen ohne E-Mobility-Konnex lediglich 6% sind.

Bereiche des automotiven Sektors der automotiven Zulieferer nach Exportregionen

Bereiche des automotiven Sektors der automotiven Zulieferer nach Exportregionen	Zentral- und Westeuropa	Süd- und Osteuropa	Nordamerika	Latein- und Südamerika	Asien	Afrika	Sonstige Regionen
Basis	59	40	25	23	34	9	16
Elektrik/Elektronik (Bordnetz)	24%	25%	23%	28%	26%	24%	11%
Fahrwerk	21%	24%	20%	24%	22%	18%	11%
E-Antrieb und Komponenten	20%	20%	20%	28%	26%	24%	11%

Anm.: Filterfrage an alle die Exportieren. Mehrfachnennungen möglich.

Quelle: IWI (2021)

Bereiche des automotiven Sektors der automotiven Zulieferer nach Beschäftigtengrößenklassen

Bereiche des automotiven Sektors der automotiven Zulieferer	Gesamt	GU	MU	KU	KIStU
Basis	76	27	26	16	7
Antrieb	29%	37%	19%	44%	0%
Karosserie und wichtige Teile davon, Exterieur	25%	33%	19%	19%	29%
Interieur	24%	30%	19%	13%	43%
Elektrik/Elektronik (Bordnetz)	24%	33%	12%	31%	14%
Fahrwerk	21%	30%	12%	31%	0%
E-Antrieb und Komponenten	20%	30%	8%	31%	0%
Maschinen und Anlagen für die Fahrzeugindustrie	18%	22%	27%	6%	0%
Produkte und Leistungen für Nutzfahrzeuge	18%	22%	19%	19%	0%
Sonstige Teile und Vorprodukte für den Fahrzeugbau	13%	11%	19%	6%	14%
Sonstiges	13%	11%	12%	19%	14%
Herstellung von Ersatzteilen	12%	7%	19%	13%	0%
Produkte und Leistungen für Zweiräder	12%	26%	4%	6%	0%
Handel mit Produkten für den Automotive-Sektor	7%	7%	4%	13%	0%
Zubehör für Individualisierung	5%	7%	4%	6%	0%
Automotive-Dienstleistungen für Endverbraucher	5%	11%	0%	6%	0%
Infrastruktur (E-Tankstellen, Carports etc.)	3%	0%	0%	13%	0%

Quelle: IWI (2021)

WASSERSTOFF

Der Anwendungsbereich der Wasserstofftechnologie in der heimischen Wirtschaft nimmt zunehmend eine wichtige Rolle ein. Neben der weitgehend klimaneutralen Antriebstechnologie wird positiv bewertet, dass Wasserstoff eine Erweiterung bzw. Alternative zu rein elektrischen (batteriebasierten) Lösungen ist. Anwendungsbereiche stellen neben dem Personenverkehr, v.a. der (Fern-)Güterverkehr, Last- und Schwertransporte dar.

Von den in der Studie identifizierten 180 Unternehmen mit Konnex zu Wasserstofftechnologien sind 97 in der Anwendung tätig, etwas mehr als zwei Drittel davon entfallen auf die Subebene Mobilität. Beinahe die Hälfte (49%) aller befragten Unternehmen gibt an, die Relevanz des Themas Wasserstofftechnologien für zukünftige Aktivitäten zu prüfen.

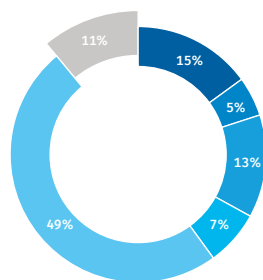
Hinsichtlich der Potenziale für die Nutzung von Wasserstofftechnologien sehen mehr als die Hälfte (56%) Wertschöpfungsmöglichkeiten als Hersteller von Komponenten und Systemen. Bei 15% der Unternehmen werden Wertschöpfungsmöglichkeiten bereits wahrgenommen, weitere 13% haben solche identifiziert. 22% der Unternehmen, die sich bereits mit dem

Thema E-Mobilität beschäftigen, geben an, Wertschöpfungsmöglichkeiten im Wasserstoffbereich zu sehen. 27% der Unternehmen, die im Bereich E-Antrieb und Komponenten tätig sind und 25% der Unternehmen aus dem Bereich Fahrwerk geben an, im Bereich Wasserstofftechnologie bereits aktiv zu sein.

Das Stimmungsbild zu Wasserstofftechnologien zeigt, dass die befragten Unternehmen dem Thema große Bedeutung beimessen. Rund die Hälfte der Unternehmen meint, dass es sehr wichtig sei eine Infrastruktur für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge zu bieten.

Erwartungsgemäß wird daher das Tätigkeitsfeld Forschung besonders oft von Unternehmen aus den Bereichen Antrieb (50%) und E-Antrieb und Komponenten (63%) genannt. Das Vorantreiben der Forschung und deren Förderung erachten sechs von zehn Unternehmen als sehr wichtig.

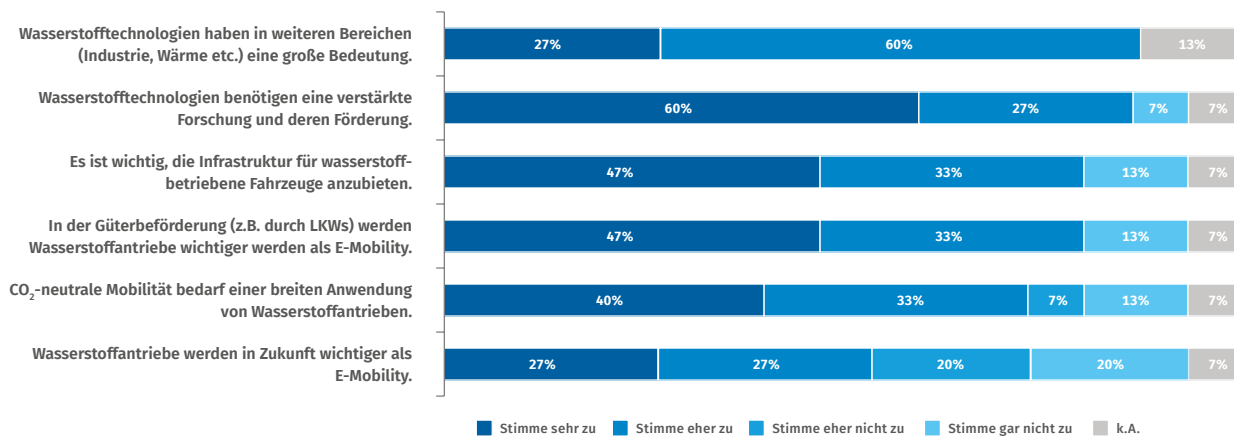
Anwendung von Wasserstofftechnologien



- Wir sehen Wertschöpfungsmöglichkeiten und sind dazu bereits aktiv tätig.
- Wir haben uns damit noch nicht aktiv beschäftigt, planen es aber.
- Wir sehen Wertschöpfungsmöglichkeiten, sind dabei aber noch nicht aktiv.
- Wir haben die Möglichkeiten geprüft und sehen für uns keine Wertschöpfungsmöglichkeit.
- Wir haben uns damit noch nicht beschäftigt und werden dies auch nicht tun.
- Wir haben zu wenige Informationen um eine fundierte Entscheidung treffen zu können.

Anm. 1: n = 75. Frage 6.
Quelle: IWI (2021)

Stimmungsbild zu Wasserstofftechnologien



Anm. 1: n = 25 (Filterfrage); Frage 6c.
Quelle: IWI (2021)

CORONAPANDEMIE

Zulieferketten im Automotive-Bereich sind international organisiert und dementsprechend abhängig von globalen Entwicklungen. Schon vor der coronabedingten Krise hat die Branche einen Transformationsprozess durchlaufen, der sich durch die Pandemie verschärft und beschleunigt hat. Ungewissheit in vielen Bereichen der Produktion und Dienstleistungen, hoher Kosten- und Innovationsdruck, Rohstoffknappheit und vulnerable Global Supply Chains, belasten die Branche in einer Zeit, in der vielerorts Produktionsprozesse zurückgeschraubt und pausiert wurden oder stillstanden. Drei Viertel der befragten Unternehmen geben an, durch die Coronapandemie mit zusätzlichen Herausforderungen konfrontiert gewesen zu sein.

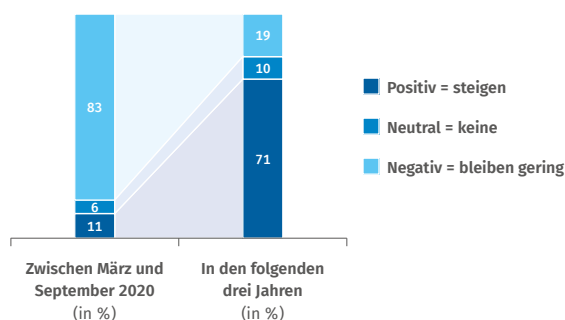
Die Coronapandemie hat auch die Exportaktivitäten der heimischen Automotiven Zulieferindustrie wesentlich beeinflusst. Zwischen März und September 2020 haben 83% der Unternehmen einen Rückgang der Exportaktivitäten festgestellt, 6% haben keine Veränderung erlebt, während 11% der Unternehmen während der Pandemie mehr Produkte und Dienstleistungen ins Ausland geliefert haben.

Vier von zehn befragten Unternehmen erachten insbesondere die Rolle der grenzüberschreitenden Lieferketten als sehr bedeutend (41%). Die Unternehmen antworten hier alle Exportregionen betreffend sehr ähnlich. Neun von zehn der befragten Unternehmen sprechen sich dafür aus, die Widerstandsfähigkeit der Lieferketten zu stärken (91%). Strategien, diese zu fördern, umfassen u.a. die Chancen auf zusätzliche Marktanteile oder den Kontakt zum Kunden- und Lieferantennetz zu forcieren. Auch kürzere Lieferketten oder eine verstärkte Relokalisierung könnten sich als sehr sinnvoll erweisen.

Neben den Herausforderungen bietet die Situation aber auch eine Chance zur Stärkung und Neupositionierung. 71% der Unternehmen gehen davon aus, dass die Exporte im Vergleich zum Jahr 2019 steigen werden. 10% erwarten keine Veränderungen und 19% gehen davon aus, dass auch in den folgenden drei Jahren die Exportaktivitäten geringer werden. V.a. Großunternehmen sind optimistisch und rechnen trotz oder gerade wegen möglicher Veränderungen in den nächsten Jahren mit positiven Entwicklungen. Auch Unternehmen, die bereits in neuen Bereichen der Mobilität tätig sind, wie Betriebe mit E-Mobility-Bezug, zeigten vergleichsweise seltener negative Entwicklungen als jene ohne einen solchen Bezug.

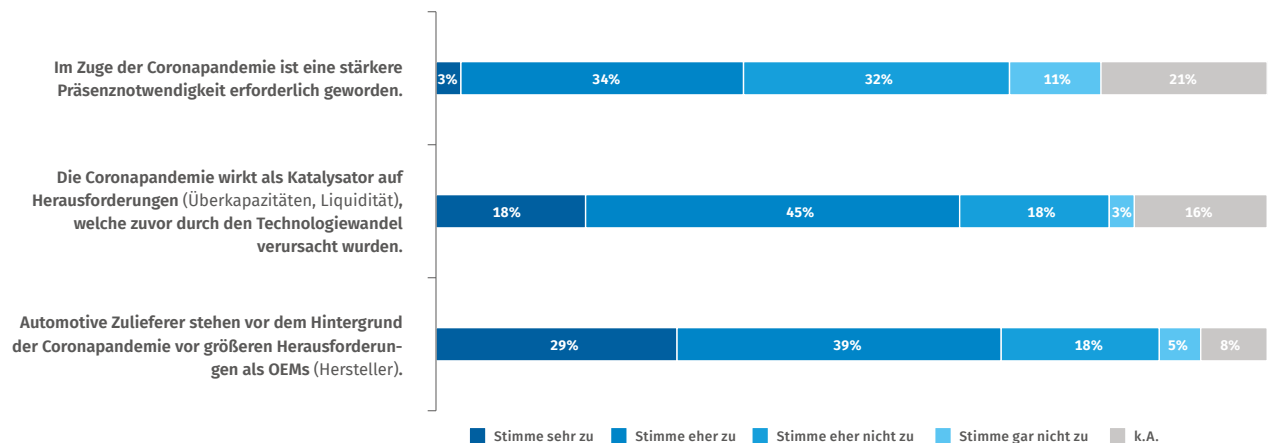
Flexibel auf Schwankungen in der Produktion von OEMs reagieren zu können, Marktpotenziale konsequent zu erschließen und die Schnittstelle zum Kunden langfristig abzusichern, werden mehr denn je zum Erfolgsfaktor. Auch Strategien, um Chancen auf zusätzliche Marktanteile zu ermöglichen, den Kontakt zum Kunden- und Lieferantennetz zu forcieren, kürzere Lieferketten oder eine verstärkte Relokalisierung zu etablieren, gilt es zu entwickeln bzw. zu optimieren.

Einschätzung der Exportaktivitäten nach der Coronapandemie



Anm. 1: n = 63
Quelle: IWI (2021)

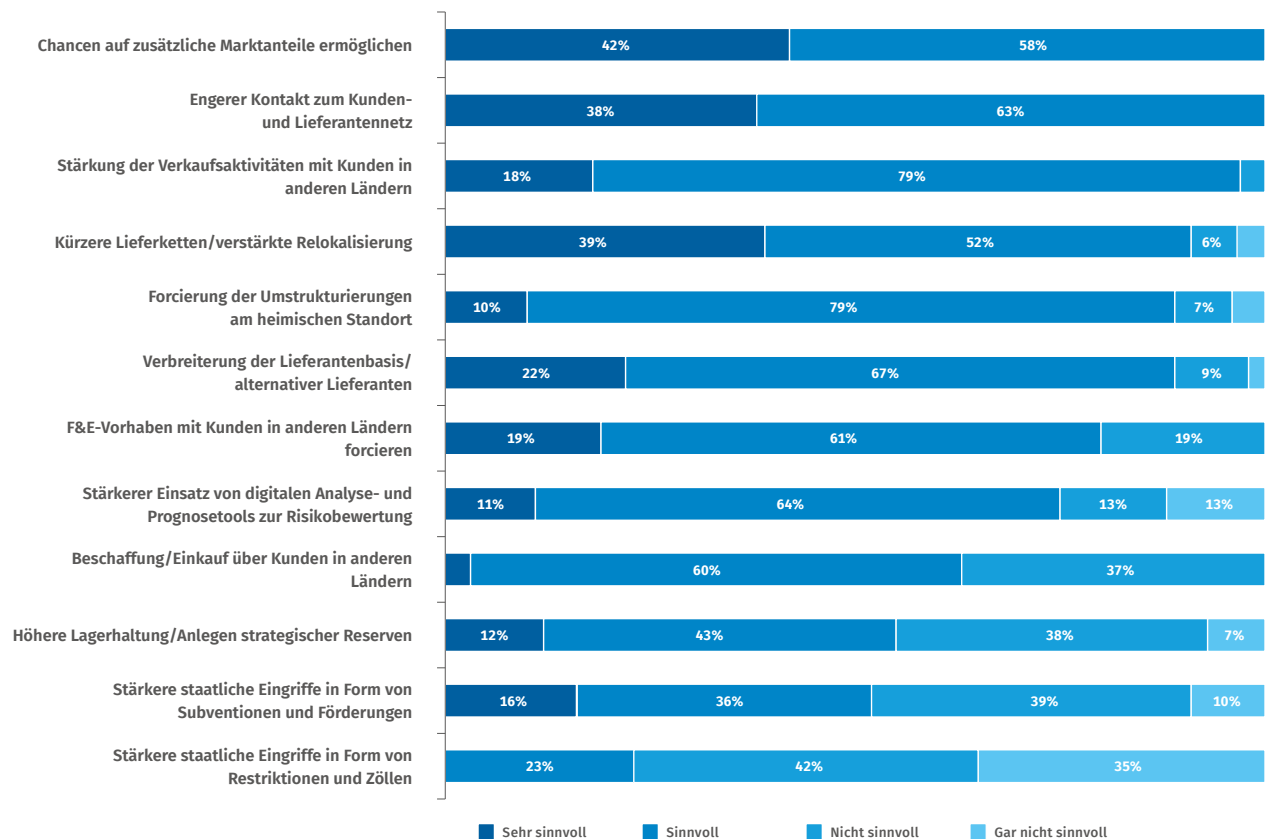
Aussagen zum Bereich Mobilität in Bezug auf die Corona-Pandemie



Anm.: n = 70. Rundungsdifferenzen möglich; Frage 8. Nachfolgend finden Sie einige Aussagen zum Bereich Mobilität. Bitte bewerten Sie diese von 1 = stimme völlig zu bis 4 = stimme überhaupt nicht zu. Reihung nach Zustimmung.

Quelle: IWI (2021)

Strategien zur Stärkung der Widerstandsfähigkeiten von Lieferketten



Anm.: n = 30 bis 70. Erweiterung in Fragerunde 2; Wertbeschriftungen unter 4% werden nicht angeführt. Frage 5; Die Widerstandsfähigkeit von Lieferketten kann auf unterschiedliche Art und Weise erhöht werden. Welche der folgenden Strategien sind aus Ihrer Sicht für den Standort Österreich sinnvoll?

Quelle: IWI (2021)



Diese Publikation wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive go-international, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

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

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F. Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
Wirtschaftskammer Österreich / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

Druck: Druckerei Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, A-3580 Horn

<https://wko.at/aussenwirtschaft>

