

Kurzstudie - Kernergebnisse

Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie

Diese Studie wurde im Auftrag der *ARGE Automotive Zulieferindustrie* verfasst.

Projektteam:

FH-Hon.Prof. Dr. Dr. Herwig W. SCHNEIDER

Peter LUPTÁČIK

Bei der Erstellung dieser Studie wurde zu Gunsten der Darstellbarkeit und Lesbarkeit auf eine durchgehend geschlechtsneutrale Schreibweise verzichtet. Sofern männliche Schreibweisen verwendet werden, beinhalten diese bei Entsprechung auch die weibliche Form.



Industriewissenschaftliches Institut
A-1050 Wien, Mittersteig 10/4
Tel.: +43-1-513 44 11 DW 2070
Fax: +43-1-513 44 11 DW 2099
E-mail: schneider@iwi.ac.at

I. Update des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM

Die Automotiven Zulieferunternehmen sehen sich in den letzten Jahren neuen Herausforderungen des fortlaufenden Strukturwandels der Branche gegenüber. Als Auslöser dieses Wandels gelten sowohl interne (Produkt- und Prozessinnovationen) als auch externe makroökonomische (Meta)Effekte, sogenannte Megatrends, wie die Globalisierung oder der Trend zur Nachhaltigkeit. Dies bedingt ein zunehmend kompetitiveres und wettbewerbsintensiveres Umfeld. Um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automotiven Zulieferindustrie kurz-, aber auch mittel- bis langfristig sicherstellen zu können, bedarf es optimaler Rahmenbedingungen, womit in erster Linie die Standortfaktoren der heimischen Volkswirtschaft gemeint sind. Die öffentliche Hand ist gefordert, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass eine möglichst effiziente wie wettbewerbsfähige Produktion der Automotiven Zulieferindustrie am Standort Österreich ermöglicht wird.

Die vorliegende analytische Betrachtung baut auf der IWI-Studienreihe „Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie“ auf und zeigt in der vorliegenden Version eine Aktualisierung der Ergebnisse mit den letztverfügbaren Zahlen des **Global Competitiveness Report** (in weiterer Folge GCR) 2017-2018 des **World Economic Forum** (WEF). Die Datengrundlage bildet ein ausgewähltes Indikatoren- und Länderset, das für die Automotive Zulieferindustrie von hoher Relevanz ist, aber auch internationale Leader umfasst.¹

Das herangezogene Indikatorensample umfasst in Summe 31 Indikatoren aus den Themenbereichen „Institutionen“, „Transport- und Kommunikationsinfrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Bürokratie und Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Des Weiteren wurde eine Ländergruppe von 26 Staaten definiert, welche als Konkurrenzstandorte für Österreichs Automotive Zulieferindustrie von besonderem Interesse sind oder zu den aufstrebenden bzw. Spitzennationen zählen (siehe Anhang A). Auf Basis des Indikatoren- und Ländersets werden die beiden Tools „**Automotives Standortbarometer**“ und „**Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft**“ berechnet, die ein speziell auf die Automotive Zulieferindustrie zugeschnittenes Monitoring der Entwicklung Österreichs im internationalen Standortwettbewerb im Zeitraum 2010 bis 2017 ermöglichen.

Dadurch können die (relativen) Stärken und Schwächen des Standortes Österreich für die Automotive Zulieferindustrie eruiert werden und in weiterer Folge Schlussfolgerungen über die Konkurrenzfähigkeit getroffen werden. Ziel dieser Kurzstudie ist es aufzuzeigen, in welchen Bereichen Österreich im Standortwettbewerb Verbesserungspotentiale aufweist, sodass die Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie auch in Zukunft gesichert werden kann.

Zur Erstellung des „Automotiven Standortbarometers“ werden pro Indikator die drei führenden Nationen ausgewählt und der Top-3-Durchschnitt – der Mittelwert aus deren Einträgen im GCR – errechnet. Das Automotive Standortbarometer misst dann den prozentuellen Abstand Österreichs zum Top-3-Durchschnitt, wobei die jeweiligen prozentuellen Abstände der einzelnen Indikatoren aufsummiert werden. Die Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft basiert hingegen auf den Rangplatzierungen Österreichs im Ländersample. Dazu bekommt jedes Land entsprechend seiner Position in der Rangordnung Punkte. Das bedeutet, dass jenes Land mit dem besten Wert bei einem Indikator die Höchstzahl an Punkten (26 Punkte) bekommt, das nächstfolgende Land 25 Punkte, usw. Die Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft ergibt sich dann als die Summe der so erreichten Punkte.²

¹ Siehe Methodik im Anhang B.

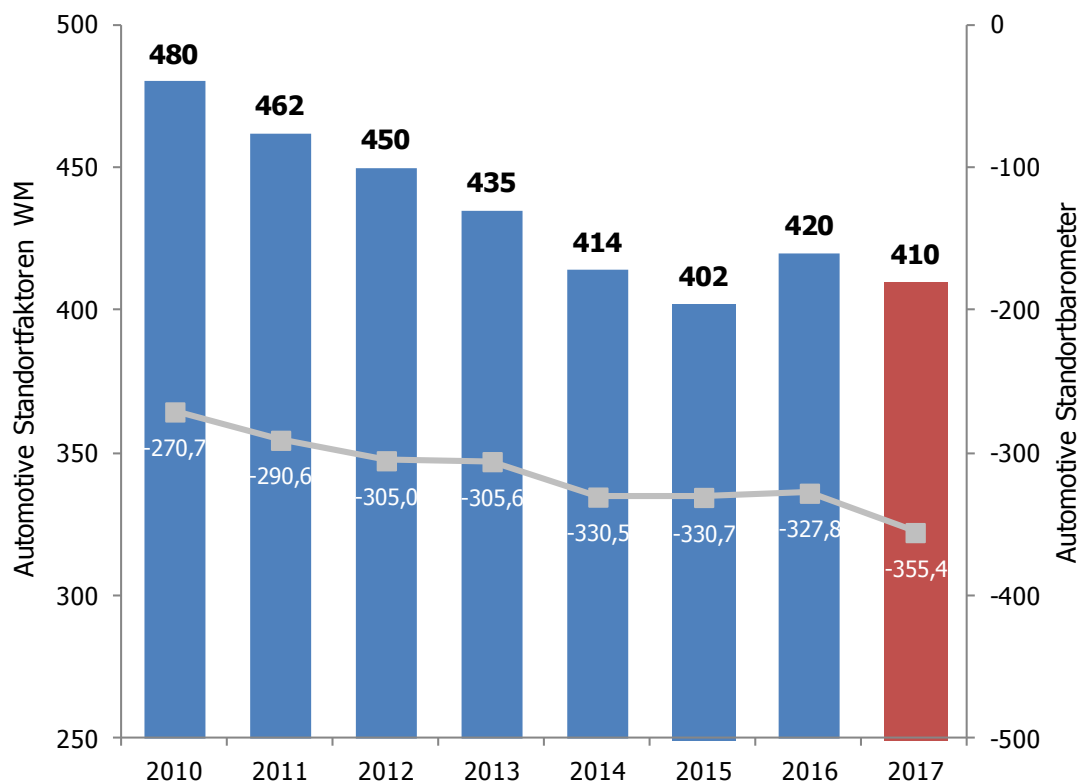
² Die theoretisch mögliche Minimal- bzw. Maximalpunktzahl beträgt folglich bei 31 Indikatoren und einem 26 Länder umfassenden Sample 31 Punkte bzw. 806 Punkte.

II. Dynamische Analyse: Entwicklung des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM

Die Studienreihe über den internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie (IWI 2013, 2014, 2015, 2016) zeigt eine stetige Abnahme der Attraktivität des heimischen Wirtschaftsstandortes für die Automotive Zulieferindustrie im Zeitraum von 2010 bis 2015. Dieser negative Trend kann im Jahr 2016 zwar erstmals gestoppt werden, die Phase der Erholung bzw. Verbesserung ist aber von kurzer Dauer. In der aktualisierten Auflage des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM zeigt sich im Jahr 2017 wieder eine Abnahme der Standortattraktivität.³

Der Abstand zu den Top-Performern liegt im **Automotiven Standortbarometer** in der aktuellen Periode 2017 bei -355,4 Prozentpunkten und ist somit um 27,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr angewachsen. Im Vergleich zum Ausgangsniveau von 2010 wird ein um -84,7 Prozentpunkte niedrigerer Wert erzielt. Eine leicht unterschiedliche Entwicklung ist bei der **Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft** zu erkennen. Während im Ausgangsjahr 2010 noch ein Wert von 480 Punkten erreicht wird, beträgt jener – nach einem Rückgang von 78 Punkten – im Jahr 2015 noch 402 Punkte. Ab dem Jahr 2016 zeigt sich hingegen ein kurzfristiger Aufwärtstrend mit 420 Punkten. Die darauffolgenden 410 Punkte im aktuellen Jahr 2017 sind zwar wieder etwas niedriger, liegen aber ebenso über dem Niveau des Jahres 2015 (402 Punkte).

Abb. 1: Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer in den Jahren 2010 bis 2017



Anm.: WM: Weltmeisterschaft; auf Basis von 31 Indikatoren und 26 Ländern. Niedrigste erreichte Punkteanzahl einer der 26 Vergleichsländer: 201 Pkt. Höchste erreichte Punkteanzahl: 731 Pkt. Theoretisch mögliche Minimal- und Maximalpunkteanzahl: 31 Pkt. bzw. 806 Pkt. Berechnungsgrundlage: 31 Indikatoren, 26 Vergleichsländer
 Quelle: IWI (2017) auf Basis der GCR 2011-2018 des WEF

³ Zur Konstruktion bzw. Methodik des Automotiven Standortbarometers bzw. der Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft siehe Anhang B.

Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die Tatsache, dass der GCR für Österreich tendenziell nur geringe Verbesserungen bzw. stagnierende Entwicklungen in Bezug auf die gewählten Standortfaktoren konstatiert, während Konkurrenzstandorte in diesen Punkten deutliche Verbesserungen aufweisen. In weiterer Folge verliert Österreich gegenüber den Top-Performern weiter an Boden, wodurch Attraktivität für Automotive Zulieferunternehmen eingebüßt wird.

In der Detailanalyse lässt sich erkennen, dass Österreich **2017** im Vergleich zum Vorjahr **bei der Mehrheit der Indikatoren geringfügige Verschlechterungen** hinnehmen muss. Demnach weisen neunzehn Indikatoren im aktuellen Jahr einen niedrigeren Wert auf als im vorangegangenen Jahr, während jener bei zehn gestiegen und bei zwei Indikatoren gleich geblieben ist. Dieses Bild spiegelt sich auch bei der Betrachtung des Automotiven Standortbarometers wider: Im Jahr 2017 sinken neunzehn der einunddreißig Werte der Indikatoren unter jene des Jahres 2016, wobei wiederum elf Werte einen Anstieg verzeichnen. Bei der Automotiven Standortfaktoren WM fällt ebenso die Mehrzahl der Indikatoren, bei fünfzehn Kennzahlen tritt eine Verschlechterung auf. Zwölf Indikatoren verbleiben auf einem konstanten Niveau, eine Verbesserung wird bei vier Indikatoren erzielt. Die maximale Verbesserung kann hierbei auf fünf WM-Punkte gemessen werden, während ein maximaler Rückgang von bis zu minus vier WM-Punkten feststellbar ist.

Österreich verfügt in einigen Punkten über eine gute Ausgangslage. Die niedrigen Handelsbeschränkungen, welche sich durch die Mitgliedschaft in der EU ergeben, verschaffen Österreich einen Vorteil. Gemeinsam mit den anderen EU-Staaten kann Österreich zu den Top-Nationen mit den geringsten Handelszöllen gezählt werden. Des Weiteren schneidet Österreich bei den Entlassungskosten, die bei der Entlassung von Mitarbeitern entstehen (Abfindungszahlungen, Strafzahlungen etc.), sehr gut ab. Hierbei weist Österreich nach den USA weiterhin die geringsten Kosten auf.

Hohe Bedeutung kommt – wie auch in den vorangegangenen Jahren – der Zuverlässigkeit der elektrischen Versorgung zu, bei der Österreich zu den zehn besten Ländern zählt, wobei hier im Jahr 2017 ein WM-Punkt eingebüßt wird. Relativ gut schneidet Österreich bei der »Straßeninfrastruktur« mit zwanzig erzielten Punkten ab, deutliches Verbesserungspotential zeigt sich hingegen bei der »Infrastruktur des Lufttransports« (9 Punkte).

Der größte Verbesserungsbedarf ergibt sich hinsichtlich der »**Flexibilität bei der Lohn und Gehaltsfestsetzung**«. Österreich liegt – wie auch in den Jahren zuvor – bei einem Vergleich mit den anderen Ländern an vorletzter Stelle. Auch für die »**Dauer von Unternehmensgründungen**« besteht ein enormer Aufholbedarf, wobei insbesondere eine Reduktion des bürokratischen Aufwandes als Verbesserung angesehen werden kann. Die »**Steuerrate**«, die den Umfang der Steuerbelastung und Abgaben eines Unternehmens im zweiten Jahr seiner Tätigkeit misst (Ertragssteuern, Steuern auf Arbeit, weitere Steuern und Abgaben), ist in Österreich verglichen zu anderen Ländern ebenfalls zu hoch. Ebenso sind die »**Steuereffekte für Investitions- bzw. Arbeitsanreize**« in Österreich nur bedingt gegeben. Hier ist Österreich nur an dritt- bzw. viertletzter Position des Ländersamples zu finden.

Für den Sprung bei der Standortfaktoren-WM im Jahr 2016 sind u.a. zwei Indikatoren maßgeblich verantwortlich: »**Zugang zu Krediten**« mit +11 Punkten sowie »Ausmaß der Personalaus- und -weiterbildung« (+4 Punkte). Bei »Zugang zu Krediten« verbessert sich der GCR-Wert für Österreich von 2,85 im Jahr 2015 auf 4,84 im Jahr 2016 und sinkt im Jahr 2017 wieder geringfügig ab (4,66). Ähnlich zeigt sich die Entwicklung bei »Ausmaß der Personalaus- und -weiterbildung«: der gestiegene GCR-Wert des Jahres 2016 von 5,24 kann nicht gehalten werden und fällt im Jahr 2017 auf 5,10 und somit beinahe auf das Niveau des Jahres 2016 (5,06). Die Rangverbesserung bei diesem Indikator ist folglich von kurzer Dauer.

Tab. 1: Die 31 Indikatoren mit Werten des GCR 2016 und 2017 und der Differenz für 2017 zu 2016

		GCR-Wert Österreichs		TOP-3		Differenz zu 2016		Veränderung bzgl.	
		2016	2017	Ø (2016)	Ø (2017)	WM ¹	Barometer ²	WM	Barometer
Institutionen	Schutz Eigentumsrechte	5,92	5,86	6,43	6,49	-2	-1,8%	↘	↘
	Schutz geist. Eigentum	5,84	5,91	6,39	6,44	+5	0,4%	↗	↗
	Bestechung	5,88	5,90	6,63	6,62	-1	0,5%	↘	↗
	Belastung d. staatl. Regul.	3,67	3,49	5,25	5,25	-1	-3,6%	↘	↘
	Staatl. Leist.z. Verb.d. Unt.perf.*	6,05	3,61	5,46	5,46	0	0,0%	↔	↔
	Stärke d. Berichtswesen	6,05	6,04	6,52	6,41	+1	1,4%	↗	↗
Infrastruktur	Infrastruktur	5,91	5,85	6,41	6,43	0	-1,2%	↔	↘
	Straßen	5,99	5,95	6,31	6,35	0	-1,1%	↔	↘
	Lufttransport	5,32	5,21	6,69	6,68	-1	-1,7%	↘	↘
	Elektr.versorgung	6,61	6,58	6,83	6,83	-1	-0,6%	↘	↘
Bildung	Bildungssystem	4,48	4,23	5,93	5,94	-3	-4,3%	↘	↘
	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,24	5,10	5,56	5,54	-4	-2,1%	↘	↘
Steuern	Steuereffekt Invest.anreize	2,90	2,87	5,82	5,80	-1	-0,3%	↘	↘
	Steuereffekt Arbeitsanreize	2,66	2,72	5,93	5,97	0	0,7%	↔	↗
	Steuerrate	2,17	2,20	6,65	6,63	0	-0,6%	↔	↘
Bürokratie und Handelsbeschränkungen	Bürokr. b. Untern.grd.	3,15	3,18	6,79	6,58	0	-2,0%	↔	↘
	Dauer f. Untern.grd. **	3,78	3,71	6,90	6,89	+1	0,9%	↗	↗
	Handelsbarrieren	4,84	4,93	5,55	5,74	0	-1,5%	↔	↘
	Handelszölle	6,46	6,41	6,64	6,61	0	0,2%	↔	↗
	Effiz. Zollverfahren	5,17	5,29	6,12	6,18	-1	1,1%	↘	↗
Arbeitsmarkt	Flex. b. Lohn-&Geh.fests.	2,25	2,28	6,06	6,01	0	0,9%	↔	↗
	Pers.einst.praktiken	3,00	3,01	5,56	5,56	-1	0,2%	↘	↗
	Entlassungskosten	6,49	6,49	6,57	6,57	0	0,0%	↔	↗
	Bezahl. u. Produktivität	4,57	4,53	5,48	5,53	+4	-1,3%	↗	↘
Finanzmarkt	Verfügbarkeit fin. DL	5,25	5,17	5,92	5,88	-1	-0,9%	↘	↘
	Zugang Kredite	4,84	4,66	5,40	5,48	-1	-4,5%	↘	↘
Forschung, Technologie und Innovation	Verf. neuest. Technolog.	6,06	5,92	6,58	6,53	0	-1,5%	↔	↘
	Fortschritt.d. Produkt.proz.	6,13	6,07	6,39	6,36	-1	-0,5%	↘	↘
	Innovationskapazität	5,63	5,55	5,98	5,99	-1	-1,3%	↘	↘
	qual. wiss. Forsch.Inst.	5,27	5,36	6,27	6,32	0	0,7%	↔	↗
	Verf. Ingenieure & Wiss.	4,70	4,53	5,70	5,74	-1	-3,7%	↘	↘

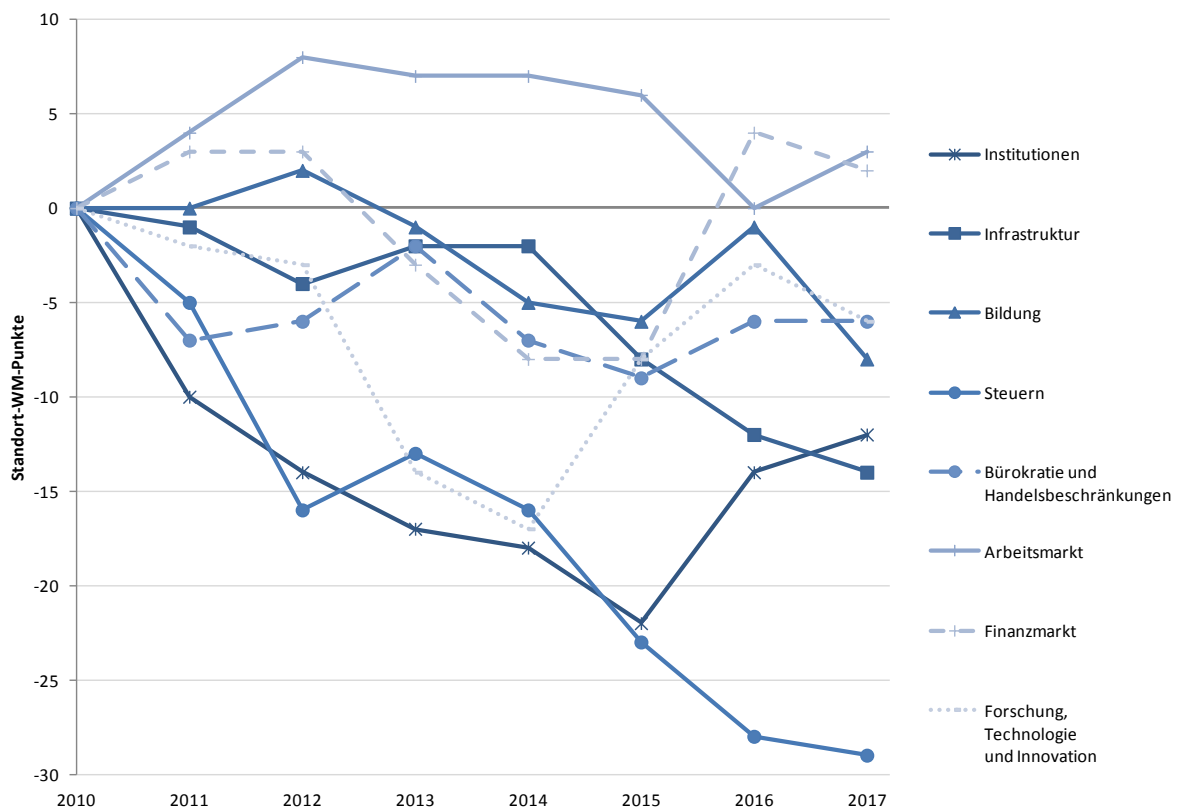
Anm.: ¹Differenz in Punkten, ²Differenz in Prozentpunkten. *Der Indikator „Staatliche Leistungen zur Verbesserung der Unternehmensperformance“ wird ab dem GCR 2013-2014 nicht erhoben. Hierzu werden die Werte aus dem GCR 2012-2013 fortgeschrieben. **Aufgrund einer methodischen Änderung des für diese Kennzahl zugrundeliegenden Doing Business Report werden die Werte normalisiert. Abkürzungsverzeichnis zu den Bezeichnungen der Indikatoren im Anhang A.
Quelle: IWI (2017) auf Basis der GCR 2011-2018 des WEF (World Economic Forum)

Die betrachteten Indikatoren können gemäß ihrer Einteilung im GCR folgenden acht (Themen-)Bereichen zugeordnet werden: „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Bürokratie und Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Anschließend können für jeden dieser Bereiche die Standort-WM-Punkte summiert und ein Mehrjahresvergleich erstellt werden. In der Achtjahresbetrachtung zeigt sich bei Österreich ein Punkteverlust von sechs der acht Bereiche. Die meisten Kategorien weisen bis auf wenige Erholungszyklen ab dem Ausgangsjahr 2010 einen beinahe kontinuierlichen Punkterückgang auf. Dieses Ergebnis verbessert sich auch bei einem Vergleich des vorangegangenen Jahres nicht.

Zwischen 2016 und 2017 zeigen lediglich die beiden Indikatorgruppen Arbeitsmarkt sowie Institutionen eine positive Entwicklung um drei bzw. zwei WM-Punkte. Die Indikatorgruppe Arbeitsmarkt ist neben dem Finanzmarkt zudem die einzige Gruppe, welche über dem Ausgangsniveau des Jahres 2010 liegt und somit eine leicht positive Entwicklung vorweisen kann. Die Indikatoren der Bürokratie und Handelsbeschränkungen bleiben zwischen 2016 und 2017 insgesamt konstant.

In fünf Kategorien kommt es zu einer Abnahme an Gesamtpunkten, die größten Einbußen erfährt der Bereich Bildung mit minus sieben Punkten, gefolgt von Forschung, Technologie und Innovation mit drei Minuspunkten. Im Bereich Steuern verschlechtert sich die Punkteanzahl das vierte Jahr in Folge, seit dem Ausgangsjahr 2010 beträgt der Verlust in dieser Kategorie insgesamt bereits 29 WM-Punkte.

Abb. 2: Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM nach Kategorien



Anm.: Ausgangslevel: 480 Punkte (2010); Die Zuordnung der Indikatoren zu den Kategorien ist in Tab. 1 ersichtlich.
 Quelle: IWI (2017) auf Basis des GCR 2011-2018 des WEF

Modell-Mutation I: EU-Staaten

Die beiden Analysetools „Automotive Standortfaktoren WM“ und „Automotives Standortbarometer“ können in einer Modell-Mutation ebenso für die **16 EU-Mitglieder unter den Vergleichsstaaten**⁴ berechnet werden. In dieser Auswertung werden entsprechend der Methodik pro Indikator die drei am besten performenden EU-Staaten dieses reduzierten Ländersamples identifiziert und deren Durchschnittswert als Referenzpunkt zur Erstellung des „Automotiven Standortbarometers“ herangezogen. Analog dazu erfolgt eine Neubestimmung der „Automotiven Standortfaktoren-WM“.

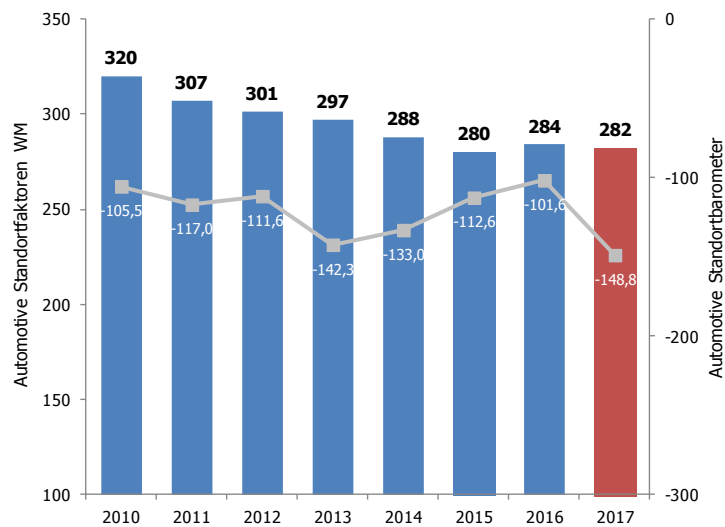
Die Ergebnisse zeigen, dass **die Attraktivität des heimischen Wirtschaftsstandortes für die Automotive Zulieferindustrie im Zeitraum 2013 bis 2015 kontinuierlich abgenommen** hat und seitdem bis zum Jahr 2017 stagniert. Im Jahr 2017 erreicht Österreich in der Automotiven Standortfaktoren WM 282 Punkte, was einem Rückgang um 2 Punkte gegenüber dem Vorjahr und 38 Punkte im Vergleich zum Ausgangsjahr 2010 darstellt.

Besorgniserregend ist der Abstand zur Spitze: nach dem Automotiven Standortbarometer erreicht Österreich im Jahr 2017 eine Differenz in Höhe von -148,8 Prozentpunkten⁵ zu den TOP-Performern, während diese 2010 bei -105,5 Prozentpunkten liegt. Gemessen am Vorjahr beträgt der Rückgang -47,2 Prozentpunkte, wobei sich der Abstand vor allem bei den Indikatoren Dauer für Unternehmensgründung, Belastung der staatlichen Regulierung, Bildung sowie Steuereffekte am meisten vergrößert.

4 Belgien, Bulgarien, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Niederlande, Österreich, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Tschechien, Ungarn, Vereinigtes Königreich.

5 Entspricht der Summe der prozentuellen Abweichungen gegenüber den jeweiligen TOP-3-Ländern der Indikatoren.

Abb. 3: Modell-Mutation für die EU-Staaten des Ländersamples (16 Vergleichsländer)



		TOP-3			Differenz zu 2015		Differenz zu 2016	
		Ø (2015)	Ø (2016)	Ø (2017)	WM ¹	Barometer ²	WM ¹	Barometer ²
Institutionen	Schutz Eigentumsrechte	6,24	6,36	6,36	0	-2,3%	0	-1,0%
	Schutz geist. Eigentum	6,12	6,26	6,29	+2	1,3%	+2	0,6%
	Bestechung	6,26	6,48	6,34	+1	2,2%	0	2,4%
	Belastung d. staatl. Regul.	4,07	4,29	4,61	0	-8,8%	0	-9,8%
	Staatl. Leist. z. Verb. d. Unt. perf. *	4,52	4,52	4,52	0	0,0%	0	0,0%
Infrastruktur	Stärke d. Berichtswesen	6,15	6,28	6,30	+2	0,8%	+1	-0,5%
	Infrastruktur	6,19	6,13	6,13	-1	-2,2%	0	-1,0%
	Straßen	6,15	6,06	6,05	-1	-1,4%	0	-0,4%
	Lufttransport	6,14	6,20	6,24	0	-3,8%	0	-2,5%
Bildung	Elektr.versorgung	6,65	6,76	6,74	-1	-1,4%	0	-0,3%
	Bildungssystem	5,54	5,59	5,54	0	-1,8%	-1	-3,7%
Steuern	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,23	5,41	5,36	0	-1,6%	-2	-1,6%
	Steuereffekt Invest.anreize	4,18	4,39	4,76	-4	-12,7%	-1	-5,7%
	Steuereffekt Arbeitsanreize	3,84	3,98	4,22	-1	-2,4%	0	-2,5%
Bürokratie und Handelsbeschränkungen	Steuerrate	6,31	6,44	6,49	-1	7,1%	0	3,9%
	Bürokr. b. Untern.grd.	6,33	6,33	7,00	-1	-0,9%	0	-0,9%
	Dauer f. Untern.grd. **	6,94	7,00	6,88	+1	-10,4%	+1	-10,4%
Arbeitsmarkt	Handelsbarrieren	4,81	5,21	5,38	+1	-2,7%	0	-1,4%
	Handelszölle	7,00	7,00	7,00	0	0,0%	0	0,0%
	Effiz. Zollverfahren	5,61	5,81	5,89	0	-0,9%	0	0,8%
	Flex. b. Lohn-&Geh.fests.	5,56	5,75	5,72	0	-3,4%	0	0,8%
Finanzmarkt	Pers.einst.praktiken	4,26	4,52	4,73	-5	-17,6%	-1	-2,7%
	Entlassungskosten	6,46	6,46	6,46	0	0,0%	0	0,0%
	Bezahl. u. Produktivität	4,69	4,89	4,92	+2	1,6%	+2	-1,4%
Forschung, Technologie und Innovation	Verfügbarkeit fin. DL	5,98	5,55	5,54	+1	2,4%	-1	-1,3%
	Zugang Kredite	3,95	5,21	5,23	+5	16,8%	-1	-3,7%
Forschung, Technologie und Innovation	Verf. neuest. Technolog.	6,52	6,53	6,50	-1	-2,3%	0	-1,6%
	Fortschritt.d. Produkt.proz.	6,21	6,20	6,14	+1	1,6%	-1	-0,1%
	Innovationskapazität	5,65	5,75	5,75	-1	1,0%	-1	-1,3%
	qual. wiss. Forsch.Inst.	6,08	6,10	6,07	0	4,8%	0	1,9%
	Verf. Ingenieure & Wiss.	5,35	5,32	5,36	+3	0,9%	+1	-3,8%

Anm.: ¹Differenz in Punkten, ²Differenz in Prozentpunkten. *Der Indikator „Staatliche Leistungen zur Verbesserung der Unternehmensperformance“ wird ab dem GCR 2013-2014 nicht erhoben. Hierzu werden die Werte aus dem GCR 2012-2013 fortgeschrieben. **Aufgrund einer methodischen Änderung des für diese Kennzahl zugrundeliegenden Doing Business Report werden die Werte normalisiert. Abkürzungsverzeichnis zu den Bezeichnungen der Indikatoren im Tabelle 1. Berechnungsgrundlage: 31 Indikatoren, 16 Vergleichsländer.

Quelle: IWI (2017) auf Basis des GCR 2011-2018 des WEF

Modell-Mutation II: Vergleich AT, DE, CH, UK

Von besonderer Relevanz im Ländervergleich ist die Gegenüberstellung der Entwicklung Österreichs mit einigen ausgewählten Referenzstandorten. Hierbei wird das Hauptaugenmerk auf die beiden Nachbarstaaten Deutschland und Schweiz sowie auf das Vereinigte Königreich gelegt. Entsprechend der Vergleichsmethodik können die Rangplatzierungen auch für diese vier Vergleichsländer gebildet werden: Pro Indikator erhält das am besten performende Land vier Punkte, das nächstfolgende drei Punkte, usw. Die Summe dieser Rangpunkte ergibt dann die Platzierung in der Automotive Standortfaktoren WM im Vier-Länder-Vergleich.⁶

Die Modell-Mutation belegt, dass der Automotive Standort Österreich gegenüber den vier Referenzstandorten seit 2010 kontinuierlich an Boden verliert. Lag Österreich 2010 noch wenige Punkte hinter Deutschland mit 70 Punkten auf Rang drei, so ist in den Folgejahren eine fortlaufende Abnahme der Standortattraktivität festzustellen, die bis 2014 zwischenzeitlich in einem Verlust von insgesamt 17 Punkten resultiert. Nach einer kurzfristigen Trendumkehr in den Jahren 2015 und 2016 – in denen Österreich einen Punktestand von 54 bzw. 56 Punkten erzielt – findet der Negativlauf im Jahr 2017 mit 53 Punkten eine Fortsetzung.

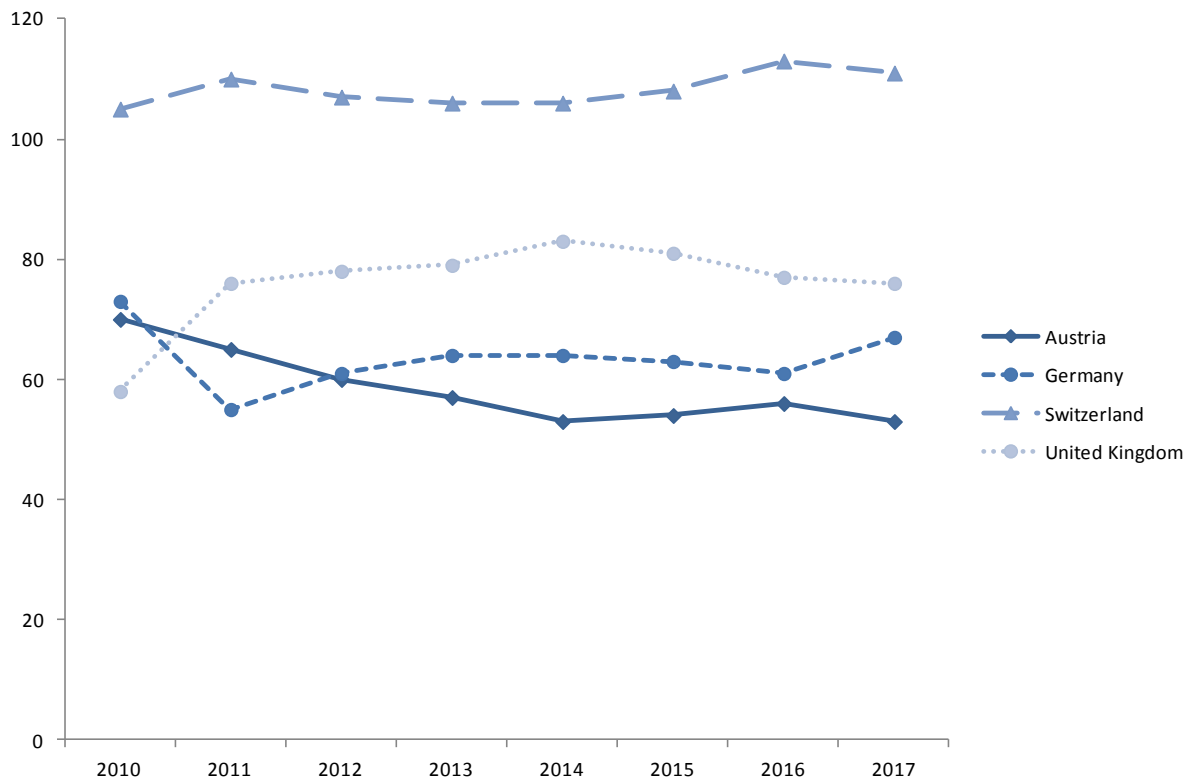
Kritisch wird vor allem das steuerliche Umfeld bewertet: Alleine bei den dazu zählenden Indikatoren »Effekte der Besteuerung auf Arbeitsanreize« und »Effekte der Besteuerung auf Investitionsanreize« ist Österreich deutlich schlechter bewertet als die Top-3 Nationen. Im Vergleich zum Vorjahr verliert Österreich im Jahr 2017 in den Bereichen »Ausmaß der Personalaus- und -weiterbildung«, »Verbreitung von Handelsbarrieren« sowie »Verfügbarkeit von finanziellen Dienstleistungen« jeweils einen Punkt. Summa summarum führt dies zu einer Verschlechterung des Automotiven Standorts Österreich um drei Punkte im Vier-Länder-Vergleich.

Die Schweiz und das Vereinigte Königreich können in diesem Jahr keine Verbesserung erzielen und verlieren einen (Vereinigtes Königreich) bzw. zwei Punkte (Schweiz). Das Vereinigte Königreich muss zum dritten Mal in Folge seit 2014 (83 Punkte) einen Punkteverlust verzeichnen und liegt nun bei 76 Punkten. Die momentan beste Entwicklung zeigt Deutschland, das im Jahr 2017 insgesamt 67 Punkte verzeichnen kann. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um 6 Punkte. Die Punktegewinne zeigen sich bei den Indikatoren »Verfügbarkeit von Wissenschaftlern und Ingenieuren«, »Zugang zu Krediten« und »Effekte der Besteuerung auf Arbeitsanreize« sowie in jenen Bereichen, in denen Österreich Punkte abgegeben hat.

Weiter unangefochten an der Spitze dieses Vier-Länder-Vergleichs behauptet sich – trotz des minimalen Punkteverlustes – die Schweiz mit 111 Punkten. Die Schweiz hält 2017 in 23 der 31 Indikatoren den Spitzenwert und liegt bei fünf weiteren an zweiter Stelle. Hinter den EU-Staaten am letzten Platz liegt die Schweiz hingegen betreffend Verbreitung von Handelsbarrieren (tarifäre und nicht-tarifäre Handelshemmnisse) sowie Handelszölle. Gegenüber dem Jahr 2010 (105 Punkte) kann die Schweiz um sechs Punkte zulegen.

6 Eine detaillierte Aufstellung ist im Anhang A ersichtlich.

Abb. 4: Vier-Länder-Vergleich (AT, DE, CH, UK)



Anm.: Berechnungsgrundlage: 31 Indikatoren, 4 Vergleichsländer.
Quelle: IWI (2017) auf Basis des GCR 2011-2018 des WEF

III. Internationale Standortrankings

Die durchwachsene Lage Österreichs im internationalen Standortwettbewerb belegen auch diverse andere internationale Standortrankings, die jedoch nicht spezifisch für die Anforderungen der Automotiven Zulieferindustrie konzipiert sind. Die Bandbreite der ausgewählten Indizes reicht von international etablierten Standortrankings über spezielle Innovationsrankings bis zu Positionsbestimmungen und Metastudien, die sich gesondert mit dem Unternehmensstandort Österreich befassen.

Im Wettbewerbsranking des Schweizer Managementinstituts IMD (**World Competitiveness Scoreboard**, *Institute for Management Development*) werden 63 Länder auf Basis von 338 Kriterien auf ihre Wettbewerbsfähigkeit untersucht. Demnach verschlechtert sich Österreich laut der aktuellen Ausgabe (2017) im Jahresvergleich gegenüber 2015 um einen Platz auf Rang 25. Im Vorjahr wurde noch eine Verbesserung um zwei Plätze festgestellt, der Aufwärtstrend ist somit vorerst gestoppt. Zum Vergleich: Im Jahr 2010 lag Österreich noch auf Rang 14.

Im **Global Competitiveness Index** des *World Economic Forum* (WEF), der als Datenbasis für vorliegende Analyse dient, kann sich Österreich gegenüber der vergangenen Periode um vier Plätze auf den 19. Rang unter 140 Vergleichsländern verbessern. Bemängelt werden darin unter anderem die hohen Steuersätze, restriktiven Arbeitsgesetze und die ineffiziente Staatsbürokratie. Mit einer Verschlechterung zum Vorjahr bewertet die *Weltbank* das Geschäftsklima in Österreich in ihrem **Ease of Doing Business-Index**. Gegenüber 2016 wird Österreich um einen Platz schlechter auf Rang 22 von 190 Vergleichsländern gereiht.

Die Stärken und Schwächen verschiedener Standorte im Bereich Innovation versuchen der Summary Innovation Index der *Europäischen Kommission*, der Innovationsindikator des *Bundesverbands der Deutschen Industrie* oder der Global Innovation Index der *INSEAD Business School* aufzuzeigen. Nach den rezenten Ausgaben verbessert sich Österreich im **Summary Innovation Index** um drei Plätze (Rang 7 von 28 Vergleichsländern). Der **Innovationsindikator** (Rang 9 von 35) sowie der **Global Innovation Index** (Rang 20 von 127) zeigen hingegen keine Veränderung für Österreich gegenüber dem Vorjahr.

Update der diversen Standortrankings

Ranking	Institution	Jahr	Rang (von)	Veränderung	
				Ränge	Tendenz
World Competitiveness Scoreboard	Institute for Management Development (IMD)	2017	25 (63)	-1	↘
Global Competitiveness Index	World Economic Forum	2016/17	19 (140)	+4	↗
Ease of Doing Business-Index	World Bank, International Finance Corporation	2017	22 (190)	-1	↘
Innovation Union Scoreboard	European Commission	2017	7 (28)	+3	↗
Innovationsindikator	Bundesverb.d.Deutschen Industrie, Fraunhofer ISI, et. al	2017	9 (35)	0	↔
Global Innovation Index	INSEAD, Cornell University, WIPO, et al.	2017	20 (127)	0	↔

Quelle: Eigene Zusammenstellung, IWI (2017)

Mit der spezifischen Situation Österreichs im Standortwettbewerb befassen sich die beiden Studien des Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmens *Deloitte Services* und der *Wirtschaftskammer Österreichs* (WKO). Die jüngste Ausgabe des **Deloitte Radar** 2017 konstatiert, dass der Abwärtstrend am Wirtschaftsstandort Österreich vorerst gestoppt ist. Deloitte ortet ein Momentum für eine Trendumkehr. Eine positive Konjunkturentwicklung, steigende Einnahmen für den Staat und wieder anziehende Investitionen bei den Unternehmen bieten die Chance einer nachhaltigen Verbesserung des heimischen Standorts. Bemängelt werden weiterhin die Fülle an regulatorischen Auflagen und der hohe Bürokratieaufwand, welche als größtes unternehmerisches Risiko und Investitionshemmnis wahrgenommen werden. Zusätzlich wird die hohe Steuer- und Abgabenbelastung kritisiert. Es bedarf einer kontinuierlichen Senkung der Abgabenquote mit einer ausgabenseitigen Gegenfinanzierung und Vereinfachungen des Systems.

Der **Monitoring Report Index**, erstellt von der *Wirtschaftskammer Österreich* (WKO), fasst die Ergebnisse aus rd. 150 Ranglisten zusammen und kommt zum Schluss, dass im Durchschnitt 35,1 Prozent aller Länder besser als Österreich platziert sind, womit sich die Standortattraktivität Österreichs im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert hat. Im längerfristigen Trend zeigt sich allerdings ein schleichender Abstieg seit dem Jahr 2005: Während Österreich vor zehn Jahren noch im obersten Viertel der Länder lag (damals schnitten nur 22,9 Prozent der Länder besser ab), rutschte der heimische Wirtschaftsstandort im Jahr 2014 erstmals aus dem Drittel der am besten performenden Nationen (33,6 Prozent).

Conclusio

In den letzten Jahren fällt der Befund über die Entwicklung der **Rahmen- bzw. Standortbedingungen** für die Automotive Industrie – vor allem im internationalen Vergleich – besorgniserregend aus, wenn auch der Negativtrend etwas gebremst werden kann. Geteilter Meinung zeigen sich die etablierten internationalen Standortrankings zur österreichischen Standortattraktivität. Ein Drittel der Standortrankings bescheinigt Österreich eine Verbesserung der heimischen Standortfaktoren, darunter der *Global Competitiveness Index* (Rang 19 von 140 Ländern) mit einer Rangverbesserung um vier Plätze und das *Innovation Union Scoreboard* (Rang 7 von 28 Ländern) mit einem Gewinn von drei Positionen. In Summe fallen die Standortrankings ausgeglichen aus, ein weiteres Drittel sieht keine Veränderung und das letzte Drittel attestiert Österreich im Jahr 2017 einen Verlust an Standortattraktivität. Dazu zählen das *World Competitiveness Scoreboard* (Rang 25 von 63 Ländern) und der *Ease of Doing Business Index* (Rang 22 von 190 Ländern) mit einem Verlust von jeweils einem Platz.

Ein kontinuierlicher Verlust an Standortattraktivität Österreichs konnte in jüngster Zeit insbesondere in Bezug auf den Sektor der Automotiven Zulieferunternehmen beobachtet werden, wie die beiden vom IWI entwickelten Analysetools „Automotive Standortbarometer“ und „Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft“ zeigen. Diese speziell auf die Automotive Industrie zugeschnittenen Monitoring-Instrumente belegen nach einem Update mit den rezenten Daten des Global Competitiveness Report 2017-2018 des World Economic Forum (WEF) nach einer kurzen Phase der Erholung eine neuerliche **Abnahme der Attraktivität des heimischen Wirtschaftsstandortes für die Automotive Zulieferindustrie**. Dem Automotiven Standortbarometer zufolge vergrößert sich 2017 der Abstand Österreichs zu den Top-Nationen um 27,6 Prozentpunkte. Zum Vergleich: Gegenüber dem Ausgangsniveau von 2010 beträgt der Abstand inzwischen -84,7 Prozentpunkte. Somit wächst der Aufholbedarf Österreichs gegenüber den Top-Nationen in den jüngsten Jahren wieder deutlich an. Ein ähnliches Bild bietet sich auch in der Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM: Von 2010 bis 2015 verliert Österreich um insgesamt 78 Punkte, was gleichbedeutend mit einem Abstieg Österreichs im Ranking der Automotiven Standortfaktoren ist. Nach einer kurzfristigen Trendumkehr im Jahr 2016 fällt Österreich im Vergleich zum Vorjahr abermals um 10 Punkte zurück und liegt nun bei 410 WM-Punkten.

Modell-Mutationen in Form von Auswertungen für die EU-Staaten des Ländersamples zeigen auch auf europäischer Ebene eine stagnierende Standortattraktivität bzw. eine Vergrößerung des Abstands zu den Top-Performern. Der Vier-Länder-Vergleich mit den Referenzstandorten Schweiz, Deutschland und UK belegt, dass die Schweiz weiter unangefochten an der Spitze liegt. Während das Vereinigte Königreich einen Punkt verliert, zeigt Deutschland im Jahr 2017 eine gute Performance, es kann im Vergleich zum Vorjahr sechs Punkte dazu gewinnen und insgesamt 67 Punkte erzielen. Österreich fällt im Betrachtungszeitraum kontinuierlich zurück, 53 verzeichnete Punkte im Jahr 2017 bedeuten einen Punkteverlust von drei Punkten gegenüber dem Jahr 2016.

Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse und im Hinblick auf den aktuellen Strukturwandel in der Branche (u.a. verändertes Konsumverhalten, wachsender Stellenwert der Logistik, der Entwicklung von alternativen Antriebssystemen), der alleine schon die volle Leistungsfähigkeit der Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie hinsichtlich veränderter Anforderungen etc. erfordert, sind optimale Standortfaktoren bzw. Rahmenbedingungen des Landes unentbehrlich. Diese müssen derart gestaltet werden, dass sie eine effiziente wie kostengünstige Produktion der Automotiven Zulieferindustrie am heimischen Standort ermöglichen. Nur dann sind die österreichischen Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie auch in der Lage, sich gegen den internationalen Wettbewerb zu behaupten bzw. ihre Wettbewerbsposition zu verbessern.

Anhang A

Tab. 2: Abkürzungsverzeichnis und weitere Erläuterungen

GCI-Subindex	Abkürzung	Indikator
1.01	Schutz Eig.tumsrechte	Schutz von Eigentumsrechten (inkl. Finanzvermögen)
1.02	Schutz geist. Eig.tum	Schutz des geistigen Eigentums (inkl. Maßnahmen gegen Produktpiraterie)
1.05	Bestechung	Regelwidrige Zahlungen und Bestechungsgeld von Unternehmen
1.09	Belastung d. staatl Regul.	Belastung durch staatliche Regulierungen
1.13	Staatl. Leist. f. Unt.perf.	Staatliche Leistungen zur Verbesserung der Unternehmensperformance
1.18	Stärke d. Berichtwesens	Stärke der Bilanzprüfungsvorschrift und des Berichtswesens (Rechnungslegungsstandards)
2.01	Infrastruktur	Qualität der gesamten Infrastruktur
2.02	Straßen	Qualität der Straßen
2.05	Luftransport	Qualität der Luftransport-Infrastruktur
2.07	Elektr.versorgung	Qualität der Elektrizitätsversorgung
5.03	Bildungssystem	Qualität des Bildungssystems
5.08	Aus- u. Weiterbild. v. Personal	Ausmaß der Personalaus- und -weiterbildung
6.04	Steuereffekt Invest.anreize	Effekte der Besteuerung auf Investitionsanreize
6.05	Steuerrate	Gesamte Steuerrate
6.06	Bürokr. b. UN-grd.	Bürokratieaufwand bei Unternehmensgründungen
6.07	Dauer f. UN-grd.	Dauer um ein Unternehmen zu gründen
6.09	Handelsbarrieren	Verbreitung von Handelsbarrieren (tarifäre und nicht-tarifäre Handelshemmnisse)
6.10	Handelszölle	Handelszölle
6.13	Effiz. d. Zollverfahrens	Effizienz des Zollverfahrens hinsichtlich Ein- und Ausfuhr von Waren
7.02	Flex. b. Lohn-& Geh.fests.	Flexibilität bei Lohn- und Gehaltsfestsetzungen
7.03	Einst./Entl.prakt.	Personaleinstellungs- und Entlassungspraktiken
7.04	Entl.kosten	Kosten bei Entlassungen von Mitarbeitern
7.05	Steuereffekt Arbeitsanreize	Effekte der Besteuerung auf Arbeitsanreize
7.06	Bezahl. vs. Produktivität	Zusammenhang von Bezahlung und Produktivität
8.01	Verfügbarkeit finanz. DL	Verfügbarkeit von finanziellen Dienstleistungen
8.04	Zugang zu Krediten	Zugang zu Krediten
9.01	Verf.b.kt. neuest. Technol.	Verfügbarkeit der neuesten Technologien
11.07	Fortschritt d. Prod.proz.	Fortschrittlichkeit der Produktionsprozesse
12.01	Innov.kapazität	Innovationskapazität (Technologiestatus)
12.02	Qual. v. wiss. Forsch.instituten	Qualität von wissenschaftlichen Forschungsinstituten
12.06	Verf.b.keit Ingenieure & Wiss.	Verfügbarkeit von Wissenschaftlern und Ingenieuren

Quelle: IWI (2016) auf Basis des GCI 2015-2016 des WEF

Anhang B: Methodische Vorgehensweise – Automotives Standortbarometer und Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft

Um die österreichische Automotive Zulieferindustrie vor dem Hintergrund ausgewählter Standortfaktoren des GCR (Global Competitiveness Report) zu beleuchten, bedarf es einer Reihe von methodischen Vorarbeiten. Zunächst wird der Begriff der Automotiven Zulieferindustrie abgegrenzt, folglich der Aufbau und das Ziel des GCR des WEF (World Economic Forum) näher skizziert und sodann die Auswahl der für die Automotive Zulieferindustrie relevanten Indikatoren und die Auswahl des Ländersamples erläutert.

Abgrenzung der Automotiven Zulieferindustrie

Der Begriff „Automotive“ ist ein Oberbegriff, der grundsätzlich für alle Fahrzeuge, die von Kraftmaschinen angetrieben werden – egal ob (ein-/mehr-) spurgeführt oder nicht, Anwendung findet. „Automotive“ ist nicht mit dem Begriff „Automobil“ gleichzusetzen, auch wenn er in zahlreichen Fällen (insbesondere in der Literatur) synonym verwendet wird. Die Automotive Zulieferindustrie beliefert ieS die Automobilindustrie (inkl. LKW und einspurige Fahrzeuge) und iwS auch die Bahn-, die Luft- und Raumfahrtindustrie sowie den Schiffbau. In der vorliegenden Studie steht die Automotive Zulieferindustrie ieS im Fokus der Analyse.

Die Automobil- bzw. Automotiven Zulieferer sind keine volkswirtschaftlich klar abzugrenzende bzw. „statistisch erfasste Branche“. Sie erstrecken sich von der *Herstellung von Waren* (vormals *Sachgütererzeugung*), wo sie sich in der *Maschinen- und Metallwarenindustrie* genauso finden wie in der *Elektro- und Elektronikindustrie*, der *Fahrzeugindustrie*, der *Gießereiindustrie*, der *chemischen Industrie* oder der *Textilindustrie*, bis hin zum einschlägigen *Handel*. Automotive Zulieferprodukte sind Spezialinputs, die von Zulieferern und Dienstleistern im Hinblick auf nachgelagerte Endprodukte entwickelt und produziert werden. Durch Einbau werden sie ohne bzw. nur nach geringfügiger Bearbeitung Bestandteil des Endprodukts.⁷

Eine Vergleichbarkeit der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie zu anderen Ländern ist aufgrund der gesonderten und oft schwer durchführbaren Abgrenzung nur bedingt möglich. Für die vorliegende Studie ist dies nicht weiter von Relevanz, da nicht die Automotiven Zulieferindustrien per se in den einzelnen Ländern analysiert und verglichen werden. Die Automotiven Zulieferindustrien in den einzelnen Ländern werden hinsichtlich allgemeiner (mikro- und makro)ökonomischer, politischer und institutioneller Standortfaktoren analysiert, die für die Wettbewerbsfähigkeit der Automotiven Zulieferindustrie von maßgeblicher Relevanz sind und für die Datenmaterial seitens des GCR zur Verfügung steht.

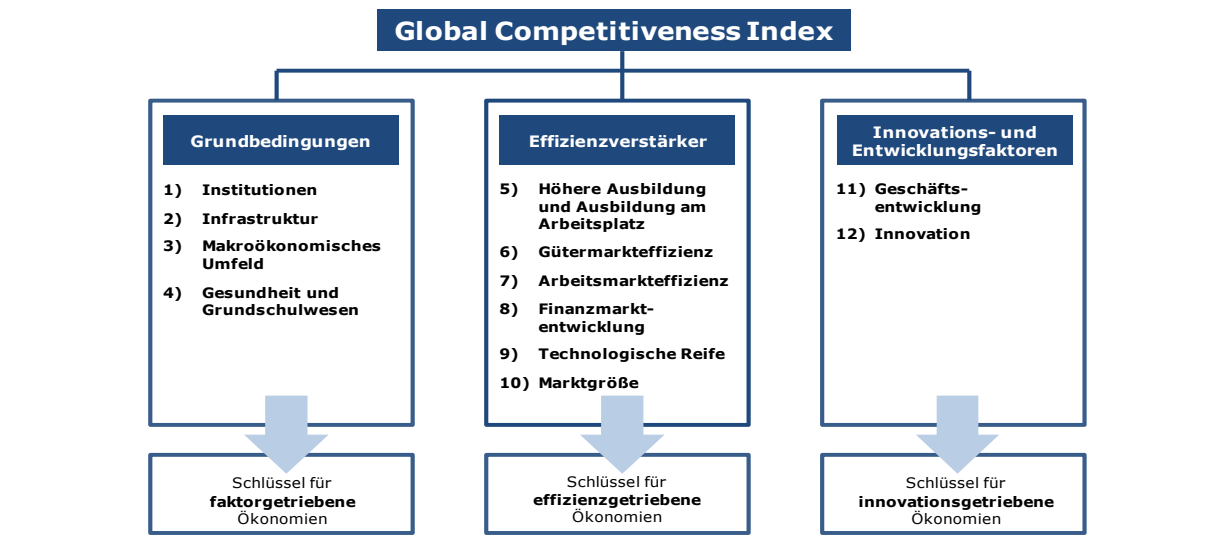
Der Global Competitiveness Index (GCI)

Der GCR stützt sich auf den GCI, ein umfassendes Instrument zur Messung nationaler Wettbewerbsfähigkeit, das sowohl mikro- als auch makroökonomische Indikatoren berücksichtigt. Institutionelle Faktoren fließen dabei genauso mit ein wie politische und andere Faktoren, die das Level der Produktivität eines Landes beeinflussen. Die Einstufung der einzelnen Länder – die Datenbasis liegt derzeit (Report 2015-2016) für 151 Länder vor – basiert auf der Auswertung öffentlich zugänglicher Daten und Befragungen von Wirtschaftsführern.

Die 114 verwendeten Indikatoren des GCI gliedern sich in drei Hauptgruppen und zwölf Subgruppen. Beim Aspekt Grundbedingungen finden sich Indikatoren zu den Themen Institutionen (z.B. Schutz von Eigentumsrechten), Infrastruktur und Makroökonomisches Umfeld (z.B. Inflation). Dem Feld Effizienzverstärker werden Indikatoren hinsichtlich höherer Ausbildung, Gütermarkteffizienz (z.B. Steuersystem), Arbeitsmarkteffizienz (z.B. Flexibilität), Finanzmarktentwicklung, Technologische Reife und Marktgröße hinzugerechnet. Beim dritten Block, Innovations- und Entwicklungsfaktoren, finden sich Indikatoren zu den Themen Geschäftsentwicklung (z.B. Fortschrittlichkeit des Produktionsprozesses) und Innovation.

⁷ IWI (2008): Die Automotive Zulieferindustrie als Motor der österreichischen Volkswirtschaft.

Abb. 5: Die Wettbewerbsfaktoren des GCI



Quelle: IWI (2013) auf Basis des GCI 2012-2013 des WEF

Die vom WEF erstellte Rangliste wird im Report 2015–2016 in vielen Bereichen von (nord)europäischen Staaten dominiert, wobei insgesamt die Schweiz an der Spitze liegt, vor Singapur und USA, Deutschland den 5. Rang belegt und Österreich auf Rang 19 zu finden ist. Daten zur Infrastruktur, der Effizienz der Arbeits- und Gütermärkte, zum technologischen Entwicklungsgrad etc. fließen in die Rangliste mit ein, die das Level der Produktivität einer Volkswirtschaft messen. Vom Level der Produktivität bzw. in weiterer Folge vom Level der Wettbewerbsfähigkeit wird dabei (un)mittelbar auf die Wachstumschancen der einzelnen Volkswirtschaften rückgeschlossen.

Auswahl der für die Automotive Zulieferindustrie relevanten Indikatoren und eines Ländersamples als Vergleichsbasis

Im Rahmen von n=20 ausgewählten Expertenmeinungen von Stakeholdern der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs (inkl. Unternehmensvertreter) wurde im Jahr 2013 für den heimischen Standort seitens des IWI ein qualitatives Themenprofil aufgespannt. Von der Indikatorenliste des GCR 2012–2013 (Full Data Edition) des WEF wurden in diesem Sinne jene Standortindikatoren ausgewählt, die wichtig für die Automotive Zulieferindustrie sind, wobei zwei Gruppen gebildet wurden. In Gruppe 1 – Indikatoren im engeren Sinn (ieS) – sind jene Indikatoren bzw. Standortfaktoren zu finden, die als sehr wichtig für die Automotive Zulieferindustrie eingeschätzt werden. D.h. hier sind jene Indikatoren berücksichtigt, die laut Durchschnittsbewertung der Experten einen Wert von kleiner gleich 1,5 erreichen; Bewertungsschema: 1=sehr wichtiger, 2=wichtiger bzw. 3=weniger wichtiger Standortfaktor für die Automotive Zulieferindustrie. In Gruppe 2 – Indikatoren im weiteren Sinn (iwS) – sind jene berücksichtigt, die laut obiger Systematik einen Wert von kleiner gleich 2,5 erreichen. Aufgrund des angeführten Auswahlverfahrens wurden nach entsprechendem Datencleaning 30 Indikatoren ieS und 50 Indikatoren iwS aufgenommen. Im vorliegenden Update werden nur die 30 Indikatoren ieS analysiert (bzw. 31 Indikatoren, bedingt durch die methodische Anpassung des GCR), wobei die Bezeichnung ieS in der vorliegenden Analyse nicht mehr verwendet wird. Das Konzept iwS ist nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.

Neben der Selektierung bestimmter – für die Automotive Zulieferindustrie relevanter – Indikatoren werden nicht alle 151 Länder des GCR berücksichtigt (Orientierung nicht am Durchschnitt, sondern an den Besten). Um in das Ländersample der vorliegenden Studie aufgenommen zu werden, muss das jeweilige Land mindestens zwei der folgenden drei Bedingungen erfüllen: eine TOP 3 Nennung im GCI (bei einem der berücksichtigten Indikatoren), ein TOP-40 Handelspartner von Österreich, eine TOP Automotive Nation (berücksichtigt sind hierbei Beschäftigte, Umsatz, Exporte etc.). Das aus diesem Eliminierungsprozess ausgewählte Ländersample (auf Basis der 30 Indikatoren) wird vor diesem Hintergrund auf Plausibilität überprüft und auf Grundlage der Erkenntnisse eines separaten Expertenworkshops, um für die Automotive Industrie wichtige Staaten, bereinigt/ergänzt. Es ist beabsichtigt, dass die Datenbasis sowohl Staaten mit besonders hoher Bedeutung für die Automotive Industrie als auch Länder, die zum Spitzenfeld des GCR zählen, enthält. Summa summarum werden 26 Nationen in die Analyse mit aufgenommen.

Tab. 3: Das ausgewählte Ländersample: 26 Nationen

Australien (AU)	Rumänien (RO)
Belgien (BE)	Schweden (SE)
Bulgarien (BG)	Schweiz (CH)
China (CN)	Singapur (SG)
Deutschland (DE)	Slowakei (SK)
Finnland (FI)	Slowenien (SL)
Frankreich (FR)	Spanien (ES)
Indien (IN)	Südafrika (ZA)
Italien (IT)	Tschechien (CZ)
Japan (JP)	Ungarn (HU)
Kanada (CA)	Vereinigte Arab. Emirate (AE)
Niederlande (NL)	Vereinigte Staaten (US)
Österreich (AT)	Vereinigtes Königreich (UK)

Quelle: IWI (2016) auf Basis des GCI 2015-2016 des WEF

Dynamische Analyse: Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer

Auf Basis der prozentuellen Abstände Österreichs zum durchschnittlichen TOP-3-Wert hinsichtlich des jeweiligen Indikators (Ländersample: 26 Nationen) und der Rankingpositionen Österreichs der jeweiligen Indikatoren wird für die Jahre 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 und 2015 quantitativ dargelegt, wie sich der Standort Österreich in diesem Zeitraum verändert. Dabei werden die prozentuellen Abstände der Automotiven Profileigenschaften⁸ bzw. die invertierten Rankingpositionen Österreichs⁹ der 26 Indikatoren zu einem Gesamtwert aufsummiert, bezeichnet sodann als Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft (WM) bzw. als Automotiver Standortbarometer (siehe Kapitel II. der vorliegenden Studie). Durch die Berücksichtigung mehrerer Jahre kann eine Aussage hinsichtlich der Veränderung der Qualität des Automotiven Standorts in Österreich getätigt werden. Dieser aufsummierte Wert kann, gegebenenfalls analog aber immer in neuer Relation für ein ausgewähltes Ländersample, errechnet werden, um Österreich in ein international vergleichbares Automotives Standortranking einzupassen. Diesbezüglich wurden zwei Modell-Mutationen berechnet, wobei bei der Modell-Mutation I nur die EU-Länder des 26 Nationen umfassenden Samples in die Analyse aufgenommen wurden (insgesamt 16 Länder) und in der Modell-Mutation II nur die 4 Länder Österreich, Deutschland, Schweiz sowie Vereinigtes Königreich.

Methodische Anpassungen GCR

Im Zuge der Veröffentlichung des GCR 2013-2014 gibt es ab dieser Version einige Änderungen bei ausgewählten Indikatoren. Der Indikator „Staatliche Leistungen zur Verbesserung der Unternehmensperformance (*Government services for improved business performance*)“ wurde aus dem Indikatorenset entfernt und der Indikator „Ausmaß und Wirkung des Steuersystems (*Effect of taxation on incentives to work and invest*)“ ist im GCR 2013-2014 in der ursprünglichen Form nicht mehr enthalten. Dieser wurde durch die beiden Indikatoren „Effekte der Besteuerung auf Investitionsanreize (*Effect of taxation on incentives to invest*)“ und „Effekte der Besteuerung auf Arbeitsanreize (*Effect of taxation on incentives to work*)“ ersetzt.

Weiters kommt es bei einigen Indikatoren zu Datenänderungen, die aufgrund einer geänderten Methodik in den Ursprungsquellen des GCR resultieren. In dem für die Automotive Industrie relevanten Indikatorenset betrifft das den Indikator „Anzahl der nötigen Tage, um ein Unternehmen zu gründen (*Number of days to start a business*)“. Die diesem Indikator zugrundeliegende Datenquelle des GCR ist der Doing Business Report. Infolge einer Methodikänderung werden die Werte der nötigen Tage zur Unternehmensgründung für Österreich – auch rückwirkend für ältere Ausgaben – im Doing Business Report von 28 Tage auf 25 Tage reduziert. Abgesehen davon liegen die Werte für diesen Indikator für den betrachteten Zeitraum

⁸ Es werden die einzelnen prozentuellen Abstände Österreichs vom TOP-Ländersample für die Indikatoren aufsummiert; D.h. der Wert entspricht der Summe der prozentuellen Abweichungen gegenüber den jeweiligen TOP-3-Ländern der 30 Indikatoren.

⁹ Summe der invertierten Rankings der Indikatoren auf Basis des ausgewählten Ländersamples. Invertierte Rankingpositionen bedeutet, dass das TOP-Land die höchste Punkteanzahl bekommt.

konstant bei 25 Tagen, weisen also keine Veränderungen oder Verbesserungen auf. Diese rückwirkend vorgenommenen Anpassungen scheinen in den älteren Ausgaben des GCR jedoch nicht auf, sodass bei einem naiven Vergleich der Ausgaben eine Verbesserung ersichtlich ist, die jedoch nur auf einer Methodikänderung basiert. Aufgrund dieser methodischen Änderung werden die Werte für diesen Indikator normalisiert.

Darüber hinaus gibt es folgende Anpassungen des Indikatorensets: Die Werte des ab dem GCR 2013-2014 fehlenden Indikators „Staatliche Leistungen zur Verbesserung der Unternehmensperformance“ werden aus dem GCR 2012-2013 fortgeschrieben. Der Indikator „Ausmaß und Wirkung des Steuersystems“ wird nun durch die neuen Indikatoren „Effekte der Besteuerung auf Investitionsanreize“ und „Effekte der Besteuerung auf Arbeitsanreize“ ersetzt. Aufgrund der zahlreichen Änderungen in der Methodik und da das Indikatoren-sample durch die Anpassungen in Summe 31 – statt wie bisher 30 – Indikatoren umfasst, werden in der gegenwärtigen Untersuchung alle Jahre neu berechnet, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse über den gesamten Beobachtungszeitraum zu gewährleisten.