

# Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie

*Berichtsjahr 2020*



**Wien, März 2020**

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

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

Bei der Erstellung dieser Studie wurde zu Gunsten der Darstellbarkeit und Lesbarkeit auf eine durchgehend geschlechtsspezifische 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

## **Inhaltsverzeichnis**

<i>Inhaltsverzeichnis</i> .....	3
<i>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis</i> .....	4
1. <i>Update des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM</i>	5
2. <i>Dynamische Analyse: Entwicklung des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM</i> .....	6
2.1 <i>Modell-Mutation I: EU-Staaten</i> .....	11
2.2 <i>Modell-Mutation II: Vergleich AT, DE, CH, UK</i> .....	13
3. <i>Internationale Standortrankings</i> .....	14
4. <i>Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie</i> .....	16
5. <i>Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie</i> .....	21
6. <i>Conclusio</i> .....	22
<i>Anhang A: Indikatorenliste</i> .....	24
<i>Anhang B: Methodische Vorgehensweise – Automotives Standortbarometer und Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft</i> .....	25

## **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

### **Abbildungsverzeichnis:**

Abb. 1:	Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer in den Jahren 2017 bis 2019 .....	6
Abb. 2:	Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM nach Kategorien.....	10
Abb. 3:	Modell-Mutation für die EU-Staaten des Ländersamples (15 Vergleichsländer).....	12
Abb. 4:	Vier-Länder-Vergleich (AT, DE, CH, UK).....	13
Abb. 5:	Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen.....	16
Abb. 6:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2019.....	17
Abb. 7:	Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie.....	18
Abb. 8:	Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie.....	19
Abb. 9:	Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex.....	21

### **Tabellenverzeichnis:**

Tab. 1:	Die 31 Indikatoren mit Werten des GCR 2018 und 2019 sowie der Differenz für 2019 zu 2018 .....	9
Tab. 2:	Übersicht Standortrankings 2019.....	14
Tab. 3:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2019 .....	20
Tab. 4:	Abkürzungsverzeichnis und weitere Erläuterungen .....	24
Tab. 5:	Das ausgewählte Ländersample: 26 Nationen .....	27

## **1. Update des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM**

In den vergangenen Jahren sind die Automotiven Zulieferunternehmen aufgrund des kontinuierlichen Strukturwandels der Branche neuen Herausforderungen ausgesetzt. Als Ursache des Wandels können einerseits interne (Produkt- und Prozessinnovationen) sowie andererseits makroökonomische (Meta)Effekte, auch als Megatrends bekannt, wie neue Mobilität oder die Bewegung in Richtung Nachhaltigkeit und steigendes Umweltbewußtsein genannt werden. Dies wiederum führt zu einem kompetitiveren sowie wettbewerbsintensiveren Umfeld. Bestmögliche Rahmenbedingungen in Form von optimalen Standortfaktoren der heimischen Volkswirtschaft werden benötigt, um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automotiven Zulieferindustrie mittel- bis langfristig gewährleisten zu können. Dies verlangt, dass die öffentliche Hand Rahmenbedingungen auf eine solche Art kreiert, dass die Produktion der Automotiven Zulieferindustrie am österreichischen Standort möglichst wettbewerbsfähig ist.

Die folgende Analyse basiert auf der IWI-Studienreihe „Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie“ und stellt in ein Update der Resultate mit den rezentesten Zahlen des **Global Competitiveness Report** (in weiterer Folge GCR) 2019 des World Economic Forum (WEF) bereit. Die Datenbasis konstituiert ein selektiertes Indikatoren- und Länderset, welches für die Automotive Zulieferindustrie von hoher Signifikanz ist, aber ebenso globale Leader miteinschließt.<sup>1</sup>

In Summe beinhaltet das herangezogene Indikatoren-sample 30 Indikatoren aus folgenden Themenbereichen: „Institutionen“, „Transport- und Kommunikationsinfrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Bürokratie und Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Überdies wurde eine Ländergruppe von 26 Standorten determiniert, die für die österreichische Automotive Zulieferindustrie von eminentem Interesse sind oder zu den aufstrebenden bzw. Spitzennationen gehören (siehe Anhang A). Die beiden Werkzeuge „Automotives Standortbarometer“ sowie „Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft“, die ein auf die Automotive Zulieferindustrie eigens abgestimmtes Monitoring der Entwicklung Österreichs im internationalen Standortwettbewerb im Zeitraum von 2017 bis 2019<sup>2</sup> ermöglichen, werden auf Grundlage des Indikatoren- und Ländersets errechnet.

Somit sind die (relativen) Stärken sowie Schwächen des österreichischen Standortes für die Automotive Zulieferindustrie eruierbar. Wodurch es in weiterer Folge möglich ist, Schlussfolgerungen über die Wettbewerbsfähigkeit zu treffen. Ziel dieser Kurzstudie ist das Aufzeigen jener Bereiche, in denen sich in Bezug auf den Standort Österreich Verbesserungspotentiale im Standortwettbewerb erkennen lassen, damit die Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Automotiven Zulieferindustrie ebenfalls zukünftig gewährt werden kann.

Pro Indikator werden zur Erstellung des „Automotiven Standortbarometers“ die drei führenden Nationen selektiert und der Top-3-Durchschnitt, d.h. der Mittelwert aus deren Einträgen im GCR, berechnet. So nach bemisst das Automotive Standortbarometer den prozentuellen Abstand Österreichs zum Top-3-Durchschnitt, wobei die jeweiligen prozentuellen Abstände der einzelnen Indikatoren aufsummiert werden. Die Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft berechnet sich auf Basis der jeweiligen Rangplatzierungen Österreichs im Ländersample. Hierfür erhält jedes Land seiner Position entsprechend in der Rangordnung Punkte. Dies bedeutet, dass jenes Land mit dem besten Wert bei einem Indikator die Höchstzahl an Punkten (26 Punkte) erlangt, das unmittelbar folgende Land 25 Punkte, etc. Folglich geht die Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft als die Summe der so erreichten Punkte<sup>3</sup> hervor.

---

1 Siehe Methodik im Anhang B.

2 Aufgrund von signifikanten Änderungen in der Methodik des GCI 4.0 wird von einer Fortführung der Automotive Standortfaktoren WM und des Automotiven Standortbarometers der Jahre 2010 bis 2017 aus den IWI-Vorgängerstudien abgesehen, da keine unmittelbare Vergleichbarkeit der Ergebnisse gegeben ist. So sind beispielsweise im GCI 4.0 einige Indikatoren in der ursprünglichen Form nicht verfügbar, oder es wurde die Erhebung bzw. Punktebewertung dieser geändert. Aufgrund dessen wurden im GCI 4.0 zusätzlich die Werte für das Jahr 2017 nach der neuen Methodik neu berechnet.

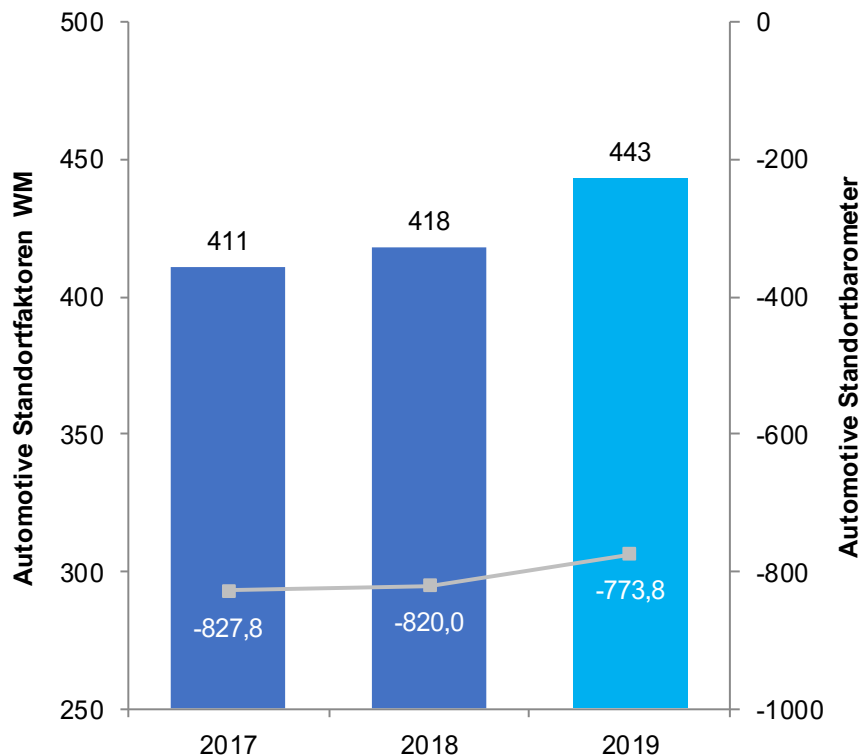
3 Die theoretisch mögliche Minimal- bzw. Maximalpunkteanzahl beträgt bei 30 Indikatoren und einem 26 Länder umfassenden Sample 30 Punkte bzw. 780 Punkte.

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

Die aktuelle IWI-Analyse über den internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie indiziert eine Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich für die Automotive Zulieferindustrie im Zeitrahmen von 2017 bis 2019. Im Zeitraum von 2017 auf 2018 handelt es sich um eine geringfügige Erhöhung Österreichs Standortattraktivität<sup>4</sup>, und zwar um 7 Punkte. In der zweiten Phase des beobachteten Zeitrahmens (Jahr 2019) ist sowohl im Automotiven Standortbarometer sowie in der Automotiven Standortfaktoren WM eine erkennbare Steigerung der Attraktivität ersichtlich. Hier beläuft sich die Zunahme auf 25 Punkte.

In der gegenwärtigen Periode 2019 beläuft sich der Abstand zu den Top-Performern im **Automotiven Standortbarometer** auf -773,8 Prozentpunkte, dies entspricht einem Rückgang von 46,2 Prozentpunkten verglichen zum Vorjahr. Wird das Ausgangsniveau 2017 berücksichtigt, so ist der Abstand von 2019 um 54,0 Prozentpunkte geringer. Ein ähnliches Bild lässt sich auch bei der **Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft** erkennen. Im Ausgangsjahr 2017 erreicht Österreich eine Punkteanzahl von 411, im Folgejahr steigt die Punkteanzahl geringfügig auf 418 Punkte an und im rezentesten Jahr, 2019, ist eine Erhöhung der Punkteanzahl von 25 Punkten auf 443 zu erkennen.

**Abb. 1: Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer in den Jahren 2017 bis 2019**



Anm.: WM: Weltmeisterschaft; auf Basis von 32 Indikatoren und 26 Ländern. Niedrigste erreichte Punkteanzahl einer der 26 Vergleichsländer: 197 Pkt. Höchste erreichte Punkteanzahl: 677 Pkt. Theoretisch mögliche Minimal- und Maximalpunkteanzahl: 32 Pkt. bzw. 832 Pkt. Berechnungsgrundlage: 32 Indikatoren, 26 Vergleichsländer  
 Quelle: IWI (2020) auf Basis der GCR 2019 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

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

Diese Entwicklung ist von der Tatsache geprägt, dass sich der GCI für Österreich tendenziell etwas gebessert und sich in manchen Kategorien des Vergleichssamples stagnierend verhalten hat. Jene Wettbewerbsstandorte, die vor Österreich in diesen Bereichen liegen sind in geringerem Ausmaß gestiegen. Folglich verringert sich der Abstand Österreichs gegenüber den Top-Performern, wodurch sich Österreichs Attraktivität für Automotive Zulieferunternehmen etwas verbessert hat.

Aus der Detailanalyse geht hervor, dass sich Österreich im Jahr 2019 verglichen zum Vorjahr **hinsichtlich der Indikatoren mehrheitlich geringfügig verbessert hat**. Ergo zeigen sich 16 Indikatoren im Jahr 2019 mit einem verbesserten Wert im Vergleich zum vorangegangenen Jahr, wohingegen 9 der Indikatoren einen verschlechterten Wert im Vergleich aufweisen und 4 gleichbleiben. Ein ähnliches Bild spiegelt sich auch im Bereich des Automotiven Standortbarometers wider: 2019 steigen zwanzig der einunddreißig Werte der Indikatoren über jene des Jahres 2018, wohingegen 7 Werte eine Abnahme dokumentieren. Auch die Betrachtung der Automotiven Standortfaktoren WM lässt erkennen, dass die Mehrheit der Indikatoren, und zwar 15, ansteigen. Des Weiteren zeigt sich, dass 7 der Indikatoren sinken und weitere 8 Indikatoren auf einem konstanten Niveau im Vergleich zu 2018 verbleiben. Dabei lässt sich erkennen, dass die maximale Verbesserung im Indikatorensekt bei 6 WM-Punkten liegt, wohingegen ein maximaler Rückgang von bis zu -5 WM-Punkten besteht.

In einigen Bereichen weist Österreich eine solide Ausgangslage auf. Hier spielt auch die EU eine wichtige Rolle, aufgrund Österreichs Mitgliedschaft ergeben sich für Österreich niedrige Handelsbeschränkungen und somit ein Vorteil Österreichs gegenüber anderen Nationen, die im Ranking erscheinen. So kann Österreich gemeinsam mit anderen EU-Staaten den Top-Nationen mit den geringsten Handelszöllen zugerechnet werden. Nach wie vor hält Österreich seine starke Position hinsichtlich der Kosten, die bei der Entlassung von MitarbeiterInnen entstehen, wie beispielsweise Abfindungszahlungen, Strafzahlungen etc. und erhält 2019 so wie schon 2018 und 2017 jeweils 25 WM-Punkte.

Ein weiterer essentieller Bereich in Österreich ist die Elektrizitätsversorgung bei welcher das Land im Jahr 2017 etwas schwächer eingestuft wurde, in den Jahren 2018 und 2019 jedoch jeweils 21 WM-Punkte erhalten hat. Ein potentieller Grund für diese Einbuße könnte die gemeinsame Strompreiszone Österreichs und Deutschlands sein, die von 2002 bis 01.10.2018 existierte und von diesem Zeitpunkt an ein Strommarktsplitting eingeführt wurde. Durch die gemeinsame Strompreiszone kam es durch überschüssigen Strom und einem schlecht ausgebauten Netz zu Überbelastung und Komplikationen.<sup>5</sup>

Österreich schneidet ebenfalls gut ab hinsichtlich der „Stärke des Berichtswesens“, es erhält 24 WM-Punkte und steigt 2019 um 3 Punkte im Vergleich zum Vorjahr. Auch zeigt sich Österreich im Bereich „Straßen Infrastruktur“ gut und erhält 22 WM-Punkte. Damit verbessert es sich zum Vorjahr um 2 WM-Punkte, wohingegen die Indikatoren „Straßen Konnektivität“ (6 Punkte) sowie „Lufttransport“ (10 Punkte) im Bereich Infrastruktur Verbesserungspotential aufweisen. Der letztgenannte Indikator könnte sich zukünftig durch das Urteil des VwGH ändern, welches die Freigabe zum Bau der dritten Piste auf dem Flughafen Wien Schwechat im ersten Quartal 2019 erteilt hat.<sup>6</sup>

Verbesserungsbedarf besteht in erster Linie in Bezug auf die „**Flexibilität bei Lohn- und Gehaltsfestsetzung**“. Wie schon in den Jahren davor, erweist sich Österreich in diesem Bereich mangelhaft und erhält in den Jahren 2019 und 2018 gerade einen WM-Punkt, lediglich um einen Punkt mehr erhält Österreich im Jahr 2017 (2 Punkte). Jedoch befindet sich Österreich in diesen drei Jahren immer an vorletzter Stelle

Der Indikator „Tage für Unternehmensgründung“ hat ebenfalls einen deutlichen Aufholbedarf, zwar hat dieser 2019 um einen WM-Punkt stärker abgeschnitten als im Jahr davor, dennoch ist Österreich im Gesamtvergleich weit hinten eingereiht. Als mögliche Verbesserung könnte hier die Reduktion des bü-

<sup>5</sup> <https://www.next-kraftwerke.at/wissen/strommarkt/strompreiszonentrennung>

<sup>6</sup> <https://www.diepresse.com/5597602/dritte-piste-am-flughafen-wien-darf-gebaut-werden>

rokratischen Aufwandes dienen. Diese hat sich zwar im Vergleich zum Vorjahr um einen Punkt verbessert, dennoch ist eine Bewertung mit 8 Punkten gering. Auch hinsichtlich der „**Steuern auf Arbeit**“ liegt Österreich im Ranking weit zurück, da Österreich im Vergleichssample zu hohe Steuerbelastungen sowie Abgaben eines Unternehmens im zweiten Jahr seiner Tätigkeit misst (Ertragssteuern, Steuern auf Arbeit sowie weitere Steuern und Abgaben). Des Weiteren stellt sich die „**Verfügung ausländischer Arbeitskräfte**“ in Österreich als schwierig dar, verglichen mit anderen Nationen; so nimmt Österreich einen Platz im hinteren Feld des Rankings ein.

Hinsichtlich der Standortfaktoren-WM im Jahr 2019 sind vor allem folgende Indikatoren zum Vorjahr gestiegen: „Personaleinstellungspraktiken“ mit +6 Punkten, „Steuereffekt Konkurrenzfähigkeit“ +5, „Bankenbonität“ mit +5 Punkten sowie „Schutz Eigentumsrechte“ mit 4 Punkten. Ein Grund für die Verbesserung der „Personaleinstellungspraktiken“ könnte die Aktion 20.000 haben, deren Ziel es bei Start der Aktion im Jahr 2017 war, 20.000 älteren Langzeitarbeitslosen einen Job im öffentlichen Bereich zu vermitteln.<sup>7</sup> Wird der GCR-Wert bei den diversen Indikatoren im Vergleich zum Vorjahr betrachtet, so können folgende Indikatoren genannt werden, bei denen die stärkste Steigung ersichtlich ist: „Bürokratie bei Unternehmensgründung“ (+0,94), „Personaleinstellungspraktiken“ (+0,61), „Verfügbarkeit Kapital“ (+0,39) sowie „Steuereffekt Konkurrenzfähigkeit“ (+0,31). Ein Blick auf die Differenz zum Vorjahr in Bezug auf das Standortfaktorenbarometer lässt erkennen, dass folgende Indikatoren die stärkste Zunahme verzeichnen: „Bürokratie bei Unternehmensgründung“ (+13,3%), „Personaleinstellungspraktiken“ (+11,6%), „Verfügbarkeit Kapital“ (+8,9%).

---

7 <https://www.diepresse.com/5266624/816-altere-fanden-durch-aktion-20000-wieder-einen-job>



**Tab. 1: Die 31 Indikatoren mit Werten des GCR 2018 und 2019 sowie der Differenz für 2019 zu 2018**

		GCR-Wert Österreichs		TOP-3		Differenz zu 2018		Veränderung bzgl.	
		2018	2019	Ø (2018)	Ø (2019)	WM <sup>1</sup>	Barometer <sup>2</sup>	WM	Barometer
Institutionen	Schutz Eigentumsrechte	5,96	6,17	6,48	6,46	+4	3,5%	↗	↗
	Schutz geist. Eigentums	5,87	5,90	6,40	6,40	+2	0,5%	↗	↗
	Korruption	5,44	5,63	6,95	7,00	0	2,1%	↔	↗
	Belastung d. staatl. Reg.	3,52	3,68	5,21	5,19	-1	3,3%	↘	↗
	Stärke d. Berichtswesen	6,11	6,21	6,38	6,33	+3	2,3%	↗	↗
Infrastruktur	Straßen Infrastruktur	5,89	6,01	6,33	6,39	+2	1,1%	↗	↗
	Straßen Konnektivität	3,50	2,06	6,76	6,88	-5	-21,8%	↘	↘
	Lufttransport	0,11	0,11	4,42	4,42	0	0,0%	↔	↗
	Elektr.versorgung	5,89	5,87	6,52	6,48	0	0,3%	↔	↗
Bildung	Qualifikation AbsolventInnen	5,10	5,25	5,79	5,66	+2	4,7%	↗	↗
	Digitale Kompetenzen	4,83	4,78	5,83	5,71	+1	1,0%	↗	↗
	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,02	5,11	5,66	5,55	+2	3,3%	↗	↗
Steuern	Steuern auf Arbeit	2,51	2,44	6,37	6,36	0	-1,1%	↔	↘
	Steuereffekt Konkurrenzfäh.	4,22	4,53	5,45	5,38	+5	6,7%	↗	↗
Bürokratie und Handelsbeschränkungen	Bürokr. b. Untern.grd.	4,59	5,53	6,97	6,98	+1	13,3%	↗	↗
	Tage f. Untern.grd.	3,86	3,45	6,89	6,94	+1	-6,2%	↗	↘
	Handelsbarrieren	4,90	4,99	5,64	5,69	+3	1,0%	↗	↗
	Effiz. Zollverfahren	5,25	5,25	6,78	6,78	0	0,0%	↔	↗
Arbeitsmarkt	Flex. b. Lohn- & Geh.fests.	2,40	2,49	5,93	5,84	0	2,3%	↔	↗
	Pers.einst.praktiken	3,26	3,87	5,64	5,58	+6	11,6%	↗	↗
	Entlassungskosten	6,49	6,49	6,57	6,57	0	0,0%	↔	↗
	Bezahlung u. Produktivität	4,59	4,62	5,60	5,41	+1	3,2%	↗	↗
	Verf. qual. Arbeitskräfte	4,65	4,45	5,43	5,22	-1	-0,4%	↘	↘
	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	3,82	3,70	5,31	5,03	-1	1,6%	↘	↗
Finanzmarkt	Bankenbonität	5,55	5,89	6,54	6,48	+5	5,9%	↗	↗
	Verfügbarkeit Kapital	3,32	3,71	5,16	5,07	+3	8,9%	↗	↗
Forschung, Technologie und Innovation	Innovative Unternehmen	4,73	4,56	5,54	5,45	-4	-1,7%	↘	↘
	Forschungsinstitute	0,08	0,08	4,56	4,66	0	-0,2%	↔	↘
	Kollaboration d. Stakeholder	4,80	4,77	5,56	5,38	-3	2,3%	↘	↗
	F&E-Ausgaben	6,47	6,30	6,81	6,72	-1	-1,2%	↘	↘

Anm.: <sup>1</sup>Differenz in Punkten, <sup>2</sup>Differenz in Prozentpunkten. Abkürzungsverzeichnis zu den Bezeichnungen der Indikatoren im Anhang A.

Quelle: IWI (2020) auf Basis der GCR 2018-2019 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

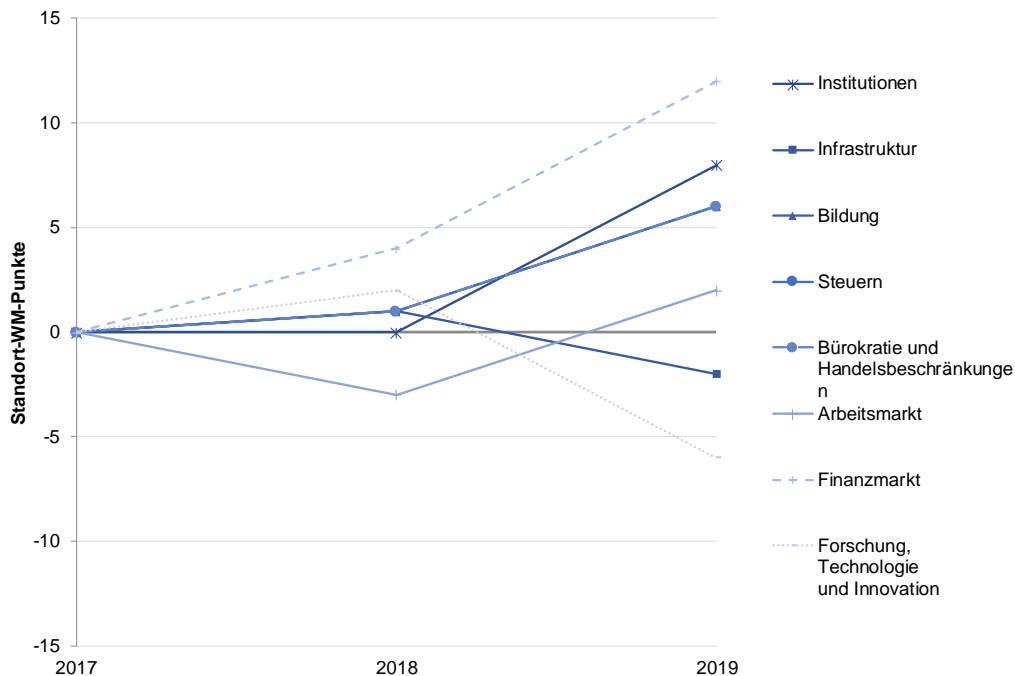
Die analysierten Indikatoren können korrespondierend ihrer Einteilung im GCR in folgende acht Themenbereiche eingeteilt werden: „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Bürokratie und Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Für jeden dieser Bereiche können in weiterer Folge die Standort-WM-Punkte zusammengefasst werden und ein Mehrjahresvergleich verfasst werden. Bei Betrachtung der Periode von 2017 bis 2019 kann ein Punkteverlust zweier Kategorien festgestellt werden. Mit Ausnahme der Kategorien „Forschung, Technologie und Innovation“ (-6 Punkte) sowie „Infrastruktur“ (-2 Punkte), steigen alle anderen ab dem Jahr 2018. Trotz der Zukunftsoffensive für Forschung, Technologie und Innovation<sup>8</sup>, welche im dritten Quartal des Jahres 2018 gestartet wurde, hat Österreich in der Kategorie Forschung, Technologie und Innova-

tion deutlich im Vergleich zu den anderen Nationen verloren. Die stärkste Zunahme an Punkten verzeichnet die Kategorie „Finanzmarkt“ (+8 Punkte) wie auch „Institutionen“ (+8 Punkte). „Steuern“ und „Bildung“ steigen ebenfalls deutlich mit jeweils 6 Punkten an.

Einen Einfluss auf die Kategorie „Bildung“ haben u.a. die Änderung des Schulorganisationsgesetzes<sup>9</sup> sowie die Weiterentwicklung der Polytechnischen Schulen<sup>10</sup> im Jahr 2019 und das im Jahr 2018 gestartete Projekt der Digitalen Grundausbildung in der Sekundarstufe.<sup>11</sup>

Werden die acht Themenbereiche zusammengefasst, so ist im Jahr 2019 eine Verbesserung von insgesamt 32 Punkten gegenüber 2017 ersichtlich. Dies ist eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr, welches über sämtliche Themenbereiche eine Zunahme von 7 WM-Punkten im Vergleich zum Jahr 2017 aufweist.

**Abb. 2: Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM nach Kategorien**



Anm.: Ausgangslevel: 458 Punkte (2017); Die Zuordnung der Indikatoren zu den Kategorien ist in Tab. 1 ersichtlich.  
 Quelle: IWI (2020) auf Basis der GCR 2018-2019 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

An dieser Stelle wichtig zu bemerken ist die Tatsache, dass es sich bei vorliegender Studie um eine kurzfristige Entwicklung von lediglich drei Jahren handelt. Die Vorgängerstudien des IWI haben gezeigt, dass sich davor über einen längeren Zeitraum der Jahre 2010 bis 2015 eine deutliche Abnahme der Standortfaktorenattraktivität gezeigt hat, die erst in den Jahren 2016 und 2017 gebremst werden konnte.<sup>12</sup> Daher bedarf es einer weiteren Beobachtung, wie sich die Wettbewerbsfähigkeit der Standortfaktoren Österreichs weiterentwickeln wird und ob sich der derzeitige Aufwärtstrend fortsetzt und nachhaltig ist.

9 [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME\\_00146/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/ME/ME_00146/index.shtml)  
 10 [https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR\\_2019/PK0770/](https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2019/PK0770/)  
 11 <https://www.bmbwf.gv.at/Themen/schule/zrp/dibi/dgb.html>  
 12 Vgl. IWI (2017): Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie 2017

## **2.1 Modell-Mutation I: EU-Staaten**

Die Analysewerkzeuge „Automotive Standortfaktoren WM“ sowie „Automotive Standortbarometer“ können anhand einer Modell-Mutation auch für **15 EU-Mitglieder unter den Vergleichsstaaten**<sup>13</sup> ermittelt werden. Dazu werden in dieser Auswertung der Methodik pro Indikator entsprechend die drei EU-Staaten, welche am besten im Vergleich abschneiden, festgestellt sowie deren durchschnittlicher Wert als Referenzpunkt zur Ausführung des „Automotiven Standortbarometers“ angeführt. Entsprechend dazu wird eine Neubestimmung der „Automotiven Standortfaktoren-WM“ durchgeführt und das Punktesystem an das neue Vergleichssample mit 15 Ländern angepasst.

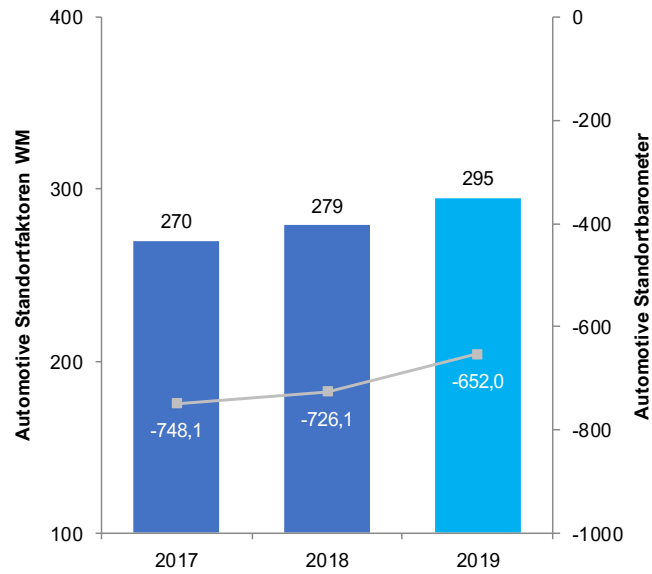
Die Resultate geben darüber Aufschluss, dass **die Attraktivität des heimischen Wirtschaftsstandortes für die Automotive Zulieferindustrie im Zeitraum 2017 bis 2019 kontinuierlich zugenommen** hat. Im Ausgangsjahr 2017 erreicht Österreich in der Automotiven Standortfaktoren WM 270 Punkte, 2018 ist eine leichte Steigung zu erkennen und Österreich erlangt 279 Punkte. Deutlicher ist die Attraktivitätssteigerung letztendlich im Jahr 2019, denn diese steigt um 16 auf insgesamt 295 WM-Punkte.

Auch der Abstand zu den Top-Performern verringert sich im Laufe der Periode von 2017 bis 2019. Österreich erzielt nach dem Automotiven Standortbarometer im Jahr 2017 eine Differenz in Summe von -748,1 Prozentpunkten<sup>14</sup> zu den Top-Performern, wohingegen diese im Jahr 2019 ein Ausmaß von -652,0 Prozentpunkte erreicht und somit einen geringeren Abstand erkennen lässt. Somit hat sich Österreich zwischen 2017 und 2019 um 96,1 Prozentpunkte verbessert und den Abstand zu den Top-Performern verringert. Verantwortlich dafür sind vor allem die „Personaleinstellung Praktiken“, „Tage für die Unternehmensgründung“ sowie die „Bankenbonität“.

---

<sup>13</sup> Bulgarien, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Tschechien, Ungarn  
<sup>14</sup> Entspricht der Summe der prozentuellen Abweichungen gegenüber den jeweiligen TOP-3-Ländern der Indikatoren.

Abb. 3: Modell-Mutation für die EU-Staaten des Ländersamples (15 Vergleichsländer)



		GCR-Wert Österreichs		TOP-3		Differenz zu 2018		Veränderung bzgl.	
		2018	2019	Ø (2018)	Ø (2019)	WM <sup>1</sup>	Barometer <sup>2</sup>	WM	Barometer
Institutionen	Schutz Eigentumsrechte	5,96	6,17	6,19	6,29	+1	1,9%	↗	↗
	Schutz geist. Eigentums	5,87	5,90	6,21	6,21	+1	0,3%	↗	↗
	Korruption	5,33	5,53	6,78	6,84	0	2,3%	↔	↗
	Belastung d. staatl. Reg.	3,52	3,68	4,63	4,57	-1	4,5%	↘	↗
	Stärke d. Berichtswesen	6,11	6,21	6,31	6,31	+1	1,5%	↗	↗
Infrastruktur	Straßen Infrastruktur	5,89	6,01	6,01	6,05	+1	1,4%	↗	↗
	Straßen Konnektivität	3,23	2,06	6,49	6,32	-2	-17,2%	↘	↘
	Lufttransport	0,89	0,89	6,09	6,09	0	0,0%	↔	↗
	Elektr.versorgung	5,82	5,93	6,31	6,38	0	0,8%	↔	↗
Bildung	Qualifikation AbsolventInnen	5,10	5,25	5,41	5,44	+2	2,2%	↗	↗
	Digitale Kompetenzen	4,83	4,78	5,80	5,71	+1	0,5%	↗	↗
	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,02	5,11	5,30	5,37	+1	0,5%	↗	↗
Steuern	Steuern auf Arbeit	3,60	3,53	6,74	6,68	0	-0,4%	↔	↘
	Steuereffekt Konkurrenzfäh.	4,22	4,53	4,95	4,90	+2	7,1%	↗	↗
Bürokratie und Handelsbeschränkungen	Bürokr. b. Untern.grd.	4,39	4,62	6,85	6,85	+1	3,2%	↗	↗
	Tage f. Untern.grd.	0,72	3,11	6,94	6,96	+3	34,3%	↗	↗
	Handelsbarrieren	4,90	4,99	5,36	5,42	+1	0,8%	↗	↗
	Effiz. Zollverfahren	5,25	5,25	6,66	6,66	0	0,0%	↔	↗
Arbeitsmarkt	Flex. b. Lohn- & Geh.fests.	2,40	2,49	5,36	5,39	0	1,5%	↔	↗
	Pers.einst.praktiken	3,26	3,87	4,70	4,62	+3	14,4%	↗	↗
	Entlassungskosten	7,00	7,00	6,46	6,46	0	-0,1%	↔	↘
	Bezahlung u. Produktivität	4,59	4,62	4,92	4,90	0	0,9%	↔	↗
	Verf. qual. Arbeitskräfte	4,65	4,45	5,18	4,97	-1	-0,3%	↘	↘
	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	3,82	3,70	5,07	4,83	-1	1,3%	↘	↗
Finanzmarkt	Bankenbonität	5,55	5,89	6,25	6,20	+3	6,1%	↗	↗
	Verfügbarkeit Kapital	3,32	3,71	4,80	4,77	+2	8,5%	↗	↗
Forschung, Technologie und Innovation	Innovative Unternehmen	4,73	4,56	5,37	5,28	-1	-1,8%	↘	↘
	Forschungsinstitute	0,24	0,25	4,80	4,88	0	0,1%	↔	↗
	Kollaboration d. Stakeholder	4,80	4,77	5,35	5,33	-1	-0,3%	↘	↘
	F&E-Ausgaben	6,52	6,58	6,54	6,59	0	0,0%	↔	↗

Anm.: <sup>1</sup>Differenz in Punkten, <sup>2</sup>Differenz in Prozentpunkten. Abkürzungsverzeichnis zu den Bezeichnungen der Indikatoren im Tabelle 1. Berechnungsgrundlage: 30 Indikatoren, 15 Vergleichsländer.

Quelle: IWI (2020) auf Basis der GCR 2018-2019 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

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

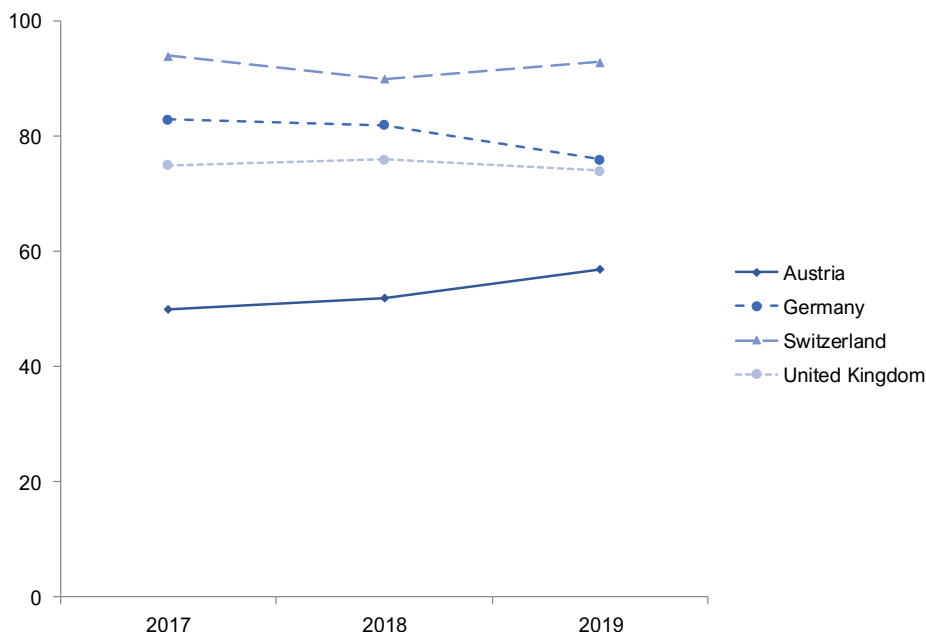
Im Ländervergleich ebenso relevant ist die Kontrastierung der Entwicklung Österreichs mit selektierten Referenzstandorten. Der Fokus wird dabei auf die beiden benachbarten Staaten Deutschland und Schweiz sowie das Vereinigte Königreich gerichtet. Analog zu der Vergleichsmethodik kann ebenfalls ein Ranking für diese vier Vergleichsländer erstellt werden. Somit erhält pro Indikator das am besten performende Land vier Punkte, das nachfolgende drei Punkte etc. Das Resultat dieser Rangpunkte ergibt sodann die Platzierung in der Automotiven Standortfaktoren WM im Vier-Länder-Vergleich.<sup>15</sup>

Aus der Modell-Mutation geht hervor, dass der Automotive Standort Österreich im Vergleich zu den vier Referenzstandorten sich seit 2017 stetig geringfügig verbessert. Österreich ist zwar im Vergleich zu den anderen drei Ländern an vierter Stelle positioniert und liegt deutlich hinter diesen, aber es ist das einzige Land, bei dem eine stetige Steigung seit 2017 zu erkennen ist. Österreich verzeichnet im Jahr 2017 50 Punkte und erreicht im Jahr 2019 57 Punkte. Deutschland hingegen liegt deutlich vor Österreich und zwar an zweiter Stelle, hat aber an Performance im beobachteten Zeitraum nachgelassen. 2017 erreicht Deutschland 83 Punkte und 2019 sinkt die Punkteanzahl auf 76 Punkte.

Das Vereinigte Königreich ist zwar im Ausgangsjahr 2017 nicht so stark wie Deutschland und erzielt 75 Punkte. Der Abstand zu Deutschland ist, nach einer minimalen Steigung um einen Punkt 2018 und einer darauffolgenden Abnahme von 2 Punkten, im Jahr 2019 nur noch minimal (74 Punkte).

Die Performance der Schweiz als Automotiver Standort, welche das stärkste der drei Länder darstellt, hingegen sinkt ab dem Jahr 2107 bis 2018 von 94 Punkten auf 90 Punkte. Jedoch gelingt der Schweiz im Jahr 2018 eine Wendung dieser Tendenz. Im Jahr 2019 wird ein positiver Kurs eingeschlagen: die Schweiz kann beinahe sämtliche verlorenen Punkte wieder aufholen und erreicht 93 Punkte. Über alle Jahre hinweg liegt die Schweiz an erster Stelle des Vier-Länder-Vergleichs.

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



Anm.: Berechnungsgrundlage: 31 Indikatoren, 4 Vergleichsländer.  
 Quelle: IWI (2020) auf Basis der GCR 2018-2019 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

### 3. Internationale Standortrankings

Österreichs durchgezogene Stellung in der internationalen Standortkonkurrenz lassen auch durch diverse verschiedene internationale Standortrankings erkennen, wobei diese nicht signifikant den Anforderungen der Automotiven Zulieferindustrie genügen. Das Spektrum der selektierten Indizes erstreckt sich von international etablierten Standortrankings über spezifische Innovationsrankings bis hin zu Positionsbestimmungen sowie Metastudien, die sich im Einzelnen mit dem Unternehmensstandort Österreich auseinandersetzen.

Das zum dreißigsten<sup>16</sup> Mal durchgeführte Wettbewerbsranking des Schweizer Managementinstituts IMD (**World Competitiveness Ranking**, Institute for Management Development World Competitiveness Center) analysiert 63 Länder weltweit basierend auf 332 Kriterien bezüglich ihrer Wettbewerbsfähigkeit. Diesem Ranking zufolge ist laut der aktuellen Ausgabe (2019) hinsichtlich Österreichs eine Verschlechterung zum Vorjahr zu erkennen, denn Österreich fällt von Platz 18 auf 19. Dennoch nimmt Österreich im Vergleich zu 2017 eine weltweit weitaus bessere Stellung ein, denn es verbessert seine Position um sechs Plätze. Im Jahr 2010 positionierte sich Österreich noch auf Rang 14.

Aus dem **Global Competitiveness Index 4.0** des World Economic Forum (WEF), der als Datengrundlage für die gegenständliche Analyse verwendet wird, geht hervor, dass Österreich sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um einen Rang verbessert hat und sich somit auf dem 21. von 141 Rängen befindet. Im Bereich Finanzsystem sowie hinsichtlich des Arbeitsmarktes weist Österreich im Vergleich zu den anderen 140 Ländern laut diesem Ranking Schwächen auf, hier wird u.a. die geringe Flexibilität an Lohnbildung sowie die Einfachheit ausländische Arbeitnehmer anzustellen bemängelt. Die *Weltbank* bewertet das Geschäftsklima in Österreich anhand ihres **Ease of Doing Business-Index** auf Rang 26 von 190 und somit um 4 Ränge schlechter als im Vorjahr (Rang 22).

Folgende Indizes versuchen die Stärken und Schwächen des Bereichs Innovation diverser Standorte aufzuzeigen: das Summary Innovation Scoreboard der *Europäischen Kommission*, der Innovationsindikator des *Bundesverbands der Deutschen Industrie* sowie der Global Innovation Index der *INSEAD Business School*. Im **Summary Innovation Scoreboard** 2019 positioniert sich Österreich auf Rang 9 von 28 Vergleichsländern (2018 Rang 10) und zählt somit zu den „Strong Innovators“<sup>17</sup> der Europäischen Mitgliedstaaten. Im Rahmen des **Innovationsindicators** belegt Österreich Rang 11 von 35 im Jahr 2018, zahlen für 2019 sind noch nicht vorhanden. Im **Global Innovation Index** belegt Österreich gleichbleibend zum Vorjahr 2019 Rang 21 von 129 Vergleichsländern.

Tab. 2: Übersicht Standortrankings 2019

Ranking	Institution	Jahr	Rang (von)	Veränderung	
				Ränge	Tendenz
<b>World Competitiveness Ranking</b>	Institute for Management Development (IMD)	2019	19 (63)	-1	↘
<b>Global Competitiveness Index</b>	World Economic Forum	2019	21 (141)	+1	↗
<b>Ease of Doing Business-Index</b>	World Bank, International Finance Corporation	2019	26 (190)	-4	↘
<b>Summary Innovation Scoreboard</b>	European Commission	2019	9 (28)	+1	↗
<b>Innovationsindikator</b>	Bundesverb.d.Deutschen Industrie, Fraunhofer ISI, et. al	2018	11 (35)	-2	↘
<b>Global Competitiveness Index 4.0</b>	INSEAD, Cornell University, WIPO, et al.	2019	21 (141)	+1	↗

Quelle: Eigene Zusammenstellung, IWI (2020)

<sup>16</sup> <https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center-rankings/world-competitiveness-ranking-2018/>

<sup>17</sup> Es gibt vier Abstufungen: Modest Innovators, Moderate Innovators, Strong Innovators, Innovation Leaders; <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/36084>

Die Studie des Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmens *Deloitte Services* sowie die Studie der *Wirtschaftskammer Österreichs (WKO)* setzen sich mit der spezifischen Situation Österreichs im Standortwettbewerb auseinander. In der neuesten Ausgabe des **Deloitte Radar 2019** wird festgestellt, dass Österreich sich im internationalen Vergleich seit langem nicht mehr unter den ersten 15 Rängen platziert und lediglich 3,1 von 5 Punkten im Deloitte Index erzielt. Die Studie konstatiert, dass dies für die Absicherung des Wohlstandes nicht genüge und es folglich an mehr Innovationen sowie den Blick auf Potential bedürfe. Österreich erlangt im Ranking Platz 11 und versäumt damit die Top 10 Europas. Ein Nachteil stellt das anhaltende Defizit an qualifizierten Arbeitskräften dar, was sich als Nachteil für den Standort Österreich herausstellt. Hinsichtlich der Kategorien „Digitalisierung, Innovation, Forschung und Technologie“, „Lebensqualität“ sowie „Unternehmensinfrastruktur und Umfeld“ stellt sich Österreich durchaus besser auf. Insgesamt betrachtet ist Österreichs Ausblick mit Vorsicht positiv zu bewerten.

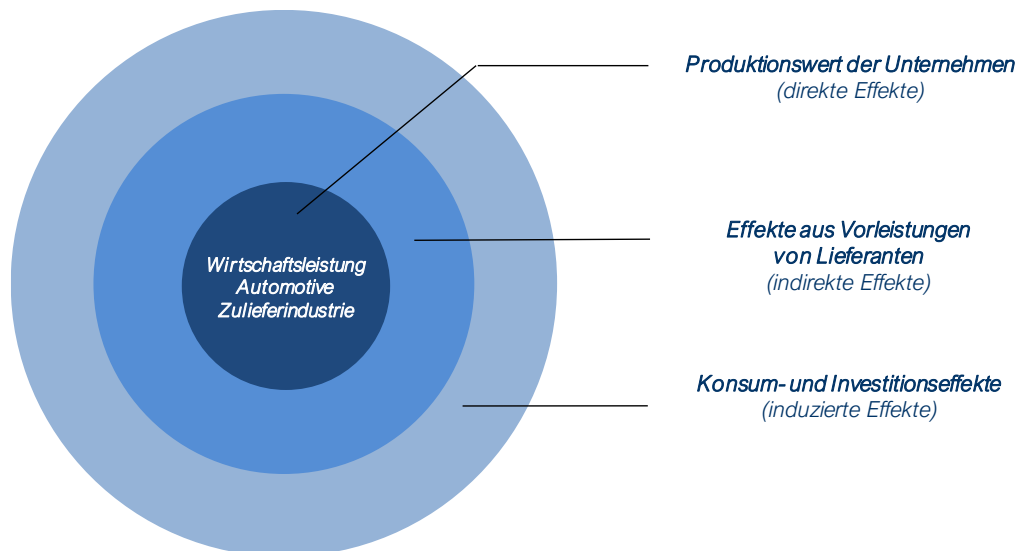
Der von der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) erstellte **Monitoring Report Index (2017/18)** fasst 150 internationale sowie nationale Standortrankings zusammen und schließt daraus, dass 35,2% aller Länder besser als Österreich abschneiden und sich diese somit zur Ausgabe davor um 0,1% verbessert hat. Bei dynamischer Betrachtung lässt sich erkennen, dass seit 2005 ein schleichender Abwärtstrend vorstättengeht: So hat sich Österreich 2005 noch im obersten Viertel bewegt und nur 22,9% der Länder haben besser abgeschnitten. Im Jahr 2014 fiel es erstmals aus dem obersten Drittel (33,6% schnitten besser ab).

## 4. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie

Die Automotive Zulieferindustrie ist ein vernetzter Faktor im gesamtwirtschaftlichen Gefüge. Sie löst nicht nur in den eigenen Unternehmen Umsätze, Wertschöpfung oder Beschäftigung aus, sondern ist über intensive Verflechtungen mit zahlreichen anderen heimischen Branchen verbunden, sowohl auf der Seite ihrer Zulieferer als auch auf der Seite der Kunden. Über ihre wirtschaftliche Vernetzung mit anderen Wirtschaftsbereichen geben die Automotiven Unternehmen **Impulse an die gesamte österreichische Volkswirtschaft** weiter.

Die Kooperation mit anderen Unternehmenseinheiten sowie der Bezug von Vorleistungen bewirkt neben direkten, auch indirekte und induzierte Effekte. Bei den direkten Effekten handelt es sich um Effekte, die unmittelbar durch die Automotive Zulieferindustrie in der österreichischen Volkswirtschaft zu beobachten bzw. zu messen sind. Indirekte Effekte der Automotiven Zulieferindustrie in Österreich werden auf Seite der Nachfrage entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Vorleistungsverbundes induziert (Backward-Linkages), indessen ergeben sich induzierte Effekte über den durch die (direkt und indirekt) generierte Beschäftigung bzw. über den durch die generierten Investitionen der Automotiven Zulieferindustrie in der österreichischen Volkswirtschaft ermöglichten Konsum.

**Abb. 5: Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen**



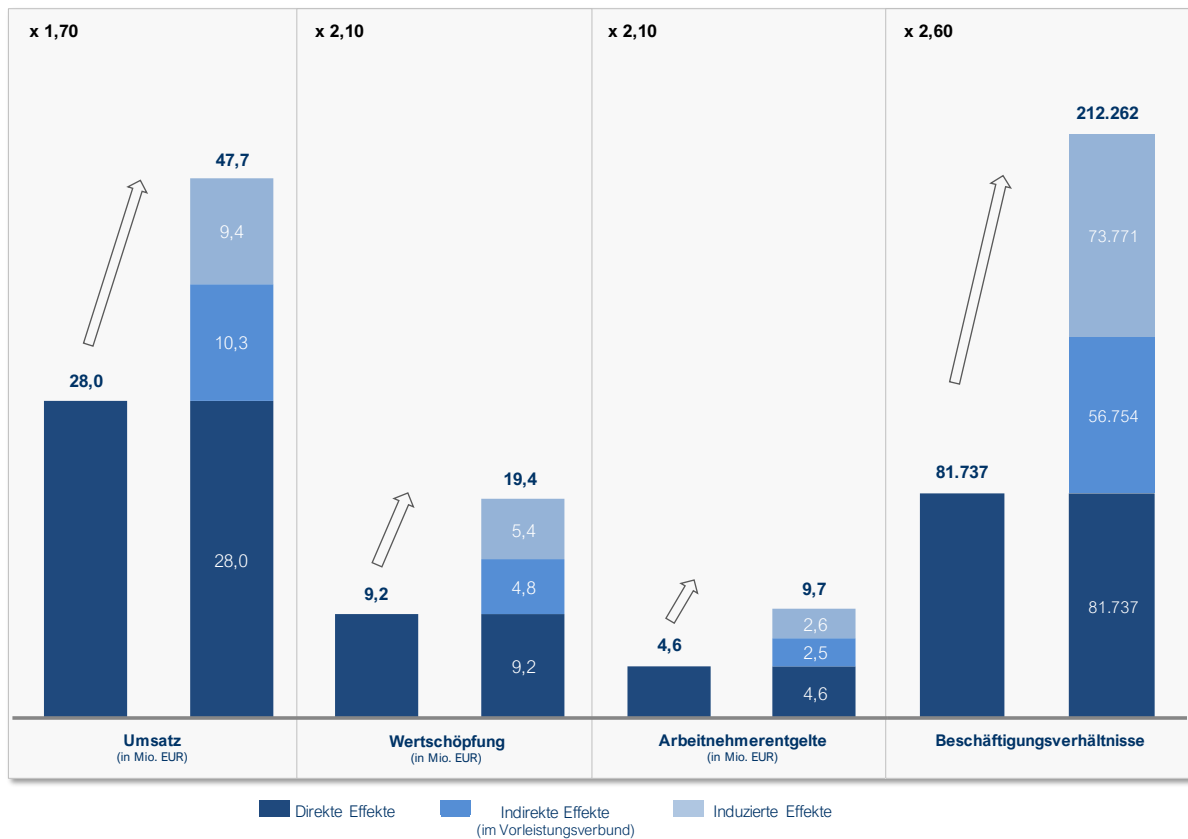
Quelle: IWI (2020)

Aus einer Aktualisierung der vonseiten des IWI realisierten gesamtwirtschaftlichen Modellrechnung für das Referenzjahr 2019 ergibt, dass mittels der Automotiven Zulieferindustrie ein gesamtwirtschaftlicher Umsatz in Höhe von 47,7 Mrd. EUR in Österreichs Wirtschaft ausgelöst wird (Produktionswert: 42,9 Mrd. EUR; entspricht 6,32% an gesamtwirtschaftlichem Anteil). Die Automotive Zulieferindustrie generiert direkt 28,0 Mrd. EUR an Umsatzerlösen. Folglich bewirkt der von der Automotiven Zulieferindustrie in Österreich erwirtschaftete Umsatz indirekte Umsätze von 10,3 Mrd. EUR sowie induzierte Umsätze von 9,4 Mrd. EUR in der österreichischen Volkswirtschaft. Die insgesamt bedingten Umsätze steigen im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 1,1 Mrd. EUR.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Bei den Angaben zur Veränderung gegenüber den volkswirtschaftlichen Effekten aus dem Jahr 2018 wurden keine inflationsbasierten Bereinigungen durchgeführt; die Zahlen sind nominelle Werte (Bewertung zu laufenden Preisen).



Abb. 6: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2019



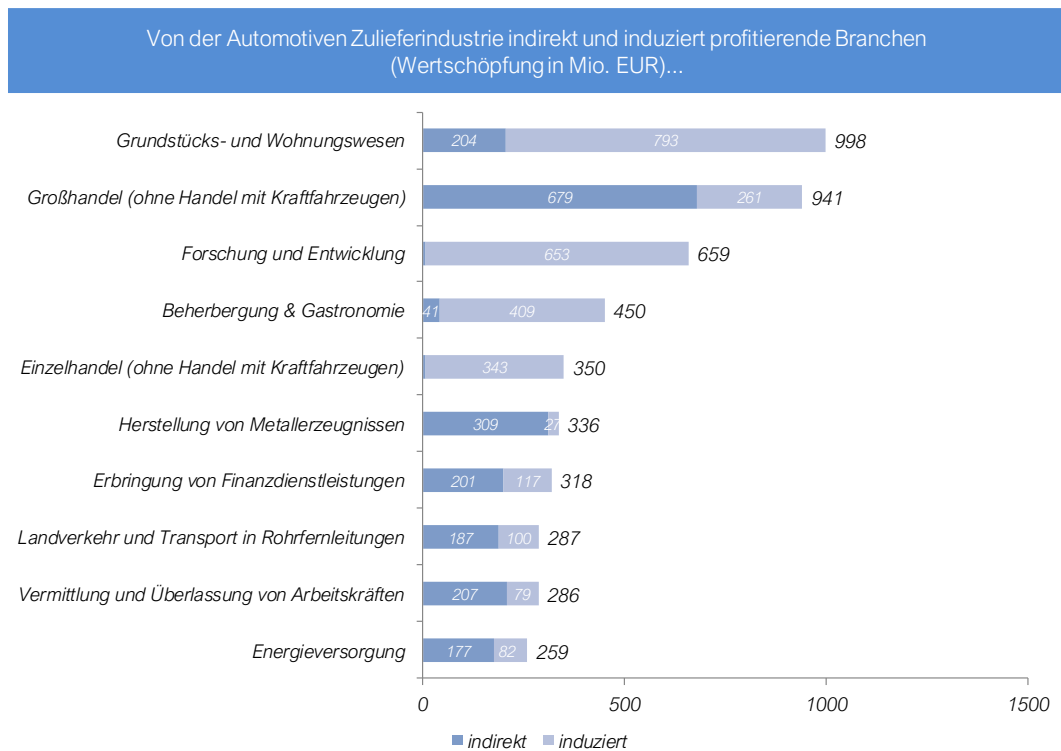
Anm.: Rundungsdifferenzen möglich. Auswertung nach ÖNACE 2008. Input-Output-Tabelle 2016. Output-zu-Output-Modell des IWI. Beschäftigungsverhältnisse (BV) werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Infolgedessen beruhen ebenso etwa die Arbeitnehmerentgelte mittelbar auf den Ergebnissen der IO-Analyse.  
 Quelle: IWI (2020) auf Basis der Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2017

### Wertschöpfungseffekte

In weiterer Folge wächst die gesamtwirtschaftlich generierte **Wertschöpfung** auf **19,4 Mrd. EUR** an (+3,5 Mrd. EUR gegenüber 2018), wovon 9,2 Mrd. EUR direkt auf die Automotive Zulieferindustrie abzuleiten sind sowie sich 4,8 Mrd. EUR an indirekten und 5,4 Mrd. EUR an induzierten Wertschöpfungsketten ergeben.

Werden die profitierenden **Branchen** betrachtet, so geht hervor, dass jene, die indirekt sowie induziert **am meisten von der Automotiven Zulieferindustrie Nutzen ziehen**, u.a. das *Grundstücks- und Wohnungswesen* mit rd. 1,0 Mrd. EUR sowie der *Großhandel* mit rd. 0,9 Mrd. EUR, die *Forschung und Entwicklung* mit 0,7 Mrd. EUR sowie die *Beherbergung & Gastronomie* mit 0,5 Mrd. EUR sind (gemessen an der Wertschöpfung). Es folgen u.a. die Branchen des *Einzelhandels* mit 0,4 Mrd. EUR sowie der *Herstellung von Metallerzeugnissen*, der *Erbringung von Finanzdienstleistungen*, der *Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen* und der *Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften* mit jeweils 0,3 Mrd. EUR.

**Abb. 7: Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie**



Quelle: IWI auf Basis der Statistik Austria (2020), Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen

### Beschäftigungseffekte

Summa summarum können bis zu rd. 212.300 abgesicherte Arbeitsplätze in der heimischen Volkswirtschaft auf die Unternehmen der Automotiven Industrie zugerechnet werden (2.095 mehr Arbeitsplätze gegenüber dem Jahr 2018 mit 210.167). Direkt zu den Unternehmen der Automotiven Industrie sind bis zu rd. 81.700 Beschäftigte zuzuordnen, über indirekte Effekte bzw. Vorleistungsverflechtungen ergeben sich zu rd. 56.800 Beschäftigte in Österreichs Wirtschaft sowie weitere rd. 73.800 Beschäftigte über induzierte Effekte. In Vollzeitäquivalente (VZÄ) dargestellt, ergeben sich durch die Aktivitäten der Automotiven Zulieferindustrie bis zu rd. 186.700 VZÄ; direkt bis zu rd. 78.500 VZÄ sowie weitere rd.108.200 indirekte sowie induzierte VZÄ.

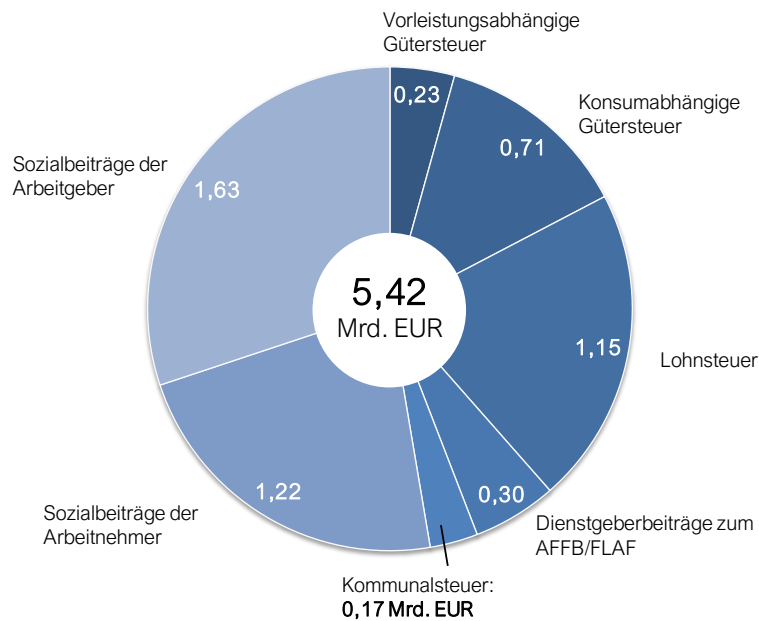
Insgesamt belaufen sich die kumulierten **Arbeitnehmerentgelte** der Automotiven Industrie auf eine Summe von **9,7 Mrd. EUR** (+1,6 Mrd. EUR gegenüber 2018), hiervon 4,6 Mrd. EUR direkt sowie 2,5 Mrd. EUR indirekt und 2,6 Mrd. EUR induziert.

### Fiskal- und Sozialbeitragseffekte

Mit Hilfe der Input-Output-Analyse ist es möglich neben direkten Fiskalbeiträgen der Automotiven Industrie auch weitere auf indirekte sowie induzierte Effekte abzuleitende Fiskalbeiträge zu eruieren. Summa summarum können **Fiskaleffekte im Ausmaß von rd. 2,6 Mrd. EUR** (+0,1 Mrd. EUR gegenüber 2018) auf Grundlage der Tätigkeiten der Automotiven Industrie zugerechnet werden, wobei sich diese Größe aus gesamt fünf Posten bildet: Die erzeugte *Lohnsteuer* in Österreich ergibt insgesamt 1,2 Mrd. EUR, *Dienstgeberbeiträge* zum AFFB/FLAF belaufen sich auf 0,3 Mrd. EUR und die *Kommunalsteuer* beträgt 0,2 Mrd. EUR. Die *Gütersteuern* kommen auf 0,9 Mrd. EUR, hiervon 0,2 Mrd. EUR *vorleistungsunabhängig* sowie 0,7 Mrd. EUR *konsumabhängig*.<sup>19</sup>

Zusätzlich zu den errechneten Fiskaleffekten können außerdem die mittels der Automotiven Zulieferindustrie in Österreich erwirkten **gesamtwirtschaftlichen Effekte der Sozialbeiträge für Arbeitnehmer bzw. Arbeitgeber** ermittelt werden (rd. 2,9 Mrd. EUR, um 0,4 Mrd. EUR mehr als 2018). Die bewirkten Sozialbeiträge aller direkt, indirekt sowie induziert hervorgerufenen Arbeitsplätze machen 1,2 Mrd. EUR aus (0,6 Mrd. EUR direkt), jene der Arbeitgeber belaufen sich auf 1,6 Mrd. EUR (0,7 Mrd. EUR direkt).

**Abb. 8: Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie**



Quelle: IWI auf Basis der Statistik Austria (2020), Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen

Insgesamt belaufen sich die gesamtwirtschaftlich durch die Unternehmen der Automotiven Industrie erwirtschafteten **Fiskal- und Sozialbeitragseffekte** auf **5,4 Mrd. EUR** (+0,6 Mrd. EUR gegenüber 2018), indessen erlangen die **arbeitnehmerinduzierten Abgaben** (Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer, Sozialbeiträge) bereits ein Ausmaß von **4,5 Mrd. EUR**.

<sup>19</sup> Unter Gütersteuern fallen v.a. die MwSt, Verbrauchsabgaben (mit Ausnahme der in den Importabgaben enthaltenen St.), die MineralölSt., die TabakSt., St. auf Versicherungsprämien, die VersicherungsSt. sowie St. auf finanzielle Transaktionen und Vermögenstransaktionen. Diese sind sowohl konsum- als auch vorleistungsabhängig. GüterSt. fallen im angewandten Rechenmodell im Zuge der Vorleistungsverflechtungen an (d.h. auf der indirekten und induzierten Ebene), auf der direkten Ebene sind keine GüterSt. evident (Ausgangsbasis für Berechnungen: Produktion gemessen zu Herstellungspreisen). Zu den konsumabhängigen GüterSt können tendenziell die MineralölSt., die TabakSt., St. auf Versicherungsprämien, die Versicherungssteuern sowie St. auf finanzielle Transaktionen und Vermögenstransaktionen gezählt werden. Das Ausmaß der Gewinnbesteuerung (Köper- und Einkommensteuer) lässt sich bis dato nicht abschätzen. Rundungsdifferenzen möglich.

Die Aktivitäten der Unternehmen der Automotiven Industrie bewirken aufgrund der Vernetzung mit Lieferanten und KundInnen sowie verbundenen Unternehmen sogenannte Spill-Over-Effekte. Setzt man jeweils die gesamten und die direkten Effekte der einzelnen Indikatoren zueinander in Beziehung, erhält man die Output-zu-Output-Multiplikatoren (in Bezug auf Backward-Linkages).

Demzufolge

- bewirkt ein EUR an Umsatz bzw. Produktion eines Automotiven Industrieunternehmens **insgesamt 1,70 EUR an Umsatz bzw. Produktionswert in der Wirtschaft Österreichs**, ein EUR an Wertschöpfung 2,10 EUR an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung sowie
- sichert ein **Beschäftigungsverhältnis** in einem Automotiven Industrieunternehmen **österreichweit in Summe 2,60 Beschäftigungsverhältnisse** bzw. **2,38 VZÄ**.

**Tab. 3: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2019**

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs im Jahr 2019	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges. wirtsch. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	28.047	10.252	9.354	<b>47.652</b>	(-)	<b>1,70</b>
Produktionswert (in Mio. EUR)	25.237	9.225	8.417	<b>42.879</b>	6,32%	<b>1,70</b>
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	9.218	4.757	5.407	<b>19.383</b>	5,87%	<b>2,10</b>
Beschäftigungsverhältnisse	81.737	56.754	73.771	<b>212.262</b>	4,55%	<b>2,60</b>
Vollzeitäquivalente	78.507	49.656	58.558	<b>186.721</b>	4,87%	<b>2,38</b>
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. EUR)	4.598	2.500	2.579	<b>9.677</b>	5,51%	<b>2,10</b>
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. EUR)	(-)	(-)	(-)	<b>5.423</b> <b>(2.567+2.855)</b>	(-)	(-)
... davon vorleistungsabhängige Gütersteuer	(-)	135	98	233	(-)	(-)
... davon konsumabhängige Gütersteuer	(-)	(-)	706	706	(-)	(-)
... davon Lohnsteuer	552	294	304	1.150	5,55%	2,08
... davon Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF	146	78	81	304	5,55%	2,08
... davon Kommunalsteuer	83	44	46	173	5,55%	2,08
... davon Sozialbeiträge der Arbeitnehmer	587	313	324	1.223	5,55%	2,08
... davon Sozialbeiträge der Arbeitgeber	738	441	454	1.633	5,30%	2,21
arbeitnehmerinduzierte Abgaben in Summe	2.106	1.169	1.209	4.483	5,45%	2,13
Investitionen (in Mio. EUR)	2.700	1.031	1.301	<b>5.032</b>	5,76%	1,86

Anm.: Auswertung nach ÖNACE 2008. IO-Tabelle 2016. Output-zu-Output-Modell des IWI; Die Effekte werden in Beziehung zu den entsprechenden Kennzahlen für Österreich gemäß Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung gesetzt (Referenzjahr 2017). Beschäftigungsverhältnisse (BV) werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Infolgedessen beruhen ebenso etwa die Arbeitnehmerentgelte mittelbar auf den Ergebnissen der IO-Analyse. Die Umlegung der Entgeltparameter sowie der Vollzeitäquivalente (VZÄ) erfolgt anhand des Verhältnisses der berechneten Effekte; Fiskaleffekte umfassen Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer sowie vorleistungs- und konsumabhängige Gütersteuern (z.B. Mineralöl-, Mehrwertsteuer); Sozialbeiträge umschließen Sozialbeiträge für Arbeitnehmer und Arbeitgeber.

Quelle: IWI (2020) auf Basis der Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 1995-2017

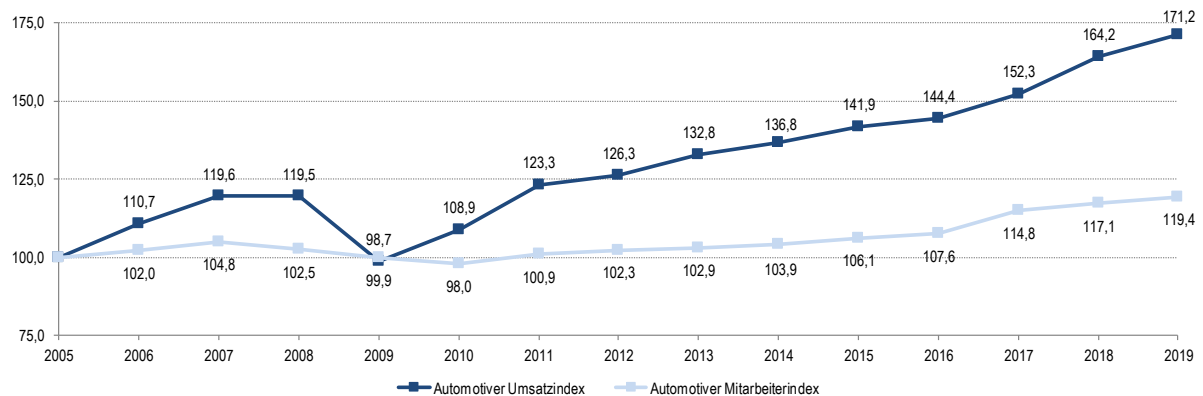
## 5. Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie

Die vonseiten des IWI berechneten Automotiven Indizes stellen die Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie seit dem Jahr 2005 dar. In der Folge des enormen Rückgangs der Automotiven Umsätze aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008/09 wachsen die Umsätze 2010 sowie in den darauffolgenden Jahren durchgehend an. Gemäß der aktuellsten Berechnung 2019 belaufen sich die Automotiven Umsätze um bis zu 67% über dem Ausgangsniveau von 2005. Die Mitarbeiterentwicklung hingegen stellt eine geringer ausgeprägte Dynamik dar. Die Mitarbeiteranzahl fällt 2009 ebenso unter das Ausgangslevel und erlangt 2010 einen Tiefpunkt, kann aber annähernd konstant beibehalten werden. Im Vergleich fällt der Automotive Umsatzindex von 2008 auf 2009 um über 17%, die Mitarbeiteranzahl jedoch sinkt um weniger als 3%.

Entsprechend der Umsatzentwicklung wächst die Mitarbeiteranzahl ab 2010 stetig. Hinsichtlich der aktuellen Berechnung sind 2019 um 19% mehr MitarbeiterInnen in den Unternehmen der Automotiven Industrie beschäftigt als im Jahr 2005. Insgesamt kann bemerkt werden, dass sich der Automotive Mitarbeiterindex in der beobachteten Periode relativ stabil entwickelt, hingegen der Umsatzindex volatilere Phasen durchwandert (insbesondere im Zeitraum 2008 bis 2010).

In der kurzfristigen Entwicklung gegenüber dem Vorjahr zeigt sich im Jahr 2019 bereits ein abflachendes Wachstum der Umsatzerlöse, welches bei 7 Prozentpunkten liegt (Vorjahr: rd. 12 Prozentpunkte). Dies liegt einerseits an der schwächeren Konjunktorentwicklung im Jahr 2019, andererseits am Transformationsprozess hin zur neuen Mobilität, in welchem sich die gesamte Automobilindustrie derzeit befindet. In dieser Phase, in der sich die Unternehmen derzeit befinden, stehen eine Vielzahl an Entscheidungen an, die für viele Unternehmen von substanziellem Charakter sind. Der Anstieg bei den Mitarbeiterzahlen liegt in beiden Jahren bei rd. 2 Prozentpunkten verglichen zum Vorjahr.

**Abb. 9: Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex**



Quelle: IWI (2020)

Somit schaffen es die Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie seit 2010, wenngleich weiter Aufholbedarf hinsichtlich des österreichischen Standorts gilt, ihren Umsatz sowie ihre Mitarbeiteranzahl stetig zu steigern. Dies sollte jedoch nicht vergessen lassen, dass die österreichische Automotive Zulieferindustrie stetig mit Herausforderungen des Strukturwandels sowie zunehmender ausländischer Konkurrenz ausgesetzt ist und bei idealeren Rahmenbedingungen voraussichtlich noch höherer Umsatz- sowie Mitarbeiterzuwächse erreichen könnte.

## 6. **Conclusio**

Die **heimische Volkswirtschaft** profitiert von den Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs, da diese **eine essentielle Komponente** dieser darstellt, sei es als Beschäftigungsgarant, Initiator von Innovationen oder als Nachfrager nach Vorleistungsprodukten. Durch ihre Kooperation mit ihren Partnern auf Ebene der Zulieferer induzieren sie beachtliche **Multiplikatoreffekte deutlich über die eigenen Unternehmensgrenzen** hinweg. Folglich zeigt sich ihre Performance nicht nur in den einzelnen Unternehmen(-sgruppen) selbst, sondern durch die Verflechtung mit Lieferanten sowie Kunden auch in den verbundenen Unternehmen. Anhand der evidenten Verflechtungen werden Produktion, Wertschöpfung sowie Beschäftigung am Wirtschaftsstandort Österreich erwirkt.

Die **gesamtwirtschaftlichen Impulse**, welche mittels der Input-Output Analyse (offenes statisches Leontief Modell) ermittelt werden, inkludieren **direkte sowie indirekte und induzierte Effekte** (Drei-Schichten-Modell des IWI). In dieser gesamtwirtschaftlichen Betrachtung sind bis zu 47,7 Mrd. EUR an Umsatzerlösen, 19,4 Mrd. EUR an Wertschöpfung sowie rd. 212.300 Beschäftigungsverhältnisse in Österreich auf die Automotiven Zulieferunternehmen zurückzuführen. Somit generiert ein EUR an Wertschöpfung der Automotiven Zulieferindustrie insgesamt 2,10 EUR an Wertschöpfung in Österreich und sichert ein Beschäftigungsverhältnis in einem Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie insgesamt 2,58 Beschäftigungsverhältnisse in ganz Österreich ab.

Die anhand der volkswirtschaftlichen Effekte errechenbare Performance der Automotiven Industrie in Österreich hängt unmittelbar mit den vorliegenden **Rahmen- bzw. Standortbedingungen** zusammen. Vor allem im internationalen Vergleich zeigt das Resultat über die Entwicklung dieser Standortfaktoren, dass Österreich, auch wenn es bei der Hälfte der herangezogenen Standortrankings sich verbessert, Aufholbedarf aufweist. So verbessert sich Österreichs Position hinsichtlich des Global Competitiveness Index, des Summary Innovation Scoreboard sowie des Global Competitiveness Index 4.0 um jeweils einen Platz. Wird die andere Hälfte der Standortrankings betrachtet, so zeigt dies eine Verschlechterung Österreichs Position in Bezug auf das World Competitiveness Ranking, dem Ease of Doing Business-Index sowie des Innovationsindikators. Hierbei ist auffallend, dass dieser Rückgang mit Ausnahme des ersten Standortrankings, mehr als nur eine Position ausmacht.

Im beobachteten Zeitraum von 2017 bis 2019 kann insgesamt ein Gewinn an Standortattraktivität Österreichs insbesondere hinsichtlich des Sektors der Automotiven Zulieferunternehmen festgestellt werden, wie die beiden vom IWI entwickelten Analysetools „Automotive Standortbarometer“ sowie „Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaften“ erkennen lassen. Jedoch ist hier anzumerken, dass es sich bei der betrachteten Periode um eine sehr kurze handelt und der weitere Trend Österreichs zu beobachten gilt. Die extra für die Automotive Industrie angefertigten Monitoring-Instrumente zeigen nach einer Aktualisierung mit den rezenten Daten des Global Competitiveness Report 2019 des World Economic Forum (WEF) sowie einer Neuberechnung der Jahre 2017 bis 2019 eine **Zunahme der Attraktivität des heimischen Wirtschaftsstandortes für die Automotive Zulieferindustrie**. Dem Automotiven Standortbarometer folgend, verringert sich 2019 der Abstand Österreichs zu den Top-Nationen um 46,2 Prozentpunkte. Um einen Vergleich zu schaffen: Wird das Ausgangsjahr 2017 berücksichtigt, so liegt der Abstand bei 54,0 Prozentpunkten. Einerseits aufgrund der teilweisen Verbesserung der Attraktivität des österreichischen Wirtschaftsstandorts und andererseits aufgrund der Verschlechterung anderer Wirtschaftsstandorte in manchen Kategorien, kann Österreich eine Zunahme der Attraktivität verzeichnen. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei Betrachtung der Entwicklung der Automotiven Standortfaktoren WM: Österreich gewinnt im Zeitraum von 2017 bis 2019 an 32 Punkten, was kongruent mit einem Aufstieg Österreichs im Ranking der Automotiven Standortfaktoren ist. Dieser Trend ist von 2017 bis 2018 etwas geringer und verstärkt sich von 2018 auf 2019.

Die Modell-Mutationen als Varianten von Aggregats-Sonderauswertungen für die EU-Staaten des Ländersamples betrachtet, indizieren auch auf europäischer Ebene eine Verbesserung an Standortattraktivität. Aus dem Vier-Länder-Vergleich geht hervor, dass die Schweiz nach einer leichten Abnahme

2018, im Jahr 2019 fast wieder die Ausgangsposition von 2017 erreicht und sich nach wie vor an vorderer Stelle positioniert. Deutschland hingegen verschlechtert sich insoweit, dass es 2019 nur noch leicht vor dem Vereinigten Königreich liegt. Österreich zeigt als einziges Land eine kontinuierliche Steigerung im Betrachtungszeitraum, wobei auch hier in der ersten Hälfte eine leichtere Steigung als in der zweiten Hälfte zu sehen ist.

Die Bedeutung der Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie hinsichtlich der heimischen Volkswirtschaft geht auch deutlich aus der aktuellen globalen Herausforderung dem Coronavirus hervor. So besteht aufgrund der zahlreichen Verflechtungen der Zulieferunternehmen in Europa beispielsweise die Gefahr, dass der Stillstand chinesischer Fabriken, welche europäische Unternehmen mit Bauteilen versorgen, auch den Stillstand europäischer Fabriksbänder bedeuten kann.<sup>20</sup>

Derzeit kann niemand abschätzen, in welchem Ausmaß sich die Coronakrise auf die Weltwirtschaft auswirken wird, eine Rezession scheint jedoch unvermeidlich. Diese wird umso schwerer, je länger die Quarantänemaßnahmen andauern. Die wahre Bedrohung für die Wirtschaft kommt jedoch nicht aus Österreich selbst, sondern aus den Exportmärkten Österreichs. Insbesondere wird das Ausmaß der Krise in der weiteren Entwicklung in den USA mitentschieden, sowohl was die Schwere der Pandemie selbst betrifft, als auch was das Stocken des Wirtschaftsmotors angeht sowie den Konnex zu Finanzmärkten und Banken.

Österreichs Wirtschaft und besonders die exportintensive Automotive Zulieferindustrie ist nicht so sehr durch die Unterbrechung der Wertschöpfungsketten gefährdet, sondern in erster Linie über den Rückgang der Nachfrage. Alle wichtigen Exportmärkte Österreichs sind mitbetroffen (u.a. Italien, Deutschland, USA, China etc.). Die ersten veröffentlichten Konjunkturdaten des chinesischen Statistikamts zeigen bereits einen historischen Einbruch der chinesischen Wirtschaft zu Jahresbeginn des Jahres 2020. So ging die Industrieproduktion im Januar und Februar im Vergleich zu den ersten beiden Monaten des Vorjahres um 13,5 Prozent zurück – der stärkste bislang gemessene Rückgang. Mit einem Minus von 24,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum brachen ebenso die Investitionen ein.<sup>21</sup>

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse, der aktuellen wirtschaftlichen Herausforderung dem Coronavirus und des aktuellen Strukturwandels in der Branche (beispielsweise durch verändertes Konsumverhalten ausgelöst, den gestiegenen Stellenwert der Logistik, die Entwicklung von alternativen Antriebssystemen) bedarf es – trotz einer verzeichneten Steigerung – unabdinglich möglichst vorteilhafte Standortfaktoren bzw. Rahmenbedingungen in Österreich. Daher müssen sich, um den insgesamt positiven Trend fortführen zu können, die Rahmenbedingungen in solcher Art gestalten, dass eine möglichst effiziente sowie kostengünstige Produktion der Automotiven Zulieferindustrie am Standort Österreich ermöglicht wird. Einzig dann ist es den österreichischen Unternehmen am Standort Österreich möglich sich gegen die internationale Konkurrenz zu behaupten bzw. weiterhin ihre Wettbewerbsposition zu verbessern.

---

20 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/coronavirus-wirtschaft-lieferketten-1.4819433?print=true>

21 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/coronavirus-laesst-chinas-wirtschaft-einbrechen-16680940.html>

## Anhang A: Indikatorenliste

**Tab. 4: Abkürzungsverzeichnis und weitere Erläuterungen**

GCI-Subindex	Abkürzung	Indikator
1,10	Belastung d. staatl. Reg.	Belastung durch staatliche Regulierungen
1,13	Korruption	Regelwidrige Zahlungen und Korruption im öffentlichen Sektor
1,14	Schutz Eigentumsrechte	Schutz von Eigentumsrechten (inkl. Finanzvermögen)
1,15	Schutz geist. Eigentums	Schutz des geistigen Eigentums, Maßnahmen gegen Produktpiraterie
1,17	Stärke d. Berichtswesen	Stärke der Bilanzprüfungsvorschrift und des Berichtswesens (Rechnungslegungsstandards)
2,01	Straßen Konnektivität	Geschwindigkeit und Geradlinigkeit von Reiserouten, welche die zehn größten Städte eines Landes verbinden
2,02	Straßen Infrastruktur	Qualität der Straßeninfrastruktur
2,05	Lufttransport	Integration des Landes im globalen Luftverkehrsnetzwerk
2,10	Elektr.versorgung	Qualität der Elektrizitätsversorgung
6,02	Aus- Weiterbild. (Personal)	Ausmaß der Personalaus- und -weiterbildung
6,04	Qualifikation AbsolventInnen	Qualifikationsniveau von AbsolventInnen
6,05	Digitale Kompetenzen	Digitale Kompetenzen in der erwerbstätigen Bevölkerung
6,06	Verf. qual. Arbeitskräfte	Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften
7,01	Steuereffekt Konkurrenzfäh.	Effekte der Besteuerung auf Konkurrenzfähigkeit
7,04	Handelsbarrieren	Verbreitung von Handelsbarrieren (tarifäre und nicht-tarifäre Handelshemmnisse)
7,07	Effiz. Zollverfahren	Effizienz des Zollverfahrens hinsichtlich Ein- und Ausfuhr von Waren
8,01	Entlassungskosten	Kosten bei Entlassungen von Mitarbeitern
8,02	Pers.einst.praktiken	Personaleinstellungs- und Entlassungspraktiken
8,04	Flex. b. Lohn- & Geh.fests.	Flexibilität bei Lohn- und Gehaltsfestsetzungen
8,07	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	Restriktionen beim Einstellen ausländischer Arbeitskräfte
8,10	Bezahlung u. Produktivität	Zusammenhang von Bezahlung und Produktivität
8,12	Steuern auf Arbeit	Effekte der Besteuerung auf Arbeitsanreize
9,03	Verfügbarkeit Kapital	Verfügbarkeit von finanziellen Dienstleistungen
9,06	Bankenbonität	Bonität der Banken
11,01	Kosten. b. Untern.grd.	Kostenaufwand bei Unternehmensgründungen
11,02	Tage f. Untern.grd.	Dauer um ein Unternehmen zu gründen
11,07	Innovative Unternehmen	Häufigkeit und Wachstum von innovativen Unternehmen
12,04	Kollaboration d. Stakeholder	Kollaborationen verschiedener Stakeholder mit Unternehmen
12,07	F&E-Ausgaben	Ausgaben im Land für Forschung & Entwicklung
12,08	Forschungsinstitute	Qualität von wissenschaftlichen Forschungsinstituten

Quelle: IWI (2020) auf Basis des GCI 4.0 2019 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 sowie 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 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, wobei die Bezeichnung ieS nicht mehr verwendet wird. Das Konzept iwS ist nicht Gegenstand dieser Studie.

Die Automobil- bzw. Automotiven Zulieferer sind keine volkswirtschaftlich klar abzugrenzende bzw. „statistisch erfasste Branche[n]“. Sie erstrecken sich von der *Herstellung von Waren*, wo sie sich in der *Metalltechnischen Industrie* 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.

Eine Vergleichbarkeit der heimischen 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 4.0 (GCI 4.0)**

Der GCR stützt sich auf den GCI 4.0, 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 2019) für 141 Länder vor – basiert auf der Auswertung öffentlich zugänglicher Daten und Befragungen von Wirtschaftsführern.

Die 103 verwendeten Indikatoren des GCI 4.0 gliedern sich in vier 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 Märkte werden Indikatoren hinsichtlich Gütermarkteffizienz (z.B. Steuersystem), Arbeitsmarkteffizienz (z.B. Flexibilität), Finanzmarktentwicklung, Technologische Reife und Marktgröße hinzugerechnet. Der dritte Bereich umfasst Kennzahlen zu Gesundheit und Qualifikationen, wie z.B. Verfügbarkeit von Fachkräften, Ausmaß der Weiterbildung, oder Lebenserwartung. Beim vierten Block, Innovations- und Entwicklungsfaktoren, finden sich Indikatoren zu den Themen Geschäftsentwicklung (z.B. Fortschrittlichkeit des Produktionsprozesses) und Innovation (z.B. Patenteinreichungen, Ausgaben für F&E).

Die vom WEF erstellte Rangliste wird im Report 2019 in vielen Bereichen von (nord)europäischen Staaten dominiert, wobei insgesamt Singapur an der Spitze liegt, vor den USA, Hong Kong, den Niederlanden und der Schweiz. Deutschland belegt den 7. Rang und Österreich ist auf Rang 21 zu finden. 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 damaligen GCR 2012–2013 (Full Data Edition) des WEF wurden in diesem Sinne jene Standortindikatoren ausgewählt, die sehr wichtig für die Automotive Zulieferindustrie sind. 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. Die aufgrund des angeführten Auswahlverfahrens erbrachten Indikatoren wurden einem abschließenden Datencleaning unterzogen und gegebenenfalls angepasst/erweitert, sodass schließlich 30 Indikatoren aufgenommen wurden.

Der aktuelle GCI 4.0 brachte eine Reihe von signifikanten Änderungen in der Methodik mit sich. So sind beispielsweise im GCI 4.0 einige Indikatoren in der ursprünglichen Form nicht verfügbar, oder es wurde die Erhebung bzw. Punktbewertung dieser von Seiten des WEF geändert. Das hat Auswirkungen auf das Indikatorenset gegenständlicher Analyse, welches teilweise adaptiert werden musste, schlussendlich aber erneut 30 Indikatoren umfasst.

Neben der Selektierung bestimmter – für die Automotive Zulieferindustrie relevanter – Indikatoren werden nicht alle 141 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 gegebenenfalls, 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. 5: 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)
<b>Österreich (AT)</b>	Vereinigtes Königreich (UK)

Quelle: IWI (2020) auf Basis des GCI 4.0 2019 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 2017, 2018, und 2019 quantitativ dargelegt, wie sich der Standort Österreich in diesem Zeitraum verändert. Dabei werden die prozentuellen Abstände der Automotiven Profileigenschaften<sup>22</sup> bzw. die invertierten Rankingpositionen Österreichs<sup>23</sup> der 30 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, gegebenfalls 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 15 Länder) und in der Modell-Mutation II nur die 4 Länder Österreich, Deutschland, Schweiz sowie Vereinigtes Königreich.

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> Summe der invertierten Rankings der Indikatoren auf Basis des ausgewählten Ländersamples. Invertierte Rankingpositionen bedeutet, dass das TOP-Land die höchste Punkteanzahl bekommt.