

# Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie

*Berichtsjahr 2022*



**Wien, Oktober 2022**

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

**Projektteam:**

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

Nikias DICK, BSc BSc

Peter LUPTÁČIK



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](mailto:schneider@iwi.ac.at)

## **Inhaltsverzeichnis**

<i>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....</i>	<i>4</i>
<i>1. Update des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft.....</i>	<i>5</i>
<i>2. Dynamische Analyse: Entwicklung des Automotiven Standortbarometers und der Automotiven Standortfaktoren WM .....</i>	<i>6</i>
<i>2.1 Modell-Mutation I: EU-Staaten .....</i>	<i>11</i>
<i>2.2 Modell-Mutation II: Vergleich AT, DE, CH, UK.....</i>	<i>13</i>
<i>3. Internationale Standortrankings.....</i>	<i>14</i>
<i>4. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie.....</i>	<i>16</i>
<i>5. Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie .....</i>	<i>21</i>
<i>6. Conclusio.....</i>	<i>23</i>
<i>Anhang A: Indikatorenliste.....</i>	<i>24</i>
<i>Anhang B: Methodische Vorgehensweise – Automotives Standortbarometer und Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft .....</i>	<i>25</i>
<i>Anhang C: Volkswirtschaftliche Ergebnisse.....</i>	<i>28</i>

## **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

### **Abbildungsverzeichnis:**

Abb. 1:	Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer in den Jahren 2017 bis 2020 .....	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 2022.....	17
Abb. 7:	Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie 2022.....	18
Abb. 8:	Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie 2022.....	19
Abb. 9:	Automotive Zulieferindustrie: Umsatz- und Mitarbeiterindex.....	21

### **Tabellenverzeichnis:**

Tab. 1:	Die 30 Indikatoren mit Werten des GCR 2019 und 2020 sowie der Differenz für 2020 zu 2019.....	9
Tab. 2:	Übersicht Standortrankings.....	14
Tab. 3:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2022 .....	20
Tab. 4:	Abkürzungsverzeichnis und weitere Erläuterungen .....	24
Tab. 5:	Das ausgewählte Ländersample: 26 Nationen .....	27
Tab. 6:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2021 .....	28
Tab. 7:	Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2020 .....	28

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

In den vergangenen Jahren sind die Automotiven Zulieferunternehmen nicht nur aufgrund des kontinuierlichen Strukturwandels der Branche (u.a. Produkt- und Prozessinnovationen, neue Mobilität, Nachhaltigkeit, steigendes Umweltbewusstsein) laufend neuen Herausforderungen ausgesetzt. Zudem steht mit den drastisch steigenden Energiekosten die nächste Krise nach der Coronapandemie und ihren Auswirkungen vor der Tür. Dies führt in einem ohnehin wettbewerbsintensiven Umfeld zu weiter erschwerten Gegebenheiten. Somit werden bestmögliche Rahmenbedingungen in Form von optimalen Standortfaktoren der heimischen Volkswirtschaft benötigt, um die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Automotiven Zulieferindustrie mittel- bis langfristig gewährleisten zu können.

Die folgende Analyse basiert auf der IWI-Studienreihe „Internationaler Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte in der Automotiven Zulieferindustrie“ und stellt ein Update der Resultate mit den rezentesten Zahlen des **Global Competitiveness Report** (in weiterer Folge GCR) des World Economic Forum (WEF) bereit, welcher in seiner rezentesten Ausgabe als Sonderedition<sup>1</sup> für das Jahr 2020 veröffentlicht wurde. Die Datenbasis konstituiert ein selektiertes Indikatoren- und Länderset, welches für die Automotive Zulieferindustrie von hoher Signifikanz ist und globale Leader miteinschließt.<sup>2</sup>

Insgesamt umfasst das herangezogene Indikatorensample 30 Indikatoren aus den Themenbereichen „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Bürokratie und Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Darüber hinaus wurde eine Ländergruppe von 26 Standorten festgelegt, die für die österreichische Automotive Zulieferindustrie von eminentem Interesse sind oder zu den (aufstrebenden) Topnationen gehören (siehe Anhang A). Die beiden Werkzeuge „Automotives Standortbarometer“ sowie „Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft (WM)“, die ein auf die Automotive Zulieferindustrie eigens abgestimmtes Monitoring der Entwicklung Österreichs im internationalen Standortwettbewerb im Zeitraum von 2017 bis 2020<sup>3</sup> ermöglichen, werden auf Grundlage des Indikatoren- und Ländersets errechnet.

Somit lassen sich die (relativen) Stärken sowie Schwächen des österreichischen Standortes für die Automotive Zulieferindustrie aufdecken, um Schlussfolgerungen über die Wettbewerbsfähigkeit zu tätigen. 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 gewahrt 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 in der Rangordnung entsprechend 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>4</sup> hervor.

---

1 The Global Competitiveness Report Special Edition 2020: How Countries are Performing on the Road to Recovery.

2 Siehe Methodik im Anhang B.

3 Aufgrund von signifikanten Änderungen in der Methodik des GCI 4.0 wird von einer Fortführung der Automotiven 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 zusätzlich die Werte für das Jahr 2017 nach der neuen Methodik auf Basis des GCI 4.0 neu berechnet. Für das Jahr 2020 steht lediglich die Sonderedition 2020 des GCR zur Verfügung, welche ein verringertes (teilweise aggregiertes) Indikatorensatz des GCR beinhaltet, auf dessen Basis die Werte gewichtet hochgerechnet wurden. Weitere Details siehe Methodik im Anhang B.

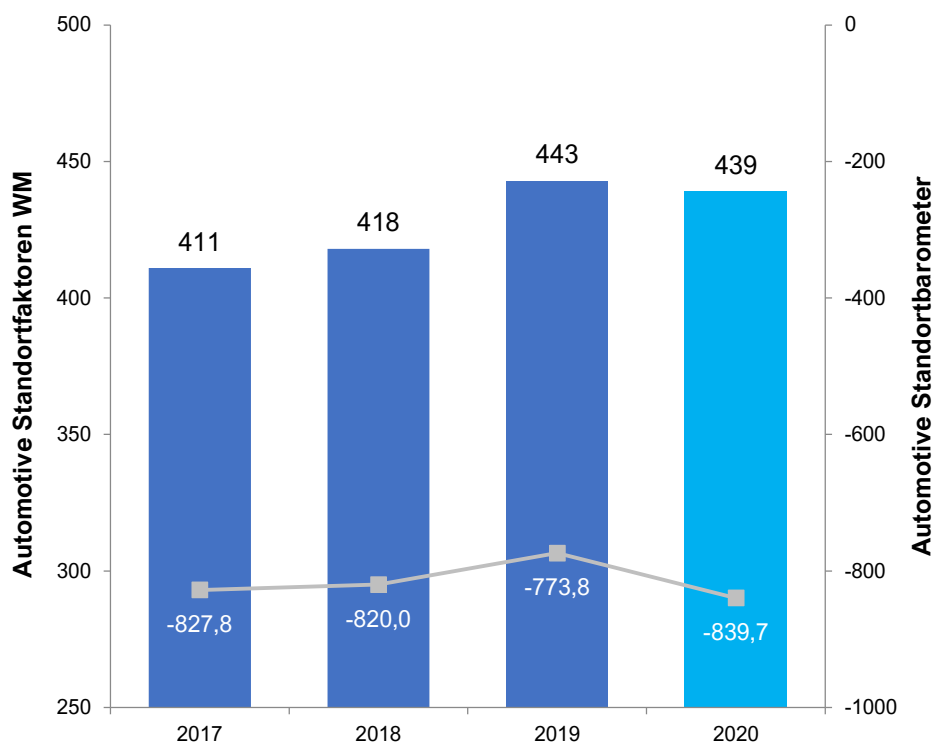
4 Die theoretisch mögliche Minimal- bzw. Maximalpunkteanzahl beträgt bei 30 Indikatoren und einem 26 Länder umfassenden Sample 30 Punkte bzw. 780 Punkte.

## 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 zeigt mittelfristig eine Zunahme der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich im Zeitraum von 2017 bis 2020, wobei im Zuge der Coronakrise im Jahr 2020 ein geringfügiger Rückgang gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen ist. Nach einer leichten Zunahme der österreichischen Standortattraktivität<sup>5</sup> um 7 Punkte von 2017 auf 2018, zeigt sich im Jahr 2019 sowohl im Automotiven Standortbarometer als auch in der Automotiven Standortfaktoren WM eine deutlichere Steigerung der Attraktivität. Hier beläuft sich die Zunahme auf 25 Punkte.

Im rezentesten Jahr (2020) des Beobachtungszeitraums beträgt der Abstand zu den Top-Performern im **Automotiven Standortbarometer** in Summe -839,7 Prozentpunkte, dies entspricht einem Rückgang von 65,9 Prozentpunkten verglichen zum Vorjahr. Wird das Ausgangsniveau 2017 berücksichtigt, so hat sich der Abstand im Jahr 2020 um 11,9 Prozentpunkte vergrößert. Eine ähnliche Tendenz präsentiert sich bei der **Automotiven Standortfaktoren Weltmeisterschaft**: Nach 411 erzielten Punkten im Ausgangsjahr 2017, steigt die Punkteanzahl Österreichs im Folgejahr auf 418 Punkte an und im Jahr 2019 wird eine Erhöhung der Punkteanzahl von 25 Punkten auf 443 erreicht. Anschließend zeigt sich im Jahr 2020 ein leichter Rückgang um 4 Punkte, was einen Gesamtscore von 439 Punkten bedeutet.

**Abb. 1: Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft und Automotiver Standortbarometer in den Jahren 2017 bis 2020**



Anm.: WM: Weltmeisterschaft; auf Basis von 30 Indikatoren und 26 Ländern. Niedrigste erreichte Punkteanzahl einer der 26 Vergleichsländer: 192 Pkt. Höchste erreichte Punkteanzahl: 685 Pkt. Theoretisch mögliche Minimal- und Maximalpunkteanzahl: 32 Pkt. bzw. 832 Pkt. Berechnungsgrundlage: 32 Indikatoren, 26 Vergleichsländer

Quelle: IWI (2022) auf Basis des GCR 2019 und 2020 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

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

Aus der Detailanalyse geht hervor, dass sich Österreich im Jahr 2020 verglichen zum Vorjahr bei der Hälfte der Indikatoren etwas verschlechtert hat. Ergo zeigen 15 Indikatoren einen verschlechterten Wert, wohingegen 6 der Indikatoren eine Verbesserung aufweisen und 9 unverändert bleiben. Da viele Länder des Samples im Vergleich zum Jahr 2019 – u.a. bedingt durch die Coronakrise – tendenziell schlechter performen, sind die Auswirkungen hinsichtlich der Automotiven Standortfaktoren WM weniger auffällig: knapp die Hälfte der Indikatoren, und zwar 14, verbleiben auf dem gleichen Niveau wie 2018. Bei 7 Indikatoren erzielt Österreich eine niedrigere Punktezahl, bei 9 Indikatoren zeigt sich ein Punktezuwachs. Die maximale Verbesserung im Indikatorenset liegt bei 3 WM-Punkten, der maximale Rückgang beläuft sich auf bis zu 5 WM-Punkte.

In einigen Bereichen weist Österreich eine solide Ausgangslage auf. Hier spielt die EU eine wichtige Rolle: aufgrund der Mitgliedschaft ergeben sich für Österreich niedrige Handelsbeschränkungen und somit ein Vorteil gegenüber anderen Nationen, die im Ranking erscheinen. Österreich kann gemeinsam mit anderen EU-Staaten zu den Top-Nationen mit den geringsten Handelszöllen gerechnet werden. Aufgrund fehlender passender Indikatoren im Rahmen des GCR 2020 wurden diese Daten fortgeschrieben. Zwar brachten die Lockdowns im Zuge der Coronapandemie im Jahr 2020 zusätzliche Handelsbeschränkungen mit sich, diese betrafen jedoch sämtliche Länder in vergleichbarem Ausmaß, sodass sich an der Relation zwischen den Ländern nur wenig verändert.

Österreich hält nach wie vor eine starke Position hinsichtlich der Kosten inne, die bei der Entlassung von Mitarbeiter:innen entstehen (beispielsweise Abfindungszahlungen, Strafzahlungen etc.) und erhält 2020 so wie schon in den Jahren zuvor jeweils 25 WM-Punkte. Ebenso in Bezug auf die „Stärke des Berichtswesens“ schneidet Österreich weiterhin sehr gut ab und erhält – trotz leicht niedrigerer Bewertung – wie schon im Vorjahr erneut 24 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 bis 2021 jedoch je 21 WM-Punkte erhalten hat. Ein potentieller Grund für die schlechtere Bewertung könnte die gemeinsame Strompreiszone Österreichs und Deutschlands sein, die von 2002 bis 2018 existierte und durch ein Strommarktsplitting ersetzt wurde. Durch die gemeinsame Strompreiszone kam es durch überschüssigen Strom und einem schlecht ausgebauten Netz zu Überbelastung und Komplikationen.<sup>6</sup> Im Bereich „Straßen Infrastruktur“ führt eine Verbesserung um einen Punkt zu einem Ergebnis von 23 WM-Punkten. Damit verbessert sich Österreich im Bereich „Infrastruktur“ im Vorjahresvergleich insgesamt um 2 WM-Punkte. Verbesserungspotentiale offenbaren sich weiterhin bei den Indikatoren „Straßen Konnektivität“ (7 Punkte) sowie „Lufttransport“ (10 Punkte). Der letztgenannte Indikator könnte sich zukünftig durch den Bau der dritten Piste auf dem Flughafen Wien Schwechat verbessern. Pandemiebedingt wurde dieser allerdings um ein paar Jahre nach hinten verschoben.<sup>7</sup>

Eine minimale Verbesserung um einen Punkt kann Österreich in Bezug auf die „Flexibilität bei Lohn- und Gehaltsfestsetzung“ erzielen. Dennoch erweist sich Österreich in diesem Bereich weiterhin mangelhaft und erreicht lediglich 2 WM-Punkte, nachdem in den vorangegangenen beiden Jahren gerade jeweils ein WM-Punkt geholt wurde. Somit befindet sich Österreich in diesen drei Jahren bestenfalls an vorletzter Stelle.

Der Indikator „Tage für Unternehmensgründung“ hat ebenso Aufholbedarf, hier liegt Österreich im Gesamtvergleich mit 6 WM-Punkten weit zurück. Eine Reduktion des bürokratischen Aufwandes könnte hier zu einer Entlastung führen, denn auch bei diesem Indikator werden lediglich 8 WM-Punkte erreicht. In Bezug auf „Steuern auf Arbeit“ liegt Österreich im Ranking im letzten Drittel, 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). Die im Zuge

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

7 <https://www.noen.at/niederosterreich/wirtschaft/im-gespraech-flughafen-vorstand-guenther-ofner-die-3-piste-ist-nicht-abgesagt-niederosterreich-schwechat-redaktionsfeed-guenther-ofner-interview-flughafen-wien-redaktion-325872046>

der öko-sozialen Steuerreform 2022 bis 2024 durchgeführte Senkung der zweiten und dritten Tarifstufe der Lohnsteuer und Reduktion der Körperschaftsteuer (KöSt) für Unternehmen von 25 auf 23 Prozent sowie die beschlossene Abschaffung der kalten Progression ab dem Jahr 2023 sollten in den kommenden Jahren zu einer allmählichen Verbesserung dieses Standortfaktors führen.

Eine generelle Verschlechterung der Performance Österreichs zeigt der Bereich „Bildung“. Sämtliche Indikatoren weisen einen niedrigeren Wert als noch im Jahr 2019 auf. In Summe verliert Österreich 8 WM-Punkte in diesem Themenbereich. Dies verdeutlicht den aktuell über viele Branchen hinweg vorherrschenden Fachkräftemangel. Neben der Qualifikation der Absolvent:innen (Barometer: -6,4%; 17 WM-Punkte) stellt v.a. die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften (Barometer: -6,9%; 12 WM-Punkte) die Unternehmen vor zusätzliche Probleme. Verschärft wurde die Situation im Zuge der Pandemie, welche Schwachstellen Österreichs im Bereich der Digitalisierung bzw. ausbaufähige digitale Kompetenzen ans Licht brachte. Darüber hinaus stellt sich verglichen mit anderen Nationen die „Verfügbarkeit ausländischer Arbeitskräfte“ in Österreich als schwierig dar, so nimmt Österreich mit 8 WM-Punkten einen Platz im hinteren Drittel des Rankings ein.

Hinsichtlich der Standortfaktoren-WM im Jahr 2020 sind in erster Linie folgende Indikatoren zum Vorjahr gestiegen: „Kollaboration der Stakeholder“ um 3 Punkte; „Personaleinstellungspraktiken“ um 3 Punkte sowie „Bezahlung und Produktivität“ um 2 Punkte. Auf letztgenannte Indikatoren könnte das Instrument der Kurzarbeit einen positiven Einfluss genommen haben. Die größten Rückgänge weisen die Indikatoren „Innovative Unternehmen“ (-5 WM-Punkte), „Qualifikation von Absolvent:innen“ (-4 WM-Punkte) sowie „Korruption“ (-2 WM-Punkte) auf.



**Tab. 1: Die 30 Indikatoren mit Werten des GCR 2019 und 2020 sowie der Differenz für 2020 zu 2019**

		GCR-Wert Österreichs		TOP-3		Differenz zu 2019		Veränderung bzgl.	
		2019	2020	Ø (2019)	Ø (2020)	WM <sup>1</sup>	Barometer <sup>2</sup>	WM	Barometer
Institutionen	Schutz Eigentumsrechte	6,17	5,54	6,46	6,05	0	-4,0%	↔	↘
	Schutz geist. Eigentums	5,90	5,29	6,40	5,99	+1	-3,9%	↗	↘
	Korruption	5,63	4,17	7,00	5,94	-2	-10,2%	↘	↘
	Belastung d. staatl. Reg.	3,68	3,30	5,19	5,14	0	-6,7%	↔	↘
	Stärke d. Berichtswesen	6,21	5,57	6,33	5,90	0	-3,7%	↔	↘
Infrastruktur	Straßen Infrastruktur	6,01	6,00	6,39	6,32	+1	1,0%	↗	↗
	Straßen Konnektivität	2,06	2,24	6,88	6,83	+1	2,8%	↗	↗
	Luftransport	0,11	0,11	4,42	4,42	0	0,0%	↔	↔
	Elektr.versorgung	5,87	5,87	6,48	6,48	0	0,0%	↔	↔
Bildung	Qualifikation AbsolventInnen	5,25	4,78	5,66	5,53	-4	-6,4%	↘	↘
	Digitale Kompetenzen	4,78	4,35	5,71	5,68	-2	-7,0%	↘	↘
	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,11	4,65	5,55	5,45	-2	-6,7%	↘	↘
Steuern	Steuern auf Arbeit	2,44	2,44	6,36	6,36	0	0,0%	↔	↔
	Steuereffekt Konkurrenzfäh.	4,53	4,10	5,38	5,26	-1	-6,3%	↘	↘
Bürokratie und Handelsbeschränkungen	Bürokr. b. Untern.grd.	5,53	5,53	6,98	6,98	0	0,0%	↔	↔
	Tage f. Untern.grd.	3,45	3,45	6,94	6,94	0	0,0%	↔	↔
	Handelsbarrieren	4,99	4,99	5,69	5,69	0	0,0%	↔	↔
	Effiz. Zollverfahren	5,25	5,25	6,78	6,78	0	0,0%	↔	↔
Arbeitsmarkt	Flex. b. Lohn- & Geh.fests.	2,49	2,83	5,84	5,70	+1	7,0%	↗	↗
	Pers.einst.praktiken	3,87	4,13	5,58	5,40	+3	7,3%	↗	↗
	Entlassungskosten	6,49	6,49	6,57	6,57	0	0,0%	↔	↔
	Bezahlung u. Produktivität	4,62	4,68	5,41	5,29	+2	3,2%	↗	↗
	Verf. qual. Arbeitskräfte	4,45	4,06	5,22	5,18	+1	-6,9%	↗	↘
	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	3,70	3,37	5,03	4,97	+1	-5,7%	↗	↘
Finanzmarkt	Bankenbonität	5,89	5,50	6,48	6,39	-2	-4,8%	↘	↘
	Verfügbarkeit Kapital	3,71	3,47	5,07	4,95	0	-3,2%	↔	↘
Forschung, Technologie und Innovation	Innovative Unternehmen	4,56	4,26	5,45	5,38	-5	-4,5%	↘	↘
	Forschungsinstitute	0,08	0,11	4,66	5,22	0	0,4%	↔	↗
	Kollaboration d. Stakeholder	4,77	5,07	5,38	6,23	+3	-7,4%	↗	↘
	F&E-Ausgaben	6,30	6,30	6,72	6,72	0	0,0%	↔	↔

Anm.: <sup>1</sup>Differenz in Punkten, <sup>2</sup>Differenz in Prozentpunkten. Abkürzungsverzeichnis zu den Bezeichnungen der Indikatoren im Anhang A.  
Quelle: IWI (2022) auf Basis des GCR 2019 und 2020 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

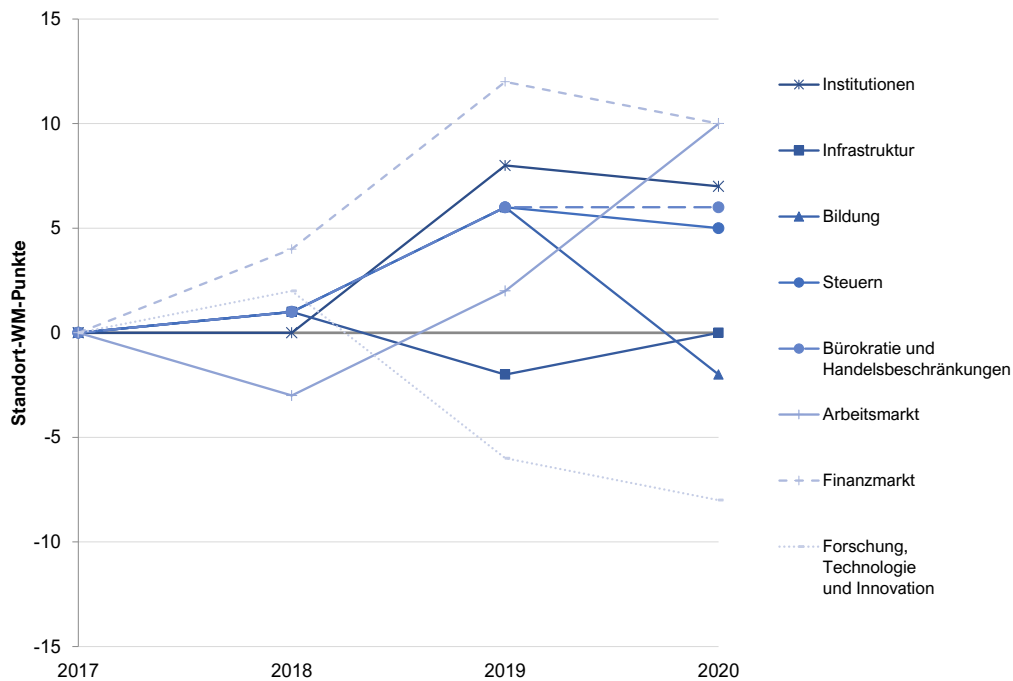
Die analysierten Indikatoren können korrespondierend ihrer Einteilung im GCR in folgende acht Themenbereiche eingeteilt werden: „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Bürokratie und Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“. Für jeden dieser Bereiche können die Standort-WM-Punkte zusammengefasst und ein Mehrjahresvergleich aufgestellt werden.

Bei Betrachtung der Periode von 2017 bis 2020 kann ein Punkteverlust zweier Kategorien festgestellt werden: „Forschung, Technologie und Innovation“ (-8 Punkte) sowie „Bildung“ (-2 Punkte). Die übrigen Bereiche weisen im Jahr 2020 gemessen am Jahr 2017 einen Punktezuwachs auf. Trotz der Zukunftsoffensive für Forschung, Technologie und Innovation<sup>8</sup>, welche im dritten Quartal des Jahres 2018 gestartet wurde, hat Österreich in gleichgenannter Kategorie im Vergleich zu den anderen Nationen deutlich

an Boden verloren. Die stärkste Zunahme an Punkten verzeichnen im Beobachtungszeitraum die Kategorien „Finanzmarkt“ (+10 Punkte) wie auch „Arbeitsmarkt“ (+10 Punkte). „Institutionen“ steigt mit +7 Punkten ebenfalls erkennbar an.

Werden die acht Themenbereiche zusammengefasst, so ist im Jahr 2020 eine Verbesserung von insgesamt 28 Punkten gegenüber 2017 ersichtlich, was jedoch einen Rückgang von 4 WM-Punkten gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Im letzten Jahr hat sich die aggregierte WM-Punktezahl dabei in 5 Kategorien verschlechtert.

**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 (2022) auf Basis des GCR 2019 und 2020 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei vorliegender Analyse um eine mittelfristige Entwicklung von vier Jahren handelt und die Standortfaktoren-WM bzw. das Standortbarometer für das Jahr 2020 lediglich anhand der verkürzten Sonderedition mit einem verringerten (teilweise aggregierten) Indikatorenset des GCR modelliert werden konnte. Daher bedarf es einer weiteren Beobachtung, wie sich die Standortfaktoren in Österreich speziell im Zuge der aktuell vorherrschenden Energiekrise weiterentwickeln werden und ob der leichte Rückgang im Jahr 2020 kurzfristiger Natur ist und der Aufwärtstrend der Jahre 2017 bis 2019 wieder aufgenommen werden kann.

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

Die Instrumente „Automotive Standortfaktoren WM“ sowie „Automotive Standortbarometer“ können anhand einer Modell-Mutation ebenso für **15 EU-Mitglieder unter den Vergleichsstaaten**<sup>9</sup> ermittelt werden. Dazu werden der Methodik pro Indikator entsprechend jene drei EU-Staaten ermittelt, welche im Vergleich am besten abschneiden, sowie deren durchschnittlicher Wert als Referenzpunkt zur Ausführung des „Automotiven Standortbarometers“ definiert. Entsprechend dazu wird eine Neubestimmung der „Automotiven Standortfaktoren-WM“ durchgeführt und das Punktesystem an das neue Vergleichs-sample mit 15 Ländern angepasst.

Der EU-Staaten-Vergleich zeigt, dass die Attraktivität des heimischen Wirtschaftsstandortes zwischen 2017 und 2020 für die Automotive Zulieferindustrie zugenommen hat, mit dem Bestwert im Jahr 2019. Im Ausgangsjahr 2017 erreicht Österreich in der Automotiven Standortfaktoren WM 270 Punkte, im Jahr darauf 279 Punkte. Eine deutlich Attraktivitätssteigerung – auf insgesamt 295 WM-Punkte – zeigt sich im Jahr 2019. Im Jahr 2020 hält Österreich nach einem leichten Rückgang bei 291 WM-Punkten.

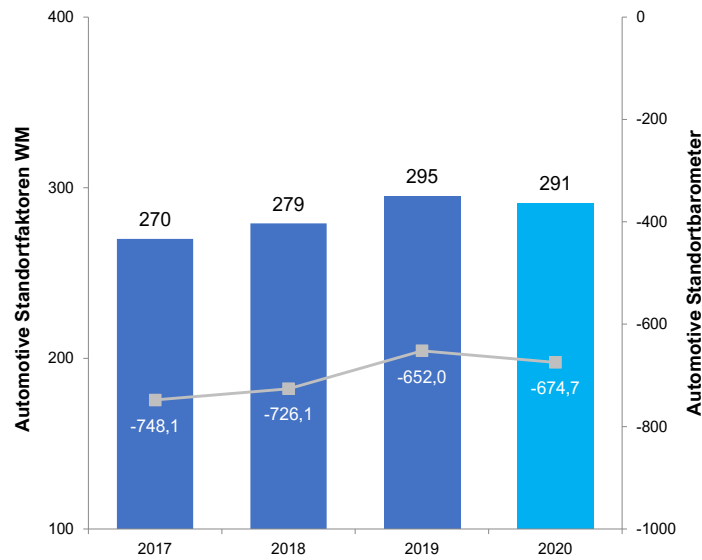
Analog entwickelt sich der Abstand zu den Top-Performern im Beobachtungszeitraum der Analyse von 2017 bis 2020. Ausgehend von einem Abstand zu den Top-Performern von in Summe -748,1 Prozentpunkten<sup>10</sup> im Jahr 2017, kann Österreich bis zum Jahr 2019 (-652,0 Prozentpunkte) um 96,1 Prozentpunkte aufholen. Verantwortlich dafür sind vor allem die „Personaleinstellungs- und Entlassungspraktiken“, „Tage für die Unternehmensgründung“ sowie die „Bankenbonität“.

Kurzfristig wächst der Rückstand zu den Top-Performern im Jahr 2020 wieder um -22,7 Prozentpunkte auf insgesamt -674,7 Prozentpunkte an. Dies ist in erster Linie auf die schlechtere Performance in der Kategorie „Bildung“ oder beim Indikator „Innovative Unternehmen“ zurückzuführen.

---

<sup>9</sup> Bulgarien, Finnland, Frankreich, Deutschland, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Tschechien, Ungarn  
<sup>10</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 2019		Veränderung bzgl.	
		2019	2020	Ø (2019)	Ø (2020)	WM <sup>1</sup>	Barometer <sup>2</sup>	WM	Barometer
Institutionen	Schutz Eigentumsrechte	6,17	5,54	6,29	5,62	0	0,3%	↔	↗
	Schutz geist. Eigentums	5,90	5,29	6,21	5,52	+1	0,9%	↗	↗
	Korruption	5,53	5,19	6,84	6,71	0	-3,7%	↔	↘
	Belastung d. staatl. Reg.	3,68	3,30	4,57	4,08	0	0,3%	↔	↗
	Stärke d. Berichtswesen	6,21	5,57	6,31	5,64	0	0,3%	↔	↗
Infrastruktur	Straßen Infrastruktur	6,01	6,00	6,05	6,04	0	0,1%	↔	↗
	Straßen Konnektivität	2,06	2,24	6,32	6,82	0	0,2%	↔	↗
	Lufttransport	0,89	0,89	6,09	6,09	0	0,0%	↔	↔
	Elektr.versorgung	5,93	5,93	6,38	6,38	0	0,0%	↔	↔
Bildung	Qualifikation AbsolventInnen	5,25	4,78	5,44	5,34	-2	-7,0%	↘	↘
	Digitale Kompetenzen	4,78	4,35	5,71	5,62	-2	-6,3%	↘	↘
	Aus- Weiterbild. (Personal)	5,11	4,65	5,37	5,29	-1	-7,2%	↘	↘
Steuern	Steuern auf Arbeit	3,53	3,53	6,68	6,68	0	0,0%	↔	↔
	Steuereffekt Konkurrenzfäh.	4,53	4,10	4,90	4,20	0	5,1%	↔	↗
Bürokratie und Handelsbeschränkungen	Bürokr. b. Untern.grd.	4,62	4,62	6,85	6,85	0	0,0%	↔	↔
	Tage f. Untern.grd.	3,11	3,11	6,96	6,96	0	0,0%	↔	↔
	Handelsbarrieren	4,99	4,99	5,42	5,42	0	0,0%	↔	↔
	Effiz. Zollverfahren	5,25	5,25	6,66	6,66	0	0,0%	↔	↔
Arbeitsmarkt	Flex. b. Lohn- & Geh.fests.	2,49	2,83	5,39	5,24	+1	7,7%	↗	↗
	Pers.einst.praktiken	3,87	4,13	4,62	4,56	+2	6,9%	↗	↗
	Entlassungskosten	7,00	7,00	6,46	6,46	0	0,0%	↔	↔
	Bezahlung u. Produktivität	4,62	4,68	4,90	4,87	0	1,8%	↔	↗
	Verf. qual. Arbeitskräfte	4,45	4,06	4,97	4,87	+1	-6,3%	↗	↘
Finanzmarkt	Verf. ausländ. Arbeitskräfte	3,70	3,37	4,83	4,65	0	-4,1%	↔	↘
	Bankenbonität	5,89	5,50	6,20	5,81	0	-0,2%	↔	↘
	Verfügbarkeit Kapital	3,71	3,47	4,77	4,58	0	-2,0%	↔	↘
Forschung, Technologie und Innovation	Innovative Unternehmen	4,56	4,26	5,28	5,06	-4	-2,1%	↘	↘
	Forschungsinstitute	0,25	0,23	4,88	4,86	0	-0,3%	↔	↘
	Kollaboration d. Stakeholder	4,77	5,07	5,33	6,15	0	-7,1%	↔	↘
	F&E-Ausgaben	6,58	6,58	6,59	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 (2022) auf Basis des GCR 2019 und 2020 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 Nachbarländer Deutschland und Schweiz sowie das Vereinigte Königreich gerichtet. Analog zu den vorangegangenen Modellkonfigurationen kann 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 die Platzierung in der Automotiven Standortfaktoren WM im Vier-Länder-Vergleich.<sup>11</sup>

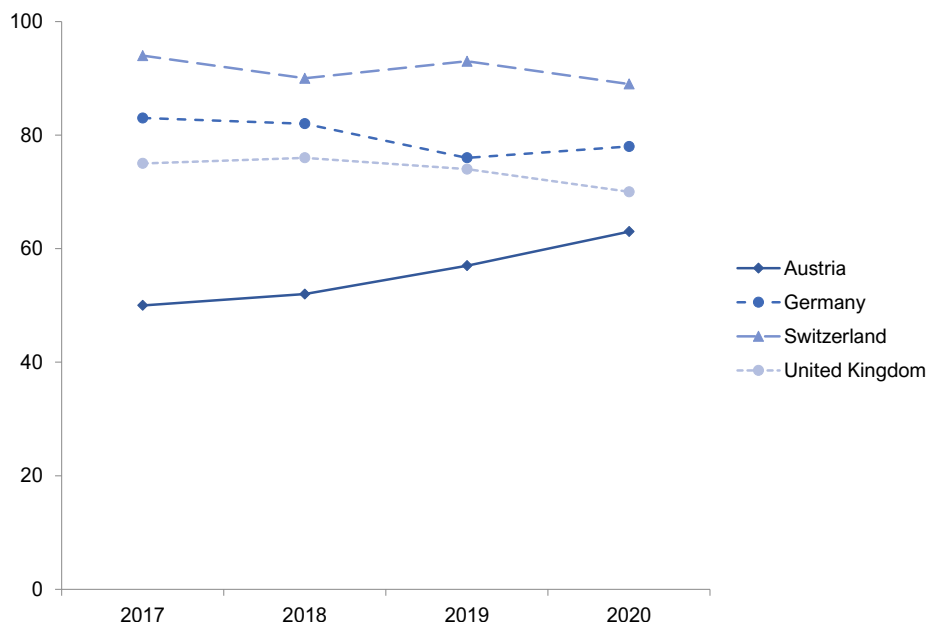
Aus der Modell-Mutation geht hervor, dass der Automotive Standort Österreich im Vergleich zu den vier Referenzstandorten seit dem Jahr 2017 stetig aufholt. Österreich ist zwar nach wie vor an vierter Stelle positioniert, kann aber, ausgehend von einem deutlichen Rückstand in den Jahren 2017 und 2018, als einziges Land eine kontinuierliche Steigung aufweisen.<sup>12</sup>

Deutschland liegt deutlich vor Österreich an zweiter Position, hat aber im beobachteten Zeitraum an Performance eingebüßt: während Deutschland im Jahr 2017 insgesamt 83 Punkte erreicht, sinkt die Punkteanzahl im Jahr 2019 auf 76 Punkte und steigt im Jahr 2020 geringfügig auf 78 Punkte an.

Das Vereinigte Königreich kann den Abstand zu Deutschland bis zum Jahr 2019 beinahe aufholen (74 Punkte), zeigt aber seit dem Jahr 2018 einen Negativtrend und liegt aktuell bei 70 Punkten. Hier könnten u.a. die ersten Folgen des Brexit wirksam werden.

Der Automotive Standort Schweiz liegt über sämtliche Jahre hinweg an erster Stelle des Vier-Länder-Vergleichs. Die Performance bewegt sich trotz eines Rückgangs von 4 Punkten gegenüber 2019 (93 Punkte) weiterhin auf hohem Niveau und erreicht im Jahr 2020 insgesamt 89 Punkte.

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



Anm.: Berechnungsgrundlage: 30 Indikatoren, 4 Vergleichsländer.  
 Quelle: IWI (2022) auf Basis des GCR 2019 und 2020 bzw. GCI 4.0 des WEF (World Economic Forum)

<sup>11</sup> Eine detaillierte Aufstellung ist im Anhang A ersichtlich.

<sup>12</sup> Im Jahr 2017 erzielt Österreich 50 Punkte welche bis zum Jahr 2020 auf 63 Punkte anwachsen.

### 3. Internationale Standortrankings

Ein Blick auf diverse internationale Standortrankings hinsichtlich Wettbewerbsfähigkeit und Innovation unterstreicht Österreichs Position in der internationalen Standortkonkurrenz. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese allgemeinen Standortrankings nicht zwingend den spezifischen Anforderungen der Automotiven Zulieferindustrie entsprechen. Die Bandbreite der ausgesuchten Indizes reicht von international festgelegten Standortrankings, über spezielle Innovationsrankings, bis hin zu Positionsbestimmungen, welche sich konkret mit dem österreichischen Unternehmensstandort befassen.

Zum vierunddreißigsten<sup>13</sup> Mal wurde das Wettbewerbsranking des Schweizer Managementinstituts IMD (**World Competitiveness Ranking**, Institute for Management Development World Competitiveness Center) durchgeführt, welches 63 Länder weltweit basierend auf 163 Wettbewerbsfähigkeits-Kriterien untersucht. In der aktuellen Veröffentlichung (2022) liegt Österreich im Wettbewerbsfähigkeits-Ranking nach Verlust eines Rangs zum Vorjahr auf Platz 20. Nach einem kurzen Performancegewinn im Jahr 2020 (Rang 16) belegt Österreich damit den schlechtesten Wert in der 5-Jahres-Periode von 2018 bis 2022. Treiber dieser Entwicklung sind die Teilbereiche Economic Performance (Rang 2022: 24; Veränderung zum Vorjahr: -4) sowie Government Efficiency (34; -5) während Business Efficiency (18; 0) und Infrastructure (10; +2) gleichbleiben bzw. sich verbessern.

Die *Weltbank* sieht das Geschäftsklima in Österreich anhand ihres **Ease of Doing Business-Index** auf Rang 27 von 190 und somit erneut um einen Rang schlechter als im Vorjahr (Rang 26), nachdem der Standort bereits zwischen den Jahren 2018 und 2019 vier Ränge eingebüßt hat. Aufgrund von Unregelmäßigkeiten wurde der Index jedoch eingestellt,<sup>2</sup> weshalb die Aussagekraft zu hinterfragen ist.

Tab. 2: Übersicht Standortrankings

Ranking	Institution	Jahr	Rang (von)	Veränderung	
				Ränge	Tendenz
<b>World Competitiveness Ranking</b>	Institute for Management Development (IMD)	2022	20 (63)	-1	↘
<b>World Competitiveness Ranking</b>	Institute for Management Development (IMD)	2021	19 (64)	-3	↘
<b>World Competitiveness Ranking</b>	Institute for Management Development (IMD)	2020	16 (63)	+3	↗
<b>Ease of Doing Business-Index<sup>14</sup></b>	World Bank, International Finance Corporation	2020	27 (190)	-1	↘
<b>Ease of Doing Business-Index<sup>2</sup></b>	World Bank, International Finance Corporation	2019	26 (190)	-4	↘
<b>Summary Innovation Scoreboard</b>	European Commission	2022	10 (40)	0	→
<b>Summary Innovation Scoreboard</b>	European Commission	2021	10 (39)	+1	↗
<b>Summary Innovation Scoreboard</b>	European Commission	2020	11 (37)	0	→
<b>Innovationsindikator</b>	Bundesverb.d.Deutschen Industrie, Fraunhofer ISI, et. al	2020	9 (35)	-2	↘
<b>Global Innovation Index</b>	WIPO	2022	17 (132)	+1	↗
<b>Global Innovation Index</b>	WIPO	2021	18 (132)	+1	↗
<b>Global Innovation Index</b>	INSEAD, Cornell University, WIPO, et al.	2020	19 (131)	+2	↗

Quelle: Eigene Zusammenstellung, IWI (2022)

<sup>13</sup> <https://imd.cld.bz/IMD-World-Competitiveness-Booklet-2022/6/>

<sup>14</sup> wurde zum 16.9.2021 eingestellt (<https://www.worldbank.org/en/news/statement/2021/09/16/world-bank-group-to-discontinue-doing-business-report>)

Die angeführten Indizes sollen Stärken und Schwächen des heimischen Innovationssystems darstellen: das **Summary Innovation Scoreboard** der Europäischen Kommission, der Innovationsindikator des Bundesverbands der Deutschen Industrie, Fraunhofer ISI et. al sowie der Innovation Index von WIPO (INSEAD, Cornell University). Österreich befindet sich im Summary Innovation Scoreboard beim internationalen Benchmark-Vergleich (EU inkl. Schweiz, UK u.a.) im Jahr 2022 unverändert auf Rang 10 von 40, nachdem es im Vorjahr um einen Platz aufgerückt war. Im Rahmen des **Innovationsindikators** belegt Österreich im Jahr 2020 (Anm.: rezenteste Verfügbarkeit) Rang 9 von 35 und verschlechtert sich um 2 Ränge. Weiter verbessert hat sich Österreich 2022 im **Global Innovation Index** und nimmt nun Rang 17 von 132 ein, nachdem auch schon in den Jahren zuvor eine Steigerung gelang.

In der neuesten Ausgabe des **Deloitte Radar (2022)** wird von den darin befragten Führungskräften verdeutlicht, dass am Wirtschaftsstandort Österreich angesichts der steigenden Druckpunkte auf die heimische Unternehmenslandschaft dringend notwendige Maßnahmen gesetzt werden müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Angesichts der ohnehin gemäß Standortrankings nur durchschnittlichen internationalen Position Österreichs, wäre ein weiterer Wettbewerbsverlust zu verhindern. Erreicht werden soll dies durch die rasche Umsetzung von zehn geforderten und als zentral erachteten Maßnahmen, welche die bestehenden Defizite adressieren. Der mehrheitlich als (nicht) genügend wahrgenommenen Verfügbarkeit von Fachkräften soll u.a. durch umfassende Flexibilisierung des Arbeitsmarktes hinsichtlich Arbeitszeit und -ort und beschleunigtem Zugang (bspw. von Geflüchteten) sowie der Modernisierung des Bildungssystems entgegengewirkt werden. Beim Thema Bildung wird zudem ein dringender Ausbau der Digitalisierungsbemühungen gefordert, selbiges gilt für die öffentliche Verwaltung. Während die Forschungsförderung eher positiv bewertet wird, sind die Rahmenbedingungen für Risikokapital und damit auch die Forschungsüberleitung für die befragten Führungskräfte nach wie vor mangelhaft. Die Energiekrise setzt die heimische Unternehmenslandschaft massiv unter Druck: das Stimmungsbild verschlechtert sich im Vergleich zum Vorjahr massiv. Um den anhaltenden Kostendruck abzumindern, fordern die Unternehmen eine Reduktion der Abgabenlast (Lohnnebenkosten und Einkommenssteuer) und eine ausreichende Stützung von Investitionen in Umwelttechnologien zur Erreichung des dringend notwendigen Umbaus des Energiesystems.<sup>15</sup>

---

15 Vgl Deloitte 2022; Deloitte Radar 2022. Der Wirtschaftsstandort Österreich im Spannungsfeld zwischen Pandemie und Geopolitik  
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/at/Documents/radar/at-radar-2022.pdf>

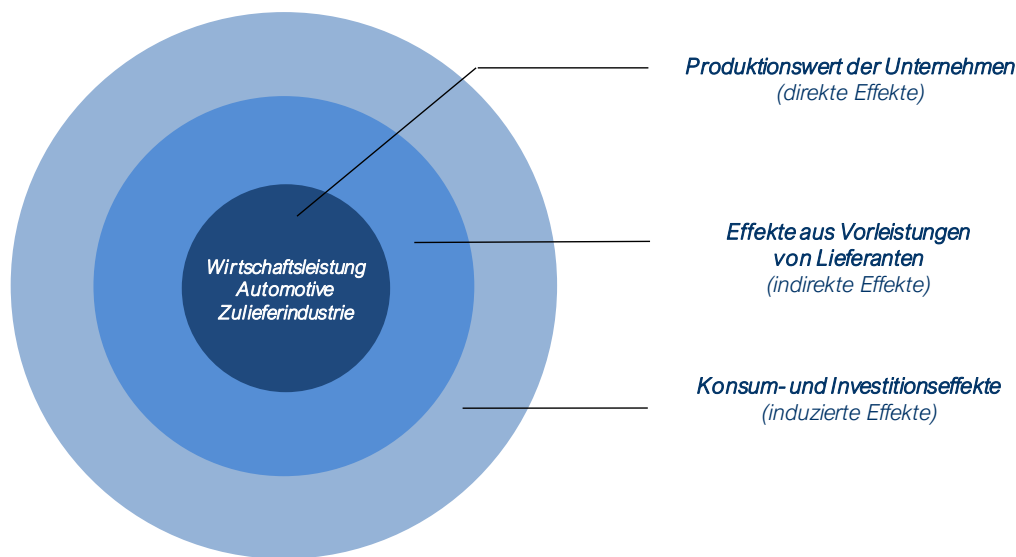
## 4. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Automotiven Zulieferindustrie

Im gesamtwirtschaftlichen Gefüge ist die Automotive Zulieferindustrie ein vernetzender Faktor, der nicht nur im eigenen Unternehmen Umsätze, Wertschöpfung oder Beschäftigung hervorruft. Die Automotive Zulieferindustrie ist über intensive Verflechtungen mit mehreren heimischen Branchen verflochten, einerseits seitens ihrer Zulieferer und andererseits seitens ihrer Kund:innen. Die Automotiven Unternehmen setzen über ihre wirtschaftliche Verflechtung mit anderen Wirtschaftssektoren Impulse in der gesamten Volkswirtschaft Österreichs.

Die Kooperation mit anderen Unternehmenseinheiten, wie auch der Bezug von Vorleistungen, bewirkt neben direkten, auch indirekte sowie induzierte Effekte. Mithilfe der **Input-Output-Analyse** können die so ausgelösten Effekte in ihrer Gesamtheit quantifiziert werden:<sup>16</sup>

- **Direkte Effekte:** Umfassen Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung, welche die Automotiven Zulieferunternehmen unmittelbar durch den eigenen laufenden Betrieb generieren.
- **Indirekte Effekte:** Ergeben sich aus Vorleistungen. Die Unternehmen generieren Nachfrage bei Unternehmen, Händlern und Dienstleistern, die ihrerseits wiederum Vorleistungen von weiteren Betrieben benötigen (Backward-Linkages).
- **Induzierte Effekte:** Entstehen über den durch die direkte und indirekte Beschäftigung ermöglichten Konsum sowie durch Investitionen.

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



Quelle: IWI (2022)

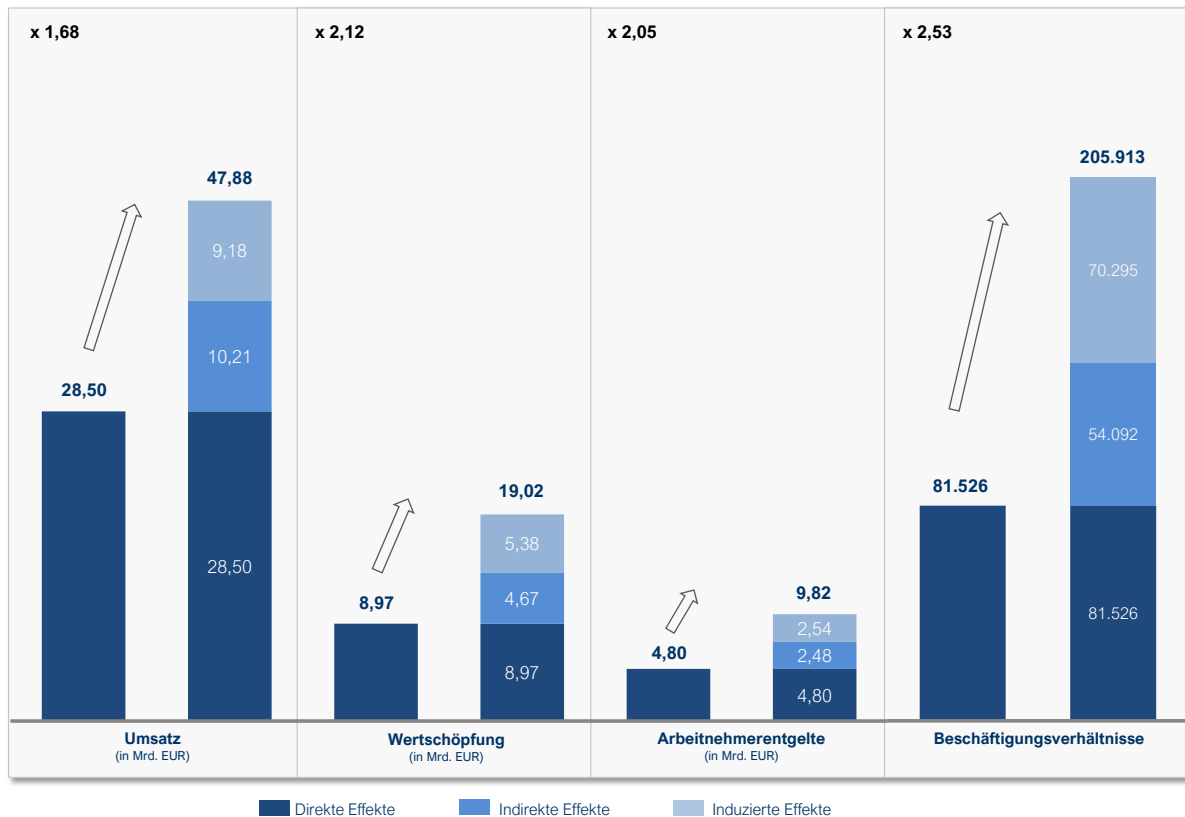
Für das Referenzjahr 2022 geht aus einer vonseiten des IWI vorgenommenen gesamtwirtschaftlichen Modellhochrechnung hervor, dass die Automotive Zulieferindustrie einen gesamtwirtschaftlichen Umsatz in Höhe von 47,88 Mrd. EUR in der österreichischen Wirtschaft bewirkt (Produktionswert: 42,83 Mrd. EUR; entspricht 5,78% an dem gesamtwirtschaftlichen Anteil). Direkt erwirtschaftet die Automotive Zulieferindustrie in Österreich einen Umsatz von 28,50 Mrd. EUR, indirekt werden Umsätze in Höhe von 10,21 Mrd. EUR durch Vorleistungen sowie induziert 9,18 Mrd. EUR durch Konsum- und Investitionseffekte in der Volkswirtschaft Österreichs ausgelöst. Somit kann im Jahr 2022 erstmals seit Beginn der Coronakrise wieder das direkte Umsatzvolumen der heimischen Automotiven Zulieferindustrie aus dem

<sup>16</sup> Die Input-Output-Berechnungen beruhen auf einer Modifikation des offenen statischen Leontief Modells sowie einer Output-zu-Output-Betrachtung (vgl. Anhang B.1). Anhand dieser Methode werden die von den energieintensiven Branchen in Niederösterreich ausgelösten volks- und regionalwirtschaftlichen Effekte errechnet, wobei nicht nur die direkten, sondern auch indirekte und induzierte Effekte dargestellt werden.



Jahr 2019 erreicht bzw. um 1,6% übertroffen werden (vgl. Umsatz des Jahres 2019 aus Vorgängerstudie: 28,05 Mrd. EUR).<sup>17</sup>

**Abb. 6: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2022**



Anm.: Rundungsdifferenzen möglich. Auswertung nach ÖNACE 2008. Input-Output-Tabellen 2018. 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 (2022) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2021

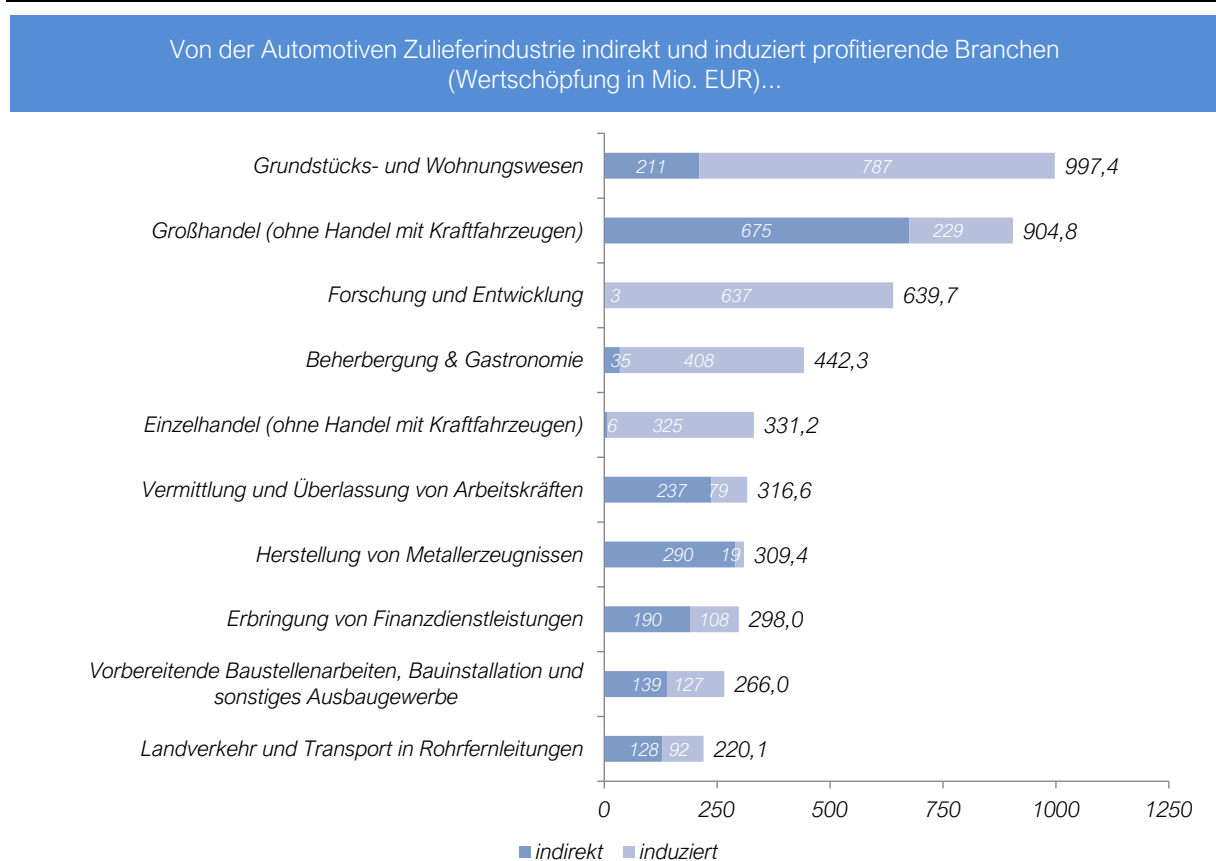
### Wertschöpfungseffekte

Das Volumen der gesamtwirtschaftlich generierten Wertschöpfung beläuft sich auf 19,02 Mrd. EUR, davon lassen sich direkt 8,97 Mrd. EUR auf die Automotive Zulieferindustrie zurückführen. In weiterer Folge ergeben sich indirekt 4,67 Mrd. EUR und induziert 5,35 Mrd. EUR an Wertschöpfungseffekten. Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 liegen die ausgelösten Wertschöpfungsvolumina geringfügig darunter (direkte Wertschöpfung 2019: 9,2 Mrd. EUR; gesamt: 19,4 Mrd. EUR).

Das *Grundstücks- und Wohnungswesen* mit 1,00 Mrd. EUR, der *Großhandel* (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen) mit 0,90 Mrd. EUR sowie die *Forschung und Entwicklung* mit 0,64 Mrd. EUR profitieren (gemessen an der Wertschöpfung) indirekt und induziert am meisten von der Automotiven Zulieferindustrie. Danach folgen u.a. die *Beherbergung & Gastronomie* mit 0,44 Mrd. EUR, der *Einzelhandel* (ohne Handel mit Kraftfahrzeugen) mit 0,33 Mrd. EUR, die *Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften* mit 0,32 Mrd. EUR sowie die *Herstellung von Metallereugnissen* mit 0,31 Mrd. EUR.

<sup>17</sup> Bei den Angaben zur Veränderung gegenüber den volkswirtschaftlichen Effekten aus dem Jahr 2019 wurden keine inflationsbasierten Bereinigungen durchgeführt; die Zahlen sind nominelle Werte (Bewertung zu laufenden Preisen).

**Abb. 7: Profitierende Branchen der Automotiven Zulieferindustrie 2022**



Quelle: IWI auf Basis der Statistik Austria (2022), Input-Output-Tabellen 2018

### Beschäftigungseffekte

Insgesamt werden in der österreichischen Volkswirtschaft rd. 205.900 Arbeitsplätze durch die Tätigkeiten der Automotiven Zulieferindustrie im Jahr 2022 abgesichert. Dies sind rd. 6.500 Arbeitsplätze weniger als im Jahr 2019. Direkt sind rd. 81.500 Beschäftigte in den Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie tätig, womit man sich etwas unterhalb des Beschäftigteniveaus des Jahres 2019 (rd. 81.700 Beschäftigte) bewegt. Indirekt werden im Zuge von Vorleistungsverflechtungen rd. 54.100 Beschäftigungsverhältnisse in der heimischen Wirtschaft abgesichert, weitere rd. 70.300 Arbeitsplätze über induzierte bzw. Konsum- und Investitionseffekte. Dies bedeutet in Vollzeitäquivalente (VZÄ), dass die Automotive Zulieferindustrie rd. 181.600 VZÄ absichert. Direkt sind es rd. 78.100 VZÄ, zudem werden rd. 47.300 VZÄ indirekt und rd. 56.300 VZÄ induziert bedingt.

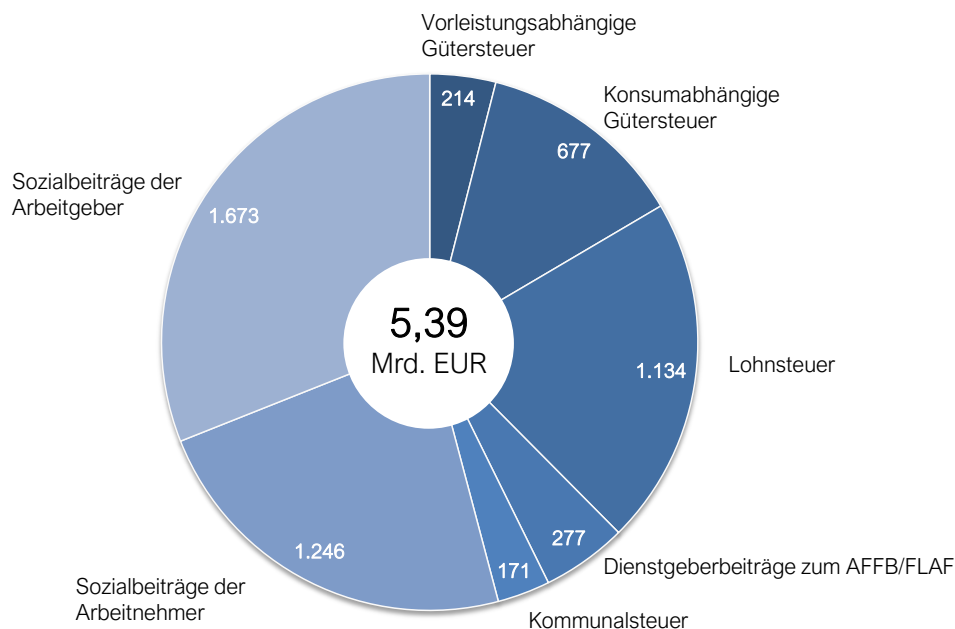
Die kumulierten gesamtwirtschaftlich ausgelösten Arbeitnehmerentgelte der Automotiven Zulieferindustrie betragen in Summe 9,82 Mrd. EUR, davon sind 4,80 Mrd. EUR direkt, 2,48 Mrd. EUR indirekt sowie 2,54 Mrd. EUR induziert. Somit liegt das Volumen der Arbeitnehmerentgelte über jenem aus dem Jahr 2019 (4,6 Mrd. EUR direkt).

### **Fiskal- und Sozialbeitragseffekte**

Anhand der Input-Output-Analyse sind neben den direkten Fiskalbeiträgen der Automotiven Industrie auch weitere auf indirekte sowie induzierte Effekte zurückzuführende Fiskalbeiträge ableitbar. Insgesamt können Fiskaleffekte in Höhe von 2,47 Mrd. EUR den Tätigkeiten der Automotiven Industrie zugerechnet werden. Diese Größe setzt sich wiederum aus fünf Posten zusammen: Die bedingte *Lohnsteuer* kommt insgesamt in Österreich auf 1,13 Mrd. EUR, die *Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF* ergeben 0,28 Mrd. EUR sowie beträgt die *Kommunalsteuer* 0,17 Mrd. EUR. Die *Gütersteuern* belaufen sich auf 0,89 Mrd. EUR, davon 0,21 Mrd. EUR *vorleistungsabhängig* und 0,68 Mrd. EUR *konsumabhängig*.<sup>18</sup>

Ergänzend zu den eruierten Fiskaleffekten können die anhand der Automotiven Zulieferindustrie in Österreich bedingten gesamtwirtschaftlichen Effekte der Sozialbeiträge für Arbeitnehmer bzw. Arbeitgeber ermittelt werden, welche in Summe 2,92 Mrd. EUR betragen. Die bedingten Sozialbeiträge aller direkt, indirekt wie induziert generierten Arbeitsplätze belaufen sich auf 1,25 Mrd. EUR (0,61 Mrd. EUR direkt), jene der Arbeitgeber ergeben 1,67 Mrd. EUR (0,78 Mrd. EUR direkt).

**Abb. 8: Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Automotiven Zulieferindustrie 2022**



Quelle: IWI auf Basis der Statistik Austria (2022), Input-Output-Tabellen 2018

Die gesamtwirtschaftlich durch die Unternehmen der Automotiven Industrie ausgelösten Fiskal- und Sozialbeitragseffekte erreichen in Summe ein Volumen von 5,39 Mrd. EUR (entspricht jenem aus dem Jahr 2019). Die arbeitnehmerinduzierten Abgaben (Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer, Sozialbeiträge) ergeben 4,50 Mrd. EUR.

<sup>18</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.

Infolge der Verflechtung mit Lieferanten und Kund:innen sowie verbundenen Unternehmen bedingen die Aktivitäten der Automotiven Zulieferindustrie sogenannte Spill-Over-Effekte. Werden die gesamten und die direkten Effekte der einzelnen Indikatoren zueinander in Beziehung gestellt, ergeben sich die Output-zu-Output-Multiplikatoren (in Bezug auf Backward-Linkages).

Demzufolge

- bewirkt ein EUR an Umsatz bzw. Produktion eines Automotiven Industrieunternehmens insgesamt 1,68 EUR an Umsatz bzw. Produktionswert in der Wirtschaft Österreichs, ein EUR an Wertschöpfung 2,12 EUR an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung sowie
- sichert ein Beschäftigungsverhältnis in einem Automotiven Industrieunternehmen österreichweit in Summe 2,53 Beschäftigungsverhältnisse bzw. 2,33 VZÄ.

**Tab. 3: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2022**

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs im Jahr 2022 (Prognose)	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges. wirtschaftl. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	28.496	10.206	9.177	<b>47.879</b>	(-)	<b>1,68</b>
Produktionswert (in Mio. EUR)	25.493	9.130	8.210	<b>42.833</b>	5,78%	<b>1,68</b>
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	8.965	4.672	5.383	<b>19.020</b>	5,27%	<b>2,12</b>
Beschäftigungsverhältnisse	81.526	54.092	70.295	<b>205.913</b>	4,25%	<b>2,53</b>
Vollzeitäquivalente	78.058	47.303	56.257	<b>181.617</b>	4,53%	<b>2,33</b>
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. EUR)	4.803	2.483	2.537	<b>9.824</b>	4,84%	<b>2,05</b>
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. EUR)	(-)	(-)	(-)	<b>5.392</b> (2.474+2.918)	(-)	(-)
... davon vorleistungsabhängige Gütersteuer	(-)	124	90	214	(-)	(-)
... davon konsumabhängige Gütersteuer	(-)	(-)	677	677	(-)	(-)
... davon Lohnsteuer	559	283	291	1.134	4,88%	2,03
... davon Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF	137	69	71	277	4,88%	2,03
... davon Kommunalsteuer	84	43	44	171	4,88%	2,03
... davon Sozialbeiträge der Arbeitnehmer	614	311	320	1.246	4,88%	2,03
... davon Sozialbeiträge der Arbeitgeber	784	440	449	1.673	4,69%	2,13
arbeitnehmerinduzierte Abgaben in Summe	2.178	1.146	1.176	4.501	4,81%	2,07
Investitionen (in Mio. EUR)	2.419	1.001	1.278	<b>4.699</b>	4,56%	1,94

Anm.: Auswertung nach ÖNACE 2008. IO-Tabelle 2018. Output-zu-Output-Modell des IWI; Die Effekte werden in Beziehung zu den entsprechenden Kennzahlen für Österreich gemäß Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung gesetzt (Referenzjahr 2021). 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 (2022) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2018, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2021, Konjunkturerhebung 2022.

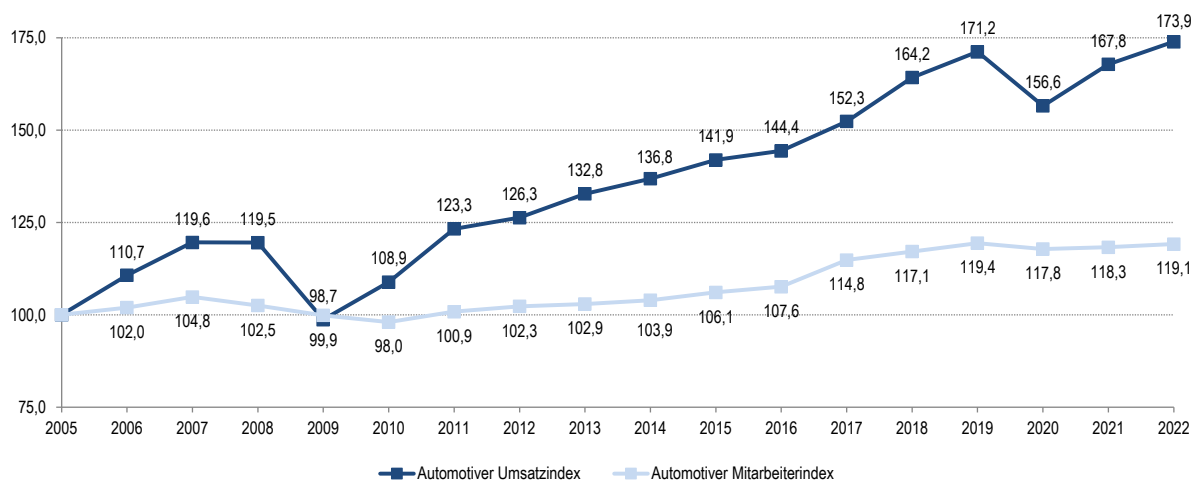
## 5. Aktuelle Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie

Die durch das IWI eruierten Automotiven Indizes stellen die Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie seit dem Jahr 2005 dar. Vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2008/09 und des damit einhergehenden Rückgangs der Automotiven Umsätze, steigen die Umsätze 2010 wie auch in den darauffolgenden Jahren bis 2019 stetig an. Die Corona Pandemie führt erneut zu einem deutlichen Umsatzeinbruch im Jahr 2020; so sinkt der Umsatz auf ein Niveau von 25,65 Mrd. EUR (2019: 28,05 Mrd. EUR). Der Automotive Umsatzindex fällt in den Jahren 2019 auf 2020 um 14,6 Prozentpunkte bzw. 8,5%.

Der Umsatzeinbruch ist jedoch nicht nur auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Coronakrise in Österreich selbst zurückzuführen, sondern mindestens genauso auf jene in den Exportmärkten Österreichs (u.a. Italien, Deutschland, USA, China etc.). Die exportintensive Automotive Zulieferindustrie ist in erster Linie über den Rückgang der Nachfrage betroffen gewesen, dazu kommen wiederholte Unterbrechungen der Liefer- bzw. Wertschöpfungsketten. Die Konjunkturdaten des chinesischen Statistikamts zeigten 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 bis dato stärkste gemessene Rückgang.<sup>19</sup>

Ausgehend vom Jahr 2020 steigt der Umsatz in den folgenden beiden Jahren wieder deutlich an und nähert sich im Jahr 2021 mit 27,49 Mrd. EUR jenem des Jahres 2019. Bereits im Jahr 2022 wird ein Umsatzvolumen von 28,50 Mrd. EUR erwirtschaftet und das Volumen des Jahres 2019 um 1,6% übertreffen. Der Automotive Umsatzindex 2022 steigt gemessen am Jahr 2020 um 17,4 Prozentpunkte, gegenüber dem Jahr 2019 um 2,7 Prozentpunkte.

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



Quelle: IWI (2022)

Die Mitarbeiter:innenentwicklung hingegen stellt eine geringer ausgeprägte Dynamik dar. Die Mitarbeiter:innenanzahl fällt 2009 ebenso unter das Ausgangslevel und erlangt 2010 einen Tiefpunkt, kann aber annähernd konstant beibehalten werden. Analog den Umsatzentwicklungen steigt die Mitarbeiter:innenanzahl ab 2010 bis 2019 (rd. 81.700) stetig an. Im Jahr 2020 sinkt die Beschäftigtenanzahl auf rd. 80.600. Dies bedeutet, dass der Automotive Mitarbeiterindex um 1,6 Prozentpunkte bzw. 1,3% gegenüber dem Vorjahr sinkt. Im Jahr 2022 erreicht die Beschäftigtenanzahl in der Automotiven Zulieferindustrie ein

<sup>19</sup> <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/coronavirus-laesst-chinas-wirtschaft-einbrechen-16680940.html>

Niveau von rd. 81.500 und steigt somit im Vergleich zu 2020 um 1,3 Prozentpunkte bzw. 1,1% an. Somit liegt die Anzahl nur mehr knapp unter jener des Jahres 2019.

Hinsichtlich der aktuellen Berechnung sind im Jahr 2022 um 19% mehr Mitarbeiter:innen in den Unternehmen der Automotiven Industrie beschäftigt als noch im Jahr 2005. Insgesamt kann bemerkt werden, dass sich der Automotive Mitarbeiterindex in der beobachteten Periode stabil entwickelt, hingegen der Umsatzindex volatilere Phasen durchwandert. In den Jahren 2020 und 2021 war hinsichtlich der Beschäftigung auch das Kurzarbeitsmodell hilfreich, dennoch präsentiert sich die Automotive Zulieferindustrie auch in Krisenzeiten zum wiederholten Male als verlässlicher Arbeitgeber.

Es zeigt sich, dass sich die Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie relativ zügig von dem Einbruch aufgrund der Coronakrise erholt haben. Der Umsatz des Jahres 2021 liegt bereits wieder auf bzw. über jenem des Jahres von 2019, ebenso nähert sich die Beschäftigtenanzahl an das Niveau von 2019 an. Dennoch steht die österreichische Automotive Zulieferindustrie stetig unter neuen Herausforderungen, neben dem Strukturwandel hin zur neuen Mobilität und der zunehmenden ausländischen Konkurrenz, bleibt offen, wie sich die aktuelle Energiekrise auf die Automotive Zulieferindustrie auswirken wird, welche die Unternehmen vor eine immense Herausforderung stellt.

## **6. Conclusio**

Die Automotive Zulieferindustrie Österreichs stellt ein wesentliches Element der heimischen Volkswirtschaft dar, sei es als Beschäftigungsgarant, Innovationstreiber oder als qualitativer Nachfrager nach Vorleistungsprodukten. Durch ihre Kooperation mit ihren Partnern auf Ebene der Zulieferer initiieren sie beachtliche Multiplikatoreffekte über die eigenen Unternehmensgrenzen hinweg. Folglich zeigt sich ihre Performance nicht nur direkt in den Unternehmen selbst, sondern durch die Verflechtung mit Lieferanten und Kund:innen ebenso in den verbundenen Unternehmen. Anhand dieser weitreichenden Verflechtungen werden Produktion, Wertschöpfung sowie Beschäftigung am gesamten Wirtschaftsstandort Österreich bewirkt.

Die gesamtwirtschaftlichen Impulse entstehen durch direkte, indirekte sowie induzierte Effekte. In dieser gesamtwirtschaftlichen Betrachtung sind bis zu 47,88 Mrd. EUR an Umsatzerlösen, 19,02 Mrd. EUR an Wertschöpfung sowie rd. 206.000 Beschäftigungsverhältnisse in Österreich auf die Automotiven Zulieferunternehmen zurückzuführen. Somit generiert ein EUR an Wertschöpfung der Automotiven Zulieferindustrie insgesamt 2,12 EUR an Wertschöpfung in Österreich. Ein Beschäftigungsverhältnis in einem Unternehmen der Automotiven Zulieferindustrie sichert insgesamt 2,53 Beschäftigungsverhältnisse in ganz Österreich ab.

Die anhand der volkswirtschaftlichen Effekte errechenbare Performance der Automotiven Industrie in Österreich hängt unmittelbar mit den bestehenden Rahmen- bzw. Standortbedingungen zusammen. Im internationalen Vergleich zeigen die Resultate über die Entwicklung dieser Standortfaktoren, dass Österreich weiterhin Aufholbedarf aufweist. So verschlechtert sich Österreichs Position im World Competitiveness Ranking, im Ease of Doing Business-Index sowie im Innovationsindikator. Eine Verbesserung konstatieren dem österreichischen Standort hingegen das Summary Innovation Scoreboard sowie der Global Innovation Index.

Im beobachteten Zeitraum von 2017 bis 2020 kann insgesamt eine Zunahme an Standortattraktivität Österreichs hinsichtlich des Sektors der Automotiven Zulieferunternehmen festgestellt werden, wie das Monitoring-Instrument „Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaften“ des IWI erkennen lässt. Jedoch zeigt sich im Jahr 2020 ein geringfügiger Rückgang bei der Standortattraktivität gegenüber dem Jahr 2019. Zwar gewinnt Österreich im Zeitraum von 2017 bis 2019 an 32 WM-Punkten, was kongruent mit einem Aufstieg Österreichs im Ranking der Automotiven Standortfaktoren ist, verliert jedoch im Jahr 2020 wieder 4 WM-Punkte im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere in der Kategorie „Bildung“ hat Österreich an Performance eingebüßt.

Ein ähnliches Bild präsentiert sich bei Betrachtung des IWI-Analysetools „Automotive Standortbarometer“: Im Jahr 2019 verringert sich gemessen am Jahr 2017 der Abstand Österreichs zu den Top-Nationen um 54,0 Prozentpunkte, das Jahr 2020 führt jedoch erneut zu einem Anwachsen des Abstandes zu den Top-Performern um 65,9 Prozentpunkte.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse, der wirtschaftlichen Herausforderung aufgrund der Energiekrise, der mangelnden Verfügbarkeit an technischen Fachkräften und des laufenden Strukturwandels in der Branche (bspw. sich veränderndes Konsum- bzw. Mobilitätsverhalten; Entwicklung alternativer Antriebssysteme) sind verbesserte bzw. optimale Standortfaktoren bzw. Rahmenbedingungen in Österreich essentiell für die für die weitere Entwicklung der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs. Daher müssen sich, um den positiven Trend der Jahre 2017 bis 2019 wieder aufnehmen und fortführen zu können, die Rahmenbedingungen in der Art gestalten, dass eine möglichst effiziente sowie kostengünstige Produktion der Automotiven Zulieferindustrie am Standort Österreich ermöglicht wird. Einzig dann ist es den Unternehmen am Standort Österreich möglich, sich gegen die internationale Konkurrenz durchzusetzen und ihre Wettbewerbsposition zu verbessern, damit sie auch zukünftig Wohlstand und Beschäftigung sichern können.

## **Anhang A: Indikatorenliste**

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

<b>GCI-Subindex</b>	<b>Abkürzung</b>	<b>Indikator</b>
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 Absolvent:innen	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 (2022) auf Basis des GCI 4.0 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 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.

### **Sonderedition 2020**

Für das Jahr 2020 wurde nur eine Sonderedition 2020 des GCR veröffentlicht, welcher untersucht, wie die Länder auf dem Weg zur wirtschaftlichen Erholung aus der Coronakrise heraus abschneiden. Der Report beinhaltet ein verringertes und aggregiertes Set von insgesamt elf Indikatoren, welche die Säulen „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Steuern“, „Bildung“, „Arbeit und Soziales“, „Gesundheit“, „Finanzen“, „Zugang zu Märkten“, „Kollaborationen“, „Forschung, Technologie und Innovation“ sowie „Diversität“ umfassen. Diese werden ihrerseits aus ausgewählten Indikatoren des GCI 4.0 gebildet. Da die Mehrzahl der für die Berechnung der Instrumente „Automotives Standortbarometer“ sowie „Automotive Standortfaktoren Weltmeisterschaft“ herangezogenen Indikatoren in den erwähnten Säulen bzw. Indikatoren des GCR 2020 enthalten sind, können die Werte für das Jahr 2020 gewichtet hochgerechnet werden. Dazu wurden die jeweiligen Indikatorensets für die

Kategorien „Institutionen“, „Infrastruktur“, „Bildung“, „Steuern“, „Bürokratie und Handelsbeschränkungen“, „Arbeitsmarkt“, „Finanzmarkt“ sowie „Forschung, Technologie und Innovation“ für das Jahr 2019 analog zum Jahr 2020 gebildet. Die Verteilung bzw. Gewichtung der Indikatoren im Jahr 2019 innerhalb der einzelnen Kategorien wurde sodann auf das Jahr 2020 entsprechend projiziert.

Indikatoren, welche keine Bewertung, sondern Absolutwerte bzw. Anteile beinhalten, wurden aus dem Jahr 2019 fortgeschrieben. Dazu zählen bspw. „Tage für Unternehmensgründung“, „Lufttransport“ und „F&E Ausgaben“. Es kann angenommen werden, dass sich diese Indikatoren kurzfristig kaum bzw. nur in geringem Ausmaß ändern.

**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)

Anm.: für Bulgarien, Rumänien, Singapur, Slowenien sowie Vereinigte Arabische Emirate sind keine Werte für das Jahr 2020 verfügbar, weshalb die Daten aus dem Jahr 2019 fortgeschrieben werden.

Quelle: IWI (2022) auf Basis des GCI 4.0 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>20</sup> bzw. die invertierten Rankingpositionen Österreichs<sup>21</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, 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 15 Länder) und in der Modell-Mutation II nur die 4 Länder Österreich, Deutschland, Schweiz sowie Vereinigtes Königreich.

20 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.

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

## Anhang C: Volkswirtschaftliche Ergebnisse

Tab. 6: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2021

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs im Jahr 2021	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges. wirtschaftl. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	27.494	9.740	8.776	<b>46.009</b>	(-)	<b>1,67</b>
Produktionswert (in Mio. EUR)	24.486	8.674	7.816	<b>40.975</b>	5,53%	<b>1,67</b>
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	8.893	4.638	5.352	<b>18.883</b>	5,23%	<b>2,12</b>
Beschäftigungsverhältnisse	80.953	53.708	69.871	<b>204.532</b>	4,22%	<b>2,53</b>
Vollzeitäquivalente	77.512	46.987	55.912	<b>180.411</b>	4,50%	<b>2,33</b>
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. EUR)	4.774	2.466	2.522	<b>9.762</b>	4,81%	<b>2,05</b>
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. EUR)	(-)	(-)	(-)	<b>5.319</b> (2.420+2.899)	(-)	(-)
... davon vorleistungsabhängige Gütersteuer	(-)	117	86	203	(-)	(-)
... davon konsumabhängige Gütersteuer	(-)	(-)	645	645	(-)	(-)
... davon Lohnsteuer	556	282	290	1.127	4,85%	2,03
... davon Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF	136	69	71	276	4,85%	2,03
... davon Kommunalsteuer	84	42	44	170	4,85%	2,03
... davon Sozialbeiträge der Arbeitnehmer	611	309	318	1.238	4,85%	2,03
... davon Sozialbeiträge der Arbeitgeber	778	436	446	1.661	4,66%	2,13
arbeitnehmerinduzierte Abgaben in Summe	2.164	1.139	1.169	4.472	4,77%	2,07
Investitionen (in Mio. EUR)	2.296	952	1.217	<b>4.465</b>	4,33%	1,94

Anm.: siehe Tab. 3.

Quelle: IWI (2022) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2018, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2021, Konjunkturerhebung 2022.

Tab. 7: Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie 2020

Volkswirtschaftliche Effekte der Automotiven Zulieferindustrie Österreichs im Jahr 2020	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges. wirtschaftl. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	25.669	9.141	8.234	<b>43.044</b>	(-)	<b>1,68</b>
Produktionswert (in Mio. EUR)	22.869	8.144	7.336	<b>38.349</b>	5,48%	<b>1,68</b>
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	8.968	4.687	5.426	<b>19.081</b>	5,61%	<b>2,13</b>
Beschäftigungsverhältnisse	80.609	54.072	70.786	<b>205.467</b>	4,35%	<b>2,55</b>
Vollzeitäquivalente	77.446	47.359	56.643	<b>181.448</b>	4,64%	<b>2,34</b>
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. EUR)	4.818	2.494	2.558	<b>9.870</b>	5,13%	<b>2,05</b>
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. EUR)	(-)	(-)	(-)	<b>5.314</b> (2.383+2.931)	(-)	(-)
... davon vorleistungsabhängige Gütersteuer	(-)	109	80	189	(-)	(-)
... davon konsumabhängige Gütersteuer	(-)	(-)	604	604	(-)	(-)
... davon Lohnsteuer	561	285	294	1.140	5,17%	2,03
... davon Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF	137	70	72	279	5,17%	2,03
... davon Kommunalsteuer	85	43	44	172	5,17%	2,03
... davon Sozialbeiträge der Arbeitnehmer	616	313	323	1.252	5,17%	2,03
... davon Sozialbeiträge der Arbeitgeber	786	441	452	1.679	4,97%	2,14
arbeitnehmerinduzierte Abgaben in Summe	2.185	1.151	1.185	4.521	5,09%	2,07
Investitionen (in Mio. EUR)	2.155	893	1.143	<b>4.191</b>	4,38%	1,95

Anm.: siehe Tab. 3. Referenzjahr gesamtwirtschaftlicher Anteil: 2020.

Quelle: IWI (2022) auf Basis der Statistik Austria, Input-Output-Tabellen 2018, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2021, Konjunkturerhebung 2022.