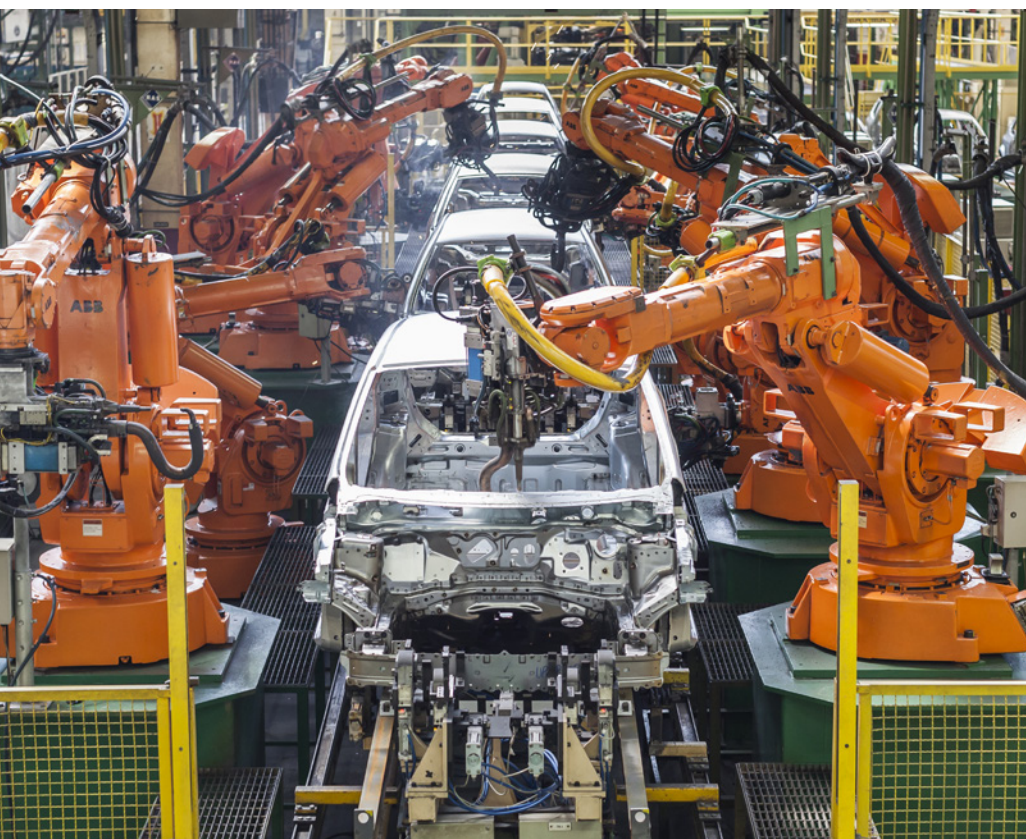


PwC beleuchtet die aktuellen Herausforderungen, die erwartete Entwicklung, die globalen Trends der Branche sowie die Erfolgsfaktoren in der österreichischen Automotive-Zulieferindustrie.

Österreichs Automobilzulieferer auf Kurs?

Automotive-Studie 2018



39 %

der Befragten sehen ihr Unternehmen von der *Elektrifizierung* stark betroffen

61 %

nennen *Robotik, Batterie- und Energietechnik, Sensorik sowie Data-Mining und Analyse*, als wichtigste strategische Entwicklungen

Inhalt

Executive Summary	5
Ausblick 2018 und zukünftige Erwartungen	6
F&E, Technologie und kontinuierliche Verbesserung	10
Personal und Bildung	17
Rückblick auf die Ergebnisse aus 2017	21
Studienteilnehmer Charakteristik der Unternehmen	24
Weitere Studienergebnisse	27
Automotive-Zulieferbranche Vergleich Slowakei und Österreich	28
Expertenbeitrag	30
Über die Studie	34
Ihre Ansprechpartner	36



Liebe Leserinnen und Leser,

die Automobilindustrie steht vor einem Wandel, der durch die globalen sozialen, technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen geprägt ist. Die fundamentale Neustrukturierung der Mobilität und der Wertschöpfungsmodelle kann von der Branche aktiv mitgestaltet werden, wenn sie bereit ist, in ihren Strategien die Anforderungen aller vom Verkehr betroffenen Gruppen zu berücksichtigen. In Zukunft wird nicht die Herstellung, sondern die Nutzung des Fahrzeugs im Vordergrund stehen. Darüber hinaus beeinflussen politische Entwicklungen wie die protektionistischen Maßnahmen der USA aber auch die arbeitsmarktpolitischen Entscheidungen hinsichtlich Lohnnebenkosten und Flexibilität der Arbeitszeitmodelle die Branche.

Wir wollten wissen, wie gut die österreichischen Automobil-Zulieferer auf diesen Wandel vorbereitet sind, um sich im internationalen Wettbewerb auch weiterhin erfolgreich positionieren zu können. Wir haben dazu im Rahmen unserer Automotive-Studie 2018 die Eigentümer und Manager vorwiegend von Tier 1 und Tier 2 Zulieferern, die ein Spiegelbild der österreichischen Automobillandschaft abgeben, befragt. Wir haben interessante Ergebnisse erhalten, die ein aktuelles Wirtschaftsbarometer für die Branche in Österreich darstellen. Diese Studie wird von uns jährlich durchgeführt, um die Veränderungen zeitnahe mitzuverfolgen.

Durch die zeitgleich in der Slowakei erstellte Studie hatten wir zusätzlich die Möglichkeit, die Unterschiede zwischen den österreichischen und slowakischen Playern der Automobilindustrie zu zeigen und insbesondere die Auswirkungen der unterschiedlichen OEM- und Lieferanten-Struktur auf die Unternehmen zu verstehen.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre und viele neue Erkenntnisse.

A stylized, handwritten signature in red ink, likely belonging to Horst Bernegger.

Horst Bernegger
Partner
Leader Automotive
PwC Österreich

A handwritten signature in red ink, likely belonging to Günther Reiter.

Günther Reiter
Senior Manager
Automotive
PwC Österreich

A handwritten signature in red ink, likely belonging to Maximilian Huber.

Maximilian Huber
Senior Manager
Automotive
PwC Österreich

Executive Summary

Viele österreichische Automotive-Zulieferer haben sich mit ihrer Innovationsstärke und Qualität an die Weltspitze der Automobilindustrie gesetzt und partizipieren am Wachstumspotenzial der Weltmärkte. Für einen langfristigen Erfolg müssen nicht nur die OEMs, sondern auch die Zulieferer auf die globalen Trends reagieren und die strategischen Weichen richtig stellen. Der steigende Innovationsdruck und die kürzeren Innovationszyklen führen zu einer stärkeren Kooperation zwischen den Akteuren – Zulieferer müssen proaktiv den Herstellern einen Produktzyklus voraus sein, damit die entwickelten Technologielösungen bereits serienreif in die Fahrzeugentwicklung einfließen können.

Globale Trends führen zur Anpassung der Geschäftsmodelle

Die Elektrifizierung wird von den befragten Unternehmen als bedeutendster Trend gesehen, gefolgt von Innovationstempo. Rund ein Drittel der Teilnehmer fokussiert auf die Produkte der neuen Mobilität oder hat F&E, Testbetrieb und Prototypenfertigung im Leistungsportfolio. Ein Drittel der Teilnehmer sieht eine neue Betonung auf Kundendienstaktivitäten und erwartet, dass der Zeitraum der Kundenbeziehung nach dem Verkauf länger wird. Dies spiegelt den Wandel der Automotive-Branche in Richtung Mobilitätsdienstleistungen wider. Der Kundennutzen rückt in den Vordergrund. Fast 60% erwarten durch die globalen Trends zusätzlichen Investitions- und Finanzierungsbedarf. Um dem Wandel gerecht zu werden, muss die Strategie angepasst und neue Geschäftsmodelle entwickelt werden.

... und erfordern Kooperationen

Die Entwicklungen in der Automobilbranche können die Zusammenarbeit oder sogar die Verknüpfung von Kompetenzen mit denen anderer Unternehmen und Industrien erfordern. Für ein Viertel der befragten Unternehmen ist die Ausweitung des Produktportfolios der häufigste Grund für eine Zusammenarbeit, gefolgt von gemeinsamer F&E-Expertise. Die wichtigsten Bereiche, in denen die Teilnehmer Knowhow und Leistungen aus anderen Industrien benötigen, sind IT Software, Infrastruktur, Energie sowie Telekommunikation.

Die Branche war mit Vollgas unterwegs

Das Jahr 2017 war für die Teilnehmer ein durchaus erfolgreiches Jahr. Mehr als die Hälfte der Unternehmen in der Umfrage nutzten über 90% ihrer Produktionskapazitäten und konnten zweistellige Umsatzwachstumswerte erzielen. Bei 20% gab es eine Umsatzsteigerung von 5–10%. Ein Großteil der Teilnehmer konnte dies

auf ein organisches Wachstum zurückführen. Die Unternehmen verbergen nicht ihren Optimismus und mehr als 80% rechnen mit weiterem Umsatzwachstum.

Erfolgsfaktoren und Hindernisse

Technologie, Qualität und Forschung und Entwicklung (F&E) sind wesentliche Erfolgsfaktoren, die gerade bei österreichischen Zulieferern durch die vorherrschende mittelständische Struktur begünstigt sind. Sie können schnell reagieren, Innovation vorantreiben und Geschäftsmodelle anpassen. Die Teilnehmer sehen vor allem in Robotik, Sensorik, digitalen Fabriklösungen, Batterie- und Energietechnologien sowie Datenanalyse zukünftige strategische Vorteile.

Die größten Gefahren für die Wachstumsaussichten sehen die Unternehmen im Mangel an qualifiziertem Personal, Druck der OEMs und Abschwung in den Wachstumsmärkten.

Bei den vorherrschenden Rahmenbedingungen regen die befragten Unternehmen insbesondere Verbesserungen in den Bereichen Arbeitsmarkt, Arbeitszeitgesetz, Lohnnebenkosten und neue Mobilitätskonzepte unter Verwendung digitaler Infrastruktur an.

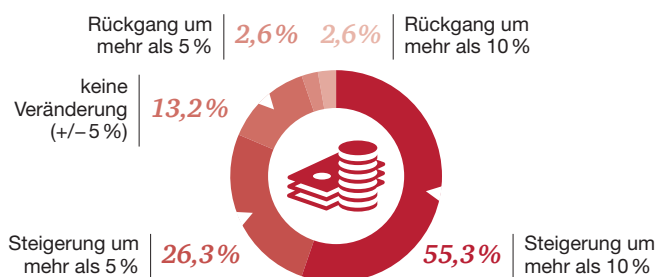
Vergleich zu den Umfrageergebnissen in der Slowakei

Der größte Unterschied liegt bei der hohen Anzahl an mittelgroßen (Familien-) Unternehmen in Österreich, die sich oft als Spezialisten in ihrem Bereich mit lokaler F&E-Kompetenz etabliert und sich in vielen Fällen zu „Hidden Champions“ entwickelt haben. Die Strukturen sind zwar unterschiedlich, die Themenstellungen jedoch nahezu identisch, wie auch der Mangel an qualifizierten Fachkräften sowie intelligente Technologien als Herausforderung für die neue Mobilität und Branchennnovation.

Ausblick 2018 und zukünftige Erwartungen

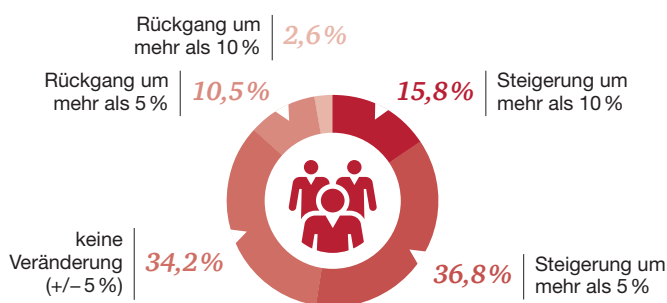
Nach dem erfolgreichen Jahr 2017 verbergen die Unternehmen nicht ihren Optimismus; mehr als 80% rechnen mit weiterem Umsatzwachstum und nur 5% geben an, dass ihre Umsätze sinken könnten. Der Optimismus ist sogar wesentlich weniger konservativ als in den vergangenen Jahren – die Mehrheit der Teilnehmer erwartet für 2018 ein Wachstum über 10%. Ca. 13% sehen keine deutlichen Veränderungen bei den Umsätzen.

Grafik 1: Welche Umsatzentwicklung erwarten Sie für 2018?



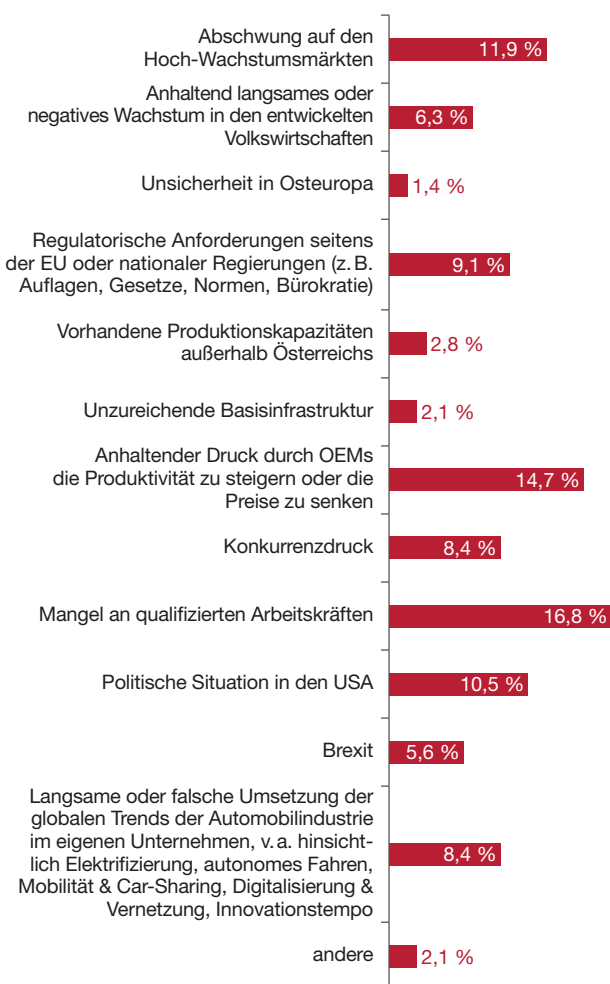
Ein konservativerer und stärker Effizienz-getriebener Ansatz ist beim Personalbedarf zu verzeichnen. Über 70% der befragten Unternehmen erwarten – zu gleichen Teilen – keine Veränderung bei der Mitarbeiterzahl bzw. eine Steigerung von unter 10%. Eines von zehn Unternehmen rechnet mit einem geringen Rückgang von 5–10%.

Grafik 2: Welche Entwicklung erwarten Sie im Bezug auf die Gesamtmitarbeiterzahl für 2018?



Was die potenziellen Gefahren für die Wachstumsaussichten betrifft, sagt einer von sechs Teilnehmern, dass der Mangel an qualifiziertem Personal ihre Ziele verhindern könnte. Fast 15% der Unternehmen sehen den anhaltenden Produktivitäts- bzw. Preisdruck seitens der OEMs als Gefahr für ihr zukünftiges Wachstum. Fast 12% der Teilnehmer sorgen sich vor einem Abschwung in den Wachstumsmärkten. Die politische Situation in den USA, Regulierungsanforderungen in der EU und der Brexit könnten für über ein Viertel der befragten Unternehmen weitere Steigerungen abdämpfen. 8% sorgen sich wegen der langsamen oder unzureichenden Reaktion ihres Unternehmens oder Konzerns auf die Megatrends der Automotive-Branche, v. a. den technologischen Fortschritt.

Grafik 3: Welche der folgenden Risiken sehen Sie als Gefährdung für Ihre Wachstumsaussichten, falls zutreffend?
(Mehrfachnennung möglich.)



Der steigende Druck seitens der OEMs wird oft als bedeutender Faktor angesehen, der die Geschäfte der gesamten Lieferkette beeinflusst. Mit 18% stellt die Preisreduktion auf die laufende Serienfertigung den höchsten Wert dar, allerdings ein bisschen geringer als im Vorjahr, gefolgt von 15% für den Druck durch die Offenlegung von Kosten- und Preiskalkulationen. Gestiegene Anforderungen im Zusammenhang mit Zertifizierungen und Vorfinanzierung der Entwicklungsleistungen und Werkzeuge sind die Risikofaktoren für jeweils 12% der Unternehmen. Vorabrabatte für neue Verträge wurden von 9% genannt, strengere Zahlungsbedingungen von 7%, andere weniger oft. 5% der Unternehmen gaben an, dass sie keinen zunehmenden Druck seitens der OEMs für sich erkennen.

Grafik 4: In welchen Bereichen ist der zunehmende Druck seitens der OEMs in Ihrem Unternehmen bemerkbar?
(Mehrfachnennung möglich.)



Automobilzulieferer müssen globale Trends der Branche erkennen und verfolgen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Fast 40% der befragten Unternehmen sehen die Elektrifizierung als bedeutendsten Trend mit der stärksten Auswirkung auf ihr Unternehmen an. Das Innovationstempo sowie die laufende Entwicklung von Hard- und Software wird von 27% der Teilnehmer als bedeutender Faktor gesehen. Die Digitalisierung und Vernetzung von Fahrzeugen ist für 16% ein Trend mit Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit. Autonomes Fahren und die neue Mobilität inkl. Carsharing kommen auf jeweils 8–10%.

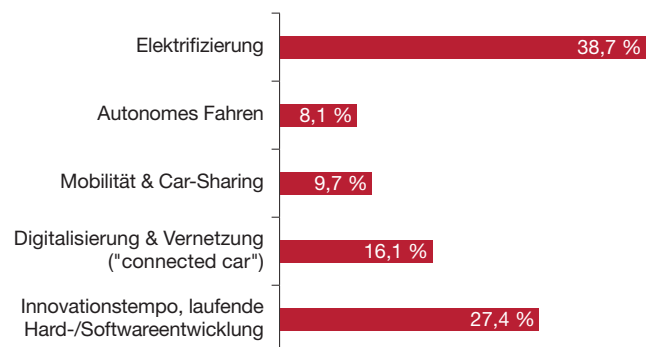
Automobilzulieferer nennen Österreich einen weitgehend stabilen Produktionsstandort – 83% der befragten Unternehmen erwarten keine deutlichen Veränderungen bei den Möglichkeiten des Standorts. Nur wenige Teilnehmer erwarten, dass ihr Unternehmen die Produktion in den kommenden 12 Monaten über die österreichischen Grenzen hinweg, egal in welche Richtung, verlegen wird.

Die geringe Tendenz, die Produktion von Österreich weg oder nach Österreich zu verlegen, hängt vor allem mit Personalthemen zusammen. Neben der Tatsache, dass es in allen boomenden Ländern an qualifizierten Arbeitskräften mangelt, werden auch die Personalkosten als Grund genannt. Das könnte zu Bewegungen Richtung China führen, aber nach Werksschließung im Ausland auch zu neuen Möglichkeiten in Österreich. Indirekt wird im Zusammenhang mit dem Mangel an Fachkräften auch die Automatisierung als ein Faktor angesehen.

Die starke Position der lokalen Industrie wird auch durch die Einkaufskompetenz unterstützt, denn bei 58% der befragten Zulieferer werden die Einkaufsentscheidungen in Österreich getroffen. Bei weiteren 21% werden sie von der lokalen Niederlassung gemeinsam mit dem Konzern getroffen, bei einem ähnlichen Anteil streng auf Konzernebene ohne lokale Kompetenz hinsichtlich strategischer Einkäufe.

Direkt von den OEMs ausgewählte Lieferanten von Komponenten oder Material können Auswirkungen auf die operativen Prozesse in der Lieferkette haben. Die Hälfte der befragten Unternehmen geben an, dass ihr Anteil an von OEM ernannten Lieferanten unter 20% liegt. Es folgen fast 16%, bei denen dieser Anteil zwischen 20 und 50% liegt. Insgesamt 10% haben einen von OEMs ernannten Anteil von 50% oder mehr. Tatsächlich wollten jedoch fast 24% der Teilnehmer, keine Informationen über den Anteil ihrer von OEMs ernannten Lieferanten preisgeben.

Grafik 5: Von welchen globalen Trends ist Ihr Unternehmen stark betroffen? (Mehrfachnennung möglich)



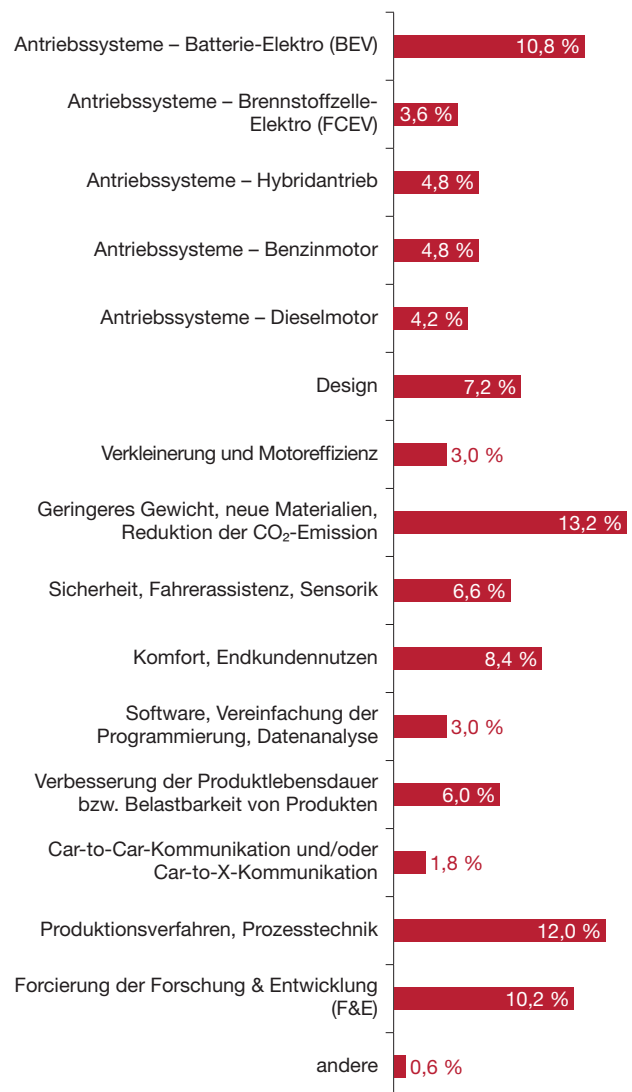
F&E, Technologie und kontinuierliche Verbesserung

Der vielfältige technologische Fortschritt steigert in vielen Branchen, einschließlich Automotive, den Druck hinsichtlich Innovationen und effizienter F&E-Leistung. Mehr als 70% der befragten Unternehmen verfügen über lokale F&E-Kompetenz. Mit 43% bietet ein großer Teil F&E nur für das eigene Unternehmen bzw. den Konzern. Knapp unter 30% der Teilnehmer liefern F&E-Services auch an Dritte oder OEMs. Fast 22% der befragten Unternehmen gehören zu Konzernen, wo F&E zentral gesteuert wird, und ein geringer Anteil erwägt gerade die Möglichkeit, eine lokale F&E-Stelle einzurichten, um sich an F&E-Services des Konzerns zu beteiligen.

Was die strategische Positionierung, Produktinnovationen und -entwicklung betrifft, wird eine Vielzahl an Faktoren berücksichtigt, einschließlich diverser Antriebssysteme, Werkstoff- und Infotainment-Technologien. Wenige von ihnen kamen in den zweistelligen Bereich. Leichte, neue und umweltfreundliche Materialien ebenso wie die Reduktion der CO₂-Emissionen sind Themen, die von 13% der befragten Unternehmen als wichtig angesehen werden. Es folgen Produktionsverfahren und Prozesstechnik mit einem Anteil von 12%. Batterie-Elektro-Antriebssysteme (BEV) werden von 11% der Teilnehmer als strategischer Faktor beurteilt, und auch das Vorantreiben von F&E-Aktivitäten erhielt mehr als 10%.

Die turbulente Lage des Dieselantriebs ist ein starkes Thema, und viele Unternehmen können nur erahnen, welche bedeutenden Veränderungen aufgrund der erwarteten Entwicklungen in den kommenden 5 Jahren auf die Automotive-Branche zukommen werden. Mehr als ein Drittel der Unternehmen glaubt, dass die wichtigsten Veränderungen durch umweltpolitische Entscheidungen ausgelöst werden, und 20% sehen Förderungen als wichtigen Faktor. Fast ein Viertel der Teilnehmer erwartet, dass eine starke Verlagerung von Diesel auf alternative

Grafik 6: Welche globalen Trends verfolgt Ihr Unternehmen mit (Produkt)Innovationen? (Mehrfachnennung möglich.)



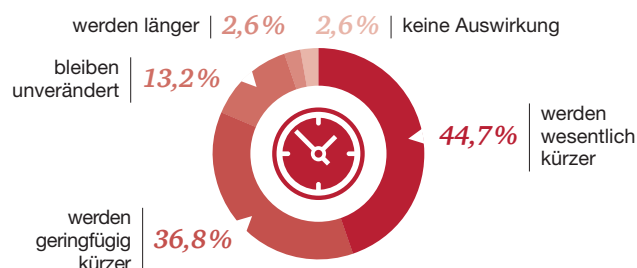
Antriebssysteme impulsgebend sein wird. Auch eine starke Verlagerung von Diesel auf Benzin hat mit 14% der befragten Unternehmen ihre Anhänger.

Nicht nur technologische Trends wie Elektrifizierung, autonome Fahrzeuge, neue Mobilität & Carsharing oder Digitalisierung & Vernetzung von Autos werden als starke Faktoren angesehen, die sich auf die durch das globale Innovationstempo getriebenen Innovationszyklen und Produktlebenszyklen auswirken, sondern auch die Deklarationen der OEMs. Dabei ist es nicht überraschend, dass fast 82% der befragten Unternehmen erwarten, dass die Innovationszyklen kürzer werden, und die Mehrheit in Zukunft mit einer deutlichen Verkürzung des Zeitraums für neue Produkteinführungen rechnet.

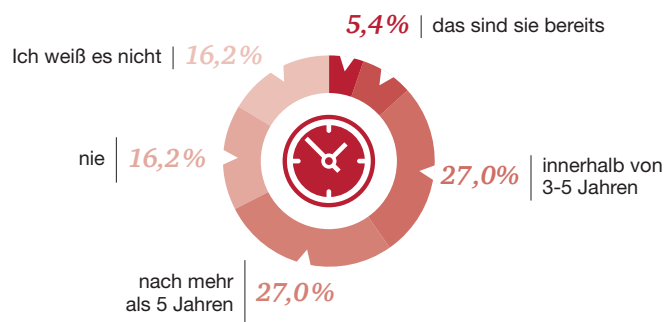
Viele der Technologie-Trends verändern in der Automotive-Branche sogar die Beziehungen zwischen den Zulieferern und ihren (End-)Kunden. Obwohl etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmer glaubt, dass sie mit ihren (End-)Kunden und Produkten nach dem Verkauf genauso lang verbunden sein werden wie davor, sieht ein Drittel von ihnen eine neue Betonung auf Kundendienstaktivitäten und erwartet, dass der Zeitraum der Kundenbeziehung nach dem Verkauf länger wird. Nur wenige glauben, dass sie sich um ihr Produkt kürzer kümmern werden.

Der Wandel der Automotive-Branche in Richtung Mobilitätsdienstleistungen ist einer der bedeutendsten globalen Trends. Bis jetzt sagen nur wenige Unternehmen, dass Carsharing-Programme und Veränderungen in der individuellen Mobilität ihre Geschäftstätigkeit bereits verändert haben, oder dass sie dies innerhalb der kommenden zwei Jahre erwarten. Mehr als die Hälfte erwartet, dass es mindestens drei oder mehr als fünf Jahre dauern wird. Eines von sechs Unternehmen sieht steigende Mobilität nicht als Trend, der ihre Geschäftstätigkeit verändern wird.

Grafik 7: Wie schätzen Sie die Veränderung der Innovationszyklen bzw. Produktlebenszyklen hinsichtlich der globalen Trends (Elektrifizierung, autonomes Fahrzeug, Sharing-Konzepte, vernetztes Fahrzeug, etc.) für Ihr Unternehmen ein?

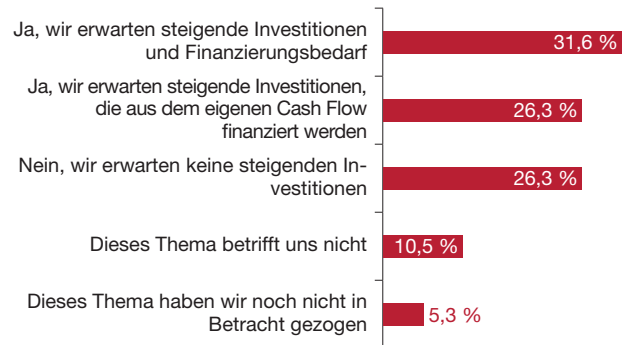


Grafik 8: Einer der wesentlichen Automotive-Trends betrifft die Mobilität im Allgemeinen. Innerhalb welches Zeitrahmens erwarten Sie, dass dieses Thema Ihre Aktivitäten beeinflusst (z.B. Auswirkung von Car-Sharing-Programmen, Änderungen im Individualverkehr, Verfügbarkeit von individueller Mobilität für mehr Personengruppen, stärkere Orientierung am Endkundennutzen, etc.)?



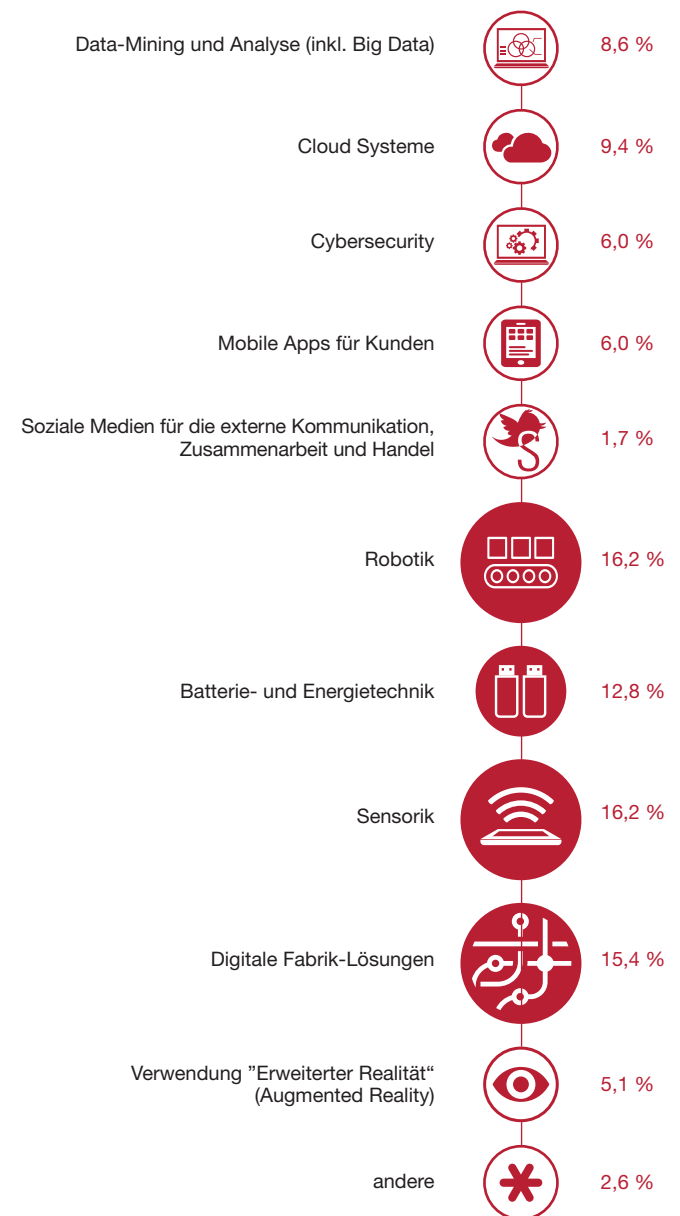
Befragte Unternehmen erwarten auch, dass die Mobilitäts-Megatrends wie Elektrifizierung, autonome Fahrzeuge, neue Mobilität & Carsharing oder Digitalisierung & Vernetzung von Autos ihre zukünftigen Investitionen beeinflussen werden. Mehr als 30% der Teilnehmer erwarten zusätzlichen Investitions- und Finanzierungsbedarf, ein Viertel rechnet mit zusätzlichem Investitionsbedarf, der allerdings aus dem eigenen operativen Cash-flow finanziert werden soll. Weitere 26% der befragten Unternehmen erkennen keinen zusätzlichen Investitionsbedarf aufgrund der globalen Trends.

Grafik 9: Sind Sie der Meinung, dass die globalen Trends (v. a. Elektrifizierung, autonomes Fahrzeug, Sharing-Konzepte, vernetztes Fahrzeug) eine wesentliche Auswirkung auf Ihre künftigen Investitionen und Finanzierungsanforderungen haben werden?



Unternehmen sehen auch durch die neuen Technologien Auswirkungen auf ihre Tätigkeiten in den kommenden fünf Jahren. Die Befragten messen Robotik und Sensorik mit jeweils 16% ihrer Stimmen den größten strategischen Stellenwert bei. Digitale Fabriklösungen folgen und werden von über 15% der Unternehmen als strategisch wichtig angesehen. Batterie- und Energietechnologien kommen mit fast 13% ebenfalls auf einen zweistelligen Wert. Cloud-Lösungen sowie Datengewinnung und -analyse werden ebenfalls als Technologien mit strategischem Einfluss auf die Unternehmen angesehen.

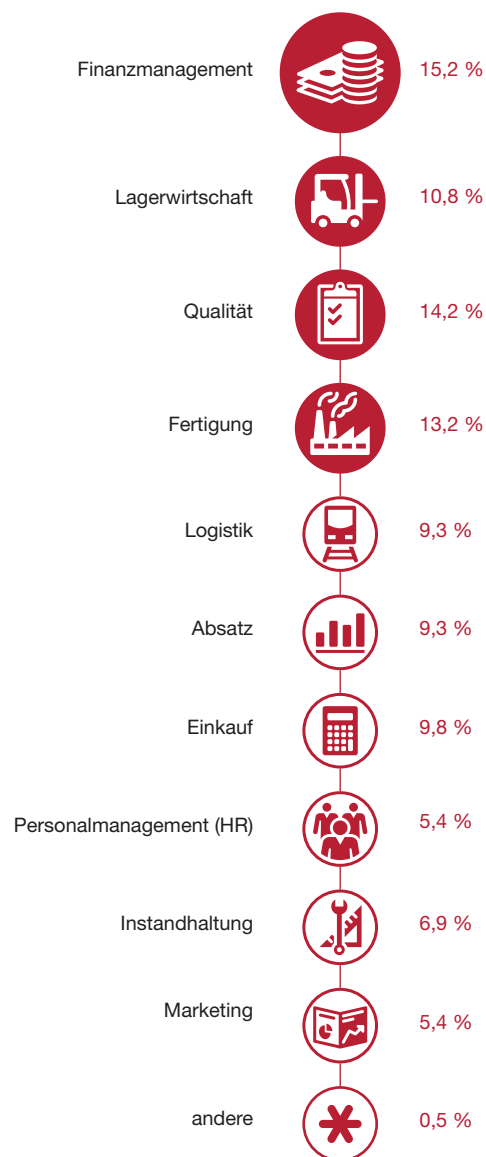
Grafik 10: Welche dieser Technologien wird für Ihre Organisation in den nächsten fünf Jahren die größte strategische Wichtigkeit haben (v.a. im Hinblick auf Elektrifizierung, autonomes Fahrzeug, Sharing-Konzepte, vernetztes Fahrzeug, Innovationstempo)?
(Mehrfachnennung möglich.)



Datenanalyse stellt ein wichtiges Element der globalen Automotive-Trends dar. Sie wird von befragten Zulieferern mit 15% vor allem im Finanzmanagement verwendet, um Kennzahlen zu berechnen und zu bewerten, Trends zu verfolgen sowie Pläne und Prognosen zu erstellen. 14% der Teilnehmer bezeichnen Qualität als datenunterstützt, 13% Produktionsprozesse. Ein weiterer Bereich mit einem zweistelligen Ergebnis ist die Lagerwirtschaft mit 11%. Einkauf, Logistik und Vertrieb verfügen jeweils bei einem von zehn Unternehmen über datengetriebene Unterstützung. Im Bereich Instandhaltung, HR oder Marketing findet Datenanalyse bisher nur geringe Anwendung.

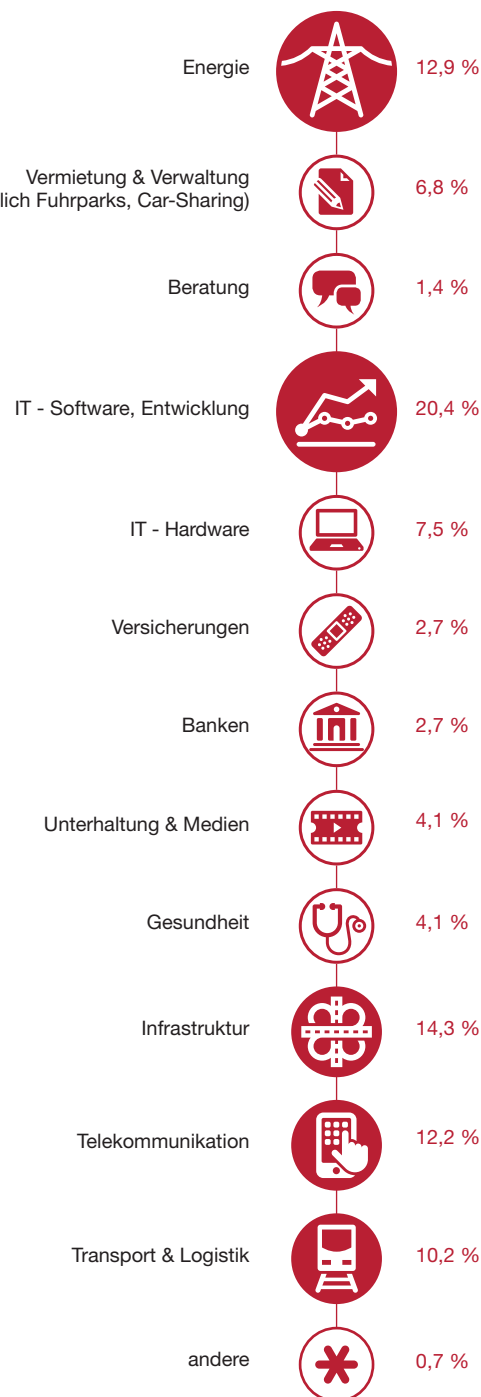
Da die Implementierung vieler neuer Technologien starke IKT-Unterstützung erfordert, wird die Leistungsfähigkeit und Kapazität der IT-Umgebung als wesentlicher Faktor angesehen. Mehr als 34% der befragten Unternehmen sehen darin eine wichtige Aufgabe ihrer lokalen IT. Fast ebenso viele Unternehmen, 29%, greifen auf eine kleine lokale IT-Funktion mit starker Unterstützung durch die Konzern-IT oder sogar externe IT-Dienstleister zurück. Mehr als 21% der Unternehmen verlassen sich dabei vorwiegend auf externe IT-Anbieter. Fast 16% nutzen ausschließlich die Kompetenz der Konzern-IT.

Grafik 11: Ein wichtiges Element der globalen Automotive-Trends ist die Datenanalyse. In welchen Bereichen wird in Ihrem Unternehmen Datenanalyse für die Berechnung und Beurteilung von Kennzahlen, Beobachtung von Trends, Planung & Prognosen, etc. verwendet?
(Mehrfachnennung möglich.)



Obwohl sich die Automotive-Branche über die traditionellen Industriezweige verteilt, machen es die neuen Trends in diesem Bereich erforderlich, dass Unternehmen sich auch für die Expertise anderer Branchen interessieren. Fast 30% der befragten Unternehmen benötigen Knowhow, Produkte oder Dienstleistungen aus dem IT-Bereich, v.a. Software-Entwicklung. Infrastruktur und Energie machen 14% bzw. 13% aus und sind ebenfalls Branchen, die die Automotive-Branche stark unterstützen. Transport- und Logistik-Dienstleistungen folgen mit 10%. Finanzdienstleister, wie Vermietungsfirmen, Leasinggesellschaften, Banken und Versicherungen, nehmen geringere Positionen ein.

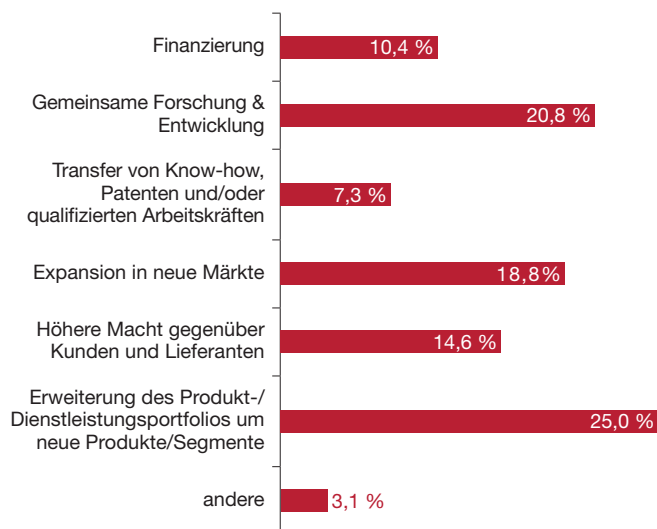
Grafik 12: Einige neue Automotive-Trends werden immer stärker das Know-how bzw. Produkte und Dienstleistungen von Unternehmen aus anderen Branchen erfordern. Welche Branchen sehen Sie am stärksten davon betroffen? (Mehrfachnennung möglich.)



Durch ihre Ausbreitung über einige traditionelle Branchen können globale Trends in der Automotive-Branche die Zusammenarbeit oder sogar die Verknüpfung von Kompetenzen der Automobilzulieferer mit denen anderer Unternehmen erfordern. Für 25% der befragten Unternehmen ist die Ausweitung des Produkt- oder Serviceportfolios der häufigste Grund dafür eine Zusammenarbeit zu erwägen. Ein Fünftel der Teilnehmer erwartet, dass gemeinsame F&E-Expertise ein Grund für Unternehmenszusammenschlüsse sein wird. Eine ähnliche Anzahl sieht die Expansion in neue Märkte als wichtigen Auslöser Kräfte zu bündeln. Größere Stärke gegenüber Lieferanten und Kunden sowie Knowhow-Transfer ist ein Grund, den 15% bzw. 7% der Unternehmen angeben.

Kooperationen und Zusammenschlüsse mit anderen Unternehmen sind typische Bereiche, wo Entscheidungen auf Konzernebene getroffen werden, wie zwei Drittel der befragten Unternehmen angeben. Vor allem Unternehmenszusammenschlüsse werden selten lokal entschieden.

Grafik 13: Durch die globalen Trends in der Automotive-Branche kann es erforderlich sein, Kooperationen oder Zusammenschlüsse mit anderen Unternehmen einzugehen. Welche Gründe dafür treffen auf Ihr Unternehmen zu? (Mehrfachnennung möglich.)

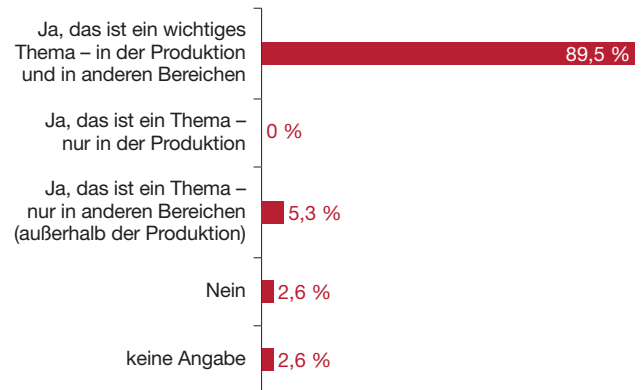


Personal und Bildung

Ähnlich anderen Branchen und sogar der Situation in vielen europäischen Ländern ist die Verfügbarkeit und Qualität von qualifizierten Arbeitskräften zu einem wesentlichen Wirtschaftsthema geworden, auch für Automobilzulieferer in Österreich. Fast 90% der befragten Unternehmen nennen das ein wichtiges Thema in der Produktion aber auch in anderen Unternehmensbereichen.

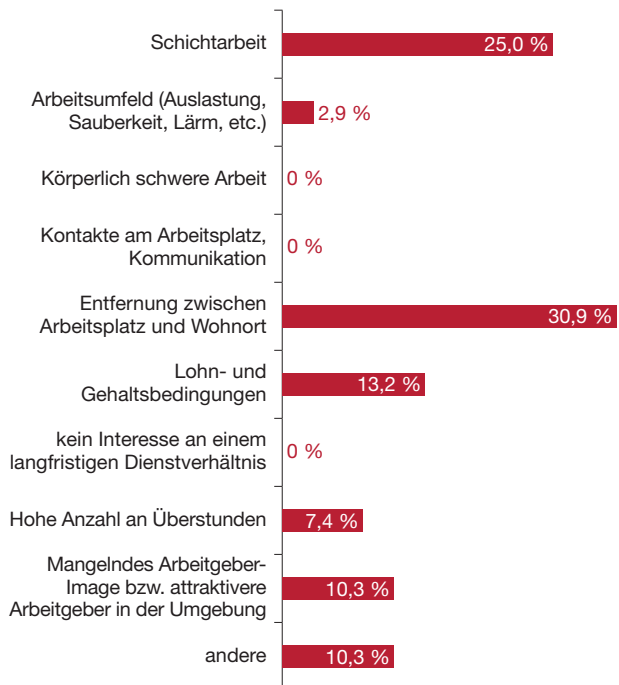
Die Wichtigkeit von Personalthemen hat nicht nur Auswirkungen auf die aktuellen Aufträge in der Automotive-Branche, sondern auch auf neue Projekte in den Fabriken der Lieferanten. Über 60% der befragten Unternehmen räumen ein, dass der Mangel an qualifizierten Arbeitskräften ihre Möglichkeiten einschränkt, neue Projekte zu gewinnen. Deshalb berichten sie über eine Verlangsamung ihres Wachstums und ihrer weiteren Entwicklung, über eingeschränkte Expansionsmöglichkeiten und sogar über Qualitätsprobleme und den Verlust neuer Aufträge.

Grafik 14: Sind Sie der Meinung, dass die Verfügbarkeit und Qualität von Fachkräften bei Ihnen ein Thema ist?



Ein weiteres Problem, mit dem Unternehmen zu kämpfen haben, ist die Fluktuation. Die wichtigsten Ergebnisse bleiben ähnlich – 31% der befragten Unternehmen erwähnen die Entfernung zwischen Arbeitsplatz und Wohnort und 25% die Schichtarbeit als die stärksten Gründe für Fluktuation. Diese Faktoren sind wesentlich stärker als die Lohn- & Gehaltsbedingungen mit 13% oder der Wettbewerb zwischen einzelnen Unternehmen als attraktiver Arbeitgeber mit 10%. Übermäßige Mehrarbeit wird in weniger Fällen genannt – von 7% der Befragten – könnte aber mit dem wachsenden Mangel am Arbeitsmarkt wichtiger werden.

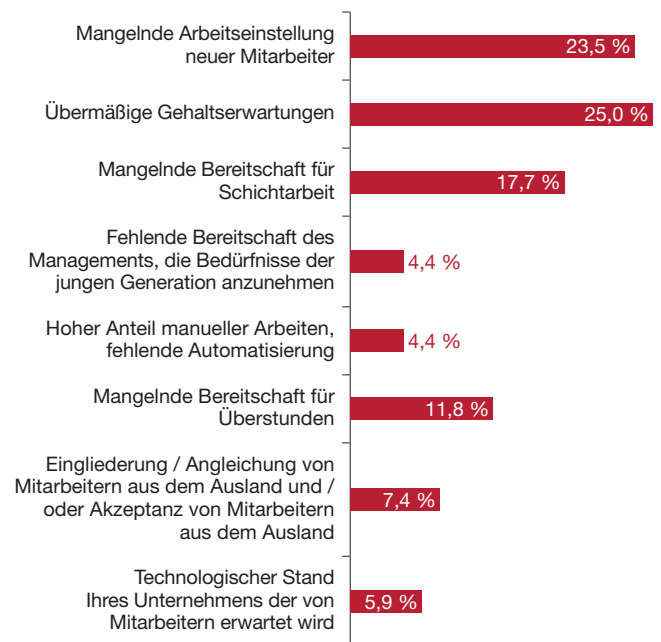
Grafik 15: Was sind in Ihrem Unternehmen die Gründe für die Fluktuation qualifizierter Arbeitskräfte?
(Mehrfachnennung möglich.)



Obwohl die Automobilzulieferer für gewöhnlich wettbewerbsfähige Bedingungen und Vorzüge bieten, stellt der Mangel an Arbeitskräften die größte Herausforderung dar, mit der Unternehmen im Personalbereich konfrontiert sind. Als häufigste Ursachen werden – von 25% der Unternehmen – zu hohe Lohnerwartungen genannt, gefolgt von mangelnder Arbeitseinstellung neuer Mitarbeiter, wovon 24% der Teilnehmer berichten. Beinahe 18% der Unternehmen sind mit mangelnder Bereitschaft zu Schichtarbeit konfrontiert, und 12% haben Erfahrungen mit Mitarbeitern gemacht, die keine Überstunden machen wollen. Darüber hinaus ist die Anpassung und Akzeptanz von neuem Personal, einschließlich ausländischer Mitarbeiter, ein Thema, mit dem über 7% der Unternehmen Erfahrung gemacht haben.

Die Unternehmen versuchen Maßnahmen zu setzen, um ihre Attraktivität als Arbeitgeber zu steigern, indem sie Personalentwicklung mit Sozialleistungen verbinden. Mit 28% wurde Weiterbildung von den Teilnehmern als häufigste Maßnahme genannt. Veränderungen am Leistungspaket im Zusammenhang mit der Entlohnung werden von 22% und andere Formen von Karriereentwicklung, einschließlich Entsendungen ins Ausland, von 16% der befragten Unternehmen genannt. Ein Werksverkehr, Stützungen für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder andere Förderungen zur Reduktion von Fahrtkosten werden von fast 11% der Teilnehmer genutzt, und 9% bieten Firmenautos. Fast jedes zehnte Unternehmen hält sich für attraktiv genug, um keine speziellen Maßnahmen setzen zu müssen.

Grafik 16: Welche Herausforderungen bestehen aktuell für den Personal-Bereich (HR)? (Mehrfachnennung möglich.)



Die Situation am Arbeitsmarkt verändert auch den Wettbewerb bei der Personaleinstellung. Aktive Suche über Headhunter oder Online-Kommunikation und -Werbung wird von 22% der Teilnehmer angewendet. Lokale Schulen und Universitäten vermitteln neue Mitarbeiter an 18% der Unternehmen, Empfehlungen werden von fast 17% als gangbarer Weg genannt. Mitbewerber oder andere Unternehmen werden von 13% der Teilnehmer als gute Quelle angesehen. Personalleasing über Arbeitsvermittlungsagenturen hat mit 11% der Unternehmen an Popularität verloren, da dies der Anstellung eigener Mitarbeiter entgegenwirkt. Beinahe auf demselben Niveau bewegen sich interne Karriere- und Entwicklungsprogramme inklusive Lehren. Die Einstellung von Personal über öffentliche Arbeitsämter funktioniert nur für etwas mehr als 8% der Teilnehmer.

Die Einstellung von Mitarbeitern aus dem Ausland ist eine Lösung, die bei den Unternehmen immer beliebter wird. Die Mehrheit der Teilnehmer berichtet von solchen Erfahrungen. Zu den vorwiegend betroffenen Positionen zählen Maschinenbediener, Techniker, IT-Fachleute (inkl. Softwareentwickler), Entwickler & Konstrukteure sowie Qualitätsmanager.

Die Unternehmen brachten auch einige Ideen ein, wie Automobilzulieferer zusätzliche Arbeitskräfte gewinnen könnten. Ein Großteil fokussiert auf Ausbildung, was von frühzeitigen Kontakten zu Universitäten und anderen Bildungseinrichtungen bis hin zu Bildungsreformen einschließlich selektiverer Benotung an Schulen und verbesserter Lehrerausbildungen reicht. Ein Teil der Vorschläge geht in Richtung Verbesserungen am Arbeitsmarkt, Änderungen im Arbeitszeitgesetz und neue Mobilitätskonzepte unter Verwendung digitaler Infrastruktur. Andere Maßnahmen am Arbeitsmarkt konzentrieren sich auf Steuervorteile für lokale Arbeit und staatliche Unterstützungen für Arbeit im Ausland – und auch auf eine raschere Integration von Menschen aus anderen Ländern in den Arbeitsmarkt.

Grafik 17: Was sind Ihre lokalen Hauptquellen für neue Arbeitskräfte (eigene oder externe)? (Mehrfachnennung möglich)



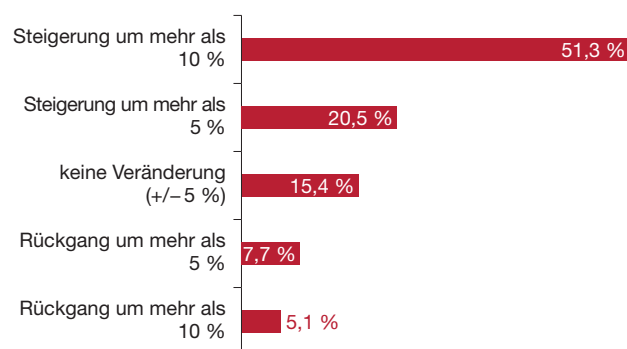
Rückblick auf die Ergebnisse aus 2017

Eine Zeit des Aufschwungs. So kann man das erfolgreiche Jahr 2017 nennen, denn nur einer von acht Befragten berichtete über Umsatzrückgänge. Die Mehrheit der befragten Unternehmen konnte zweistellige Wachstumszahlen erzielen, und bei 20% gab es eine Steigerung von 5–10%. Mehr als 15% der Unternehmen meldeten eine stabile Umsatzentwicklung von $\pm 5\%$ Veränderung gegenüber dem Vorjahr.

Ein weiterer Grund, warum 2017 in der Automotive-Branche als gutes Jahr bezeichnet werden kann, sind die Hauptfaktoren hinter dem Umsatzwachstum. Fast die Hälfte der Teilnehmer berichtete über organisches Wachstum, also dass das verkaufte Produktvolumen der Grund für die Umsatzsteigerung war. Darüber hinaus bezeichneten mehr als 35% die Einführung neuer Produkte als Wachstumsmotor. Andere Faktoren, wie geänderte Preise oder M&A-Aktivitäten in der Sublieferantenkette, spielten nur eine untergeordnete Rolle.

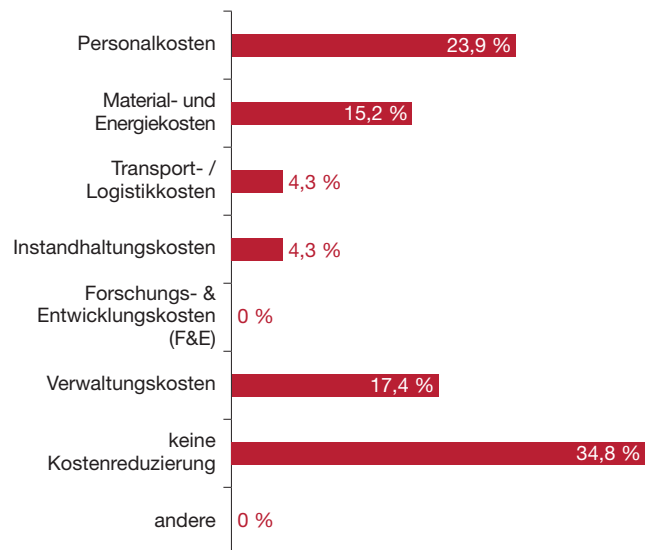
Die Kapazitätsauslastung stellt nur noch eine Bestätigung für das erfolgreiche Jahr dar. Mehr als die Hälfte der Unternehmen in der Umfrage nutzten über 90% ihrer Produktionskapazitäten, und 13% gaben an, die 100%-Grenze zu überschreiten, womit die Branche mit Vollgas unterwegs zu sein scheint. Mit weiteren 20% der Teilnehmer, die immer noch über eine Auslastung von über 80% berichten, können die Ergebnisse als erfreulich bewertet werden. Nur ca. 15% der Unternehmen berichteten von einer Auslastung von 60–80%, und nur ganz wenige darunter.

Grafik 18: Wie hat sich Ihr Umsatz im Vergleich zum Vorjahr verändert?

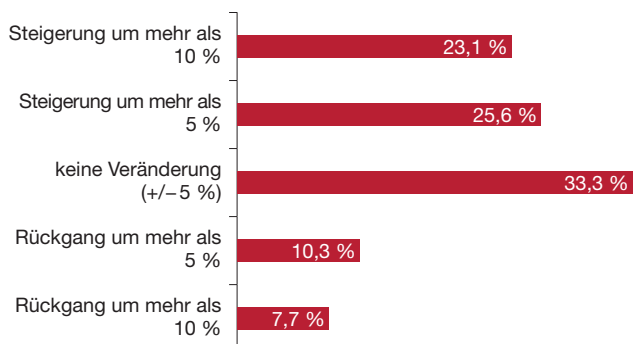


Das starke Jahr kann sich sogar auf den Kosteneinsparungstrend auswirken. Beinahe 35% der Befragten machten 2017 keinen Gebrauch von wesentlichen Kostenreduzierungen. Von jenen, die das taten, versuchten 24% die Personalkosten zu senken. Weitere Kosten, die gesenkt wurden, waren bei mehr als 17% der Unternehmen die Verwaltungskosten. Über 15% der Teilnehmer berichteten über Einsparungen bei Material- und Energiekosten, nur ca. jeweils 4% sparten bei Transport/Logistik oder Instandhaltung.

Grafik 19: Falls Kosten eingespart wurden in 2017, welche der folgenden Bereiche waren am stärksten betroffen?



Grafik 20: Wie hat sich die Anzahl der Mitarbeiter (eigene und externe) im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr verändert?



Es ist nicht überraschend, dass in einem so wachstumsstarken Jahr auch der Personalstand erhöht wurde. Fast 49% der Unternehmen stellten neue Mitarbeiter ein, die Hälfte davon berichtete über Zuwächse im zweistelligen Bereich. Bei einem Drittel der Teilnehmer blieben die Mitarbeiterzahlen stabil. 18% der Unternehmen berichteten über sinkende Mitarbeiterzahlen, aber nur wenige im Bereich von mehr als 10%.

Die befragten Unternehmen berichteten auch über solide operative Ertragskraft – 27% nannten ein zweistelliges Wachstum, weitere 14% zumindest eine moderate Steigerung. Bei fast der Hälfte der Teilnehmer gab es keine wesentliche Änderung bei den Gewinnen, und nur eines von zehn Unternehmen gab an, dass die Rentabilität 2017 gesunken ist.

Bei der Bewertung ihrer Position innerhalb des Konzerns fühlen sich die befragten Unternehmen am stärksten im Bereich Produktqualität (42% über dem Konzerndurchschnitt) und in ihrer Fähigkeit laufend ihre Leistung und ihre Lieferzeiten zu verbessern (38% bzw. 36% über dem Konzerndurchschnitt). Auch im Bereich Gesundheitswesen und Sicherheit liegen über 30% der befragten Unternehmen über dem Konzerndurchschnitt. Produktionskostenmanagement und Effizienz sind Bereiche, wo 36–38% der Unternehmen nahe am Konzerndurchschnitt aber weniger als 18% über dem Durchschnittswert ihres Konzerns liegen.

Studienteilnehmer

Charakteristik der Unternehmen

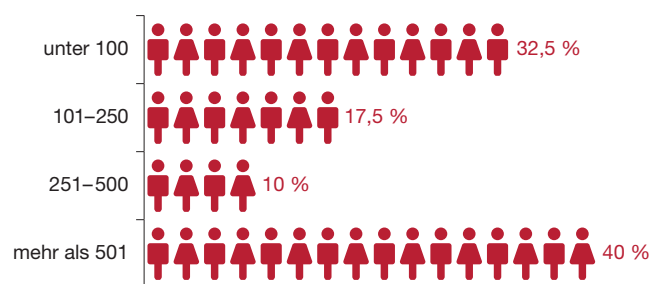
Die teilnehmenden Unternehmen an der PwC-Umfrage repräsentieren eine relevante Gruppe der österreichischen Automotive-Branche. Ähnlich wie im Vorjahr vermittelt ein Anteil von 40% an Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern die Meinungen der großen Player, die stark die Sub-Zulieferverträge der kleineren Unternehmen beeinflussen.

Mittelgroße und kleine Zulieferer scheinen in einer Art und Weise zu agieren, die ihr Potenzial hervorhebt, unterstützt durch den wichtigen Trend der Liefervielfalt. Aufgrund ihrer traditionellen Affinität zu Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wird diese Gruppe von Unternehmen in Österreich immer beachtet und verfolgt. Dadurch können sie wachsen, an technologischer Expertise gewinnen und relevante internationale Akteure werden.

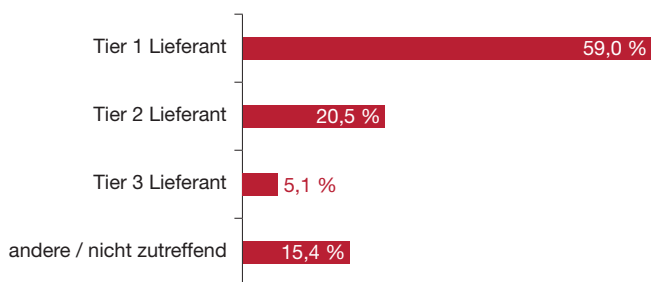
In der diesjährigen Umfrage sind beinahe 60% der Teilnehmer Tier 1 Lieferanten. Dies unterstreicht die wichtigen Meinungen zum Innovationsfaktor in dieser Umfrage, denn die höchste Ebene der Lieferkette beschäftigt sich zunehmend nicht nur mit der Herstellung der Teile sondern auch mit ihrer Entwicklung. Die Wichtigkeit von F&E verlagert sich auch immer mehr zu den Tier 2 Lieferanten, die über ein Fünftel der Teilnehmer repräsentieren.

Der Blick auf die Eigentümerstruktur der teilnehmenden Unternehmen zeigt, dass die Umfrage die Meinungen der starken heimischen Player einschließt. Mehr als 56% der befragten Unternehmen sind in Familienbesitz oder stehen im Eigentum lokaler Unternehmen, 18% gehören internationalen Konzernen und 23% sind börsennotierte Unternehmen oder deren Tochtergesellschaften.

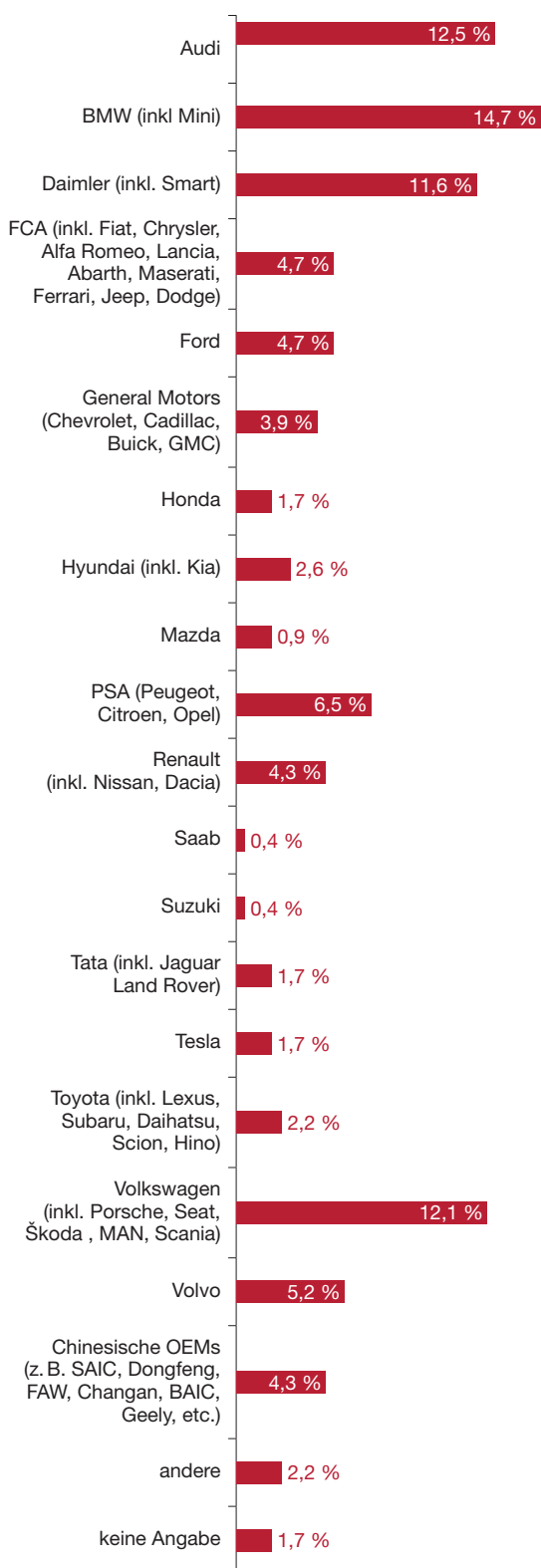
Grafik 21: Wie viele Mitarbeiter (eigene und externe) arbeiten in Ihrem Unternehmen?



Grafik 22: Welche Zuordnung trifft auf Ihr Unternehmen im Hinblick auf die Lieferkette zu?



Grafik 23: Wer sind die End-OEM-Kunden für Ihre Produkte?
(Mehrfachnennung möglich.)



Die globalisierte Automobilwirtschaft spiegelt sich im diversifizierten Portfolio wider, das von den befragten Unternehmen beliefert wird. Eine starke Position wird weiterhin von den drei wichtigsten deutschen Konzernen unter den OEM-Kunden eingenommen, die von der Hälfte der Teilnehmer an der Umfrage beliefert werden. Die Marken der VW Gruppe (Audi und andere Marken der Gruppe) verfügen zusammen beinahe über ein Viertel der Lieferanten, und zwar fast gleichmäßig aufgeteilt zwischen Audi und den übrigen Marken von VW. Die starke Position der BMW Gruppe (inkl. Mini) von fast 15% wird durch die starke Zulieferung an die Motorenabteilung der Gruppe erreicht. Daimler zählt mit einem Anteil von 12% zu den stärksten Kunden.

Andere europäische OEMs spiegeln die Marktkonsolidierung wider. Nach der Übernahme von Opel repräsentiert die Groupe PSA 6,5% der Kunden der Teilnehmer, Ford ebenso wie die FCA Gruppe und Volvo fast 5% und General Motors 4%. Die Vielfalt wird abgerundet durch einen Anteil von 4% für die chinesischen OEMs. Neben Hyundai, Honda, Tata (inkl. Jaguar Land Rover) und der Toyota Gruppe ist auch Tesla bei den befragten Zulieferunternehmen präsent.

Das Geschäftsfeld der Teilnehmer gehört zu den interessantesten Fakten über die befragten Unternehmen, denn mindestens ein Drittel von ihnen fokussiert auf die Produkte oder Dienstleistungen der sogenannten neuen Mobilität (inkl. Batterie-Technik) oder hat Innovation (inkl. F&E), Testbetrieb und Prototypenfertigung im Leistungsportfolio.

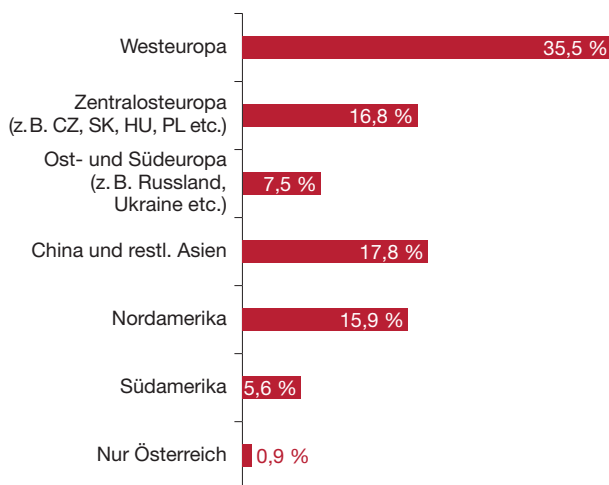
Unter den traditionellen Zulieferern repräsentieren Lieferanten von Antriebsmodulen oder Komponenten sowie Sitze/Innenausstattung jeweils 12,5% in der Umfrage. Beinahe 10% der Teilnehmer liefern Armaturenbretter, Elektronik, Fahrzeugkontroll-, Sicherheits- und ähnliche Systeme. Mehr als 8% sind Hersteller von Karosserieteilen und Modulen.

Die Teilnehmerstruktur macht diese Gruppe relevant und zeigt ihr Engagement im Wandel der Automotive-Branche.

Für die befragten Unternehmen ist Westeuropa der wichtigste Markt, in den mehr als ein Drittel von ihnen Produkte und Dienstleistungen verkauft. Die aufstrebenden Märkte von China und anderen asiatischen Ländern stellen mit fast 18% Anteil den zweitstärksten Abnehmermarkt dar. Ein weiterer dynamischer Markt der Automotive-Branche – Zentral- und Osteuropa – wird von einem von sechs der befragten Unternehmen beliefert und kann aufgrund seiner wachsenden OEM-Kapazitäten als wichtiger Zielmarkt angesehen werden. Nordamerika übernimmt einen Anteil von fast 16%.

Die Struktur der Zielmärkte zeigt sich in der durchschnittlichen Entfernung, wohin die Teilnehmer ihre Produkte und Dienstleistungen liefern. Zwei Drittel davon landen innerhalb eines Umkreises von 1.000 km in Westeuropa sowie den zentral- und osteuropäischen Ländern. Die wachsende OEM-Aktivität, v.a. in der Region CEE, kann sogar zu noch kürzeren Distanzen führen. Etwas weniger als ein Drittel der befragten Unternehmen, die eine durchschnittliche Lieferdistanz von mehr als 1.000 km haben, verfügen über eine Kundenvielfalt, die auch Ziele in Übersee umfasst.

Grafik 24: Welche sind die wichtigsten ausländischen Märkte für Ihre Produkte? (Mehrfachnennung möglich.)



Weitere Studienergebnisse

83,8%

planen keine Verlegung der Produktion in den nächsten 12 Monaten.

43,2%

haben lokale F&E-Dienste – diese sind intern bzw. exklusiv für den Konzern tätig.

34,2%

setzen auf starke lokale IT-Funktionen.

48,7%

sehen keine Veränderung in der operativen Rentabilität 2017 gegenüber dem Vorjahr.

Bei jedem zweiten Unternehmen liegt der Anteil an direkt von OEMs ausgewählten Lieferanten (bei Komponenten/Material) bei unter

20%

43,2%

müssen keine qualifizierten Arbeitskräfte aus dem Ausland einstellen, sie rekrutieren am österreichischen Arbeitsmarkt.

Automotive-Zulieferbranche

Vergleich Slowakei und Österreich

Unterschiedliche Struktur, ähnliche Probleme

Vergleicht man die Automotive-Branche in Österreich und der Slowakei im Jahr 2017, erkennt man bedeutende Strukturunterschiede, aber dieselben Probleme. Der slowakische Automotive-Sektor baut auf einer OEM-Basis der 3+1 internationalen Automobilkonzerne auf (VW Gruppe, PSA Groupe, Kia Motors – in Betrieb, Jaguar Land Rover – SOP geplant Ende 2018), während die Branche in Österreich auf der starken Struktur von Lieferanten inkl. großer Tier 1 Zulieferer mit lokalen Headquarters sowie Produktions- und F&E-Einrichtungen in Österreich basiert.

Die OEMs in der Slowakei produzieren über eine Million Autos pro Jahr (ca. 1,03 Mio. 2017) mit Schwerpunkt auf globalen oder semi-globalen Modellen (VW, Audi, Porsche, Kia); der Lieferantenstamm liegt entsprechend dem Bedarf ihrer Werke im Wesentlichen in Bratislava, Trnava und Žilina. Mit dem geplanten Produktionsbeginn von Jaguar Land Rover Ende 2018 wird Nitra zum vierten OEM-Standort. Das Lieferantennetzwerk wächst kontinuierlich, und einige Unternehmen werden das JLR-Werk zu Produktionsbeginn von anderen Standorten aus beliefern und voraussichtlich mit zunehmender Produktionssteigerung schrittweise Tochtergesellschaften vor Ort errichten. Darüber hinaus nutzen die slowakischen Lieferanten die zentrale Lage, um ihre Tätigkeit durch Verträge mit der wachsenden Automobilzulieferindustrie in den zentral- und osteuropäischen sowie den traditionellen westeuropäischen Märkten auszuweiten (v. a. Tschechien, Deutschland, Frankreich, Ungarn, Polen und Großbritannien als Hauptmärkte).

In Österreich macht die Kfz-Endfertigung verglichen mit der Slowakei ca. ein Zehntel des Volumens aus (78.000 PKW, 19.200 LKW), jedoch gibt es eine größere Zusammenarbeit mit anderen Produzenten im Bereich mobile Maschinen und Motorräder. Die Branche stützt sich auf das starke Lieferantennetzwerk in strukturierten Clustern. Sogar das größte OEM-Werk fokussiert auf

Modulmontage – das Motorenwerk der BMW Gruppe, das den Großteil der in Österreich produzierten PKW-Motoren herstellt (1,4 Mio. 2017). Zu erwähnen ist auch das Motoren- und Getriebewerk von Opel in Wien, das in 2017 ca. 0,6 Mio. Getriebe und ca. 0,4 Mio. Motoren produzierte.

Der bedeutendste Unterschied besteht bei mittelständischen Unternehmen, die tatsächlich den wirtschaftlichen Kern der österreichischen Automobilzulieferindustrie bilden. Die größten Unternehmen der beiden Länder (OEMs und slowakische Tier 1 Zulieferer für VW, Kia und PSA bzw. Magna, BMW, MAN und die Tier 1 Zulieferer in Benteler-Größe in Österreich) erzielen ähnliche Volumina. Das Umfeld in Österreich, das für mittelständische Unternehmen förderlich ist, machte vor allem Familienbetriebe, die starken Akteure, die oft als sogenannte Hidden Champions auftreten, zu den führenden Betrieben in ihrem speziellen Teilbereich auf den internationalen Märkten. Die Mehrheit der größten Tier 1 Zulieferer in der Slowakei gehört zu internationalen Konzernen.

Diese Struktur führt in Kombination mit dem derzeit weltweiten Aufschwung in der Automobilindustrie dazu, dass die Automotive-Produktionsmengen in der Slowakei stark wachsen, da alle drei im Land vertretenen OEMs ihre Produktion immer weiter steigern und die Zulieferer folgen. Außerdem lassen neue Modelle in den bestehenden Unternehmen und das hinzukommende vierte OEM-Werk in der Slowakei die Produktion expandieren. Das macht die Automotive-Branche zum stärksten Element der slowakischen Wirtschaft und zu einem Exportführer. In Österreich hält die Automotive-Branche ebenfalls ihre starke Position, in der stärker diversifizierten Wirtschaft hält sie jedoch den 3. bis 4. Platz hinter der Metall- und der Elektro-/Elektronikbranche und liegt ca. gleichauf mit der chemischen Industrie, ist aber der zweitgrößte Exporteur.

Personalprobleme kennen beide

Was sie definitiv gemeinsam haben, ist der anhaltende Mangel an qualifizierten Arbeitskräften, der einem gesamteuropäischen Trend folgt. Obwohl das Thema Personal in beiden Ländern immer wichtiger wird und Ausbildung eine wichtige Rolle für die Bereitstellung spielt, verfolgen die Automotive-Betriebe unterschiedliche Ansätze. Die Automobilzulieferer profitieren zwar vom gut funktionierenden österreichischen Bildungssystem mit starken berufsbildenden Schulen, die Nachfrage nach Arbeitskräften ist mittlerweile jedoch höher als das Angebot am Markt.

Die Automobilzulieferer konzentrieren sich stark auf die Westslowakei, was eine Expansion oder Errichtung neuer Standorte in der Region zu einer großen Herausforderung macht. Die Unternehmen haben richtiggehend mit dem Mangel an qualifiziertem Personal zu kämpfen, während der Bedarf weiterhin steigt. Die Umfragen in beiden Ländern machen deutlich, dass die Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften im Zusammenhang mit der Erteilung neuer Großaufträge ein wichtiges Thema ist und dass es zu einer teilweisen Expansion in andere Länder kommen könnte.

Intelligente Technologie als Herausforderung für Mobilität und Brancheninnovation

Die starke Clusterstruktur, gute Kontakte zu Universitäten und wissenschaftlichen Institutionen und die wichtige Rolle bei den mittelständischen Unternehmen bilden ein ausgezeichnetes Umfeld für die starken F&E-Aktivitäten der österreichischen Automotive-Branche. Durch die lokale Kompetenz von Motorenteilen bis hin zum Prototypenbau sowie F&E-Investitionen von rd. € 21.500 pro Mitarbeiter und Jahr stellen sie ein starkes Element der österreichischen Automotive-Branche dar.

In der Slowakei bieten nur ein Dutzend internationale Akteure und ein paar lokale Firmen F&E-Dienstleistungen, die Dezentralisierung treibt die Entwicklung dieser Kompetenz jedoch voran.

Unterschiede in den F&E-Strukturen zeigen sich sogar in den Ergebnissen der PwC Automotive-Umfrage in beiden Ländern. Zulieferer in der Slowakei haben ihre Mutterkonzerne, die die Einführung bestimmter Entwicklungen überprüfen und normalerweise mit Vorfertigungstätigkeiten beginnen. Nur wenige von ihnen, darunter Adient, Continental, Yanfeng oder Plastic Omnium bieten komplexere Entwicklung, Konstruktion, Prüfung oder andere Dienstleistungen.

Ein deutliches Wachstum wird in zweierlei Hinsicht als Folge des großen technologischen Fortschritts in der Automotive-Branche im Bereich Innovation erwartet. Einerseits wird sich die Branche, was ihre Produkte betrifft, von der Automobilproduktion zum Mobilitätsdienstleister wandeln. Durch die Anwendung von Know-how aus Bereichen wie Vernetzung von Autos und Services, mehr Elemente für autonomes Fahren (von Assistenten hin zu selbstbestimmten Systemen) und andere Aspekte, v.a. als Folge des Smart City-Megatrends, verändert sich die Branche eindeutig. Mehr und mehr Dienstleistungen, IKT und andere Technologien sind involviert, sodass Hersteller von Autos und mechanischen Teilen nicht mehr die einzigen sind, die Transportlösungen anbieten können. Auch die Sharing Economy wird, wenn sie weiter in die Gesellschaft und die wirtschaftlichen Strukturen (einschließlich Steuerwesen und neuer Beschäftigungsmodelle) integriert wird, zu einem wichtigen Impulsgeber werden.

Mit der Implementierung intelligenter Technologie gibt es einen zweiten Megatrend, der zu einem Wandel in der Branche führen wird. Fertigung, Logistik- und Lieferkette sowie andere Prozesse werden durch die Verwendung von Automatisierung und digitaler Technologie verändert und profitieren von der starken Verknüpfung zwischen den Prozessen auch außerhalb einzelner Unternehmen; dieser Megatrend bringt der Branche tatsächlich eine deutliche Verschiebung in puncto Effizienz und Flexibilität. Das wird als willkommene Veränderung angesehen, da eine der größten Herausforderungen, denen sich die Fertigungsbranche – inkl. Automotive – gegenüber sieht, die rapide wachsende Produktvielfalt ist. Durch die Verbindung flexibler Reaktionen auf solche Anforderungen mit Wettbewerbsaspekten ermöglicht es die Anwendung vernetzter Technologie und der Prinzipien von Industrie 4.0 / Digital Factory Solutions den Automobilzulieferern, auch bei der Verfolgung der anspruchsvollsten Kundenwünsche effizient zu bleiben.

Darüber hinaus werden sich steigende Flexibilitätsanforderungen auch im Bereich HR auswirken, da eine Anpassung der Belegschaft an neue Technologien für alle Mitarbeiter der Branche auch stetige Weiterbildung im Laufe des Berufslebens erfordern wird, weil das Fachwissen aus der Schule rasch veraltet.

Expertenbeitrag

Die globale Automobilindustrie ist ohne ihre Zulieferer heute nicht mehr denkbar. Durch die Aggregation von Volumen der Automobilhersteller (OEM) stellen Zulieferer sicher, dass die gesamte Industrie von Kostendegressionen profitieren kann, die ein einzelner Hersteller – insbesondere im Premium-Bereich – niemals alleine realisieren könnte. Auf diese Weise hat sich auch der Cluster der deutschen Automobilindustrie entwickelt, der zu den wesentlichen Kunden der österreichischen Zulieferer gehört.

Die extreme Arbeitsteiligkeit der automobilen Wertschöpfungskette führt zu zahllosen Verknüpfungen – Lieferbeziehungen und Wettbewerbsverhältnissen – zwischen den Akteuren auf jeder Wertschöpfungsstufe. Zusätzlich erfordern immer schlankere Produktionssysteme immer kürzere Logistikzeiten, so dass eine Ansiedlung von Zuliefererstandorten in der Nähe von OEM-Montagewerken immer stärker erforderlich wird – und damit die Komplexität der Prozesse und des Managements auch innerhalb der Zulieferunternehmen erhöht.

Zusätzlich unterliegen die Zulieferer denselben globalen Trends, denen die gesamte Automobilindustrie ausgesetzt ist, müssen aber bei der Entwicklung von Lösungen den Herstellern immer einen Produktzyklus voraussein – da der OEM nur dann eine Technologie zur Übernahme in sein Produkt erwägen wird, wenn sie bereits zu Beginn des Fahrzeugentwicklungsprozesses serienreif zur Verfügung steht. Sicherlich ist es eine Aufgabe der Automobilhersteller und Systemintegratoren, diesen „kritischen Pfad“ flexibler zu gestalten. Jedoch ist proaktives Verhalten bei Zulieferern insbesondere von nutzernahen Systemen und Komponenten die Basis für den nachhaltigen Erfolg.

Für die österreichischen Zulieferer, die in dieser Studie befragt und untersucht werden, gibt es keine allgemeine, beste Strategie. Hingegen ist darauf zu achten, welche Art von Produkten der jeweilige Geschäftsbereich produziert. Sind Produkte gut transportierbar und von geringer technologischer Differenzierung, ist es sinnvoll, nach Größeneffekten zu streben und möglichst hohe Volumen an einem Standort mit optimalen Bedingungen zu konzentrieren; ist das Produkt hingegen schlecht transportierbar – oder muss Just-In-Time (JIT) bereitgestellt werden – ist eine zunehmende Lokalisierung bei existierenden und entstehenden Montagewerken unabdingbar. Angesichts der Tatsache, dass die Region CEE (Central and Eastern Europe) mit neuer Kapazität immer weiterentwickelt wird, sollten die Potenziale gerade der österreichischen Zulieferer dort über alle Stufen der Wertschöpfungskette kurzfristig adressiert werden. Allerdings gilt es auch, die Priorisierung gegenüber anderen Wirtschaftsregionen immer wieder zu durchdenken, und nach Maßgabe der verfügbaren eigenen oder temporären Kapazitäten umzusetzen.

Christoph Stürmer

Global Lead Analyst, Autofacts
PwC Deutschland
christoph.stuermer@de.pwc.com

PwC Autofacts besteht aus einem internationalen Team von Industrieanalysten und Beratern. Sie beschäftigen sich mit der Analyse und Prognose der Automobilindustrie, ihrer wesentlichen Veränderungsprozesse und Trends. Mit ihrem Wissen unterstützt Autofacts das weltweite Netzwerk von PwC mit seinen 1.600 Automotive-Spezialisten in mehr als 50 Ländern.

Globale Wachstumsregionen

Produktion und Absatz

Nachfolgend werden die globalen Wachstumsregionen produktions- und absatzseitig kurz beleuchtet. Denn immerhin sehen rund ein Fünftel der befragten österreichischen Automobilunternehmen insbesondere in der Abschwächung der Wachstumsregionen eine Gefährdung ihrer Wachstumsaussichten für die Zukunft.

Global

Die Automobilindustrie verwendet enorme Ressourcen, um sich auf die Transformation der Produkte und Wertschöpfungsmodelle vorzubereiten. Dies bedeutet unter anderem, dass alternative Antriebe immer stärker in den Fokus der Hersteller rücken. Hierzu müssen neue Geschäftsmodelle entwickelt werden. Um hierfür eine bestmögliche Strategie erstellen zu können, werden Automobilmarken neu aufgestellt und mit Hilfe von strategischen Allianzen Synergien gehoben. Darüber hinaus nehmen politische Veränderungen, wie sich ändernde Regierungskonstellationen, Brexit und laufende politische Konflikte Einfluss auf die wirtschaftliche Situation und somit auch auf die globale Produktion. Folglich prognostizieren wir für das Jahr 2018 eine globale Produktion von PKW und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) von knapp 97 Millionen Fahrzeugen. Dies entspricht einer Wachstumsrate von 3,5% gegenüber dem Vorjahr.

Speziell für zukunftsorientierte Technologien und Innovationen stellen die Entwicklungs- und Schwellenländer der Asien-Pazifik Region einen wichtigen Zielmarkt dar. Diese werden in den kommenden Jahren (bis 2024) mehr Produktionswachstum (62,5%) als alle anderen Regionen zusammen (37,5%) aufweisen.

EU+ EFTA

Mit Neuzulassungen von 4,3 Millionen PKW im ersten Quartal 2018, was einem PKW-Anstieg von 0,73% zum Vorjahresquartal entspricht, spiegelt das erste Quartal das beste Absatz-Ergebnis seit Anfang der Jahrtausendwende wider. 12 der 31 Märkte innerhalb der Region haben einen signifikanten Anstieg zu verzeichnen. Die Top-5 Märkte sind Italien (–1,69%), Spanien (+10,52%), Deutschland (+4,02%), Frankreich (+2,92%) und Großbritannien (–12,38%).

Durch die mit Blick auf die politische Situation in relevanten Märkten der EU erwarteten Unsicherheiten wird für das verbleibende Jahr ein geringeres Wachstum von 3,6% erwartet. Die Neuzulassungsprognose über das Gesamtjahr beläuft sich auf plus 2,8% für PKW und minus 0,81% für LNF. Das Produktionsvolumen sollte aufgrund neuer Werke und der Erweiterung der Kapazitäten in bestehenden Werken weiter steigen. Den diesbezüglich höchsten Wachstumsbeitrag halten die drei Länder Spanien (+44,6%), Slowakei (+21,6%) und Deutschland (+18,4%). Der Anteil der CEE-Länder an der europäischen Produktion liegt bei aktuell 21,3% und wird bis 2024 noch etwas ansteigen. Dieser gestiegene Anteil wird durch eine Produktionserweiterung von ca. 750.000 Einheiten auf insgesamt 4,8 Millionen produzierte Einheiten in 2024 realisiert.

Osteuropa

Die größten automobilen Märkte in Osteuropa sind Russland und die Türkei. Zusammen werden sie im Jahr 2024 knapp 90% des Produktionsvolumens der Region auf sich vereinen. Die Produktion in Kasachstan und Usbekistan wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Hybrid- und Elektrofahrzeuge werden bis auf weiteres voraussichtlich eine untergeordnete Rolle spielen: Bis 2024 könnte ihr Anteil bis auf ca. 4% ansteigen.

Russland, der größte Markt in der Region, befand sich letztes Jahr in einer tiefgehenden Krise. Das Jahr 2018 begann jedoch mit einem Anstieg der Neuzulassungen. Für das Gesamtjahr 2018 wird auch ein Anstieg des Produktionsvolumens um 10,6% auf 1,6 Millionen Einheiten erwartet. Durch seine wirtschaftliche Isolation hatte der Marktrückgang letzten Jahres in Russland allerdings keine weiteren Auswirkungen; der türkische Markt hingegen ist durch Export und Importe stark mit Europa verknüpft.

Auch in der Türkei sind die Neuzulassungen zu Beginn des Jahres 2018 leicht angestiegen im Vergleich zum Vorjahr. Auf das Gesamtjahr gerechnet könnte die Zahl der verkauften Fahrzeuge um 2% auf 980.000 Einheiten steigen. Dies Exportrate betrug im vergangenen Jahr 77% und könnte in diesem Jahr auf 80% ansteigen. Insgesamt prognostiziert PwC Autofacts eine Produktion von 1,7 Millionen Fahrzeugen für das Jahr 2018. Die Gesamtproduktion der Region könnte im Jahr 2018 auf 3,5 Millionen Fahrzeuge ansteigen, was hauptsächlich der hohen Exportquote der Türkei zu verdanken ist.

Nordamerika

Der US-amerikanische Automobilmarkt blickt auf sieben erfolgreiche Wachstumsjahre seit der Wirtschaftskrise zurück. Vorläufiger Höhepunkt bei den Neuzulassungen war das Jahr 2016 mit 17,5 Millionen Neufahrzeugen. Anfang 2018 sanken die Neuzulassungen jedoch leicht, was darauf hindeutet, dass in diesem Jahr kein neuer Höhepunkt erreicht werden kann. Kanada hat hingegen einen Anstieg von 4,3% in den ersten zwei Monaten von 2018 vorzuweisen. Mexiko konnte 2016 mit einem Wachstum von 18,6% den größten Anstieg der drei nord-amerikanischen Länder verzeichnen, jedoch wird für 2018 mit einem Rückgang von ca. 5% gerechnet. Die USA wird das absatzstärkste Land der Region bleiben. Auf das Gesamtjahr 2018 gerechnet, antizipieren wir für Mexiko und Kanada ein Verkaufsvolumen von insgesamt 3,5 Millionen Fahrzeugen und für die USA rund 16,8 Millionen Einheiten. Daraus resultiert für die gesamte Region ein Absatz von rund 20,4 Millionen PKW und LNF.

Der Ausblick für die Produktion in Nordamerika ist weiterhin positiv und wird vor allem durch die Entwicklung in den USA und Mexiko getrieben. Insgesamt erwarten wir für die Region im aktuellen Jahr einen geringen Rückgang um weniger als 300 Tausend Einheiten (– 1,3%). Der Markt sollte unseren Prognosen zufolge bereits im Folgejahr auf den Wachstumspfad zurückkehren, was letzten Endes in einer Gesamtproduktion 18,7 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2024 resultieren könnte, ein Plus von mehr als 9% gegenüber dem Jahr 2017.

China

Trotz der Einschränkung der Steuervergünstigungen für Fahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 1,6l sind die Neuzulassungen in China im Januar und Februar 2018 um 1,7% gestiegen. Für das Jahr 2018 werden aber sowohl seitens der Neuzulassungen als auch produktionsseitig ein positives Wachstum von 5,8% bzw. 6,2% erwartet. Auch für die folgenden Jahre ist mit Wachstum zu rechnen. Im Jahr 2024 könnten insgesamt 36,5 Millionen Fahrzeuge von chinesischen Produktionsbändern rollen, dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 4,2%.

Aufgrund von Subventionen und Vergünstigungen könnten „New Energy Vehicles“ (NEV) um rund 778 Tausende Neuzulassungen anwachsen. Langfristig wird ihre Anzahl weiter zunehmen. Bis 2024 haben wir eine sichere Prognosegrundlage für rund 2,4 Millionen NEV – weiteres Potenzial ist sicher zu erwarten. Von diesen Fahrzeugen werden voraussichtlich mehr als die Hälfte von chinesischen Automobilherstellern stammen.

Japan und Südkorea

Der Absatz von PKW und LNF ist sowohl in Japan als auch in Südkorea im ersten Quartal 2018 leicht gestiegen. Im Fall von Japan ist dies auf die erhöhte Popularität von Fahrzeugen mit Hybridantrieben zurückzuführen. Im Jahr 2016 entfielen 27,1% aller Neuzulassungen auf Hybridfahrzeuge, was sich in den kommenden Jahren durch zusätzliche Modelle intensivieren wird. Aufgrund politischer Verwerfungen und gleichzeitig geringem Wirtschaftswachstum ist der Absatz in Südkorea im Vergleich zum Jahr 2016 gesunken und wird voraussichtlich auch im Jahr 2018 weiter sinken. Steuerbegünstigungen und neue Modelle werden diesen Entwicklungen jedoch entgegensteuern und sich voraussichtlich positiv auf die Neuzulassungen auswirken. Japan steht vor Herausforderungen wie dem demographischen Wandel, einer infolgedessen schrumpfenden Population und der hohen Exportrate. In diesem Jahr erwarten wir daher ein negatives Produktionswachstum von –3,4% auf nahezu 8,6 Millionen Einheiten und langfristig bis zum Jahr 2024 einen Rückgang auf rund 8,5 Millionen Einheiten. Das Produktionsvolumen in Südkorea könnte sich langfristig bei 3,8 Millionen Fahrzeugen einpendeln und ist vor allem abhängig vom hohen Exportanteil. Ungefähr 52% aller im Jahr 2016 in Südkorea gefertigten PKW wurden exportiert.

Prognose der globalen Gesamtproduktion von PKW und LNF

Markt	2017	2018	Veränderung 2017-2018	2024	jährliche Wachstumsrate 2018-2024
EU+EFTA	18.872.765	19.406.144	2,8 %	21.388.169	1,6 %
Osteuropa	3.380.885	3.546.971	4,9 %	4.723.519	4,9 %
NAFTA	17.108.254	16.791.288	–1,9 %	18.729.515	1,8 %
Japan	8.891.111	8.591.844	–3,4 %	8.521.749	–0,1 %
Südkorea	3.971.588	3.921.389	–1,3 %	3.785.311	–0,6 %
alle anderen	41.785.683	45.042.488	7,8 %	57.523.939	4,2 %
Gesamtproduktion	92.229.553	94.927.322	3,5 %	112.007.580	2,8 %

Quelle: PwC Autofacts 2018 Q2 Forecast Release

Über die Studie

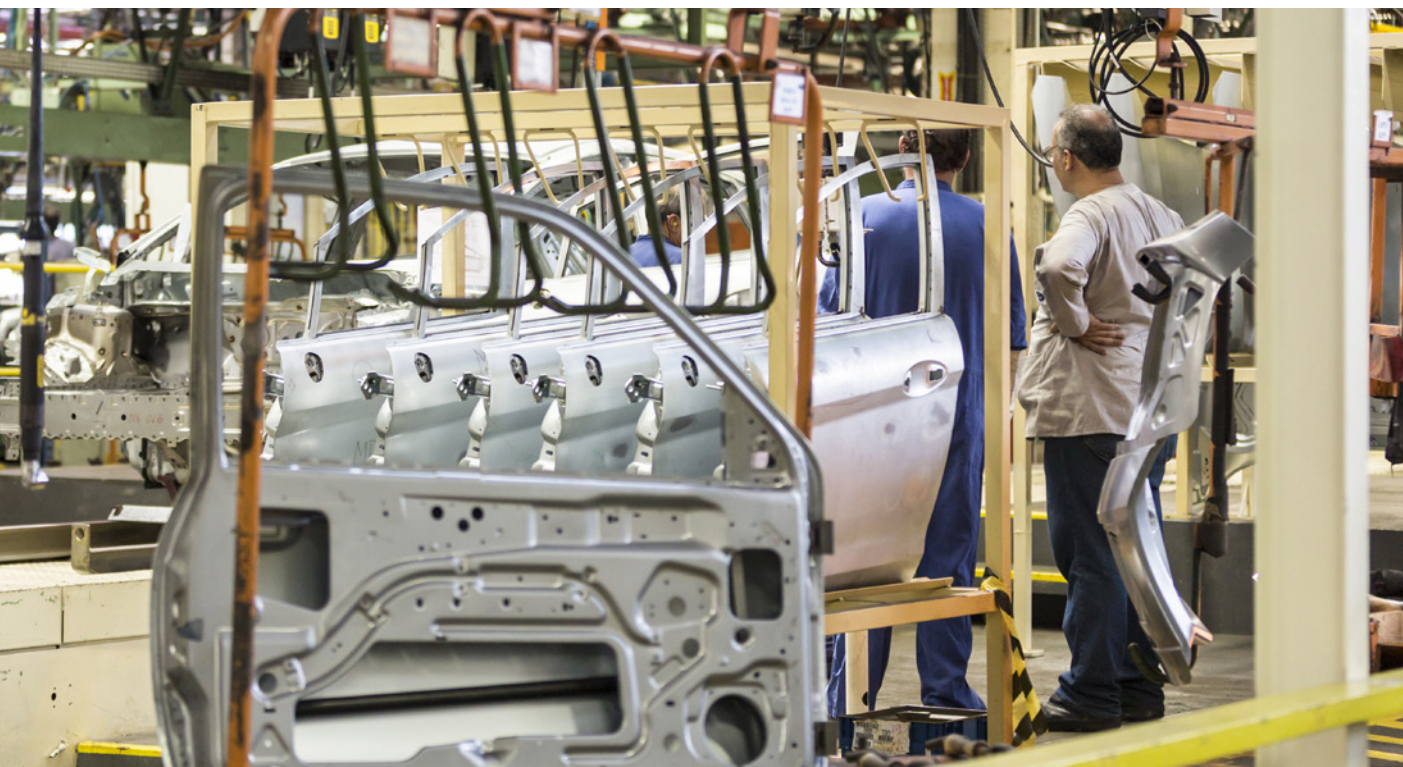
Diese Studie wurde von PwC zum zweiten Mal in Österreich durchgeführt. Die kontaktierten Automotive-Zulieferer antworteten über einen Online-Fragebogen oder per Rücksendung eines ausgedruckten Fragebogens im Zeitraum von Jänner bis April 2018. An dieser Studie nahmen rund 50 Unternehmen aus Österreich teil.

Dieser Bericht zeigt die wichtigsten Erkenntnisse aus der Umfrage, um einerseits die aktuellen Herausforderungen der Automotive-Zulieferindustrie in Österreich darzustellen und andererseits die zu erwartende Entwicklung der Branche sowie den Schlüssel zu anhaltendem Erfolg im Hinblick auf die erwarteten Marktänderungen zu skizzieren.

In der Slowakei wurde fast zeitgleich eine ähnliche Umfrage von PwC durchgeführt, daher konnten wir die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage mit denen der Zulieferer in der Slowakei vergleichen, die zu einem gewissen Anteil asiatische OEMs beliefern.

Über PwC

Vertrauen in der Gesellschaft aufbauen und wichtige Probleme lösen – das sehen wir bei PwC als unsere Aufgabe. Wir sind ein Netzwerk von Mitgliedsunternehmen in 157 Ländern. Mehr als 223.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erbringen weltweit qualitativ hochwertige Leistungen im Bereich Unternehmensprüfung, Steuer- und Unternehmensberatung. Sagen Sie uns, was für Sie von Wert ist. Und erfahren Sie mehr auf www.pwc.at.



Ihre Ansprechpartner



Horst Bernegger

Partner, Leader Automotive
PwC Österreich
+43 1 501 88-1200
horst.bernegger@pwc.com



Günther Reiter

Senior Manager, Automotive
PwC Österreich
+43 1 501 88-2948
guenther.reiter@pwc.com



Maximilian Huber

Senior Manager, Automotive
PwC Österreich
+43 1 501 88-2904
maximilian.huber@pwc.com

PwC Österreich
Donau-City-Straße 7
1220 Wien

www.pwc.at

Autoren der Studie

Horst Bernegger
Günther Reiter
Maximilian Huber
Michael Schwarzenborfer
Christoph Stürmer

Der Inhalt dieser Studie wurde sorgfältig ausgearbeitet. Er enthält jedoch lediglich allgemeine Informationen und kann eine individuelle Beratung im Einzelfall nicht ersetzen. PwC übernimmt keine Haftung und Gewährleistung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen und weist darauf hin, dass die Studie nicht als Entscheidungsgrundlage für konkrete Sachverhalte geeignet ist. PwC lehnt daher den Ersatz von Schäden welcher Art auch immer, die aus der Verwendung dieser Informationen resultieren, ab.

