

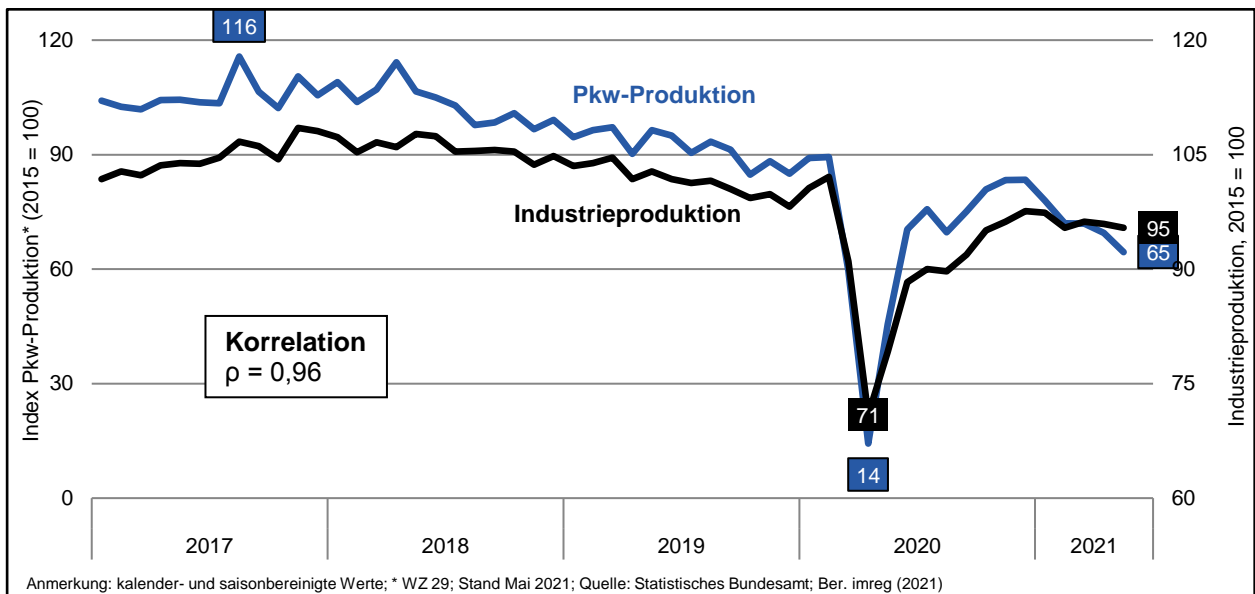
Standpunkt Automotive Ost Juli III

Kontakt: Dr. Cornelius Plaul
Tel. 0351 25593-604 . cornelius.plaul@imreg.de

Branche trotz Stabilisierung im strukturell bedingten Abwärtstrend

Die Entwicklung der deutschen Industrieproduktion ist hochgradig mit der Autoproduktion im Inland verbunden¹. Der rückläufige Trend der deutschen Automobilindustrie seit 2017/2018 – ausgelöst durch Handelsstreitigkeiten, Konjunkturschwäche und den politisch forcierten Technologiewandel – spiegelt sich daher sehr eng in einer abnehmenden Industrieproduktion wider (siehe Abbildung).

Entwicklung inländische Pkw-Produktion und gesamte Industrieproduktion in Deutschland

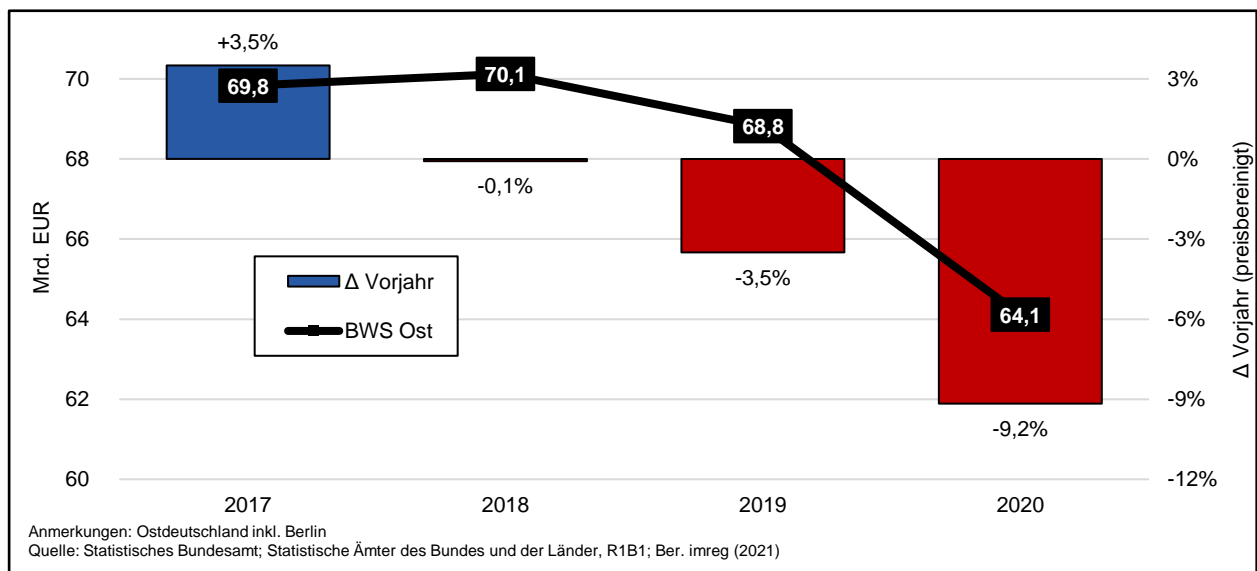


Mit der Eskalation der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 erlebte die Automobilindustrie weltweit einen historischen Einbruch. Ausgehend von Asien und hier vor allem von China stabilisierte sich die globale Autonachfrage zwar schneller als zunächst prognostiziert. Seitdem bremsen aber vor allem Materialengpässe sowie Preiserhöhungen bei Rohstoffen und Vorleistungen die weitere Erholung. Insgesamt befindet sich die Automobilproduktion in Deutschland damit weiterhin in dem strukturellen Abwärtstrend der Vor-Corona-Zeit, wobei sich der politisch forcierte Wandel im Antriebsstrang hin zu elektrischen Fahrzeugen (EV) noch einmal deutlich beschleunigte und die Branche mittel- bis langfristig vor enorme Herausforderungen stellt.²

Ostdeutsche Industrie mit drei Rezessionsjahren in Folge

Mit rund 250.000 direkt oder indirekt von der Autoproduktion abhängigen Industriearbeitsplätzen ist die Automotive-Industrie auch in Ostdeutschland systemrelevant. Im Bundesvergleich sind die ostdeutschen Bundesländer dabei überdurchschnittlich von Zulieferbranchen, wie insbesondere Gießereien sowie Herstellern von Metall- und Kunststoffteilen, geprägt, die oftmals einen hinteren Rang in den Zulieferketten einnehmen³. Spiegelbildlich zum oben dargestellten Rückgang der Autoproduktion durchschreitet die ostdeutsche Industrie zuletzt drei Rezessionsjahre in Folge (siehe Abbildung).

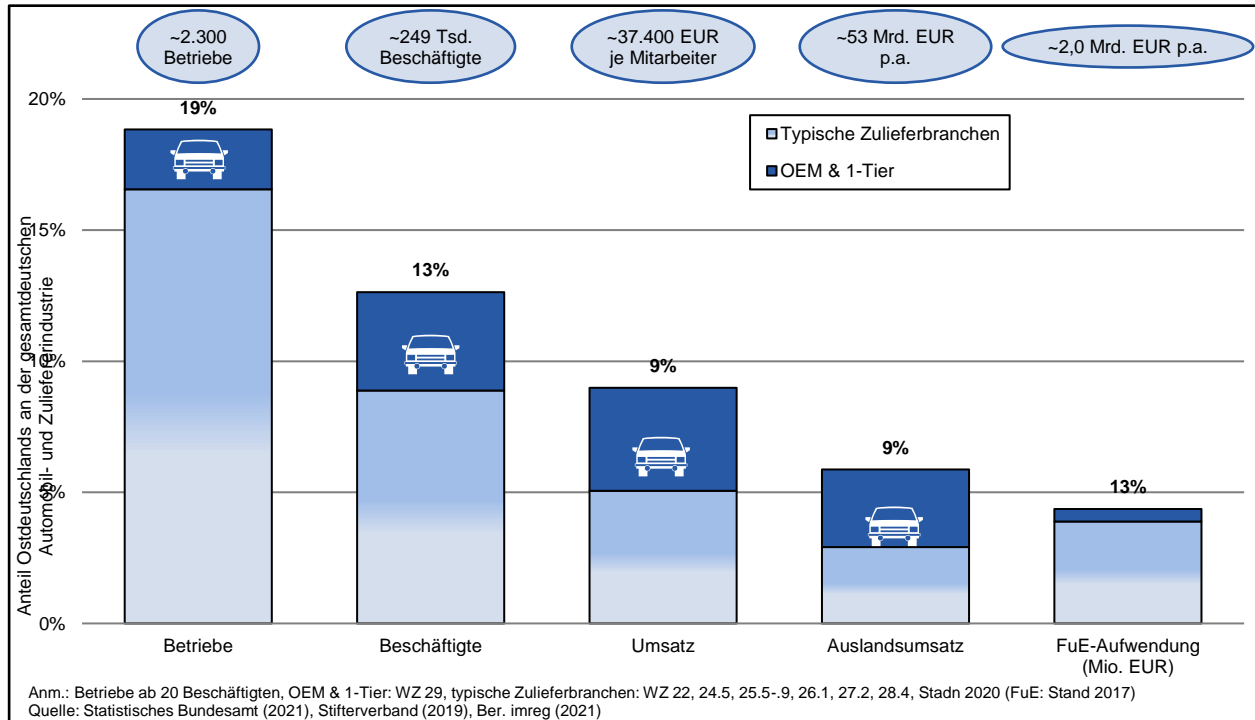
Entwicklung der industriellen Bruttowertschöpfung in Ostdeutschland 2017-2020



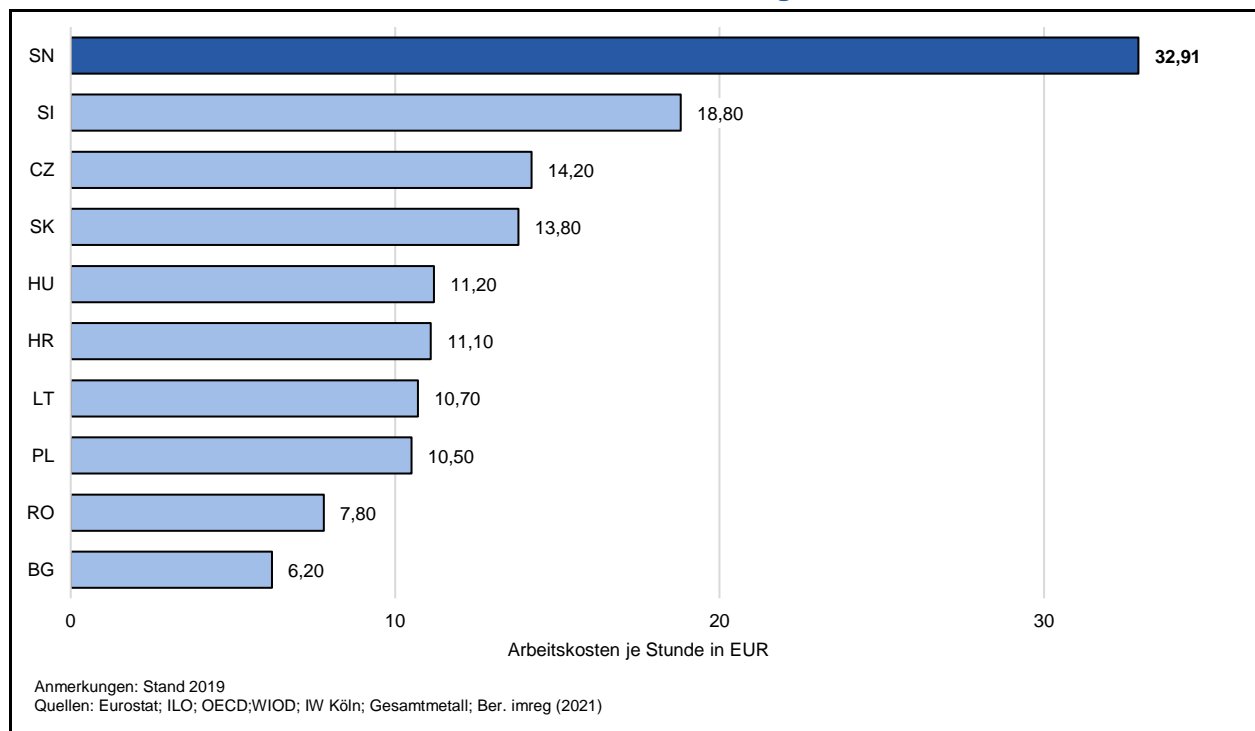
Neben dem überdurchschnittlichen Anteil an Zulieferzweigen kommen für die ostdeutsche Automotive-Industrie weitere strukturelle Faktoren hinzu, welche die Region vor besondere Herausforderungen im Strukturwandel stellen. Hierzu zählen insbesondere eine unterdurchschnittliche Betriebsgröße (110 vs. 166 Beschäftigte je Betrieb) sowie eine damit zusammenhängende geringere Produktivität (227 TEUR vs. 326 TEUR Umsatz je Beschäftigten) und Exportquote (37% vs. 57%).⁴ Noch deutlicher ist die Diskrepanz bei der FuE-Intensität: Die ostdeutsche Automotive-Industrie ist fast ausschließlich produktionszentriert. Forschung und Entwicklung findet dagegen zum überwiegenden Teil an den westdeutschen bzw. internationalen Standorten statt.⁵

Auf der anderen Seite sind die Arbeitskosten im Vergleich zu konkurrierenden Produktionsstandorten, die vor allem in Mittel- und Osteuropa liegen, hierzulande deutlich höher. So beträgt das Niveau der stündlichen Arbeitskosten in der Metall- und Elektroindustrie (M+E-Industrie) in Tschechien nur etwa die Hälfte, in Polen und Ungarn sogar nur rund ein Drittel des sächsischen Wertes⁶. Hinzu kommen oftmals deutlich günstigere Strom-⁷ und Energiekosten⁸ sowie steuerliche Belastungen⁹.

Abbildung: Anteil Ostdeutschlands an der deutschen Automotive-Industrie



Arbeitskosten in der M+E-Industrie im internationalen Vergleich



Strukturelle Ausgangslage bei hoher Kostenbelastung bedingen gefährliche Sandwichlage

Zusammenfassend befindet sich die ostdeutsche Automotive-Industrie in einer gefährlichen Sandwichposition zwischen den hochproduktiven und forschungsstarken westdeutschen bzw. westeuropäischen Stammwerken auf der einen sowie den deutlich kostengünstigeren ost- und außereuropäischen Standorten auf der anderen Seite. Da der politisch forcierte Strukturwandel erhebliche Investitionen in neue Produkte und Prozesse erzwingt, ist diese Ausgangslage mit hohen Risiken für künftige Standortentscheidungen und damit für die weitere industrielle Entwicklung Ostdeutschlands verbunden. Dies hat sich durch die Corona-Krise noch einmal verschärft, zumal sich nicht nur der Technologiewandel beschleunigte, sondern gleichzeitig auch die Erträge und Eigenkapitalsituation verschlechterte¹⁰, was wiederum den kostenseitigen Standortwettbewerb noch einmal intensivierte.

Oberste politische Zielstellung für den selbst intensivierten Strukturwandelprozess muss daher sein, faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, um Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Breite sichern zu können. Dafür muss die im internationalen Vergleich bestehenden Rekordbelastung von Unternehmen und Arbeitnehmern durch Steuern, Abgaben und Bürokratie dringend reduziert werden. Die aktuellen Maßnahmen auf EU- und Bundesebene deuten hier allerdings eher in eine andere Richtung¹¹. Mit Blick auf die hierdurch noch einmal verschärften Standortnachteile sind zumindest die Länder gefordert, über eine aktive Wirtschaftsförderung bestehende Wettbewerbsdefizite zu kompensieren. Hierfür müssen die Landeshaushalte entsprechende Prioritäten setzen, auch um den Spielraum zur Kofinanzierung von Bundesprogrammen zu erhalten¹².

Dresden, Juli 2021

-
- ¹ Vgl. Plaul, C. (2020): Politik erzwingt Disruption in einem systemrelevanten Industriezweig – Herausforderungen für Standort steigen, imreg Standpunkt, Branchenanalyse Februar 2020.
- ² Zur umfassenden Darstellung der hier vorgestellten Ergebnisse vgl. Plaul, C. (2021): Automotive-Industrie Ost: Ordnungspolitisches Handeln muss Long-Covid für mittelständische Zulieferer verhindern, imreg Branchenanalyse, Juni 2021.
- ³ Ebd.
- ⁴ Die Kennzahlen ergeben sich aus den Verhältnissen der Kennzahlen des Statistischen Bundesamtes:
- \emptyset Betriebsgröße = Σ Beschäftigte / Σ Betriebe
 - \emptyset Umsatzproduktivität = Σ Umsatz / Σ Beschäftigte
 - \emptyset Exportquote = Σ Auslandsumsatz / Σ Umsatz
- ⁵ Vgl. Stifterverband (2019): Zahlenwerk 2017.
- ⁶ Dies sind besonders die mittel- und osteuropäischen Staaten, in denen das Arbeitskostenniveau nur bei etwa einem Drittel (z.B. Ungarn, Polen) bis der Hälfte (z.B. Tschechien) des sächsischen Niveaus liegen. Vgl. Schröder, C. (2020): Arbeitskosten international. Deutschland in der Spitzengruppe, IW-Kurzbericht Nr. 95.
- ⁷ Laut Eurostat lagen die Strompreise für Nichthaushaltskunden mit einem jährlichen Verbrauch zwischen 500 und 2.000 MWh 2020 bei 21,8 Ct/MWh. Das ist der zweithöchste Werte nach Dänemark (23,0 Ct/MWh) und etwa das Doppelte von Polen (13,3 Ct/MWh), Ungarn (12,0 Ct/MWh) und Tschechien 10,2 Ct/MWh).
- ⁸ Vgl. Eurostat. Obwohl sich Deutschland bei den Gaspreisen für Nichthaushaltskunden mit einem jährlichen Verbrauch zwischen 10 und 100 Tsd. GJ mit 3,5 Ct/KWh im EU-weiten Mittelfeld bewegt, liegen die Preise in einigen mittel- und osteuropäischen Ländern deutlich darunter, bspw. Bulgarien (-31%), Litauen und Lettland (jew. -26%) und Ungarn (-19%).
- ⁹ Laut OECD liegt der durchschnittliche effektive Unternehmenssteuersatz in Deutschland bei 27,5% und wird in Europa nur noch von Frankreich (30,0%) übertroffen. Innerhalb der G20-Staaten haben darüberhinaus nur Argentinien (29,3%), Australien (29,9%), Brasilien (30,1%) und Indien (45,7%) höhere Steuersätze.
- ¹⁰ Der durchschnittliche Jahresüberschuss eines ostdeutschen Industrieunternehmens betrug 2019 und somit vor Ausbruch der Corona-Krise lediglich 2,0%. Zwar lag die Eigenkapitalquote mit 46% noch vergleichsweise hoch. Berücksichtigt man jedoch die erheblich geringere Durchschnittsgröße der Firmen, ist die resultierende Eigenkapitaldecke (13,5 Mio. EUR gegenüber 40,8 Mio. EUR bundesweit) schnell aufgezehrt. Vgl. Deutsche Bundesbank, Jahresabschlussstatistik (vorläufige Verhältniszahlen), Mai 2021.
- ¹¹ Ein Beispiel der zunehmenden finanziellen Belastung ist die seit 2021 in Kraft getretene CO₂-Steuer (vgl. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Klimaschutz/2019-12-17-steuergesetz-klimaschutz-mobilitaet.html>). Die bürokratische Last wurde u.a. durch das kürzlich verabschiedete Lieferkettengesetz weiter verschärft (vgl. „Braucht Deutschland ein strengeres Lieferkettengesetz?“, iwd vom 30.03.2021).
- ¹² Vgl. Plaul, C. (2021): Analyse des Regierungsentwurfs zum neuen sächsischen Doppelhaushalt 2021/2022 im Spiegel der Bewertung durch den Rechnungshof, imreg Standpunkt, Regionalwirtschaftliche Analyse März 2021.