

Studienauszug¹: Prognose Umsatzeffekte

Bei der **Umsatzproduktivität nach Produktbereichen** wird auf die repräsentativen Bezugsgrößen aus der verwendeten unternehmensbezogenen Datenbasis zurückgegriffen. Abbildung 1 zeigt den Umsatz pro Mitarbeiter aufgeschlüsselt nach Produktbereichen.

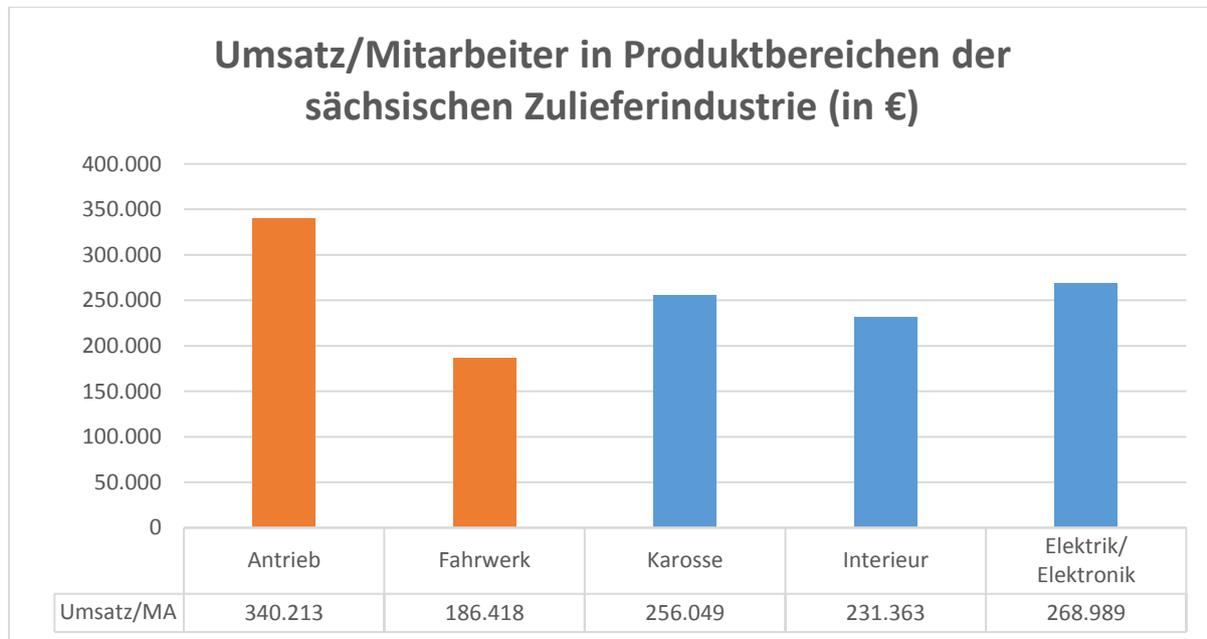


Abbildung 1: Umsatz je Mitarbeiter in Produktbereichen der sächsischen Zulieferindustrie (in €)

Da der **Produktbereich Antrieb** die mit Abstand höchste Umsatzproduktivität aufweist und zugleich am intensivsten durch den Strukturwandel durch Elektromobilität betroffen ist, wird dies die künftige Umsatzentwicklung nachhaltig beeinflussen. Dies zeigen exemplarisch die Szenarien 30 % und 40 %, die die Autoren auf einer Zeitachse 2025–2030 für realistisch halten.

Tabelle 1: Prognose Umsatzentwicklung in der sächsischen Automobilzulieferindustrie

Szenario		Umsatz					
		Karosse/ Exterieur	Interieur	E/E	Fahrwerk	Antrieb	Gesamt
30 %	Umsatz (Mio. €)	1.579	1.801	4.597	762	5.029	13.768
	in % zu Ist						-1,7 %
40 %	Umsatz (Mio. €)	1.564	1.819	4.718	743	4.660	13.504
	in % zu Ist						-3,6 %

¹ Weiterführende Informationen und Erläuterungen finden Sie in der vollständigen Studie:

„Transformationsprozess in der sächsischen Automobilzulieferindustrie aufgrund der Umstellung auf die Produktion von Elektrofahrzeugen“ (AMZ/CATI im Auftrag der SAENA)

Die Berechnung zeigt in Tabelle 1 den Trend, dass **die sächsische Zulieferindustrie die Umsatzzuwächse der letzten Jahre durch die zu erwartenden reduzierten Wertschöpfungsumfänge im Produktbereich Antrieb nicht wird fortsetzen können**. Zu erwarten sind sogar Umsatzreduzierungen in einer Größenordnung von 1,5–3,5 %.

Diese Entwicklung wird allerdings durch weitere Faktoren überlagert, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht bewertet werden können:

- Veränderungen im **Wert einzelner Fahrzeugkomponenten** (z. B. Preisentwicklung bei Komponenten des elektrischen Antriebsstrangs, Mehraufwendungen für Effizienzmaßnahmen zur Emissionsreduzierung bei Verbrennern),
- Veränderungen in den **Lieferquellen** (z. B. Zunahme von Wertschöpfungsbeiträgen asiatischer Lieferanten) und
- Veränderungen in der **Arbeitsteilung zwischen OEMs und Zulieferern** (z. B. Insourcing zur Beschäftigungssicherung in den Komponentenwerken).

Diese Faktoren werden sich zudem im nächsten Jahrzehnt dynamisch entwickeln, wobei zunächst Folgendes erwartet wird:

- Werterhöhungen durch den elektrischen Antriebsstrang, die sich später volumen- und wettbewerbsbedingt wieder abschwächen könnten,
- stufenweise Werterhöhung bei den Effizienzmaßnahmen für Verbrenner insbesondere in den mittleren und oberen Fahrzeugsegmenten,
- regionale Verschiebungen in den Lieferquellen, die sich durch Lokalisierung z. B. der Batteriezellenproduktion oder durch neue Antriebstechnologien langfristig wieder relativieren könnten, sowie
- längerfristig kostenbedingte Abschwächung von Insourcing-Tendenzen der OEMs.

Der Einfluss dieser für die Zulieferindustrie zusätzlich umsatzbestimmenden Faktoren lässt sich gegenwärtig – zu Beginn eines strukturellen Umbruchs – noch nicht quantifizieren.