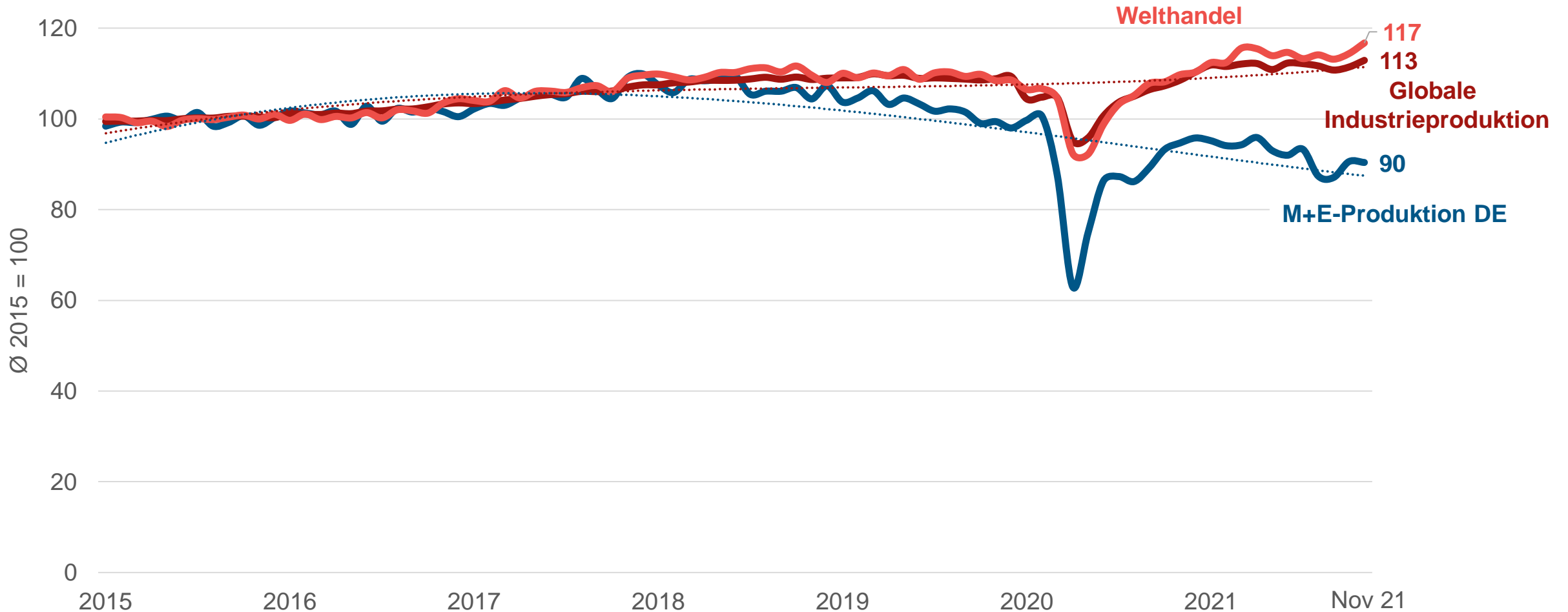


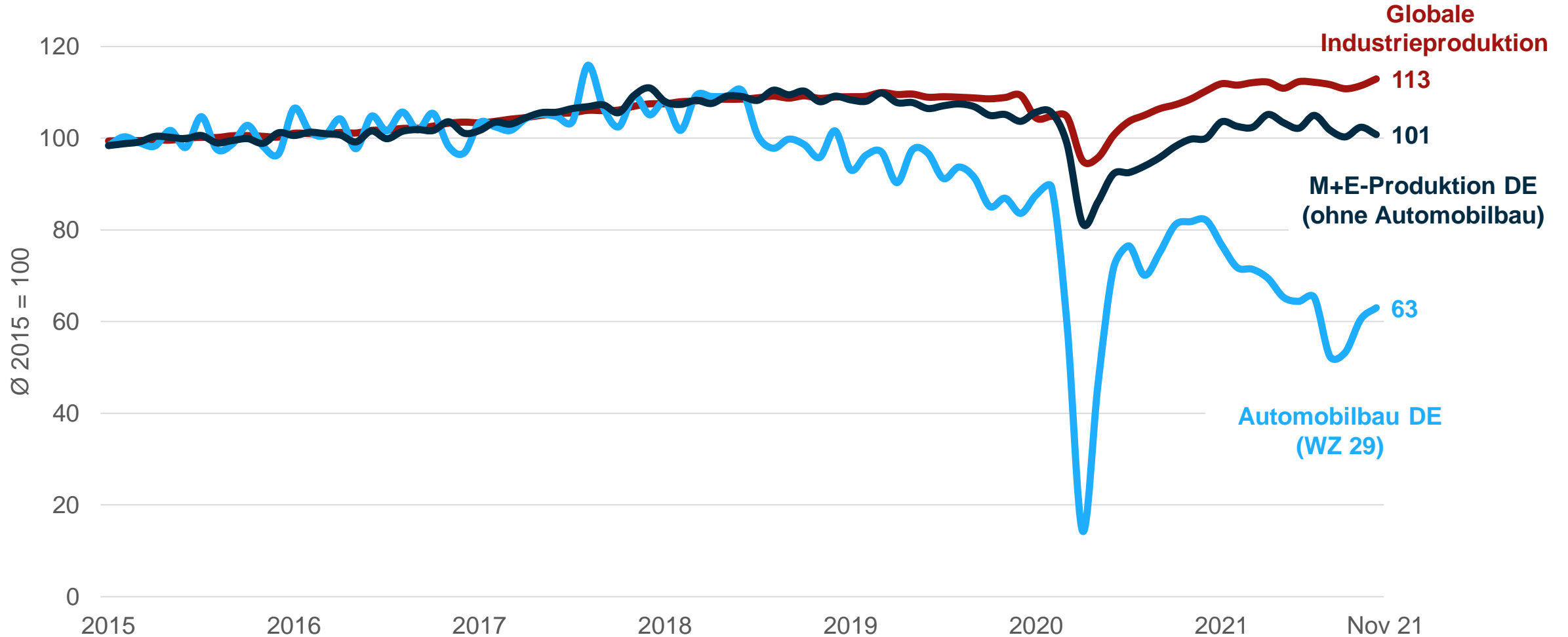
M+E im Vergleich zur globalen Industrieproduktion

Deutsche M+E-Produktion bleibt seit 2019 hinter globaler Entwicklung zurück



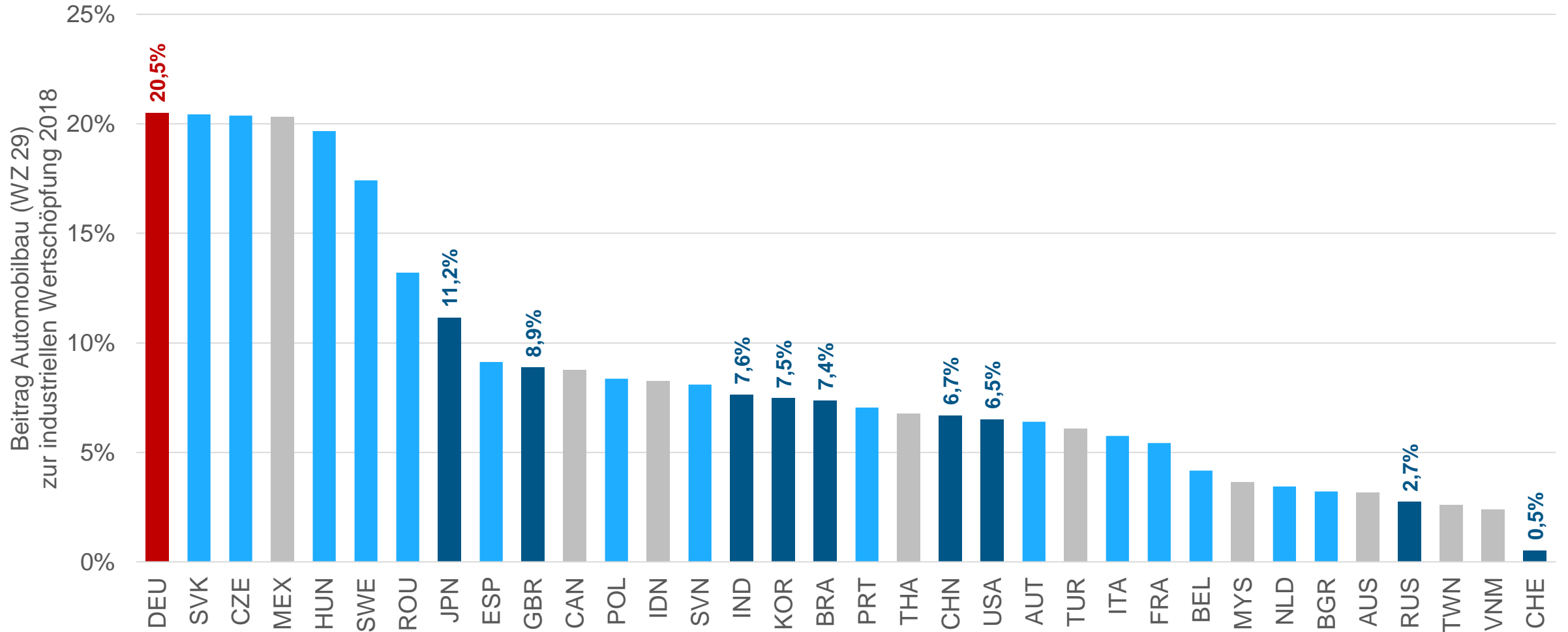
Quelle: CPB WORLD TRADE MONITOR, Industrial production volume excluding construction, Production weighted, seasonally adjusted; Stat. Bundesamt; Gesamtmetall-Berechnungen

Autoproduktion entwickelt sich deutlich schlechter als Gesamtproduktion



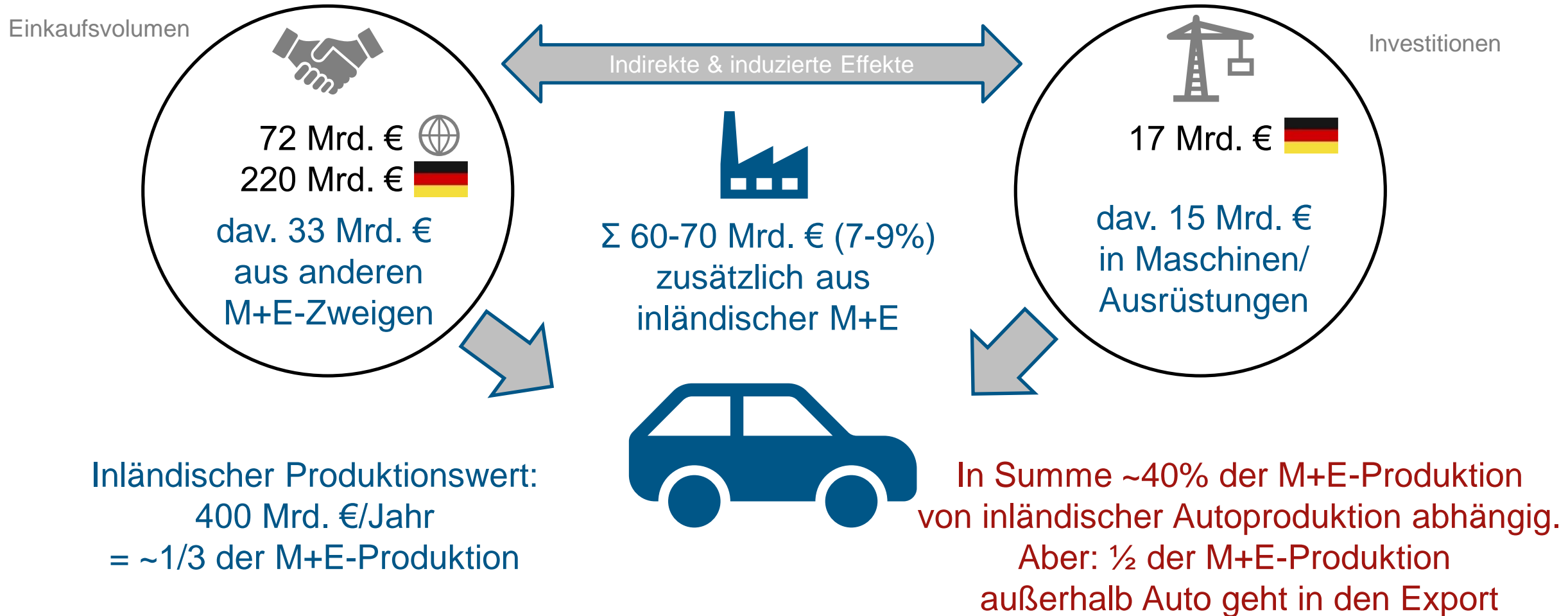
Quelle: CPB WORLD TRADE MONITOR, Industrial production volume excluding construction, Production weighted, seasonally adjusted; Stat. Bundesamt; Gesamtmetall-Berechnungen

Anteil Automobilbau an Industrie: Deutschland an internationaler Spitze



Quelle: IW Consult auf Basis ICIO, 2018er Werte

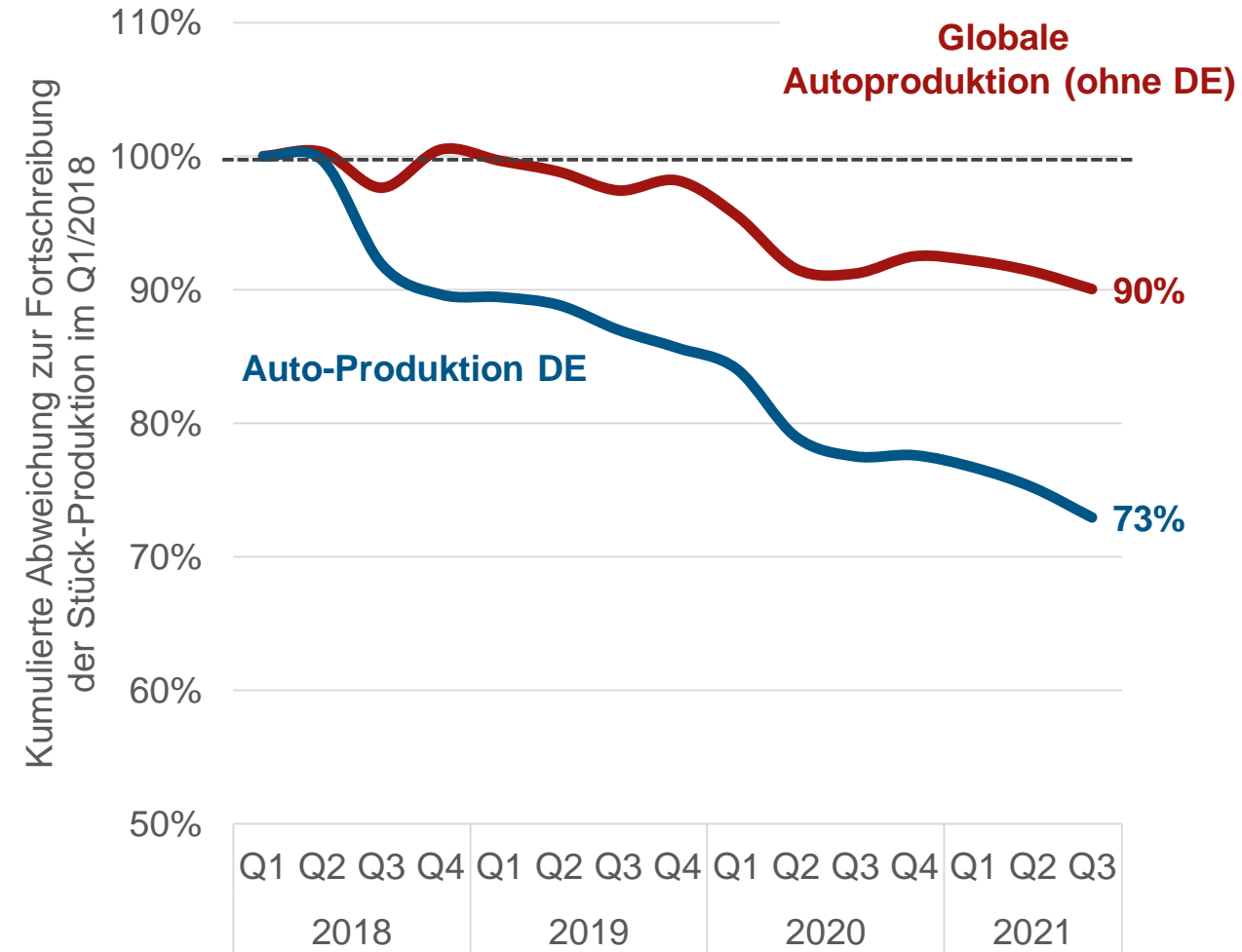
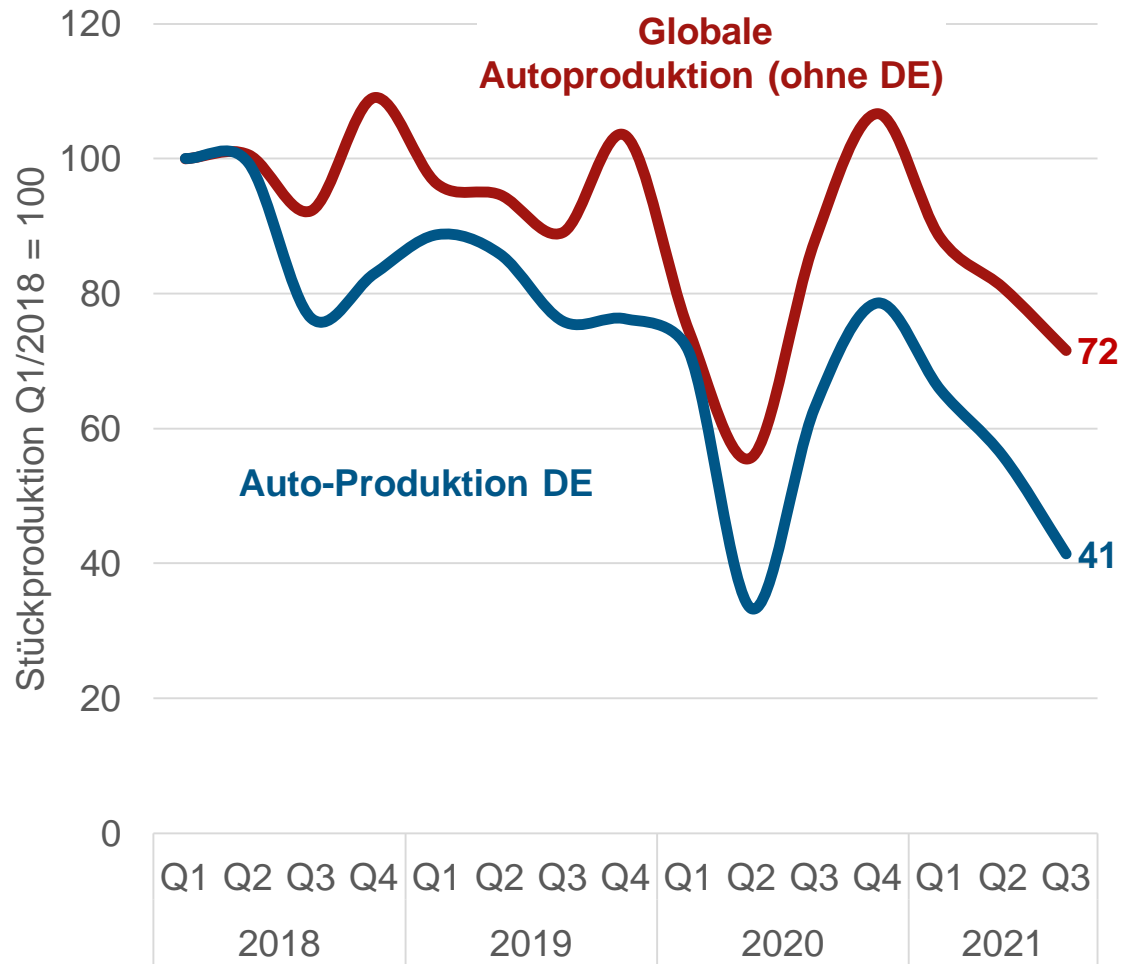
Inländische Autoproduktion wichtiger Auftraggeber für gesamte M+E-Industrie



Anm.: Daten für 2018

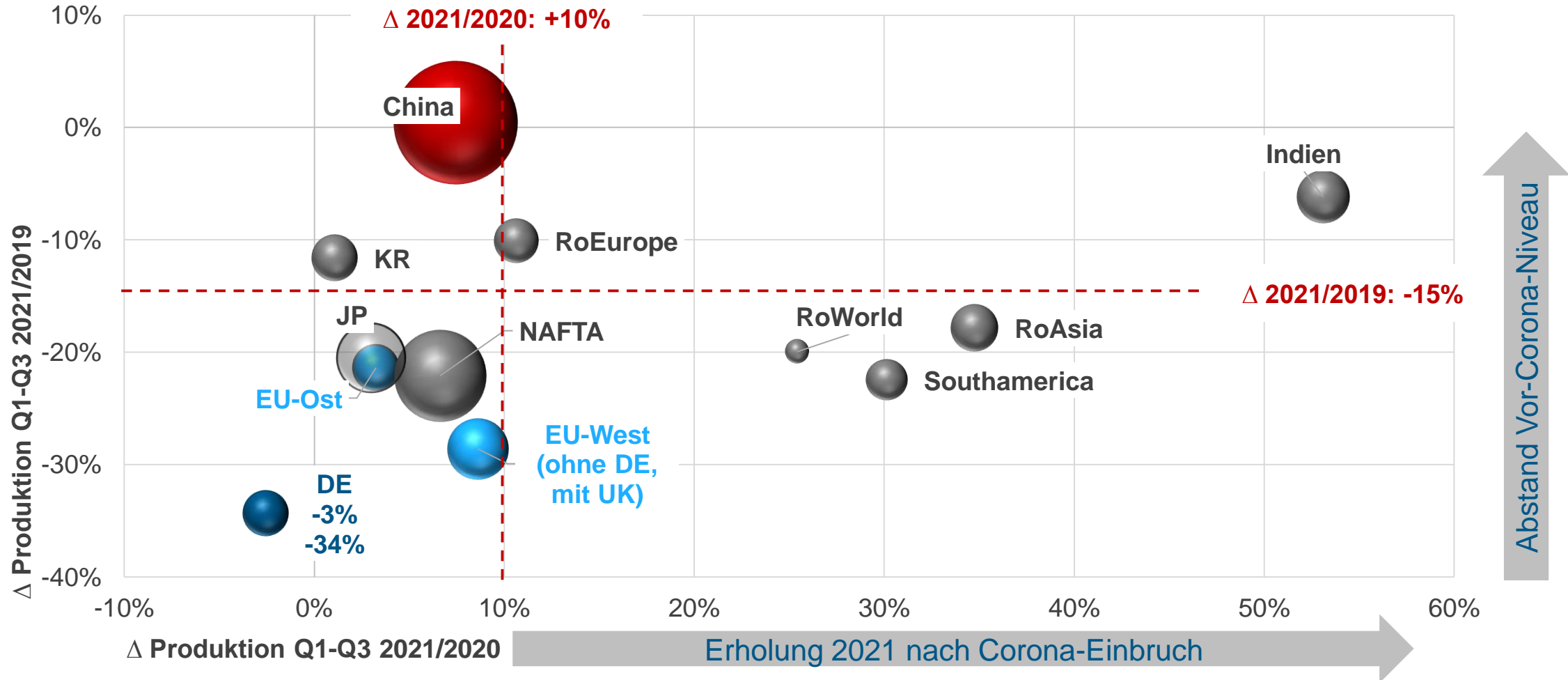
Quelle: Input-Output-Rechnung, Investitionserhebung für das Verarbeitende Gewerbe, Stat. Bundesamt; Gesamtmetall-Berechnungen

Deutsche Autoproduktion bleibt aktuell deutlich hinter globaler Entwicklung zurück



Quelle: OICA, WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY/REGION AND TYPE; VDA; Gesamtmetall-Berechnungen

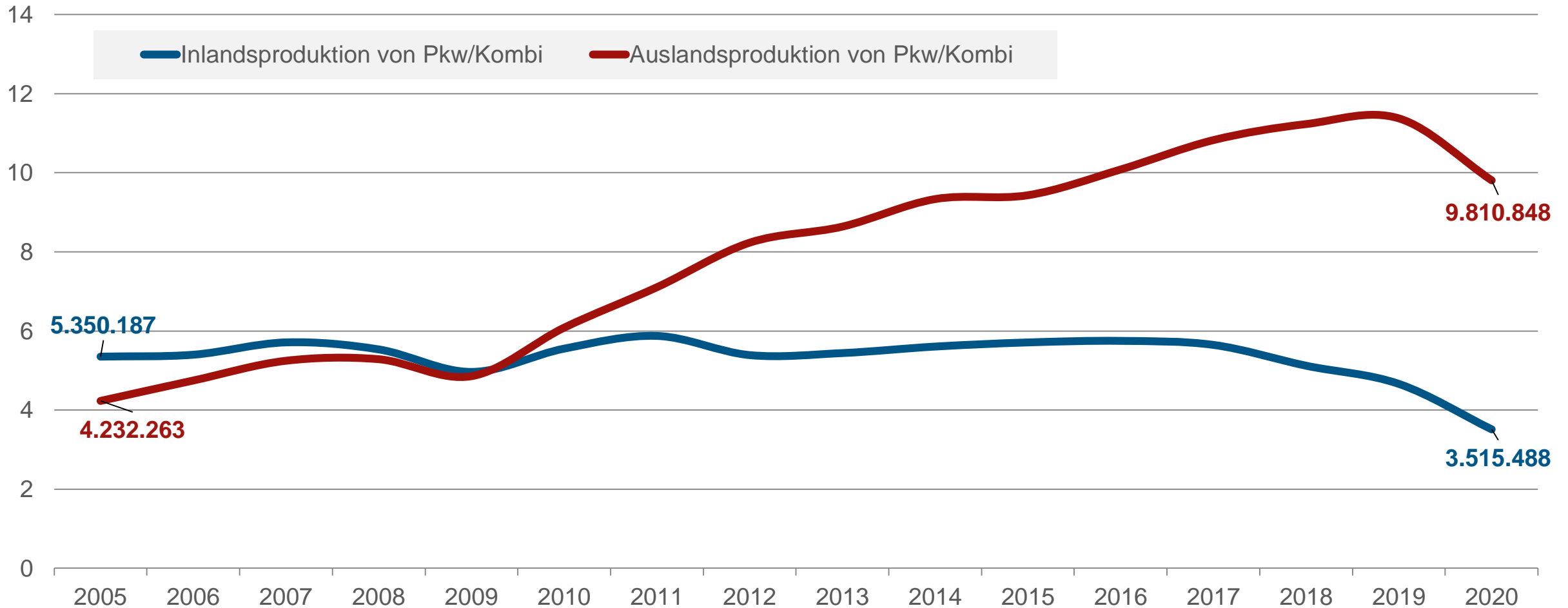
Erholung der Autoproduktion in fast allen Regionen stärker als in DE



Blasenumfang: Stückproduktion Q1-Q3 2021 Quelle: OICA, WORLD MOTOR VEHICLE PRODUCTION BY COUNTRY/REGION AND TYPE; VDA; Gesamtmetall-Berechnungen

Deutsche Hersteller produzieren mehr als 70 Prozent der Fahrzeuge im Ausland

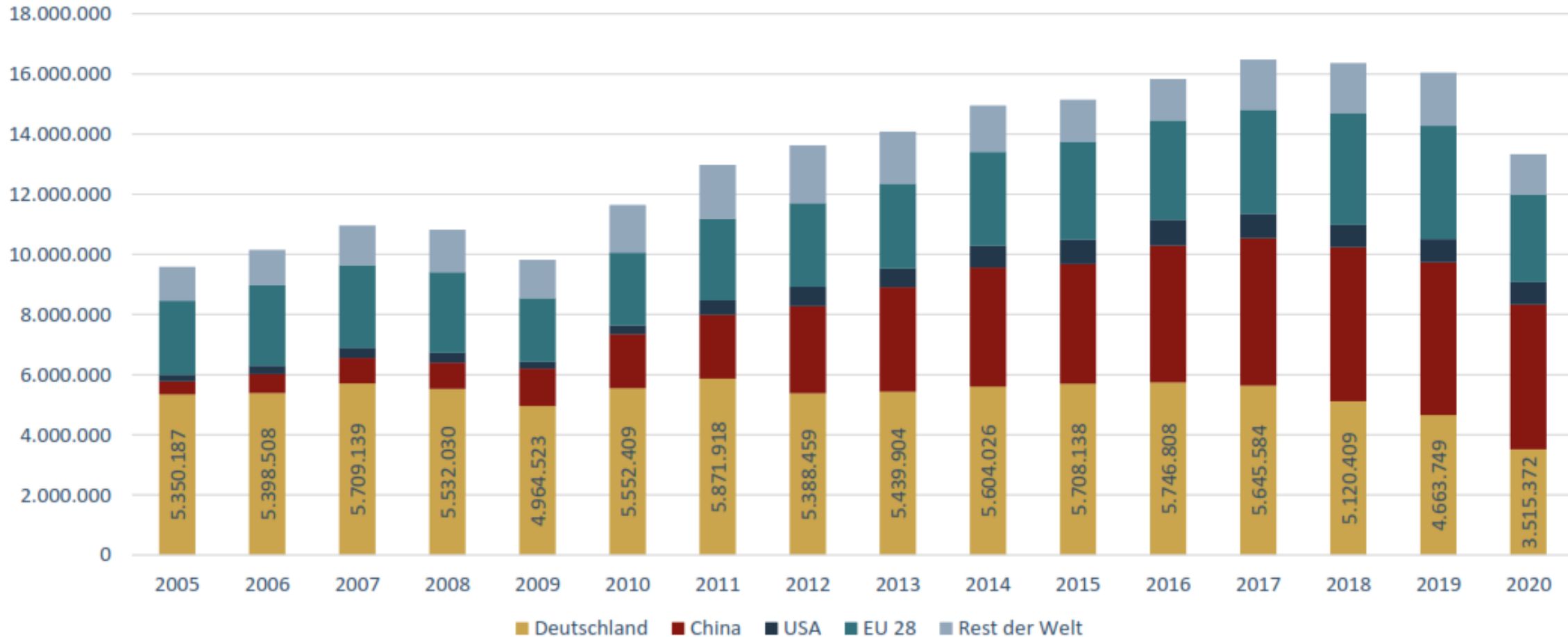
Pkw/Kombi-Produktion deutscher Hersteller im Inland und im Ausland, in Mio. Stück



Quelle: VDA

China auf dem Weg zum bedeutendsten Produktionsstandort deutscher OEM

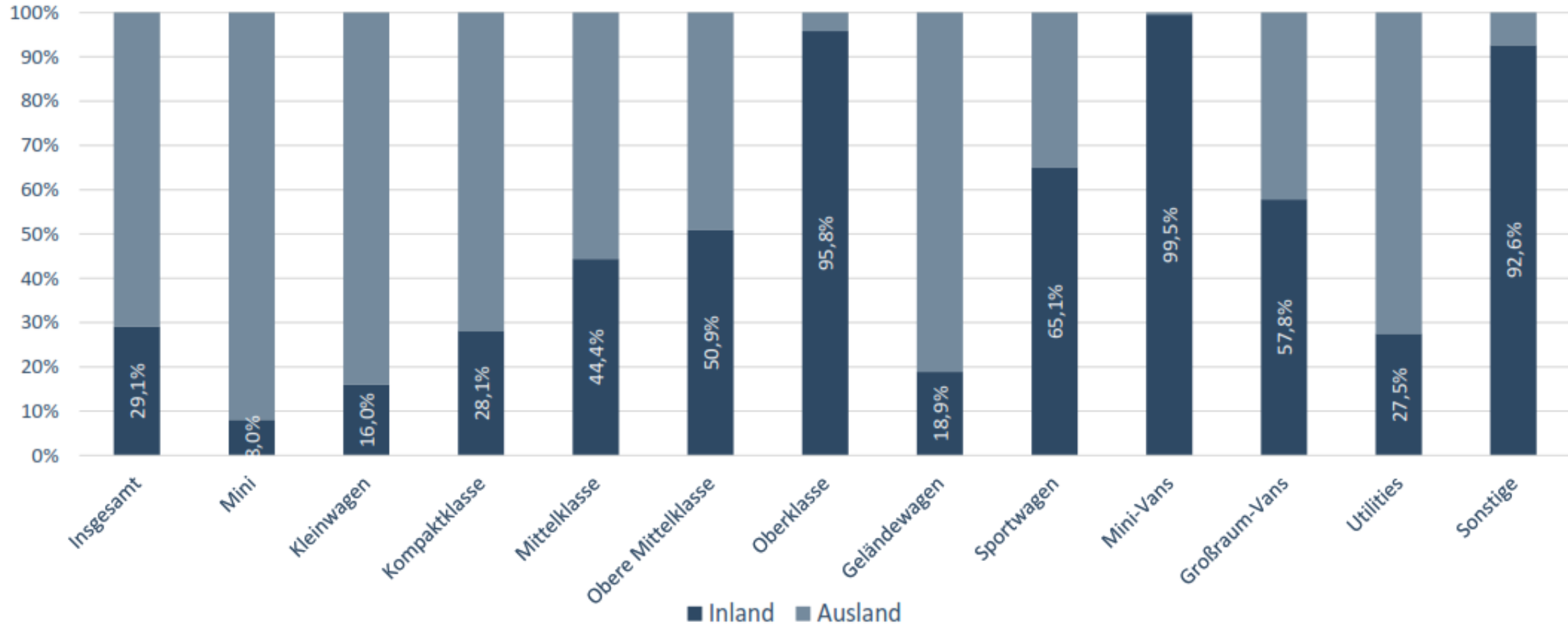
Pkw-Produktion deutscher Konzernmarken nach Standorten



Quelle: IW Köln auf Basis VDA

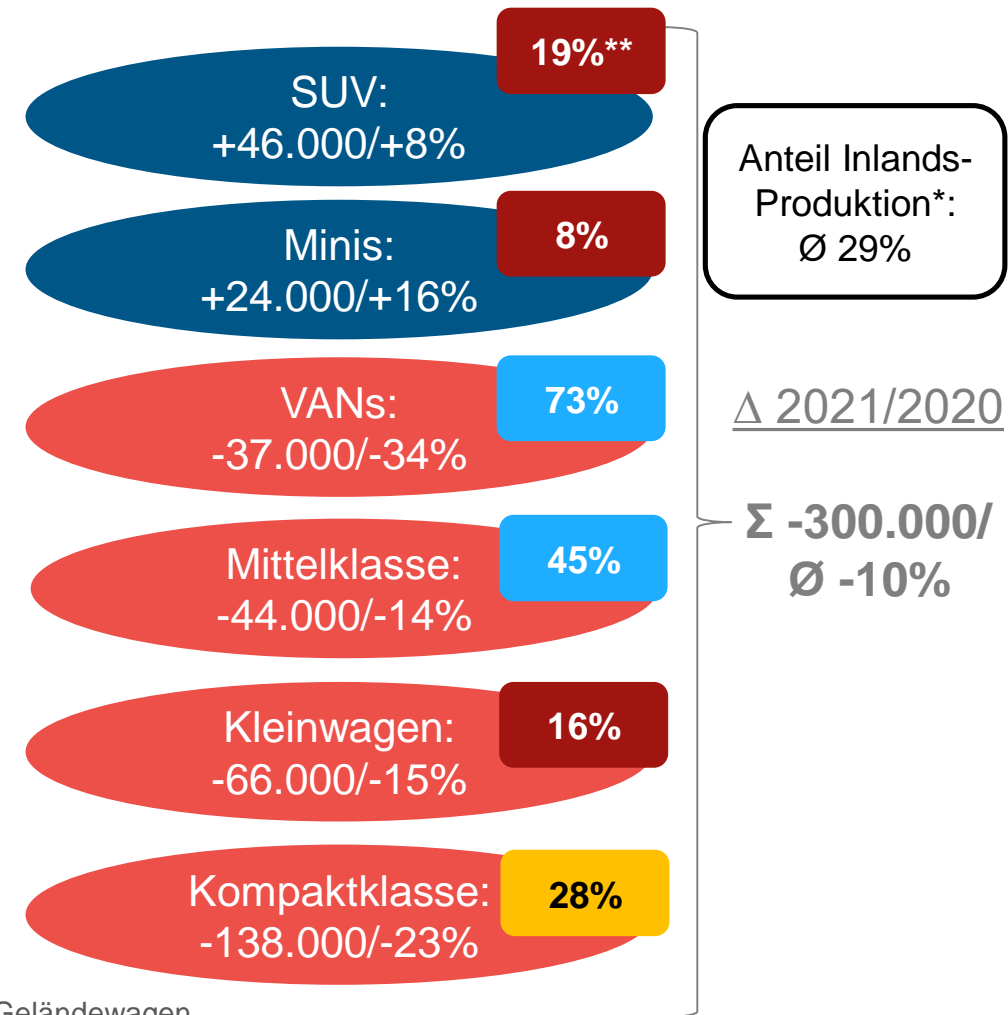
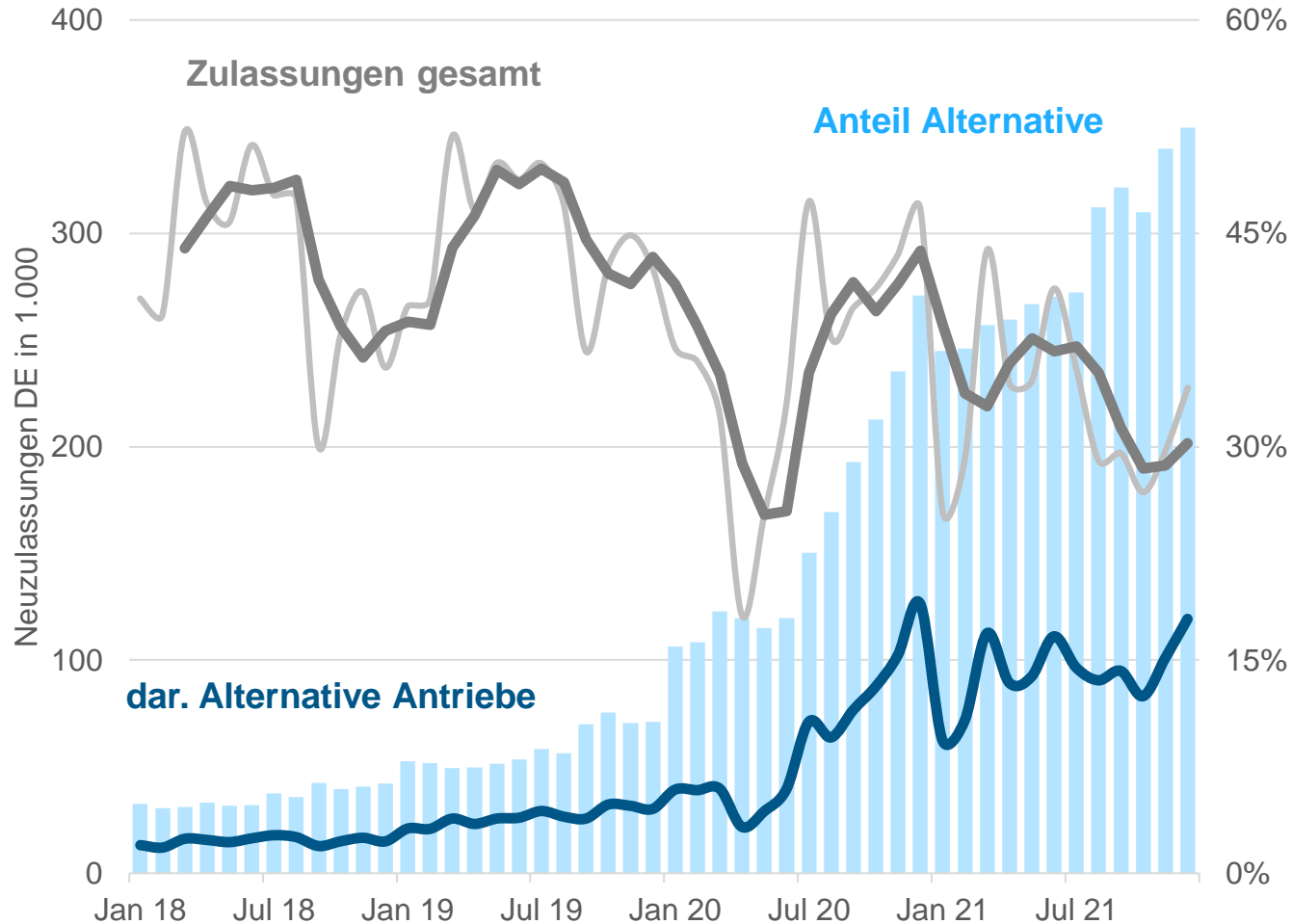
Schwerpunkte der deutschen Autoproduktion bei (gehobenen) Mittelklasse-Fahrzeugen

Verteilung von In- und Auslandsproduktion nach Fahrzeugklassen im Jahr 2019



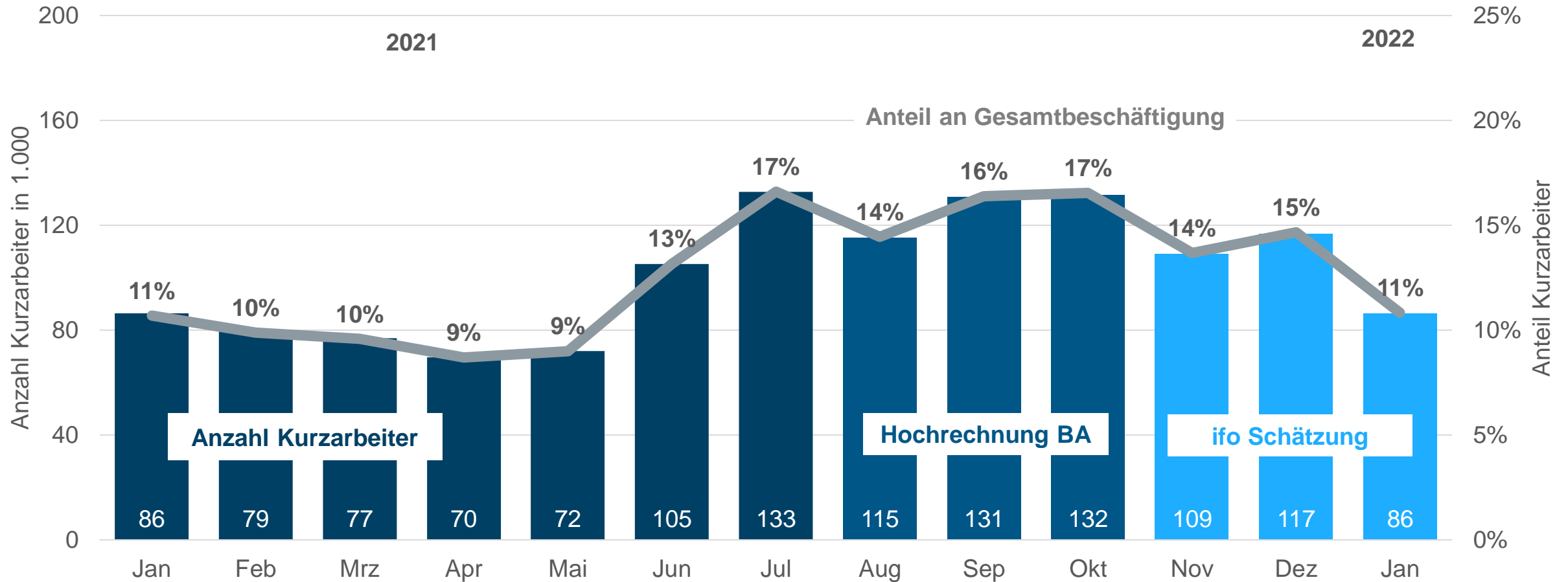
Quelle: IW Köln auf Basis VDA

SUV- & E-Modelle werden priorisiert – Mittelklasse-Fahrzeuge mit hohen Verlusten



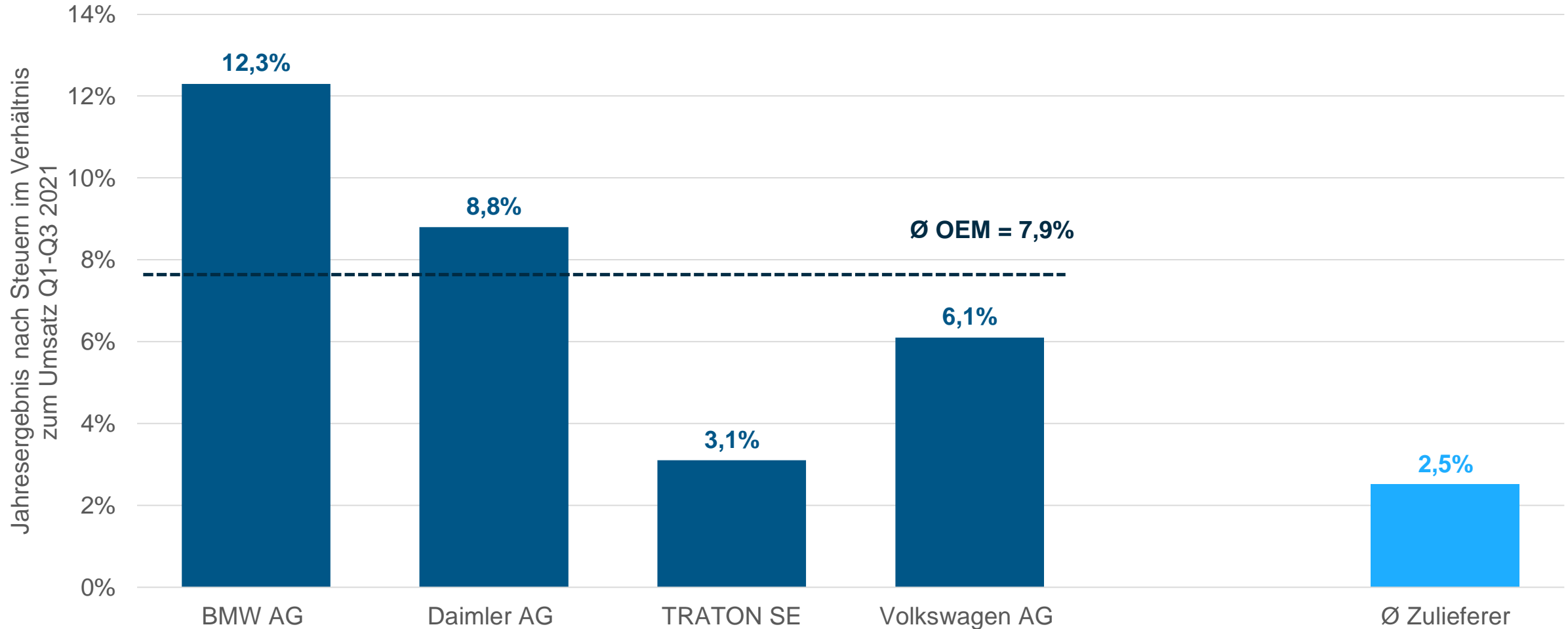
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); Gesamtmetall-Berechnungen; *IW Köln auf Basis VDA für 2019 **Anteil mit Geländewagen

Überdurchschnittlich viele deutsche Autobauer bleiben in Kurzarbeit



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistisches Bundesamt, ifo Konjunkturtest, Gesamtmetallberechnungen; Beschäftigte in Betrieben 20+

Gewinne der OEMs in 2021 auf hohem Niveau



Quelle: Sonderauswertung der Jahresabschlüsse von M+E-Firmen im HDAX, IW Köln Consult

Zusammenfassende Thesen

- Deutsche M+E-Produktion bleibt seit 2019 hinter weltweiter Industrieentwicklung zurück: Rückstand hat sich in Corona-Krise nochmals beschleunigt - Ursache in erster Linie die Entwicklung der in massiven Strukturwandelprozessen steckenden Automobilindustrie, während restliche M+E stabiler läuft
 - Einerseits starke Betroffenheit in Deutschland: mit Zuliefereffekten waren 2018 ca. 40% des deutschen M+E-Produktionsvolumens von der inländischen Autofertigung abhängig, der Anteil der Autoindustrie an der industriellen Wertschöpfung liegt in Deutschland an der internationalen Spitze
 - Andererseits weit unterdurchschnittliche Entwicklung der deutschen Autoproduktion im weltweiten Vergleich: Rückgang begann zeitiger und Erholung nach dem Einbruch in der Corona-Krise war schwächer als in allen anderen größeren Fertigungsländern
- **Deutsche Autowerke werden aufgrund Strukturwandel und momentanen Lieferengpässen offensichtlich nicht prioritär ausgelastet**, mögliche strukturelle Ursachen:
- Überdurchschnittliche Fertigungskosten im Standortwettbewerb
 - Ungünstiges Produktportfolio mit Fokus auf Mittelklassewagen (geringere Marge, höherer Chipbedarf?)
 - Anlaufeffekte bei Umstellung der Fertigung von Verbrennern auf elektrische Fahrzeuge
 - Geringere Investitionen in neue Fertigungstechnologien aufgrund schlechterer Rahmenbedingungen