

Konjunkturausblick für das Schweizer Autogewerbe

Kein rasches Ende in Sicht:
Materialmangel bremst den
Schweizer Automarkt weiter aus

8. November 2022



Aktuelle Entwicklung

- Die Entwicklung der Neuzulassungen von Personenwagen ist auch im aktuellen Jahr 2022 stark vom Mangel an Vorprodukten geprägt. Zur anhaltenden Unterversorgung der Automobilbranche insbesondere mit Mikrochips, kam ab Mitte Februar durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine zwischenzeitlich der Mangel an Kabelbäumen hinzu. Im Weiteren führte der zweimonatige Lockdown in Shanghai von April bis Mai zu einem beträchtlichen Stau von Containerschiffen und weiteren Einschränkungen und Verzögerungen in der Lieferung von Vorprodukten. Auch wenn sich seit August eine leichte Erholung der Lieferengpässe feststellen lässt, liegen die diesjährigen Neu-Immatrikulationen bis September mit kumuliert 163'000 Fahrzeugen 9.7 Prozent unter dem tiefen Vorjahresniveau und 28.2 Prozent unter dem Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019.
- Die Zahl der Halterwechsel erwies sich längere Zeit als erstaunlich resistent gegenüber den Auswirkungen der Covid-19 Pandemie. Die von angebotsseitigen Einschränkungen geprägte Dynamik auf dem Neuwagenmarkt führte jedoch auf dem Gebrauchtwagenmarkt zusehends zu einem Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage. Während die Nachfrage stark zunahm, da ein wesentlicher Teil der kaufinteressierten Personen aufgrund der Lieferverzögerungen vom Neu- auf den Gebrauchtwagenmarkt auswichen, begann das Angebot aufgrund des fehlenden Nachschubs von den Neuwagenkäufen zusehends auszutrocknen. Die Folge waren stark gestiegene Preise für Occasionsfahrzeuge und eine geringere Anzahl Halterwechsel. Bis im September 2022 wurden kumuliert 555'000 Halterwechsel registriert und somit 12.2 Prozent weniger als zum gleichen Zeitpunkt im Vorjahr.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

- Die Schweizer Konjunktur zeigte sich bis in den Spätsommer robust gegenüber den vielfältigen globalen Widrigkeiten. Für die kommenden Monate muss aber auch hierzulande mit einer markanten Abkühlung gerechnet werden. Bei vielen europäischen Handelspartnern zeigt der toxische Mix aus Energieknappheit und massiv gestiegenen Gas- und Strompreisen bereits jetzt rezessive Wirkungen. Der Abwärtstrend wird sich in den energieintensiven Wintermonaten weiter verstärken. Zwar wiegen die hohen Energiepreise hierzulande aufgrund der geringeren Energieintensität und Gas-Abhängigkeit weniger stark als im Ausland. Das grosse Ausmass der Preissteigerungen wird die wirtschaftlichen Aktivitäten in den kommenden Monaten gleichwohl spürbar dämpfen. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Energiepreissteigerungen erst zeitlich verzögert an die Schweizer Verbraucher weitergegeben wird, vor allem beim Strom.
- Insgesamt geht BAK Economics davon aus, dass die Schweizer Wirtschaft im vierten Quartal 2022 stagniert und im ersten Quartal 2023 leicht zurückgeht (-0.1 % im Vorquartalsvergleich). Für das Gesamtjahr 2023 rechnet BAK in der Schweiz nur mit einem geringen Wirtschaftswachstum von 0.5 Prozent. Für das laufende Jahr 2022 lässt die bis anhin robuste Konjunkturerholung noch eine recht kräftige BIP-Expansion um 2.0 Prozent erwarten.

Prognose für den Neuwagenmarkt

- Trotz ersten Anzeichen einer leichten Erholung der Lieferengpässe werden die Produktionskapazitäten von neuen Personenwagen bis Ende des Jahres begrenzt bleiben und die Zahl der Neu-Immatrikulationen auf tiefem Niveau halten. Wir prognostizieren für das Jahr 2022 insgesamt 229'000 Immatrikulationen, was einer Abnahme um 3.9 Prozent gegenüber dem vergangenen Jahr und einer Verringerung um 26.5 Prozent gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 entspricht.
- Der Mangel an Vorprodukten und dabei insbesondere von Halbleitern wird auch einen wesentlichen Teil des kommenden Jahres prägen. Auch wenn sich die Lage dank der massiven Ausweitung der globalen Halbleiterproduktion voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2023 entspannen wird, dürfte das Angebot an Neuwagen deutlich unter der nachgefragten Menge bleiben und somit einen Teil der Immatrikulationen ins Jahr 2024 verlegen. BAK Economics geht deshalb für das Jahr 2023 von insgesamt 260'000 Neuzulassungen aus. Das entspricht einer leichten Erholung mit einem Wachstum gegenüber dem prognostizierten Wert 2022 von 13.6 Prozent.

Prognose für den Gebrauchtwagenmarkt

- Der Gebrauchtwagenmarkt wird aufgrund der tiefen Zahl an Neuimmatrikulationen auch im weiteren Verlauf dieses Jahres von einem geringen Angebot und einer hohen Nachfrage geprägt sein. Insbesondere für Personen auf der Suche nach neueren Gebrauchtwagen bietet der bestehende Markt nicht genügend valable Alternativen. Wir erwarten deshalb weiterhin eine vergleichsweise geringe Dynamik und prognostizieren für das aktuelle Jahr insgesamt 744'000 Handänderungen (-11.0% gegenüber dem Vorjahr).
- Die leichte Erholung auf dem Neuwagenmarkt dürfte mit einer Ausweitung der Angebotes an Occasionswagen einhergehen und somit zu einer dezenten Entspannung der Lage auf dem Gebrauchtwagenmarkt führen. BAK Economics prognostiziert vor diesem Hintergrund für das kommende Jahr rund 776'000 Handänderungen. Dies entspricht einer leichten Erholung gegenüber dem aktuellen Jahr, das Niveau aus den Vorjahren wird aber deutlich nicht erreicht.

Prognose für das Werkstattgeschäft

- Das Werkstattgeschäft darf insgesamt positiv in die nahe Zukunft schauen. Aufgrund der geringen Anzahl an Neuzulassungen werden ältere Fahrzeuge länger gehalten, was entsprechend die Serviceintensität erhöht. Im Weiteren sind die Preise für Ersatzteile deutlich angestiegen, was die in nominalen Grössen betrachteten Umsätze anwachsen lässt. Auch der Fahrzeugbestand und das durchschnittliche Fahrzeugalter haben sich erhöht. Wir gehen deshalb für das Jahr 2022 von einem Wachstum der Werkstattumsätze um 8.5 Prozent und für das Jahr 2023 von einem Anstieg um 3.0 Prozent aus.

Développement actuel

- L'évolution des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme est également fortement marquée par le manque de produits intermédiaires en cette année 2022. Au sous-approvisionnement persistant de la branche automobile, notamment dans le domaine des puces électroniques, s'est ajoutée, à partir de la mi-février, une pénurie de faisceaux de câbles due à la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine. Par ailleurs, le confinement de deux mois à Shanghai, entre avril et mai, a provoqué des embouteillages considérables de porte-conteneurs et d'autres restrictions et retards dans la livraison de produits intermédiaires. Même si l'on constate une légère amélioration des difficultés de livraison depuis août, les nouvelles immatriculations de cette année jusqu'en septembre, avec un total cumulé de 163 000 véhicules, sont inférieures de 9.7 % au bas niveau de l'année précédente et de 28,2 % au niveau d'avant la crise de 2019.
- Pendant une longue période, le nombre de changements de mains s'est révélé étonnamment résistant aux effets de la pandémie de coronavirus. La dynamique du marché des voitures neuves, marquée par des restrictions au niveau de l'offre, a toutefois entraîné un déséquilibre croissant entre l'offre et la demande sur le marché des voitures d'occasion. Une partie importante des personnes intéressées par l'achat d'une voiture se sont détournées du marché du neuf vers celui de l'occasion en raison des retards de livraison ce qui a poussé la demande à la hausse mais l'offre a commencé à s'assécher à vue d'œil en raison du manque de réapprovisionnement par les achats de voitures neuves. Il en a résulté une forte hausse des prix des véhicules d'occasion et une diminution du nombre de changements de propriétaires. Jusqu'en septembre 2022, 555 000 changements de propriétaires ont été enregistrés en chiffres cumulés, soit 12,2 % de moins que l'année précédente à la même date.

Conditions-cadres économiques

- Jusqu'à la fin de l'été, la conjoncture suisse s'est montrée robuste face aux multiples aléas mondiaux. Dans les mois à venir, il faut toutefois aussi s'attendre à un refroidissement marqué dans notre pays. Chez de nombreux partenaires commerciaux européens, le mélange toxique de pénurie d'énergie et de hausse massive des prix du gaz et de l'électricité entraîne déjà des effets récessifs. La tendance baissière s'accroîtra encore pendant les mois d'hiver où la consommation d'énergie est importante. Certes, les prix élevés de l'énergie pèsent moins lourd dans notre pays qu'à l'étranger en raison d'une intensité énergétique plus faible et d'une dépendance moindre vis-à-vis du gaz. L'ampleur des hausses de prix freinera néanmoins sensiblement l'activité économique au cours des prochains mois. Le fait qu'une partie non négligeable des hausses de prix de l'énergie ne soit répercutée sur les consommateurs suisses qu'avec un certain retard, surtout en ce qui concerne l'électricité, joue également un rôle.
- Dans l'ensemble, BAK Economics prévoit une stagnation de l'économie suisse au quatrième trimestre 2022 et un léger recul au premier trimestre 2023 (-0,1 % par rapport au trimestre précédent). Pour l'ensemble de l'année 2023, BAK ne prévoit qu'une faible croissance économique de 0.5 % en Suisse. Pour l'année 2022 en cours, la reprise conjoncturelle robuste jusqu'à présent laisse encore présager une expansion assez forte du PIB de 2.0 %.

Pronostic pour le marché des voitures neuves

- Malgré les premiers signes d'un léger apaisement des difficultés d'approvisionnement, les capacités de production de voitures de tourisme neuves resteront limitées jusqu'à la fin de l'année et le nombre de nouvelles immatriculations se maintiendra à un niveau bas. Nous prévoyons au total 229 000 immatriculations pour l'année 2022, soit une baisse de 3.9 % par rapport à l'année précédente et une diminution de 26.5 % par rapport à la situation d'avant la crise de 2019.
- La pénurie de produits intermédiaires, et en particulier de semi-conducteurs, va également marquer une grande partie de l'année à venir. Même si la situation devrait se détendre dans le courant de l'année 2023 grâce à l'expansion massive de la production mondiale de semi-conducteurs, l'offre de voitures neuves devrait rester nettement inférieure à la quantité demandée, reportant ainsi une partie des immatriculations en 2024. BAK Economics table donc sur un total de 260 000 nouvelles immatriculations pour 2023, soit une légère reprise avec une croissance de 13.6 % par rapport à la valeur prévue pour 2022.

Pronostic pour le marché des voitures d'occasion

- En raison du faible nombre de nouvelles immatriculations, le marché des voitures d'occasion sera également marqué par une offre limitée et une demande élevée dans le courant de cette année. Les personnes qui recherchent des voitures d'occasion plus récentes ne trouvent notamment pas suffisamment d'alternatives valables sur le marché existant. Nous continuons donc à nous attendre à une dynamique relativement faible et prévoyons un total de 744 000 changements de propriétaires pour l'année en cours (-11,0 % par rapport à l'année précédente).
- La légère reprise sur le marché des voitures neuves devrait s'accompagner d'un élargissement de l'offre de voitures d'occasion et donc d'une détente discrète de la situation sur le marché de l'occasion. Dans ce contexte, BAK Economics prévoit environ 776 000 changements de mains pour l'année prochaine, soit une légère reprise par rapport à l'année en cours, mais le niveau des années précédentes n'est clairement pas atteint.

Prévisions pour l'activité des ateliers

- Dans l'ensemble, les ateliers peuvent envisager l'avenir proche d'un regard positif. En raison du faible nombre de nouvelles immatriculations, les véhicules plus anciens sont conservés plus longtemps, ce qui augmente en conséquence l'intensité de l'entretien. Par ailleurs, les prix des pièces détachées ont nettement augmenté, ce qui fait croître les chiffres d'affaires considérés en termes nominaux. Le parc automobile et l'âge moyen des véhicules ont également augmenté. Nous prévoyons donc une croissance de 8,5 % du chiffre d'affaires des ateliers en 2022 et une augmentation de 3,0 % en 2023.

Evoluzione attuale

- Anche nell'anno in corso 2022 l'andamento delle immatricolazioni di nuovi veicoli leggeri risente pesantemente della carenza di prodotti preliminari. Oltre alla perdurante insufficienza dell'offerta nel settore dell'automobile, soprattutto per quanto riguarda i microchip, da metà febbraio si assiste anche a una carenza di cablaggi dovuta alla guerra di aggressione russa all'Ucraina. Inoltre, i due mesi di lockdown imposti a Shanghai da aprile a maggio hanno determinato una notevole congestione delle navi portacontainer e ulteriori restrizioni e ritardi nella consegna di prodotti preliminari. Anche se da agosto si è registrata una lieve ripresa per quanto attiene alle difficoltà di consegna, le nuove immatricolazioni registrate quest'anno fino al mese di settembre, pari cumulativamente a 163 000 veicoli, risultano inferiori del 9,7% al livello minimo dell'anno precedente e del 28,2% al livello pre-crisi del 2019.
- Per un certo periodo di tempo il numero di passaggi di proprietà si è dimostrato sorprendentemente resistente agli effetti della pandemia da COVID-19. Tuttavia, le dinamiche del mercato delle auto nuove, caratterizzate da restrizioni che interessano l'offerta, hanno portato a un evidente squilibrio tra domanda e offerta sul mercato dell'usato. Mentre la domanda ha subito un netto aumento grazie a una percentuale significativa di persone interessate all'acquisto che, a fronte dei ritardi nelle consegne, è passata dal mercato delle auto nuove a quello dell'usato, l'offerta ha iniziato ad affievolirsi visibilmente a causa della mancata fornitura di auto nuove. Il risultato è stato un forte aumento dei prezzi dei veicoli d'occasione e un minor numero di passaggi di proprietà. A settembre 2022 si sono registrati 555 000 passaggi di proprietà, vale a dire il 12,2% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Condizioni quadro economiche

- La congiuntura svizzera è rimasta solida di fronte alle numerose avversità globali fino a estate inoltrata. Per i prossimi mesi, tuttavia, ci si attende un netto rallentamento anche nel nostro Paese. In molti partner commerciali europei, il mix tossico di penuria energetica e forte aumento dei prezzi di gas ed elettricità sta già dimostrando effetti recessivi. La tendenza al ribasso si intensificherà nei mesi invernali, quando il consumo di energia è più elevato. Se è vero che gli elevati prezzi dell'energia nel nostro paese pesano meno che all'estero grazie alle minori intensità energetica e dipendenza dal gas, l'ampia portata degli aumenti dei prezzi frenerà le attività economiche nei prossimi mesi in misura comunque sensibile. Un altro fattore a tal proposito è rappresentato dal fatto che una parte non trascurabile degli aumenti dei prezzi dell'energia sarà riversata sui consumatori svizzeri soltanto con un certo ritardo, soprattutto nel caso dell'elettricità.
- Nel complesso, BAK Economics prevede una stagnazione dell'economia svizzera nel quarto trimestre del 2022 e una lieve contrazione nel primo trimestre del 2023 (-0,1% trimestre su trimestre). Per l'intero 2023, BAK si aspetta per la Svizzera una crescita economica solo lieve, pari allo 0,5%. Per l'anno in corso 2022, la solida ripresa economica registrata finora lascia supporre un'espansione del PIL piuttosto forte, pari al 2,0%.

Previsioni per il segmento delle auto nuove

- Nonostante i primi segnali di una lieve ripresa delle strozzature nelle consegne, la capacità di produzione di nuovi veicoli leggeri resterà limitata fino alla fine dell'anno, mantenendo il numero di nuove immatricolazioni a un livello basso. Prevediamo un totale di 229 000 iscrizioni nel 2022, in calo del 3,9% rispetto all'anno scorso e con una diminuzione del 26,5% rispetto all'anno pre-crisi 2019.
- La carenza di prodotti preliminari, e in particolare di semiconduttori, caratterizzerà anche gran parte del prossimo anno. Benché la situazione dovrebbe attenuarsi nel corso del 2023 grazie alla massiccia espansione della produzione globale di semiconduttori, è probabile che l'offerta di auto nuove rimanga nettamente al di sotto dei quantitativi richiesti, facendo così rimandare parte delle immatricolazioni al 2024. BAK Economics ipotizza quindi un totale di 260 000 nuove immatricolazioni per il 2023, vale a dire una leggera ripresa con una crescita del 13,6% rispetto al valore previsto per il 2022.

Previsioni per il segmento dell'usato

- A causa del basso numero di nuove immatricolazioni, il mercato dell'usato continuerà a essere caratterizzato da una scarsa offerta e da un'elevata domanda per il resto dell'anno. Soprattutto per coloro che cercano auto usate più recenti, il mercato attuale non offre sufficienti alternative valide. Continuiamo quindi a ipotizzare una dinamica relativamente ridotta e prevediamo per l'anno in corso un totale di 744 000 passaggi di proprietà (-11,0% rispetto all'anno precedente).
- La lieve ripresa sul mercato delle auto nuove sarà probabilmente accompagnata da un aumento dell'offerta di auto d'occasione e porterà quindi a una certa distensione della situazione sul mercato dell'usato. In questo contesto, BAK Economics prevede circa 776 000 passaggi di proprietà per il prossimo anno, il che corrisponde a una leggera ripresa rispetto all'anno in corso, anche se chiaramente non si raggiungerà il livello degli anni precedenti.

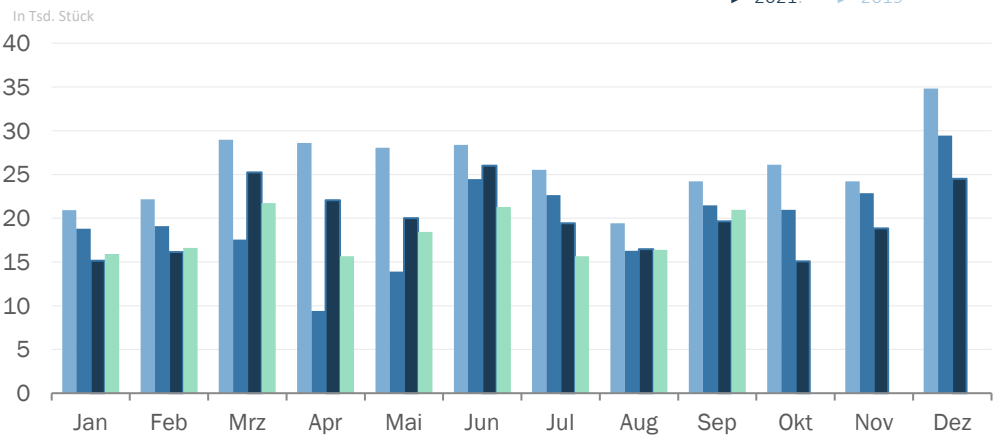
Previsioni per il settore delle autofficine

- Nel complesso, l'attività di officina può guardare con ottimismo al prossimo futuro. A causa del numero ridotto di nuove immatricolazioni, i veicoli più datati saranno tenuti più a lungo aumentando di conseguenza l'intensità dell'assistenza. Il significativo aumento dei prezzi dei ricambi comporta inoltre un incremento del fatturato in termini nominali. Anche il parco veicoli e l'età media degli stessi hanno fatto registrare una crescita. Per questo motivo prevediamo un rialzo del fatturato d'officina dell'8,5% nel 2022 e del 3,0% nel 2023.

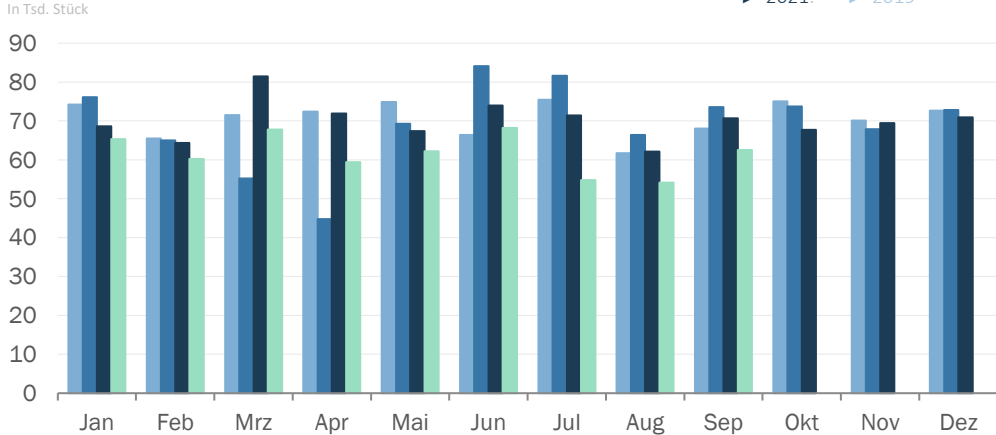
1. Aktuelle Entwicklung: Neu zugelassene Personenwagen & Anzahl Halterwechsel
2. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
3. Neuzulassungen Personenwagen
4. Anzahl Halterwechsel Gebrauchtwagen
5. Werkstattumsatz
6. Preisentwicklung & Prognose
7. Exkurs: Prognoserisiken & Alternativszenarien

Aktuelle Entwicklung: Neu zugelassene Personenwagen & Anzahl Halterwechsel

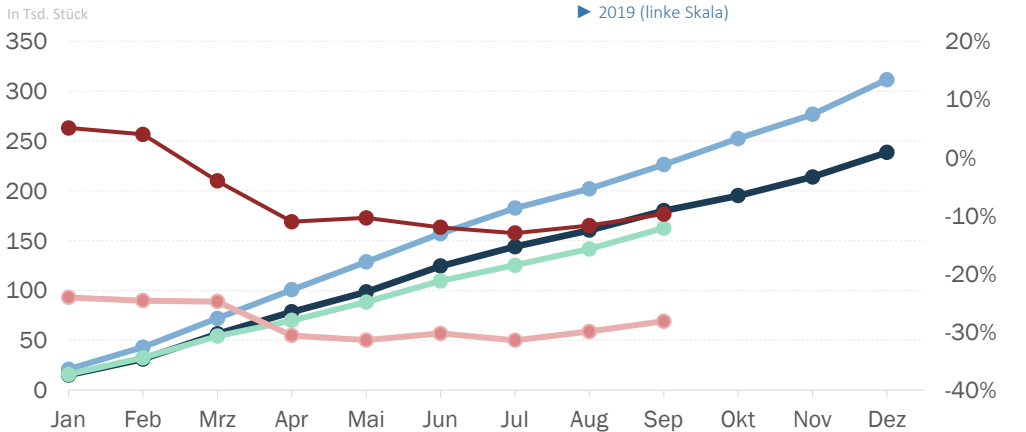
Neuzulassungen Personenwagen nach Monat



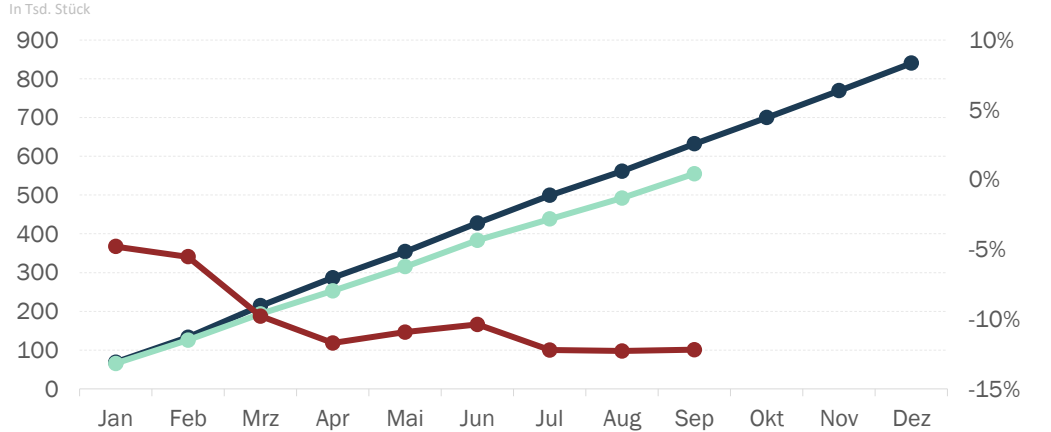
Anzahl Halterwechsel nach Monat



Neuzulassungen Personenwagen kumuliert



Anzahl Halterwechsel kumuliert



Neue Personenwagen

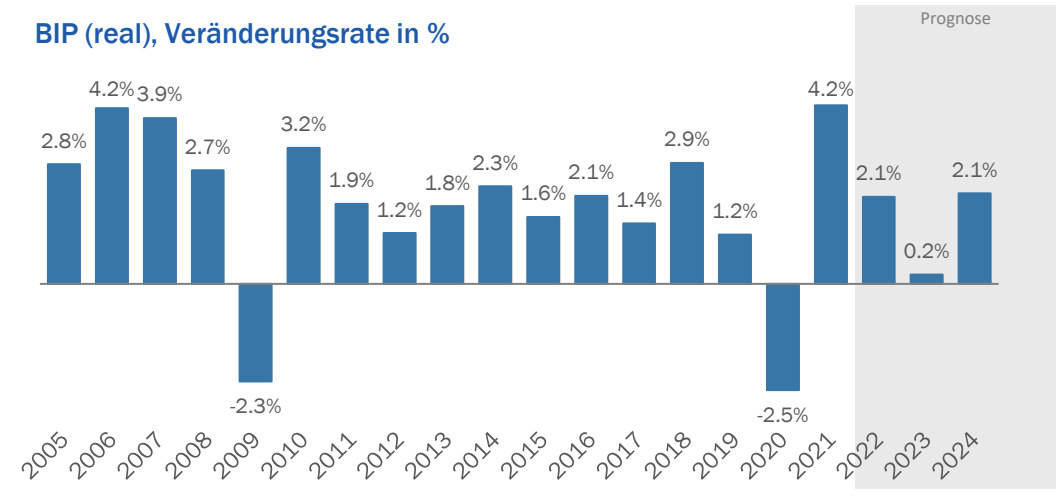
- Die Entwicklung der Neuzulassungen von Personenwagen ist im aktuellen Jahr stark vom Mangel an Vorprodukten geprägt. In den ersten beiden Monaten wirkte sich vor allem die Unterversorgung mit Mikrochips negativ auf den Bau von Fahrzeugen und damit auch die Zahl der Immatrikulationen aus. Die rund 32'500 im Januar und Februar immatrikulierten Personenwagen liegen zwar rund 5 Prozent über dem von den Einschränkungen zur Bekämpfung der Covid-19 Pandemie geprägten Vorjahresniveau, im Vergleich zum Jahr 2020 fehlen aber rund 5'400 (-14%) und im Vergleich zum Jahr 2019 rund 10'600 Fahrzeuge (-25%).
- Im März (und den darauffolgenden Monaten) verschärfte sich der Teilemangel bei der Fahrzeugproduktion weiter, unter anderem aufgrund des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine. Insbesondere das Fehlen von Kabelbäumen aus ukrainischen Fabriken führte zu einem zusätzlichen Ausfall bei der Produktion. Zudem führte der zweimonatige Lockdown in Shanghai von April bis Mai zu einem beträchtlichen Stau von Containerschiffen und weiteren Einschränkungen und Verzögerungen in der Lieferung von Vorprodukten. Von März bis Juli wurden deshalb insgesamt nur 92'800 Fahrzeuge immatrikuliert, rund 18 Prozent weniger als im schwachen Vorjahr und 34 Prozent weniger als vor der Krise im Jahr 2019.
- Seit August lässt sich eine leichte Erholung der Lieferengpässe feststellen. Einerseits begann sich der Stau von Containerschiffen in China aufzulösen, andererseits dürfte sich langsam die Ausweitung der weltweiten Produktionskapazitäten von Halbleitern bemerkbar machen. Von August bis September wurden insgesamt rund 37'300 Fahrzeuge immatrikuliert (+3.4% gegenüber 2021, -14.5% gegenüber 2019).

Gebrauchtwagen-Markt

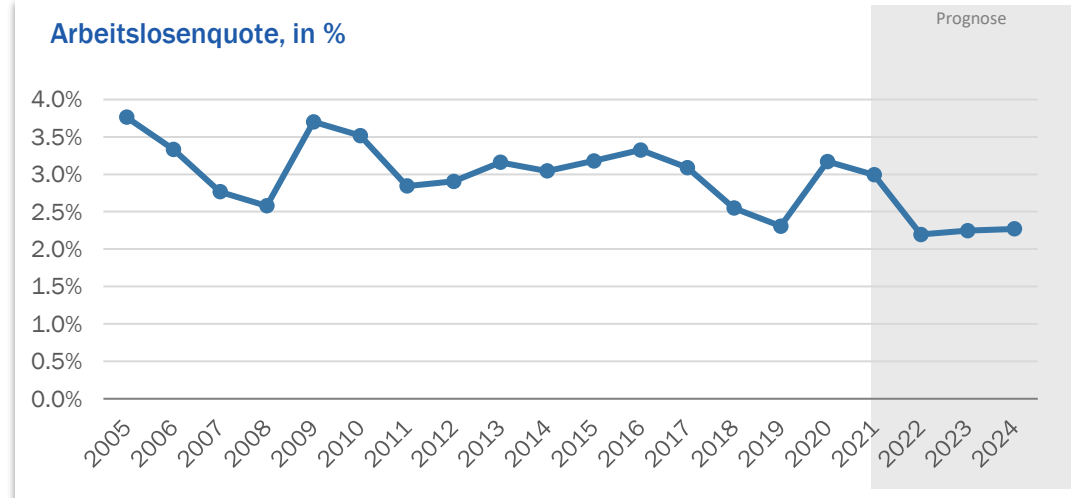
- Der Gebrauchtwagen-Markt zeigte sich lange Zeit erstaunlich resistent gegenüber den Auswirkungen der Covid-19 Pandemie. Trotz den Einschränkungen im Verkauf aufgrund der gesundheitspolitischen Massnahmen und der generellen Zurückhaltung der Konsumenten bei grösseren Anschaffungen lag die Zahl der Halterwechsel in den beiden letzten Jahren nur leicht unter dem durchschnittlichen Niveau der letzten 10 Jahre.
- Die Dynamiken der Pandemie und insbesondere des Neuwagenmarktes gingen aber nicht spurlos am Gebrauchtwagen-Markt vorbei. Die Beschränkungen auf dem Neuwagenmarkt führten einerseits dazu, dass gebrauchte Fahrzeuge länger gehalten und entsprechend in geringerer Zahl angeboten werden und andererseits dazu, dass viele Konsumenten aufgrund der langen Wartezeiten vom Neuwagen- auf den Gebrauchtwagenmarkt ausweichen. Die Folge der Verknappung des Angebots bei gleichzeitig hoher Nachfrage ist ein zunehmendes Ungleichgewicht auf dem Occasionen-Markt. Im aktuellen Jahr wurden bis September insgesamt nur rund 555'000 Halterwechsel registriert, was einem Rückgang im Vergleich zur selben Periode des Vorjahres um 12.2 Prozent entspricht. Gleichzeitig sind die durchschnittlichen Preise um 13.7 Prozent angestiegen.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

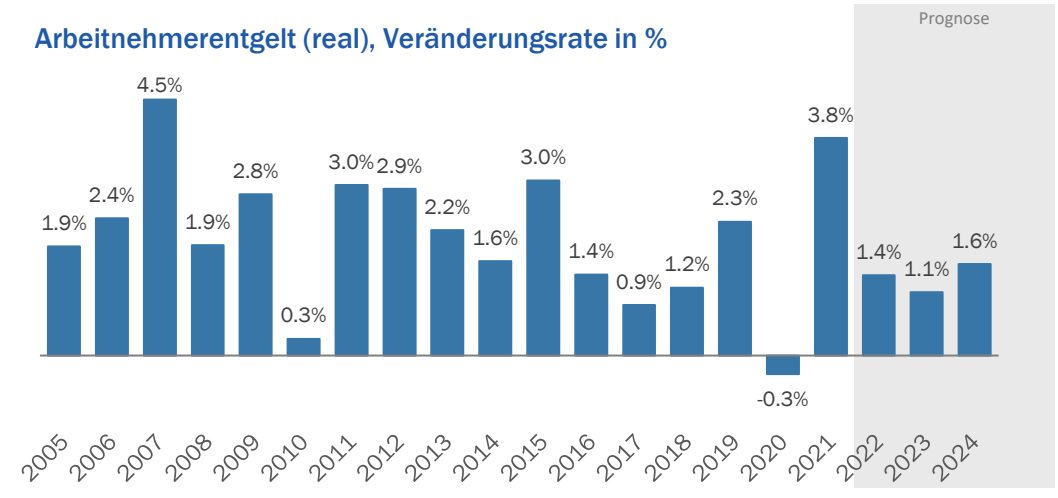
BIP (real), Veränderungsrate in %



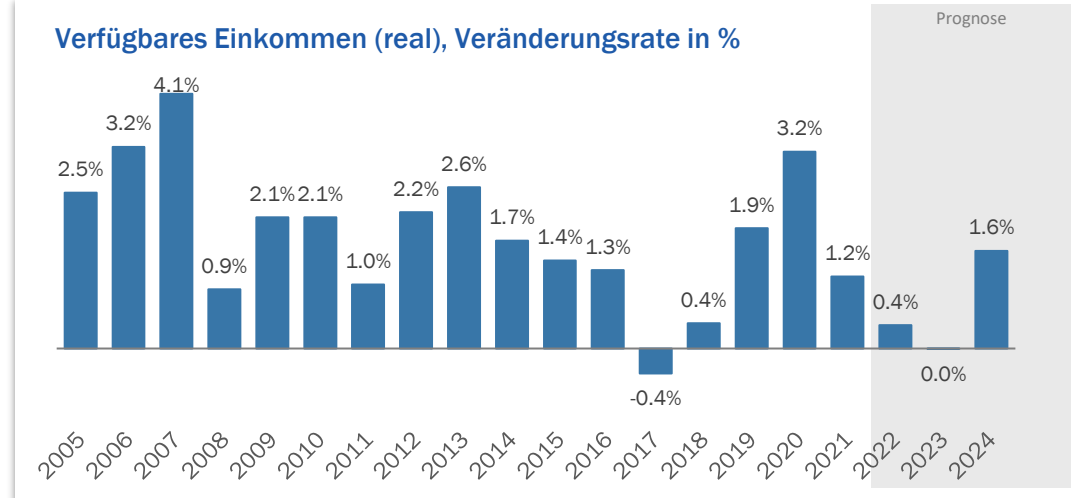
Arbeitslosenquote, in %



Arbeitnehmerentgelt (real), Veränderungsrate in %



Verfügbares Einkommen (real), Veränderungsrate in %



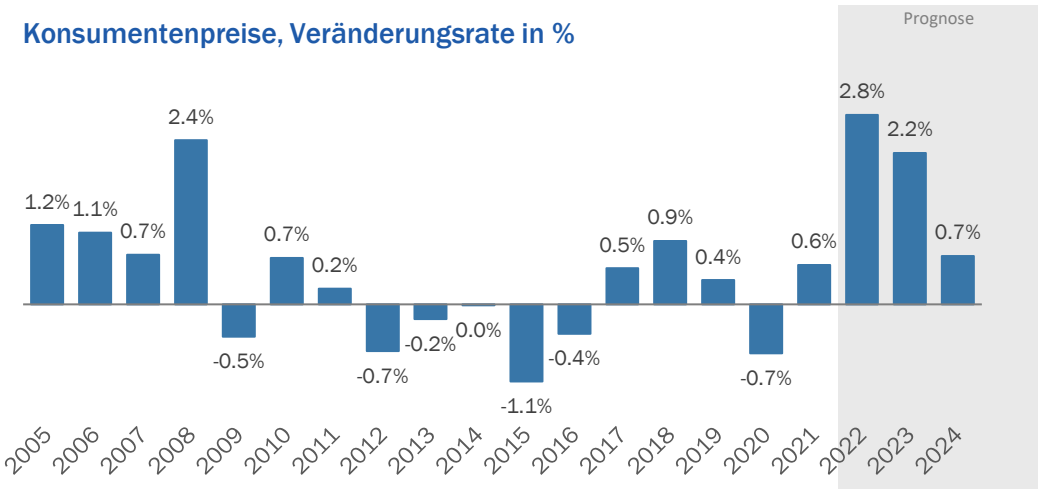
Wirtschaftsentwicklung

- Der bis in den Spätsommer hinein robuste Schweizer Konjunkturverlauf dürfte in den kommenden Monaten markant an Fahrt verlieren. Zwar wiegen die hohen Energiepreise hierzulande aufgrund der geringeren Energieintensität und Gas-Abhängigkeit weniger stark als bei den europäischen Nachbarn. Das grosse Ausmass der Preissteigerungen wird die wirtschaftlichen Aktivitäten in den kommenden Monaten gleichwohl spürbar dämpfen. Hinzu kommen die schwache Auslandsnachfrage und geldpolitische Straffung.
- Insgesamt geht BAK davon aus, die Schweizer Wirtschaft im vierten Quartal 2022 nur stagniert (Vorquartalsvergleich). Nochmals stärker werden sich die negativen Effekte der europäischen Energiekrise im ersten Quartal 2023 zeigen. Hier wird ein Rückgang des Schweizer Bruttoinlandsprodukts um 0.1 Prozent erwartet (Vorquartalsvergleich). Der wirtschaftliche Abschwung zieht sich breit durch die gesamtwirtschaftlichen Nachfragebereiche, d.h. private Konsumausgaben, Investitionen und Exporte. Ab dem zweiten Quartal 2023 geht BAK für Europa und die Schweiz von einer allmählichen Entschärfung der angespannten Situation aus. Der damit verbundene Erholungspfad dürfte jedoch unspektakulär verlaufen. So wirken globale Belastungsfaktoren wie die geldpolitische Trendwende, der kostspielige Umbau der Energieversorgung und die geopolitischen Unsicherheiten weiter fort.
- BAK unterstellt für die Prognose, dass die Anspannung an den Gas- und Strommärkten noch für einige Monate sehr hoch bleibt, dass jedoch Rationierungen oder gar Unterbrechungen der Energieversorgung vermieden werden können. Trotz der grossen Herausforderung in der Energieversorgung ist dies angesichts der bereits heute intensiven Vorbereitungen die wahrscheinlichste Entwicklung. Sollte es jedoch, wider dieser Annahmen, zu grösseren Rationierungen und Ausfällen kommen, wird eine Rezession auch in der Schweiz nicht vermeidbar sein.

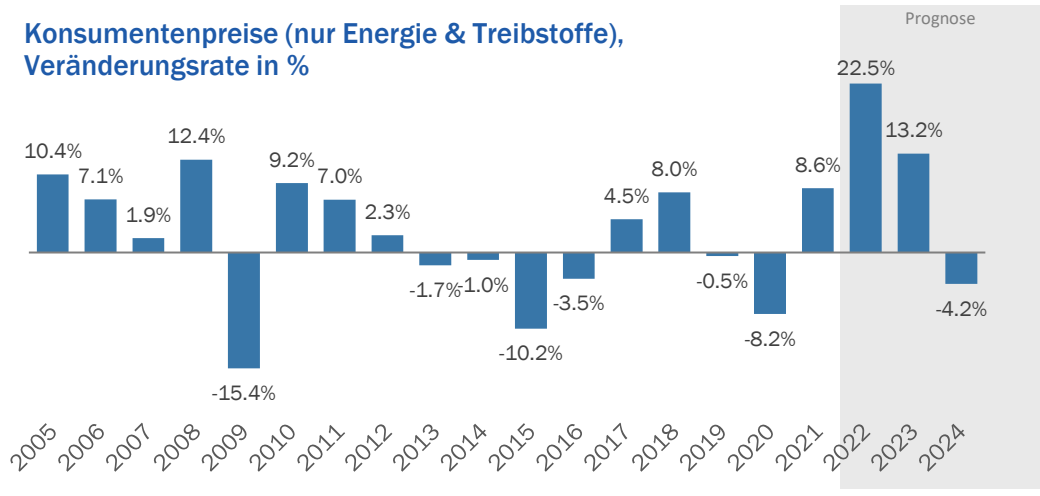
Einkommen

- Die Basisprognose geht von einer nicht sehr ausgeprägten und vergleichsweise kurzen Schwächephase aus, die sich vor allem auf das Winterhalbjahr 2022/23 beschränkt. Damit sind auch die negativen Rückwirkungen auf den Schweizer Arbeitsmarkt begrenzt, zumal viele Arbeitgeber angesichts der demografischen Entwicklungen alles versuchen werden, Entlassungen zu vermeiden.
- Der robuste Arbeitsmarkt wirkt den Kaufkraftverlusten aus hohen Energiepreisen und steigenden Krankenkassenprämien entgegen. Zwar ergibt sich bei den Löhnen im laufenden Jahr nach Abzug der Inflation ein Minus von rund einem Prozent; gesamtwirtschaftlich resultiert gleichwohl ein Einkommenszuwachs, da die Beschäftigung deutlich steigt. Für das Jahr 2023 rechnet BAK angesichts der robusten Arbeitsmarktlage, dass ein Grossteil der höheren Teuerung durch steigende Löhne ausgeglichen werden kann.

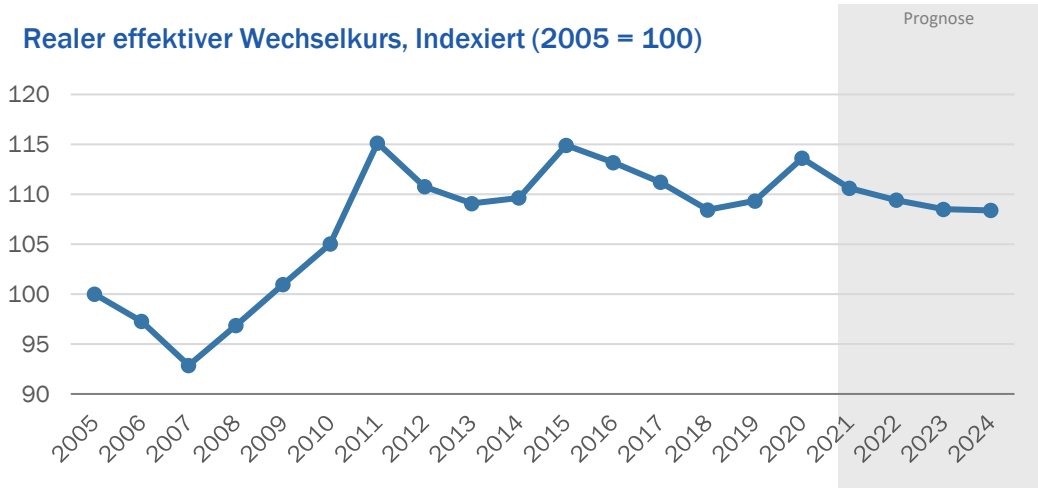
Konsumentenpreise, Veränderungsrate in %



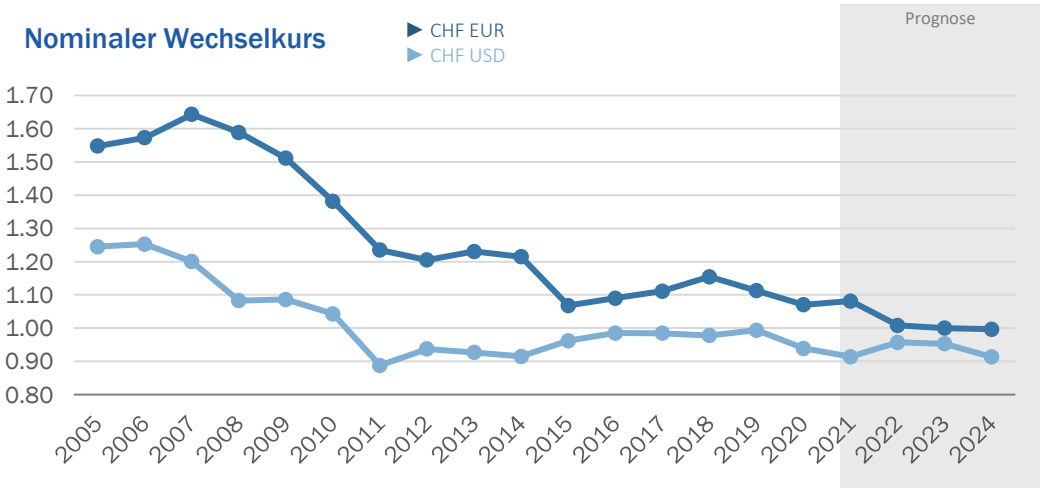
Konsumentenpreise (nur Energie & Treibstoffe),
Veränderungsrate in %



Realer effektiver Wechselkurs, Indexiert (2005 = 100)



Nominaler Wechselkurs



Monetäres Umfeld

- Von monetärer Seite gibt sich das Umfeld deutlich herausfordernder als noch vor einem Jahr. Das gilt vor allem im globalen Kontext. Aber auch in der Schweiz haben die Teuerungsraten und Zinsen deutlich angezogen. Hinzu kommt, dass die Schweizer Nationalbank im Zuge der geldpolitischen Straffung nicht nur auf höhere Zinsen sondern auch auf eine höhere Toleranz gegenüber einem stärkeren Schweizer Franken setzt.

Inflation

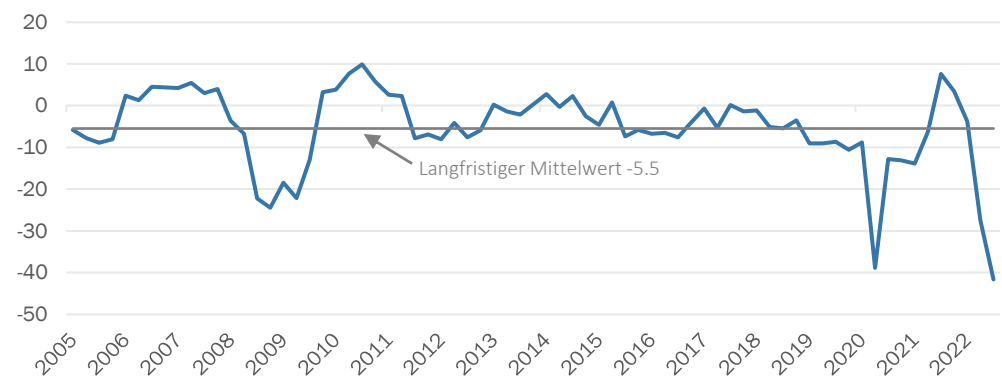
- Die Schweizer Inflationsrate hat in den letzten Monaten die Komfortzone verlassen und erreicht seit Juni 2022 über 3 Prozent. Zwar liegt die Schweizer Inflation damit weniger als halb so hoch wie beispielsweise in der Eurozone, allerdings gewinnt die Inflation auch hierzulande an Breite. So hat sich der Anteil der Konsumausgabengruppen mit einer Jahrsteuerung von mehr als 2 Prozent seit Jahresbeginn beinahe verdoppelt
- Raten um und über 3 Prozent dürften noch bis in das erste Quartal 2023 hinein anhalten. Hierzu trägt auch bei, dass ein Teil der hohen Energiepreise erst mit Jahresbeginn 2023 an die Schweizer Konsumenten weitergegeben wird (Stichwort Strom). Gleichwohl gehen wir davon aus, dass sich der Inflationstrend ab dem zweiten Quartal 2023 spürbar abschwächt und die Inflation im späteren Jahresverlauf wieder im mit Preisstabilität zu vereinbarenden Zielbereichs von unter 2 Prozent liegt. Ausgehend vom inzwischen erreichten Preisniveau wird eine Vielzahl der aktuellen Teuerungstreiber an Kraft verlieren.
- Die bereits sichtbare Entspannung der Lieferketten dürfte sich verstärken. Bei vielen Energie- und Rohstoffpreisen dürfte der Peak bereits erreicht sein oder im Verlauf des Winterhalbjahres 2022/2023 überschritten werden. Hierzu trägt auch die schwächere globale Wirtschaftsentwicklung bei. Diese wird nicht zuletzt dadurch verstärkt, dass die Notenbanken in den Inflationsbekämpfungsmodus übergegangen sind.

Geldpolitik und Wechselkurs

- Seitens der SNB rechnen wir nach den Zinsschritten von Juni und September mit zwei weiteren Zinserhöhungen, so dass der Leitzins Ende des ersten Quartals 2023 bei 1.25 Prozent liegt (Stand Oktober 2022: +0.5%). Der Schweizer Franken dürfte in Relation zum Euro bis in das erste Quartal 2023 hinein weiterhin sichtbar unterhalb der Parität verlaufen und danach nur leicht abwerten. Unter Einrechnung der deutlich tieferen Schweizer Teuerung und des erstarkten USD bleibt der reale Aussenwert des Schweizer Frankens aber deutlich unter den Peaks der Jahre 2011, 2015 und 2020.

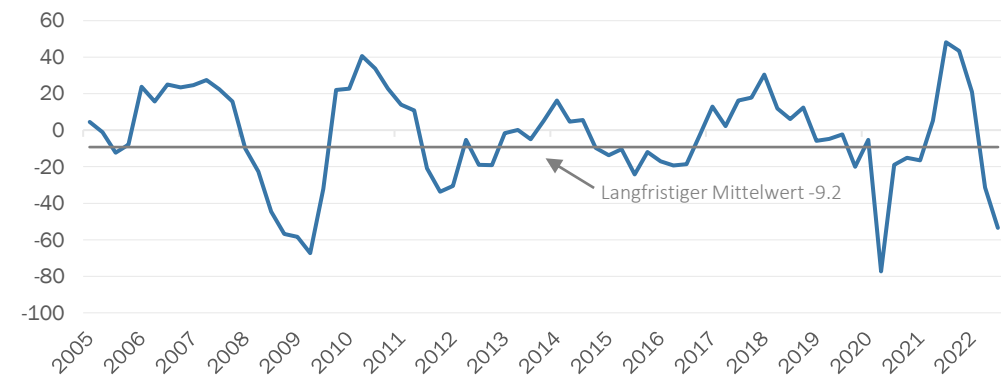
Neuwagenmarkt: Aktuelle Indikatoren & Prognose

Index der Konsumentenstimmung



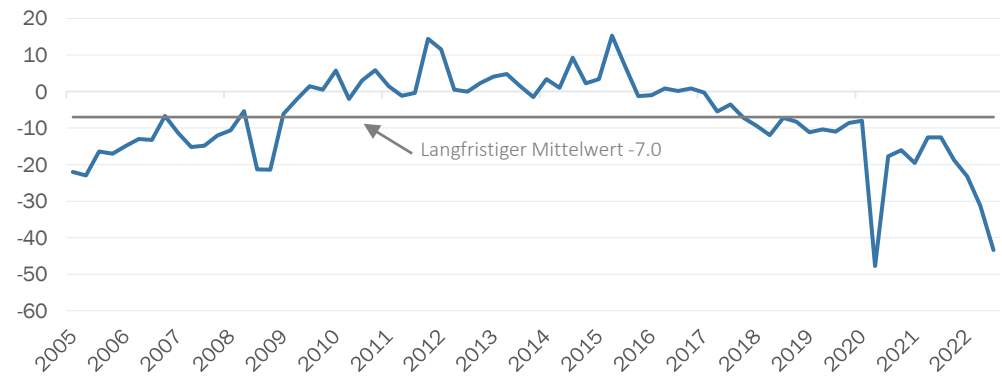
Quelle: BAK Economics, SECO, Umfrage Juli 2022

Index der erwarteten Wirtschaftsentwicklung



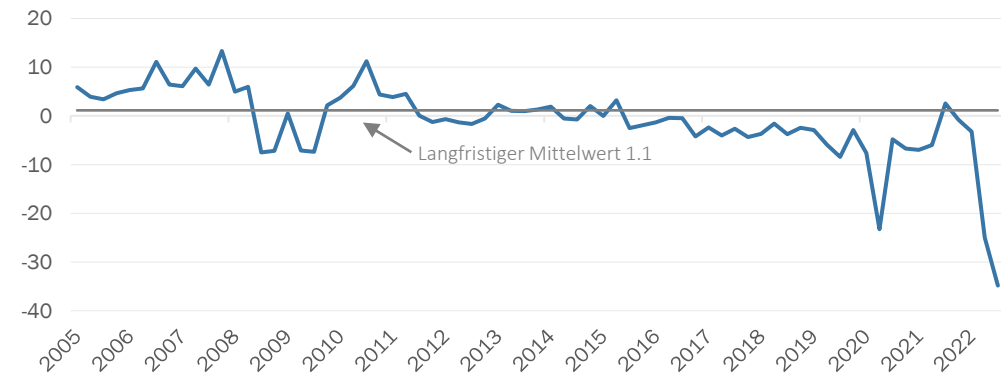
Quelle: BAK Economics, SECO, Umfrage Juli 2022

Index der Neigung zu grösseren Anschaffungen



Quelle: BAK Economics, SECO, Umfrage Juli 2022

Index der erwarteten finanziellen Lage



Quelle: BAK Economics, SECO, Umfrage Juli 2022

Index der Konsumentenstimmung

- Der Index der Konsumentenstimmung basiert auf regelmässigen Bevölkerungsumfragen und wird unter anderem aus den drei nachfolgenden Indizes gebildet. Der Index ist im Juli 2022 auf -42 Punkte gefallen und notiert deutlich unter seinem langjährigen Mittelwert von -5.5 Punkten. Er liegt damit ähnlich tief wie zum Zeitpunkt des Ausbruchs der Covid-19 Pandemie. Zur getrübtten Konsumentenstimmung haben wesentlich die schwachen Erwartungen zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung sowie zur eigenen finanziellen Lage beigetragen.

Index der erwarteten Wirtschaftsentwicklung

- Die Erwartungen zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung sind in den letzten Monaten wieder deutlich gesunken, nachdem im letzten Jahr noch ein massiver Anstieg zu beobachten war. Die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Lieferengpässen und das internationale Inflationsumfeld dürften wesentlich zur pessimistischeren Sicht beigetragen haben.

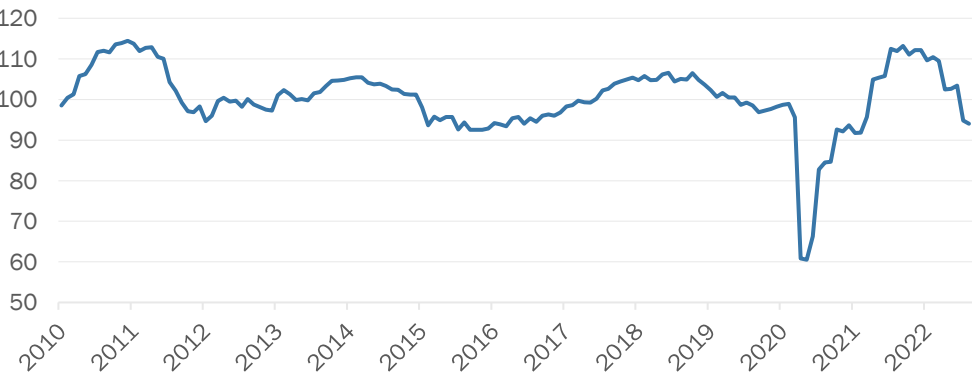
Index der Neigung zu grösseren Anschaffungen

- Der Index der Neigung zu grösseren Anschaffungen ist im Verlauf des aktuellen Jahres deutlich gesunken und liegt mit einem Wert von -43 Punkten deutlich unter seinem langjährigen Mittelwert von -7.0 Punkten. Die befragten Personen zeigen aktuell somit eine deutliche Zurückhaltung bei grösseren Investitionsentscheidungen.

Index der erwarteten finanziellen Lage

- Die Erwartungen hinsichtlich finanzieller Lage sind in der Schweizer Bevölkerung aktuell negativ geprägt. Der im Juli gemessene Wert von -35 Punkten ist der tiefste seit Erhebung des Indexes. In der Vergangenheit resultierte im Durchschnitt jeweils ein Indexwert von +1.1 Punkten.

Index der wirtschaftlichen Stimmung (KOF)



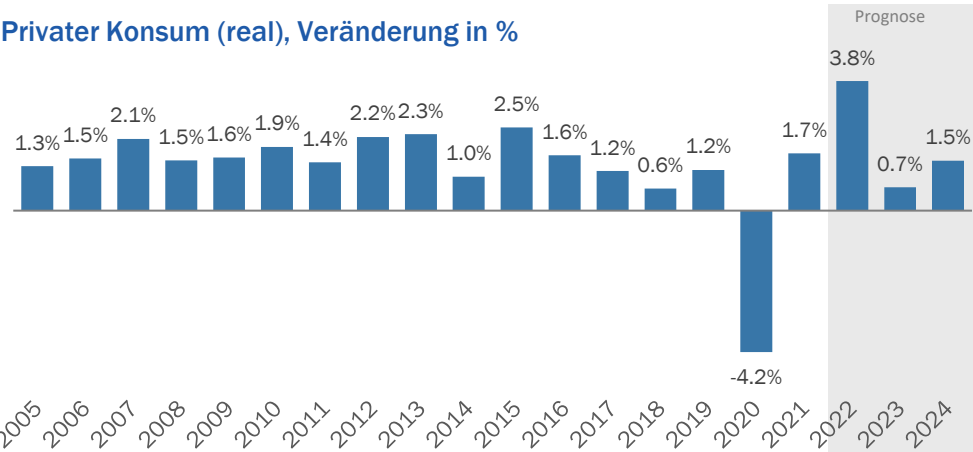
Quelle: BAK Economics, KOF

Index der Konjunkturstimmung (SECO)



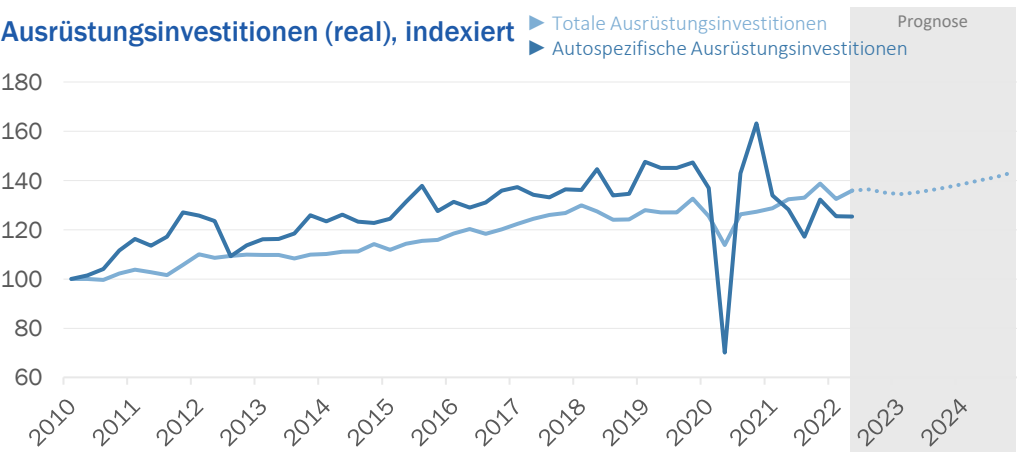
Quelle: BAK Economics, SECO

Privater Konsum (real), Veränderung in %



Quelle: BAK Economics

Ausrüstungsinvestitionen (real), indexiert



Quelle: BAK Economics, SECO

Index der wirtschaftlichen Stimmung (KOF)

- Der Index der wirtschaftlichen Stimmung wird von der ETH Konjunkturforschungsstelle (KOF) erhoben und basiert auf einer Vielzahl an Umfragen bei Unternehmen und Konsumenten der Schweizer Wirtschaft. Wie der Index zeigt, hat sich die wirtschaftliche Stimmung bei den Unternehmen und den Konsumenten nach der Corona-Krise im letzten Jahr zwar deutlich erholt, im aktuellen Jahr ist jedoch eine deutlich negative Tendenz erkennbar. Der Indexwert lag im September 2022 mit 93 Punkten rund 7 Punkte unter dem historischen Durchschnitt (=100).

Index der Konjunkturstimmung (SECO)

- Der Index der Konjunkturstimmung vom Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) fasst rund 30 inländische Stimmungsindikatoren (z.B. zu Auftragsbestand, Produktion und Geschäftslage der Schweizer Industrie) zu einem Index zusammen und liefert damit ein zuverlässiges Bild zur Stimmungslage in der Schweizer Wirtschaft. Übereinstimmend mit dem Index der wirtschaftlichen Stimmung der KOF hat sich die Konjunkturstimmung in der Schweiz im aktuellen Jahr eingetrübt.

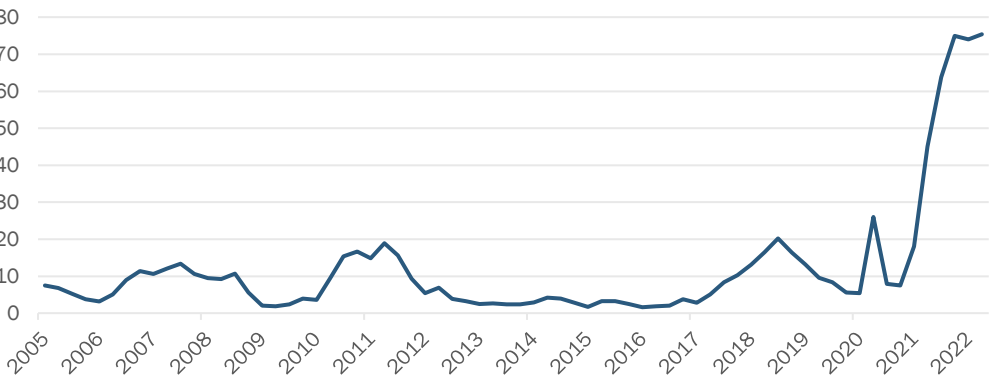
Privater Konsum (real)

- Die privaten Konsumausgaben expandieren im laufenden Jahr um kräftige 3.8 Prozent. Haupttreiber der dynamischen Entwicklung sind Aufholeffekte zur Covid-19 Pandemie. Dies zeigt sich insbesondere bei den Ausgaben für Dienstleistungen, z.B. für Hotels und Restaurants.
- Die grosse Unsicherheit und Kaufkraftverluste durch die hohen Energiepreise dürften in den kommenden Monaten zu einer wieder deutlich verhaltenen Konsumententwicklung führen. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Energiepreissteigerungen erst zeitlich verzögert an die Schweizer Verbraucher weitergegeben wird, vor allem beim Strom. Nach einer Stagnation im Winterhalbjahr 22/23 rechnet BAK beim privaten Konsum für das Gesamtjahr 2023 aber noch mit einem bescheidenen Zuwachs von 0.7 Prozent. Stützend wirken der weiter robuste Arbeitsmarkt, das hohe Ersparnispolster der Schweizer Privathaushalte sowie die wieder höhere Nettozuwanderung.

Ausrüstungsinvestitionen

- Die Ausrüstungsinvestitionen sind ein guter Indikator für die Flottennachfrage. Wie sich in der indexierten Grafik (Q1 2010 = 100) zeigt, hält sich die geschäftliche Nachfrage nach einem Einbruch zu Beginn der Covid-19-Pandemie und darauffolgenden Nachholeffekten auf solidem Niveau. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 fehlen im aktuellen Jahr aber rund 16 Prozent. Für die gesamten Ausrüstungsinvestitionen rechnet BAK Economics im Jahr 2022 mit einem Anstieg um 1.4 Prozent. Im Jahr 2023 prognostizieren wir ein weiteres, leichtes Wachstum um 0.6 Prozent.

Knappheit von Vorprodukten im verarbeitenden Gewerbe in Deutschland, in % der Unternehmen



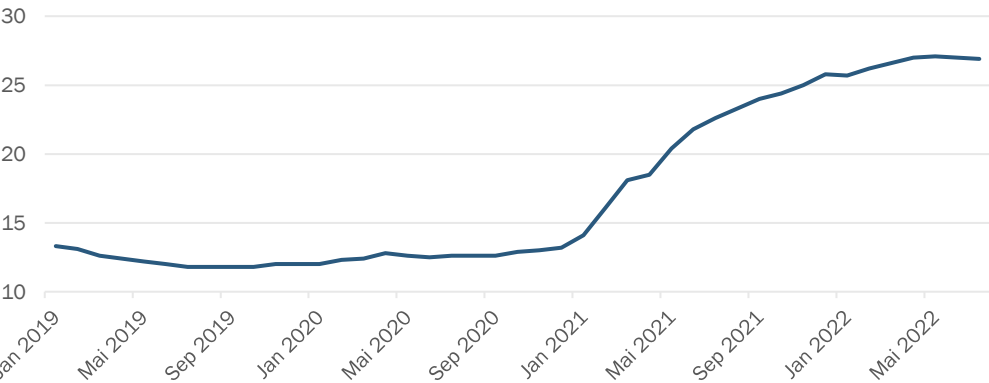
Quelle: BAK Economics, Ifo-Institut

Anteil an Unternehmen in Deutschland mit Materialmangel



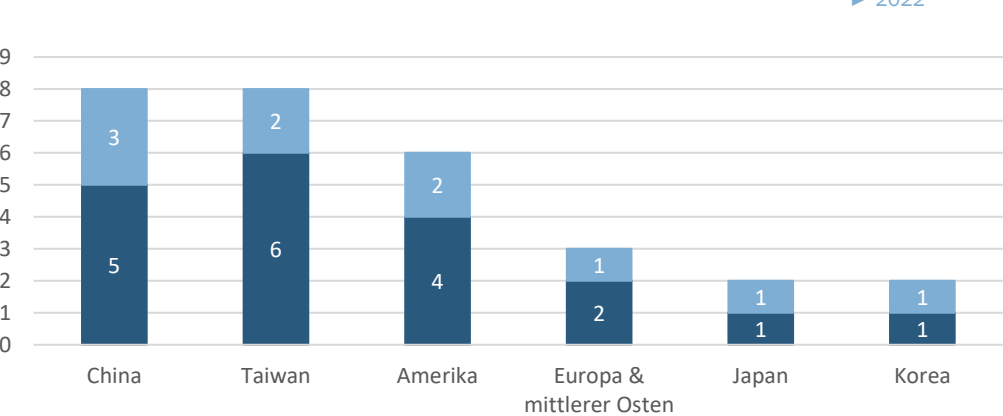
Quelle: BAK Economics, Ifo-Institut

Wartezeit für Halbleiter, in Wochen



Quelle: BAK Economics, Susquehanna Financial Group

Baustart von Halbleiter-Fabriken mit hohen Produktionsvolumina



Quelle: BAK Economics, World Fab Forecast Report by SEMI

Knappheit von Vorprodukten im verarbeitenden Gewerbe

- Die Grafik stellt über den Zeitverlauf dar, wie viele Unternehmen im verarbeitenden Gewerbe in Deutschland unter Materialmangel leiden. Die regelmässig durchgeführte Umfrage des Ifo Instituts zeigt, dass sich der Anteil an Unternehmen im letzten Jahr stark erhöht hat und seit dann auf hohem Niveau stagniert. Im Juli 2022 berichteten rund 73 Prozent der Industriefirmen über Engpässe und Probleme bei der Beschaffung von Vorprodukten und Rohstoffen.

Anteil an Unternehmen mit Materialmangel

- Die Abbildung weist eine detaillierte Auswertung der Umfrage zur Knappheit von Vorprodukten im verarbeitenden Gewerbe vom August 2022 aus. Die Resultate sind dabei auf Niveau ausgewählter Branchen dargestellt. Es zeigt sich, dass in der Automobilbranche mit 88 Prozent fast alle befragten Unternehmen unter der Knappheit von Vorleistungsgütern leiden. Wesentlicher Grund für die Schwierigkeiten in der Autoindustrie sind die geringe Verfügbarkeit von Halbleitern und Kabelbäumen.

Wartezeit für Halbleiter

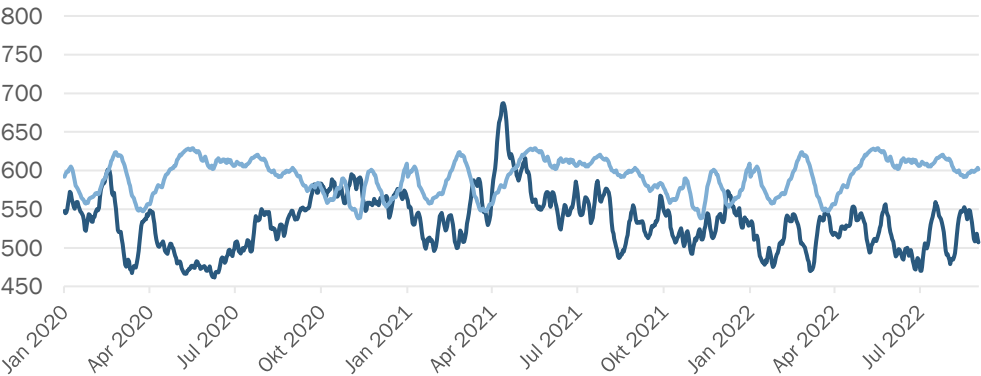
- Das Diagramm illustriert die Zeit zwischen Bestellung und Lieferung eines Halbleiters. Die Wartedauer hat sich im Verlauf des letzten Jahrs verdoppelt, von ungefähr 13 Wochen zu Beginn des Jahres auf rund 26 Wochen im Dezember 2022. Seither stagniert die Wartezeit auf hohem Niveau. Die Halbleiterknappheit erschwert die wirtschaftliche Erholung von der Covid-19-Pandemie wesentlich, insbesondere für den Automobilsektor.

Baustart von Halbleiter-Fabriken mit hohen Produktionsvolumina

- Im Zuge der Corona-Pandemie und insbesondere dem damit verbundenen vermehrten Einsatz von Heim- und Unterhaltungselektronik ist die weltweite Nachfrage nach Halbleitern rasant angestiegen. Als Folge des hohen Nachfragevolumens wurde eine Vielzahl an neuen Produktionsstätten errichtet. Die Abbildung zeigt regional abgestuft, bei wie vielen neuen Halbleiter-Fabriken mit hohen Produktionsvolumina im letzten und vorletzten Jahr der Baustart erfolgte.

Seefrachtkapazität Rotes Meer, in Tsd. TEU

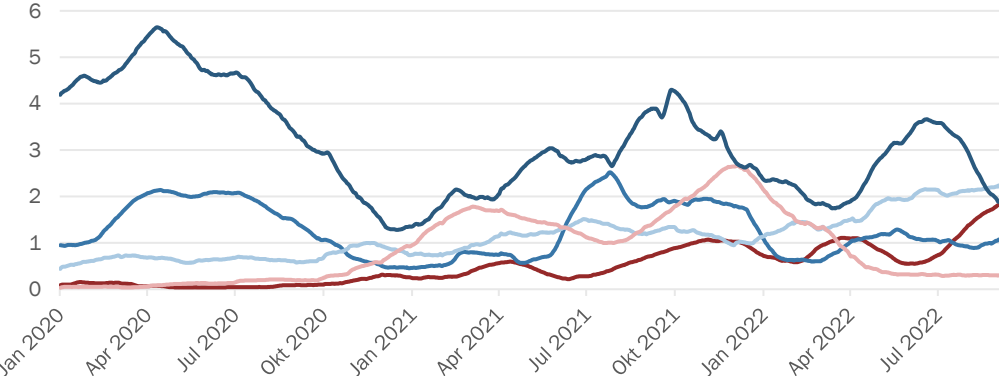
► Tatsächlich
► Erwartet



Quelle: IWF Kiel

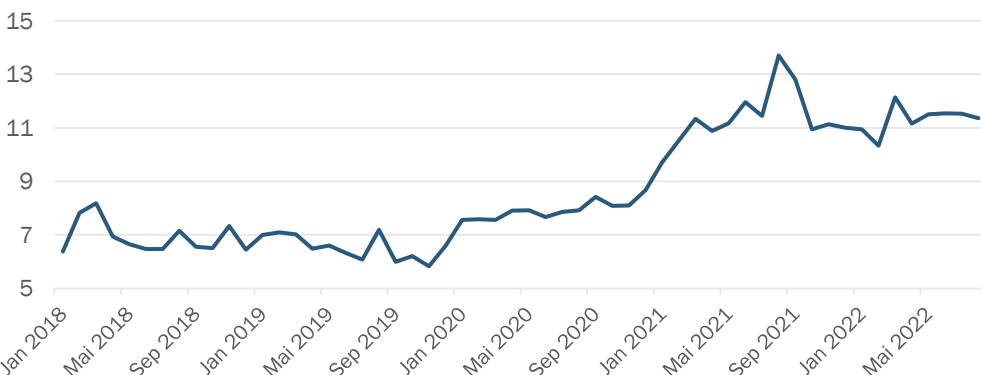
Staus vor wichtigen Containerhäfen, wartende Schiffe in % der globalen Kapazität

► Shanghai & Zhejiang
► Hong Kong & Guangdong
► Nordsee
► Kalifornien
► Georgia & South Carolina



Quelle: IWF Kiel

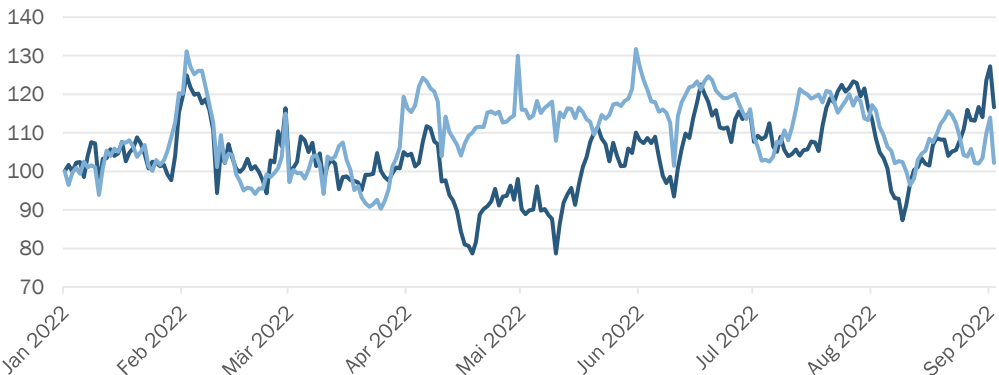
Gütermenge auf unbewegten Schiffen, in % des gesamten Volumens



Quelle: IWF Kiel

Abfahrten von Containerladungen aus China und Shanghai, Indexiert (Jan. 2022 = 100)

► Shanghai
► China (ohne Shanghai)



Quelle: IWF Kiel

Seefrachtkapazität Rotes Meer

- Die Grafik bildet die tägliche Seefrachtkapazität (in Tausend TEU) auf der Strecke durch das rote Meer, die wichtigste maritime Handelsroute zwischen China und Europa, ab. Der Gütertransport liegt seit rund zwei Jahren deutlich unter dem erwarteten Niveau. Während in der Vergangenheit oftmals Hafen-Schliessungen aufgrund der Null-Covid-Politik Chinas für einen Rückgang des Frachtvolumens im roten Meer gesorgt haben, ist es aktuell zusätzlich das deutlich reduzierte Exportvolumen Europas. Wichtig ist dabei zu erwähnen, dass Verkehrsbehinderungen oder Hafenschliessungen meist erst Monate später im Importland spürbar werden. So führte beispielsweise die Schliessung des Hafens Yantian im Mai 2021 aufgrund eines Covid-Falls erst im September zu einem Rückgang des Frachtvolumens im roten Meer.

Staus vor wichtigen Containerhäfen

- Die Grafik zeigt an, wie viel Prozent der globalen Frachtkapazität durch Staus in Seegebieten bis zu 500 Kilometer vor wichtigen Häfen weltweit gebunden ist und weder be- noch entladen werden kann. Am aktuellen Rand haben sich insbesondere die Staus vor den für die Automobilindustrie wichtigen Häfen Shanghai & Zhejiang sowie Hong Kong & Guangdong aufgelöst. Insbesondere in Shanghai war der Stau aufgrund des zweimonatigen Lockdowns (April und Mai 2022) beträchtlich.

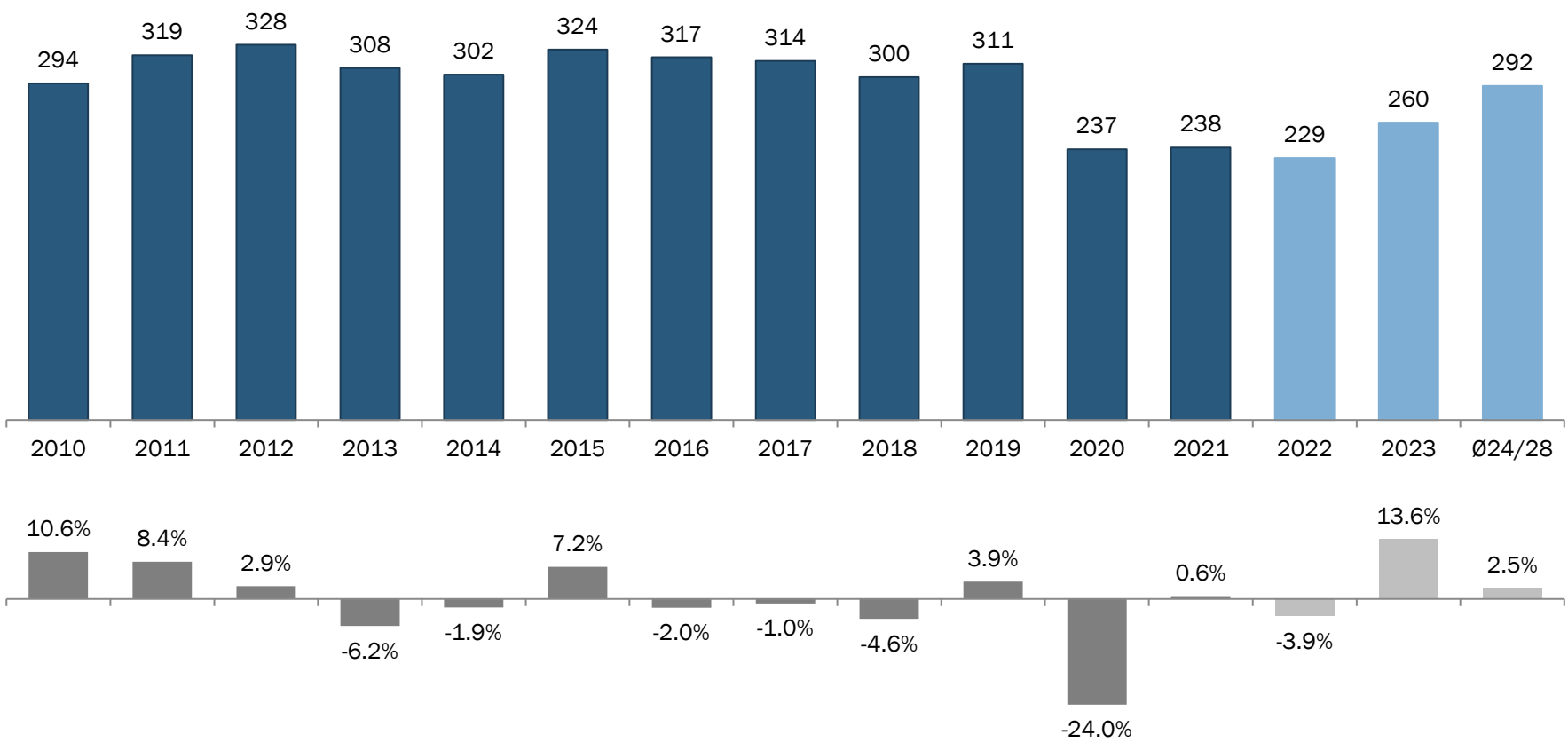
Gütermenge auf unbewegten Schiffen

- Die Grafik weist den Anteil an Waren aus, die sich global auf wartenden Containerschiffen befinden. Die auch am aktuellen Rand noch hohe Gütermenge spiegelt die Dimension der weltweiten Lieferprobleme wider und zeigt auf, dass die Wiederherstellung des Gleichgewichts der globalen Lieferketten nur über einen längeren Zeithorizont möglich ist.

Abfahrten von Containerladungen aus China und Shanghai

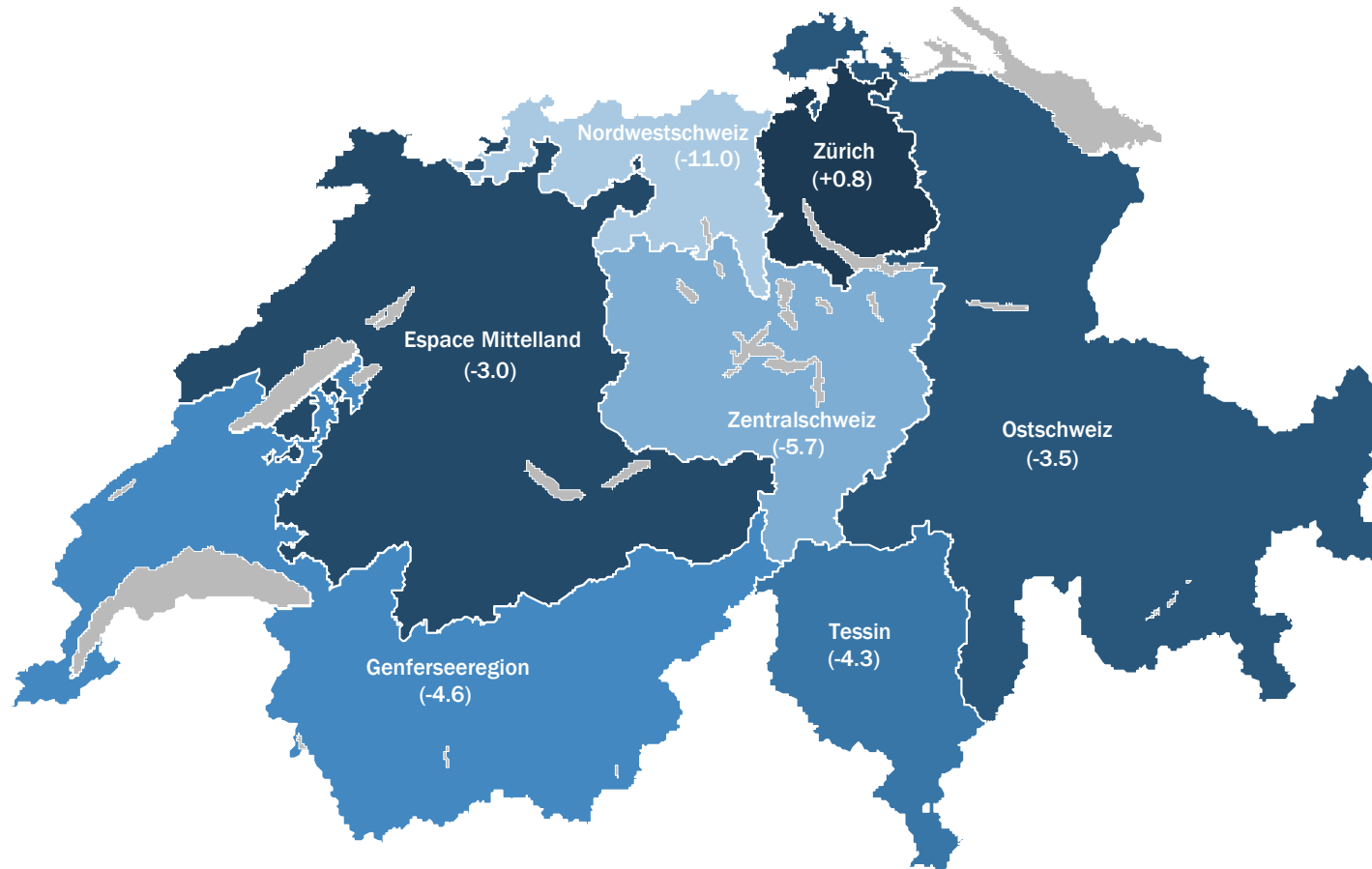
- Die Grafik misst die ablegende Containerladung aus dem Hafen Shanghai und im Vergleich von allen anderen Häfen Chinas, normiert auf den Beginn des Jahres. Die Differenz zwischen beiden Kurven in den Monaten April und Mai zeigt den Einbruch, der durch den Lockdown in Shanghai ausgelöst wurde. Mittlerweile haben sich die Probleme rund um den Hafen Shanghai wieder deutlich beruhigt.

Prognose zur Anzahl Neuzulassungen von Personenwagen



Anmerkung: Stück in Tausend/Veränderung in %
Quelle: BAK Economics, ASTRA, auto-schweiz

Prognose zur Anzahl Neuzulassungen von Personenwagen (2022): Regionen



Anmerkung: Veränderung in % (2022 i.V. zu 2021)

Quelle: BAK Economics, ASTRA, auto-schweiz

Prognose der Neuzulassungen von Personenwagen

- Bis September 2022 entwickelten sich die Neuzulassungen kumuliert 9.7 Prozent unter dem bereits schwachen Vorjahresniveau, welches anfänglich von den Einschränkungen der Pandemie und später vom Beginn der Lieferschwierigkeiten geprägt war. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 wurden rund 30.0 Prozent weniger neue Fahrzeuge zugelassen.
- Der Verlauf des aktuellen Jahres kann dabei in vier Phasen unterteilt werden: Die erste Phase (Januar bis Februar) wurde hauptsächlich durch die bis zum heutigen Zeitpunkt anhaltenden Lieferschwierigkeiten im Bereich der Halbleiter dominiert. Der weltweite und branchenübergreifende Mangel an Halbleitern führte und führt weiterhin zu massiven Einschränkungen in der Autoproduktion, die einen grossen Teil der Autobauer betrifft. Halbleiter sind der Hauptbestandteil von Mikro-Chips und damit eine elementare Komponente eines modernen Fahrzeuges.
- Die Gründe für die Halbleiterknappheit sind vielschichtig. Ein wesentlicher Grund ist, dass durch die Pandemie ein regelrechter Boom in der Heim- und Unterhaltungselektronik ausgelöst wurde, die ebenfalls stark auf Mikro-Chips angewiesen ist. Nach dem Schock der ersten Corona-Welle ist zudem die weltweite Nachfrage nach neuen Fahrzeugen rasant angestiegen, wobei viele Autohersteller zu Beginn der Krise noch Bestellungen für Halbleiter stornierten. Nebst einem bedeutenden Anstieg der Nachfrage kam es in den letzten 2 Jahren zudem regelmässig zu Problemen in den Herstellungs- und Lieferungsprozessen. Ausbrüche des Coronavirus führten zu einer Vielzahl an temporären Schliessungen von Fabriken in China, Japan, Malaysia oder Vietnam, die an der Herstellung oder Fertigstellung von Halbleitern beteiligt sind. Gleichzeitig verursachten Hafenstillstände, wie beispielsweise in Shanghai im April und Mai diesen Jahres aufgrund eines verordneten, strengen Lockdowns immer wieder grössere Containerstaus und entsprechende beträchtliche Verzögerungen in der Lieferung.
- Von März bis ca. Mai 2022 wurden die Schweizer Neu-Immatrikulationen nebst der Halbleiterproblematik zusätzlich durch Lieferschwierigkeiten von Kabelbäumen tangiert, die sich negativ auf die Produktionskapazitäten der Autobauer auswirkten. Die massive Knappheit der Kabelbäume, die auch als Nervensystem eines Autos bezeichnet werden, war eine direkte Folge des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine, einem wesentlichen Hersteller von Kabelbäumen mit über 33 Produktionsstandorten. In den betreffenden Monaten wurden insgesamt 56'000 Fahrzeuge immatrikuliert, rund 17.0 Prozent weniger als im Vorjahr und 35.0 Prozent weniger als im Vorkrisenjahr 2019.
- Die Neu-Immatrikulationen von Juni bis Juli 2022 waren unter anderem aufgrund des Lockdowns in Shanghai, der zu massiven Lieferverzögerungen von Produkten aus dem asiatischen Raum geführt hat, von weiteren Produktionsschwierigkeiten aufgrund der Verfügbarkeit von Vorprodukten geprägt. Gleichzeitig entspannte sich die Mangellage von Kabelbäumen. Zum einen haben die Hersteller von Kabelbäumen in Windeseile neue Fertigungsanlagen

Prognose der Neuzulassungen von Personenwagen

- in Marokko, Serbien, Tunesien oder Rumänien gebaut. Zum anderen haben Werke im Westen der Ukraine wieder mit der Produktion begonnen. Im Weiteren setzt eine Vielzahl an Autohersteller auf Alternativen zu Kabelbäumen. Insbesondere bei Elektroautos kommen vernetzte Einzelkomponenten zum Einsatz, die drahtlos miteinander kommunizieren und klassische Kabelbäume obsolet machen. An der Dynamik der Neu-Immatrikulationen änderte die Entspannung der Kabelbäume aufgrund der Lieferverzögerungen von anderen kritischen Produkten nur wenig. In den beiden Monaten wurden insgesamt 37'000 Fahrzeuge neu zugelassen (18.7% weniger als im Vorjahr, 31.5% weniger als 2019).
- Seit August zeichnet sich eine leichte Entspannung der generellen angebotsseitigen Verknappung an. In den beiden Monaten August und September wurden insgesamt 37'300 Fahrzeuge immatrikuliert. Erste westliche Autohersteller gaben an, wieder auf maximalem Niveau produzieren zu können oder zumindest eine signifikante Besserung der Materialknappheit zu erleben. Die Entspannung lässt sich nebst der Auflösung des Güterstaus in Shanghai insbesondere auch auf die Inbetriebnahme der ersten Halbleiter-Fabriken zurückführen, die im Zuge der Corona-Pandemie und dem rasanten Nachfrageanstieg gebaut wurden und zu einer Kapazitätsausweitung beigetragen haben.
- Wie die Abbildung auf Seite 22 zeigte, wurde auch in den letzten beiden Jahren massiv in die Ausweitung der Produktionskapazitäten investiert. In den Jahren 2021 und 2022 erfolgte der Baustart von insgesamt 29 Fabriken mit zukünftig hohen Produktionsvolumen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass sich ein wesentlicher Teil der Firmen und der neuen Produktionsstätten auf Halbleiter mit fortschrittlichen Prozessknoten und höheren Gewinnmargen fokussieren und nicht auf Halbleitern mit eher älteren Prozessknoten und geringen Gewinnmargen, die vornehmlich in der Automobilindustrie gebraucht werden. Die Halbleiterknappheit dürfte deshalb, wenn auch in abgeschwächter Form, bis weit ins Jahr 2023 der limitierende Faktor bleiben, der die Autoproduktion und damit auch die Zahl der Neuwagen bestimmt. Eine vollständige Normalisierung der Angebotsseite ist erst 2024 zu erwarten.
- Mit Blick auf die generelle Verfügbarkeit von Vorprodukten kann es zudem innerhalb des Prognosehorizonts insbesondere bei Gütern aus dem asiatischen Raum zu kurzfristigen Turbulenzen in der Produktion und Lieferung kommen. In Anbetracht der Bestrebungen der chinesischen Regierung, PCR-Tests in den Alltag zu integrieren und die Quarantänedauer zu verkürzen, ist aber zu erwarten, dass keine nachhaltigen und langfristigen Kapazitätsbeschränkungen mehr verursacht werden.
- Eine weitere Herausforderung für die europäische Automobilproduktion, insbesondere für den wichtigsten Herkunftsmarkt Deutschland, stellen die extrem gestiegenen Preise für Strom und Gas dar. In unserem der Prognose zugrunde liegenden Szenario gehen wir jedoch, unter anderem aufgrund der gut gefüllten Gasspeicher, nicht von einer Energierationierung und nachhaltigen Produktionsbeschränkungen aus.

Prognose der Neuzulassungen von Personenwagen

- Bei der Betrachtung der Angebotsseite gilt es im Weiteren zu bedenken, dass sich eine Ausweitung der Produktionskapazitäten der Autobauer nicht zwingend zeitnah in der Anzahl an Schweizer Neuzulassungen widerspiegeln muss. Einerseits hängt die Verteilung der produzierten Autos auf die nationalen Märkte von deren Wichtigkeit für die Autobauer und deren Präferenzen ab. Zudem führt eine Autolieferung in ungewöhnlich grossem Ausmass zu einem Stau bei den Garagisten, die ihre Kapazitäten im Verkauf nicht beliebig ausweiten können.
- Nachfrageseitig zeigte sich im Verlauf des letzten Jahres, nach einem Einsturz im Jahr 2020 aufgrund des Pandemieausbruchs, zwischenzeitlich eine deutliche Erholung. Ohne die angebotsseitige Limitierung läge die Zahl der Neu-Immatrikulationen im letzten und diesen Jahr deutlich höher. Viele Indikatoren, die im Zusammenhang mit der Konsumfreudigkeit der Schweizer Bevölkerung stehen und der Bereitschaft, in grössere Anschaffungen zu investieren, stiegen im letzten Jahr stark an und erreichten oder übertrafen 2021 gar vielfach ihr Vorkrisenniveau. Die langen Wartezeiten für Neuwagen schreckten jedoch viele potentielle Käufer ab, die schliesslich auf den Gebrauchtwagenmarkt ausgewichen sind oder von einem Kauf abgesehen haben.
- Im laufenden Jahr hat die Bereitschaft der Schweizer Bevölkerung in grössere Anschaffungen zu investieren im Kontext der zunehmenden Inflation, dem ansteigenden Zinsniveau und dem Risiko einer Energiemangellage zudem abgenommen. Nachholeffekte von Seiten der privaten Käufer, die insbesondere verspätete Lieferungen bereits bestellter Fahrzeuge umfassen und nach Auflösung der angebotsseitigen Restriktionen eintreten, dürften deshalb in ihrem Umfang begrenzt bleiben. Das in den Jahren 2020 bis 2022 entstandene Defizit wird nur zu Teilen kompensiert. Die Zahl der Neuzulassungen dürfte somit nach Überwindung der Produktionsbeschränkungen (voraussichtlich 2024) zwar markant ansteigen, das Vorkrisenniveau wird aber nicht oder zumindest nicht deutlich übertroffen werden.
- Die Nachfrage im Bereich des Flottengeschäfts, auf das im Schweizer Markt ungefähr ein Drittel aller Neuzulassungen entfällt, ist nach einer starken Erholung im letzten Jahr im Kontext der konjunkturellen Unsicherheit wieder etwas gesunken. So befinden sich auch die Ausrüstungsinvestitionen für Fahrzeuge auf eher tiefem Niveau. Im Unterschied zu privaten Konsumenten konnte sich das Flottengeschäft jedoch nicht in grossem Umfang auf dem Gebrauchtwagenmarkt bedienen und ist entsprechend auf die Lieferung von Neuwagen angewiesen. Die umfangreichen Nachholeffekte des Flottengeschäfts werden somit, trotz aktuell eher tiefen Nachfrage, die Entwicklung der Neuzulassungen bis ins Jahr 2024 stützen.
- Im Jahr 2024 ist aufgrund des Ziels der Europäischen Kommission, die CO2 Emissionen von neuen Fahrzeugen bis 2025 um 15 Prozent zu reduzieren, zusätzlich ein angebots- und nachfrageseitiger Vorzieheffekt zu erwarten. Dies dürfte sowohl Hersteller als auch Konsumenten dazu bewegen, Fahrzeuge vor Einführung der neuen Vorschrift zu immatrikulieren.

Prognose der Neuzulassungen von Personenwagen

- Zusammengefasst prognostiziert BAK Economics für den Neuwagenmarkt im Jahr 2022 insgesamt 229'000 Fahrzeuge. Das bereits tiefe Niveau aus den von der Covid-19 Pandemie geprägten Vorjahren dürfte somit noch einmal unterboten werden. Mit Blick auf die Regionen zeichnen sich grössere Unterschiede ab. Während die Region Zürich im Vergleich zum letzten Jahr leicht zulegen dürfte (+0.8%), werden in der Nordwestschweiz voraussichtlich deutlich weniger Fahrzeuge immatrikuliert (-11.0%).
- Für das Jahr 2023 gehen wir gesamthaft von 260'000 Immatrikulationen aus. Der Schweizer Autohandel dürfte sich damit zwar etwas erholen, eine Rückkehr zum Niveau aus dem Vorkrisenzeit ist im kommenden Jahr jedoch noch nicht zu erwarten.

Gebrauchtwagen-Markt: Aktuelle Indikatoren & Prognose

Anzahl Börsenangebote, indexiert (Februar 2020 = 100)



Quelle: BAK Economics, Eurotax

Angebotstage der Börseninserate



Quelle: BAK Economics, Eurotax

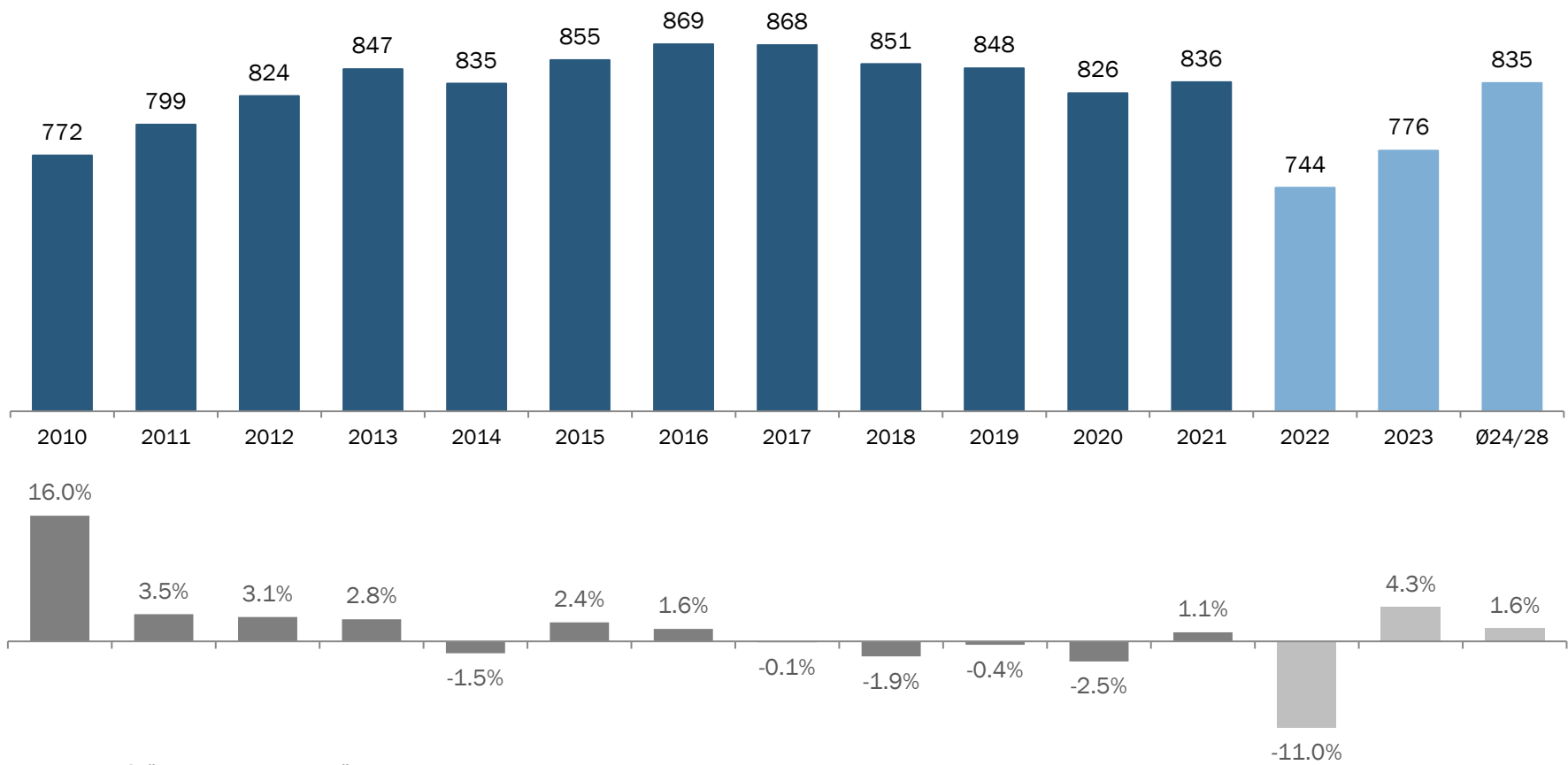
Anzahl Börsenangebote

- Die Grafik stellt das indexierte Volumen an aktiven Inseraten auf dem Gebrauchtwagenmarkt über die Zeit dar (Februar 2020 = 100). Die Statistik inkludiert gebrauchte Personenwagen bis zu einem Alter von 96 Monaten. Wie der Verlauf erkennen lässt, hat sich die Zahl der Inserate seit Ausbruch der Corona-Pandemie bis Ende des Jahres 2021 kontinuierlich reduziert. Im Dezember 2021 betrug die Anzahl an Inseraten noch rund 69 Prozent des Volumens vom Februar 2020. Im aktuellen Jahr haben die Börsenangebote wieder etwas zugelegt und im September rund 80 Indexpunkte erreicht.

Angebotstage der Börseninserate

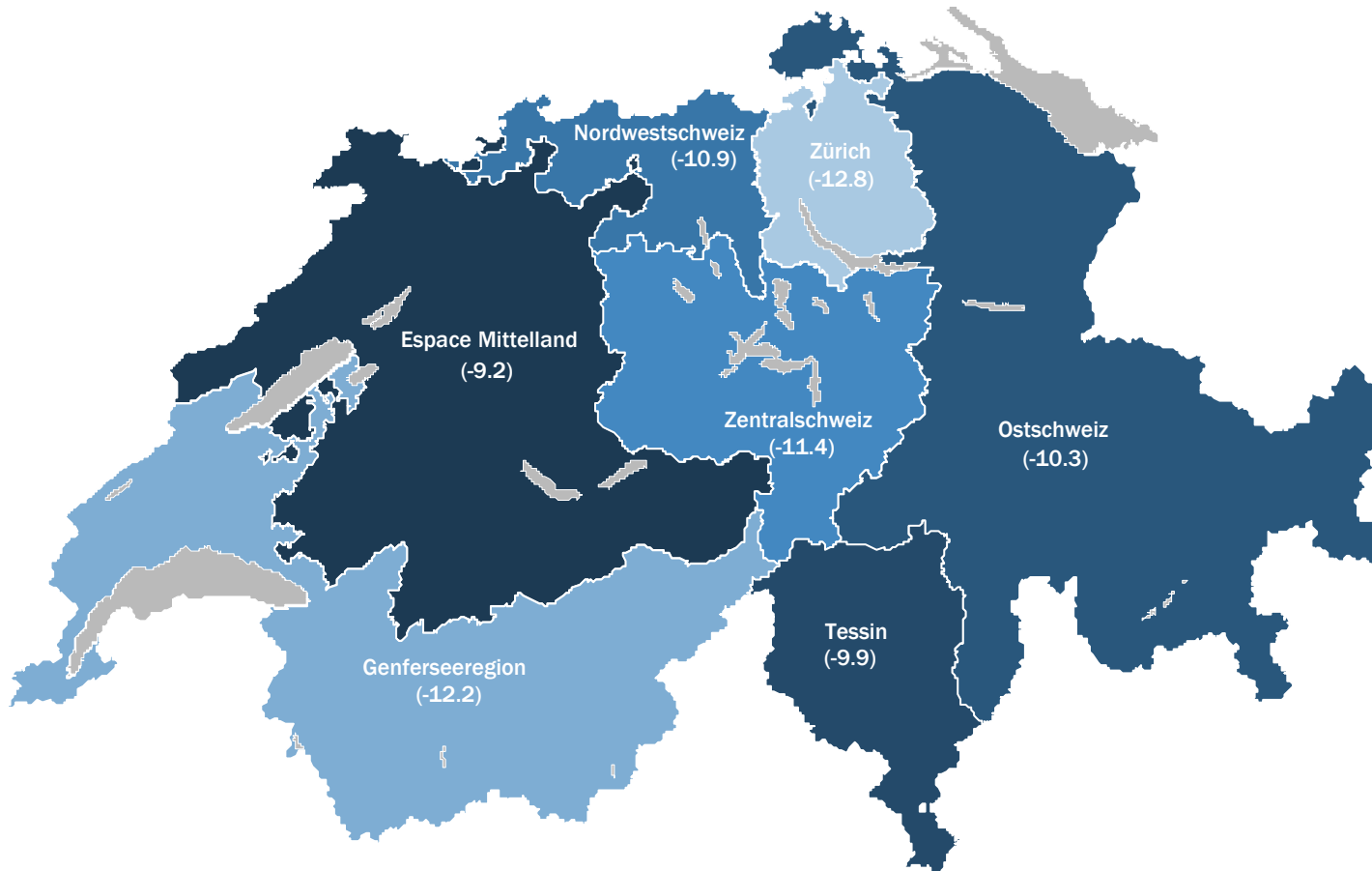
- Die Abbildung weist die durchschnittliche Angebotsdauer eines Inserates auf dem Gebrauchtwagenmarkt aus. Auch in dieser Statistik werden gebrauchte Personenwagen bis zu einem Alter von 96 Monaten erfasst. Die Zeitperiode hat sich zwischen Februar 2020 und Mai 2022 trotz wiederkehrender Phasen des Anstiegs deutlich von 106 auf 84 Monaten reduziert (-21%). In den vergangenen Monaten ist die durchschnittliche Angebotsdauer wieder auf rund 94 Monaten angestiegen, liegt aber immer noch markant unter dem Ausgangsniveau vor Ausbruch der Covid-19 Pandemie.

Prognose zur Anzahl Halterwechsel von Gebrauchtwagen



Anmerkung: Stück in Tausend/Veränderung in %
Quelle: BAK Economics, Eurotax

Prognose zur Anzahl Halterwechsel von Gebrauchtwagen (2022): Regionen



Anmerkung: Veränderung in % (2022 i.V. zu 2021)

Quelle: BAK Economics, ASTRA, Eurotax

Prognose der Halterwechsel von Gebrauchtwagen

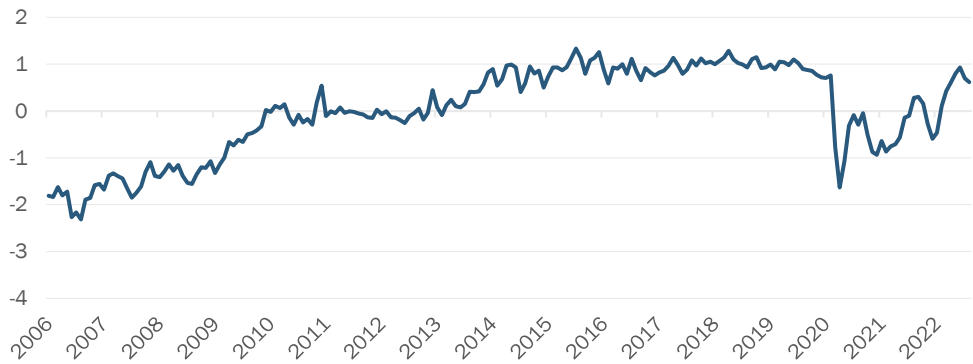
- Der Gebrauchtwagen-Markt erwies sich in den letzten beiden Jahren als ausgesprochen krisenresistent. Trotz teilweisen Verkaufseinschränkungen aufgrund der Restriktionen zur Eindämmung der Pandemie und der generellen Zurückhaltung der Konsumenten bei grösseren Anschaffungen lag die Zahl der Halterwechsel im Jahr 2020, sowie während einem Grossteil des Jahres 2021 nur leicht unter dem durchschnittlichen Niveau der letzten 10 Jahre.
- Die Dynamiken der Pandemie und insbesondere des Neuwagenmarktes gingen aber nicht spurlos am Gebrauchtwagen-Markt vorbei. So führte die geringere Anzahl an Neu-Immatrikulationen zu einem reduzierten Angebot im Gebrauchtwagenmarkt, da Käufer von Neuwagen aufgrund der Lieferverzögerungen gezwungen waren, länger an ihrem bisherigen Fahrzeug festzuhalten. Gleichzeitig führte die lange Wartezeit beim Kauf eines neuen Fahrzeuges zu einer teilweisen Verschiebung der Nachfrage hin zu gebrauchten Fahrzeugen. Das Zusammenspiel zwischen hoher Nachfrage und geringem Angebot resultierte in einem zunehmendem Ungleichgewicht. Die Folge waren stark zunehmende Preise und seit Ende des letzten Jahres auch eine abnehmende Zahl an Halterwechseln.
- Die Entwicklung im Gebrauchtwagenmarkt widerspiegelt sich eindrücklich in der Anzahl und der durchschnittlichen Angebotszeit von Börsenangeboten. Während beide Indikatoren im Verlaufe der letzten zwei Jahre aufgrund der Angebotsausdünnung stark abgenommen haben, sind in den letzten Monaten leichte Anstiege sichtbar, was auf eine Austrocknung des Marktes und eine zunehmende Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage hindeutet. Die Menge an Marktteilnehmern, die kein Auto mehr finden, welches sowohl dem Anforderungsprofil als auch den preislichen Vorstellungen entspricht, ist stark angestiegen. So wurden im aktuellen Jahr bis im Monat September insgesamt nur rund 555'000 Halterwechsel registriert, was einem Rückgang im Vergleich mit der selben Periode im Vorjahr um 12.2 Prozent entspricht. Gleichzeitig sind die durchschnittlichen Preise um 13.7 angestiegen.
- Die Zahl der Halterwechsel wird auch in diesem und nächstem Jahr stark von der Dynamik auf der Angebotsseite des Neuwagenmarkts abhängen. So lange die Produktion und entsprechend die Immatrikulation von neuen Fahrzeugen aufgrund der Materialknappheit eingeschränkt bleibt, ist mit einem Fortbestand der aktuellen Situation (ausgetrockneter Markt mit hoher Nachfrage und geringem Angebot) zu rechnen. BAK Economics prognostiziert für das aktuelle Jahr rund 744'000 Halterwechsel.
- Insbesondere in den Regionen Zürich und Genf sind in diesem Jahr die grössten Rückgänge der Halterwechsel zu erwarten (-12.8% resp. -12.2%). Dies steht auch im Zusammenhang mit der vergleichsweise hohen Anzahl an Neuzulassungen in den beiden Regionen.

Prognose der Halterwechsel von Gebrauchtwagen

- Im Jahr 2023 dürfte sich die Lage auf dem Gebrauchtwagenmarkt aufgrund des zu erwartenden Anstiegs der Neu-Immatrikulationen etwas entspannen. Es ist zu erwarten, dass die verhaltene Zunahme an Neuwagen mit einem leichten Anstieg des Angebots und einer Abnahme der Nachfrage an Gebrauchtwagen einhergeht. Die Verringerung der Lieferzeiten von Neuwagen aufgrund der allmählichen Normalisierung der Lieferkettenproblematik dürfte ebenfalls zur Senkung der Gebrauchtwagen-Nachfrage in Richtung Vorkrisenniveau beitragen. BAK Economics prognostiziert für das kommende Jahr insgesamt 776'000 Halterwechsel, was einer Zunahme um 4.3 Prozent entspricht.

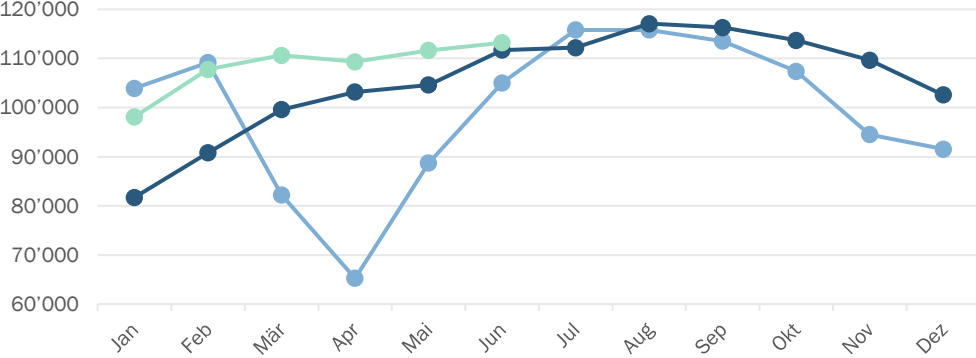
Werkstattgeschäft: Aktuelle Indikatoren & Prognose

Mobilitätsindex (TrendEcon)



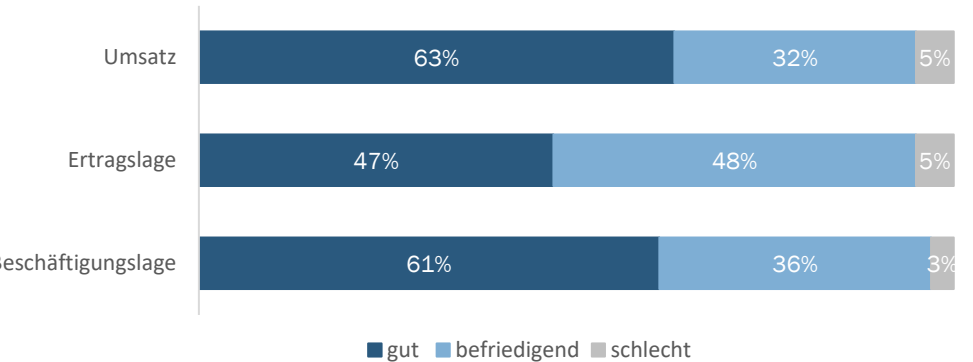
Quelle: BAK Economics, ASTRA

Verkehr auf der A1 (zwischen Schönbühl und Grauholz)



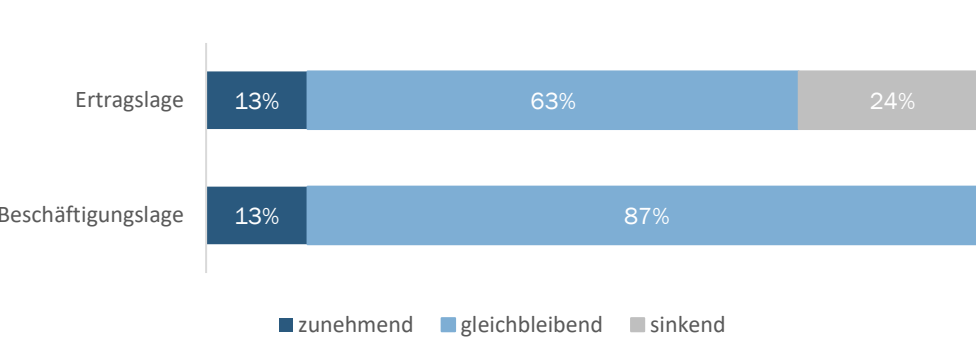
Quelle: BAK Economics, ASTRA

Situations-Prognose SAA September 2022



Quelle: BAK Economics, SAA

Trend-Prognose SAA September 2022: Q4



Quelle: BAK Economics, SAA

Mobilitätsindex (TrendEcon)

- Der Mobilitätsindex von TrendEcon ist ein täglich erhobener Indikator, der auf Google-Suchanfragen basiert. Der Indikator zeigt auf, wie oft die Schweizer Bevölkerung Suchanfragen im Bereich der Mobilität tätigt. Berücksichtigt werden dabei alle Anfragen im Zusammenhang mit den Schlüsselwörtern «Fahrplan, Taxi, Sixt und Google Maps». Die Entwicklung über die Zeit weist darauf hin, dass das Mobilitätsbedürfnis seit Ausbruch der Covid-19 Pandemie deutlich gestiegen ist, allerdings noch nicht das Vorkrisenniveau erreicht hat.

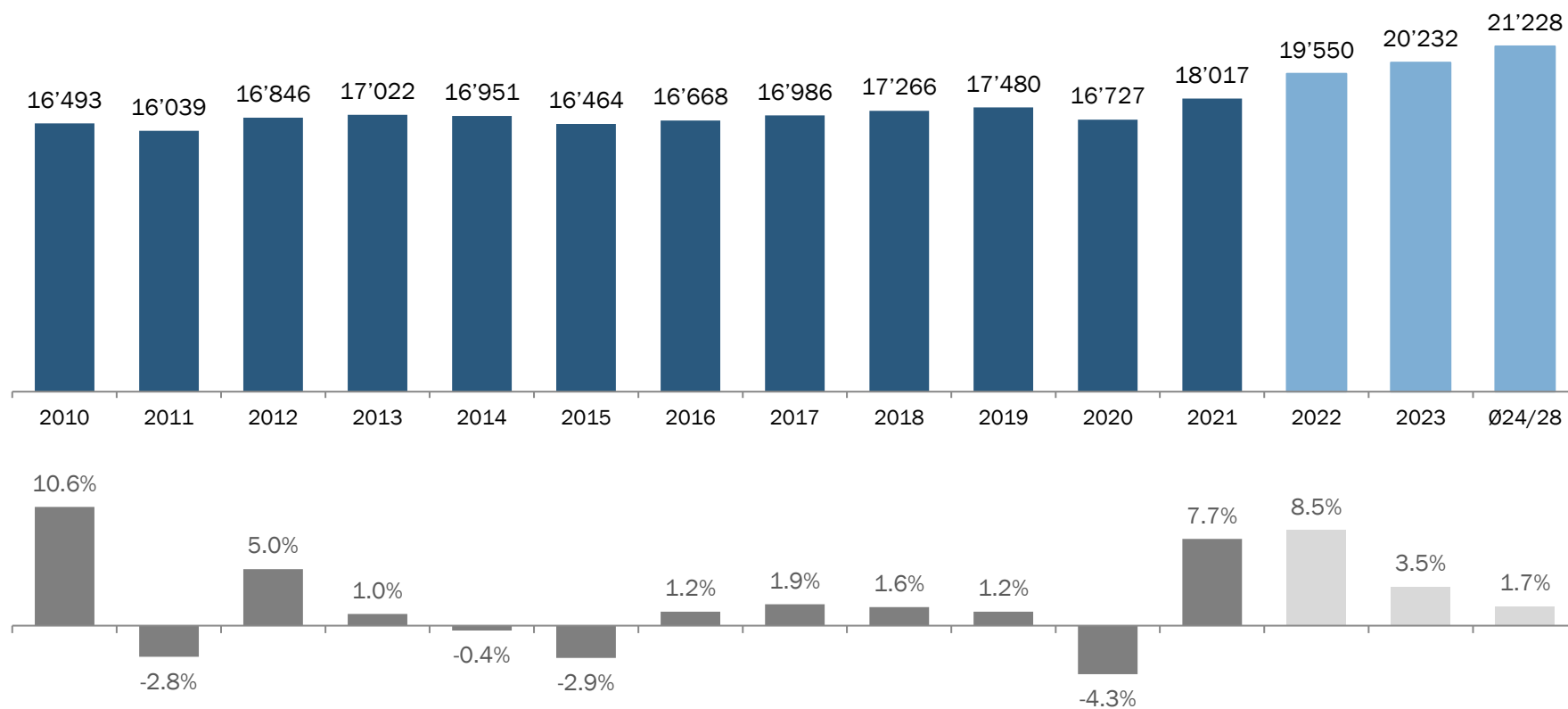
Verkehrsdaten (Verkehr auf A1)

- Die Grafik zeigt für einen Streckenabschnitt der Autobahn A1 (zwischen Schönbühl und Grauholz) die monatlichen Durchschnitte des Tagesverkehrs. Es wird deutlich, dass die Fahrzeugmobilität wieder deutlich höher ist als zu Zeiten der Covid-19 bedingten Restriktionen. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 ist die Zahl der gemessenen Fahrzeuge 2022 aber noch leicht tiefer.

Umfrage des Verbandes Swiss Automotive Aftermarket (SAA)

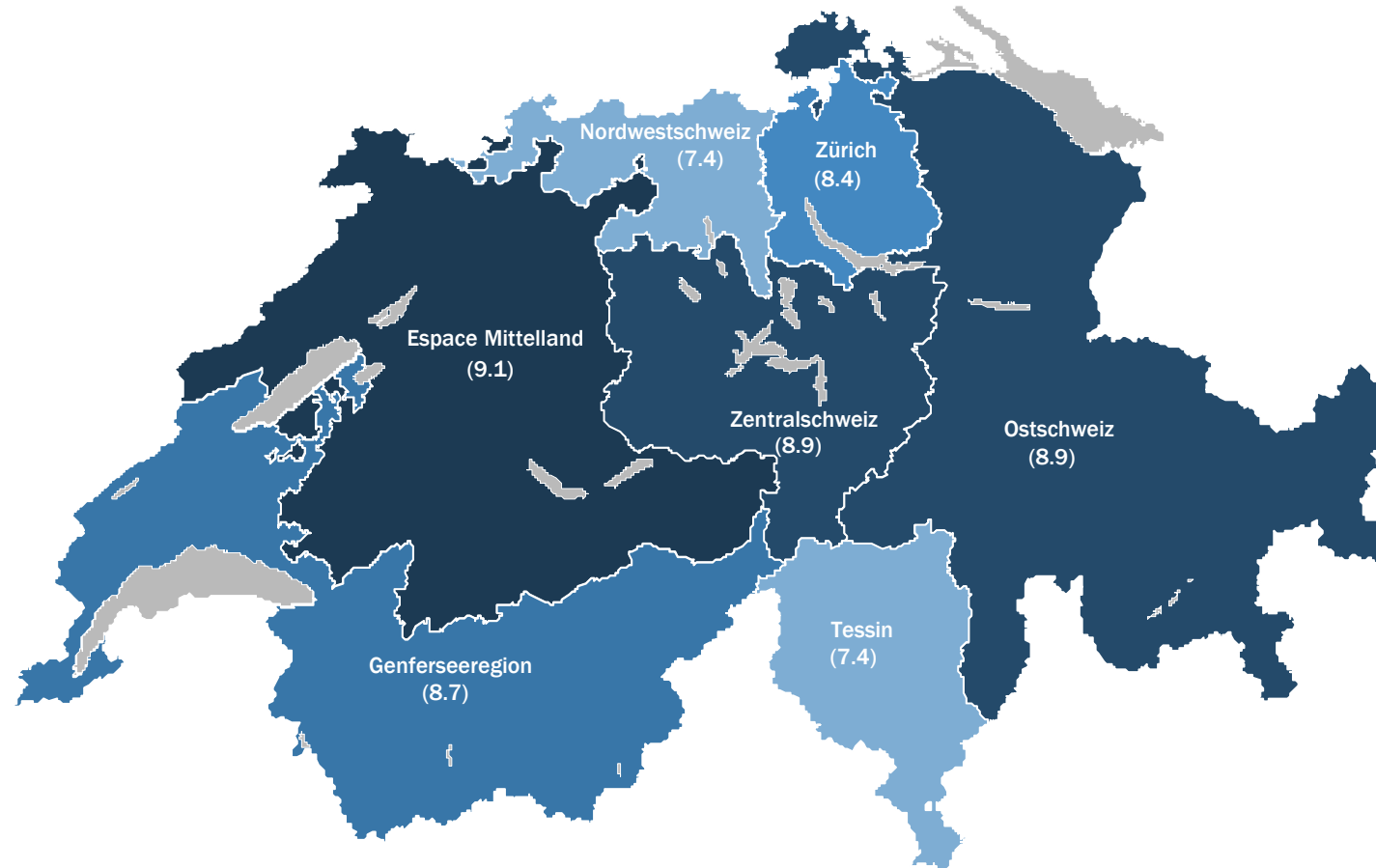
- Die beiden unteren Abbildung weisen die Resultate der vom Swiss Automotive Aftermarket, dem Verband der Garagenzulieferer, quartalsweise durchgeführten Umfrage aus. Für die Einschätzung im September 2022 zeigt sich, dass praktisch alle Mitglieder den Konjunkturverlauf der eigenen Branche entweder als gut oder zumindest befriedigend beschreiben. Für das vierte Quartal diesen Jahres geht die Mehrheit zudem von gleichbleibenden oder zunehmendem Aussichten in Bezug auf die Ertrags- und die Beschäftigungslage aus. Im Vergleich zu den Umfragen des Vorjahres wird die gesamte Branchensituation somit markant positiver wahrgenommen.

Prognose zur Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft



Anmerkung: in Mio. CHF/Veränderung in %
Quelle: BAK Economics, ESTV

Prognose zur Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft (2022): Regionen



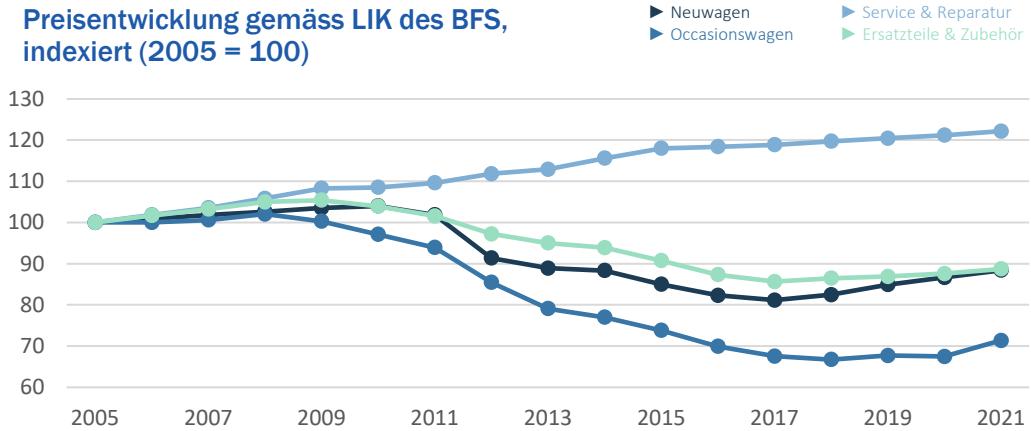
Anmerkung: Veränderung in % (2022 i.V. zu 2021)
Quelle: BAK Economics

Prognose der Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft

- Für die Umsatzentwicklung im Werkstattgeschäft liegen keine zwischenjährlichen Zahlen vor, umso schwieriger zeigt sich eine Einschätzung der aktuellen Entwicklung und umso höher fällt das Prognoserisiko aus. Die zur Verfügung stehenden, vorlaufenden Indikatoren deuten im aktuellen Jahr aber auf eine klar positive Entwicklung hin.
- Die Umfragen des Swiss Automotive Aftermarket, dem Verband der Garagenzulieferer, zeigen, dass sich die Zuliefererbranche vom Einbruch anfangs Jahr rasch erholt hat und die Mitglieder die Umsatzlage besser einschätzen als noch im Vorjahr.
- Die Kurzarbeit im Segment Autohandel- und Reparatur hat sich im laufenden Jahr dem Nullpunkt angenähert. Im Juni 2022 bezogen insgesamt 17 Unternehmen Kurzarbeitsentschädigungen, ein Jahr zuvor waren es noch 588 und im Jahr 2020 mehr als 2000 Unternehmen.
- Die Mobilität liegt im bisherigen Verlauf des aktuellen Jahrs deutlich über dem Niveau der beiden Vorjahre, die teilweise von restriktiven Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie geprägt waren.
- Der Fahrzeugbestand wächst kontinuierlich an und hat auch im vergangenen Jahr um rund 1.1 Prozent zugelegt. Die Wachstumsrate liegt damit deutlich über den Niveaus des Vorjahre.
- Die Zunahme des Bestandes kam trotz der ähnlich tiefen Zahl an Neuzulassungen im Jahr 2021 wie im Jahr 2020 zu Stande, weshalb in der Konsequenz das durchschnittliche Fahrzeugalter von 9.0 auf 9.3 Jahren angestiegen ist. Die Service-Intensität hat sich damit weiter erhöht.
- Die Preise für Ersatzteile und Zubehör haben auch im aktuellen Jahr deutlich zugelegt und liegen bis im September 2022 durchschnittlich 5.3 Prozent höher als noch im Jahr zuvor. Auch die Preise von Service- und Reparaturarbeiten sind gemäss BFS im aktuellen Jahr gegenüber 2021 bisher um 1.6% angestiegen.
- Insgesamt prognostizieren wir für das Jahr 2022 ein Umsatzwachstum im Werkstattgeschäft von 8.5 Prozent. Regional fällt bei der Entwicklung des Werkstattumsatzes insbesondere das Tessin auf, in welchem wie bereits in den letzten Jahren eine eher unterdurchschnittliche Steigerung zu erwarten ist.
- Mit den weiterhin bestehenden Lieferschwierigkeiten von Neuwagen und der damit einhergehenden längeren Besitzdauer von Fahrzeugen dürfte der Umsatz auch im Jahr 2023 zulegen. Wir gehen von einem Wachstum der Werkstattumsätze um 3.5 Prozent aus.

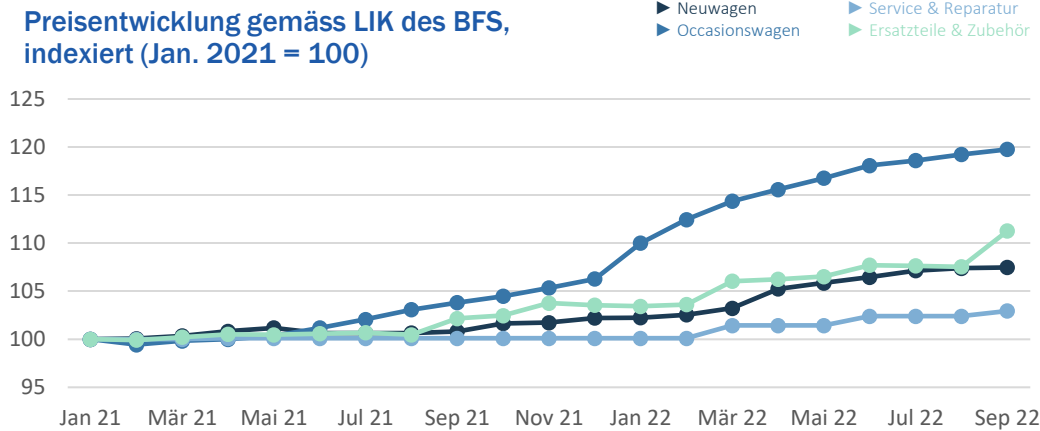
Preisentwicklung & Prognose

Preisentwicklung gemäss LIK des BFS,
indexiert (2005 = 100)



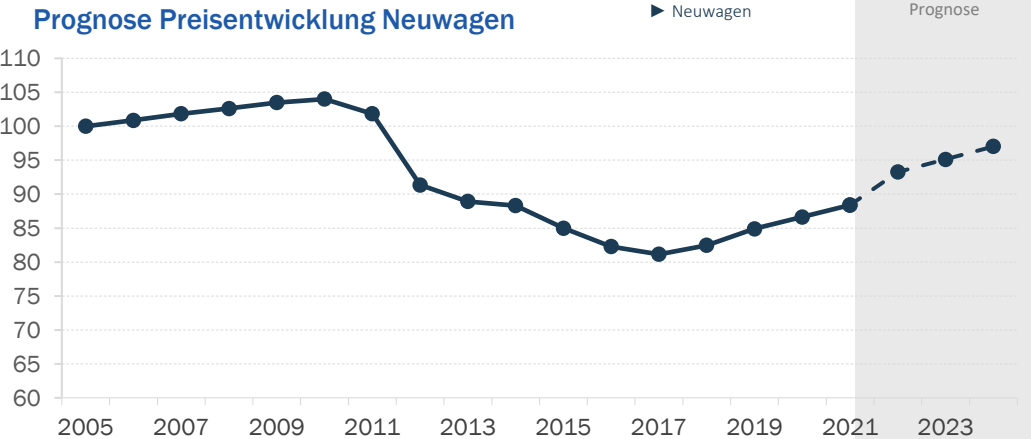
Quelle: BAK Economics, BFS

Preisentwicklung gemäss LIK des BFS,
indexiert (Jan. 2021 = 100)



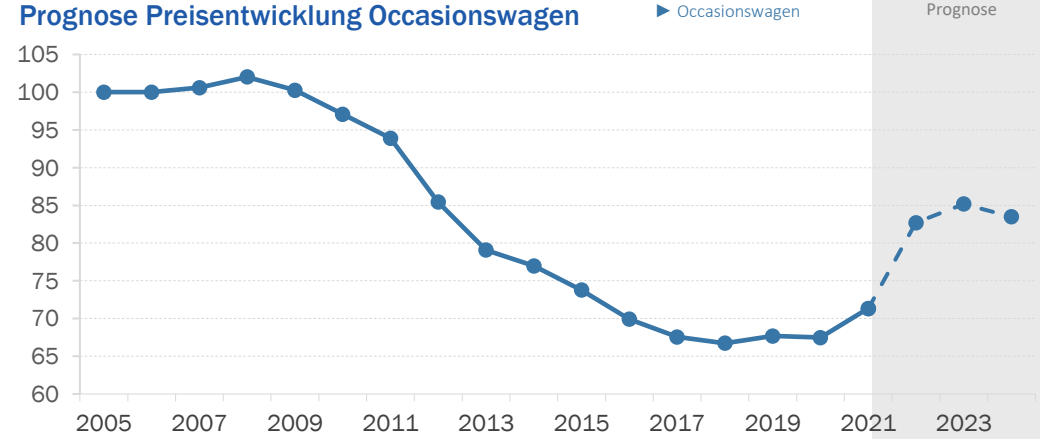
Quelle: BAK Economics, BFS

Prognose Preisentwicklung Neuwagen



Quelle: BAK Economics

Prognose Preisentwicklung Occasionswagen



Quelle: BAK Economics

Prognose der Preisentwicklung

- Die Neuwagenpreise sind im Verlauf des aktuellen Jahres kontinuierlich angestiegen und lagen bis im September 2022 durchschnittlich 4.3 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Wesentliche Treiber der Preissteigerungen sind die angebotsseitige Verknappung, die den Spielraum für Autohändler vergrössert und das internationale Inflationsumfeld, das nur teilweise durch die Frankenaufwertung kompensiert wird.
- Da sich die Dynamik des Neuwagenmarkts kurzfristig nicht grundlegend verändern wird, ist in den nächsten Monaten ein weiteres Preiswachstum zu erwarten. Das Angebot an Neuwagen dürfte aufgrund der Lieferschwierigkeiten weiterhin knapp bleiben und auch das Inflationsumfeld dürfte in etwas abgeschwächter Form bestehen bleiben.
- Insgesamt rechnen wir für das Gesamtjahr 2022 mit einem Anstieg des Preisniveaus um 5.5 Prozent. Für das Jahr 2022 gehen wir von einem weiteren Wachstum um 2.0 Prozent aus.
- Im Occasionsmarkt hat das durchschnittliche Preisniveau auch im aktuellen Jahr markant zugelegt. Die hohe Nachfrage und das kleiner werdende Angebot haben das Niveau bis im September 2022 um durchschnittlich 13.7 Prozent gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres anwachsen lassen.
- Aufgrund der anhaltenden Angebotsproblematik dürften die Preise auch in den nächsten Monaten ansteigen. Wir erwarten für das Gesamtjahr 2022 eine Steigerung des durchschnittlichen Preisniveaus um 16.0 Prozent.
- Für das Jahr 2023 prognostizieren wir einen Anstieg von 3.0 Prozent. Mit der allmählich einsetzenden Entspannung auf dem Neuwagenmarkt und der damit verbundenen Angebotsausweitung auf dem Gebrauchtwagenmarkt dürfte sich auch die Preisdynamik allmählich normalisieren.

Einschätzung der Prognoserisiken & Alternativszenarien

Einschätzung der Prognoserisiken für die Zahl der Neu-Immatrikulationen

- Die Prognoserisiken sind im aktuellen internationalen Umfeld und vor dem Hintergrund der Komplexität und Verwundbarkeit der globalen Lieferketten aussergewöhnlich hoch. Zu erwähnen sind insbesondere folgende ernstzunehmende Risiken, die jedoch nicht eine genügend hohe Eintrittswahrscheinlichkeit besitzen, um im Basisszenario (sprich dem Szenario, welches der Prognose zugrunde liegt) berücksichtigt zu werden.
- **Kapazitätsbeschränkungen von Halbleitern:** Wir erwarten aufgrund der absehbaren Eröffnung einer Vielzahl an Halbleiter-Produktionsstätten, die im Zuge des Nachfrageanstiegs erstellt wurden, eine kontinuierliche Entspannung im Verlauf dieses und des nächsten Jahres. Eine vollständige Normalisierung prognostizieren wir gar erst für das Jahr 2024. Da sich das Nachfrage- und zukünftige Angebotsniveau an Halbleitern nicht exakt ermitteln lässt, ist das Ausmass und der Zeitpunkt der Entspannung jedoch nicht punktgenau bestimmbar. Ein Risiko besteht auch dadurch, dass sich viele neue Werke auf die Produktion von Halbleitern mit fortschrittlichen Prozessknoten fokussieren, während in der Automobilindustrie (mit Ausnahme von E-Autos) insbesondere auch Halbleiter mit älteren Prozessknoten verwendet werden.
- **Covid-19 Pandemie:** Auch wenn längerfristige, einschneidende Beschränkungen des öffentlichen Lebens in Europa nicht mehr realistisch erscheinen, birgt die Covid-19 Pandemie immer noch ein ernstzunehmendes Risiko für die globale Wirtschaft. Gerade im asiatischen Raum und dabei insbesondere in China, das nach wie vor an einer Null-Covid-Politik festhält, besteht das Restrisiko, dass es im Falle eines neuerlichen Pandemieausbruchs nicht nur (wie im Basisszenario enthalten) zu kurzfristigen, sondern im schlimmsten Fall erneut zu langfristigen Produktionsausfällen und schwerwiegenden Störungen der Lieferketten kommen kann.
- **Strommangellage:** Im Falle einer weiteren Eskalation des russischen Angriffskrieges in der Ukraine und einer allfälligen Ausweitung der EU-Sanktionen bis hin zum Boykott der Gaslieferungen, kann es insbesondere in Deutschland, dem wichtigsten Herkunftsmarkt für Neuwagen in der Schweiz, zu einer schwerwiegenden Strommangellage kommen. In diesem Szenario ist mit massiven Produktionsbeschränkungen für Deutsche Werke zu rechnen, was entsprechend die Zahl der Immatrikulationen negativ beeinflusst.
- **China-Taiwan Konflikt:** Im Falle einer Eskalation des Konflikts zwischen Taiwan und China droht eine massive Verstärkung der Lieferengpässe von Vorprodukten. Im schlimmsten Szenario würde nicht nur Taiwan als wichtigster Lieferant von Mikro-Chips ausfallen und die Lieferbeziehungen zu China in Gefahr geraten, es könnten auch die Handelsbeziehungen des Westens zu Südkorea und Japan gestört werden. Die Folge wären massive Schwierigkeiten für den Schweizer Autohandel. Allerdings hat China selbst ein hohes Interesse an einer funktionierenden Exportwirtschaft, weshalb dieses Szenario eher unrealistisch ist.

Alternativszenarien

In Phasen mit hoher Unsicherheit über die zukünftige konjunkturelle Entwicklung bietet es sich an, alternative Szenarien zu betrachten. Im Folgenden sollen für den Neuwagenmarkt als Ergänzung zum Basisszenario, welches auf der Basis des aktuellen Informationsstandes die höchste Eintrittswahrscheinlichkeit besitzt, sowohl ein negatives als auch ein positives Alternativszenario analysiert werden.

Negativszenario

- Im Negativszenario gehen wir gegen Ende 2022 und im Jahr 2023 weiterhin von einschneidenden Produktionsbeschränkungen aus, die durch die unzureichende Verfügbarkeit von Vorprodukten verursacht wird. So muss der Automobilsektor einerseits bei der Lieferung von Halbleitern aufgrund der verspäteten Bestellungen in der Corona-Krise im Vergleich zu anderen Industriesektoren hinten anstehen. Die Angebotsausweitung von Halbleitern erfolgt zudem nicht wie erwartet, da sich eine Vielzahl der Produzenten auf neuere, fortschrittlichere Halbleitermodelle fokussiert, die in der Autoindustrie nicht nachgefragt werden. Andererseits bleiben auch weitere für die Autoproduktion elementare Vorprodukte aufgrund der aus dem Gleichgewicht gebrachten globalen Lieferketten nur begrenzt verfügbar. In diesen Szenario sind für das aktuelle Jahr 225'000 und für das nächste Jahr rund 233'000 Neuzulassungen zu erwarten.

Positivszenario

- Im Positivszenario rechnen wir mit einer schnellen Erholung der Angebotsknappheit von Vorprodukten. Die Ausweitung der Produktionskapazitäten von Halbleitern verläuft rasch und die in der Automobilbranche verwendeten Halbleiter sind bereits im Verlaufe des Jahres 2023 ausreichend erhältlich. Die Covid-19 Pandemie führt zudem zu keinen anhaltenden Güterstaus oder Produktionsbeschränkungen im asiatischen Raum, was die Handelstätigkeit beschleunigt und die Vorprodukte im Generellen gut verfügbar macht. Es ist somit bereits im zweiten Halbjahr 2023 mit Nachholeffekten und einem Abbau des Auftragseingangs der Schweizer Autogaragen zu rechnen. In diesem Szenario prognostizieren wir für das aktuelle Jahr rund 236'000 und für das Jahr 2023 rund 285'000 Neuzulassungen.

Ansprechpartner

Redaktion:

Johannes von Mandach
Projektleitung
T + 41 61 279 97 26
johannes.vonmandach@bak-economics.com

Michael Grass
Geschäftsleitung, Leiter Branchenanalysen
T + 41 61 279 97 23
michael.grass@bak-economics.com

Auftraggeber:

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)
Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung
T + 41 31 307 15 15
markus.aegerter@agvs-upsa.ch



bak-economics.com