hpo Konjunkturkommentar 3. Quartal 2026

Kann die Wirtschaft den geopolitischen Krisen trotzen?

Cham, im August 2026

Das Wichtigste in Kürze

- Der **Auftragseingang der deutschen Maschinenbauer stieg im ersten Quartal um 10,7 %** im Jahresvergleich und bestätigt das positive Momentum. Frühindikatoren weisen zudem auf eine weitere Erholung der Nachfrage. Doch das absolute Niveau der Nachfrage ist immer noch tief und **nicht alle Segmente des Maschinenbaus partizipieren an der aktuellen Erholung.**
- **Die Wirtschaft trotzt den geopolitischen Unwägbarkeiten** und das Wirtschaftswachstum bleibt im Wesentlichen stabil. Das Weltbruttoinlandprodukt dürfte 2026 um rund 3 % wachsen.
- **Die hohen Inflationsraten machen Leitzinserhöhungen in vielen Industrieländern notwendig,** welche das Wirtschaftswachstum etwas bremsen werden.
- **In Europa wirkt der Konsum stützend.** So wächst auch die Zahl der monatlichen Neuzulassungen von Personenwagen in Europa wieder stärker (+8 % im Q2 im Jahresvergleich). Allerdings drängen trotz hohen Einfuhrzöllen chinesische Marken auf den europäischen Markt. Gemäss aktuellen Schätzungen **wird China in diesem Jahr erstmals mehr Autos nach Deutschland exportieren als umgekehrt.**
- **Chinas Wirtschaftswachstum verlangsamt sich weiter auf 4,6 % im laufenden Jahr.** Nicht nur der schwache Privatkonsum und die schwelende Immobilienkrise bremsen, seit einigen Monaten sinken auch die Investitionen in Sachanlagen, während die Exporte stark zulegen.
- Der **Ruf nach europäischen Ausgleichszöllen,** um die Exportflut aus China zu bändigen, nimmt zu. Zielführender ist es jedoch, wenn sich Europa primär auf die Verbesserung der eigenen Standortbedingungen fokussiert und neue Handelshemmnisse nur sehr zurückhaltend anwendet. Denn diese haben meist gewichtige, unerwünschte Nebenwirkungen.

Die Nachfrage im Maschinenbau steigt weiter

Nach 14 Quartalen im Krebsgang steigt der gleitende 12-Monatsschnitt im deutschen Maschinenbau nun bereits das dritte Quartal in Folge. Die erhoffte Überwindung des Nachfragetiefpunkts Mitte 2025 ist Realität und wurde erneut bestätigt. Gemäss Daten des deutschen Statistikamts Destatis stieg der Auftragseingang der deutschen Maschinenbauer im zweiten Quartal inflationsbereinigt um 10,7 % im Jahresvergleich. Die inländische Nachfrage der Maschinenbauer war etwas verhaltener, nahm aber innert Jahresfrist ebenfalls um 3,4 % zu.

Auch die amerikanischen Hersteller von Maschinen konnten ihre Auftragseingänge im Jahresvergleich um 9,5 % steigern. Zuversichtlich für die kommenden Monate stimmt, dass die **Einkaufsmanagerindizes** (PMI) der Industrie sowohl in Europa als auch in den USA in den vergangenen Monaten stiegen. Die Werte liegen nun mehrheitlich über der Schwelle von 50 Punkten und damit im Wachstumsbereich. Der von hpo forecasting berechnete Frühindikator für die Industrie, der sich aus der Veränderungsrate der Industrieproduktion ableitet, steht schon länger für ein moderates Wachstum. Dies sind wichtige Signale, die zuversichtlich stimmen.

Grosse Unterschiede zwischen verschiedenen Segmenten im deutschen Maschinenbau

Unter den Maschinenbausegmenten in Deutschlang profitieren die **Hersteller von Verbrennungsmotoren und Turbinen,** welche nicht in Strassen- oder Luftfahrzeugen verbaut werden, seit vier Jahren von einer stark wachsenden Nachfrage, die sich jüngst nochmals stark beschleunigte. Dies liegt unter anderem daran, dass die boomenden Rechenzentren eine Notstromversorgung benötigen. Beispielsweise grosse Dieselgeneratoren sind deshalb sehr begehrt. Dasselbe gilt für die **Hersteller von Kühlungsgeräten,** welche in Rechenzentren ebenfalls unerlässlich sind.

Hersteller von Bergbau- und Baumaschinen verzeichneten bereits 2025 einen Anstieg der Nachfrage. Doch in der Zwischenzeit hat sich dieser Elan bereits wieder etwas abgeschwächt und die Nachfrage ist in eine Seitwärtsbewegung übergegangen. Die angekündigten Grossinvestitionen in Europas Infrastruktur lassen auf sich warten, mit entsprechenden Konsequenzen für die Baumaschinenhersteller. Doch die Wachstumsaussichten sind weiterhin intakt.

Die **Werkzeugmaschinenindustrie** ist von der Krise im Automobilsektor besonders stark betroffen. Nach 14 Quartalen mit fallenden Auftragseingangszahlen gelang nun diesem spätzyklischen Segment des Maschinenbaus die Überwindung der Talsohle. Der Quartalswert stieg leicht um 4,5 % im Quartalsvergleich und 15,2 % im Vergleich zum Vorjahr. In der Folge stieg der gleitende 12-Monatsschnitt um 3,6 % gegenüber dem Vorquartal, liegt aber nach wie vor rund 30 % unter dem Stand von 2022.

Die **Textilmaschinenindustrie** ist traditionell ein sehr frühzyklisches Segment des Maschinenbaus. Insofern wäre hier ein weiter fortgeschrittener Aufschwung zu erwarten. Dem ist aber nicht so. Nach rund eineinhalb Jahren in der Seitwärtsbewegung auf sehr tiefem Niveau hat sich die Auftragsflaute bei den Textilmaschinenherstellern jüngst sogar wieder akzentuiert und das reale Auftragseingangs-Volumen ist noch etwa halb so gross wie vor zehn Jahren.

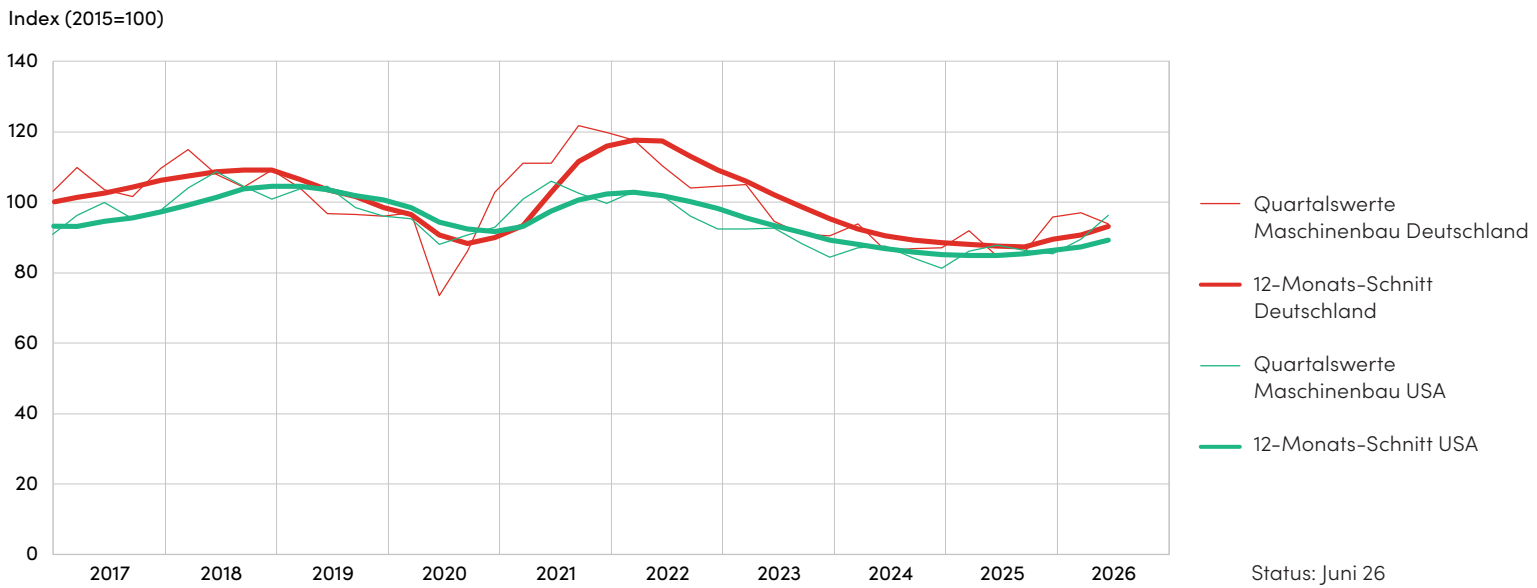


Abb. 1: Auftragseingang Maschinenbau Deutschland und USA (real)

Quellen: Daten Destatis und Census, Darstellung hpo forecasting

Auch deutsche **Hersteller von Kunststoff- und Gummimaschinen** mussten seit dem Höhepunkt während der Pandemie (2021) einen ausgeprägten Rückgang der Nachfrage hinnehmen. Eine Bodenbildung ist in den Ist-Zahlen immer noch nicht zu erkennen.

Das Ausmass dieses Nachfragerückgangs kann nur teilweise mit zyklischen Komponenten erklärt werden, auch strukturelle Faktoren sind hier am Werk. **Sowohl in der Textil- als auch in der Kunststoffmaschinenindustrie konnten Unternehmen aus Asien in den letzten Jahren grosse Marktanteile gewinnen.** Selbst Unternehmen im High-End-Bereich, die direkt kaum von chinesischen Anbietern bedrängt werden, spüren den Druck. Kunden im High-End-Bereich oder in sehr spezifischen Nischen berichten uns, dass sie in ihren bisher gut abgeschirmten Marktsegmenten zunehmend von anderen europäischen Unternehmen bedrängt werden, welche ihrerseits für sich neue Nischen suchen, in denen chinesische Anbieter noch nicht tätig sind.

Die Konjunktur in Europa und den USA bleibt stabil, doch die Inflation ist zu hoch

Wer die täglichen Schlagzeilen liest, müsste meinen, die Wirtschaft stecke in tiefen Schwierigkeiten. Die **Strasse von Hormuz** ist weiterhin weitgehend blockiert, der **Erdölpreis** verharrt hartnäckig in der Gegend von 90 US-Dollar und die **steigende Inflation** frisst die Haushaltseinkommen weg.

Die **Wachstumszahlen der Bruttoinlandprodukte** (BIP) bleiben jedoch stabil und der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet in seiner aktuellsten Schätzung vom Juli ein weltweites BIP-Wachstum von nach wie vor rund 3,0 % im laufenden Jahr. Die Berechnungen für die USA liegen aktuell bei 2,3 % und für die Eurozone bei 0,9 %.

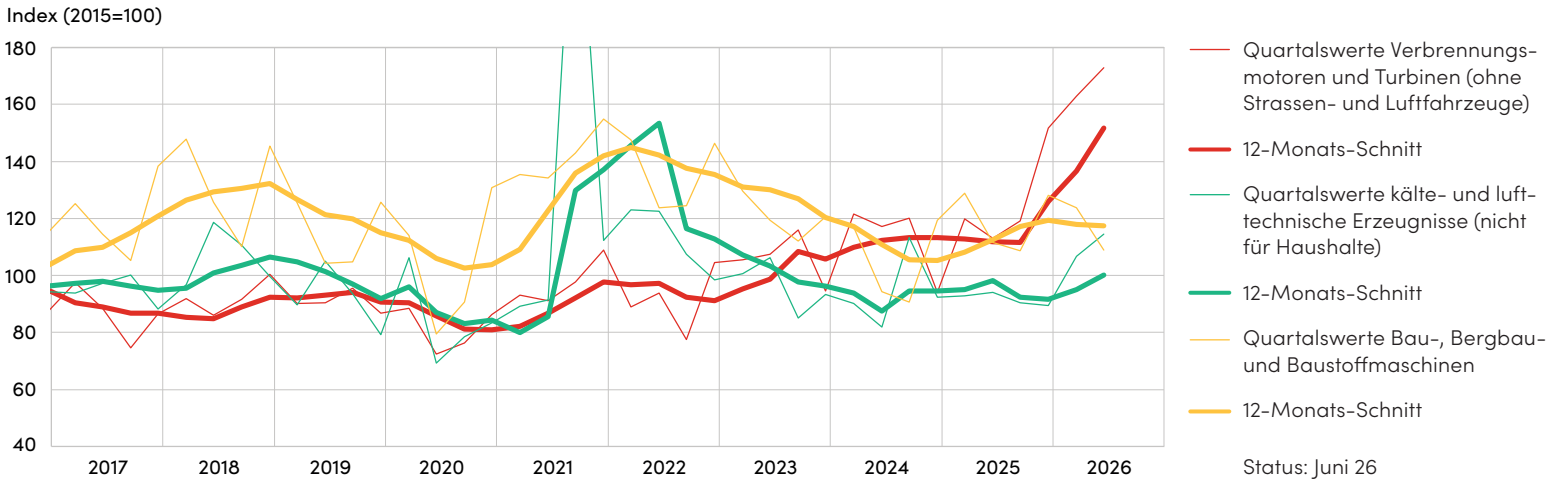


Abb. 2: Auftragseingang (real) der deutschen Hersteller von Verbrennungsmotoren und Turbinen (ohne Strassen- und Luftfahrzeuge), kälte- und lufttechnischen Erzeugnissen (nicht für Haushalte) sowie von Bau-, Bergbau- und Baustoffmaschinen

Quelle: Daten Destatis, Darstellung hpo forecasting

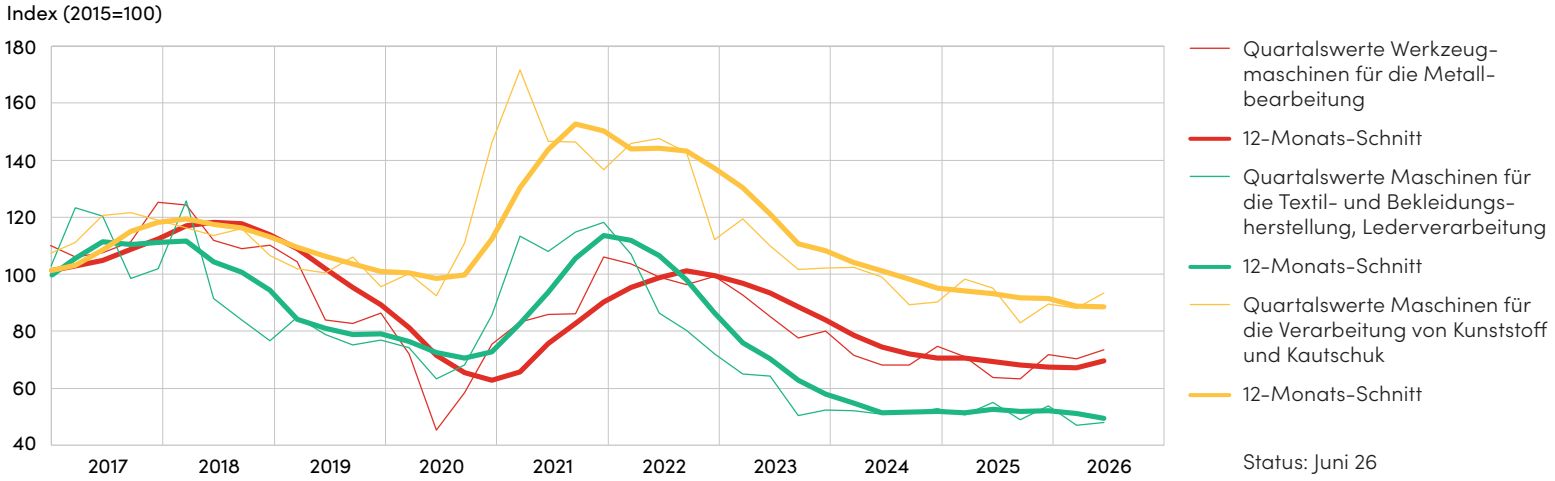


Abb. 3: Auftragseingang (real) deutsche Hersteller von Werkzeugmaschinen, Textilmaschinen sowie Kunststoff- und Kautschukmaschinen

Quelle: Daten Destatis, Darstellung hpo forecasting

Der aktuell mit Abstand wichtigste Treiber für das US-Wachstum ist nach wie vor das **enorme Investitionsvolumen rund um das Thema KI-Infrastruktur.** Dies ist gleichzeitig auch das grösste Risiko, sollten sich diese Investitionen als nicht nachhaltig herausstellen und abrupt stoppen. Die Debatte, ob es sich hier um eine riesige Spekulationsblase oder nachhaltige Investitionen handelt, wird heftig geführt. Allerdings kann es noch Jahre dauern, bis eine allfällige Blase platzt. Aus zyklischer Perspektive stehen wir immer noch am Anfang einer längeren, verhältnismässig stabilen Erholungsphase.

Die Hauptsorge der Notenbanker ist derzeit weniger das Wirtschaftswachstum, sondern die gestiegene **Inflation von weit über 2 %** in den USA und der Eurozone. Es gibt eine ganze Reihe von Entwicklungen, die in den kommenden Quartalen für weiterhin erhöhte Inflationszahlen sprechen:

- Da im Irankrieg die Ölreserven weltweit stark sinken und die Raffineriekapazitäten ein Engpass bleiben, werden die **Preise für fossile Brennstoffe** unabhängig von einer allfälligen Wiedereröffnung der Strasse von Hormuz über längere Zeit erhöht bleiben, um die Speicher wieder aufzufüllen.
- Der extreme **Hitzesommer** führt zu Ernteausfällen und steigenden Preisen für Nahrungsmittel.
- Das **stärker begrenzte Arbeitsangebot** aufgrund der eingebrochenen Migrationszahlen in die USA dürfte dort zu steigenden Löhnen führen.
- Die **wuchernden Handelshemmnisse** weltweit erhöhen die Importkosten.
- Erstmals seit 2022 **steigen die Produzentenpreise in China** in diesem Jahr wieder, was deren Exporte verteuern wird.

Ob, wie stark und ab wann die erhofften Effizienzgewinne durch den verbreiteten Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Arbeitswelt für deflationäre Tendenzen sorgt, ist umstritten. **Die Finanzmärkte jedenfalls rechnen in den kommenden Quartalen eher mit Leitzinserhöhungen als mit Senkungen,** denn die Inflation ist zu hoch. Im Juli betrug die Inflationsrate in der Eurozone 2,9 % und in den USA 3,4 %.

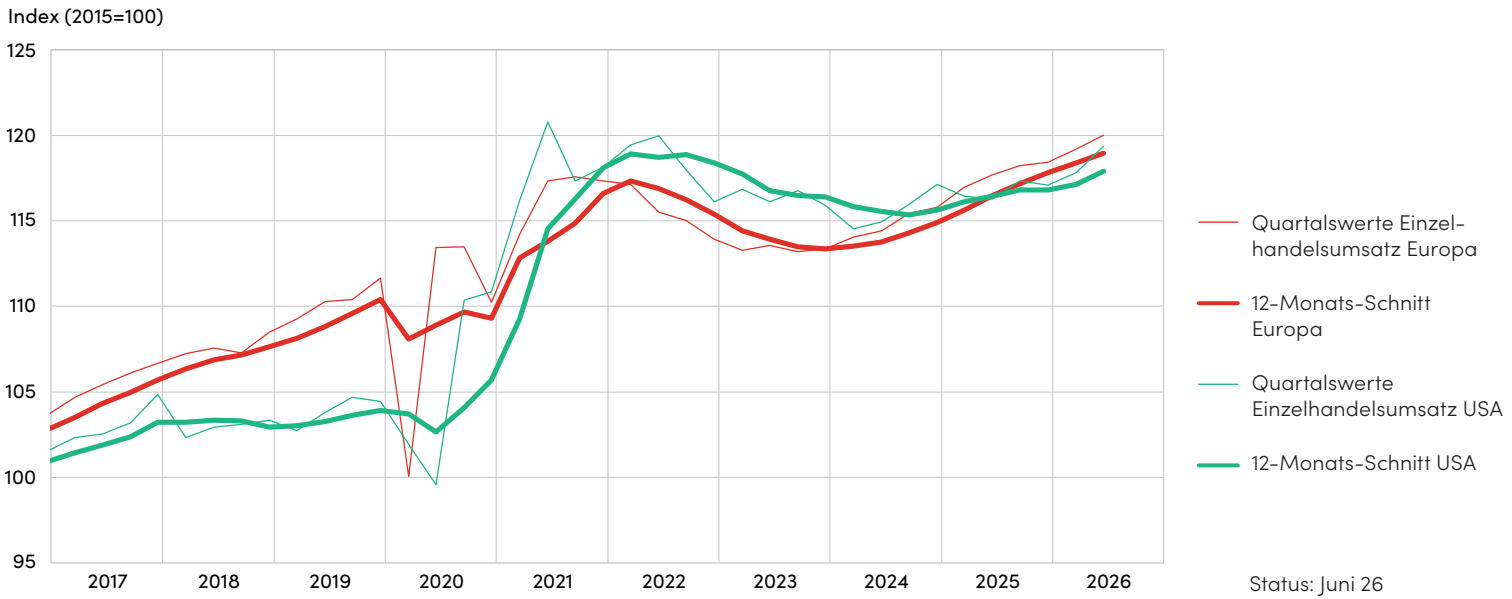


Abb. 4: Einzelhandelsumsatz (real) Europa und USA

Quellen: Daten OECD, Darstellung hpo forecasting

Die erhöhten Inflationszahlen hinterlassen in den **Einzelhandelsumsätzen** kaum Spuren. Sowohl in Europa als auch in den USA steigen die Umsätze seit dem Tiefpunkt vor gut zwei Jahren kontinuierlich. Im zweiten Quartal betrug das Wachstum in Europa 1,9 % und in den USA 1,3 % im Jahresvergleich. Damit folgen diese wichtigen Indikatoren recht präzise den Langfristhypothesen von hpo forecasting. Diese Entwicklung wird gemäss unserer Einschätzung noch längere Zeit anhalten und die Gesamtkonjunktur auch in unsicheren Zeiten stabilisieren.

Die Nachfrage nach Personenwagen in Europa wächst wieder

Stützend wirkt in Europa nicht zuletzt die **zunehmende Dynamik im Automobilsektor.** Nach sechs Jahren mit verhältnismässig wenig Neuzulassungen wurden im Q2 2026 3,7 Mio. Fahrzeuge in den Ländern der EU, EFTA und in Grossbritannien neu registriert. Das entspricht im Jahresvergleich einem kräftigen Plus von 8 % und markiert den mit Abstand höchsten Quartalswert seit 2019.

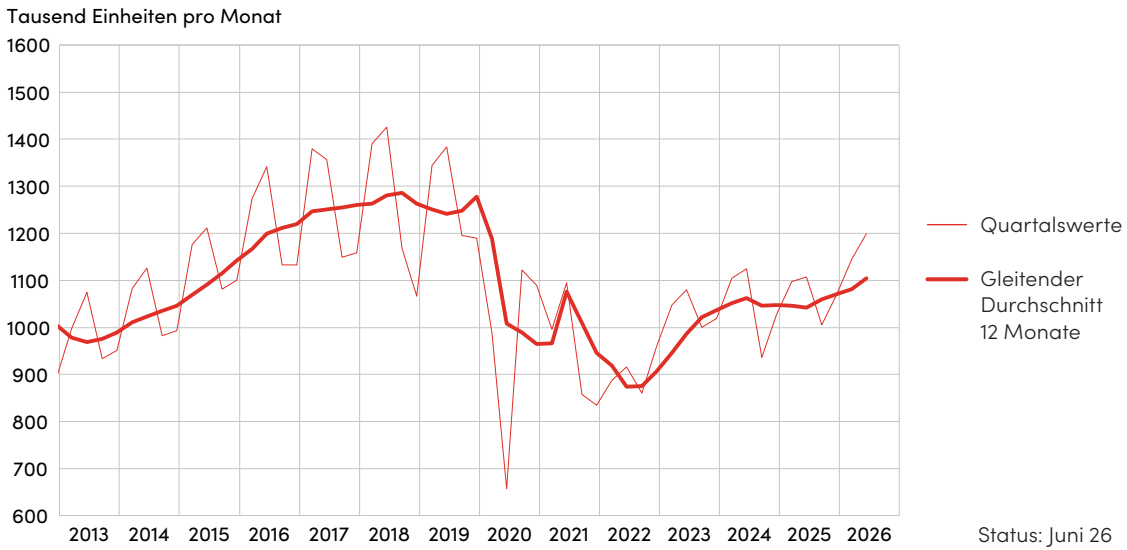


Abb. 5: Neuzulassungen pro Monat von Personenwagen in Europa

Quelle: Daten ACEA, Darstellung hpo forecasting

Hinzu kommt, dass das **Durchschnittsalter der Personenwagen** in Europa in den letzten Jahren kontinuierlich stieg. In den 2010er Jahren betrug das Durchschnittsalter der Fahrzeuge etwa 11 Jahre. Dieses ist laut Berechnungen der European Environment Agency bis 2022 auf etwa 12 Jahre gestiegen und hat laut dem Verband der europäischen Automobilhersteller ACEA danach weiter zugenommen. Der Erneuerungsbedarf der Fahrzeuge auf Europas Strassen wächst. Eine grosse Zahl von Neufahrzeugen aus den Jahren 2017 bis 2019 wird gegen 2030 ihre Lebensdauer erreicht haben und dann nochmals für einen grossen Ersatzbedarf sorgen. Bis dann dürfte die Nachfrage folglich kontinuierlich steigen.

Der Wehmutstropfen für die etablierten Automobilhersteller in Europa ist die **schnell wachsende Konkurrenz aus China.** So

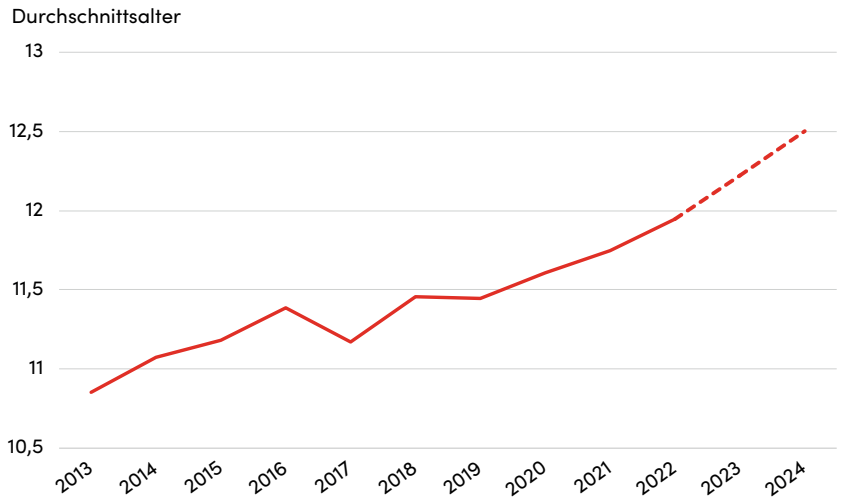


Abb. 6: Durchschnittsalter der Personenwagen in Europa

Quelle: Daten ACEA, Europäische Umweltagentur, Darstellung hpo forecasting

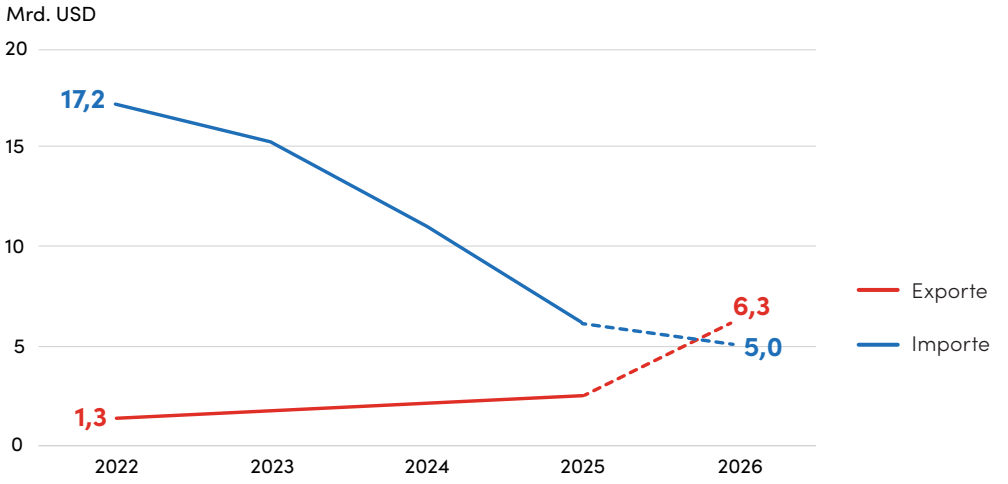


Abb. 7: Chinas Autohandel mit Deutschland in Milliarden USD

Quelle: Rohdaten General Administration of Customs China (GACC), Darstellung und Schätzung 2026 SOAPBOX/MERICS

schätzen Rafael Jimenez Buendia und Ilaria Perla vom Handelsblog Soapbox, dass China im Jahr 2026 erstmals mehr Autos nach Deutschland exportieren wird als umgekehrt. Die deutschen Automobilhersteller sind vor allem auch ausserhalb ihres Heimmarktes unter Druck.

Gemäss ACEA **wurden im vergangenen Jahr 1 007 742 in China hergestellte Personenwagen in die EU importiert.** Der grösste Teil entfällt dabei auf chinesische Marken, die Zahl enthält aber auch Fahrzeuge, die von ausländischen Marken in China produziert wurden.

In China hergestellte Fahrzeug erreichten 2025 folgende Marktanteile in der EU:

- 7 % aller Personenwagen
- 20 % aller batterieelektrischen Personenwagen (BEV)

Vor zwei Jahren führte die **EU Antisubventionszölle** gegenüber batterieelektrischen Automobilherstellern aus China ein, welche zwischen 7,8 % (Tesla) und 35,3 % (nicht kooperierende Hersteller) zusätzlich zum Standardzoll von 10 % betragen. Diese Zölle veranlassten westliche OEM, ihre Produktion nach Europa zu verlagern. Chinesische Marken konnten das Exportvolumen in die EU trotz der hohen Zölle bei rund 350 000 Fahrzeugen pro Jahr stabilisieren.

Gemäss Analysen der European Federation for Transport and Environment **verlagern nun auch chinesische OEMs die Montage von reinen Elektrofahrzeugen (BEV) nach Europa, wobei die Produktionsmenge bis 2035 auf 600 000 Einheiten steigen soll.** Seit die Präsidentin der EU-Kommission im September 2023 die Antisubventionsuntersuchung eingeleitet hat, wurden zehn geplante Produktionsstätten angekündigt. Die Türkei, Ungarn und Spanien profitieren mit Abstand am stärksten von diesen Investitionen.

Chinas Wirtschaftswachstum verlangsamt sich

Auf 4,6 % schätzt der IWF das Wirtschaftswachstum Chinas im laufenden Jahr, nach 5,0 % in den beiden Vorjahren. Andere Analysten sehen das Wachstum in diesem Jahr eher bei 4 %. Die traditionellen Industrieländer würden sich über solche Wachstumsraten freuen. Doch im historischen Vergleich und angesichts des nach wie vor wesentlich tieferen Wohlstandsniveaus, sind das geringe Werte für China. Zudem trüben sich die Aussichten für das kommende Jahr eher ein. Der IWF erwartet für 2027 noch ein Wirtschaftswachstum von 4,1 %.

Anders als in Europa bremst der Privatkonsum die Wirtschaft. Im zweiten Quartal sank das Wachstum des realen **Einzelhandelsumsatzes** erstmals seit der Pandemie (–0,9 % im Jahresvergleich). Ein wichtiger Grund dafür ist das Auslaufen des Regierungsprogramms der Eintauschprämien auf alte Geräte und Fahrzeuge im vergangenen Jahr, welches den Konsum von dauerhaften Konsumgütern wesentlich antrieb. Dies dürfte auch zu Vorzieheffekten geführt haben.

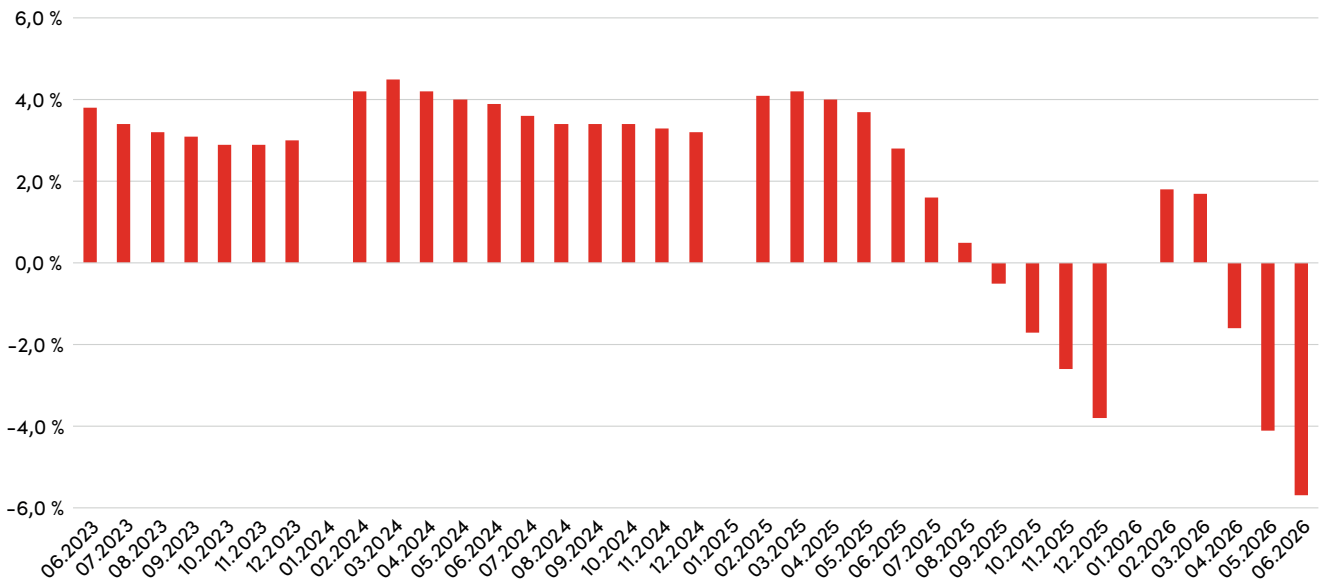


Abb. 8: Sachinvestitionen in China (Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, für den Januar werden jeweils keine Werte publiziert)

Quelle: Daten National Bureau of Statistics, Darstellung hpo forecasting

So sind beispielsweise in der ersten Hälfte dieses Jahres die **Ausgaben für Kraftfahrzeuge** im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 12,6 % auf 1,97 Billionen Yuan (291 Milliarden US-Dollar) eingebrochen. Dies ist laut Daten des nationalen Statistikamtes der stärkste Rückgang unter allen Konsumgütern.

Aber auch die Investitionen stottern. Der **Immobilienmarkt** ist schon seit Jahren im Krisenmodus und die Talsohle scheint immer noch nicht erreicht zu sein. Im Juli sanken die Verkäufe von Wohnimmobilien erneut um 18,3 % im Jahresvergleich.

Neu ist, dass vor dem Hintergrund der grossen industriellen Überkapazitäten nun auch die **Investitionen in Sachanlagen** schrumpfen. Bis Mitte 2025 wuchsen diese über längere Zeit jeweils um etwa 4 % pro Jahr, seither ist diese Zahl eingebrochen. Im Juni sanken die Investitionen um 5,7 % im Vergleich zum Vorjahr.

Als einziger wesentlicher Wachstumsmotor Chinas bleibt der Export, und dieser hat nochmals einige Gänge hochgeschaltet. Im Jahresvergleich betrug das Wachstum im Mai 19,4 %, im Juni 27,0 % und im Juli 23,9 %. Im Jahr zuvor lagen diese Werte im mittleren einstelligen Bereich, das Exportwachstum hat sich also dramatisch beschleunigt, der Exportüberschuss wächst weiter.

Dadurch geraten Produzenten in der restlichen Welt immer stärker unter Druck. Dies führt zu Gegenreaktionen, nicht nur in den Vereinigten Staaten und der EU, sondern zunehmend auch in Schwellenländern, die ihre eigenen Industrien vor Chinas Übermacht schützen möchten.

Das **WTO Trade Monitoring** belegt klar, dass die protektionistischen Massnahmen weltweit mit raschem Tempo zunehmen. In den letzten Jahren hat sich der Anteil der weltweiten Importe, die von neuen handelshemmenden Massnahmen betroffen waren, auf 2385 Milliarden US-Dollar vervielfacht.

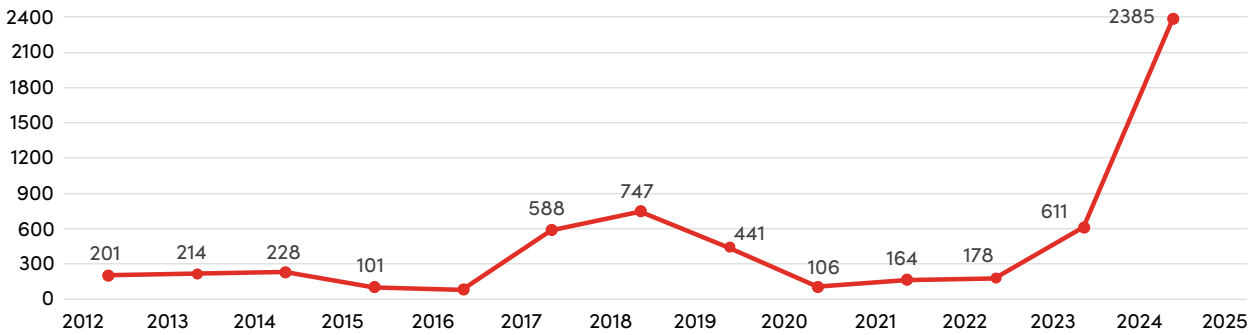


Abb. 9: Weltweit von neuen Handelsmassnahmen betroffene Importe in Milliarden USD
(jeweils von Mitte Oktober bis Mitte Oktober des Folgejahres, letzter Datenpunkt nur von Mitte Oktober 2024 bis Mai 2025)
Quelle: WTO Trading Monitor

Ausgleichszölle gegenüber China sind ein zweischneidiges Schwert

Trotz Wirtschaftswachstum bleibt die Industrie aufgrund des starken Wettbewerbs unter Druck und es mehren sich die Stimmen, die weitreichende handelspolitische Massnahmen gegenüber China fordern.

Der von der EU-Kommission vorgeschlagene **Industrial Accelerator Act (IAA)** wird derzeit im EU-Parlament beraten, eine politische Entscheidung wird bis Ende Jahr angestrebt. Der IAA unterhält unter anderem Vorschläge für «Made in Europe»-Vorgaben und die Bevorzugung von europäischen Anbietern bei öffentlichen Aufträgen und Förderprogrammen.

Ins gleiche Horn stösst auch der **Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA).** In seinem neuen **Positionspapier zu China** fordert er einerseits Massnahmen zur Förderung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit. Dazu gehören wichtige Punkte wie der Bürokratieabbau, die Reduktion der Steuerbelastung oder der Abschluss von weiteren Freihandelsabkommen. Andererseits fordert er unter dem Schlagwort «fairer Wettbewerb im Binnenmarkt» die entschlossene **Erhebung von Ausgleichszöllen** bei Subventionen, Dumping und Währungsmanipulation. Unter anderem gehört bei chinesischen Anbietern gar eine Beweislastumkehr bei Ausgleichszöllen zum Forderungskatalog.

Chinesische Anbieter müssten also belegen, dass sie nicht von wettbewerbsverzerrenden Massnahmen profitieren. Auch das Institut der deutschen Wirtschaft und weitere Exponenten aus verschiedenen Ländern fordern vehement Ausgleichszölle gegenüber China.

Die Forderung nach Ausgleichszöllen ist nachvollziehbar. Solche Zölle würden aber verschiedene **unbeabsichtigte Folgen** mit sich bringen:

1. Chinesische Unternehmen sind nicht nur Konkurrenten, sondern auch wichtige Lieferanten von Vorprodukten. Ausgleichszölle auf diese Vorprodukte würden die Inputkosten für europäische Industrieunternehmen erhöhen und deren Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt schmälern.

2. Wie schon im Handelskrieg mit den USA wird China kaum zögern, Gegenmassnahmen zu ergreifen. Die dominante Stellung bei der Produktion von kritischen Rohstoffen wie Lithium, Wolfram oder Gallium verleiht China einen grossen Hebel. Eine kürzliche Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) unter rund 900 Unternehmen, welche direkt oder indirekt kritische Rohstoffe aus China beziehen, ergab Folgendes: 61 % der Befragten befürchten Produktionsverzögerungen oder gar -stillstände, sollte es zu Verschärfungen der Exportbeschränkungen in China kommen. Am stärksten betroffen sind laut IW die Metall- und Elektroindustrie sowie der Fahrzeugbau. Bevor Europa einen Handelskrieg mit China provoziert, sollte es sorgfältig abwägen, ob es ihn auch durchhalten kann.

3. Ausgleichszölle im europäischen Markt können in Europa die Konkurrenz etwas abschirmen. Auf anderen Märkten ist dieser Zollschutz in Europa aber wertlos. Der nachlassende Druck im Heimmarkt könnte gar dazu führen, dass die Anreize für echte Innovationen nachlassen und europäische Anbieter auf dem Weltmarkt weiter an Wettbewerbsfähigkeit verlieren.

4. Den grössten Preis für Handelshemmnisse bezahlen stets die Konsumentinnen und Konsumenten in Form von höheren Preisen. Importzölle führen zu Wohlstandsverlusten.

Es führt kein Weg daran vorbei, die Industrie muss sich der Konkurrenz aus Fernost stellen. **Den wichtigsten und dringendsten Handlungsbedarf Europas betrifft die Schaffung von verbesserten Standortbedingungen,** wie es auch der VDMA fordert. Da gibt es noch viel brachliegendes Potenzial, wie im Draghi-Report detailliert beschrieben ist.

Auch wenn die Forderungen nach Ausgleichszöllen unter den gegebenen Rahmenbedingungen nachvollziehbar sind, werden diese nur in Ausnahmefällen die Lösung für die Herausforderungen der global aktiven westlichen Industrie sein und sogar neue Probleme schaffen.

Wenn es darum geht, beispielsweise sicherheitsrelevante Abhängigkeiten zu reduzieren oder gesetzliche Qualitätsstandards im Heimmarkt durchzusetzen, kann das Instrument nach Ausschöpfung von anderen Ansätzen seine Legitimität haben. Doch sollte dieses möglichst gezielt und limitiert eingesetzt werden, um Wohlstandsverluste zu vermeiden. **Fitness entsteht nicht durch Abschottung, sondern durch die Auseinandersetzung mit dem Wettbewerb.**

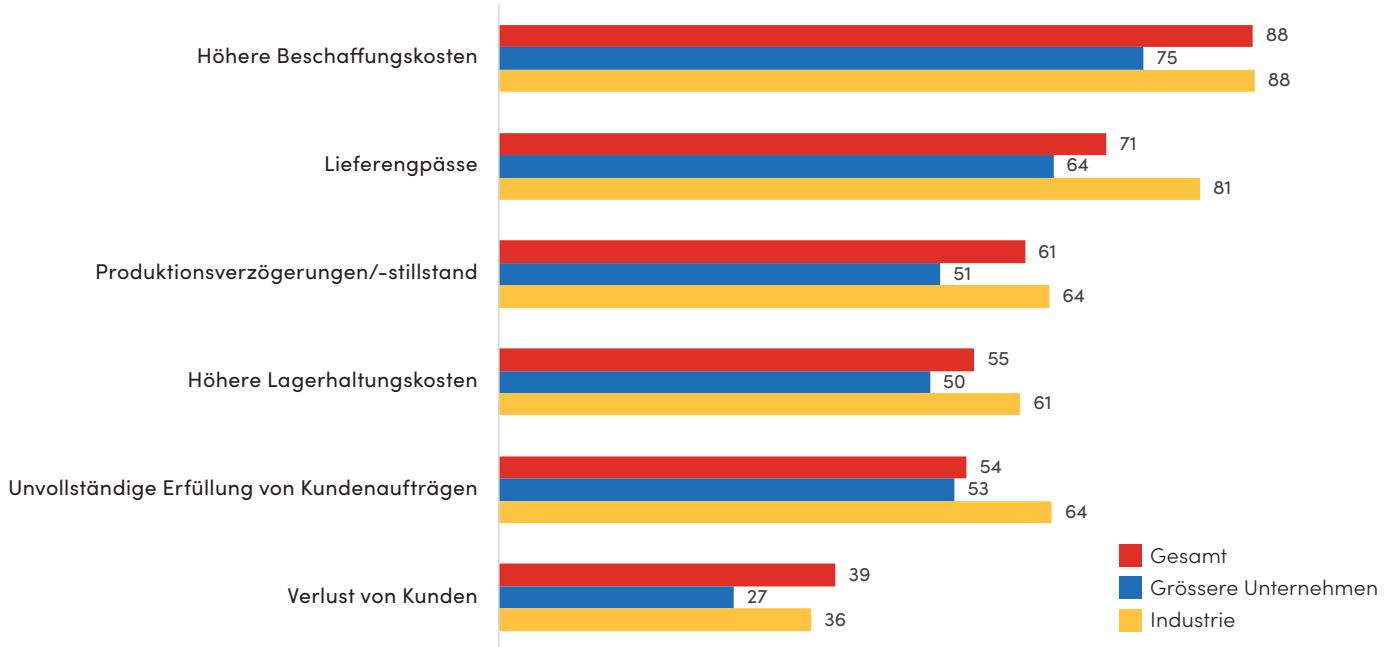


Abb. 10: Kritische Rohstoffe aus China – was Unternehmen von einem Exportstopp befürchten (Anteil der Unternehmen, die direkt oder indirekt kritische Rohstoffe beziehen und von der jeweiligen Konsequenz stark oder eher stark betroffen wären, in Prozent der befragten Unternehmen)

Quelle: Institut der deutschen Wirtschaft, IW-Trends Nr. 2

predicting
business

Wer ist hpo forecasting?

hpo forecasting erstellt branchen- und firmenspezifische Auftragseingangsprognosen für die Industrie. Die Vorhersagen helfen Führungskräften, sich in Planungsprozessen frühzeitig auf bevorstehende Marktveränderungen einzustellen. Mit weit über 200 Branchenmodellen weltweit deckt hpo forecasting zahlreiche Segmente der Märkte für Investitionsgüter und dauerhafte Konsumgüter ab. Die Prognosen werden für Unternehmen individuell konfiguriert, gestützt auf das bewährte Peter-Meier-Prognosemodell.



Josua Burkart
Managing Partner
josua.burkart@hpo.ch
+41 76 566 53 88



Benjamin Boksberger
Partner
benjamin.boksberger@hpo.ch
+41 78 717 16 55

hpo forecasting ag | Gewerbestrasse 5 | CH-6330 Cham
forecasting@hpo.ch | hpoforecasting.ch | +41 41 461 00 22