

Internationale Wettbewerbsposition der Verkehrsunternehmen und der verkehrsspezifischen Güterproduktion

Neben seiner großen Bedeutung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft ist der Verkehrsbereich auch ein wichtiger Arbeitgeber. Die Verkehrsunternehmen und die Produzenten von Investitions- und Konsumgütern sowie Betriebsmitteln und Dienstleistungen für den Verkehr beschäftigen rund 435.000 Arbeitskräfte, der Anteil ihrer Wertschöpfung am Bruttoinlandsprodukt beträgt 12,3%. Mit der Liberalisierung des Dienstleistungssektors in der EU verstärkte sich der Wettbewerbsdruck durch ausländische Verkehrsunternehmen in Österreich.

Die Straßenfrächter hatten vor dem EU-Beitritt unter den Bedingungen der reziproken bilateralen Kontingentierung dank der zentralen Lage Österreichs eine starke Stellung im grenzüberschreitenden Straßengütertransport innegehabt. 1994, im Jahr vor dem EU-Beitritt, wurden über 69% der Ein- und Ausfuhr sowie 11,4% des Transits auf in Österreich zugelassenen Lkw transportiert. 2005 betragen diese Anteile nur noch 44,4% bzw. 6,5%. Gemäß der Dienstleistungsbilanz der OeNB wurde aber im Straßentransport 2007 ein Exportüberschuss von 893 Mio. € erzielt. Dies ist mit der größeren Transportweite der heimischen Frächter im Ausland und dem "Ausflaggen" von Lkw-Flotten aus Österreich in Länder mit niedrigeren Fixkosten (vor allem Kfz-Steuern) und Fahrerlöhnen zu erklären. Diese Lkw werden aufgrund ihres ausländischen Kennzeichens in der Verkehrsstatistik dem Ausland zugerechnet, die Abrechnungen laufen aber über Unternehmen in Österreich und gelten als Exporte.

Österreichs Eisenbahnen erbringen auf ihrem Netz relativ hohe Transportleistungen für den grenzüberschreitenden Verkehr. 2006 entfielen 21,6% der Güterverkehrsleistungen auf die Durchfuhr, 55,4% auf die Ein- und Ausfuhr und nur 23% auf den Inlandverkehr. Die durch die Öffnung der europäischen Netze entstehenden Chancen, Transporte im grenzüberschreitenden Wechselverkehr oder im Transitverkehr vollständig vom Versender zum Empfänger zu erstellen, wurden aber von den heimischen Bahnen bisher kaum genutzt. Der Anteil ausländischer Bahnen im Transitverkehr durch Österreich lag 2005 über 13%, im Brennertransit bereits bei einem Drittel. In der Leistungsbilanz der Eisenbahntransporte betrug das Defizit 2007 296 Mio. €.

Im Luftverkehr konnten sich die Austrian Airlines (AUA, ab 2002 Austrian Airlines Group) bisher gut behaupten; ihr Anteil an der Zahl der Fluggäste österreichischer Flughäfen ging lediglich von 50,6% im Jahr 1990 auf 45,6% 2007 zurück. In der Leistungsbilanz bestanden von 1996 bis 2005 durchwegs, in einigen Jahren sogar beachtliche Exportüberschüsse, 2006 und 2007 ergab sich ein Defizit.

Die nominellen Exporte aller Verkehrsleistungen nahmen seit 1995 um jährlich durchschnittlich 10,4% zu, also stärker als die gesamten Dienstleistungsexporte (+7,1%) und Warenexporte (+8,9%). Die Verkehrsleistungsimporte waren nur zu Beginn der Beobachtungsperiode (1995 und 1996) höher als die Exporte. 2007 standen Exporten von 8,73 Mrd. € Importe von 8,70 Mrd. € gegenüber. Zum leicht positiven Saldo trug ausschließlich der Straßentransport bei. Generell wurden Überschüsse im Personentransport und in den Transporthilfsleistungen erwirtschaftet; im Frachtverkehr ergab sich 2007 ein negativer Außenhandelsaldo von 434 Mio. €, der überwiegend dem Transport zur See zuzuschreiben ist.

Österreich befindet sich im Schnittpunkt wichtiger europäischer Verkehrsachsen. Damit eröffnen sich Möglichkeiten zum Aufbau von Logistikstandorten, die stärker genutzt werden könnten. Durch ein Angebot hochwertiger Logistikleistungen kann nicht nur die Drehscheibenfunktion von Verkehrsknoten ausgebaut werden, es wird auch die Ansiedlung von Betrieben um diese Standorte gefördert.

Die verkehrsspezifische Güterproduktion stellte sich bereits seit Jahrzehnten auf einen weitgehend liberalisierten Warenhandel und fortschreitenden Zollabbau ein. Sie nutzte insbesondere die Chancen der internationalen Arbeitsteilung in der Produktion von Verkehrsmitteln. Die Fahrzeugindustrie steigerte die Exportquote in Österreich von 50% 1980 auf bereits 86% 1992. Auch die anderen Zulieferer des Verkehrssektors konnten sich auf den Exportmärkten behaupten. Als sehr wettbewerbsstark erwies sich die Produktion von Seilbahnen, Schienen und Kolbenverbrennungsmotoren für Kfz.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition einer Branche ist die Bereitschaft zu Forschung und Entwicklung. Gemessen an der Bruttowertschöpfung waren die Herstellung von Kraft- und Fahrrädern und der Schienenfahrzeugbau, aber auch die Kfz-Industrie sowie der Luft- und Raumfahrzeugbau besonders forschungsintensiv. Diese F&E-intensiven Bereiche haben ihre Außenhandelsposition in den letzten Jahren deutlich verbessert.

Wien, am 26. November 2008.

Rückfragen bitte an Prof. Dr. Wilfried Puwein, Tel. (1) 798 26 01/241,
Wilfried.Puwein@wifo.ac.at.

Nähere Informationen entnehmen Sie bitte dem WIFO-Monatsbericht 11/2008
(http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?fid=23923&id=34404&typeid=8&display_mode=2)!

Tabellen und Graphiken zu den Presseaussendungen des WIFO finden Sie jeweils auf der WIFO-Website, <http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?fid=12>.