A decorative graphic consisting of a grid of dots in red, grey, and white, arranged in a pattern that resembles a stylized map of Austria or a similar geographical shape. The dots are of varying sizes and colors, creating a textured, pixelated effect.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des österreichischen Logistiksektors

Policy Paper

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des österreichischen Logistiksektors

Policy Paper

Jänner 2023

Fichtinger, Markus | Grohall, Günther |
Helmenstein, Christian | Schitnig, Harald |
Sengschmid, Eva | Zalesak, Michaela

Economica GmbH

Economica GmbH
Bürgerspitalgasse 8
1060 Wien
Österreich
T: +43 676 3200-400
E: office@economica.eu
W: www.economica.eu

Hintergrund

Der Logistiksektor hat in Österreich eine lange Tradition und nimmt besonders in einer international arbeitsteiligen Wirtschaft eine zunehmend wichtige Rolle ein. Die Entwicklungen in der COVID-19-Pandemie machten deutlich, wie stark wirtschaftliche Aktivitäten insbesondere von einem funktionierenden Liefernetzwerk – sowohl auf internationaler als auch nationaler Ebene – abhängig sind. Die volkswirtschaftliche Leistung des gesamten Logistiksektors in Österreich konnte bisher aufgrund der derzeitigen statistischen Erfassung in einer Vielzahl unterschiedlicher Wirtschaftssektoren nicht umfassend dargestellt werden. Diese Lücke wurde durch die Erstellung des „Satellitenkontos Logistik“ geschlossen, womit nun erstmalig der ökonomische Fußabdruck¹ des österreichischen Logistiksektors vollständig beschrieben werden kann.

Logistiksektor erwirtschaftet jeden 17. Euro in Österreich

Die direkte Bruttowertschöpfung des Logistiksektors umfasst 2021 mit 14,7 Mrd. Euro rund 4,0 Prozent der gesamtösterreichischen Bruttowertschöpfung. Inklusive der Vorleistungen und der induzierten Effekte entsteht ein totaler Wertschöpfungseffekt von 20,9 Mrd. Euro. Mit einem Bruttowertschöpfungsanteil von 5,8 Prozent ist damit jeder 17. in Österreich erwirtschaftete Wertschöpfungseuro im Jahr 2021 auf die Logistik zurückzuführen.² Im Branchenvergleich (verglichen werden jeweils die direkten Effekte) liegt die Logistik auf Rang 6 von 74 und übertrifft damit in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung den gesamten Einzelhandel (2021: 14,01 Mrd. Euro BWS).

Ein Vergleich der Beschäftigungsverhältnisse des Logistiksektors zeigt dessen hohe Bedeutung auch für den österreichischen Arbeitsmarkt: Der direkte Effekt ist etwa vergleichbar mit dem Beschäftigungseffekt in der Tourismusbranche, der totale Beschäftigungseffekt von knapp einer Viertelmillion Beschäftigungsverhältnissen liegt sogar über den direkten Beschäftigten des Sektors der Großhandelsleistungen (ohne Kfz-

¹ „Ökonomischer Fußabdruck“ ist eine eingetragene Marke des Cognion Forschungsverbunds/Economica Instituts (Registernummer 290.601/ÖPA sowie 302016225493/DPMA).

² Eine ausführliche Darstellung dazu findet sich in Fichtinger, M., Grohall, G., Helmenstein, C. Schitnig, H., Sengschmid, E. Zalesak, M. (2022): Die volkswirtschaftliche Bedeutung des österreichischen Logistiksektors, *Economica*, Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Österreich – Sparte Transport und Verkehr, der Vereinigung der Österreichischen Industrie und des Zentralverband Spedition & Logistik, Wien, November 2022.



Handel). Die fiskalischen Effekte des Logistiksektors mit einem totalen Effekt von rund 7,5 Mrd. Euro machen ca. 4,4 Prozent des Steuer- und Abgabenaufkommens aus und liegen bei rund drei Vierteln des Aufkommens der Körperschaftsteuer. Neben den Steuern und Abgaben, die sich durch die Geschäftstätigkeit der Unternehmen im Logistiksektor ergeben, sind zusätzlich die Lkw-Mauterlöse von beachtlicher Bedeutung für den Fiskus. Hier sind im Jahr 2019 insgesamt rund 1,5 Mrd. Euro an Mauterlösen festzustellen – etwa ein Drittel davon durch inländische Lkws. Im Jahr 2021 lag der LKW-Mauterlös bei 1,7 Mrd. Euro und liegt damit sogar höher als im Vorkrisenjahr.

Die Herausforderungen des Logistiksektors

Der Logistiksektor konnte seinen Beitrag zum inländischen Wertschöpfungsanteil in Folge der COVID-19-Pandemie seit 2019 sogar steigern. Social distancing sowie verlängerte Lockdowns und damit einhergehende Einschränkungen der Öffnungszeiten bzw. Einkaufsmöglichkeiten führten zu einem stark erhöhten Bedarf an Logistikleistungen aufgrund von vermehrtem Onlinehandel bzw. zeitkritischen Lieferbestellungen.

Mit der Aufhebung der Beschränkungen zur Eindämmung der Pandemie wird auch der damit verbundene positive Nachfrageschock auf den Logistiksektor in absehbarer Zeit wieder zurückgehen. Zugleich ist aufgrund der Inflationsdynamik mit einem steigenden Kostendruck zu rechnen. Die Nachfrage reagiert in dieser Situation entsprechend der Elastizität negativ auf Kosten- bzw. Preissteigerungen, sodass beide Effekte zu einem merkbaren Rückgang im Wertschöpfungsbeitrag der Logistik in den nächsten Jahren führen könnten. Es ist daher zu erwarten, dass der in jüngster Zeit für den Logistiksektor verzeichnete Expansionsschub nicht im gesamten Ausmaß Bestand haben wird.

Herausforderung I: Kapitalkostenentwicklung

Geldpolitische Maßnahmen zur Abmilderung der Inflationsdynamik haben auch auf den Logistiksektor weitreichende Auswirkungen. Steigende Kreditzinsen führen zu höheren Kapitalkosten. Im Kontext der Logistik bedeutet dies, dass ungenutzte Auslastungspotenziale bei Fahrzeugen oder Lagern teurer werden. Die Opportunitätskosten eines nicht aktiv verwendeten Kapitalstocks (stillstehende Lkw, leerstehende Lager) werden bei steigenden Fremdkapitalzinsniveau höher.



Herausforderung II: Mobilitätswende

Eine weitere drängende Herausforderung gewinnt vor dem Hintergrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels sowie der aktuell akuten Energieknappheit durch die russische Invasion in der Ukraine an Bedeutung: Die Transformation auf nachhaltige Antriebsarten bzw. Treibstoffe. Der Druck steigt insbesondere auf Branchen, die in ihrer wirtschaftlichen Aktivität stark von fossilen Brennstoffen abhängig sind. Knapp 70 Prozent der Güterverkehrsleistung wird über die Straße erbracht, wobei Verbrennungsmotoren noch immer den Großteil des Fuhrparks prägen. Bei der Güterbeförderung auf der Straße handelt es sich jedoch um essenzielle Logistkdienstleistungen, die kaum oder überhaupt nicht substituierbar sind, was von der betragsmäßig niedrigen Elastizität für straßengebundene Gütertransportleistungen unterstrichen wird.

Eine Umstellung auf CO₂-arme Beförderung erfordert nicht nur das Vorhandensein finanzierbarer, alternativer Antriebstechnologien, sondern auch die großflächige, synchrone Verfügbarkeit der notwendigen Infrastruktur für alle Anbieter von Gütertransportdienstleistungen. Der Status quo wird diesen Anforderungen derzeit noch nicht gerecht.

Erschwerend hinzu kommt, dass das hohe Investitionserfordernis auch mit Kosten- und daher Preissteigerungen für die Konsumentinnen und Konsumenten einhergehen wird. Gegeben die Reaktionsintensität auf Preisänderungen ist auch in diesem Fall mit einem weiteren Nachfragerückgang zu rechnen, der zu erheblichen negativen Effekten entlang der gesamten Wertschöpfungskette führen kann.

Aufgrund der geringen Substituierbarkeit straßengebundener Logistkdienstleistungen schlagen zusätzliche Kostensteigerungen bei diesem Modus der Güterbeförderung in einem hohen Maß direkt und indirekt (über Mehrrundeneffekte) auf die Preise der transportierten Güter durch. Sie würden die Inflation somit noch weiter antreiben.

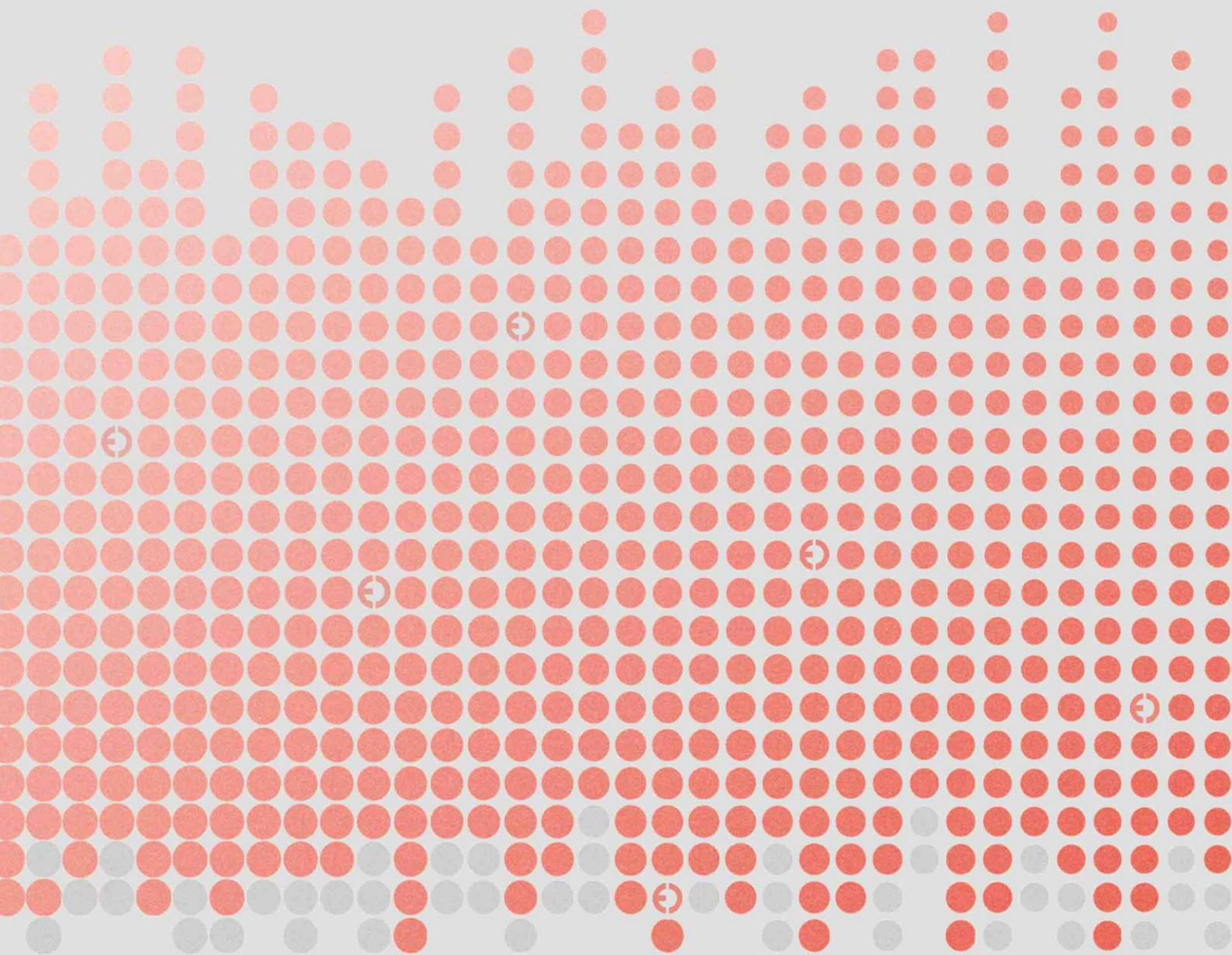
Herausforderung III: Fachkräftemangel

Die in den letzten Jahren sinkenden Beschäftigungszahlen bei gleichzeitig zunehmendem Transportaufkommen weisen zugleich auf demographisch bedingte, also arbeits-



angebotsseitige Engpässe hin, denen sich die Logistikbranche gegenüber sieht. Verschärft wird die Lage durch die anstehende Pensionierungswelle der Generation der Baby-Boomer, welche auf einen schon bestehenden Fachkräftemangel trifft. Die Kombination dieser Entwicklungen kann die gesamte Volkswirtschaft in eine prekäre Lage bringen, wenn aufgrund der daraus resultierenden Engpässe die Lieferkettenstabilität einer komplex organisierten, arbeitsteiligen Wirtschaft nicht mehr gewahrt werden kann.





Die volkswirtschaftliche Bedeutung des österreichischen Logistiksektors

Policy Paper