

Kurzstudie



Maritime Wirtschaft Österreich



 Bundesministerium
Digitalisierung und
Wirtschaftsstandort



Wien, im Februar 2021

Diese Studie wurde im Auftrag der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA verfasst.

Projektteam: FH-Hon. Prof. Dr. Dr. Herwig W. SCHNEIDER
Daran DEMIROL, BA
Peter LUPTÁČIK
Nikias Dick, BSc

Bei der Erstellung dieser Studie wurde zu Gunsten der Darstellbarkeit und Lesbarkeit auf eine durchgehend geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet. Sofern männliche Schreibweisen verwendet werden, beinhalten diese bei Entsprechung auch die weibliche Form.



Industriewissenschaftliches Institut
A-1050 Wien, Mittersteig 10/4
Tel.: +43-1-513 44 11 DW 2070
Fax: +43-1-513 44 11 DW 2099
E-mail: schneider@iwi.ac.at

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	4
1 Einleitung.....	5
1.1 Definition und Abgrenzung.....	5
2 Maritime Wirtschaft in Zahlen.....	9
2.1 Dimension der Maritimen Wirtschaft Österreich.....	9
3 Volkswirtschaftliche Bedeutung der Maritimen Wirtschaft Österreichs.....	13
Quellen.....	18
Anhang.....	19

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1:	Verteilung des maritimen Umsatzes nach Größenklassen	10
Abb. 2:	Verteilung des maritimen Umsatzes nach Bundesländern	11
Abb. 3:	Heatmap der Maritimen Unternehmen	12
Abb. 4:	Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen	13
Abb. 5:	Volkswirtschaftliche Effekte der Maritimen Wirtschaft 2019.....	14
Abb. 6:	Profitierende Branchen der Maritimen Wirtschaft	15
Abb. 7:	Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Maritimen Wirtschaft 2019	17
Tab. 1:	NACE-Klassen der Maritimen Wirtschaft	6
Tab. 2:	Schätzsystem für das Ausmaß der maritimen Aktivitäten der Zielfirmen	8
Tab. 3:	Umsatz und Beschäftigte der Maritimen Wirtschaft Österreich	10
Tab. 4:	Volkswirtschaftliche Effekte der Maritimen Wirtschaft 2019.....	19

1 Einleitung

Das Industriewissenschaftliche Institut erhob und analysierte Umfang und Aktivität der Maritimen Wirtschaft Österreichs 2020. Zu diesem Zwecke fanden von Oktober bis Dezember 2020 mehrere Arbeitsschritte statt:

- Abgrenzung des Untersuchungsgegenstandes und Gliederung der Maritimen Wirtschaft nach amtlichen Definitionen und praxisorientierten Gesichtspunkten.
- Erhebung der Unternehmen, die in Österreich der Maritimen Wirtschaft zurechenbar sind, einpflegen in eine Datenbank.
- Anreicherung des Firmendatenbestandes mit Strukturdaten und Kategorisierung der Subsegmente einschlägiger Aktivität.
- Analyse und Basisdokumentation zur Maritimen Wirtschaft Österreich 2020.

Definition und Abgrenzung

In diesem Abschnitt wird eine Übersicht über den definitorischen Rahmen, die Abgrenzung des Aktivitätsbereiches sowie eine Einteilung der Subsegmente der Maritimen Wirtschaft vorgenommen. Darüber hinaus werden Gliederungen und Kategorisierungen aus Sicht des Industriewissenschaftlichen Instituts vorgeschlagen, um diese Unternehmenslandschaft für Analysen greifbarer abzubilden.

„Ocean industries are not developing in isolation, neither from one another nor from the ocean environment of which they are part. On the contrary, they interrelate and interact with other activities and their ocean surrounds in a myriad of different ways.“ (Zitat: The Ocean Economy 2030, OECD)

Laut Duden bedeutet das Adjektiv „maritim“: Das Meer betreffend, von ihm beeinflusst bzw. geprägt. Hiermit ist auch bereits das zentrale Tätigkeitsumfeld des untersuchten Wirtschaftssegments umrissen. Alle beschriebenen Wirtschaftsaktivitäten haben einen Bezug zum Meer.¹

Die Europäische Union subsummiert dem Meer zurechenbare wirtschaftliche Aktivitäten unter „blue economy“, also der Blauen Wirtschaft. Sie umfasst alle Sektoren und alle sektorübergreifenden wirtschaftlichen Tätigkeiten, die auf Ozeanen, dem Meer oder Küsten basieren oder damit in Verbindung stehen.² In ihrem *Blue Economy Report* fasst die Europäische Union jährlich Stand und Entwicklung der Maritimen Wirtschaft zusammen. In weiterer Folge werden im vorliegenden Arbeitspapier „blue economy“ und „Maritime Wirtschaft“ als Synonyme verwendet. Sie unterteilt sich in einen klassischen Wirtschaftssektor (traditional) und einen aufkommenden (emerging):

Klassische Maritime Segmente:

- Lebende Meeresressourcen
- Leblose Meeresressourcen
- Standortgebundene Offshore Windkraftanlagen
- Hafen Aktivitäten
- Schiffbau und -instandhaltung
- Maritimer Transport
- Küstentourismus

¹ <https://www.duden.de/rechtschreibung/maritim>

² The EU Blue Economy Report 2020 (2020). European Union

Aufkommende Maritime Segmente:

- Meeresenergie (Ocean Energy: floating wind energy, wave and tidal energy, etc.)
- Meeresmineralien (marine minerals)
- Entsalzung (Desalination)
- Maritime Verteidigung
- Unterwasserkabel

Laut EU-Bericht zur Maritimen Wirtschaft umfasst die „blue economy“ zumindest folgende Wirtschaftsklassen der NACE-Wirtschaftsklassifikation:

Tab. 1: NACE-Klassen der Maritimen Wirtschaft

Code	Bezeichnung
30.11	Schiffbau (ohne Boots- und Yachtbau): <i>Diese Klasse umfasst den Bau von Schiffen, außer Boote und Yachten für Sport- und Freizeitwecke, und von schwimmenden Vorrichtungen (Bau von Schiffen für die Personen- und Güterbeförderung, Bau von Kriegsschiffen, Bau von Fischereifahrzeugen und von Fisch verarbeitenden Fabriksschiffen etc.).</i>
30.12	Boots- und Yachtbau: <i>Diese Klasse umfasst: Herstellung von aufblasbaren Booten und Flößen, Bau von Segelbooten und -yachten, auch mit Hilfsmotor, Bau von Motorbooten, Bau von Luftkissenfahrzeugen für Freizeitwecke, Herstellung von kleinen Wasserfahrzeugen, wie Jet Ski u. Ä., Herstellung von sonstigen Vergnügungs- und Sportbooten.</i>
33.15	Reparatur und Instandhaltung von Schiffen, Booten und Yachten: <i>Diese Klasse umfasst die Reparatur und Instandhaltung von Schiffen und Booten (Reparatur und laufende Instandhaltung von Schiffen, Reparatur und Instandhaltung von Vergnügungsschiffen).</i>
50.20	Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt: <i>Diese Gruppe umfasst die Beförderung von Gütern auf Wasserfahrzeugen, die für den Einsatz auf hoher See oder in Küstengewässern konstruiert wurden (Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, im Linien- oder Gelegenheitsverkehr, Betrieb von Schlepp- und Schubschiffen, Bohrinnseln usw.).</i>
52.22	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt: <i>Diese Klasse umfasst Unterstützungstätigkeiten für die Beförderung von Personen, Tieren und Gütern zu Wasser (Betrieb von Abfertigungseinrichtungen wie Häfen und Anlegestellen, Betrieb von Schleusen usw., Navigation, Lotsendienst, sowie Fest- und Losmachdienste, Leichterverkehr und Bergung, Betrieb von Leuchttürmen).</i>
52.24	Frachttumschlag <i>Diese Klasse umfasst: Be- und Entladen von Gütern und Gepäck unabhängig von der Art des benutzten Beförderungsmittels, Stauerei, Be- und Entladen von Güterwaggons.</i>
10.20	Fischverarbeitung <i>Diese Klasse umfasst: Konservierung von Fisch, Krebstieren und Weichtieren: Gefrieren, Tiefkühlen, Trocknen, Kochen, Räuchern, Salzen, Einlegen in Lake, Verarbeitung zu Konserven usw., Herstellung von Erzeugnissen aus Fisch, Krebstieren und Weichtieren: Kochfisch, Fischfilets, Fischrogen, Kaviar, Kaviarersatz usw., Herstellung von Fischmehl als Nahrungsmittel für Menschen oder als Futtermittel, Herstellung von nichtgenießbaren Mehlen und Extrakten von Fischen und anderen Wassertieren.</i>

Quelle: The EU Blue Economy Report 2020

Es ergaben sich im Zuge der Recherche jedoch eine Vielzahl weiterer Firmen, die diesen Wirtschaftsklassen nicht zugeordnet werden, jedoch maritime (Vor-)Leistungen erbringen. Die Zuordnung von Unternehmen oder Wertschöpfung zu Maritimer Wirtschaft bedarf weiterer Vertiefung, um die wirtschaftliche Bedeutung des Sektors besser greifbar zu machen:

Wie abhängig vom Meer bzw. wie spezifisch maritim ist das Produkt oder die Leistung?

In der Recherche traten Unternehmen auf, die Leistungen erbringen oder Produkte erzeugen, die für Aktivitäten am oder auf dem Meer umgesetzt werden, jedoch nicht zwingend maritim sind. So hat beispielsweise das Produkt Hochsee-Yacht ohne Ozeane keine Existenzberechtigung (zwingend), aber Motorengetriebe, die sowohl in Landfahrzeugen als auch in Schiffsmotoren Einsatz finden können sehr wohl (nicht zwingend). Es gibt beispielsweise eine Vielzahl österreichischer Unternehmen, die Kreuzfahrtschiffe ausstatten: Technologie für die Schiffsschraube des Kreuzfahrtschiffes wäre hierbei zwingend maritim, Matratzen für die Kabinenausstattung oder Gastronomieanlagen für die Ausschank an Bordrestaurants jedoch nicht.

Für die Zwecke der vorliegenden Recherche wurden nur wirtschaftliche Aktivitäten berücksichtigt, die im obigen Sinn zwingend maritim sind oder nachweislich in zwingend maritime Wirtschaftsaktivitäten einfließen.

Wie hoch ist der Anteil der Wirtschaftsaktivität der Firma, die tatsächlich dem maritimen Segment zugerechnet werden kann?

Eines der Kernprobleme bei der Analyse von Wirtschaftssegmenten, die in der üblichen Wirtschaftsklassifikation keinen eigenen Niederschlag finden, sondern als Querschnittmaterie zu betrachten sind, ist die Ermittlung des Anteils, wie viel der Leistung eines Unternehmens im Untersuchungsfeld stattfindet. So brachte die Recherche eine große Zahl an Unternehmen zu Tage, die zwar große maritime Unternehmen beliefern, deren Produkte jedoch keinen spezifischen Bezug zum Untersuchungsgegenstand haben (z.B.: Bettwäsche für Kreuzfahrtschiffe).

Des Weiteren ist bei Unternehmen zwar Inzidenz von maritimer Wirtschaftsaktivität bekannt, jedoch nur auf ein zeitlich begrenztes Projekt oder derart früh in der Wertschöpfungskette verankert, dass der wirtschaftliche Bezug zum maritimen Bereich von den Unternehmen selbst nicht mehr nachvollziehbar ist. So finden beispielsweise Ersatzteile für Motoren oder Antriebstechnik österreichischer Anbieter in Schiffs- und Bootsmotoren Anwendung. Diese produzierenden Unternehmen selbst können, nach Vertrieb an den Großhandel, zuweilen selbst nicht mehr nachvollziehen, wo bzw. in welchem Ausmaß ihre Produkte Anwendung finden.

Um einerseits diesen Phänomenen Rechnung zu tragen und andererseits auch Firmen in die Recherche aufzunehmen, die üblicherweise nicht in einschlägigen Wirtschaftsklassen vertreten sind, jedoch maritime (Vor-)Leistungen erbringen, wurde nachfolgendes Schätzsystem für die maritime Durchdringung der Zielfirmen eingesetzt.

Tab. 2: Schätzsystem für das Ausmaß der maritimen Aktivitäten der Zielfirmen

Bezeichnung	Beschreibung	Umsatzanteil Maritim
marginal	Firma hat nur Berührungspunkte mit Maritimer Wirtschaft (unregelmäßig (Projekte) oder maritimer Bezug nur schwer in der Wertschöpfungskette (als Vorleistung) nachvollziehbar, Bezug zu Maritimer Wirtschaft wird in der Lieferkette verwässert bzw. Integration nicht mehr nachvollziehbar. Maritime Vorleistung aber maritimer Bezug der Produkte zu ist schwach.	<1%
gering	Leistungsanteil maritim sehr gering, wird im niedrigen 1-stelligen Prozentbereich geschätzt, im Detail kaum abschätzbar, jedoch nicht substanziell im Leistungsspektrum verankert. Regelmäßige Leistungserbringung in der Maritimen Wirtschaft wird angenommen.	1% bis unter 5%
teil	Leistungsanteil maritim geschätzt über niedrigem einstelligen Prozentbereich, jedoch unter 50%.	5% bis 50%
überwiegend	Es wird angenommen, dass über 50% der Firma für den Maritimen Sektor erbracht werden, jedoch noch weitere nicht maritime Leistungen anbietet, die signifikanten / messbaren Anteil an der Wertschöpfung der Firma haben.	>50% <100%
vollständig	Rund 100% der Leistungserbringung können der Maritimen Wirtschaft zugerechnet werden	100%

Quelle: IWI (2020): eigene Gliederung

Insgesamt wurden die Unternehmen in fünf Gruppen kategorisiert, welche das Ausmaß der maritimen Aktivitäten bzw. der maritimen Umsatzdurchdringung angeben. Innerhalb einer Kategorie können sich die Bandbreiten für einzelne Unternehmen unterscheiden, zudem sind die jeweilige Unter- und Untergrenze auf Unternehmensebene enger beieinander.

Maritime Wirtschaft in Zahlen

Es mag seltsam anmuten, Wirtschaftsaktivität mit Meeresbezug in einem Staat zu analysieren, der seit rund 100 Jahren keinen eigenen Zugang mehr zum Meer hat. Österreich hat heute nur noch über die Donau auf dem Seeweg ein Zugang zum Schwarzen Meer. Die international stark verflochtene heimische Wirtschaft, offene Wirtschaftsräume sowie das Phänomen der Führungsrolle einzelner österreichischer Firmen und Produkte in Nischen am Weltmarkt – auch im Technologiebereich - sorgen dafür, dass in Österreich trotzdem eine Basis an international erfolgreichen Aktivitäten im untersuchten Segment der *Maritimen Wirtschaft* vorliegen.

Die Bereiche der Maritimen Wirtschaft, insbesondere der Schiffbau, die Seeschifffahrt und die Hafenwirtschaft, sind aufs Engste mit der Weltwirtschaft und der Entwicklung des Weltseehandels verflochten. Die daraus resultierenden Interdependenzen machen sie im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen jedoch besonders empfindlich gegenüber weltwirtschaftlichen Veränderungen und Konjunkturschwankungen.³

In Österreich zählt im Jahr 2018 laut EU Blue Economy Report 2020 in den klassischen Maritimen Segmenten der Wirtschaft 6.587 Beschäftigte, wobei hier von einer Überschätzung der Beschäftigtenanzahl ausgegangen werden kann. In der gewählten Abgrenzung des EU Blue Economy Report 2020 sind unter der Kategorie „lebende Meeresressourcen“ die NACE-Klassen 46.38: Großhandel mit sonstigen Nahrungs- und Genussmitteln (anteilmäßig etwa die Hälfte von insgesamt 3.700 Beschäftigten eingerechnet) sowie 47.23: Einzelhandel mit Fisch und Fischerzeugnissen (insgesamt 250 Beschäftigte) inkludiert.

Im Gegensatz dazu basiert die Datenbank der Maritimen Unternehmen Bottom-Up-Recherche. Diese Klassen sind in der Abgrenzung des IWI nicht berücksichtigt, da die Datenbank des IWI primär auf einer Bottom-Up Recherche basiert. Dazu wurden online einzelne Strukturen recherchiert, z.B. einschlägige österreichische Messeaussteller auf internationalen Zielmessen, Zielfirmen in Clustervereinigungen, spezialisierte private Interessenvertretungen, Firmenberichte in spezialisierten Fachmedien etc. und erhoben. Ergänzt wurde der Erhebungsschritt durch eine Top-Down Recherche übergeordneten Firmen- bzw. Marketingdatenbanken, welche neben einer Schlagwortsuche ebenso die NACE-Klassen aus Tab. 1 berücksichtigt. Abschließend wurden redundante Einträge bereinigt bzw. nicht relevante Einheiten deselektiert.

Dimension der Maritimen Wirtschaft Österreich

Insgesamt zählt die maritime Unternehmensdatenbank des IWI 361 österreichische Unternehmen. Diese 361 Unternehmen erwirtschaften mit all ihren Geschäftsfeldern gesamt einen Umsatz von 20,33 Mrd. EUR und beschäftigen gesamt 56.960 Mitarbeiter. Auf den maritimen Bereich entfallen an der Obergrenze bis zu 1,28 Mrd. EUR an maritimen Umsatz.⁴ Insgesamt sind in der Maritimen Wirtschaft bis zu 4.182 Beschäftigte in Österreich tätig.⁵

³ <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-maritime-wirtschaft.html>

⁴ Untergrenze: 0,98 Mrd. EUR. Die Unterschiede zwischen Unter- und Obergrenze kommen unter anderem durch höhere Schwankungsbreiten und Sensitivität der Großunternehmen zustande. In weiterer Folge beziehen sich sämtliche Zahlen auf die Anwendung der Obergrenze.

⁵ Der Unterschied der Beschäftigtenzahl zum EU Blue Economy Report lässt sich somit zu einem großen Teil durch die dortige Hinzunahme bzw. Überschätzung der Klassen NACE-Klassen 46.38 und 47.23 erklären.

Unternehmensstruktur der Maritimen Wirtschaft

Betrachtet man den maritimen Umsatz nach seiner Verteilung auf die Unternehmensgrößenklassen (Abbildung 1), so lässt sich erkennen, dass 529,7 Mio. EUR (41%) durch Großunternehmen erwirtschaftet werden. Auch bei der Beschäftigtenanzahl im maritimen Bereich stellen Großunternehmen hier mit 1.570 Mitarbeitern (38%) den größten Anteil.

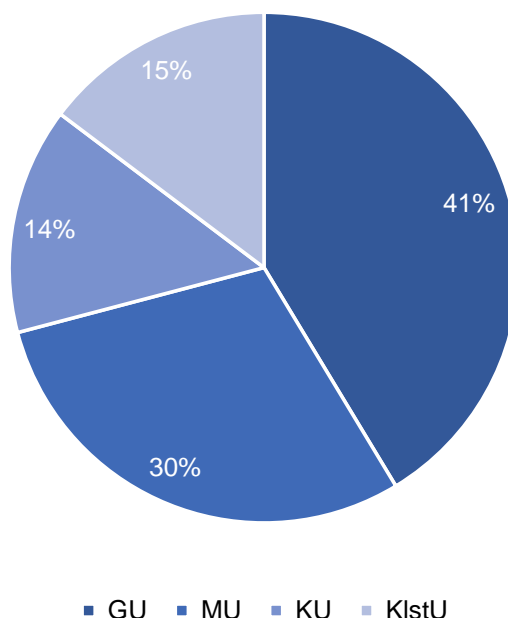
Tab. 3: Umsatz und Beschäftigte der Maritimen Wirtschaft Österreich

Größenklasse	Maritimer Umsatz in 1.000 EUR	Maritime Beschäftigte
Großunternehmen	529.680	1.570
Mittlere Unternehmen	378.666	1.427
Kleinunternehmen	184.040	748
Kleinstunternehmen	188.710	437
Summe	1.281.097	4.182

Quelle: IWI (2020); eigene Gliederung

Anteilmäßig an zweiter Stelle liegt mit etwas weniger als einem Drittel (30%) der durch Mittelunternehmen generierte maritime Umsatz von 379 Mio. EUR. Ebenso bei der maritimen Beschäftigtenanzahl liegen Mittelunternehmen auf Rang 2; sie beschäftigen 1.427 Mitarbeiter (34%) und damit nur etwas weniger als die Großunternehmen.

Abb. 1: Verteilung des maritimen Umsatzes nach Größenklassen



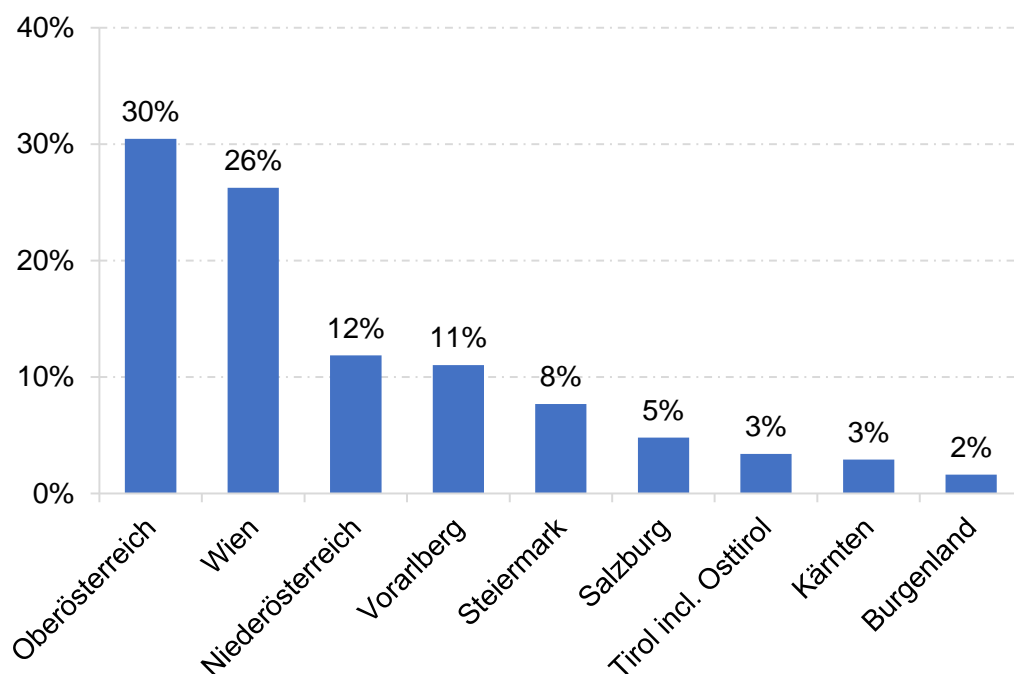
Anm.: n=361. Obergrenze der Umsatzverteilung.
 Quelle: IWI (2020), Unternehmensdatenbank der österreichischen Maritimen Wirtschaft

Hinsichtlich ihres Anteils am maritimen Umsatz liegen Kleinst- (15%) und Kleinunternehmen (14%) beinahe gleichauf, wobei Kleinstunternehmen absolut 188,7 Mio. EUR maritimen Umsatz erzielen, Kleinunternehmen minimal weniger bei 184 Mio. EUR. Bei der maritimen Beschäftigtenanzahl unterscheiden sich diese jedoch. So beschäftigen Kleinunternehmen mit 748 maritimen Mitarbeitern (18%) beinahe doppelt so viele, wie Kleinstunternehmen, welchen 437 maritime Mitarbeiter (10,4%) zuzuschreiben sind.

Regionalstruktur der Maritimen Wirtschaft

Eine Verteilung des maritimen Umsatzes nach Bundesländern zeigt, dass 390,3 Mio. EUR (30%) in Oberösterreich erwirtschaftet werden. Auch bei der Beschäftigtenanzahl im maritimen Bereich befindet sich in Oberösterreich mit 1.141 Mitarbeitern (27%) der größte Anteil.

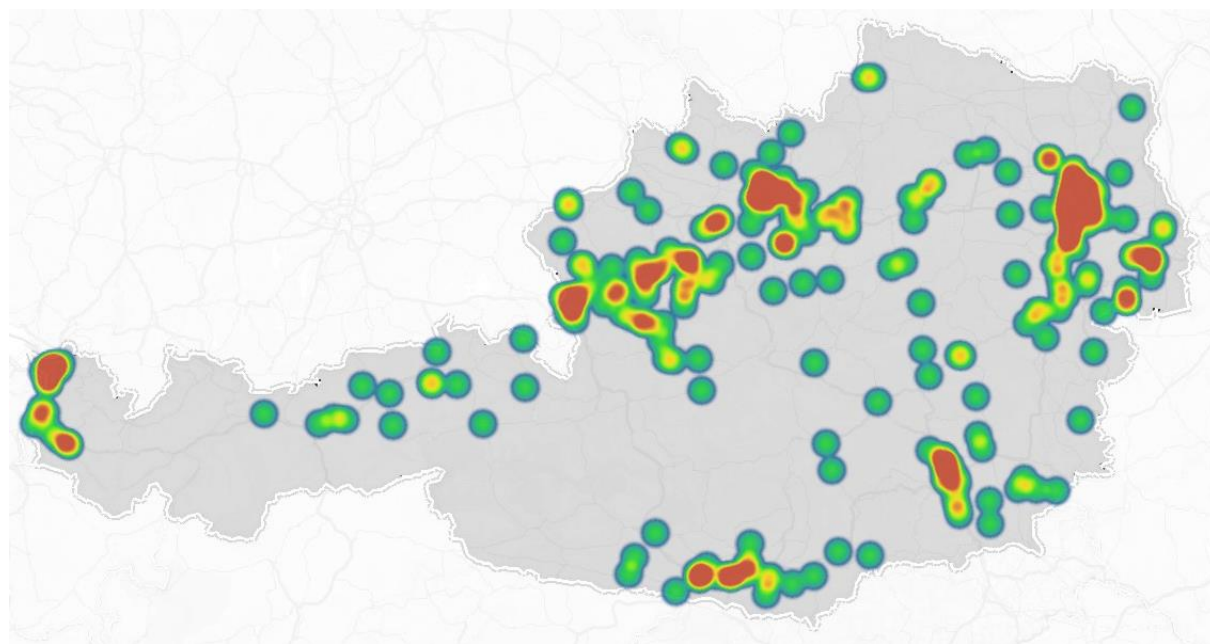
Abb. 2: Verteilung des maritimen Umsatzes nach Bundesländern



Anm.: n=361. Obergrenze der Umsatzverteilung.
Quelle: IWI (2020), Unternehmensdatenbank der österreichischen Maritimen Wirtschaft

Regional betrachtet zeigt sich, dass die meisten Standorte in Oberösterreich sich in der seenreichen Region im Salzkammergut und der Landeshauptstadt Linz befinden. Die Verteilung folgt daher wenig überraschend jener der größten Gewässer Österreichs, ein Trend, welcher auch in den anderen Bundesländern sichtbar wird. Zusätzlich sind die Landeshauptstädte aufgrund ihrer Attraktivität als Headquarter-Standort häufig vertreten.

Abb. 3: Heatmap der Maritimen Unternehmen



Anm.: n=324. Obergrenze der Umsatzverteilung.
Quelle: IWI (2020), Unternehmensdatenbank der österreichischen Maritimen Wirtschaft

Nach Oberösterreich folgt mit wenig Abstand die Bundeshauptstadt Wien, in welcher 336,5 Mio. EUR (26%) maritimer Umsatz generiert wird und 653 maritime Mitarbeiter (16%) angestellt sind. Der Standort bietet zum einen attraktive Bedingungen als Headquarter, zum anderen verläuft mit der Donau eine der Gewässer-Hauptverkehrsadern Europas durch Wien.

Niederösterreich und Vorarlberg liegen beim Anteil am maritimen Umsatz beinahe gleichauf bei 12% bzw. 11%, wobei in Niederösterreich absolut 152 Mio. EUR maritimer Umsatz erzielt wird, in Vorarlberg sind es 141,2 Mio. EUR. Bei der maritimen Beschäftigtenanzahl weist Vorarlberg 651 Mitarbeiter (16%) im maritimen Bereich aus, in Niederösterreich sind es 626 maritime Mitarbeiter (15%). Aus dem Blickwinkel der regionalen Verteilung innerhalb des jeweiligen Bundeslandes sieht man in Vorarlberg eine klare Konzentration um die Region Bodensee, während in Niederösterreich exklusive Wien-Umgebung eine eher heterogene Verteilung erkennbar ist.

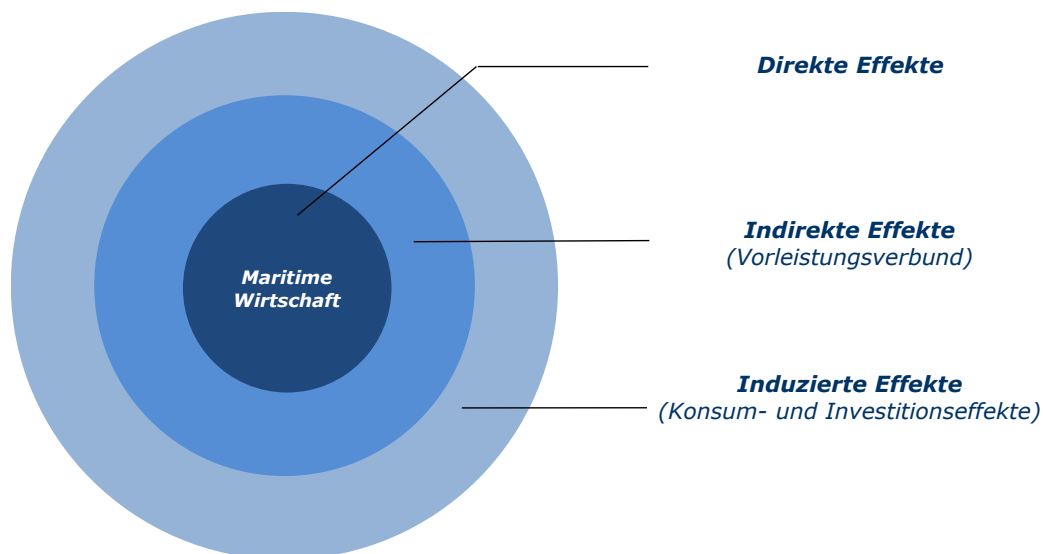
Während sich auf Oberösterreich, Wien, Niederösterreich und Vorarlberg mit 79% das Groß des maritimen Umsatzes verteilt, summieren sich die Anteile der Steiermark (8%), Salzburgs (5%), Tirols (3%), Kärntens (3%) und des Burgenlandes (2%) auf nur ein Fünftel (21%). Hier konzentriert sich die regionale Verteilung erneut um die jeweiligen Landeshauptstädte, in Kärnten, Salzburg und dem Burgenland ist zusätzlich eine Konzentration um die sich dort befindlichen Seen zu beobachten.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Maritimen Wirtschaft Österreichs

Die Maritime Wirtschaft ist ein vernetzter Faktor im gesamtwirtschaftlichen Gefüge. Sie löst nicht nur in den eigenen Unternehmen Umsätze, Wertschöpfung oder Beschäftigung aus, sondern ist über intensive Verflechtungen mit zahlreichen anderen heimischen Branchen verbunden, sowohl auf der Seite ihrer Zulieferer als auch auf der Seite der Kunden. Über ihre wirtschaftliche Vernetzung mit anderen Wirtschaftsbereichen geben die Maritimen Unternehmen Impulse an die gesamte österreichische Volkswirtschaft weiter.

Die Kooperation mit anderen Unternehmenseinheiten sowie der Bezug von Vorleistungen bewirkt neben direkten zusätzlich indirekte und induzierte Effekte. Bei den direkten Effekten handelt es sich um Effekte, die unmittelbar durch die Maritimen Unternehmen in der österreichischen Volkswirtschaft zu beobachten bzw. zu messen sind. Indirekte Effekte der Maritimen Unternehmen werden auf Seite der Nachfrage entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Vorleistungsverbundes induziert (Backward-Linkages), indessen ergeben sich induzierte Effekte über den durch die (direkt und indirekt) generierte Beschäftigung bzw. über den durch die generierten Investitionen der Maritimen Wirtschaft österreichischen Volkswirtschaft ermöglichten Konsum.

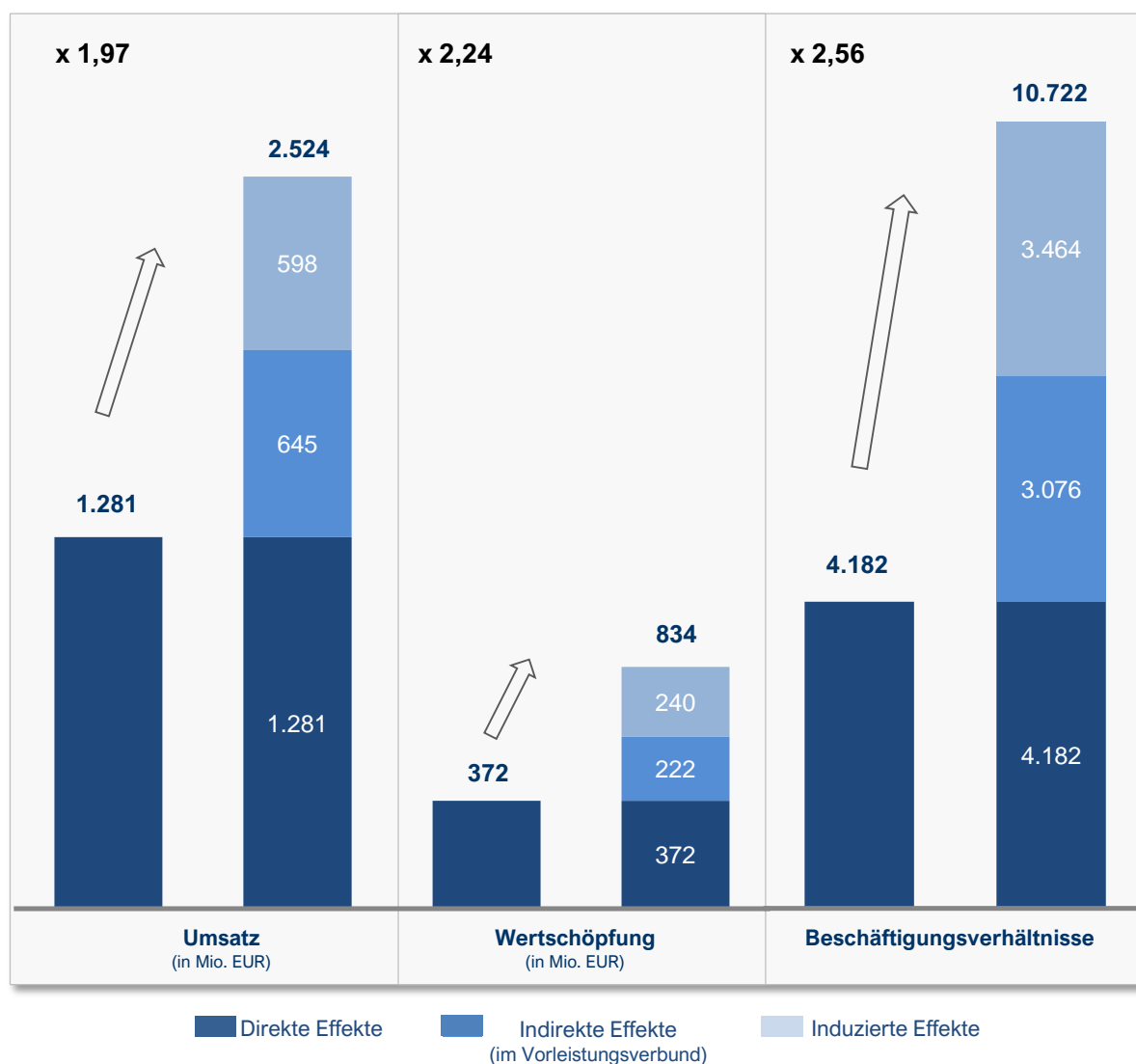
Abb. 4: Das Schichten Modell des IWI: Input-Output-Berechnungen



Quelle: IWI (2020)

Aus einer vonseiten des IWI realisierten gesamtwirtschaftlichen Modellrechnung für das Referenzjahr 2019 ergibt sich, dass mittels der Maritimen Wirtschaft ein gesamtwirtschaftlicher Umsatz in Höhe von 2,52 Mrd. EUR in Österreichs Wirtschaft ausgelöst wird (Produktionswert: 1,92 Mrd. EUR; entspricht 0,27% an gesamtwirtschaftlichem Anteil). Die 361 Unternehmen des Untersuchungssamples generieren direkt 1,28 Mrd. EUR an Umsatzerlösen in Folge ihrer maritimen Tätigkeit. Folglich bewirkt der von der Maritimen Wirtschaft erwirtschaftete Umsatz indirekte Umsätze von 0,65 Mrd. EUR sowie induzierte Umsätze von 0,60 Mrd. EUR in der österreichischen Volkswirtschaft.

Abb. 5: Volkswirtschaftliche Effekte der Maritimen Wirtschaft 2019



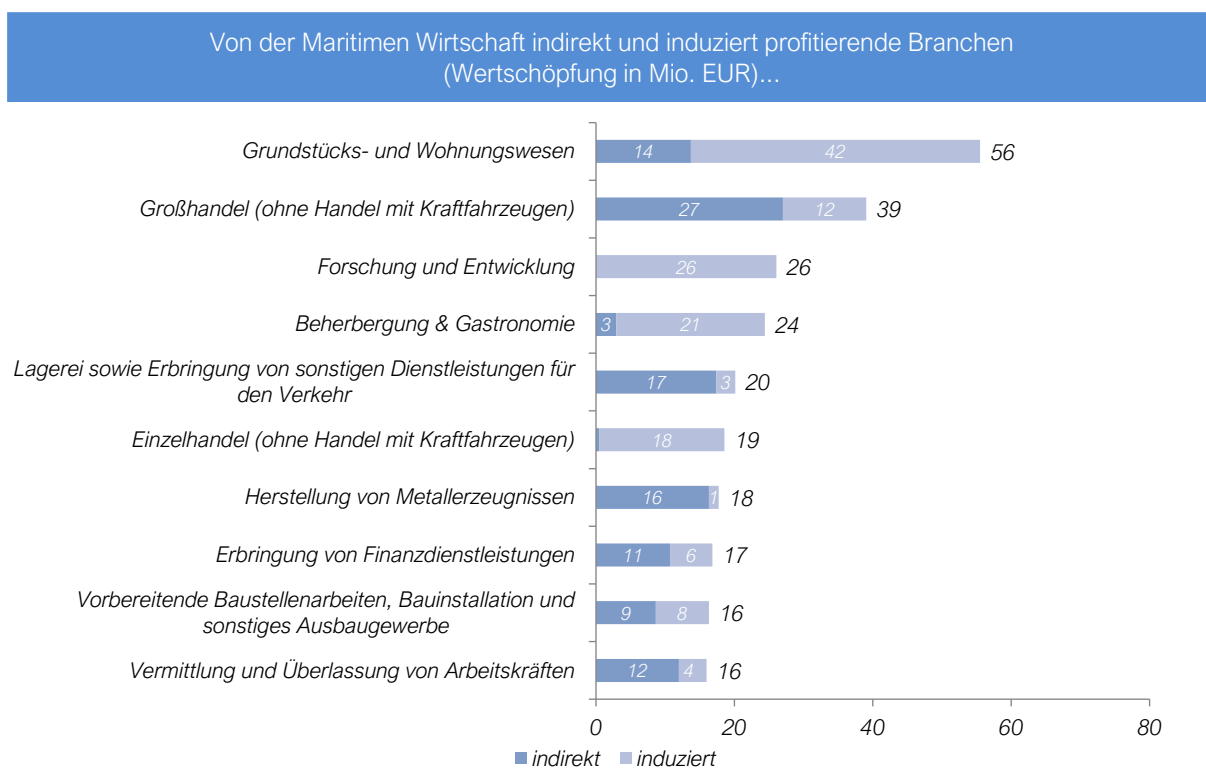
Anm.: Rundungsdifferenzen möglich. Auswertung nach ÖNACE 2008. Input-Output-Tabelle 2016. Output-zu-Output-Modell des IWI. Beschäftigungsverhältnisse (BV) werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Infolgedessen beruhen ebenso etwa die Arbeitnehmerentgelte mittelbar auf den Ergebnissen der IO-Analyse.
 Quelle: IWI (2020) auf Basis der Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 2019

Wertschöpfungseffekte

In weiterer Folge initiieren die Maritimen Unternehmen eine gesamtwirtschaftliche Wertschöpfung in Höhe von 0,83 Mrd. EUR, wovon 0,37 Mrd. EUR direkt auf die Maritime Wirtschaft abzuleiten sind sowie sich 0,22 Mrd. EUR an indirekten und 0,24 Mrd. EUR an induzierten Wertschöpfungseffekten ergeben.

Werden die profitierenden Branchen betrachtet, so geht hervor, dass jene, die indirekt sowie induziert am meisten von der Maritimen Wirtschaft Nutzen ziehen, sind (hinsichtlich der Wertschöpfung) u.a. das *Grundstücks- und Wohnungswesen* mit rd. 56 Mio. EUR, der *Großhandel* mit 39 Mio. EUR sowie mit rd. 26 Mio. EUR die *Forschung und Entwicklung*. Die *Beherbergung & Gastronomie* profitiert mit 24 Mio. EUR. Es folgen u.a. die Branchen der *Lagerei sowie Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Verkehr*, des *Einzelhandels*, der *Herstellung von Metallerzeugnissen* und der *Erbringung von Finanzdienstleistungen*.

Abb. 6: Profitierende Branchen der Maritimen Wirtschaft



Quelle: IWI auf Basis der Statistik Austria (2020), Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen

Beschäftigungseffekte

Summa summarum können bis zu rd. 10.700 abgesicherte Arbeitsplätze in der heimischen Volkswirtschaft auf die Unternehmen der Maritimen Wirtschaft zugerechnet werden. Direkt sind rd. 4.200 Beschäftigte zuzuordnen, über indirekte Effekte bzw. Vorleistungsverflechtungen ergeben sich rd. 3.100 Beschäftigte in Österreichs Wirtschaft sowie weitere rd. 3.500 Beschäftigte über induzierte Effekte. In Vollzeitäquivalente (VZÄ) dargestellt, ergeben sich durch die Aktivitäten der Maritimen Wirtschaft 9.300 VZÄ; direkt 3.900 VZÄ sowie weitere 2.600 indirekte und 2.800 induzierte VZÄ.

Insgesamt belaufen sich die kumulierten Arbeitnehmerentgelte der Maritimen Unternehmen auf eine Summe von 449 Mio. EUR, davon 208 Mio. EUR direkt sowie 121 Mio. EUR indirekt und 120 Mio. EUR induziert.

Fiskal- und Sozialbeitragseffekte

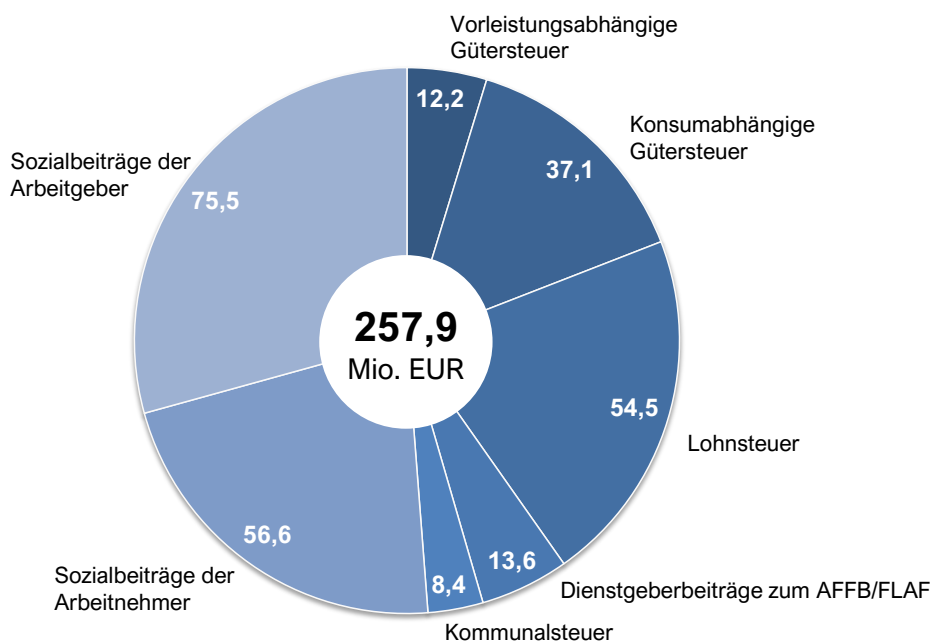
Mit Hilfe der Input-Output-Analyse ist es möglich, neben direkten Fiskalbeiträgen der Maritimen Wirtschaft weitere auf indirekte sowie induzierte Effekte abzuleitende Fiskalbeiträge zu eruieren. Summa summarum können Fiskaleffekte im Ausmaß von rd. 126 Mio. EUR auf Grundlage der Tätigkeiten der Maritimen Unternehmen zugerechnet werden, wobei sich diese Größe aus gesamt fünf Posten bildet: Die erzeugte *Lohnsteuer* in Österreich ergibt insgesamt 55 Mio. EUR, *Dienstgeberbeiträge* zum AFFB/FLAF belaufen sich auf 14 Mio. EUR, die *Kommunalsteuer* belaufen sich auf 8 Mio. EUR. Die *Gütersteuern* kommen auf insgesamt 49 Mio. EUR, hiervon 12 Mio. EUR *vorleistungsunabhängig* sowie 37 Mio. EUR *konsumabhängig*.⁶

Zusätzlich zu den errechneten Fiskaleffekten können außerdem die mittels der Maritimen Wirtschaft erwirkten gesamtwirtschaftlichen Effekte der Sozialbeiträge für Arbeitnehmer bzw. Arbeitgeber ermittelt werden (rd. 132 Mio. EUR). Die bewirkten Sozialbeiträge der Arbeitnehmer machen 57 Mio. EUR aus (26 Mio. EUR direkt), jene der Arbeitgeber belaufen sich auf 76 Mio. EUR (33 Mio. EUR direkt).

⁶

Unter Gütersteuern fallen v.a. die MwSt, Verbrauchsabgaben (mit Ausnahme der in den Importabgaben enthaltenen St.), die MineralölSt., die TabakSt., St. auf Versicherungsprämien, die VersicherungsSt. sowie St. auf finanzielle Transaktionen und Vermögenstransaktionen. Diese sind sowohl konsum- als auch vorleistungsabhängig. GüterSt. fallen im angewandten Rechenmodell im Zuge der Vorleistungsverflechtungen an (d.h. auf der indirekten und induzierten Ebene), auf der direkten Ebene sind keine GüterSt. evident (Ausgangsbasis für Berechnungen: Produktion gemessen zu Herstellungspreisen). Zu den konsumabhängigen GüterSt können tendenziell die MineralölSt., die TabakSt., St. auf Versicherungsprämien, die Versicherungssteuern sowie St. auf finanzielle Transaktionen und Vermögenstransaktionen gezählt werden. Das Ausmaß der Gewinnbesteuerung (Körper- und Einkommensteuer) lässt sich bis dato nicht abschätzen. Rundungsdifferenzen möglich.

Abb. 7: Fiskal- und Sozialbeitragseffekte der Maritimen Wirtschaft 2019



Anm.: Werte in Mio. EUR.
 Quelle: IWI auf Basis der Statistik Austria (2020), Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen

Insgesamt belaufen sich die gesamtwirtschaftlich durch die Maritimen Unternehmen erwirtschaftetem Fiskal- und Sozialbeitragseffekte auf rd. 258 Mio. EUR, wobei die arbeitnehmerinduzierten Abgaben (Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer, Sozialbeiträge) bereits ein Ausmaß von 209 Mio. EUR erlangen.

Die Aktivitäten der Maritimen Wirtschaft bewirken aufgrund der Vernetzung mit Lieferanten und KundInnen sowie verbundenen Unternehmen sogenannte Spill-Over-Effekte. Setzt man jeweils die gesamten und die direkten Effekte der einzelnen Indikatoren zueinander in Beziehung, erhält man die Output-zu-Output-Multiplikatoren (in Bezug auf Backward-Linkages).

Demzufolge

- bewirkt ein EUR an Umsatz bzw. Produktion eines Maritimen Unternehmens insgesamt 1,97 EUR an Umsatz bzw. Produktionswert in der Wirtschaft Österreichs, ein EUR an Wertschöpfung 2,24 EUR an gesamtwirtschaftlicher Wertschöpfung sowie
- sichert ein Beschäftigungsverhältnis in der Maritimen Wirtschaft österreichweit in Summe 2,56 Beschäftigungsverhältnisse bzw. 2,39 VZÄ.

Quellen

Sechster Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung und Zukunftsperspektiven der maritimen Wirtschaft in Deutschland (März 2019). Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Referat Öffentlichkeitsarbeit, Berlin

The Ocean Economy in 2030 (2019). OECD ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, Paris

The Blue Economy Report 2020 (2020). European Union

The Blue Economy Report 2020, Annex 1 country profiles (2020). European Union

<https://www.duden.de/rechtschreibung/maritim>,

<https://www.vsm.de/de/die-branche/was-ist-schiffbau-und-meerestechnik/meerestechnik>,

<https://www.maritimes-cluster.de/branchenbuch/>,

<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-maritime-wirtschaft.html>,

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/home_en

Anhang

Tab. 4: Volkswirtschaftliche Effekte der Maritimen Wirtschaft 2019

Volkswirtschaftliche Effekte der Maritimen Wirtschaft im Jahr 2019	Direkte Effekte	Indirekte Effekte	Induzierte Effekte	Gesamteffekte	ges. wirtsch. Anteil	Multiplikator
Umsatz (in Mio. EUR)	1.281	645	598	2.524	(-)	1,97
Produktionswert (in Mio. EUR)	975	491	456	1.922	0,27%	1,97
Wertschöpfung (in Mio. EUR)	372	222	240	834	0,24%	2,24
Beschäftigungsverhältnisse	4.182	3.076	3.464	10.722	0,23%	2,56
Vollzeitäquivalente	3.875	2.620	2.763	9.259	0,24%	2,39
Arbeitnehmerentgelte (in Mio. EUR)	208	121	120	449	0,24%	2,16
Fiskal- (exkl. KÖSt) und Sozialbeitragseffekte (in Mio. EUR)	95	64	99	257,9 (125,8+132,1)	(-)	(-)
... davon vorleistungsabhängige Gütersteuer	(-)	7	5	12	(-)	(-)
... davon konsumabhängige Gütersteuer	(-)	(-)	37	37	(-)	(-)
... davon Lohnsteuer	25	15	15	55	0,24%	2,14
... davon Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF	6	4	4	14	0,24%	2,14
... davon Kommunalsteuer	4	2	2	8	0,24%	2,14
... davon Sozialbeiträge der Arbeitnehmer	26	15	15	57	0,24%	2,14
... davon Sozialbeiträge der Arbeitgeber	33	21	21	76	0,23%	2,26
arbeitnehmerinduzierte Abgaben in Summe	95	57	56	209	0,24%	2,19
Investitionen (in Mio. EUR)	114	60	68	241	0,26%	2,12

Anm.: Auswertung nach ÖNACE 2008. IO-Tabelle 2016. Output-zu-Output-Modell des IWI; Die Effekte werden in Beziehung zu den entsprechenden Kennzahlen für Österreich gemäß Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnung gesetzt (Referenzjahr 2017). Beschäftigungsverhältnisse (BV) werden mit den Angaben zu Mitarbeiterzahlen aus der Datenbank des IWI harmonisiert und modell-exogen ausgewiesen. Infolgedessen beruhen ebenso etwa die Arbeitnehmerentgelte mittelbar auf den Ergebnissen der IO-Analyse. Die Umlegung der Entgeltparameter sowie der Vollzeitäquivalente (VZA) erfolgt anhand des Verhältnisses der berechneten Effekte; Fiskaleffekte umfassen Lohnsteuer, Dienstgeberbeiträge zum AFFB/FLAF, Kommunalsteuer sowie vorleistungs- und konsumabhängige Gütersteuern (z.B. Mineralöl-, Mehrwertsteuer); Sozialbeiträge umschließen Sozialbeiträge für Arbeitnehmer und Arbeitgeber.

Quelle: IWI (2020) auf Basis der Statistik Austria (div. Jahre), Input-Output-Tabellen, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung 1995-2019