

Die KFZ-Branche in Steyr

Regionalwirtschaftliche Betrachtungen

Gerhard Streicher

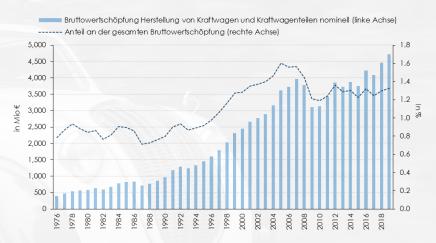
Online-Pressekonferenz Wien, 19. April 2021



KFZ-Produktion in Österreich

- Lange Tradition der KFZ-Entwicklung und Herstellung in Österreich (Steyr-Daimler-Puch, Gräf & Stift)
- Probleme nach dem 2. Weltkrieg, viele Unternehmen der Branche wurden an internationale Konzerne verkauft - Aufschwung ab Mitte der 1990er

Entwicklung der Wertschöpfung in der Kfz-Branche, 1976-2019



 KFZ-Produktion sehr produktiv, hohes Qualifikations- und Lohnniveau, starke Im- und Exportverflechtungen ("globale Wertschöpfungsketten")



KFZ-Produktion in Steyr – ein Aufriss

- Steyr historisch eine der "Kernregionen" der KFZ-Branche
- Sie beschäftigt direkt rund 6.000 Beschäftigte in Steyr
 - Entspricht fast einem Viertel aller Beschäftigten in Steyr!
 - Oder: 17% aller österr. KFZ-Beschäftigten
 - Extrem konzentriert, auf im wesentlichen 2 Großunternehmen
 - Drei Viertel davon sind Einpendler
 - Wichtiger Arbeitgeber auch für Nachbarbezirke! (v.a. Steyr-Land, Amstetten)
 - Überdurchschnittliche Dynamik in der KFZ-Branche:
 - +7% im Zeitraum 2016-18 (+3% Steyr insgesamt)





Regionalwirtschaftliche Verflechtungen

- Ein produzierendes Unternehmen ist neben seinen direkten Effekten (Wertschöpfung, Beschäftigung, Einkommen und Gewinne) über verschiedene Kanäle mit der (Regional)Wirtschaft verbunden:
 - Zulieferungen von Vorprodukten führen zu indirekten Effekten auf Seite der Zulieferer
 - Die (direkt und indirekt) erwirtschafteten Einkommen sind mit Konsumausgaben verbunden; die Unternehmensgewinne mit Investitionen. Dies sind induzierte Effekte.
 - An die Gebietskörperschaften fliessen Abgaben und Steuern
- Modellhafte Abschätzung mittels Input-Output-Analyse
 - Bezirksmodell BERIO mit 139 Branchen, Lieferverflechtungen zwischen den Branchen und den Bezirken (sowie dem Ausland – Importe!)
 - Sektorale und regionale Ausbreitung der Effekte



Regionalwirtschaftliche Verflechtungen

Ergebnisse der Abschätzung für die KFZ-Branche in Steyr

Direkte Effekte: rund 6.000 Beschäftigte in Steyr,

rund 750 Mio. € Wertschöpfung bei 3,5 Mrd. €

Umsatz

Indirekte Effekte: zusätzlich noch einmal fast 6.000 Beschäftigte

und 450 Mio. € Wertschöpfung in Österreich

davon 2.500 Beschäftigte im Bezirk Steyr und den

Nachbarbezirken

Im **Gesamteffekt** (direkt, indirekt und induziert) ist die KFZ-Branche in Steyr mit fast 20.000 Beschäftigten in Österreich verbunden

mehr als die H\u00e4lfte davon in den Bezirken rund um Steyr



Der Fall MAN

Umlegung der Ergebnisse auf die MAN-Rahmenbedingungen

- Direkter Effekt im Schnitt der Jahre 2016-18:
 - 2.100 Beschäftigte bei 1,1 Mrd. € Umsatz
 - 170 Mio. € Lohnkosten bei (geschätzt) 280 Mio. € Wertschöpfung insg.
- Indirekte Effekte:
 - Weitere 1.800 Beschäftigte in Österreich mit rund 350 Mio. € an Wertschöpfung
 - Rund 45% davon in Steyr und Nachbarschaft

Insgesamt (direkt, indirekt und induziert) ist der Betrieb von MAN-Steyr mit etwa 5.900 Beschäftigten in Österreich verbunden, rund 55-60% davon in den Bezirken rund um Steyr

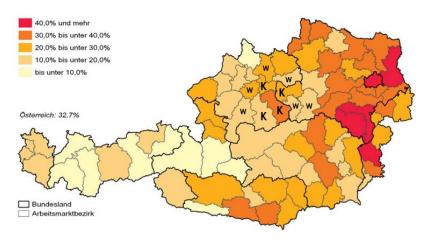


Ein kurzer Blick auf den Arbeitsmarkt

 Generell: trotz merklicher Dynamik in der KFZ-Branche wies Steyr 2019 überdurchschnittliche Arbeitslosigkeit auf, speziell bei Langzeit-AL



Anteil Langzeitbeschäftigungsloser an allen arbeitslos vorgemerkten Personen





Bundesland
Arbeitsmarktbezirk

Ein kurzer Blick auf den Arbeitsmarkt

- Frage: Wie hoch wäre die Absorptionsfähigkeit spezifisch für KFZ-Beschäftigte?
- Analyse von offenen Stellen und potentiellen Arbeitssuchenden mit KFZrelevanter Qualifikationsstruktur
 - Metallarbeiter, Mechaniker, Maschinisten, Monteure; Elektriker/Elektroniker
 - MINT-Berufe (akademisch/nicht-akademisch)
 - "Overhead" Führungskräfte, Bürokräfte, etc.
 - Hilfsberufe

In erweitertem Einzugsgebiet, um **Pendelmöglichkeiten** zu erfassen

- Nachbarn von Nachbarbezirken
- Diagnose: An sich recht gute Arbeitsmarktsituation für diese Berufe, aber bei weitem zu wenige freie Stellen für den Fall einer Unternehmensschließung von MAN-Größe; zumal manche der potenziellen Arbeitgeber selbst als Zulieferer von der KFZ-Produktion abhängen und damit deren Risiko mittragen



Fazit, Schlussfolgerungen – und ein Caveat

- KFZ-Produktion von erheblicher Bedeutung f
 ür die Region Steyr
- (Regional-)wirtschaftliche Verflechtungen führen weit über die KFZ-Produktion und die Region Steyr hinaus.
- → "Zuschauen" ist keine gute Option für den Fall einer MAN-Schließung

Was kann Staat tun (wenn es auch aus den hier präsentierten Ergebnissen nicht unmittelbar abgeleitet werden kann):

- Reicht von "Mediation" der (weiteren) Verhandlungen …
- ... bis staatliche Beteiligung ... darüber gemischte Auffassungen
- Immer: Ins Auge gefasstes Geschäftsmodell zu beachten!
- Arbeitsmarkt- und regionalpolitische Maßnahmen für den Fall eines Scheiterns
- Das Ganze ist jedenfalls in einem generell unsicheren Umfeld für die KFZ-Branche zu sehen – Stichworte Klimaziele, E-Mobilität





Die KFZ-Branche in Steyr

Regionalwirtschaftliche Betrachtungen

Gerhard Streicher

gerhard.streicher@wifo.ac.at

Stefan Fuchs

stefan.fuchs@wifo.ac.at

Fabian Gabelberger

fabian.gabelberger@wifo.ac.at

