

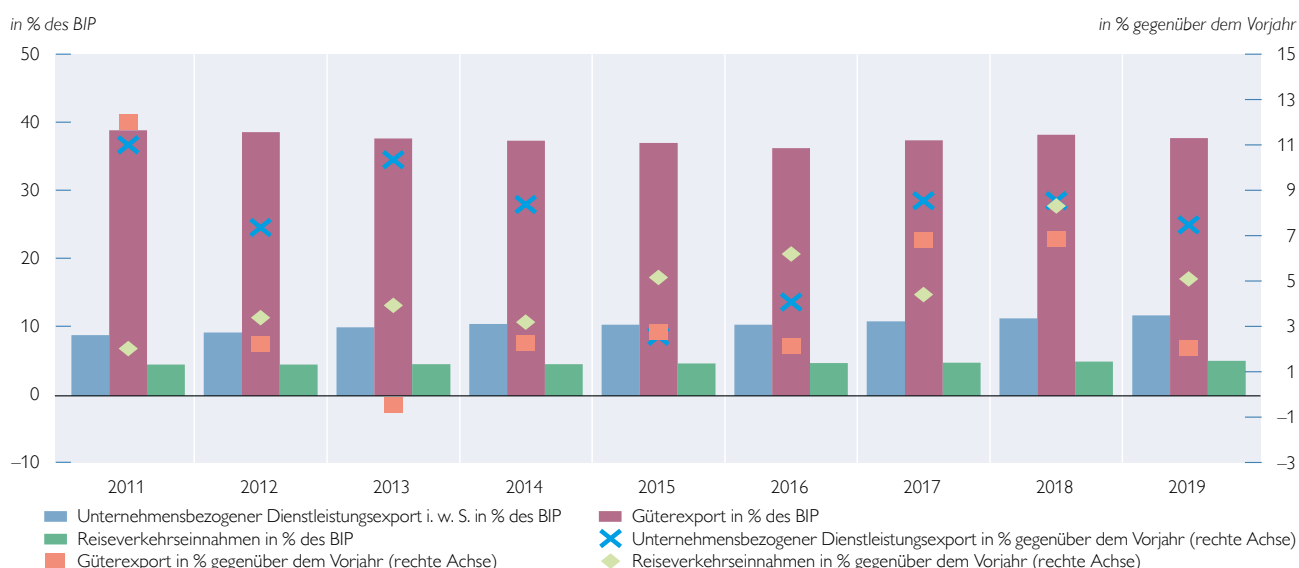
1 Dienstleistungsverkehr in Österreichs Außenwirtschaft¹

1.1 Unternehmensbezogener Dienstleistungsverkehr, Güterhandel und Reiseverkehr

Im Jahr 2019, dem Jahr vor dem Ausbruch der globalen Friktionen im Zuge der COVID-19-Pandemie und der daraus folgenden wirtschaftlichen Implikationen für den internationalen Handel – Firmen- und Grenzsicherungen, Unterbrechungen von Produktions- und Lieferketten, Materialengpässe, Energiepreisanstieg und allgemeiner Inflationsauftrieb in der Nachholphase – betragen die Einnahmen Österreichs aus dem Export unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. 47,3 Mrd EUR oder rund 12 % des BIP. Datenbasis ist die Zahlungsbilanz Österreichs und damit die Ergebnisse der laufenden Firmenbefragung, ergänzt um Schätzung von Transaktionen unternehmischer Einheiten und nicht direkt beobachtbarer Transaktionen. Zum Vergleich: Die Einnahmen aus dem Export von Gütern beliefen sich auf knapp 152 Mrd EUR oder 38 % des BIP² und aus dem Reiseverkehr auf 20,5 Mrd EUR oder rund 5 % des BIP. Seit dem Jahr 2011, also im Anschluss an die unmittelbare Erholung vom globalen Handelseinbruch im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise, wuchsen die Exporterlöse unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. in nomineller Rechnung durchschnittlich um

Grafik 1

Entwicklung und Bedeutung des unternehmensbezogenen Dienstleistungsexports i. w. S. in der österreichischen Außenwirtschaft



Quelle: OeNB, Statistik Austria.

¹ Die österreichischen Daten beziehen sich auf den Publikations- bzw. Revisionszeitpunkt Oktober 2021.

² Datengrundlage des Güterhandels ist ebenfalls die Zahlungsbilanz, sodass Transaktionen erfasst sind, die einen ökonomischen Eigentumsübertritt zwischen Inland und Ausland beinhalten. Dementsprechend wird die traditionelle Außenhandelsstatistik um Transaktionen korrigiert, die keinen Eigentumsübertritt an Gütern darstellen (Lohnveredelung, Transport-, Versicherungs- und Steuerbestandteile), und um Transaktionen ergänzt, bei denen kein Grenzübertritt als Erhebungskriterium der Außenhandelsstatistik vorliegt (Transithandel, Warenverkehr im Rahmen internationaler Produktionsketten). Schließlich werden die Ergebnisse mit dem Güterkonto der VGR abgestimmt (Korrektur um ausländische Einheiten und Korrektur auf Basis der Input-Output-Statistik).

7,2 % p. a. Das ist deutlich rascher als im Güterhandel (3,7 % p. a.) und im Reiseverkehr (4,3 % p. a.). Diese Dynamik reichte jedoch nicht aus, um *die traditionelle Lücke* – gemessen an den Exportquoten – von den *Dienstleistungen als non-tradeables* zum *Warenverkehr alias tradeables* nachhaltig zu verringern (Grafik 1).

Ein Vergleich mit den 26 anderen EU-Staaten (ohne das Vereinigte Königreich, das 2020 offiziell aus der EU ausgetreten ist) soll zeigen, ob der gegenüber dem Güterhandel nachhinkende Export unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. ein allgemeines Phänomen in der EU ist. Das ließe den Schluss zu, dass trotz der Digitalisierung, die international im Dienstleistungssektor stattfindet, und der sukzessiven Deregulierung des EU-Binnenmarkts für Dienstleistungen³ *inhärente Handelsbeschränkungen ein Aufschließen der Wertschöpfung zum Güterhandel erschweren*. Die OECD stellt fest, dass Dienstleistungen im 21. Jahrhundert zunehmend handelbar geworden sind, indem die Handelskosten deutlich gesunken sind (OECD 2022). Das gilt vorrangig für die am meisten entwickelten Volkswirtschaften. Neben regionalen Handelsabkommen und dem gestiegenen Angebot sowie der Vergünstigung von Flugreisen hat dazu maßgeblich die Informations- und Kommunikationstechnologie beigetragen.⁴ Das Wachstumspotenzial des internationalen Austauschs von Dienstleistungen ist aber noch lange nicht ausgeschöpft. Die WTO schätzt, dass der Anteil des Dienstleistungssektors am globalen Handel bis zum Jahr 2040 um 50 % wachsen könnte (WTO 2019). Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass – abhängig vom Dienstleistungssektor – ein persönlicher Kontakt zwischen Anbieter und Kunden bzw. Kundin notwendig sein kann, sodass Erbringung und Konsum folglich nicht trennbar sind, was eine räumliche und zeitliche Interaktion von Anbieter und Konsumenten bzw. Konsumentin erfordert. Daraus folgen kulturelle und sprachliche Barrieren. Darüber hinaus stellen länderspezifische und heterogene Marktzugangsbestimmungen insbesondere Hemmnisse des Mode 4 im Dienstleistungsverkehr dar, der Erbringung im Land des Kunden bzw. der Kundin.

Für die Persistenz von Handelsbeschränkungen spricht, dass die Bedeutung des Exports unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S., gemessen am Verhältnis zum BIP, für die gesamte EU-27 im Jahr 2019 in etwa jener in Österreich entsprach und auch die Lücke zu den Gütern nur geringfügig niedriger war als in Österreich (Grafik 2). Im Beobachtungszeitraum von rund zehn Jahren haben sich die beiden Handelsströme der EU in ihrer Bedeutung kaum angenähert. Die Wachstumsdynamik war durchschnittlich etwas höher als in Österreich (+8 % p. a.). Die höchste Wachstumsdynamik im unternehmensbezogenen Dienstleistungsverkehr wiesen neben Irland und Zypern osteuropäische Mitgliedsländer auf, unter anderem Rumänien und Polen.⁵ Die Rangliste der Exporterlöse zum BIP wurde von Luxemburg, Malta, Irland und Zypern angeführt. Für die folgende Analyse der Unternehmensstruktur des Dienstleistungsverkehrs ist die Beobachtung wichtig,

³ Die Richtlinie über Dienstleistungen im Europäischen Binnenmarkt ist Ende 2006 in Kraft getreten. Die Mitgliedstaaten hatten bis Ende 2009 Zeit, die Richtlinie in ihre Rechtsordnung zu übernehmen. Zentrale Elemente sind die Beseitigung von Hindernissen für den freien Dienstleistungsverkehr, Bürokratieabbau und mehr Rechtssicherheit. Die Umsetzung erfolgte in den Mitgliedstaaten jedoch nur sehr zögerlich, in Österreich erst ab 2012.

⁴ „Trade costs in services are almost double those in goods, but they fell by 9 per cent between 2000 and 2017 thanks to the spread of digital technologies, the lowering of policy barriers, and investment in infrastructure“ (WTO 2019).

⁵ Nicht für alle EU-Staaten ist eine vollständige Zeitreihe seit 2011 verfügbar.

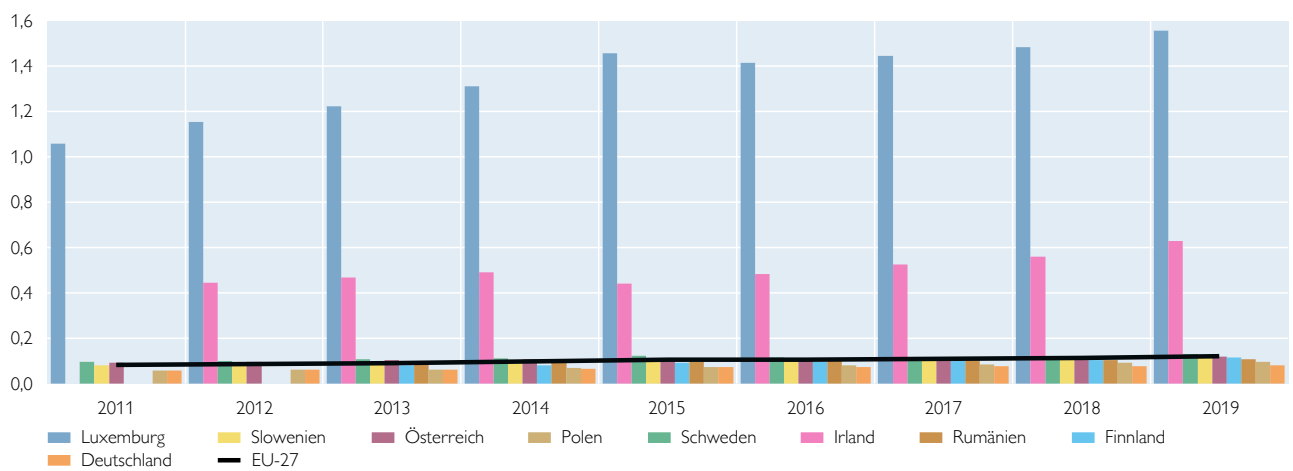
dass der Umsatz bzw. der Produktionswert ausländisch kontrollierter Unternehmen im Verhältnis zum BIP in Luxemburg und Irland den höchsten Wert aller untersuchten EU-Länder aufweist (knapp oder mehr als 100%). In Malta sind es mehr als 50%. Österreichs Exporterlöse im Verhältnis zum BIP rangierten auf dem 14. Rang, ex aequo mit Griechenland, hinter Schweden und Slowenien und vor Finnland. Das Schlusslicht unter den EU-Staaten bildeten die großen Volkswirtschaften Italien, Spanien und Deutschland.

Grafik 2.1

Komponenten der Außenwirtschaft in % des BIP für ausgewählte EU-Länder

Unternehmensbezogene Dienstleistungsexporte i. w. S.

in % des BIP



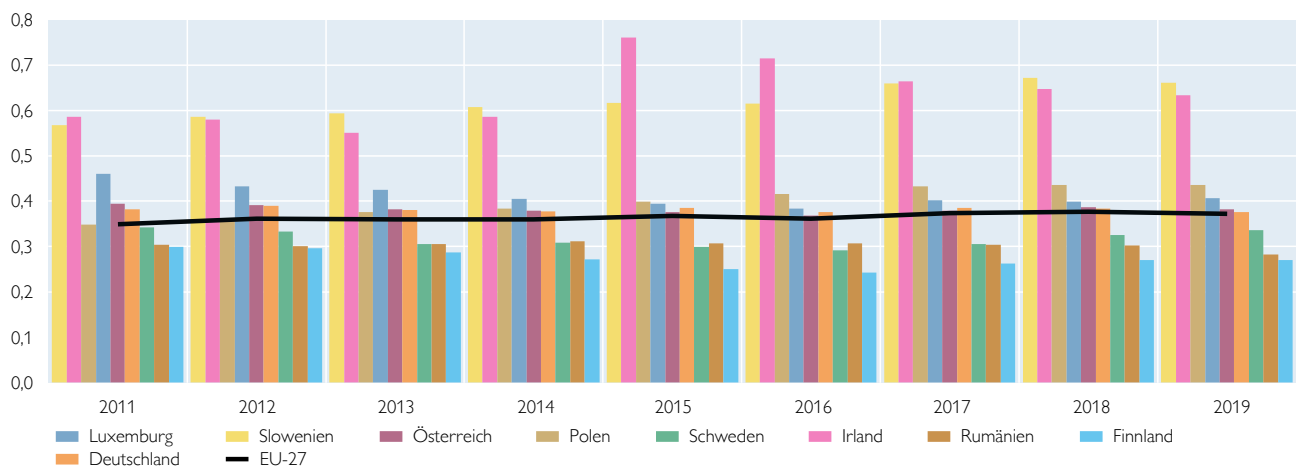
Quelle: Eurostat.

Grafik 2.2

Komponenten der Außenwirtschaft in % des BIP für ausgewählte EU-Länder

Güterexporte

in % des BIP

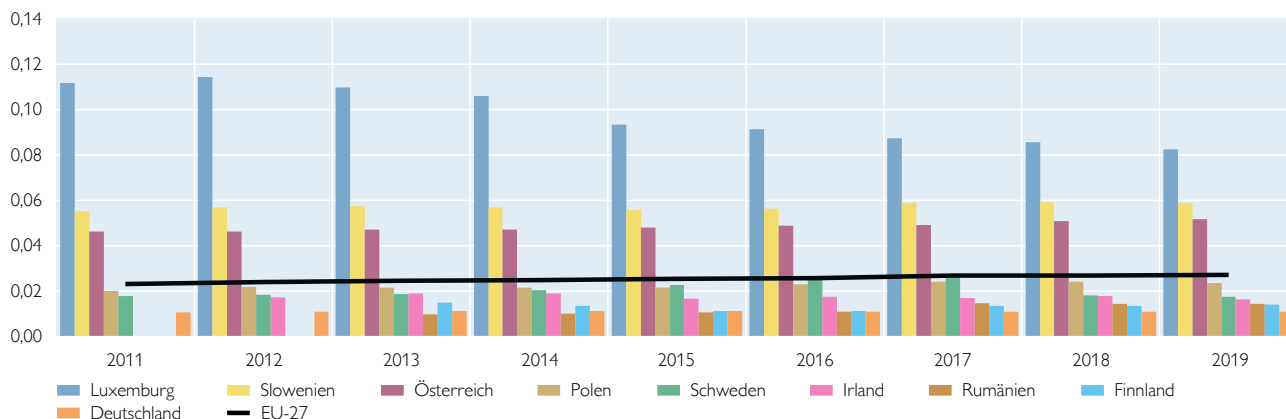


Quelle: Eurostat.

Komponenten der Außenwirtschaft in % des BIP für ausgewählte EU-Länder

Reiseverkehrseinnahmen

in % des BIP



Quelle: Eurostat.

Zum Vergleich: Im Güterhandel lag das Verhältnis der österreichischen Exporteinnahmen zum BIP etwas oberhalb des Werts für die gesamte EU, ebenfalls auf dem 14. Rang der Mitgliedsländer, gefolgt von Deutschland. Die Wachstumsdynamik Österreichs war jedoch geringer als jene der EU insgesamt (+4,4% p. a.) und Deutschlands (+4% p. a.). Die höchste Bedeutung hatte der Güterhandel für osteuropäische Mitgliedstaaten, unter anderem für Slowenien. Mit Ausnahme Irlands war der Güterhandel für die übrigen führenden Exporteure unternehmensbezogener Dienstleistungen von untergeordneter Bedeutung, sodass die Wertschöpfungslücke in Irland faktisch geschlossen war, während sie in den übrigen Ländern negativ ausfiel, d. h. die Bedeutung des unternehmensbezogenen Dienstleistungsverkehrs überwog den Güterhandel. Die beiden Vergleichsländer Österreichs, Schweden und Finnland, rangierten im Güterexport deutlich unterhalb des Wertes für die gesamte EU.

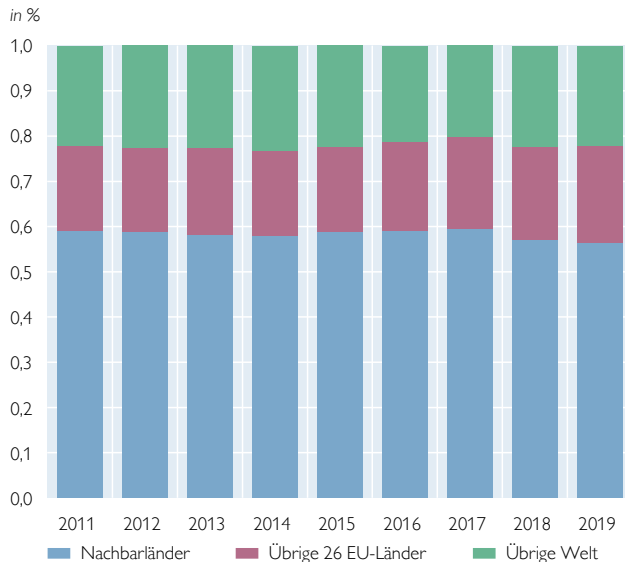
Im Vergleich zum Export aus unternehmensbezogenen Dienstleistungen i. w. S. und aus Gütern verzeichneten Österreichs Einnahmen aus dem Reiseverkehr im Verhältnis zum BIP im EU-Vergleich eine deutlich höhere Bedeutung und lagen auf dem elften Rang, über dem Wert der EU insgesamt und deutlich vor den großen Tourismusländern Italien und Frankreich. Die höchsten Indikatoren innerhalb der EU wurden für die kleinen Mittelmeerstaaten Kroatien, Zypern, Malta, Griechenland und Portugal ausgewiesen. Die Wachstumsdynamik des österreichischen Reiseverkehrs war innerhalb der EU vergleichsweise gering, wie auch in Italien und Frankreich. Am höchsten war die Dynamik in Irland und osteuropäischen Mitgliedstaaten.

1.2 Exportmärkte

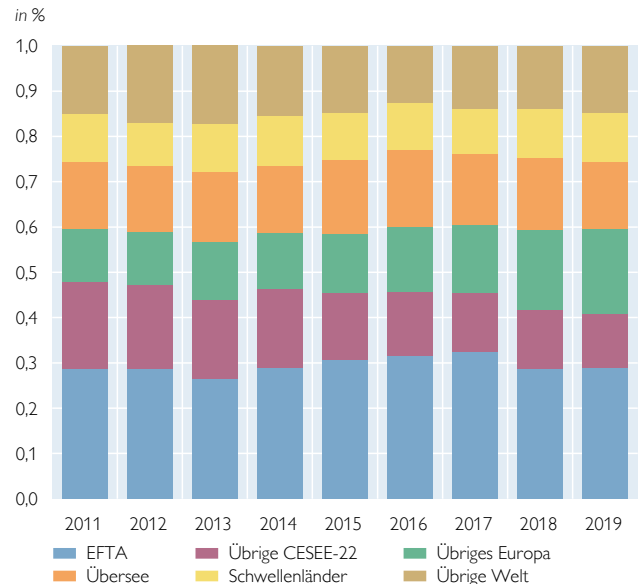
Ein Aspekt der Entwicklung des Exports unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. ist dessen Reichweite. Wie stark ist Österreich als Anbieter auf seine Nachbarländer fokussiert? Wie sehr konnten darüber hinaus Absatz- und Wachstumsmärkte erschlossen werden? *Im Jahr 2019 kamen 56% der Exporterlöse aus den Nachbar-*

Regionale Zusammensetzung des Exports unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S.

Hauptregionen



Extra-EU-27



Quelle: OeNB, Statistik Austria.

staaten Österreichs – rund 37 % aus Deutschland –, rund 22 % aus den übrigen 26 EU-Mitgliedsländern und weitere 22 % aus anderen Staaten (Grafik 3). Im Beobachtungszeitraum 2011 bis 2019 nahm die Bedeutung der Nachbarländer Österreichs zugunsten übriger EU-Staaten nur vorsichtig ab, und die Diversifikation in die übrige Welt stagnierte. Innerhalb der Exportbeziehungen mit den anderen EU-Ländern hat die Bedeutung der EU-14 zulasten jener mit den EU-Beitrittsländern zugenommen. Außerhalb der EU hatte der Dienstleistungsverkehr mit der EFTA, insbesondere mit der Schweiz, die größte, jedoch stagnierende Bedeutung (2019: rund 29 %). Die CESEE⁶-Staaten (ohne EU-Mitgliedsländer) haben im Beobachtungszeitraum an Bedeutung für den Export unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. verloren (2019: 12 %). Gewachsen sind die Exporterlöse aus dem übrigen Europa, im Wesentlichen dem Vereinigten Königreich (2019: rund 19 %), das jedoch im Beobachtungszeitraum rechtlich noch Mitglied der EU war. Die Bedeutung von Ländern außerhalb Europas für Österreichs Dienstleistungsverkehr stagnierte, sowohl jene der klassischen Übersee-Destinationen (USA, Kanada, Japan, Südkorea, Australien und Neuseeland; 2019: 15 %) als auch der Schwellenländer (asiatische und übrige Schwellenländer; 2019: 11 %). In einer Einzellandbetrachtung zeigt sich die hohe regionale Konzentration im Export unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S.: Die drei führenden Absatzmärkte – Deutschland, Schweiz und Vereinigtes Königreich – zeichneten im Jahr 2019 für die Hälfte der gesamten Exporterlöse verantwortlich. Unter den Top-20-Ländern lagen nur die USA und China außerhalb Europas mit jeweils einem Anteil an den Exporterlösen von rund 3 % bzw. 1 %.

⁶ Central, Eastern and Southeastern European Countries.

Im Vergleich zum Export unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. war der Güterexport Österreichs im Jahr 2019 weniger auf die Nachbarländer fokussiert (zu rund 49 %) und mehr in Absatzmärkten außerhalb der EU diversifiziert (zu rund 30 %). Der Fokus der Handelsbeziehungen außerhalb der EU-27 lag auf den Überseemärkten (32 %) und den Schwellenländern, insbesondere in Asien (26 %). Beide Regionen gewannen im Beobachtungszeitraum an Bedeutung. Die Konzentration auf das Nachbarland Deutschland war weniger ausgeprägt (28 %) als im Export unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. Hinter Deutschland und vor Italien waren die USA der zweitwichtigste Handelspartner mit einem Exportanteil von rund 8%. Neben China (rund 3%) zählte auch Malaysia zu den 20 wichtigsten Zieldestinationen. Im Reiseverkehr haben langfristig – seit den 1970er-Jahren – Strukturverschiebungen im Sinn einer vermehrten regionalen Diversifikation stattgefunden. Kurzfristig können diese kaum beobachtet werden. Im Jahr 2019 stellte Deutschland weiterhin den führenden Herkunftsmarkt mit einem Anteil von 45 % an den gesamten Reiseverkehreinnahmen dar. Die drei wichtigsten Herkunftsländer – neben Deutschland die Schweiz und die Niederlande – zeichneten für fast 60 % der Gesamteinnahmen verantwortlich. Unter den 20 führenden Ländern finden sich die USA (rund 3 %) sowie China und Israel (jeweils rund 1 %) als außereuropäische Quellmärkte. Auf die Nachbarstaaten Österreichs entfielen in Summe 65 % der Reiseverkehreinnahmen.

Fasst man für Österreich den Dienstleistungsverkehr innerhalb der EU-27 zusammen, dann *entfielen auf die übrigen Mitgliedsländer im Jahr 2019 rund 70 % der gesamten Exporterlöse aus unternehmensbezogenen Dienstleistungen i. w. S.* Der Anteil war im Beobachtungszeitraum stabil. Eine ähnlich hohe Konzentration des Dienstleistungsverkehrs auf den gemeinsamen Wirtschaftsraum wiesen nur osteuropäische Mitgliedsländer auf (Slowenien, Slowakei und Estland). Die Vergleichsländer Österreichs, Finnland und Schweden, bezogen jeweils rund 50 % bzw. 41 % der Exporterlöse aus der EU – die historische Wirtschaftsverbinding mit dem EFTA-Land Norwegen ist dabei zu berücksichtigen. Das heißt, Schweden war als Anbieter unternehmensbezogener Dienstleistungen auf Absatzmärkten außerhalb der EU-27 sogar stärker aktiv als innerhalb der EU-27. Das ist auch für Deutschland und für Irland festzustellen, bei denen Exporterlöse aus der EU-27 nur einen Anteil von rund 41% bzw. 30% ausmachten.⁷ Zum Vergleich, im Güterverkehr war Österreich im Jahr 2019 zwar auch stärker auf die EU-27 konzentriert als Finnland und Schweden, nämlich zu rund 66 % gegenüber 54 % und 53 %, aber deutlich weniger als osteuropäische Länder wie die Slowakei, Ungarn und Tschechien (jeweils rund 80 %). Deutschland bezog in etwa die Hälfte seiner Erlöse aus dem Güterverkehr aus der EU-27, Irland rund 31 %. Das heißt, im Gegensatz zu Österreich ist der unternehmensbezogene Dienstleistungsverkehr i. w. S. in Deutschland, Schweden und Finnland sogar stärker zwischen der EU und Drittstaaten diversifiziert als der Warenverkehr.

1.3 Leistungsportefeuille und Dienstleistungsimporte

Was bzw. welcher Sektor bestimmte die Exportentwicklung im unternehmensbezogenen Dienstleistungsverkehr bzw. wie entwickelte sich das Leistungsportefeuille Österreichs (Grafik 4)? Dazu werden die Dienstleistungsarten laut EBOPS

⁷ Nicht für alle EU-Länder waren Vergleichsdaten verfügbar.

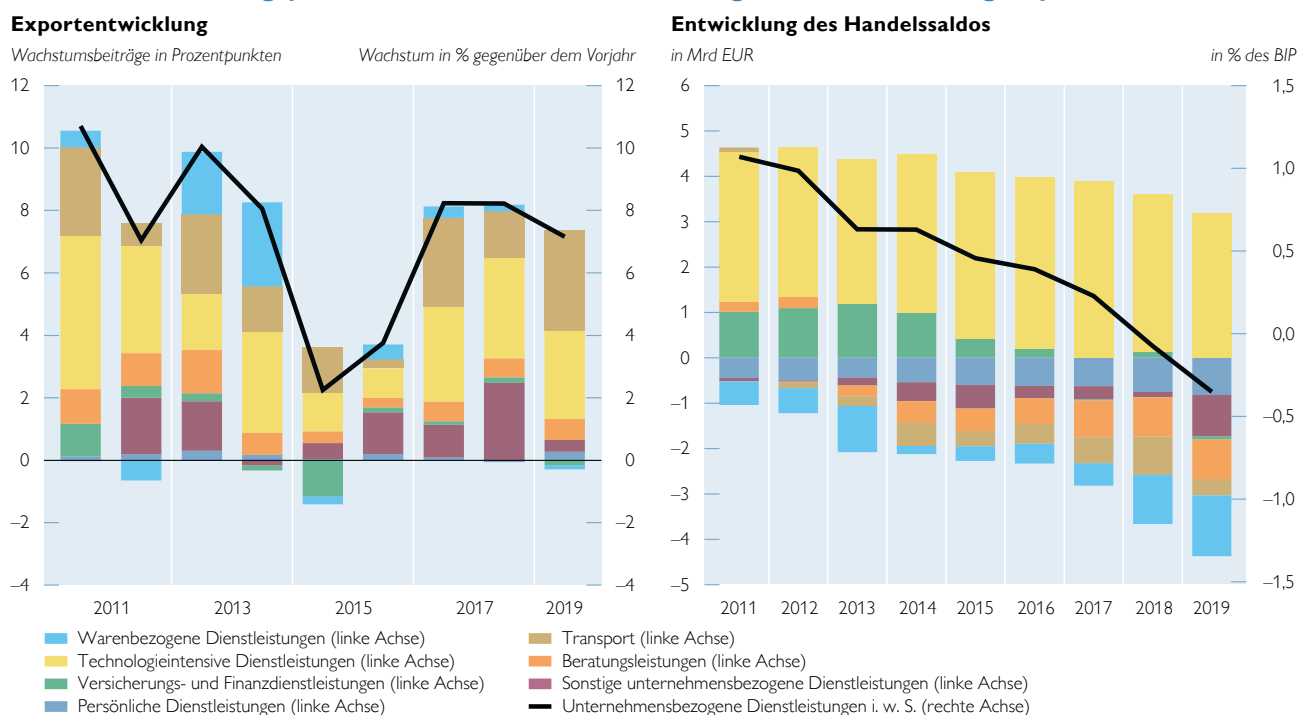
in Hauptgruppen zusammengefasst, um die wesentlichen Dienstleistungssektoren, insbesondere im Hinblick auf den Zusammenhang mit dem Güterhandel sowie die Technologie- und Wissensintensität, widerzuspiegeln:

- Verarbeitende Tätigkeiten in der Industrie und im Transportwesen, „warenbezogene Dienstleistungen“: Lohnveredelung, Reparaturverkehr
- Transport
- Technologieintensive Dienstleistungen: Telekommunikation, Computer- und Informationsdienstleistungen, Patent- und Lizenzgebühren, Forschung und Entwicklung, Architektur- und Ingenieurwesen
- Wirtschaftliche Beratungsleistungen: Rechts-, Steuer-, Unternehmensberatung, Werbung und Marktforschung
- Versicherungs- und Finanzdienstleistungen
- Sonstige oder traditionelle unternehmensbezogene Dienstleistungen, insbesondere Bau, Landwirtschaft, Vermietung und Verpachtung, Handelsleistungen sowie unternehmensinterne Leistungsverrechnungen
- Persönliche Dienstleistungen für Bildung, Gesundheit, Kultur und Freizeit

Im Jahr 2019 stammten aus dem Transport und dem Technologiesektor annähernd ex aequo die höchsten Exporterlöse Österreichs, die je rund ein Drittel der Gesamtexporte ausmachten. Während warenbezogene Dienstleistungen und Beratungsleistungen die höchste Wachstumsdynamik über den Beobachtungszeitraum von rund zehn Jahren aufwiesen (+16 % bzw. +10 % p. a.), ging der wichtigste Wachstumsbeitrag zu den unternehmensbezogenen Dienstleistungen i. w. S. vom Technologiesektor aus (+25,6 Prozentpunkte). Vereinfacht ausgedrückt hat sich Österreichs Schwerpunkt

Grafik 4

Österreichs Leistungsportefeuille im unternehmensbezogenen Dienstleistungsexport i. w. S.



Quelle: OeNB, Statistik Austria.

eines traditionellen Leistungsangebots, das hauptsächlich auf den Transport abstellte, in Richtung eines zweiten Standbeins, dem Technologiesektor, verschoben. Maßgeblich dafür war die Entwicklung des Exports von Computer- und Informationsdienstleistungen. Trennt man die sektoralen Exporterlöse in jene aus den übrigen EU-Ländern und Drittstaaten zeigt sich, dass die Erlöse aus Ländern außerhalb der EU technologieintensiver sind. Hier trug der Technologiesektor im Jahr 2019 zu knapp 40 % zu den Gesamterlösen bei, innerhalb der EU zu rund 30 %. So wurde der Dienstleistungsverkehr innerhalb der EU immer noch vom Transportsektor bestimmt.

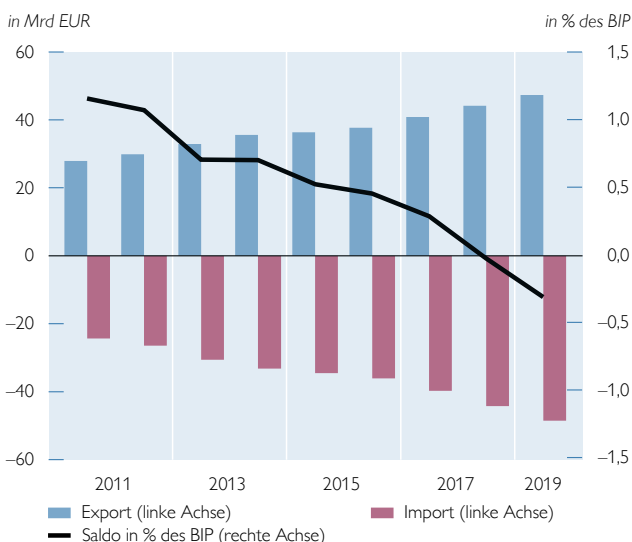
Die *Importe Österreichs entwickelten sich zwischen 2011 und 2019 im Durchschnitt dynamischer als die Exporte (+ 9,5 % p. a.)*, sodass der Saldo in einen stattlichen Importüberschuss bzw. ein Einnahmendefizit von –1,2 Mrd EUR oder –0,3 % des BIP kippte (Grafik 5). Damit bildete Österreich im Jahr 2019 innerhalb der EU zusammen mit Finnland und Italien das Schlusslicht – ein Indiz dafür, dass international Wettbewerbsfähigkeit im Dienstleistungsverkehr eingebüßt wurde. Während Luxemburg, Malta und Zypern Einnahmenüberschüsse im zweistelligen Ausmaß verzeichneten, ergab sich für Irland ein Defizit von fast –30 % des BIP. Für die gesamte EU-27 betrug der Einnahmensaldo im Jahr 2019 rund 0,3 % des BIP.

Im Güterhandel war der Saldo Österreichs im Ausmaß von rund 1 % des BIP positiv, was unterhalb des Wertes für die gesamte EU lag. Die führenden Länder waren – neben Irland – die Niederlande und Deutschland. Der Einnahmenüberschuss Österreichs im Reiseverkehr war im Vergleich zu den anderen EU-Staaten bzw. zur gesamten EU mit rund 2,5 % des BIP hoch. Spitzenreiter waren abermals die Mittelmeerstaaten Kroatien, Malta, Griechenland, Zypern und Portugal.

Grafik 5

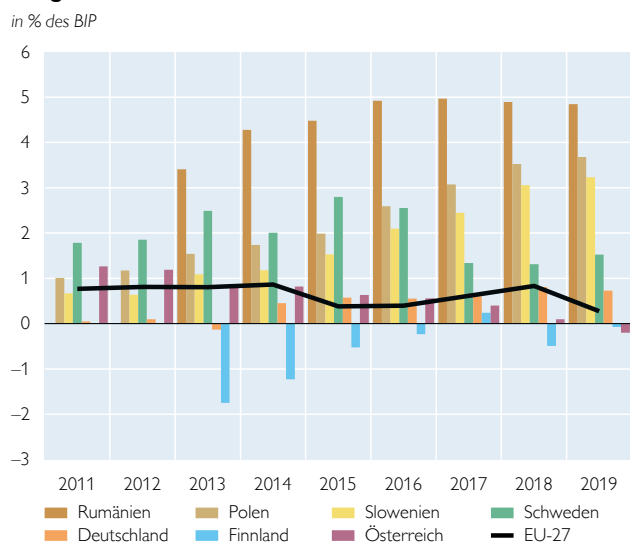
Entwicklung der Bilanz unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S.

Österreich



Quelle: OeNB, Statistik Austria.

Ausgewählte EU-Länder



Quelle: Eurostat.

Anmerkung: Aufgrund der Datenverfügbarkeit inkl. Regierungsleistungen a.n.g. Ohne die statistischen Ausreißer Luxemburg und Irland.

Die Zusammensetzung der Importe zeigte sich im Jahr 2019 fragmentierter als jene der Exporte. Während auch bei den Aufwendungen Österreichs im unternehmensbezogenen Dienstleistungsverkehr auf den Transport rund ein Drittel entfiel, hatten sowohl traditionelle Dienstleistungsarten als auch Beratungsleistungen eine vergleichsweise höhere Bedeutung als im Export. Auf den Technologiesektor entfiel hingegen nur rund ein Viertel der Importzahlungen. *Per saldo wurde im Jahr 2019 nur aus dem Technologiebereich ein Einnahmenüberschuss zugunsten Österreichs verzeichnet*, der jedoch die Defizite in den anderen Dienstleistungssektoren nicht vollständig kompensieren konnte. Im Ergebnis kann man die Struktur des unternehmensbezogenen Dienstleistungsverkehrs i. w. S. in Österreich als einer modernen, hoch industrialisierten Volkswirtschaft entsprechend interpretieren, die tendenziell technologisches Know-how exportiert und weniger technologieintensive Dienstleistungen aus dem Ausland zukaft. Trotzdem ging von der Technologie auch im österreichischen Import der wichtigste und sogar noch stärkere Wachstumsbeitrag im Beobachtungszeitraum als im Export aus (+29,9 Prozentpunkte).

Auch in den Exporterlösen unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. der gesamten EU-27 hatte der Technologiesektor im Jahr 2019 den höchsten Anteil (rund 35%), mit Abstand gefolgt vom Transportwesen (rund 22%). Per saldo schlug jedoch die Technologie – neben den Beratungsleistungen – in hohem Maß negativ zu Buche. Das heißt, *die EU war ein Nettoexporteur von Transport sowie Versicherungs- und Finanzdienstleistungen, während sie per saldo technologisches Know-how aus der übrigen Welt importiert hat*. Unter den Vergleichsstaaten Österreichs – Deutschland, Finnland und Schweden – trug jedoch ebenfalls die Technologie am meisten zu den Nettoexporterlösen bei (neben dem Finanzsektor in Deutschland). Auch in den osteuropäischen Staaten – Slowenien, Polen und Rumänien – ergab der Technologiesektor eine positive Handelsbilanz, jedoch kam hier dem Transportwesen die weitaus größte Bedeutung zu. In den Ländern, deren Wirtschaft maßgeblich von internationalen Konzernen bestimmt wird – Luxemburg und vor allem Irland – stellte die Technologie hingegen einen hohen Negativposten im Dienstleistungsverkehr dar. Per saldo exportierten diese Staaten Versicherungs-, Finanz- sowie Transportdienstleistungen.

1.4 Die Jahre 2020 und 2021

Im Jahr 2020, dem Jahr des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie in Europa, sanken die Exporterlöse unternehmensbezogener Dienstleistungen i. w. S. in Österreich gegenüber 2019 um rund –7%. Am meisten unter den Eindämmungsmaßnahmen der Pandemie hatten das Transportwesen und die Anbieter persönlicher Dienstleistungen zu leiden. Der Technologiesektor schloss im Vergleich zu 2019 annähernd pari. Bereits im Folgejahr, 2021, konnten die Einbußen unternehmensbezogener Dienstleistungen nominell mehr als wettgemacht werden, die Erlöse stiegen um 5,5% gegenüber dem Vorpandemiejahr. Zum Vergleich, die Güterexporte sind 2020 nominell um rund –9% eingebrochen, haben jedoch bereits im Folgejahr einen deutlichen Aufschwung erfahren (+11% im Vergleich zu 2019), wobei neben Nachholeffekten der internationalen Nachfrage auch Preiseffekte durch das Anziehen der Preise für Rohstoffe und Intermediärgüter anzurechnen sind. Der Reiseverkehr hat im Zuge des Ausbruchs der COVID-19-Pandemie historische Verluste in zweistelligem Ausmaß erlitten, die sich auch im Folgejahr fortsetzten.