



Chinas Belt and Road Initiative – eine holistische Betrachtung

BMDW u.FIW 2020-09-09

Andreas Breinbauer
FH des BFI Wien



- Entstehung und Geschichte der Belt and Road Initiative (BRI)
- Modifikationen der BRI
- Wichtige Kernelemente und Dimensionen der BRI
- Abgleich mit anderen Strategien und Plänen
- Infrastrukturinvestitionen als sichtbarer Teil der BRI
- Österreichische Sichtweise/n
- Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Geschichte und Modifikationen der BRI



- Herbst 2013: zwei Reden von Präsident Xi Jinping „One Belt, One Road“
 - 2014 Gründung der Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)
 - März 2015: NDRC u.a. „Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road“:
“alle Nationen und Regionen“ sind eingeladen (seither: “Belt and Road Initiative“ (BRI))
 - März 2016: UN-Resolution 2274 und A/71/9
 - Mai 2017: 1. Seidenstraßenkonferenz in Peking:
 - Innovation Action Plan für E-Commerce
 - Sharing Economy
 - Digital Economy
 - Smart Cities
 - Entwicklung und Verbesserung globaler Wertschöpfungsketten
 - Business Start ups
 - Technologieparks etc.
 - April 2019: 2. Seidenstraßenkonferenz in Peking
-  Geschichte und Entwicklung der BRI zeigt fortschreitende Öffnung der BRI (bis April 2019), thematisch, geografisch, zeitlich

Die 6 Säulen der BRI



Dimension	Umsetzung
<p>Politisches Vertrauen und Kooperation</p>	<p>Zahlreiche Konferenzen; BRI Foren, G20-Gipfel in Hangzhou, Verbesserung der diplomatischen Beziehungen zu 30 Ländern entlang der BRI, alleine 2017: 50 Kooperationsabkommen im Rahmen der BRI unterzeichnet= fast 50% aller BRI Abkommen bis dorthin, zwischen 2013 und April 2018: 88 gemeinsame Erklärungen oder Communiqués zwischen China und 44 Ländern</p>
<p>Verbesserung der Konnektivität</p>	<p>Bau von Häfen, Eisenbahnen, Autobahnen, Kraftwerken, Luftfahrt und Telekommunikation durchgeführt, was die Infrastruktureinrichtungen in diesen Ländern erheblich verbessert und Erträge gebracht hat erstaunliche Ergebnisse, China hat Schiffrouten mit 600 Häfen in 200 Ländern eingerichtet, Eisenbahnverbindungen legen am stärksten zu (34,5%), Juli 2018: 10.000 Züge zwischen 48 chinesischen Städten und 42 Städten in 14 Ländern Europas</p>
<p>Verbesserung der Handelsbeziehungen</p>	<p>Starke Dynamik bei FDIs und Handelsvolumen, 2017: 6,975 Bio USD entlang der Seidenstraßenrouten</p>
<p>Verbesserung des Finanz- und Finanzierungssystems</p>	<p>AIIB: 87 Länder, davon 60% BRI Länder, Projekte im Ausmaß von 5,3 Mrd. USD wurden bewilligt. Seidenstraßenfonds, wo China 40 Mrd. USD investiert hatte, hatte eine Kapitalerhöhung von 100 Mrd. Yuan im Mai (14,89 Mrd USD), 19 Projekte im Wert von 80 Mrd. USD wurden unterzeichnet. Um die finanzielle Zusammenarbeit weiter zu erleichtern, haben die von China finanzierten Banken die Expansion in Übersee beschleunigt. Sie haben 102 Niederlassungen in 24 Ländern gegründet, hauptsächlich in Singapur, Malaysia, Indonesien und Thailand. Darüber hinaus deckt das grenzüberschreitende RMB-Interbank-Zahlungssystem 165 Banken in 40 Ländern entlang der B & R-Strecken ab, darunter Russland, Singapur, Malaysia, die Republik Korea und Thailand.</p>
<p>Mensch-zu-Mensch-Beziehungen</p>	<p>1.023 Städtepartnerschaften mit den BRI Ländern, das sind 40% aller 60 Mio. Touristen, erstmals 600.000 chinesische Auslandsstudierende, 17 nationale Kulturzentren, 173 Konfuzius Institute, 184-Konfuzius Klassenzimmer weltweit. Visa-Befreiung in 29 Ländern für chinesische Reisende entlang der Seidenstraße</p>

Die BRI ist daher...



- ...thematisch offen
- zeitlich nicht limitiert (im Unterschied zu anderen Strategien)
- regional uneingeschränkt – Einladung an alle Länder und Organisationen
- kaum offizielle Karten mit den Projekten
- „work in progress“
- ..begleitet finanziell, politisch und diplomatisch
- Nach Eigendefinition Initiative und keine Strategie (kein Marshall-Plan !)
- Vertiefte Kooperation in 6 Feldern („Säulen“)
- „Win-Win“ Situation, „Mutual Benefit“



Kooperationen verstärkt in jenen Ländern,
die sich zur BRI bekennen

Die allermeisten Karten stammen von westlichen Think Tanks...

Ansicht Chronik Lesezeichen Extras Hilfe

Google-Suche

https://www.google.com/search?q=neue+seidenstra%C3%9F&client=firefox-b-e&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKew5hKPHT7TIAhVXShUIHYuUAFUQ_AUIESgB&biw=1268&bih=909

Erste Schritte



Der Traum: Die neue Seidenstraße - Wiener ...



Europäische Unternehmen und die Neue Seidenstra...



China: Das Infrastrukturprojekt 'Neue Seidenstra...



Video: Das ist Chinas 'Neue Seidenstraße' | tages...



Der Syrien-Krieg und die „Neue Seidenstraße“ – ...



Chinas 'Neue Seidenstraße' – ...



Chinas Seidenstraße



Die neue Seidenstraße eröffnet China einen Abkürzung...



Chinas neue Seidenstraße | Sächsische.de



Europa braucht eine Antwort auf die Seidenstraße ...



Das ist die Neue Seidenstraße - news.wko.at



Was Bremen mit der neuen Seidenstraße ...



Die Neue Seidenstraße wissen ...



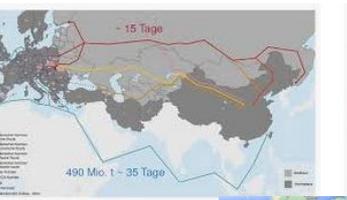
Neue Seidenstraße: China treibt Länder in die Schul...



China: Das ist die Neue Seidenstraße - Politik - Süd...



Bild zu: Malaysia sagt Projekte für China...



Neue Seidenstraße: Für und Wider ein...



Neue Seidenstraße



Die Neue Seidenstraße



Die Neue Seidenstraße



Die Neue Seidenstraße



Die Neue Seidenstraße



Die Neue Seidenstraße

Länder entlang der Seidenstraße – „Seidenstraßenländer“



...es gibt keine offizielle Liste, manchmal Länderliste im „Belt and Road Portal“ als Indikator



Europe (23)	Albania, Austria, Belarus, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Czech Republic, Croatia, Estonia, Greece, Hungary, Latvia, Lithuania, Macedonia, Moldova, Montenegro, Poland, Romania, Russia, Serbia, Slovakia, Slovenia, Turkey, Ukraine
Asia (43)	Afghanistan, Armenia, Azerbaijan, Bahrain, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Cambodia, China , Georgia, India, Indonesia, Iran, Iraq, Israel, Jordan, Kazakhstan, Kuwait, Kyrgyzstan, Laos, Lebanon, Malaysia, Philippines, Republic of Korea, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Sri Lanka, Syria, Tajikistan, Thailand, Timor-Leste, Turkmenistan, United Arab Emirates, Uzbekistan, Vietnam, Yemen
Africa (8)	Egypt, Ethiopia, Madagascar, Morocco, Libya, Senegal, South Africa, Tunisia
Latin America (7)	Antigua and Barbuda, Bolivia, Dominica, Guyana; Panama, Trinidad and Tobago, Uruguay
Oceania (3)	New Zealand, Niue, Papa New Guinea

...diese sind aber nicht definitiv und nehmen sehr rasch zu: 65 Länder 2017, 85 Länder Okt. 2018, 116: Nov. 2018, April 2019: 125 (Belt and Road Portal, chinesische Version)
Österreich wird im update vom Okt. 2018 erstmalig angeführt, Oktober 2019: 131 Länder
Juni 2020: 149 Länder

Beitritt und keine offizielle Zahl: „positive Erklärung“ und „MoU“ ... (Italien...)

Motive für die BRI

- **Nachhaltiges Wirtschaftswachstum**
- **Entwicklung der peripheren Räume Chinas** (inbs. Xinjiang)
- **Politische Stabilisierung der Region** (angrenzenden Nachbarländer wie Pakistan): Infrastrukturinvestments und hier wiederum Bahnverbindungen
- **...Benachteiligung Chinas in der ökonomischen Weltarchitektur** (v.a. IWF, Weltbank, ADB)
- **Abbau der Überkapazitäten und staatliche Förderung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit**
- **Ressourcenzugang** (Land, Rohstoffe, Erdöl, Erdgas etc.), daher Ausbau von Pipelines und Binnentransport (v.a. Bahnverbindungen)
- **Geopolitische Faktoren** (Militärstützpunkte etc.): Kritiker: wichtigstes Vehikel die Nummer eins der Welt zu werden (Hamilton/Ohlberg, 2020, Holslag, 2019).

Offizielle chinesische Sichtweise: „**Win-win-Situation**“,
„**Mutual Benefit**“ ...Betonung auf **Initiative und nicht auf Strategie!!**

Abgleich mit anderen Strategien/Plänen notwendig



- **„Going Global“ (2000):** Auslandsinvestitionen werden zu einem wesentlichen Bestandteil der Reform- und Öffnungspolitik gemacht
 - Aufbau „Chinesischer Players“, Sicherung von Rohstoff- und Energiequellen, Förderung von eigenständigen Innovationen sowie Zukauf von Spitzentechnologie;
 - SOEs kommt eine herausragende Rolle zu
- **„Made in China 2025“ (2015), Mitteilungen des MOFCOM**
Anteil chinesischer Industrieprodukte im High Tech-Bereich soll bis zum Jahr 2020 auf 40% und 2025 auf 70% steigen
- **„Chinese Standards 2035“ (2018):** Ziel: Standards setzen in technologischen Zukunftsbereichen: AI, 5 G, Blockchain etc.
- **„Internet Plus“ (2015) mit „Digital Silk Road“:** Ausbau Informationstechnologienetzwerke und regionaler E-Commerce mit Alibaba, Huawei, China Mobile und ZTE als Spitzenreiter
- **13. Fünfjahresplan (2016-2020):**
 - Verdoppelung des realen BIP aus dem Jahr 2010 bis 2020, Wirtschaftswachstum 6,5%; 2019 Korrektur auf 6,0-6,5% BIP-Zuwachs
 - Umbau zu einer innovationsgetriebenen Volkswirtschaft
- **14. Fünfjahresplan (2021-2025): Fokus auf neue Technologien**

Die Rolle der chinesischen Unternehmen, insb. SOE im Rahmen der BRI

- **BRI ist historische Chance für die chinesischen Unternehmen**, Marken bekannter zu machen und Marktanteile zu erobern
- Ziel: **Nationale Champions** sollen **Globale Player** werden, die **Standards setzen können, vor allem SOE**
- **90% des SOEs** nehmen an der BRI Teil
- „**Going Global**“ als **zentraler politischer Rahmen** für alle Auslandsaktivitäten chinesischer Unternehmen, im Bereich „Baukontrakte“: 97% SOEs, „Investments“: 70% (AEI, 2020)
- **Typisches Muster**: zunächst Erfahrung und Marktpräsenz in China – Internationalisierung durch Ressourcen- und Know How-Erwerb – Reverse upgrading in China, Marktbeherrschung dann volle Expansion in EL (Bsp. Haier, Huawei) bzw. Peripherie Europas und später in IL
- **Unterscheidung (SOE/privat)** immer schwieriger; beide sollen heute die strategischen Ziele erfüllen vor allem seit Jänner 2017 im Bereich Internet und IT
- Seit 2017: **stärkeres Kommitment zu politischen Vorgaben** insb. IT, Internet (Alibaba, Tencent etc.)



BRI zusammen mit den anderen Plänen = Komplettpaket für die Internationalisierung chinesischer Unternehmen

Weitere Maßnahmen (Statements und Guidelines NDRC, State Council, MOFCOM ...)



- **Allianzen chinesischer Unternehmen**, um den Wettbewerb untereinander zu reduzieren
- **Zugang zu Ressourcen**, vor allem im Agrarbereich und Energiesektor
- **Etablierung Chinese Supply Chains**, insbesondere entlang der New Silk Road,
- **Wichtigkeit der Infrastruktur und die Rolle des E-Commerce**: Eliminierung von Zwischenhändlern und schnellere Erreichbarkeit der Endkunden

Die Dimension der BRI

Als **thematisch und geografisch offenes Projekt**, schwierig zu definieren, je nach Methodik ist Größenordnung unterschiedlich:

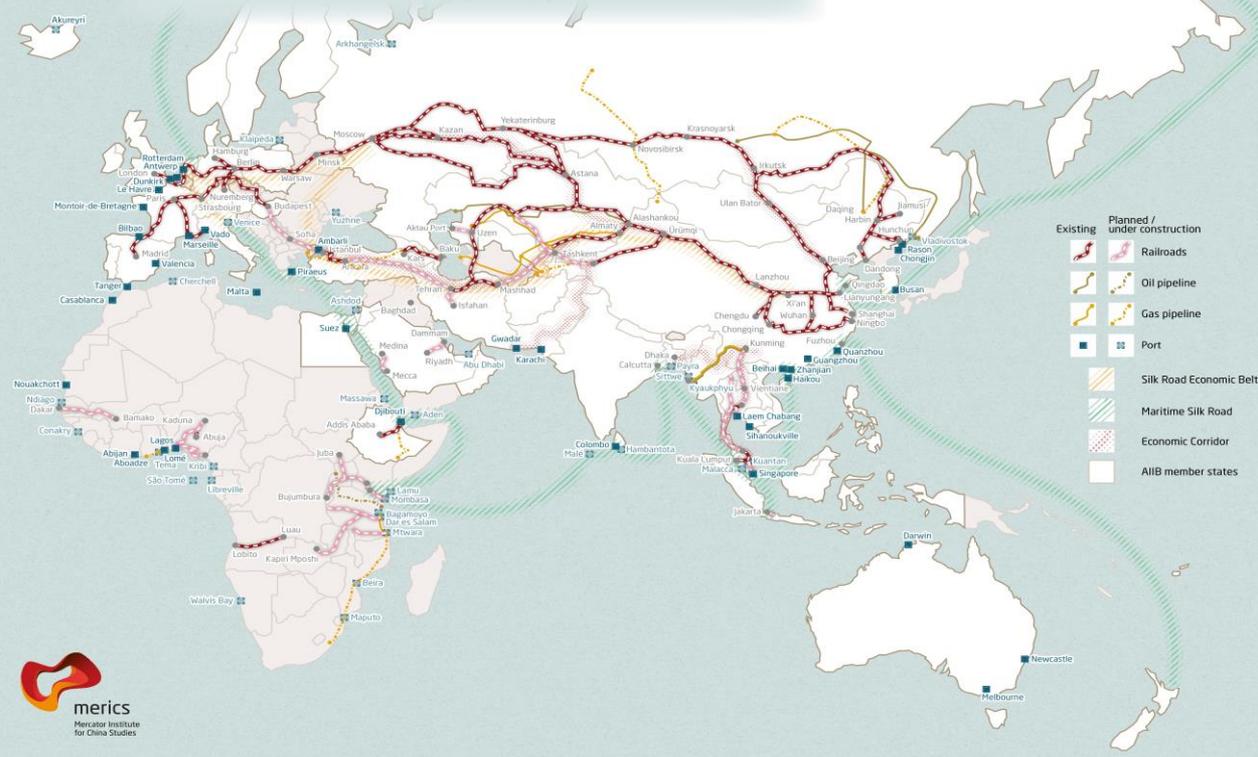
Untere Grenze:

- Konkrete bereits **finanzierte und in Umsetzung befindliche Infrastrukturprojekte** (Merics, 2020: 90 Mrd. USD) – hier spielt die Bahninfrastruktur eine sehr wichtige Rolle, *Karte ÖNB!!*

Infrastrukturprojekte – der sichtbare Teil der BRI

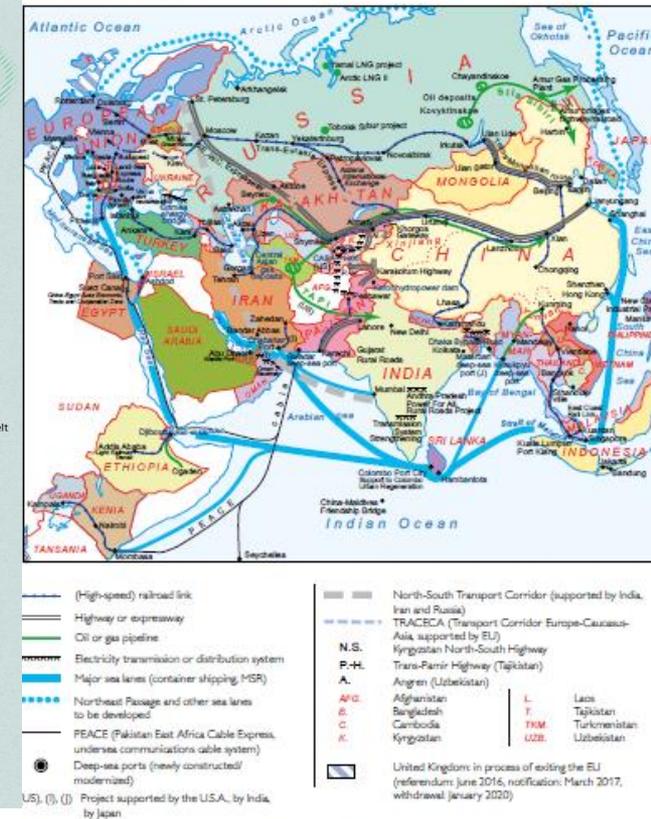


The Belt and Road Initiative creates a global infrastructure network
China uses, acquires and builds railroads, ports and pipelines



Quelle: Merics, 2019

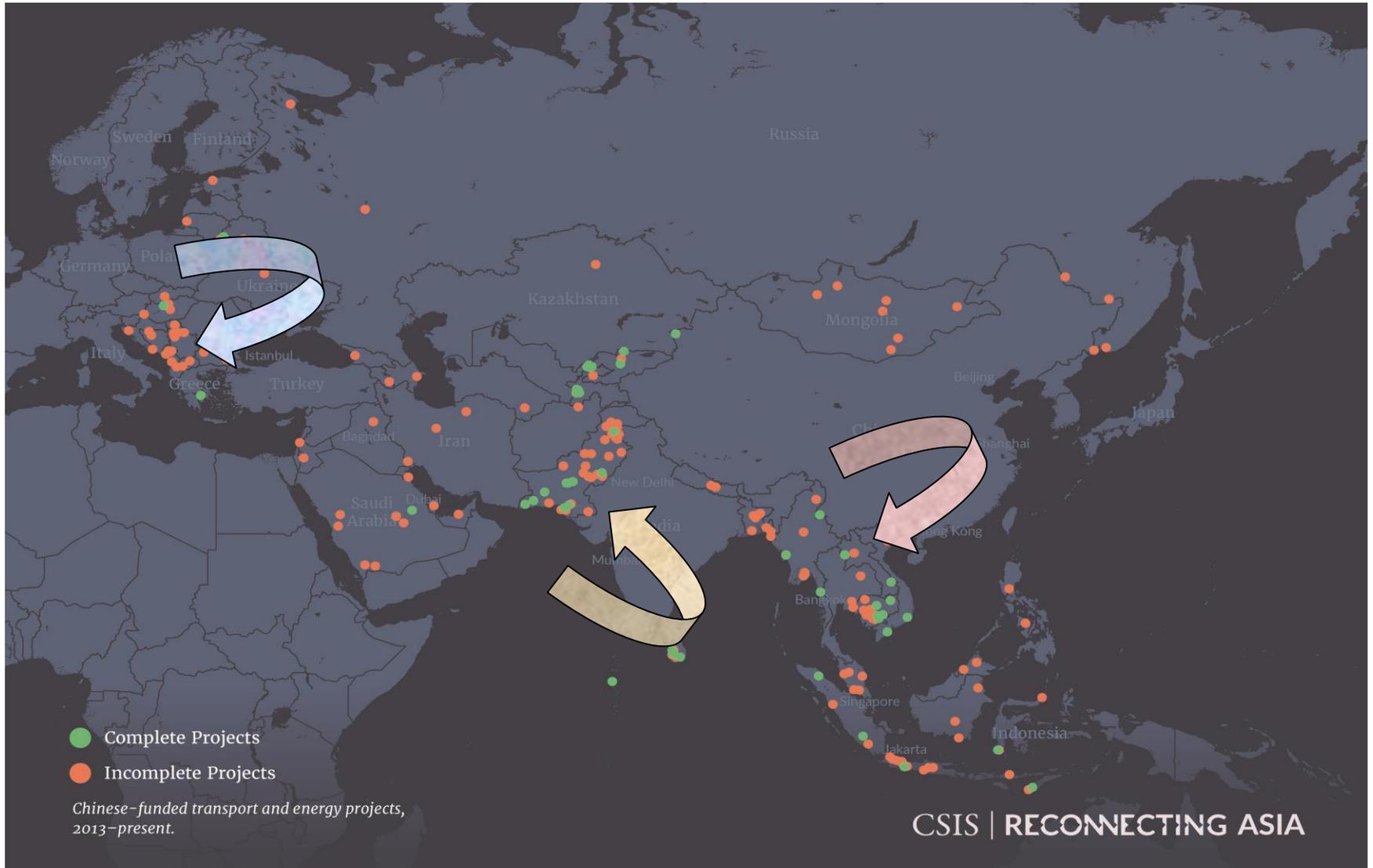
Some major New Silk Road projects: a spatial overview



source: Map created by Stephen Barisitz, technical design by Florian Portl

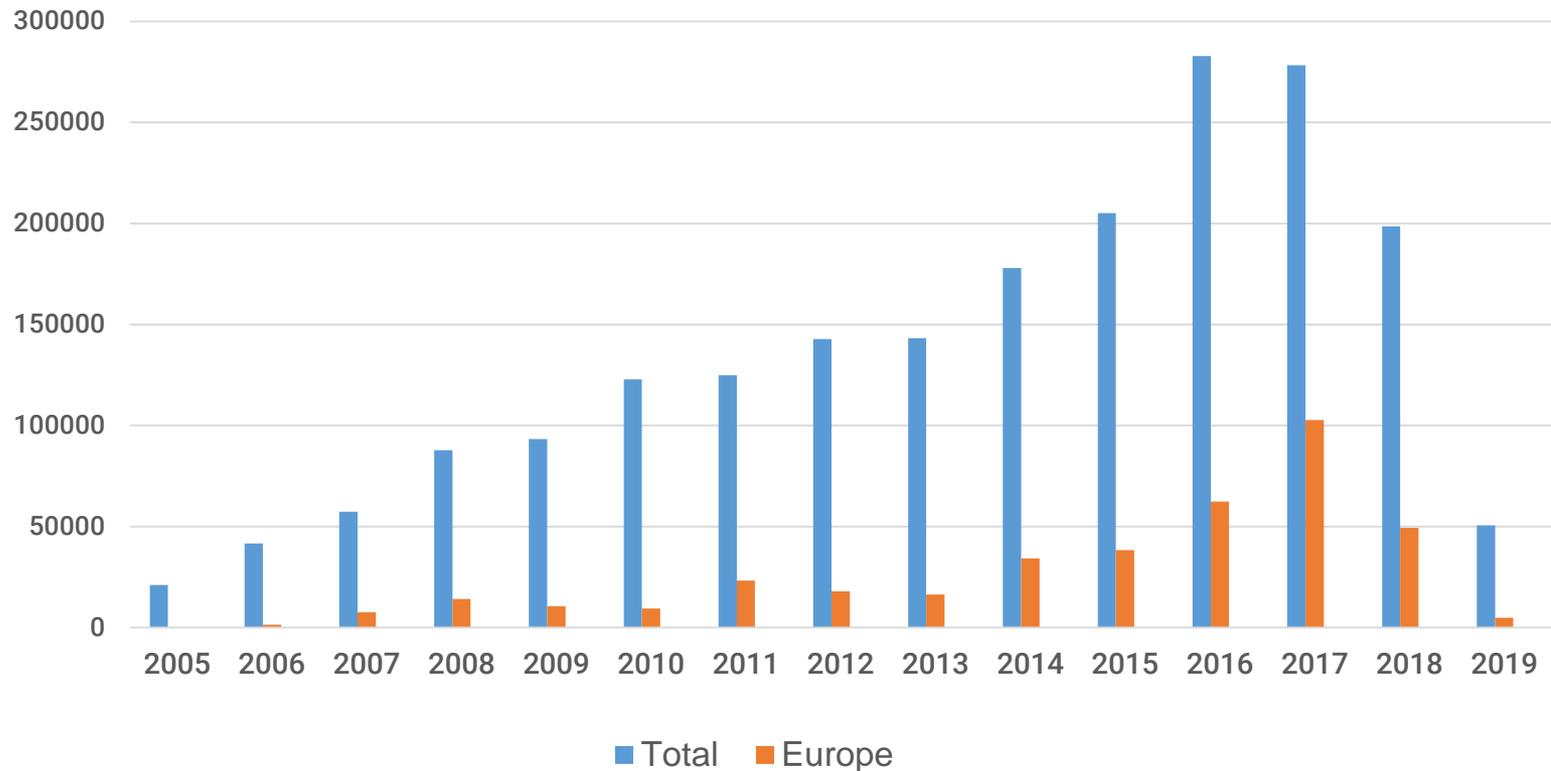
Quelle: Barisitz, 2020:22

BRI – Fokus auf Infrastruktur-Projekte



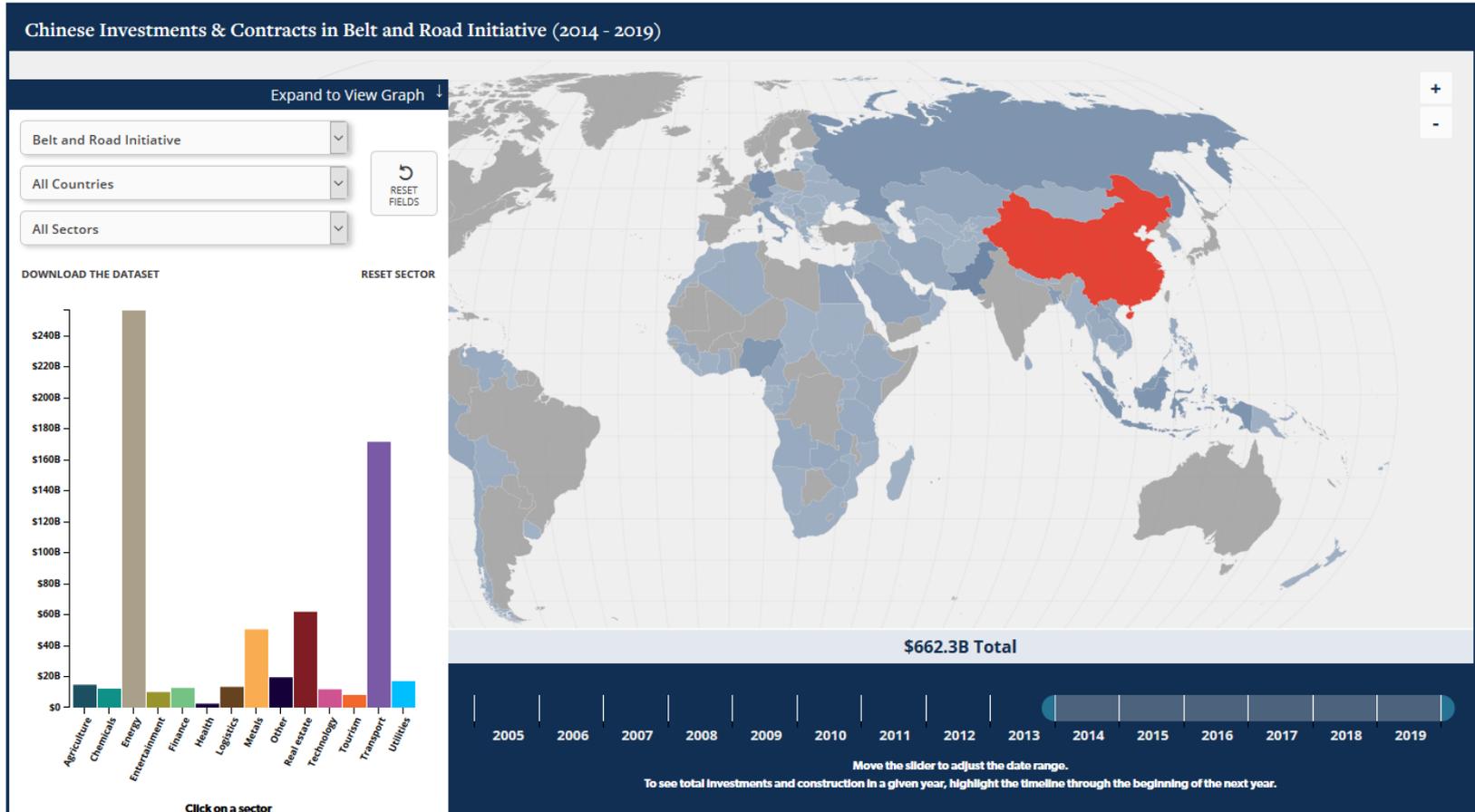


Chinesische Investitionen und Baukontrakte (Mio. USD)



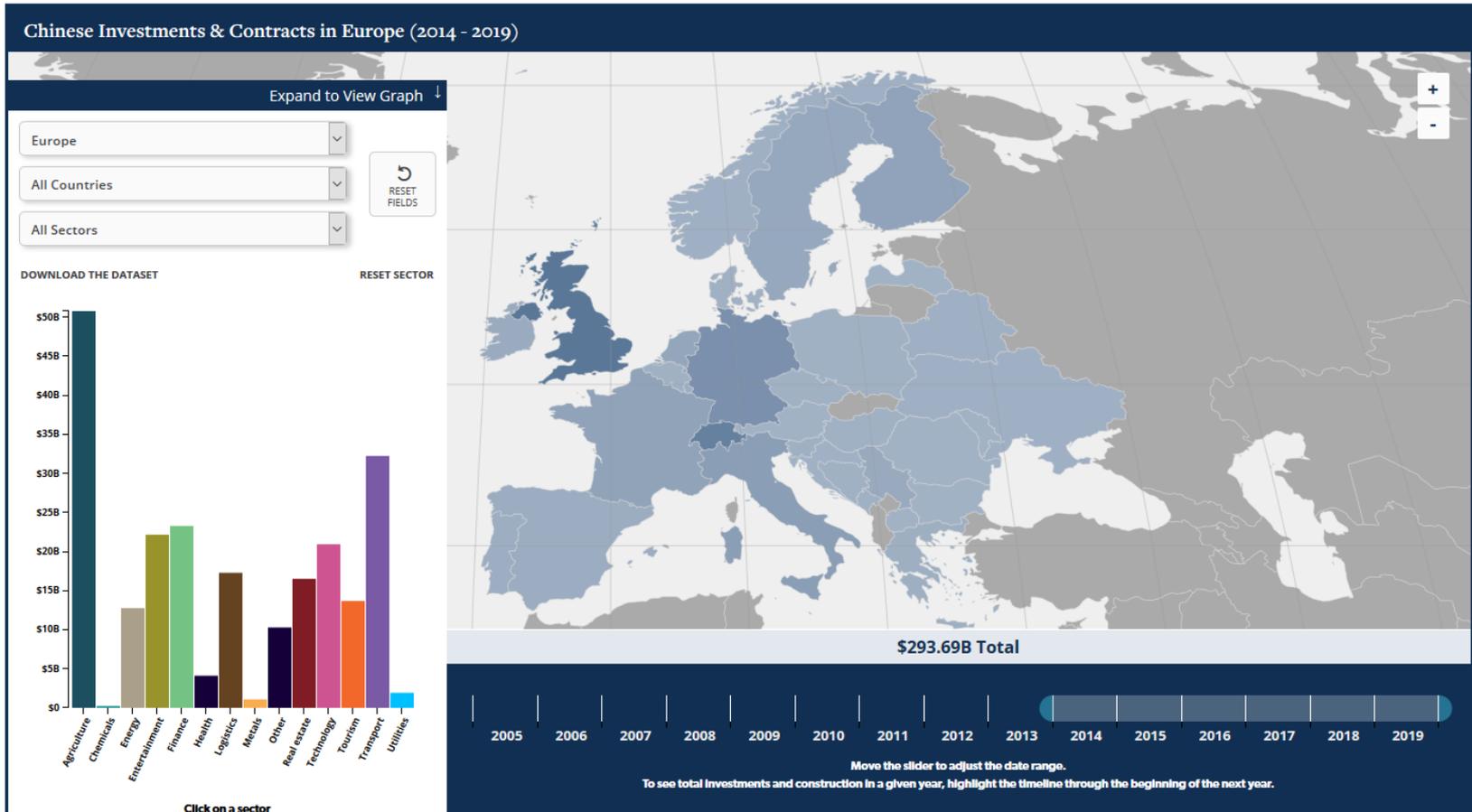
Quelle: Eigene Berechnung nach Global Chinese Investment Tracker, American Enterprise Institute (bis Juni 2019)

BRI-Länder (2014-2019)



Quelle: American Enterprise Institute (bis Juni 2019)

Investitionen und Baukontrakte (2014-2019) in Europa



Quelle: American Enterprise Institute (bis Juni 2019)



- **Multilaterale Finanzierung:** offen für die beteiligten Partner-(Länder) partizipieren könnten (AIIB, seit 2016: ca. 100 Mrd. USD, Seidenstraßenfonds, seit 2014: ca. 55 Mrd. USD; New Development Bank (NDB) = BRICS-Gründung: ca. 100 Mrd. USD), trotz mehrheitlicher Anteile Chinas.
- **Allerdings: 98% der BRI werden vorwiegend durch chinesische Quellen finanziert: 3.1 Bio. USD Fremdwährungsreserven speisen 3 Staatsfonds, diese wiederum die Banken** ((Staatsbanken, China Development Bank (CDB), sowie Export Import Bank of China, China Bank of Contruction, Agricultural Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China...)); in realiter besteht hier eine starke **Dominanz chinesischen Firmen bei dieser Finanzierung**

- **Funktionierende Infrastruktur als Basis für eine gute wirtschaftliche Entwicklung, Handel und FDIs**
 - Starker Zuwachs der OFDI und des Handelsvolumens
 - China/EU 28: OFDI-Bestand mit dem Jahr 2017 ausgeglichen, aber: FDIs-Ströme aus China 2018 3 x höher als umgekehrt - Reziprozität
 - Handelsbilanzdefizit EU-China 2018: 185 Mrd. Euro
 - Jeder Prozentpunkt Senkung Transportkosten langfristig 3,5% mehr Handel (EU-Eurasien-Handel) möglw. 200 Mrd. Euro (IFO, 2018).
- **Objektiver Bedarf an Infrastrukturverbesserung alleine in Asien: 2016-2030:**

26 Bio. USD = 1,7 Bio. Jährlich, wäre ohne chinesische Investitionen so schnell nicht (ADB, 2017)
- **Positive Wirkungen:** Bsp. Pakistan: BIP Wachstum: 2013: 3,5%, 2017: 6%



98% über Seeverkehr, Bahnverkehr werden aber wichtiger:

- 1. Strategisch gewollt und subventioniert**
 - vor allem auch im Hinblick auf die „**Green Silk road**“
 - **Erschließung von Zentral- und Westchina**
 - **Nachfrage von chinesischer Seite**
- 2. Produkt- und Innovationszyklus werden immer schneller**
- 3. Gutes Preis-Leistungsverhältnis für immer mehr Produktgruppen:** Anfangs (2011) nur Elektronik, dann Lebensmittel, heute 200 verschiedene Gütergruppen
- 4. Zunahme Bahn-Container Transporte China – EU von 2011:** 7.000 FEU bis 2017: 131.000 FEU, 2018: ca. 250.000 FEU...
- 5. ...auch aufgrund hoher Subventionen:** ca. 40% seit 2011, allerdings Rückbau (2020:30%, 2021:20%) bis 2022.

Entwicklungsplan China-Europe- Freight Construction (2016-2020)

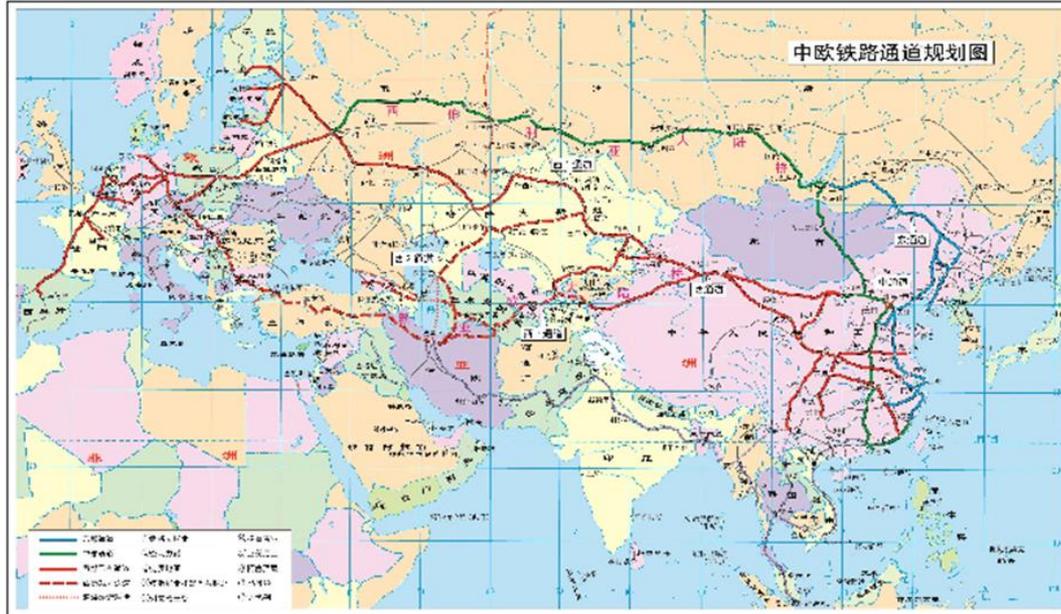


图1 中欧铁路通道规划图

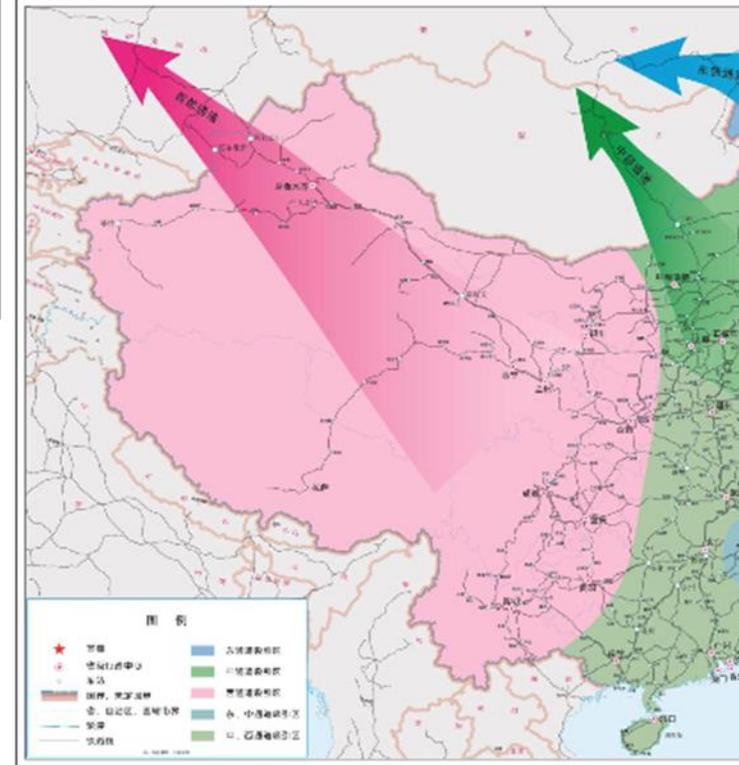


图2 三大通道货源吸引区示意图

Fast monatlich entstehen neue Bahnfrachtverbindungen Europa-China

Datum	China	Europa
2019-04-03	Chengdu	Lodz, PL
2019-04-10	Qingdao	Minsk, WR
2019-04-04	Chengdu	Luxemburg, LU
2018-11-29	Handan	Moskau, RF
2018-10-28	Delingha	Barnaul, RF
2018-09-29	Jingdezhen	Moskau, RF
2018-05-23	Japan (Nippon Express) via Dalian	Duisburg, D
2018-05-18	Zibo	Moskau, RF
2018-05-12	Tangshan	Antwerpen, BE
2018-04-12	Chendu	Wien, AT
2018-04-28	Tangshan	Antwerpen, BE
2018-01-22	Urumtschi	Baku, AZ
2018-1-22	Qinzhou	Malaszewicze/PL
2018-01-16	Changchun	Slavyanska und Kharaborvsk, RF
2017-11-29	Chengdu	Moskau, RV
2017-11-15	Dalian	Bratislava, SL
2017-11-03	Wuhan	Dourges, FRA
2017-10-13	Yiwu	London, UK
2016-09-22	Chengdu	Tilburg, NL
2017-09-11	Yiwu	Prag; CZ
2017-09-09	Shenyang	DuisburgD
2017-07-10	Ganzhou	Taschkent/UZ
2017-06-16	Changsha	Budapest; UN
2017-06-06	Heilongjiang	Minsk, WR
2017-06-19	Yiwu	Budapest; UN
2017-06	Von Changchun	Nach Vorotynsk, RF
2017-06	Von Daqing City	Nach Seebrügge, BE
2017-07	Von Ghanzou	Tschkent, UZ
2014-11-18	Yiwu	Madrid, ESP
2013-07-01	Zhengzhou	Hamburg, D
2016-11-28	Tianjin	Minsk/WR

Erfolge der chinesischen Pläne und Strategien



Global Player:

- 2013: 23 Unternehmen unter den Top Fortune 500 (die 500 umsatzstärksten Unternehmen der Welt)
- 2019: 121 (Fortune, 2020)
- Standards setzen: Innovationsleader in 5 G (ZTE/Huawei), CRRC im Bereich Eisenbahntechnologie, Haier: Haushaltsgeräte, Lenovo: Computer/Super Computer, Smart Cities; IoT und Blockchain: Federführend in der ISO
- Innovationsvorreiter: Patentweltmeister, insbesondere im IKT-Bereich
- China ist die erste Mobile First-Gesellschaft der Welt!

Infrastrukturinvestitionen, Beispiel Häfen:

- Weltweit führend: Cosco Shipping Port weltgrößter Terminalbetreiber
- 10 % der Container-Terminal Infrastruktur in Europa ist chinesischer Händen, umgekehrt kaum Investitionen: z.B. Valencia, Bilbao, Seebrügge, Vado etc.; Piräus an Cosco Shipping:



Reverstaatlichung im Rahmen von Privatisierungsvorhaben aber in Richtung China !!

Ergebnisse der 2. BRI Konferenz in Peking, 28.4.2019 – auf Kritik wird reagiert



- **BRI ist nach wie vor geografisch uneingeschränkt:** Ziel so viele Partnerländer und Partnerorganisationen wie möglich (ohne USA)
- **Projekte sollen konkreter, multilateraler und transparenter auf- und umgesetzt werden.**
- **Korruption** soll keinen Platz haben, das **geistige Eigentumsrecht (stärker) geschützt werden.**
- Der chinesische Markt soll weiter geöffnet und die sogenannte „**Negativliste**“ (also jene Bereiche, die für ausländische Investoren tabu sind) **reduziert werden** (bereits tw. erfolgt)
- **Nachhaltigkeit** wird wichtiger: „Clean Silk, Road“, „Green Silk Road“
- **Innovation** wird wichtiger: „Digital Silk Road“, „Innovation Silk Road“

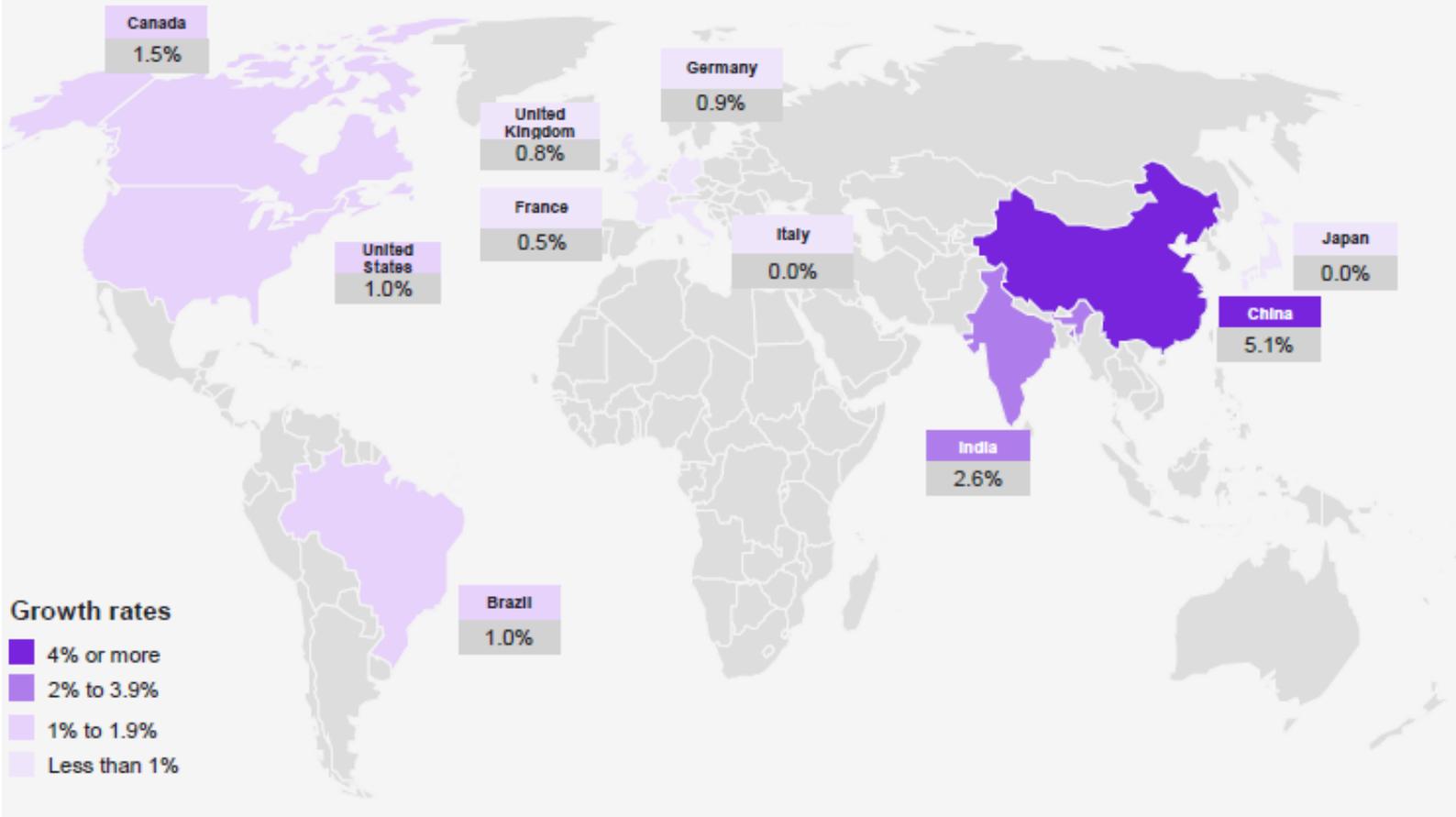


- China-EU-Seeverkehr: Wochenweise um 70% eingebrochen
derzeit ca. 15-20% unter Vorjahresniveau, Preise für Luftfracht bis auf das 10-fache gestiegen, Versorgungsengpässe aus China mit 6 Wochen Verspätung in EU
- Diskussion Regionalisierung der Wertschöpfungsketten, insbesondere im Bereich Medizintechnik. Regionalisierung der Transporte bedeutet aber auch Zunahme LKW-Verkehre auf Kosten der Bahn (LKW Verkehr in Deutschland auf Vor-Corona -Niveau, Bahngüterverkehr ca. 20% darunter)
- Starke Abhängigkeit Österreichs von internationalen Supply Chains
- BRI Projekte verzögern sich oder wurden auf Eis gelegt, manche vorangetrieben (Beispiel Bahnverbindung Belgrad-Budapest)
- BRI- Investitionen außerhalb von China werden in China stärker hinterfragt

Post-Covid-Entwicklung



Real GDP growth in the 10 largest national economies, 2020–2022
(Percent)





1. Die BRI ist ein **umfassendes Konnektivitätsprojekt**, die Infrastrukturentwicklung ist nur der sichtbare Teil: im Prinzip thematisch und geografisch vollkommen offen
2. Die **BRI steht und fällt mit der Glaubwürdigkeit**, dass alle Beteiligten davon profitieren können.
3. **Die Glaubwürdigkeit hat in letzter Zeit gelitten**: chinesische Unternehmen profitieren am meisten, Verschuldung kleiner Länder, mangelnde Transparenz der Ausschreibungen, Know Transfer-Pflicht, mangelnde Reziprozität, politische und ökonomische Abhängigkeit der kleinen Länder
4. Daher: **Transparenz, Sauberkeit, verstärkt multilateral und bilaterale Finanzierung ist versprochen** und muss umgesetzt werden
5. Durch den **Handelsstreit China – USA** kann zumindest temporäre Flexibilität in Verhandlungen mit der EU erwartet werden (Investitionsabkommen etc.) – Europa wieder höher im Kurs
6. Motto: **Effizienz und Konkretisierung**
7. **Chancen**: Konkrete Projekte unter dem BRI-Label, Beispiel: Rail Cargo, Andritz; Region: Duisburg; aber: wichtig: mittel- und langfristige Auswirkungen beachten!!



Generell:

- Österreich kein Early Mover, aber “Non-Regional member” der AIIB, inoffizielles BRI Mitglied seit Juni 2018 (Belt and Road Portal)
- Kein spezifisches Infrastrukturprojekt; aber “Breitspur-Verlängerung” von Kosice nach Ostösterreich könnte unter die BRI subsummiert werden
- Vglw. Positive Rezeption der BRI in der Öffentlichkeit im Unterschied zu anderen europäischen Staaten (Herrero u. Xu, 2019)

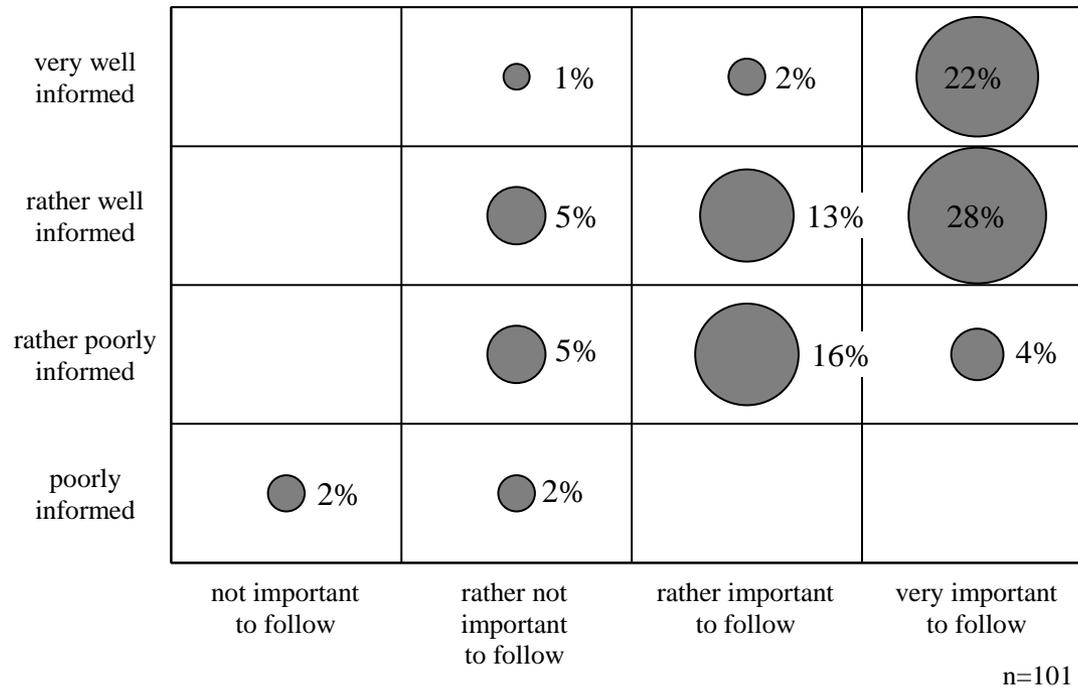
Politik:

- Neues Regierungsprogramm kein explizite Erwähnung der BRI
- Regierungsdelegationen, April 2018, Teilnahme am 2. BRI Gipfel April 2019

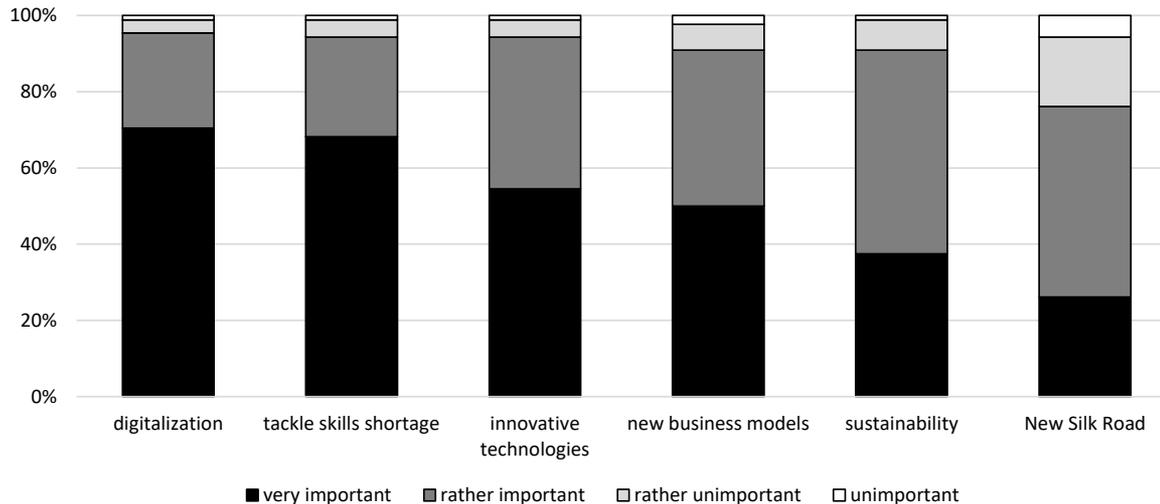
Erwartungen der österreichischen LogistikmanagerInnen an die BRI



Die BRI wird bei den österreichischen LogistikmanagerInnen als wichtig bzw. sehr wichtig erachtet...



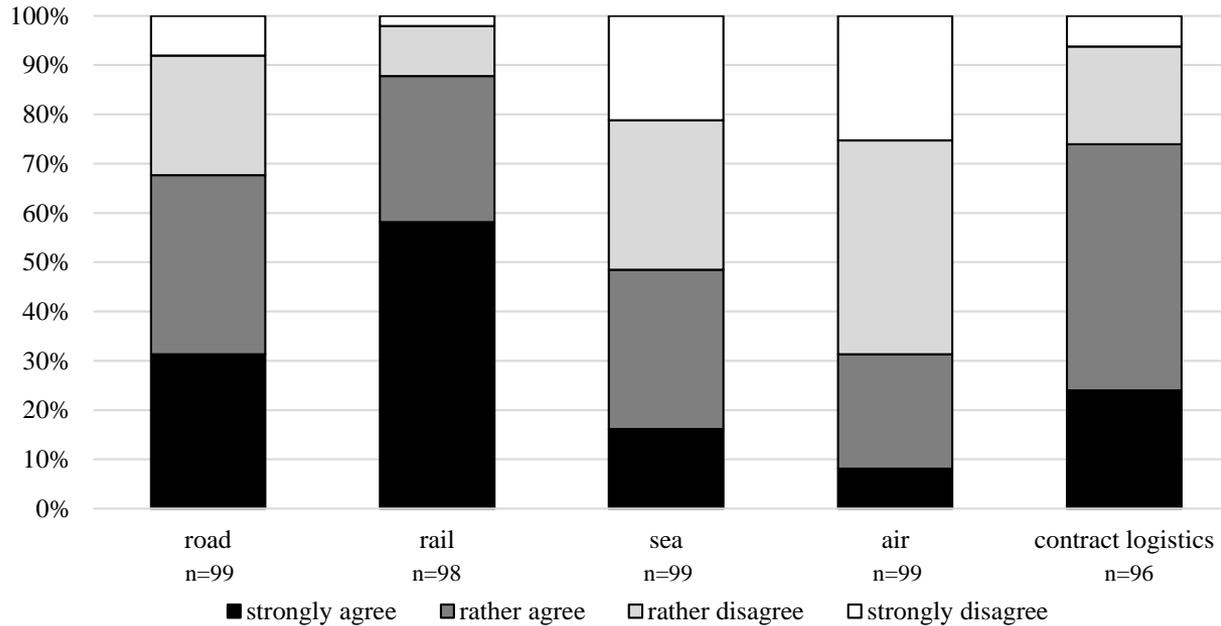
BRI wird als wichtig erachtet, rangiert aber hinter anderen Themen



76% der Befragten glauben, dass die BRI wichtig oder sehr wichtig für den Geschäftserfolg sein wird.

Allerdings sind andere Themen vorrangiger: Digitalisierung, Arbeitskraftmangel, Innovative Technologien Neue Geschäftsmodelle und Nachhaltigkeit

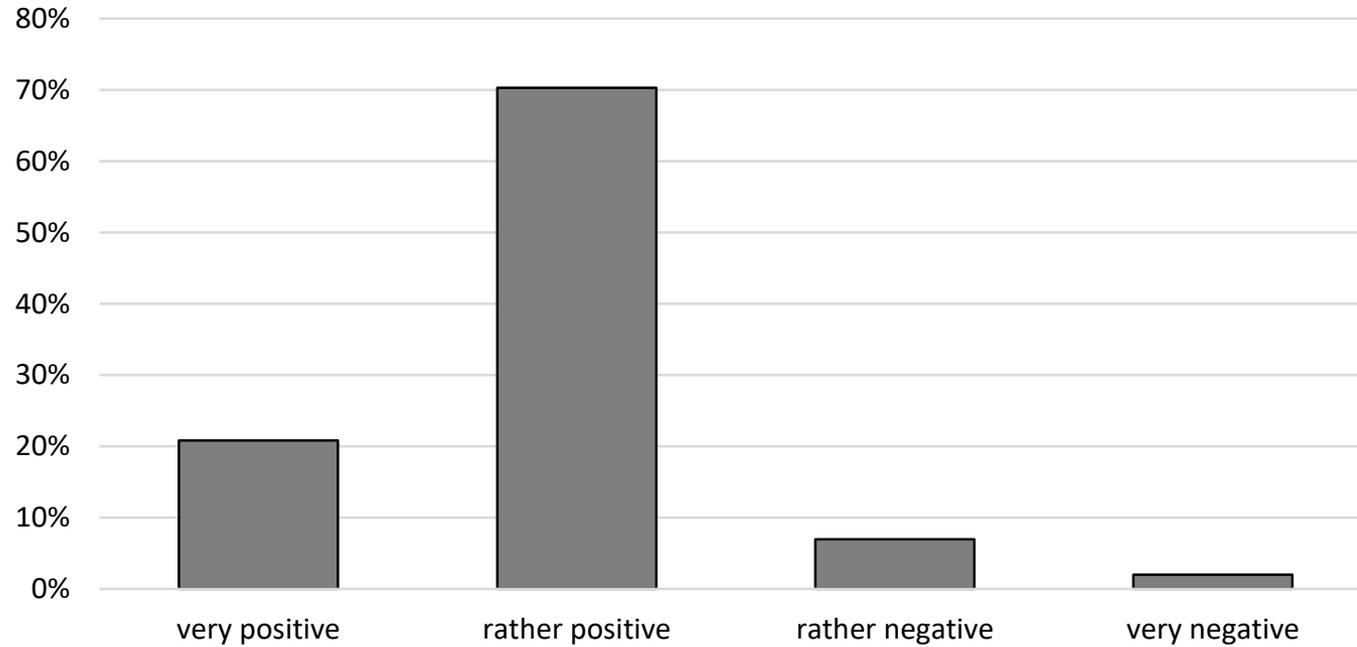
Chancen für österreichische Logistikunternehmen in verschiedenen Geschäftsbereichen in den nächsten 10 Jahren



***88% stimmen zu, dass
der BRI neue Chancen
im Schienenverkehr
schaffen wird.***

*Die Mehrheit der Befragten
stimmt auch zu, dass die
BRI neue Möglichkeiten für
Straßendienstleistungen
und Kontraktlogistik, bieten
wird. Luft- und Seefracht
werden weniger profitieren*

Erwartete Auswirkungen der BRI auf den Standort Österreich





- Von allen Branchen sollte die österreichische Logistikwirtschaft von der BRI am meisten profitieren (Erhebung in 54 Ländern entlang der Seidenstraße, Industrie: vor allem Bauindustrie) Breinbauer, Leitner, Meissner (2019)
- Logistikdienstleistungsunternehmen sehen sich besser über die BRI informiert als Industrie- und Handelsunternehmen
- Qualitative Interviews mit Österreichischen Industrieunternehmen (Breinbauer, Leitner, 2020):

Sehen einen Mangel an:

- Reziprozität im Markteinstieg/Unternehmensbeteiligungen
- Ausschreibungsbeteiligungen
- EU-Kartell- und Wettbewerbsbedingungen benachteiligen europäische Unternehmen



- Die Neue Seidenstraße wird überwiegend als Chance gesehen
- Wird vor allem mit dem Bereich Infrastrukturinvestitionsprojekt zwischen China und Europa assoziiert...
- ...hier wiederum auf die Bahngüterverbindung und
- ...vor allem mit der Breitspurverlängerung von Kosice nach Ostösterreich assoziiert.

 Das ist eine stark verkürzte Sichtweise!

Um strategisch auf die BRI reagieren und die Chancen nutzen zu können, ist es wichtig, die BRI in der Breite und Tiefe zu sehen!



- Breinbauer, A. u. Leitner, J. (2020): Pilotstudie: Die Chinesische Belt and Road Initiative – Chancen und Perspektiven für Industrie, Handel und Logistikdienstleister. Im Auftrag des Vereins Netzwerk Logistik (VNL). Wien, 38 S.
- Breinbauer, A. (2020): Chinas Belt and Road Initiative (BRI) in Afrika. In: Jahresbericht der Austrian Chinese Business Association: 50-56, Wien.
- Breinbauer, A. (2019): The Chinese Belt and Road Initiative and Its Implications for Europe. In: Breinbauer, A., Brennan, L., Jäger, J., Nachbagauer, A., Nölke, A. (Hrsg.)(2019): 213-236. Springer Nature Switzerland AG. Cham.
- Breinbauer, A. (2019): Sechs Jahre chinesische Seidenstraßeninitiative – Chancen, Risiken und Strategien für Europa. Wien. ÖGfE Policy Brief, 20'2019.
- Breinbauer, A., Leitner, J. and Meissner, H. (2019): Mittelfristige Potenziale für Wiener Logistikunternehmen entlang der neuen Seidenstraße in Europa und Asien. Pilot-Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien.
- Schodl, R., Breinbauer, A., Eitler, S. (2018): Perspektiven zur Neuen Seidenstraße, Eine Erhebung in der österreichischen Transport- und Logistikbranche, in: Internationales Verkehrswesen, 70(3), S. 52-54.



Danke für die Aufmerksamkeit !