

Perspektiven zur Neuen Seidenstraße

Eine Erhebung in der österreichischen Transport- und Logistikbranche

Neue Seidenstraße, Belt and Road, Österreich, Befragung

Mit der Belt and Road-Initiative hat die Volksrepublik China ein globales Infrastrukturprojekt ausgerufen, welches die Handels- und Transportstrukturen fundamental ändern soll. Im deutschsprachigen Raum wird das Vorhaben als Neue Seidenstraße intensiv diskutiert, wobei konkrete Auswirkungen vielfach ungeklärt bleiben. Eine Befragung unter Entscheidungsträger/innen in der österreichischen Transport- und Logistikbranche widmet sich deshalb der wahrgenommenen Bedeutung, den erwarteten Chancen und Risiken sowie den unternehmerischen Reaktionen.

Reinhold Schodl, Andreas Breinbauer, Sandra Eitler

Die Belt and Road-Initiative ist eine Strategie der Volksrepublik China zur Schaffung eines Infrastrukturnetzes, welches China mit weiteren Ländern in Asien, Europa und Afrika landseitig über den Silk Road Economic Belt und zu Wasser über die Maritime Silk Road verbindet [1]. Im deutschsprachigen Raum wird „Neue Seidenstraße“ als Synonym für die Belt and Road-Initiative verwendet. Es handelt sich um eines der größten Infrastruktur- und Investitionsprojekte in der Geschichte mit entsprechendem Potential zur Veränderung globaler Handels- und Transportströme [2, 3]. Die vorliegende Arbeit untersucht die Sicht der Transport- und Logistikbranche auf die Neue Seidenstraße aus einer österreichischen Perspektive.

Für Österreich ist China drittgrößter Handelspartner für Importe und als offene und relativ kleine Volkswirtschaft könnte Österreich von einem Ausbau der Transportmöglichkeiten im besonderem Ausmaß profitieren [4, 5]. Anhand der geografischen Lage und starker Wirtschaftsbeziehungen mit Osteuropa und dem Westbalkan könnte Österreich eine bedeutsame Rolle als Verkehrsknoten der Neuen Seidenstraße einnehmen. Folgerichtig bekennt sich die offizielle Politik zu einer Partizipation an der Belt and Road-Initiative. Das kommt unter anderem durch eine Mitgliedschaft an der Asiatischen Infrastrukturinvestmentbank zum Ausdruck, welche zur Finanzierung des Infrastrukturaufbaus entlang der Neuen Seidenstraße beiträgt [6]. Seit Vorstellung

der Belt and Road-Initiative im Jahr 2013 sind konkrete Umsetzungspläne mit Relevanz für Österreich recht vage.

Befragung

Eine Online-Befragung unter Entscheidungsträger/innen der österreichischen Transport- und Logistikbranche wurde zwischen Januar und April 2018 durchgeführt. Ziel der Befragung ist es, einen Einblick in das aktuelle Verständnis zur Neuen Seidenstraße zu erhalten, wofür zehn geschlossene und sechs offene Fragen gestellt werden. Um einen repräsentativen Querschnitt in der Logistikbranche zu erreichen, wurden Einladungen zur Teilnahme an der Befragung an unterschiedliche Gruppen über mehrere Kanäle (Mailinglisten per E-Mail, Webseiten, Printmedium) kommuniziert. Von 139 erhaltenen Responses werden 121 verwertbare Antworten für die Analyse herangezogen. Eine induktive Inhaltsanalyse, bei der Kategorien aus dem analysierten Text abgeleitet werden, wertet die Antworten auf die offenen Fragen aus [7]. Die Befragung beschäftigt sich mit der generellen Wahrnehmung des Themas Neue Seidenstraße, den vermuteten Chancen und Risiken für Transport- und Logistikunternehmen sowie mit deren Reaktionen.

Positive Wahrnehmung

Die zentrale Frage nach der Wirkung der Neuen Seidenstraße wird eindeutig beantwortet. Auf die Frage „Wie wirkt sich die Neue Seidenstraße innerhalb der nächsten zehn Jahre auf den Standort Österreich

aus?“ antworten 90 % mit sehr positiv beziehungsweise eher positiv (siehe *Bild 1*). Eine positive Wirkung wird für die Zukunft also klar prognostiziert, aber wie stark ist diese Wirkung? Als Indikator kann hierfür die empfundene Wichtigkeit, das Thema Neue Seidenstraße zu verfolgen, herangezogen werden. Auch hier fällt das Ergebnis klar aus, indem 85 % mit sehr beziehungsweise eher wichtig antworten. Zur validen Einschätzung der Wirkung und Wichtigkeit müssen die Befragten über ausreichende Information verfügen. Aus *Bild 1* ist ersichtlich, dass sich etwas weniger als drei Viertel der Befragten sehr gut beziehungsweise gut über das Thema Neue Seidenstraße informiert fühlen. Aus den Ergebnissen ist zudem eine positive Beziehung zwischen Wichtigkeit und Informiertheit festzustellen. Wichtige Quellen zum Informieren über das Thema Neue Seidenstraße sind für die Befragten Fachzeitschriften (85 %, n=118), Fachveranstaltungen (82 %, n=119), Geschäftspartner/innen (71 %, n=116) und Interessensverbände (71 %, n=117). Massenmedien sind hingegen für die Mehrheit (57 %, n=117) eine unwichtige Informationsquelle. Es sei angemerkt, dass ein Bias aus einem möglichen Zusammenhang zwischen der Bereitschaft zur Teilnahme an der Befragung und der Einstellung zur Neuen Seidenstraße resultieren kann.

Chancen im Vordergrund

Die generell positiven Einschätzungen zur Neuen Seidenstraße stehen im Einklang mit den Ergebnissen, wenn Chancen und Risi-

ken in unterschiedlichen Geschäftsfeldern von Logistikdienstleistern erhoben werden. Es wurde gefragt, wie zutreffend es ist, dass in den Bereichen Landverkehr Straße, Landverkehr Schiene, Seefracht, Luftfracht und Kontraktlogistik innerhalb der nächsten zehn Jahre durch die Neue Seidenstraße zusätzliche Chancen beziehungsweise Risiken für aus Österreich operierende Logistikdienstleister entstehen. Die Ergebnisse sind im Detail aus Bild 2 ersichtlich. Es ist beachtenswert, dass, mit Ausnahme des Bereichs Luftfracht, die Chancen gegenüber den Risiken eindeutig überwiegen. Zudem ist augenfällig, dass die Chancen im Bereich Landverkehr Schiene besonders ausgeprägt sind. In diesem Bereich erscheint es für 88% sehr beziehungsweise eher zutreffend, dass innerhalb der nächsten zehn Jahre durch die Neue Seidenstraße zusätzliche Chancen für aus Österreich operierende Logistikdienstleister entstehen, während dies in Bezug auf Risiken nur für 47% der Befragten der Fall ist.

Die Einschätzungen können damit erklärt werden, dass für das Binnenland Österreich neue Verkehrswege nach Asien pri-

mär mit der Eisenbahn assoziiert werden. Im Speziellen wird eine mögliche Verlängerung der Breitspurbahn vom slowakischen Košice in den Großraum Bratislava–Wien als wichtiges Infrastrukturprojekt wahrgenommen, welches einen zusätzlichen Eisenbahnkorridor zwischen Europa und China schafft [8]. Insbesondere für kapitalintensive Güter würde die Alternative zum Lufttransport ausgebaut werden. Dazu besteht eine Kooperationsvereinbarung zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und den Russischen Eisenbahnen, welche unter anderem gemeinsame Bemühungen, die russische Breitspurbahn zu verlängern, beinhaltet. Obwohl China kein unmittelbarer Partner dieser Kooperationsvereinbarung ist, wird das Projekt generell der Neuen Seidenstraße zugeordnet.

Eine vertiefende Betrachtung erfolgt durch die offene Frage nach wichtigen Chancen beziehungsweise Risiken, welche sich innerhalb der nächsten zehn Jahre durch die Neue Seidenstraße für aus Österreich operierende Logistikdienstleister ergeben. Anhand einer Inhaltsanalyse werden als häufig genannte Chancen ein gesteiger-

tes Transportvolumen für heimische Logistikunternehmen, Österreich als Logistik-Hub, Verbesserung von Transportverbindungen, Intensivierung der Handelsbeziehungen mit Asien und eine Verkehrsverlagerung zur Schiene identifiziert. Dem gegenüber sind häufig genannte Risiken eine Intensivierung beziehungsweise Verzerrung des Wettbewerbs und ebenfalls eine Verkehrsverlagerung zur Schiene. Auch hier zeigt sich die zentrale Rolle des Verkehrsträgers Schiene in der österreichischen Sicht auf die Neue Seidenstraße, wobei je nach Standpunkt ein Modal Shift zu Gunsten der Schiene Chance oder Risiko bedeutet.

Ausreichend vorbereitet?

Generell wird der Neuen Seidenstraße eindeutig eine positive Wirkung bescheinigt, und die Chancen stehen im Vordergrund der Wahrnehmung. Folgerichtig ist es für drei Viertel der Befragten für den langfristigen Erfolg des eigenen Unternehmens sehr wichtig (25%) beziehungsweise eher wichtig (50%), sich mit dem Thema Neue Seidenstraße zu beschäftigen, während es für ein Viertel eher unwichtig (18%) bezie-

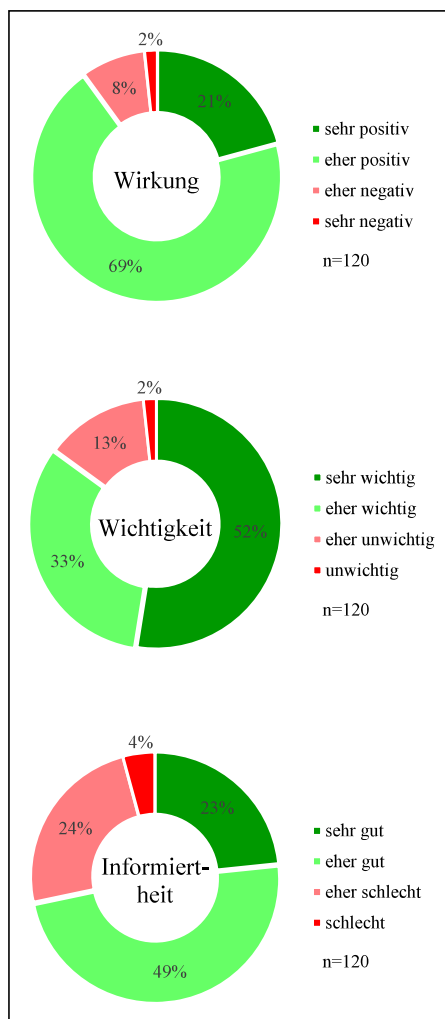


Bild 1: Wirkung, Wichtigkeit und Informiertheit

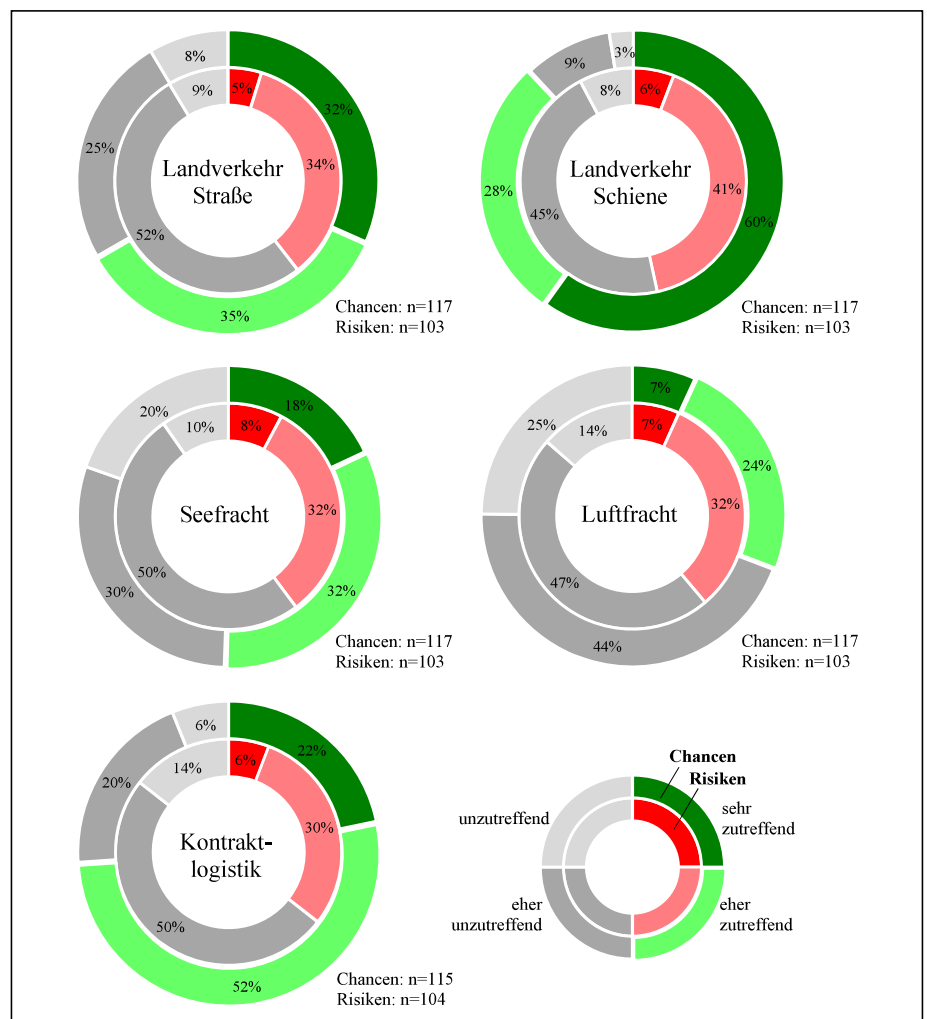


Bild 2: Chancen und Risiken

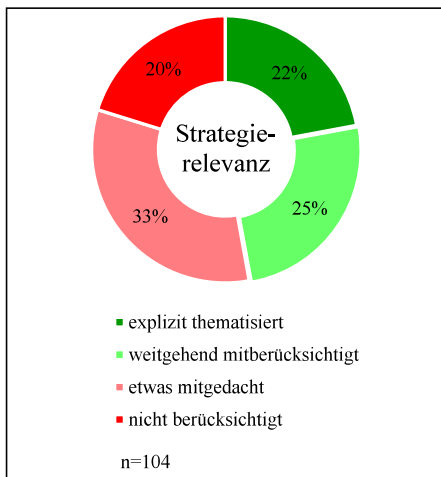


Bild 3: Strategie-relevanz

hungsweise unwichtig (7%) ist (n=103). Ein Vergleich mit anderen aktuellen Themen relativiert jedoch das Ergebnis. Als sehr wichtig für den langfristigen Unternehmenserfolg ist für 70% eine Beschäftigung mit der Digitalisierung, für 69% mit der Fachkräftequalifizierung, für 54% mit innovativen Technologien, für 52% mit neuen Geschäftsmodellen und lediglich für 25% mit der Neuen Seidenstraße (n=103).

Inwieweit reagieren nun Unternehmen der Transport- und Logistikbranche auf der strategischen Ebene auf das Thema Neue Seidenstraße? Weniger als die Hälfte der Befragten gibt an, dass die Strategie ihres Unternehmens das Thema Neue Seidenstraße explizit thematisiert (22%) beziehungsweise weitgehend mitberücksichtigt (25%). Für die Mehrheit besitzt die Neue Seidenstraße keine ausgeprägte Strategie-relevanz, das heißt, das Thema wird in der Unternehmensstrategie nur etwas mitgedacht (33%) beziehungsweise gar nicht berücksichtigt (20%) (siehe Bild 3).

Ob eine definierte Strategie auch tatsächlich gelebt wird, ist nicht einfach zu bewerten. Eine Grundvoraussetzung ist jedenfalls, dass Funktionen bzw. Abteilungen sich mit Themen beschäftigen, welche in der Strategie als relevant definiert sind. Rund zwei Drittel der Befragten geben an, dass Funktionen bzw. Abteilungen in ihrem Unternehmen damit beauftragt sind, das Thema Neue Seidenstraße aktiv zu verfolgen. Am häufigsten widmet sich das Top-Management dieser Aufgabe.

Diskussion

Prinzipiell wird die Neue Seidenstraße durch die Befragten in der österreichischen Transport- und Logistikbranche durchwegs positiv aufgenommen. Diese sehen das Thema als wichtig an, fühlen sich gut informiert und assoziieren die Neue Seidenstraße primär

mit Chancen. Risiken werden vor allem angebotsseitig in Form eines verstärkten Wettbewerbs gesehen, welcher zudem durch staatsnahe, ausländische Anbieter verzerrt werden könnte. Die Nachfrageseite wird weitgehend ausgeblendet. Es kann jedoch angenommen werden, dass sich, getrieben durch vermutete beziehungsweise faktische Veränderungen, welche mit der Neuen Seidenstraße verbunden sind, die Kundenanforderungen ändern werden. Gesteigerte Erwartungen an Transportzeiten und -zuverlässigkeit würden Investitionen in innovative Transport- und Logistiklösungen erfordern.

In den Befragungsergebnissen spiegelt sich wider, dass die Neue Seidenstraße in Österreich eng mit dem Verkehrsträger Schiene in Verbindung gebracht wird. Im Speziellen steht das mögliche Projekt zur Verlängerung der Breitspurbahn vom Osten der Slowakei in den Großraum Bratislava-Wien im Zentrum der Aufmerksamkeit, welches eine große Anzahl neuer Arbeitsplätze in der Transport- und Logistikbranche verspricht [9]. Die Auswirkungen auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Straße sollen aber nicht vernachlässigt werden. Ein neuer Verkehrsknoten im Großraum Bratislava-Wien bietet einerseits die Chance, den ökologischen Wasserweg Donau anzubinden und zu attraktiveren, würde andererseits aber Herausforderungen durch ein gesteigertes Verkehrsaufkommen auf der Straße bedeuten [10].

Letztlich ist festzuhalten, dass sich die Befragten der österreichischen Transport- und Logistikbranche bei der Beantwortung der Fragen besonders auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und langfristigen Auswirkungen auf das wirtschaftliche, soziale und ökologische Umfeld weniger Beachtung schenken. Es soll jedoch bedacht werden, dass spätestens in der langen Frist gesamtwirtschaftliche, soziale und ökologische Effekte auf die Transport- und Logistikunternehmen wirken werden.

Ist die Neue Seidenstraße mehr als ein Infrastrukturprojekt? Die Belt and Road-Initiative steht mit der „Going Global“-Strategie der Volksrepublik China im Einklang, die eine Zunahme chinesischer Auslandsinvestitionen verfolgt. China investiert bereits mehr Kapital im Ausland, als es an ausländischen Direktinvestitionen erhält. Das betrifft auch Investitionen in wichtige Logistikinfrastruktur, welche durch staatsnahe Betriebe Chinas getätigt werden. Der Ausbau logistischer Infrastruktur ist zudem eng mit der Entwicklung von Produktions- und Absatzmärkten verbunden. Hier spielt die Strategie „Made in China 2025“ eine bedeutsame Rolle, welche die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Chi-

nas, speziell im High-Tech-Bereich, zum Ziel hat. Folglich ist es ratsam, dass Trends rund um die Neue Seidenstraße aus einer ganzheitlichen Sicht verfolgt und differenziert bewertet werden [11]. Abschließend sei angemerkt, dass die Arbeit keinen Anspruch auf endgültige Antworten erhebt, sondern sich als Beitrag zur laufenden Diskussion im dynamischen Arbeitsfeld Neue Seidenstraße versteht.

LITERATUR

[1] National Development and Reform Commission, People’s Republic of China (2015): Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html, 01.06.2018

[2] Chin, H., He, H., (2016): The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond, Fung Business Intelligence Centre, Hong Kong

[3] Liu, W. (2015): Scientific understanding of the Belt and Road Initiative of China and related research themes, in: Progress in Geography, 34(5), 538-544

[4] Statistik Austria (2018): STATcube Database, <http://statcube.at>, 01.06.2018

[5] Grüber, J., Stehrer, R. (2017): Die chinesische Investitionsoffensive „One Belt, One Road“: Wirtschaftliche Potentiale für Österreich?, FIW Policy Brief Series 033, FIW

[6] AIIB (2016): Asian Infrastructure Investment Bank Subscriptions and Voting Power of Member Countries, www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/membership-status/content/index/_download/20160950035841674.pdf, 01.06.2018

[7] Mayring, P. (2014): Qualitative content analysis: theoretical foundation, basic procedures and software solution. Klagenfurt, 2014

[8] Breitspur Planungsgesellschaft (2011): Pre-feasibility study for broadgauge railway connection between Kosice and Vienna, http://www.breitspur.com/pdf/final_report.pdf, 01.06.2018

[9] bmvit (2018): Factsheet: Verlängerung der Breitspur bis in den Raum Wien, Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology, Vienna

[10] Kummer, S., Stranner, G., Nagl, P. (2008): Auswirkungen einer Breitspur-Anbindung des Twin-City Raumes Wien/Bratislava aus Sicht von Verkehrswirtschaft und Logistik, Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien, http://epub.wu.ac.at/3200/1/080509_breitspur_endbericht_de_1_.pdf, 01.06.2018

[11] Breinbauer, A., Eitler, S., Schodl, R. (2018) Chinas Brücke nach Europa, VNL Magazin, Frühjahr 2018, 22-25



Reinhold Schodl, Prof. (FH) Dr. Stellvertretender Studiengangsleiter „Logistik und Transportmanagement“, Fachhochschule des BFI Wien reinhold.schodl@fh-vie.ac.at



Andreas Breinbauer, Prof. (FH) Dr. Rektor und Studiengangsleiter „Logistik und Transportmanagement“, Fachhochschule des BFI Wien andreas.breinbauer@fh-vie.ac.at



Sandra Eitler, Mag.^a Fachbereichsleiterin „Transport und Verkehr“, Fachhochschule des BFI Wien sandra.eitler@fh-vie.ac.at