

Mit Unterstützung von:



---

**Pilotstudie**

**Die Chinesische Belt and Road Initiative –  
Chancen und Perspektiven**

**Industrie und Handel**

**Logistikdienstleister**

*Im Auftrag des Vereins Netzwerk Logistik (VNL)*

**Andreas Breinbauer, Johannes Leitner**  
Fachhochschule des BFI Wien  
Wien, Juni 2020

## Inhaltsverzeichnis

1.	Executive Summary .....	3
2.	Hintergrund, Problemstellung und Methodik .....	4
3.	Entwicklung und Charakteristik der Belt and Road Initiative .....	5
3.1.	Wer ist Mitglied der Seidenstraßeninitiative?.....	6
3.2.	Die 6 Kooperationsfelder („Säulen“) der BRI .....	6
3.3.	Die BRI im Konnex zu anderen chinesischen Strategien und Plänen .....	8
3.3.1.	Die Going Global Strategie (GGS).....	8
3.3.2.	„Made in China 2025“ (MIC25).....	8
3.3.3.	„Chinese Standards 2035“ .....	9
3.3.4.	„Internet Plus“ .....	11
3.4.	Die BRI als Komplettpaket für die Internationalisierung der Chinesischen Multinationalen Unternehmen – Schwerpunkte Industrieunternehmen .....	11
4.	Die BRI aus Sicht österreichischer ManagerInnen.....	13
4.1.	Verständnis der BRI nach den befragten oberösterreichischen Industrie- u. Handels- bzw. Logistikdienstleistungsunternehmen.....	14
4.2.	Geschäftschancen durch die BRI .....	15
4.3.	Welche Risiken bestehen durch die BRI?.....	18
4.4.	Logistische Leistungen zur BRI .....	19
4.5.	Informationsstand und Monitoring über die BRI.....	21
4.6.	Unterstützungsangebote .....	22
4.7.	Qualitative ExpertInneninterviews mit Unternehmen .....	23
5.	Zusammenfassung und Resümee .....	24
6.	Literatur .....	27
7.	Anlagen .....	33
7.1.	Fragebogen: Industrie und Handel .....	33
7.2.	Fragebogen - Logistikdienstleister .....	37

## 1. Executive Summary

Die Belt and Road Initiative (BRI) Chinas ist ein strategisch ausgerichtetes multidimensionales Projekt mit weitreichenden geopolitischen und ökonomischen Zielsetzungen. Insbesondere die mit der BRI einhergehenden Infrastrukturprojekte scheinen zunehmend auch in der europäischen und österreichischen Wahrnehmung politischer und wirtschaftlicher Akteure an Bedeutung zu gewinnen.

Vor diesem Hintergrund geht diese Pilot-Studie zwei Frageblöcken auf den Grund:

- Welches Verständnis der BRI haben Industrie- und Handelsunternehmen bzw. Logistikdienstleister, und welche Geschäftschancen werden im Zusammenhang mit der BRI erwartet?
- Welche Logistikdienstleistungen werden im Rahmen der BRI für Industrie und Handel angeboten? Welcher Informationsstand besteht bezüglich BRI und welche Unterstützungsangebote werden im Zusammenhang mit der BRI gewünscht?

Anhand von zwei empirischen Erhebungen, einer quantitativen und einer qualitativen, werden Ergebnisse generiert, die sich auf die Einschätzung der Konsequenzen der BRI auf österreichische Unternehmen beziehen.

Die Logistikdienstleistungsunternehmen (LDL) scheinen die Chancen für Geschäfte in den nächsten fünf Jahren im Rahmen der BRI positiver zu sehen als die Industrie- und Handelsunternehmen und zwar in China selbst genauso wie in den Ländern entlang der Seidenstraße. Diese Einschätzung deckt sich weitestgehend mit den Ergebnissen einer weiteren empirischen Studie, die zu diesem Thema von den Autoren in Österreich durchgeführt wurde.

Als Risiken werden sowohl die stärkere Konkurrenz in China als auch in Drittstaaten entlang der Seidenstraße gesehen. Die LDL wurden auch danach gefragt, welche Logistikdienstleistungen für den Erfolg österreichischer Industrie- und Handelsunternehmen notwendig wären und in welchem Umfang diese auch angeboten würden. Als die drei wichtigsten Logistikleistungen für erfolgreiche Geschäfte im Rahmen der BRI werden dabei Schienenlandverkehre, funktionierende Warenumschlagszentren und eine effiziente Zollabwicklung gesehen.

Die befragten Industrieunternehmen sehen sich zur BRI nicht nur tendenziell schlechter informiert als die heimischen Logistikdienstleistungsunternehmen, auch die Verlinkungen der BRI zu anderen wichtigen chinesischen Strategien wie der der Industriestrategie „Made in China 2025“ (MIC25) oder „Chinese Standards 2035“ bzw. „Internet plus“ sind weitgehend unbekannt. Vielmehr wird die globale ökonomische und politische Rolle Chinas in Relation zum eigenen Geschäftsfeld wahrgenommen. Die befragten Industrieunternehmen sehen einen Konkurrenznachteil gegenüber den vor allem staatlich dominierten chinesischen Unternehmen. Einerseits in China selbst, wo sie – außer in Partnerschaft mit chinesischen Unternehmen vor Ort – nicht den gleichen Marktzugang hätten, wie umgekehrt chinesische Unternehmen in Europa.

## 2. Hintergrund, Problemstellung und Methodik

Die „neue Seidenstraßeninitiative“ („Belt and Road Initiative“, kurz: BRI) Chinas ist inzwischen auch in Europa ein omnipräsentes Thema, auch wenn die Berichterstattung von der Covid-19-Problematik deutlich in den Hintergrund gedrängt wurde. In der medialen Rezeption wird die BRI überwiegend als gigantisches Infrastrukturprojekt wahrgenommen, das China mit Europa verbindet. Eine Umfrage unter EntscheiderInnen in österreichischen Logistik-, Transport- und Verkehrsunternehmen ergab, dass die Erwartungen an die BRI für die befragten Unternehmen und den Standort Österreich überwiegend positiv geprägt sind (Schodl u.a., 2018, Breinbauer u.a. 2018).

Diese Pilot-Studie untersucht die Frage der Chancen und Perspektiven von insbesondere in Oberösterreich ansässigen Industrie- und Handelsunternehmen bzw. Logistikdienstleistungsunternehmen im Rahmen der chinesischen Belt and Road Initiative. Diese Studie setzt sich aus zwei Teilbereichen zusammen.

Zunächst wird ein Überblick über die Entwicklung und Charakteristik der BRI gegeben. Die wissenschaftliche Literatur wird dabei durch die Analyse von chinesischen Quellen zur BRI, insbesondere von Strategiepapieren und Guidelines, ergänzt. Es sollen dabei die Querverbindungen zu anderen chinesischen Plänen und Schlüsselstrategien dargelegt werden, die für die Industrie- bzw. Handelsunternehmen sowie Logistikdienstleistungsunternehmen relevant sind.

Im zweiten Teil sollen die Ergebnisse einer empirischen Erhebung unter Industrie-, Handels- und Logistikdienstleistungsunternehmen vorgestellt werden, wo unter anderem folgende Fragestellungen behandelt wurden:

1. Welches Verständnis der BRI haben Industrie- und Handelsunternehmen bzw. Logistikdienstleister, und welche Geschäftschancen werden im Zusammenhang mit der BRI erwartet?
2. Welche Logistikdienstleistungen werden im Rahmen der BRI für Industrie und Handel angeboten? Welcher Informationsstand besteht bezüglich BRI und welche Unterstützungsangebote werden im Zusammenhang mit der BRI gewünscht?

Ebenso wurde hinterfragt, welche Chancen und Risiken die BRI für Unternehmen darstellen. Diese Einschätzungen wurden in vertiefenden Gesprächen mit dem Topmanagement von vier in Oberösterreich ansässigen multinationalen Industrieunternehmen abgerundet.

Zudem wird eine Referenz zu einer noch unveröffentlichten Studie hergestellt, in deren Rahmen die österreichischen Außenhandelsdelegierten der Advantage Austria der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) in 54 Ländern entlang der Neuen Seidenstraße befragt wurden, wie sie die Chancen für österreichische Industrie- und Dienstleistungsunternehmen durch die BRI einschätzen.

Sowohl die schriftlichen als auch mündlichen Befragungen fanden vor der Covid-19-Krise bis Februar 2020 statt.

### 3. Entwicklung und Charakteristik der Belt and Road Initiative

Den offiziellen Gründungsakt von „One Belt One Road“ (OBOR) setzte Präsident Xi Jinping im Herbst 2013 mit zwei Reden in Kasachstan und Indonesien. Schon damals stellte er klar, dass diese Initiative auf fünf Kooperationsfeldern liegen sollte: „Improved communication of national policies“, „Improved transport connectivity“, „Improved trade facilitation“, „Improved currency convertibility“ und „Improved people-to people exchanges“ (Yu/Rizzi, 2018:53). Das damals artikulierte „Win-Win“-Ziel und das Versprechen auf „Mutual Benefit“ sind seitdem ein durchgängiges Narrativ in fast allen offiziellen Dokumenten, Plänen und Ansprachen (Breinbauer, 2019i). Es dauerte dann 18 Monate, bis im März 2015 die Nationale Entwicklungs- und Reformkommission (NDRC) zusammen mit einigen relevanten Ministerien das Schlüsseldokument „Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road“ (NDRC u.a., 2015) veröffentlichte, in dem erstmals hervorgehoben wurde, dass es keine regionale Einschränkung der Initiative geben sollte. Wahrscheinlich auch deswegen gibt es von chinesischer Seite kaum Pläne oder Karten (neben den ersten Karten in der Konzeptionsphase zur maritimen und kontinentalen Seidenstraße der Jahre 2013 und 2014) „über den Verlauf der Seidenstraße“. Diese stammen in den allermeisten Fällen von Think Tanks aus dem Westen (Breinbauer, 2019h). In der Folge entwickelte sich der Begriff „Belt and Road Initiative“ (BRI) zur weithin, auch offiziell, gebräuchlichen Bezeichnung (bis dahin „One Belt, One Road“), wobei die chinesische Seite immer wieder betont, dass die BRI keine Strategie sei (Miller, 2017:30), daher der Zusatz „Initiative“. Weitere Meilensteine waren die Gründung multilateraler Banken wie der AIIB, die Verankerung der BRI im UN-Kontext sowie die erste BRI-Konferenz im Mai 2017 in Peking, bei der im gemeinsamen Abschluss-Communiqué eine weitere Öffnung der Initiative, auch thematisch, festgehalten wurde. Begriffe wie die „Digital Silk Road“, „Arctic Silk Road“, „Space Silk Road“ zeigen, dass der Begriff „Seidenstraße“ bzw. „Silk Road“ auch von offizieller chinesischer Seite wieder stärker verwendet wird (Breinbauer, 2019a). Beim 2. Seidenstraßengipfel im April 2019 in Peking tagten bereits zwölf Subforen, bei denen eine Fokussierung diskutiert wurde – einerseits im Bereich der oben genannten Grundpfeiler der BRI, andererseits gab es Panels zu den Themen „Austausch von Think Tanks“, „Clean Silk Roads“, „Innovationsseidenstraße“, „Digitale Seidenstraße“ und „Subnationale Kooperationen“. Ein klarer Schwerpunkt des Gipfels war das Thema „Nachhaltigkeit“. Mehrfach wurde ein Bekenntnis zu „grünen“ Infrastrukturprojekten, zur „grünen“ Finanzierung und zu den „Sustainable Development Goals“ der UNO abgegeben (Joint Communiqué, 2019). Am Gipfel wurde erstmals auch indirekt auf die zunehmende Kritik (u.a.: Gefahr der Überschuldung und Abhängigkeit von China bei vielen involvierten ärmeren Ländern, mangelnde Transparenz der BRI-Ausschreibungen, die multilateral finanzierten Projekte seien in der Minderheit, von den chinesischen finanzierten Projekten profitierten fast ausschließlich chinesische Unternehmen und generell, sei es ein politikökonomisches Projekt, das China am meisten bringe) an der BRI eingegangen und zumindest in einigen Bereichen (Nach-)Besserung versprochen: 1. Projekte sollen multilateraler und transparenter auf- und umgesetzt werden, 2. Korruption soll keinen Platz haben und das geistige Eigentumsrecht (stärker) geschützt werden und 3. der chinesische Markt soll noch weiter geöffnet und die sogenannte „Negativliste“ (also jene Bereiche, die für ausländische Investoren tabu waren) reduziert werden. 4. Es soll keine Abwertung der chinesischen Währung geben, die China Wettbewerbsvorteile verschafft. Im Hinblick auf die Negativliste wurden bereits konkrete Schritte eingeleitet. Im Juli 2019 wurden die gesperrten oder

eingeschränkten Bereiche reduziert, von 48 auf 40 und in den Freihandelszonen von 45 auf 37 (Merle, 2019).

In der Zusammenschau lässt sich die BRI als Konnektivitätsprojekt wie folgt darstellen: Sie ist a) thematisch offen, b) zeitlich nicht limitiert, c) regional uneingeschränkt, d) ein „work in progress“ und wird e) finanziell, politisch und diplomatisch begleitet (Breinbauer, 2019h).

### **3.1. Wer ist Mitglied der Seidenstraßeninitiative?**

Entsprechend dieser Offenheit und Volatilität besteht breiter Raum für unterschiedliche Interpretationen der BRI (Garlick, 2019: 13ff). Auch die Frage nach der Mitgliedschaft eines Landes an der BRI ist derzeit nur sehr vage zu klären. Es gibt keine definitiven Angaben über Mitglieder der Seidenstraßeninitiative, auch kein offizielles Beitrittsprozedere (Breinbauer, 2019b). Eine semi-offizielle Länderliste des chinesischen „Belt and Road Portal“ wird für manche Studien herangezogen. Diese Liste hat sich rasch erweitert. Waren es im Jahr 2017 noch 65 Länder, stieg die Zahl im Oktober 2018 bereits auf 85 Länder (erstmalig auch mit Österreich, zusammen mit 22 anderen Ländern in Europa), im September 2019 auf 131 Staaten, im Juni 2020 waren bereits 149 Länder gelistet (Belt and Road Portal, 2020). Diese Länder haben sich mehr oder weniger formal zur Zusammenarbeit mit China im Rahmen der BRI verpflichtet, z.B. mit „positiven Aussagen“ und Absichtserklärungen (z.B. in Form eines Memorandum of Understanding, MoU, wie Italien im März 2019).

### **3.2. Die 6 Kooperationsfelder („Säulen“) der BRI**

Wenn auch die BRI prinzipiell vollkommen offen ist, sind doch fünf prioritäre Kooperationsfelder definiert, in denen die Länder entlang der Seidenstraße ihre Zusammenarbeit verstärken sollen. Seit April 2019 taucht ein weiteres, sechstes, Feld = Säule, nämlich „Industrial Cooperation“ auf (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative (2019), siehe Abb. 1. Über den Fortschritt in den Kooperationsfeldern wird in chinesischen Publikationen und Medienmitteilungen regelmäßig -eine durchwegs positive- Bilanz gezogen. Als Erfolge werden u.a. gefeiert: die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit Russland im Politikbereich, das Handelsvolumen von 7 Bio. USD entlang der Seidenstraße (Xinhua Silk Road Information Center, 2018, Breinbauer, 2019h), der Ausbau des Filialnetzes chinesischer Banken, die steigende Zahl chinesischer Auslandsstudierender oder die Etablierung von Konfuzius-Instituten weltweit, ebenso wie der Ausbau der Infrastrukturverbindungen und die steigenden FDIs Chinas in Belt and Road Countries, sowie die industrielle Kooperationen in dafür bestimmte Zonen und Industrieparks (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, 2019). Nach chinesischen Angaben ist das chinesische Entwicklungsmodell auf einem multilateralen Ansatz und einen Win-Win-Ansatz angelegt, der vor allem Entwicklungsländern Infrastrukturentwicklung und Wohlstand bringen soll, der ihnen im Zeitalter des Imperialismus verwehrt worden war (China Daily, 10.8.2018). Und in der Tat ist eine funktionierende Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für Industrialisierung und wirtschaftlichen Aufschwung (Holzner u.a., 2018).

Abbildung 1: Die sechs Säulen der BRI



Quelle: Breinbauer, 2019h:3

Die BRI deckt im Bereich Infrastrukturinvestitionen einen objektiven Bedarf gerade in Asien ab. Die Asian Development Bank (ADB, 2017) schätzte in einer Studie, dass der jährliche Bedarf an Infrastrukturinvestitionen bis 2030 jährlich ca. 1,5 Mrd. USD/Jahr in Asien beträgt. Die Investitionen Chinas sind ein wesentlicher Beitrag diese Lücke zu decken und noch mehr: Durch die chinesischen Ambitionen sind auch Weltbank und die ADB bzw. das führende Land, der ADB, Japan aktiver in Infrastrukturprojekte engagiert. Als Reaktion auf die Gründung der AIIB hat Japan im Mai 2015 angekündigt, 110 Mrd. USD für hochqualitative Infrastrukturprojekte in den ASEAN-Staaten an Krediten für die nächsten 5 Jahre zur Verfügung zu stellen, die Hälfte bilateral mit den Ländern, die andere Hälfte über die ADB (Miller 2017:45). Der Chinesisch-pakistanische Korridor mit einem Gesamtinvestment von 46 Mrd. USD (die Hälfte der Projekte sind bereits abgeschlossen) gilt als Paradeprojekt der BRI und ist auch gleichzeitig wohl das deutlichste Beispiel des Zusammentreffens geostrategischer und ökonomischer Interessen. Mit dem Tiefseehafen Gwadar als Endpunkt in Pakistan soll bei der Entwicklung der Provinz Xinjiang mit dem Knoten Kashgar helfen (Cai, 2017:7). Die chinesischen Investitionen in Krisenländern können auch zu einer Stabilisierung der Region führen. Von anderen AutorInnen wird argumentiert, dass die Reduktion der Transportkosten durch die Infrastrukturbesserung zwischen Europa und China den Handel verbessert und dadurch Europa ein Wirtschaftswachstum generieren könnte (Herrero/Xu, 2016). Bei der BRI geht es jedoch nicht nur um Straßen und Häfen. Dazu zählen auch Öl- und Gaspipelines, Stromleitungen und Telekommunikationsanlagen wie Glasfaserkabel sowie der Bau von Häfen, Eisenbahnen, Autobahnen, Kraftwerken, Luftfahrt und Telekommunikation,

was die Infrastruktureinrichtungen in diesen Ländern erheblich verbessert und Erträge gebracht hat. China hat Schiffrouten mit 600 Häfen in 200 Ländern eingerichtet, Eisenbahnverbindungen legen am stärksten zu (34,5%). Nach chinesischen Angaben (Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative, 2019:16f, deutsche Version) wurden bis Ende 2018 108 Städte in 16 eurasischen Ländern verbunden und 13.000 Züge hätten mehr als 1,1 Millionen Standardcontainer (TEU) transportiert. Allerdings werden diese Güterzüge großzügig von den chinesischen Provinzen und der Zentralregierung subventioniert, was zu einem Rückgang des Preises seit dem Jahr 2011 bis zum Jahr 2017 um durchschnittlich 40% geführt hat (EDB, 2018). In Europa konzentrieren sich die Infrastrukturinvestitionen vor allem auf den Raum Südosteuropa, bisher ist ein Volumen von ca. 10 Mrd. USD geplant und teilweise umgesetzt (Grübler/Stehrer, 2017). Das bekannteste Beispiel ist der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Belgrad und Budapest. Das Gesamtinvestitionsvolumen im Jahr 2012 bis Ende März 2019 in Zentral- und Südosteuropa betrug ca. 15,4 Mrd. USD, wovon ca. 70% in die Nicht-EU-Länder der Region gingen (Barisitz, 2020:23).

### **3.3. Die BRI im Konnex zu anderen chinesischen Strategien und Plänen**

Die BRI sollte nicht nur in der Breite der sechs Kooperationsfelder gesehen werden, sondern auch in Verlinkung mit anderen Strategien und Plänen (meistens wird dieser Konnex auch explizit erwähnt), die China bis zum 100. Jahresjubiläum der Volksrepublik China im Jahr 2049 helfen sollen, den „Chinese Dream“<sup>1</sup> umzusetzen. Dieser Bezug der BRI zu anderen Vorhaben wird auch immer öfter in offiziellen chinesischen Statements und Dokumenten offengelegt. Für den wirtschaftlichen Kontext in Europa sind vor allem die „Going Global Strategie“ (GGS) aus dem Jahr 1999, „Made in China 2025“ (MIC25) aus dem Jahr 2015, sowie die „Chinese Standards 2035“-Strategie aus dem Jahr 2018 und die „Internet Plus“ Strategie (2015 implementiert) relevant.

#### **3.3.1. Die Going Global Strategie (GGS)**

Die GGS bildet den wichtigsten und auch ersten zentralen politischen Rahmen für alle Auslandsaktivitäten chinesischer Unternehmen, die wiederum ein zentrales Element der BRI sind. Sie verbindet politische und unternehmerische Interessen, sofern diese zusammenpassen (Jungbluth, 2016:16). Verschiedene Akteure, Firmen genauso wie NGOs, Kultur- und Bildungseinrichtungen sollen die wirtschaftlichen Chancen außerhalb Chinas ausloten und nutzen (Hung, 2019:261). Ein wichtiges Ziel der GGS ist es, chinesische multinationale Unternehmen von „National Champions“ zu „Global Player“ zu entwickeln. Im Kern waren und sind Staatsunternehmen (SOE) dabei die aktivsten Träger dieser Expansion.

#### **3.3.2. „Made in China 2025“ (MIC25)**

Ein wichtiges Element der BRI und für den High-Tech-Produktionsstandort Europa besonders relevant ist die Implementierung der „Made in China 2025“ (MIC25)- Strategie. Diese definiert

---

<sup>1</sup> Der „Chinese Dream“ wurde vor allem von Staatspräsident Xi Jinping populär gemacht. „Chinese Dream“ war der Titel eines Buches von Colonel Liu Mingfu, das 2010 publiziert wurde und das in China sehr hohe Popularität genießt. Es beginnt mit dem Statement: „It has been China`s dream for a century to become the world`s leading nation“ (Rachman, 2016:58). Liu postuliert die Dominanz Asiens und speziell die Führungsrolle Chinas in der Welt. Die Welt werde unter Chinas Führung harmonischer werden, weil Chinas Rolle weiser und wohlwollender sein würde als die der USA.



zehn High-Tech-Sektoren, in denen China bis 2025 (Welt-)Spitze werden möchte. Die MIC25 wendet sich auch offiziell an BRI-Länder im Hinblick auf die Entwicklung industrieller Kapazitäten und die Zusammenarbeit (CCIEE/ UNDP, 2017: 45). Die BRI-Projekte erfüllen so gut wie alle der zehn Schlüsseltechnologiebereiche der MIC25: Luft- und Raumfahrt-ausrüstung, Elektromobilität, Energieausrüstung, neue Informationstechnologie, Eisenbahnausrüstung und Meerestechnologien usw. Die BRI soll den Export von Chinesischen High-End Produkten beschleunigen, vor allem in den paktierten Seidenstraßenländer (Cai, 2017:9). Der Anteil von chinesischen Basiskomponenten für die „Smart Production“ soll bis zum Jahr 2025 am Heimmarkt deutlich erhöht und gleichzeitig die internationale Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. Damit einhergehend sollen ausländische Industrieprodukte in China substituiert werden und schließlich, auch im Rahmen der BRI, chinesischen Firmen in „overseas“ (also außerhalb von China) Marktanteile erobern. Entsprechende technologische Lücken werden u.a. durch Investments auch in europäische Firmen abgedeckt. In letzter Zeit versucht die chinesische Regierung zunehmend europäische Unternehmen zu bewegen, innovative Forschungsbereiche nach China zu verlagern, vor allem im Bereich Elektromobilität (Zenglein/Holzmann, 2019:14). Da die MIC25-Strategie die alten Industriestaaten, allen voran Deutschland (Anlassfall war die Übernahme der Mehrheitsanteile am Industrie 4.0-Konzern „Kuka“) zu einschneidenden wirtschaftspolitische Gegenmaßnahmen bewogen hat, hat die chinesische Regierung Mitte 2018 angewiesen, diesen Masterplan nicht mehr explizit zu erwähnen (Sommer, 2019:15).

### **3.3.3. „Chinese Standards 2035“**

Die Effektivität der Einführung und Nutzung von Digitalen Technologien hängen in hohem Maße von der Verfügbarkeit relevanter Industriestandards ab. Im Wesentlichen können zwei Arten von Standards unterschieden werden: De jure Standards bzw. formale Standards, die von Standard setzenden Organisationen entwickelt werden, wie z.B. der ISO und andererseits De Facto Standards, die von im Wettbewerb dominanten Unternehmen entwickelt wurden bzw. werden. In der Realität werden aber De Facto Standards von industriellen Konsortien als Vorschläge an Formale Standardisierungsorganisationen als Vorschläge weitergereicht und finden dort auch Eingang in formelle Standards. Bei der Entwicklung solcher Standards spielt in China (wie auch in Russland) der Staat eine wesentliche Rolle, und zwar in beiden Bereichen, dem formellen und de Facto Bereich.

Die Fähigkeit im Industrie-Bereich Standards zu setzen, hängt einerseits von der Struktur und dem Volumen der Produktion ab, in denen Standards zur Anwendung kommen können, und andererseits vom Stand der technologischen Entwicklung (Turovets u. Vishnevskiy, 2019:81). Kombiniert man beide Faktoren nach dem Ranking des World Economic Forum (WEF), so sind derzeit Deutschland und die USA führend in der Entwicklung der Standard. Allerdings ist China hinsichtlich des Produktionsvolumens weltweit führend, mit einer stark aufholenden Innovationskraft. Im Unterschied zu Deutschland und den USA wird die Standardisierung vor allem vom Staat getrieben und stark unterstützt. Als drittes Element zur Durchsetzung von Standards kann auch die politikökonomische Gestaltungskraft genannten werden.

Das Setzen von Standards war seit dem WTO Beitritt Chinas (2001) ein wesentliches politisches Ziel, zunächst als Schutzmechanismus, um die niedrigeren Barrieren für den Marktzugang zu kompensieren (Arcesati, 2019). Wie in anderen Staaten auch - z.B. in fast allen Staaten Mittel- und Osteuropas nach der Wende in den 1990er Jahren-, bestehen nach

wir vor in China nationale Standards, die ausländische Unternehmen erfüllen müssen, um in ihre Produkte oder Dienstleistungen anbieten zu können. Protektionismus ist aber nicht das einzige Ziel. China versucht, neue Normen zu etablieren, insbesondere die Weiterentwicklung billiger Lizenzgebührenoptionen für die Inhaber von Standards, die für das geistige Eigentum (IPR) von wesentlicher Bedeutung sind (Breznitz u. Murphee, 2013).

Andererseits wird das Setzen von Standards auch als Exzellenzausweis wahrgenommen. Es besteht in China der weitverbreitete Glaube, dass nur jene Firmen, die Standards setzen können, auch Weltklassefirmen sind (Cai, 2017:9). Das Bemühen, Standards zu setzen und zu exportieren ist ein wesentliches Kernelement der von China Policy (2017:6) bezeichneten „Going Global 2.0“-Strategie. Im März 2018 startete die „Chinese Academy of Engineering“ (CAE) die Arbeiten für den Aktionsplan für „China Standards 2035“ (中国标准2035), der chinesischen Standardisierungs-Strategie (Zenglein/Holzmann, 2019:30). „Chinese Standards 2035“ ist eine Weiterentwicklung der MIC25-Strategie und auch im Zusammenhang damit zu sehen, dass China zum 100. Jahrestag der Republik im Jahr 2049 eine führende Industrienation sein soll, die in vielen Bereichen Standards setzt, an denen sich andere orientieren müssen, vor allem im Bereich innovativen Technologien, Künstliche Intelligenz (KI), Cloud Computing, das Internet der Dinge oder Big Data. Ein Beispiel sind die Cybersecurity Regulative, die ausländische Unternehmen zwingen können, sensible Informationen und geistiges Eigentum offenzulegen (Arcesati, 2019). Die Umsetzung bzw. der Export von Standards gelingt am leichtesten in jenen Ländern, die sich zu einer engeren Zusammenarbeit mit China verpflichtet haben, das sind in erster Linie, Länder, die sich zur BRI bekennen.

Außerdem ist China sehr engagiert in den weltweiten Normungsinstituten wie der ISO/IEC oder ITU. Die intensive Lobbyarbeit in den Normungsgremien kombiniert China mit der Verbreitung eigener Standards über Forschung und Entwicklung, sowie bei Tests und Vermarktung von digitaler Infrastruktur, die chinesische Unternehmen im In- und Ausland bauen. Dies trifft z.B. auf 5G-Netzwerklösungen und Internet of Things (IoT) zu. Mit Erfolg. Chinas Vorschlag zur IoT-Referenzarchitektur wurde von den beteiligten Instituten ISO und IEC zustimmend bewertet (Arcesati u.a., 2020:42). China ist sehr aktiv, die Global Governance im Bereich technischer Standards zu beeinflussen und diese entlang der „Digital Silk Road“ zu exportieren (Arcesati, 2019). Während frühere Bemühungen, im IKT-Bereich Standards zu setzen, scheiterten (statt Wi-Fi, WAPI, bzw. statt 3G TD-SCDMA) sind die Bemühungen im Bereich 5G deutlich erfolgreicher. Die Telekomausrüster Huawei und ZTE haben seit 2015 gemeinsam mehr in die 5G-Technologie investiert, als alle anderen Firmen weltweit zusammen und führen jetzt in diesem Segment (Breinbauer, 2019c).

Die Etablierung digitaler Plattformen für industrielle Anwendungen wird einerseits getrieben durch Interessen chinesischer Internetriesen als auch durch staatliche Anreize zur Verschmelzung traditioneller Industrien mit fortschrittlicher Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) (Arcesati, u.a. 2020:8/9). China will auch die BRI nutzen, um seine digitalen Industriepattformen zu fördern. Der Schwerpunkt scheint auf der Digitalisierung und der intelligenten Steuerung von Transport-, Energie- und Logistikprojekten mittels digitaler Plattformen durch chinesische Unternehmen auf den BRI-Märkten zu liegen. Es geht aber auch um die Kontaktvermittlung und internationale Kooperation bei Regulierung und Normung (ebenda:33). Im 14. Jahresplan (2021-2025) soll ein Fokus auf die neuen Technologien gelegt werden, auch um im Handels- und Technologiestreit mit den USA von

High-Tech Importen (wie Software für künstliche Intelligenz) unabhängiger zu werden (China Daily, 2020).

#### **3.3.4. „Internet Plus“**

Darüber hinaus ist die Initiative „Internet Plus“ im Rahmen des BRI mit der „Digital Silk Road“ verbunden, indem Informationstechnologienetze und regionaler E-Commerce mit Alibaba, Huawei, China Mobile und ZTE als Spitzenreiter aufgebaut werden (US-China Economic and Security Review Commission, 2018:266f). Es geht aber nicht nur um den Export von High-Tech-Produkten, sondern den Export von chinesischen Standards; denn nur jene Firmen, die Standards setzen können, sind auch Globale Player. Firmen wie ZTE oder Huawei haben diese im Bereich 5G-Netz gesetzt, weitere inzwischen bekannte Namen sind Lenovo mit dem weltweit höchsten Anteil an Super Computern, im Bereich Artificial Intelligence, Next Generation IT, Quantentechnologie und Blockchain ist China gerade dabei die USA zu überholen (Shi-Kupfer/Ohlberg, 2019). Absoluter Vorreiter ist China im Bereich Mobile Shopping und Mobile Payment, sie ist die einzige Gesellschaft weltweit, die das Buzzword „Mobile First“ bereits umgesetzt hat und damit die erste und bisher einzige „Mobile First“-Gesellschaft der Welt (Gatti/Richter, 2019:12). Besonders erfolgreich sind chinesische Unternehmen, insbesondere der neue Weltmarktführer CRRC, im Bereich Schienentechnologie.

#### **3.4. Die BRI als Komplettpaket für die Internationalisierung der Chinesischen Multinationalen Unternehmen – Schwerpunkte Industrieunternehmen**

Ein wesentliches Element der BRI ist die Internationalisierung Chinesischer Multinationaler Unternehmen, insbesondere der staatlichen bzw. staatsnahen Unternehmen (SOEs). Von den 100 größten börsennotierten Unternehmen Chinas sind 99 mehrheitlich in staatlicher Hand (BDI, 2020), was für westliche Unternehmen sehr viele Implikationen mit sich bringt. Betriebswirtschaftliche Überlegungen spielen dabei nicht immer die wichtige Rolle wie in westlich-kapitalistischen Unternehmen, wichtig ist auch die Erfüllung der politischen Ziele (siehe Kap. 2.3.1). Nach einer Mitteilung der chinesischen Nachrichtenagentur Xinhua vom 12.2.2019 sind mehr als 90% der zentralen SOEs in der BRI engagiert. Infolgedessen wird ihre herausragende Rolle im chinesischen State Information Center im Big Data Report über die BRI hervorgehoben: „Die BRI bietet den chinesischen Unternehmen seltene historische Gelegenheiten zum Aufstieg“ bzw. „Die BRI stärkt das Ansehen und den Einfluss der chinesischen Marken und Produkte“ (Kumar, 2017). Holslag (2017ff) zeigt auf Basis der Analyse offizieller chinesischer Dokumente (Staatsrat, Ministry of Commerce etc.) wie dies im Detail umgesetzt wird: Chinesische Unternehmen sollen im Rahmen der BRI stärker zusammenarbeiten, Synergien entlang der gesamten Wertschöpfungskette nutzen und nationale Interessen vorantreiben, Überkapazitäten abbauen helfen, die Abhängigkeit von ausländischen Unternehmen senken. Dem E-Commerce kommt hier eine zentrale Bedeutung zu. Er soll dabei helfen, Marktanteil entlang der gesamten Wertschöpfungskette steigern, der Beschaffung, Produktion, Logistik, Bezahlservice und Marketing. Damit könnten Zwischenhändler ausgeschaltet werden, die Profite der Produzenten gesteigert und die Entwicklung der chinesischen Marken verbessert werden. Die BRI liefert somit ein Komplettpaket für die Internationalisierung chinesischer Unternehmen (Breinbauer, 2019c).

## **Exkurs: Eisenbahnindustrie/High-Speed Railway als Erfolgsbeispiel**

Das Hochgeschwindigkeitsschienennetz (HSR) ist wahrscheinlich das beste und erfolgreichste Beispiel für die Bemühungen Chinas in einem Segment Weltspitze zu werden. Bis heute sind 10.000e Wissenschaftler und Ingenieure bei der Entwicklung der HSR engagiert (Cai, 2017:9). Aufgrund der immensen finanziellen Unterstützung wundert es kaum, dass rund um das Feld „Eisenbahn“ ein Konglomerat an weltweit hochkompetitiven Firmen entstanden ist, die vom Schienenlayout, Signaltechnik und hypermoderne Waggons die gesamte Branche bedienen kann, in manchen Bereichen zum halben Preis der europäischen Anbieter (Holslag, 2019:116). Das ist innerhalb von weniger als drei Jahrzehnten gelungen.

In den frühen 1990er Jahren betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit von Zügen lediglich 48 km/h, was zur Folge hatte, dass sich der Modal Split sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr Richtung Straße und Luft verschob. Die Idee zu High Speed Verbindungen, konkret zwischen Shanghai und Peking, gab es bereits Anfang der 1990er Jahre, diese wurde aber erst 2004 umgesetzt (Chan, 2016:202, Lu u.a. 2018). Parallel zur HSR-Diskussion in den 1990er Jahren gab es intensive Bemühungen, die bestehenden Bahnnetze zu beschleunigen. Diese „Speed up“-Initiative betraf nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch die Erhöhung des Service. Tunnel und Brücken wurden gebaut, ein Double Tracking eingeführt und das Netz elektrifiziert. Der erste Railway Network Plan wurde 2004 erstellt, mit 4 horizontalen und 4 vertikalen Linien (4 + 4 Netzwerk) (Xia u.a., 2019:107) und ein besonderer Schwerpunkt auf HSR gelegt, obwohl die spezifische Technologie dazu noch gar nicht vorhanden war (Holslag, 2019:114). Daher luden die chinesischen Verantwortlichen deutsche, französische, kanadische und japanische Firmen ein, einen Beitrag zu leisten, allerdings nur in Form eines Joint Ventures mit dem Zwang, die relevante Technologie zu transferieren und die Patenttechnologie aufzugeben (Holslag, 2019:114). Obwohl die westlichen Unternehmen am Anfang ablehnend agierten, gelang es Peking die Unternehmen gegenseitig auszuspielen. Die ausgewählten Unternehmen generierten kurzfristig große Gewinne mit chinesischen High Speed Projekten, der Know-How-Abfluss war dafür bedeutsam (Holslag, 2019:114). Im Westen erwartete man sich eine langandauernde Zusammenarbeit, die nicht eintrat, weil die chinesischen Unternehmen rasch aufholten. Im Gefolge hatte China die Kooperation mit ausländischen Unternehmen im High Speed Network limitiert, fast alle Komponenten mussten aus chinesischen Fabriken stammen (Holslag, 2019:115), auch fast alle Züge wurden in China gebaut. Nach nicht einmal 2 Jahrzehnten zeigt sich der Erfolg im High Speed Railway Bereich (HSR). Von derzeit 47.650 km Hochgeschwindigkeitsstrecken befinden sich allein in China 31.043 km, also ca. 2/3 aller HSR-Strecken (Breinbauer, 2019g).

Seit einigen Jahren ist die chinesische Eisenbahnindustrie im Ausland aktiv. Die Motive dazu: 1. Überkapazitäten im Inland, 2. Märkte durch Infrastrukturentwicklung zu öffnen, vor allem in den Nachbarländern und Eurasien, 3. chinesische Produkte zu bewerben, 4. Rohmateriallieferung zu sichern und 5. den Handel weniger vom Seeverkehr abhängig zu machen, was als Transportsicherheit „transport security“ bezeichnet wird (Holslag, 2019:115). Gerade auch in der Schienenindustrie geht es China darum, Standards (im Sinn der Strategie „China Standards 2035“, siehe, Kap. 2.3.2.) zu setzen und zwar durch einen integrierten Ansatz, verschiedene Bereiche dieses Sektors zusammenzuführen: Design, Eisenbahnbau, Ausrüstung, Signaltechnik, Elektrifizierung, Lokomotiven, Schienenfahrzeuge usw.) (Holslag, 2019:116).

Wie werden die chinesischen Unternehmen unterstützt? Auch hier gibt es einen staatlich kontrollierten Leitbetrieb, die China Railway Corporation, dem Monopol Bahnbetreiber in China, der 640 Mrd. USD von chinesischen Banken an Krediten bekam. Durch die CRC, dem Schienenfahrzeughersteller CRRC, der Signaltechnikfirma CRSC sowie die Bahnkonstruktionsfirma CRCC und CREC haben sich diese am Heimatmarkt Milliardenaufträge gesichert (Holsalg, 2019:16). CRRC ist in seinem Segment bereits Weltmarktführer. Im Ausland haben diese Firmen großzügige Unterstützung durch Zusatz- und Exportkredite, womit sie preislich sehr günstig sind (Holsalg, 2019:116), sie können einen km High Speed Railway zum halben Preis von europäischen Konkurrenten anbieten. Die BRI soll der CRRC mehr Unterstützung geben, wie das Ministry of Commerce (MOFCOM) meint: „We need to use railway projects to advance our own standards. We will broaden the use our foreign exchange reserves as policy-oriented financial investments for railway and other equipment to go out“ (MOFCOM nach Holsalg, 2019:117). Die BRI schafft für die chinesische Eisenbahnindustrie neue Möglichkeiten: „China’s “One Belt and One Road” strategy facilitates China’s exports of railway equipment. Chinese enterprises obtain more orders by virtue of their comprehensive comparative advantages.“ (MOFCOM, 2015).

Der Aufbau chinesischer, vorwiegender staatlicher, Weltmarktführer, die auch Standards setzen können, läuft jedenfalls sehr erfolgreich. Waren im Jahr 2013 nur 23 chinesische Unternehmen unter den 500 größten Unternehmen der Welt, waren es in der jüngsten Liste von 2019 bereits 120, nur mehr 1 weniger als aus den USA (Fortune 500, 2020). Der Öriese Sinopec, die Großbank ICBC, der Bahnkonzern China Railways Group, die drei Technologieriesen Baidu, Alibaba und Tencent und hunderte andere Unternehmen haben sich verpflichtet, die Parteizellen vor wichtigen Entscheidungen zu konsultieren (Sommer, 2019:125). Darüber hinaus werden einige sogenannte "private" Unternehmen, wie zum Beispiel einige große Firmen in Hongkong, nach und nach mehr unter die Kontrolle des Parteistaats gestellt, insbesondere seit Januar 2017 (Godeman / Vasselier, 2017: 49).

#### **4. Die BRI aus Sicht österreichischer ManagerInnen**

Im Vorfeld der empirischen Untersuchung wurde ein online basierter Fragebogen entwickelt, der über den Verteiler des Verein Netzwerkes Logistik zwischen Oktober und November 2019 versendet wurde (siehe Anlagen). Die Grundgesamtheit betrug 183 Bedarfsträger (Industrie und Handel) sowie 136-Logistikdienstleister. Der Rücklauf war trotz mehrmaligen Nachfassens gering. Im Bereich Industrie und Handel antworteten 18 Unternehmen (davon 4 aus dem Handel), was einer Rücklaufquote von knapp 10% entspricht, aus dem Bereich Logistikdienstleister antworteten 10 Unternehmen, was einer Rücklaufquote von lediglich 7,3% entspricht. Entsprechend vorsichtig sind daher die Ergebnisse der empirischen Erhebung zu bewerten. Dennoch, um einen Eindruck der Antworten zu geben, werden die Ergebnisse illustriert und kommentiert. Als Qualitätssicherung wurden die Ergebnisse dieser Untersuchung mit den Resultaten einer anderen von den Autoren in Österreich durchgeführten empirischen Studie<sup>2</sup> zu diesem Thema verglichen, um zu prüfen, ob die Antworten plausibel sind, oder konträr zu bisherigen Ergebnissen. Im Wesentlichen zeichnet

---

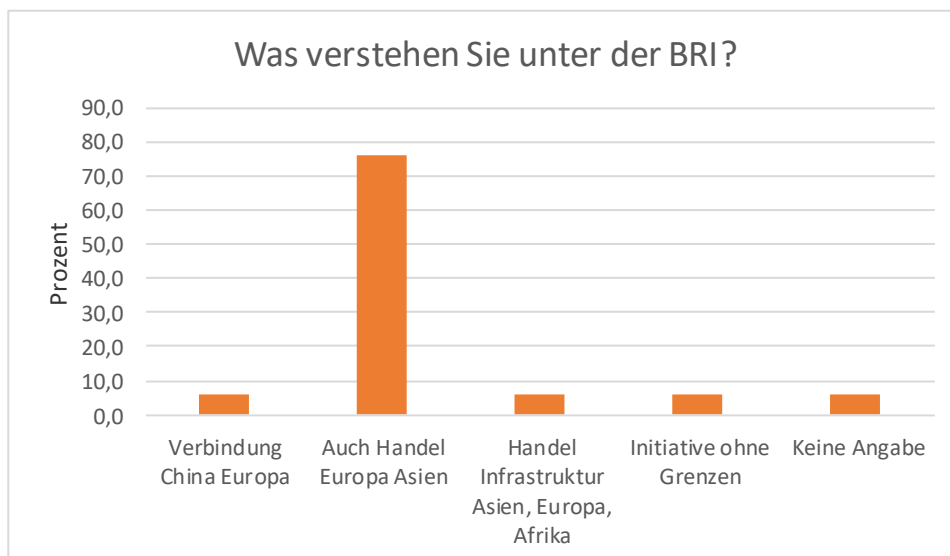
<sup>2</sup> Siehe Breinbauer, A., Leitner, J. und Meissner, H. (2019): Mittelfristige Potenziale für Wiener Logistikunternehmen entlang der neuen Seidenstraße in Europa und Asien. Pilot-Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien. Erhebung unter 54 Ländern entlang der Seidenstraße (eigene Erhebung unter den Advantage Austria Niederlassungen in den jeweiligen Ländern).

die Empirie ein vergleichbares Bild mit anderen Studien. Entsprechend der WKO Klassifikation waren bei den Industrieunternehmen 2 aus der Bauindustrie, 3 aus der chemischen Industrie, jeweils 2 aus der Fahrzeug- und Elektro- und Elektronikindustrie, jeweils 1 Unternehmen aus der Holz- und Metalltechnischen Industrie und ein Unternehmen aus der Stein- und keramischen Industrie vertreten. 4 Handelsunternehmen antworten und 2 Unternehmen, die antworteten zählten sich unter die Kategorie „sonstige“.

#### 4.1. Verständnis der BRI nach den befragten oberösterreichischen Industrie- u. Handels- bzw. Logistikdienstleistungsunternehmen

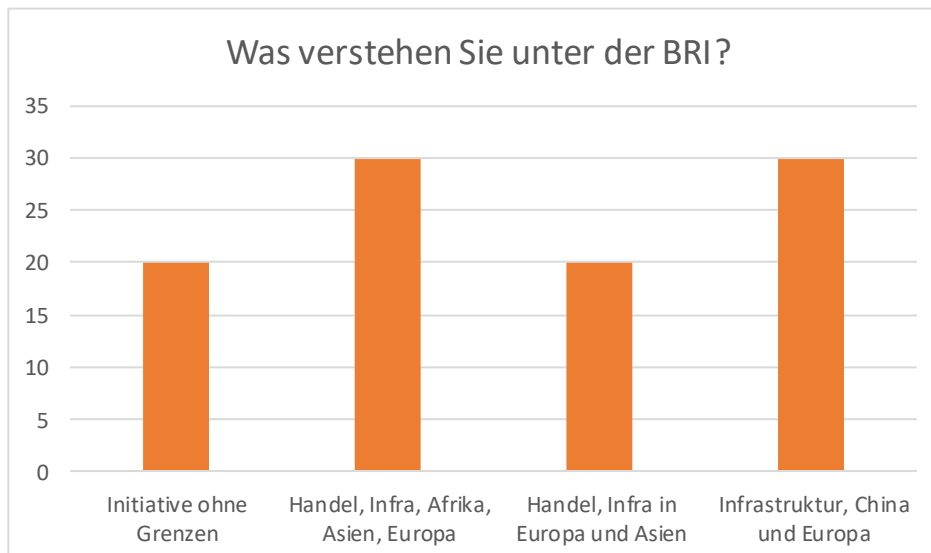
Bei den befragten Industrie- und Handelsunternehmen dominiert die Sichtweise, dass es sich bei der BRI um ein Infrastrukturprojekt handelt, wobei als Zweck mehrheitlich die Verbesserung der Handelsbeziehungen gesehen wird (Abb. 2). Breiter gestreut ist die Sichtweise der LogistikdienstleisterInnen, bei denen immerhin 20% der befragten Unternehmen die BRI als Initiative ohne geografische und thematische Grenzen sehen. Das entspricht der in dieser Studie vertretenen Sichtweise, dass die BRI eine offene Initiative darstellt, die in ihrer Ausrichtung und Zielsetzung durch die chinesische Politik sehr flexibel gestaltet werden kann.

**Abbildung 2: Verständnis der BRI bei oberösterreichischen Industrie- und Handelsunternehmen**



Quelle: Eigene Erhebung

**Abbildung 3: Verständnis der BRI bei oberösterreichischen Logistikdienstleistungsunternehmen**

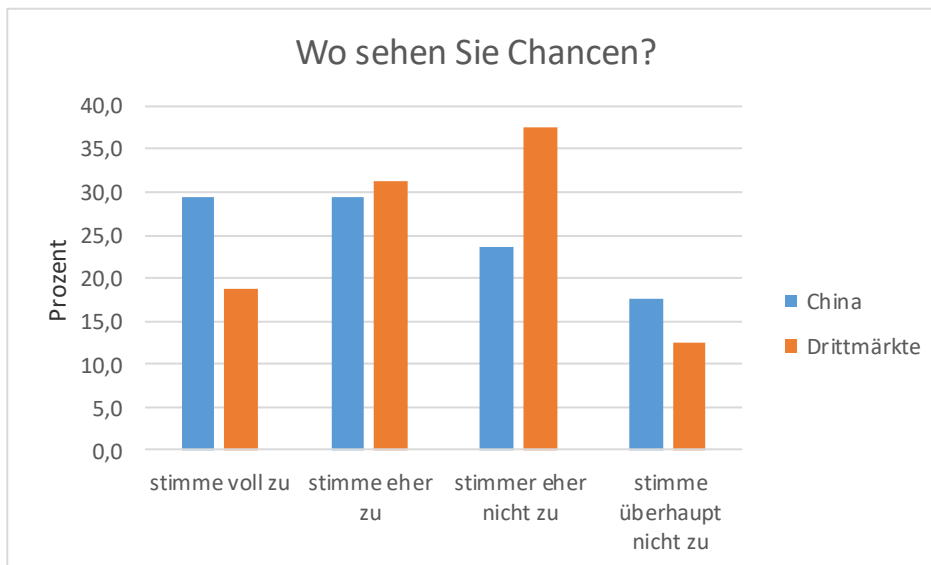


Quelle: Eigene Erhebung

#### 4.2. Geschäftschancen durch die BRI

Eine weitere Frage beschäftigte sich mit neuen Geschäftschancen im Rahmen der BRI in den nächsten fünf Jahren. Hier war zum einen die Frage interessant, ob neue Marktchancen in China selbst oder entlang der Länder der BRI gesehen werden. Wie in Abb. 4 dargestellt, besteht keine einheitliche Sichtweise unter den befragten Industrie- und Handelsunternehmen. Jene, die eher nicht oder keine Geschäftschancen sehen, halten sich ungefähr mit jenen, die durchaus Geschäftschancen sehen, die Waage. Wenn, dann werden die Chancen allerdings eher in China selbst, aber etwas weniger in den Drittmärkten gesehen. Die Chancen werden von den Industrie- und Handelsunternehmen auch verbalisiert: „Aktuell nutzen wir nur die Zugverbindung zur Laufzeitverkürzung bei Exporten nach China und als alternative zur Seefracht“, „Lieferungen von asiatischen Lieferanten“, „Alternativer Warenfluss für Sourcing aus China“ „... durch kürzere Laufzeiten mehr Attraktivität“ sowie „Teilladungen“, „...geringere Lead-time zur Lieferung von Materialien nach China“, „Schnellere Anlieferung von Waren die sonst per Schiff-Transportiert werden“, „wir nutzen die maritime Seidenstraße, die eiserne ist zu teuer“, „Neuer Transportweg aus Fernost nach Zentraleuropa“, „Reduktion Transportkosten durch Alternative zu Luftfracht“ sowie „CO2 Einsparung im Vergleich zu Schiff/Flugtransport aus China“.

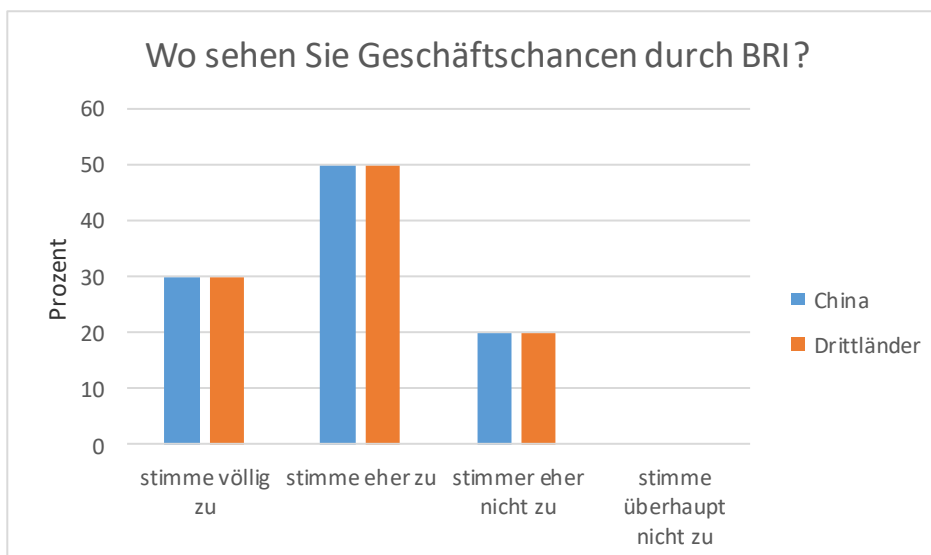
**Abbildung 4: Wo sehen Sie eher Geschäftschancen im Rahmen der BRI in den nächsten 5 Jahren – Industrie und Handel**



Quelle: Eigene Erhebung

Die Logistikdienstleistungsunternehmen scheinen die Chancen für Geschäfte in den nächsten fünf Jahren im Rahmen der BRI positiver zu sehen als die Industrie- und Handelsunternehmen und zwar in China selbst genauso wie in den Ländern entlang der BRI (Abb. 5). Kein einziger befragter oberösterreichischer Logistikdienstleister sieht überhaupt kein Potenzial durch die BRI.

**Abbildung 5: Wo sehen Sie eher Geschäftschancen im Rahmen der BRI in den nächsten 5 Jahren – Logistikdienstleistungsunternehmen**

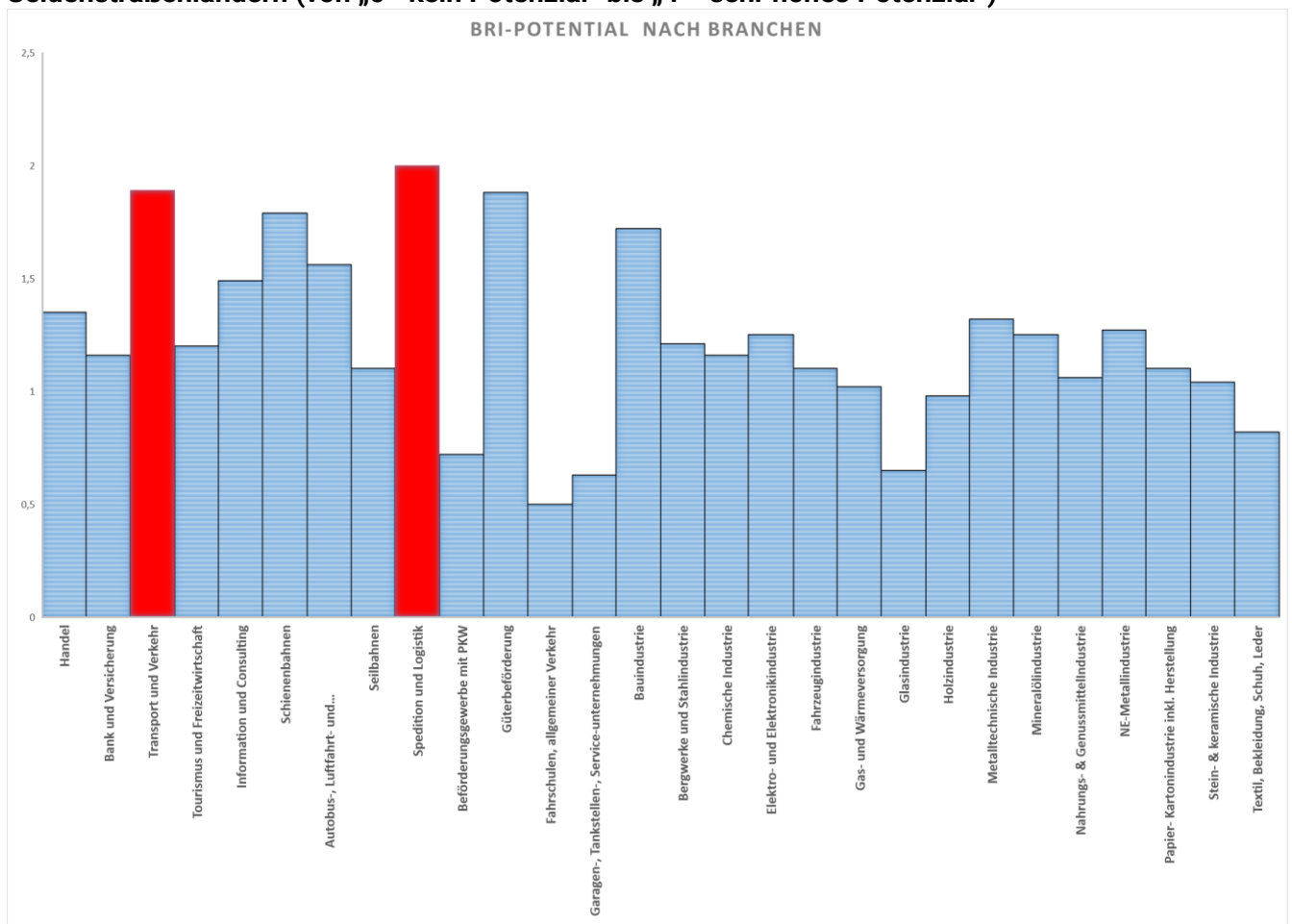


Quelle: Eigene Erhebung



Diese Einschätzung deckt sich weitestgehend mit den Ergebnissen einer weiteren empirischen Studie, die zu diesem Thema in Österreich durchgeführt wurde. Die Ergebnisse der Studie deuten ebenfalls darauf hin, dass sich vor allem für die Transport- und Logistikwirtschaft Chancen sowohl in den Ländern entlang der Seidenstraße, aber auch in China selbst ergeben. Von allen Wirtschaftssparten wurden die Chancen für die Transport- und Logistikbranche am höchsten bewertet, vor den verschiedenen Industriebereichen bzw. anderen Dienstleistungssegmenten (Breinbauer, Leitner u. Meissner 2019). Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Abbildung 6 veranschaulicht.

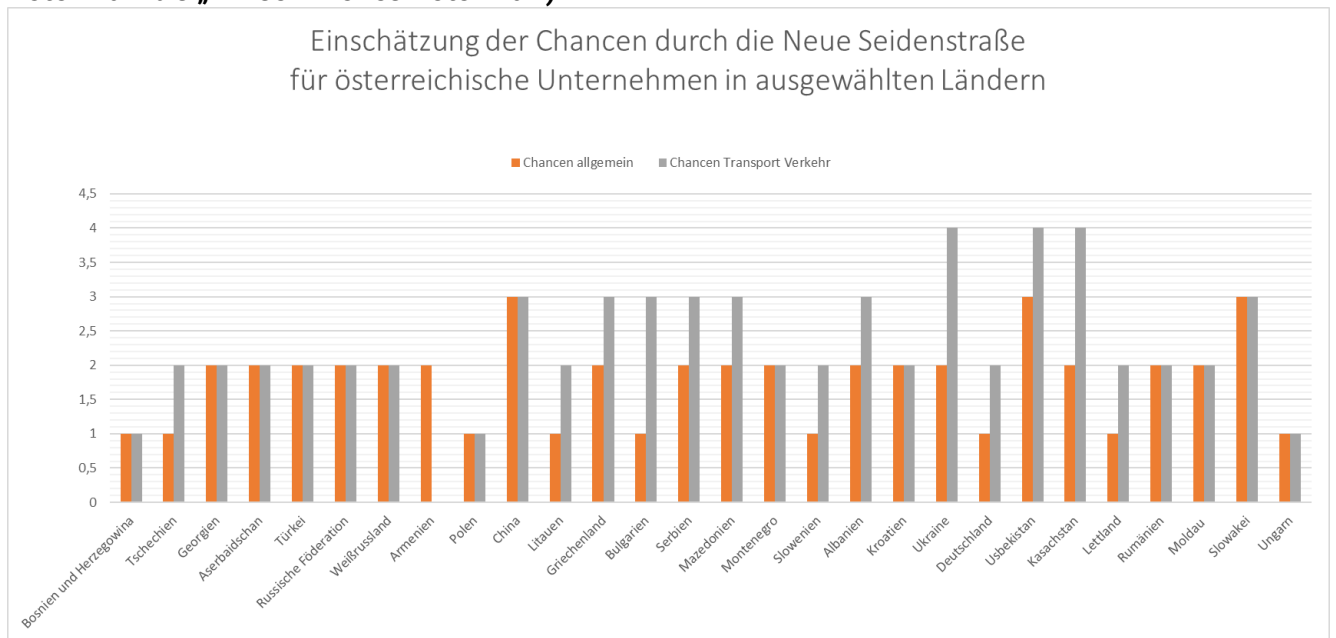
**Abbildung 6: BRI-Potential nach Branchen. Einschätzung des BRI-Potenzials in 54 Seidenstraßenländern (von „0= kein Potenzial“ bis „4 = sehr hohes Potenzial“)**



Quelle: Breinbauer, Leitner u. Meissner (2019), unveröffentlichte Studie im Auftrag der WKW Wien, Erhebung unter 54 Ländern entlang der Seidenstraße (eigene Erhebung unter den Advantage Austria Niederlassungen in den jeweiligen Ländern).

Darüber hinaus ging aus dieser Untersuchung auch hervor, dass vor allem die zentralasiatischen Länder Kasachstan, Usbekistan und die Ukraine ein hohes Potenzial für den Transport- und Verkehrssektor aufweisen. Die Abbildung 7 stellt das Potenzial allgemein und speziell für die Transportbranche in ausgewählten Ländern Europas und Asiens dar.

**Abbildung 7: Chancen durch die BRI für Ö Unternehmen nach Ländern (von „0= kein Potenzial“ bis „4 = sehr hohes Potenzial“)**



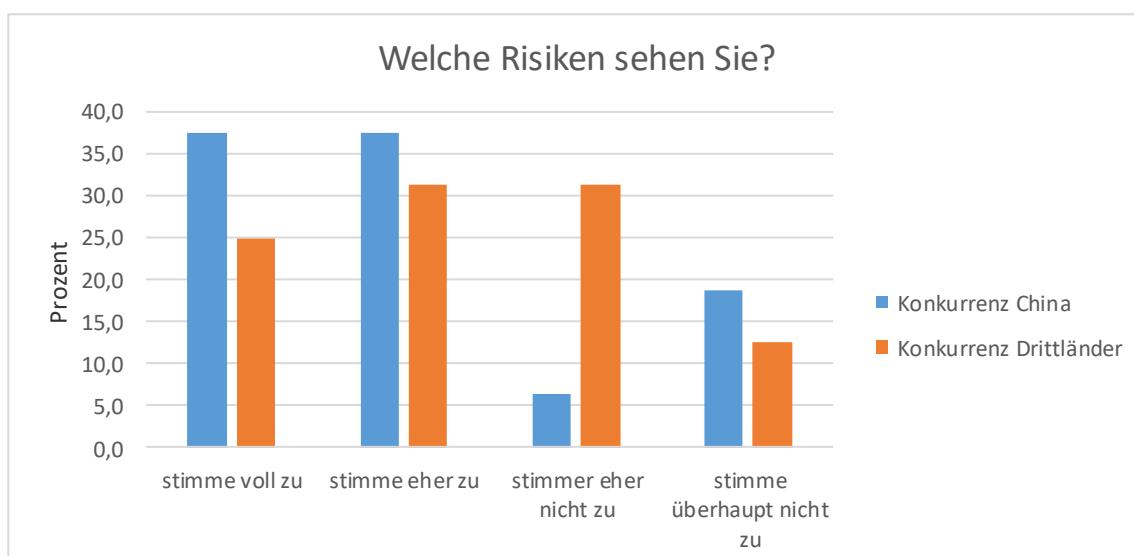
Quelle: Breinbauer, Leitner u. Meissner (2019), unveröffentlichte Studie im Auftrag der WKW Wien, Erhebung unter 54 Ländern entlang der Seidenstraße (eigene Erhebung unter den Advantage Austria Niederlassungen in den jeweiligen Ländern).

#### 4.3. Welche Risiken bestehen durch die BRI?

Neben den Chancen wurden in der Umfrage auch die Risiken erhoben, die durch die BRI gesehen werden. Die Mehrheit der Befragten Industrie- und Handelsunternehmen sieht die zunehmende Konkurrenz durch China und in geringerem Umfang durch Drittländer entlang der Seidenstraße als Risiko in den nächsten fünf Jahren (Abb.8).

**Abbildung 8: Welche Risiken werden in den nächsten 5 Jahre für Ihr Unternehmen entstehen –**

#### Industrie- und Handelsunternehmen

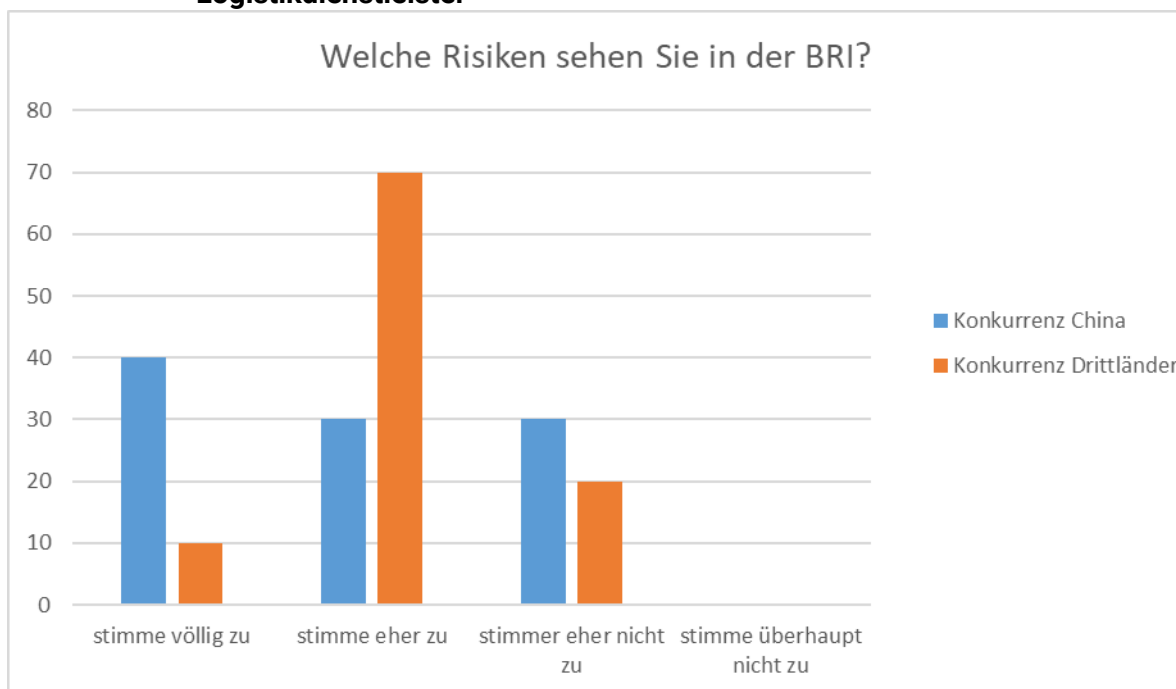


Quelle: Eigene Erhebung

Die in Oberösterreich ansässigen Logistikdienstleister sehen durch die BRI einen verschärften Wettbewerb, der vor allem in China besonders akzentuiert ist, aber auch in den Drittländern wahrgenommen wird. Der Antwort, dass sich durch die BRI die Konkurrenz nicht erhöhen wird, stimmt kein einziges befragtes Logistikdienstleistungsunternehmen zu (Abb. 9). Die Ergebnisse zeigen eine durchaus realistische Einschätzung durch die befragten Unternehmen insofern, als nicht nur Chancen gesehen werden, sondern auch ein klares Verständnis darüber herrscht, dass sich mit der BRI auch die Konkurrenzsituation anspannen wird. Wichtig ist, dass sich die Unternehmen auf Basis ihrer Einschätzung auch entsprechend auf die erwartbare Situation bezüglich Chancen und Risiken vorbereiten.

**Abbildung 9: Welche Risiken werden in den nächsten 5 Jahren für Ihr Unternehmen entstehen –**

**Logistikdienstleister**



Quelle: Eigene Erhebung

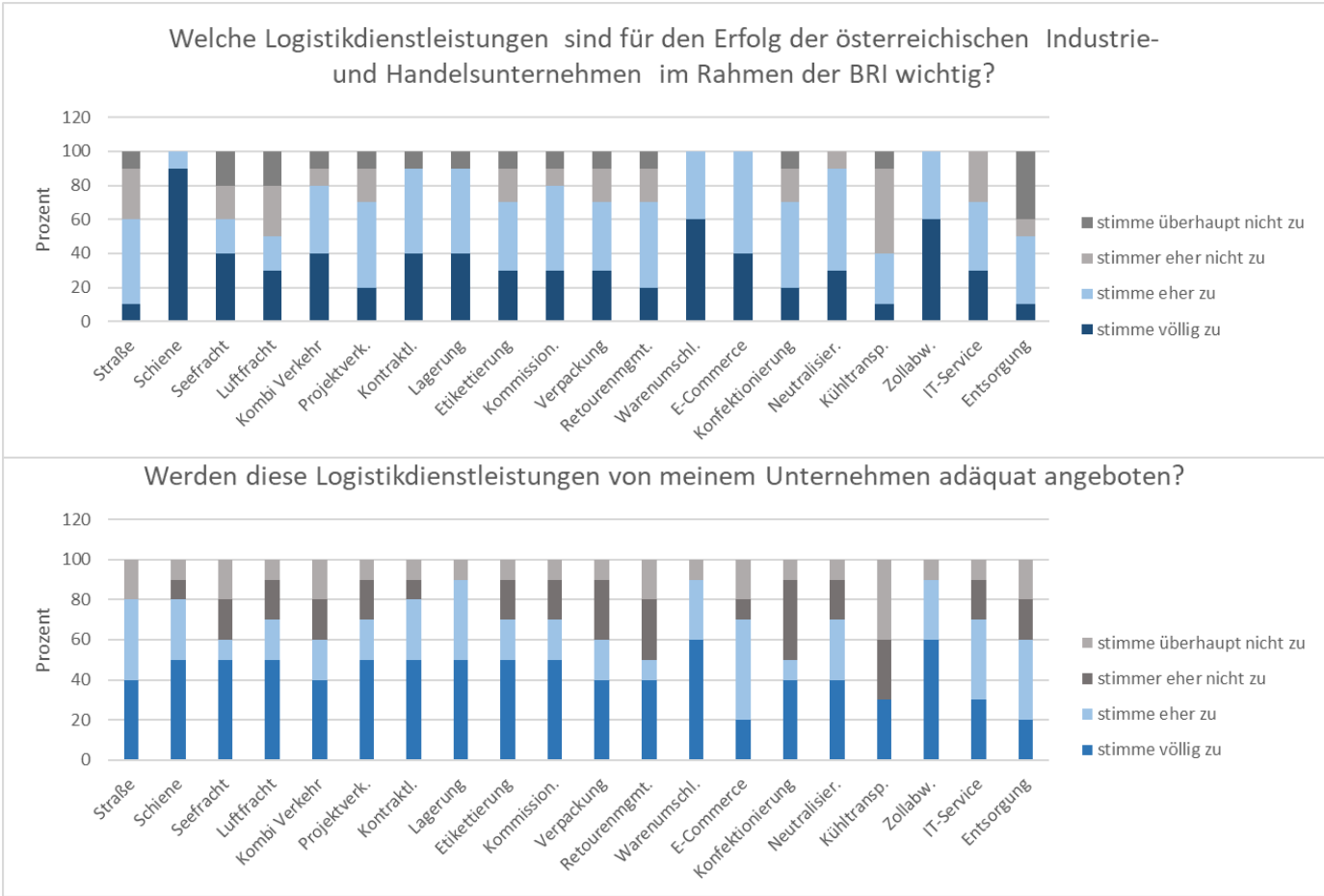
**4.4. Logistische Leistungen zur BRI**

Die Logistikdienstleistungsunternehmen (LDL) wurden befragt, welche Logistikdienstleistungen notwendig wären, damit österreichische Industrie- und Handelsunternehmen von der Neuen Seidenstraße profitieren können, und ob diese Logistikdienstleistungen im adäquaten Ausmaß angeboten werden (siehe Abb. 10). Als die drei wichtigsten Logistikleistungen werden Schienenlandverkehre, funktionierende Warenumschiagszentren und eine effiziente Zollabwicklung gesehen. Von den heimischen Logistikdienstleistungen werden am ehesten Warenumschlag und Zollabwicklung zur Verfügung gestellt.

In der Gegenüberstellung von den für den Erfolg im Rahmen der BRI notwendigen Logistikleistungen und jenen Leistungen, die von den befragten Logistikdienstleistungen

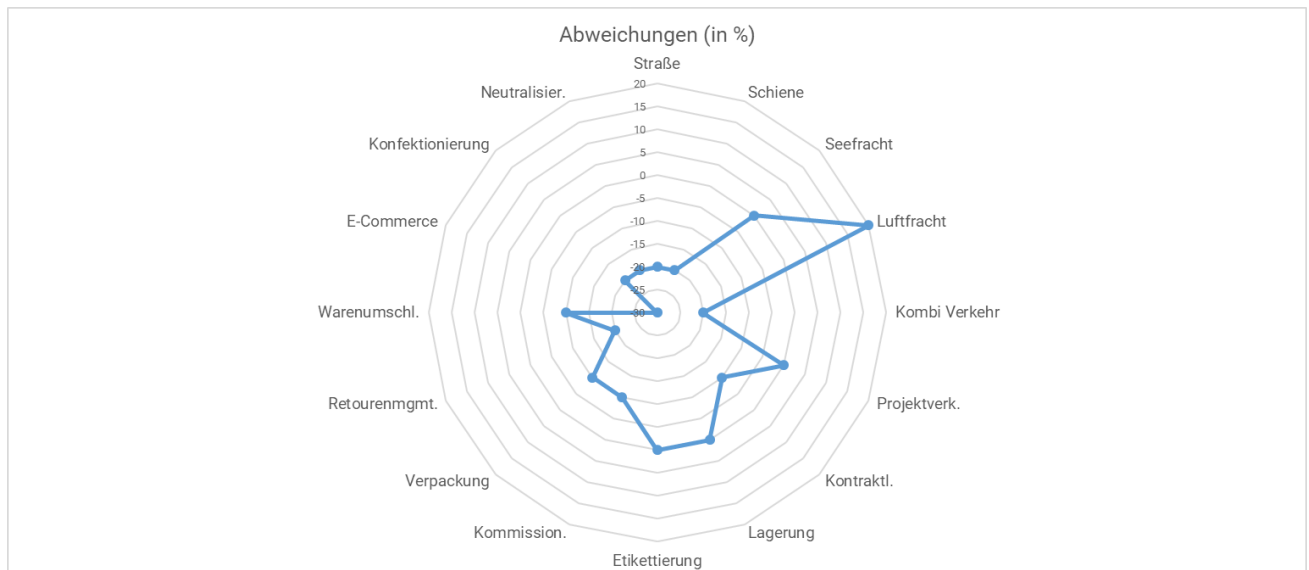
angeboten werden, zeigt sich, dass im Bereich Luftfracht eine deutliche Übererfüllung festgestellt werden kann (siehe Abb. 11), im Bereich, Straßen- und Schienen- sowie Kombiverkehren ein Defizit konstatiert wird. Angebote zu E-Commerce Leistungen, Retourenmanagement, die Konfektionierung von Waren und Kommissionierung von Warenumschat, Kühltransporte und auch Kontraktlogistik werden noch ebenso aus Sicht der LDL so angeboten, wie es für einen schlagenden Erfolg von Industrie- und Handelsunternehmen im Rahmen der BRI gesehen wird. Alle anderen Angebote werden als ausreichend erachtet.

**Abbildung 10: Damit österreichische Industrie- und Handelsunternehmen von der Neuen Seidenstraße profitieren können, sind die genannten Logistikdienstleistungen wichtig bzw. werden durch mein Unternehmen adäquat angeboten. Inwieweit stimmen Sie zu?**



Quelle: Eigene Erhebung

**Abbildung 11: Differenz zwischen den für den Erfolg im Rahmen der BRI zu wichtigen Logistikleistungen und von den Logistikdienstleistern angebotenen Logistikleistungen**

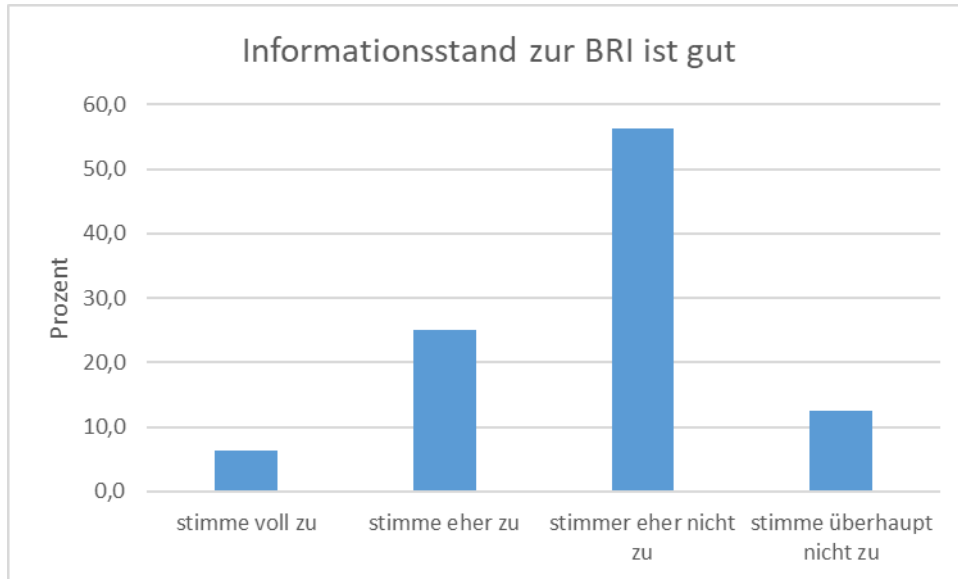


Quelle: Eigene Erhebung

#### 4.5. Informationsstand und Monitoring über die BRI

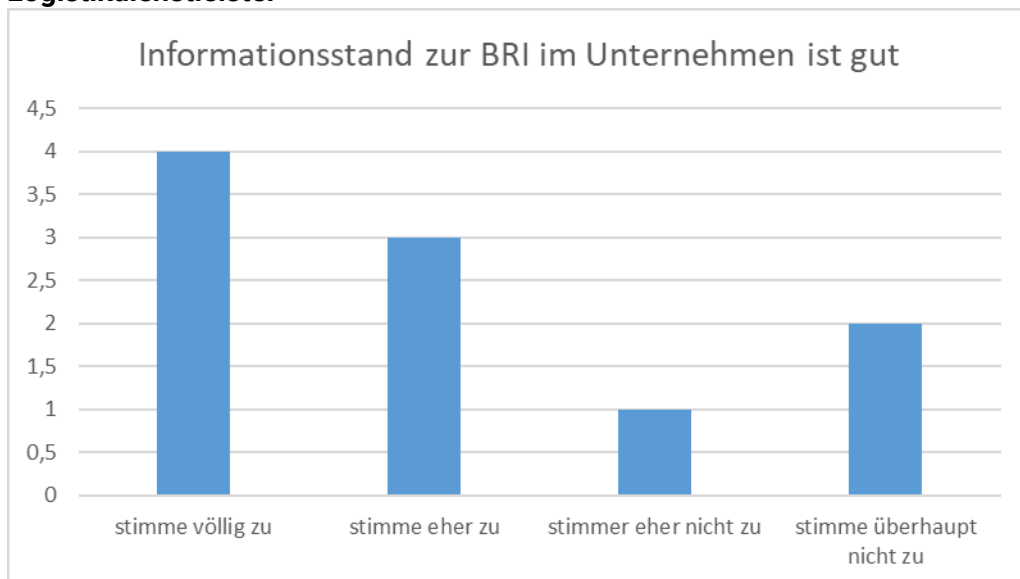
Einen (aber aufgrund der geringen Stichprobe nicht signifikanten) Unterschied kann man mit gebotener Vorsicht über den Informationsstand über die BRI herauslesen. Während die Industrie- und Handelsunternehmen sich eher schlecht bzw. ungenügend über die BRI informiert fühlen (Abb.12) sehen sich die Logistikdienstleistungsunternehmen mehrheitlich gut informiert (Abb.13). Dieser Befund deckt sich mit der Erhebung der FH des BFI Wien (Schodl u.a., 2018) unter EntscheidungsträgerInnen in der österreichischen Logistik-Verkehrs- und Transportbranche, nach der sich diese sogar mehrheitlich als sehr gut informiert gefühlt hatten. Das mag damit zusammenhängen, dass die BRI vor allem als Infrastrukturinvestitionsprojekt gesehen wird und damit bei den Logistikunternehmen von vornherein eine entsprechende Aufmerksamkeit genossen hat und genießt, während die Industrieunternehmen sich von der BRI noch nicht wesentlich angesprochen fühlen. Immerhin 80% der befragten Dienstleistungsunternehmen gaben an, dass das Monitoring der BRI für Ihr Unternehmen wichtig sei („stimme voll zu“), während dieses bei den Industrie- und Handelsunternehmen nicht so deutlich sichtbar ist (ca. ein Viertel „stimme voll zu“, ca. die Hälfte „stimme eher zu“).

**Abbildung 12: „Der Informationsstand über die BRI ist in meinem Unternehmen gut“ – Industrie- und Handelsunternehmen**



Quelle: Eigene Erhebung

**Abbildung 13: „Der Informationsstand über die BRI ist in meinem Unternehmen gut“ – Logistikdienstleister**

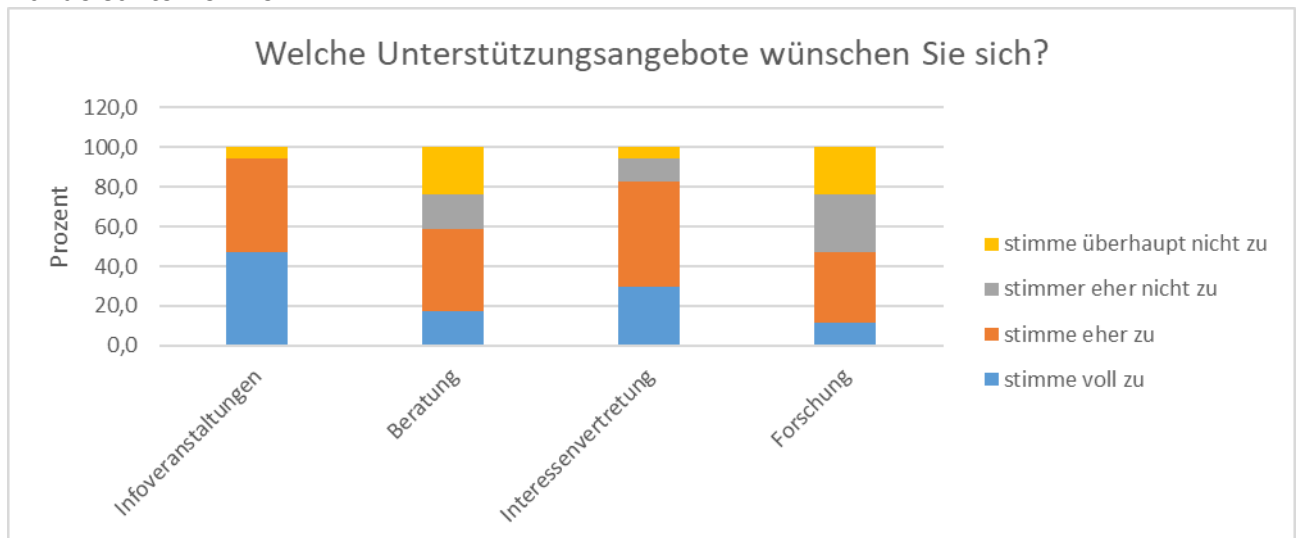


Quelle: Eigene Erhebung

#### 4.6. Unterstützungsangebote

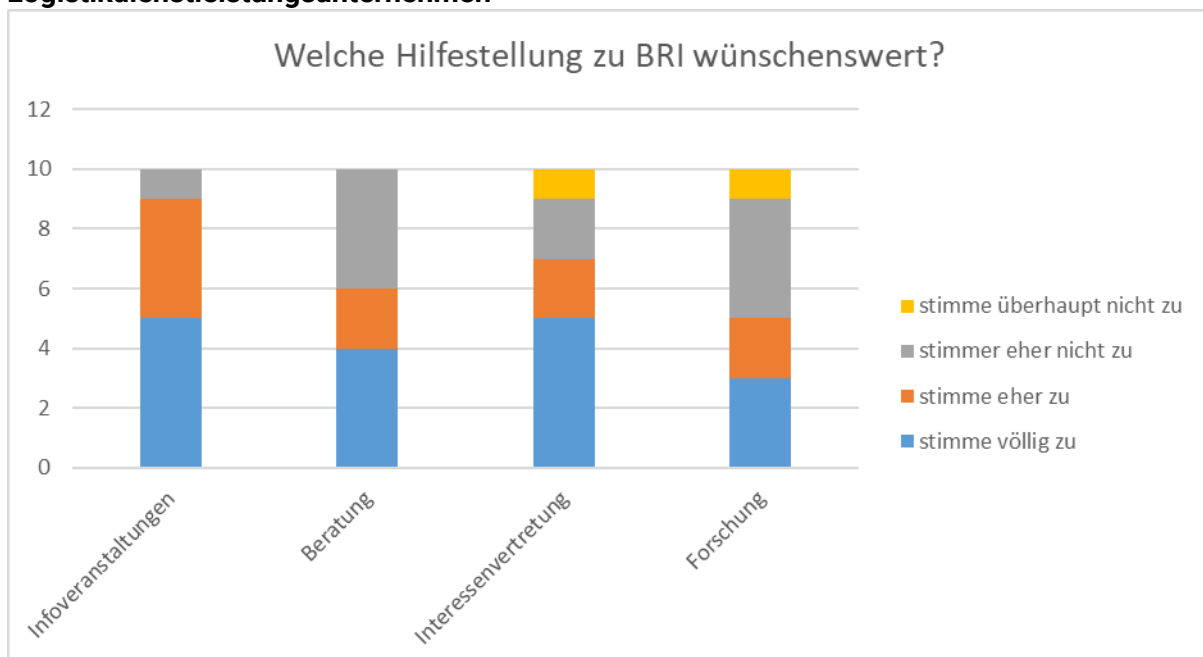
Die befragten Unternehmen äußern durchwegs einheitliche Wünsche an Unterstützungsleistungen im Hinblick auf die BRI (Abb. 14 und Abb. 15). Sie wünschen sich in erster Linie Informationsveranstaltungen und Unterstützung von Seiten der Interessensvertretungen. Erst an dritter Stelle folgen Beratungsleistungen, nachrangig wird Unterstützung durch Forschungsinstitutionen zu diesem Thema gesehen.

**Abbildung 14: Welche Unterstützungsangebote wünschen Sie sich – Industrie- und Handelsunternehmen**



Quelle: Eigene Erhebung

**Abbildung 15: Welche Unterstützungsangebote wünschen Sie sich – Logistikdienstleistungsunternehmen**



Quelle: Eigene Erhebung

#### 4.7. Qualitative ExpertInneninterviews mit Unternehmen

Zur Vertiefung der Fragestellungen wurden im Frühjahr 2020 (vor Ausbruch der Corona-Epidemie) ExpertInneninterviews mit hochrangigen ManagerInnen von vier (Industrie-) Unternehmen geführt, die mit China Geschäftsbeziehungen pflegen und auch am chinesischen Markt tätig sind. Alle Unternehmen haben wichtige Produktionsstätten auch in Europa und sind ihrem Segment ein wichtiger Player am Weltmarkt. Den befragten Unternehmen war es wichtig, dass weder Firmendetails noch konkrete Antworten auf die Fragen zur BRI veröffentlicht werden.

Um eine größtmögliche Anonymität sicherzustellen, werden die Ergebnisse aggregiert dargestellt und mit aus der bestehenden Literatur bekannten Kategorien kombiniert. Somit können wir festhalten, dass Ö Unternehmen in ihren Erfahrungen und Einschätzungen mit jenen aus anderen Studien Übereinstimmen. Der Fokus liegt hier etwas breiter und bezieht sich nicht so sehr auf die BRI allein, sondern vielmehr auf die zunehmende globale ökonomische und politische Rolle Chinas.

Im Kern besteht das zunehmende Problem für europäische Unternehmen darin, dass (1.) eine wesentlich kleinstrukturierte Unternehmenslandschaft, mit weitaus größeren Unternehmen konkurrieren muss. Und (2.), dass europäische Unternehmen einem starken politischen Akteur gegenüberstehen, ohne eine entsprechende politische Unterstützung zu bekommen.

Entlang dieser beiden Dimensionen werden nun die einzelnen Themen diskutiert:

1. **Markteinstieg:** Die Asymmetrie beim Markteinstieg wird sehr stark thematisiert und darauf hingewiesen, dass China wesentliche strengere Regelungen für europäische Unternehmen vorschreibt, als Europa für chinesische Firmen.
2. **Unternehmensübernahmen:** Auch hier sehen sich europäische Unternehmen in einer strategisch schlechteren Position, da China europäisches Kapital wesentlich strenger kontrolliert als umgekehrt. Wobei hier auf politischer Eben in Europa bereits ein klarer Umdenkprozess zu beobachten ist und verstärkt auf den Schutz strategisch bedeutsamer Unternehmen gesetzt wird.
3. **Kartellrecht:** Während China in seiner Industrialisierungspolitik gezielt auf den Aufbau großer Konzerne gesetzt hat, die sich international und global behaupten können, sind europäische Unternehmen aufgrund kartellrechtlicher Bestimmungen in Europa in Bezug auf Marktmacht und Größe engere Grenzen gesetzt.
4. **Ausschreibungen:** Nicht nur aber auch im Zuge von Ausschreibungen im Rahmen von BRI Projekten sehen sich europäische Unternehmen zunehmend benachteiligt, weil chinesische Konkurrenzfirmen aufgrund staatlicher Subventionen viel günstiger anbieten können. Kritisiert wird auch, dass Ausschreibungen zu wenig Augenmerk auf Qualitätsstandards setzen und lediglich über den Preis evaluiert werden.

Europäische Firmen, die es geschafft haben, sich in China stark lokal zu verankern sehen sich auch in den oben genannten Themen weniger stark negativ betroffen, als diejenigen Unternehmen, die über relativ weniger lokale Verankerung verfügen.

## 5. Zusammenfassung und Resümee

Die chinesische Belt and Road Initiative ist ein umfassendes Konnektivitätsprojekt, das China in den verschiedensten Bereichen vorantreiben soll. Es ist zeitlich und thematisch weitgehend offen. Der Infrastrukturbereich ist der sichtbare Teil der Initiative. Von den befragten Unternehmen sehen sich tendenziell die Logistikunternehmen deutlich besser informiert als die Industrieunternehmen, was sich auch in den vertiefenden Interviews mit den ManagerInnen bestätigte. Industrieunternehmen nehmen die BRI größten Teils als Infrastrukturprojekt wahr, während die LogistikmanagerInnen die BRI in einem breiteren Kontext einordnen. Die Logistikdienstleistungsunternehmen scheinen die Chancen für



Geschäfte in den nächsten fünf Jahren im Rahmen der BRI positiver zu sehen als die Industrie- und Handelsunternehmen und zwar in China selbst genauso wie in den Ländern entlang der Seidenstraße. Diese Einschätzung deckt sich weitestgehend mit den Ergebnissen einer weiteren empirischen Studie, die zu diesem Thema von den Autoren in Österreich durchgeführt wurde. Die Ergebnisse dieser Studie (Befragung der WKO Außenhandelsstellen Advantage Austria in 54 Ländern entlang der Neuen Seidenstraße) deuten ebenfalls darauf hin, dass sich vor allem für die Transport- und Logistikwirtschaft Chancen sowohl in den Ländern entlang der Seidenstraße, aber auch in China selbst ergeben. Von allen Wirtschaftssparten wurden die Chancen für die Transport- und Logistikbranche am höchsten bewertet, vor den verschiedenen Industriebereichen bzw. anderen Dienstleistungssegmenten (Breinbauer, Leitner u. Meissner 2019).

Als Risiken werden sowohl die stärkere Konkurrenz in China als auch in Drittstaaten entlang der Seidenstraße gesehen. Die Logistikdienstleistungsunternehmen (LDL) wurden auch danach gefragt, welche Logistikdienstleistungen für den Erfolg österreichischer Industrie- und Handelsunternehmen notwendig wären und in welchem Umfang diese auch angeboten würden. Als die drei wichtigsten Logistikleistungen werden dabei Schienenlandverkehre, funktionierende Warenumschiagszentren und eine effiziente Zollabwicklung gesehen. In der Gegenüberstellung von den für den Erfolg im Rahmen der BRI notwendigen Logistikleistungen und jenen Leistungen, die von den befragten Logistikdienstleistungen angeboten werden, zeigt sich, dass im Bereich Luftfracht eine deutliche Übererfüllung festgestellt werden kann, im Bereich, Straßen- und Schienen- sowie Kombiverkehren ein Defizit konstatiert wird. Angebote zu E-Commerce Leistungen, Retourenmanagement, die Konfektionierung von Waren und Kommissionierung von Warenumschiag, Kühltransporte und auch Kontraktlogistik werden noch ebenso aus Sicht der LDL so angeboten, wie es für einen schlagenden Erfolg von Industrie- und Handelsunternehmen im Rahmen der BRI gesehen wird. Alle anderen Angebote werden als ausreichend erachtet.

Die befragten Industrieunternehmen sehen sich zur BRI nicht nur tendenziell schlechter informiert als die heimischen Logistikdienstleistungsunternehmen, auch die Verlinkungen der BRI zu anderen wichtigen chinesischen Strategien wie der der Industriestrategie „Made in China 2025“ (MIC25) oder „Chinese Standards 2035“ bzw. „Internet plus“ sind weitgehend unbekannt. Vielmehr wird die globale ökonomische und politische Rolle Chinas in Relation zum eigenen Geschäftsfeld wahrgenommen. Die befragten Industrieunternehmen sehen einen Konkurrenznachteil gegenüber den vor allem staatlich dominierten chinesischen Unternehmen. Einerseits in China selbst, wo sie – außer in Partnerschaft mit chinesischen Unternehmen vor Ort – nicht den gleichen Marktzugang hätten, wie umgekehrt chinesische Unternehmen in Europa. Chinesische Unternehmen hätten es leichter, sich an europäischen Unternehmen zu beteiligen, als umgekehrt, auch die kartellrechtlichen Vorgaben in Europa würden einen Wettbewerbsnachteil im weltweiten Kontext darstellen. Bei Ausschreibungen im Kontext der BRI sehen die befragten Unternehmen einen Wettbewerbsnachteil, da diese (außer in Kooperation mit chinesischen Unternehmen) schwerer zu realisieren seien, auch aufgrund der mangelnden Transparenz der Ausschreibungsbedingungen, diese Beobachtung deckt sich mit den Ergebnissen einer Befragung der Europäischen Handelskammer in China (EUCCCa, 2020). Auffällig war, dass die befragten Unternehmen Wert auf Anonymität legten und Kritik nicht öffentlich als Einzelunternehmen äußern mochten. Vielmehr wurde auf Verbände, Interessensvertretungen, sowie auf die nationale und vor allem Europäische Politik verwiesen, die rasch für Wettbewerbs- und Chancengleichheit sorgen sollten, dies auch im

Kontext der Belt and Road Initiative, bei der bis dato europäische Unternehmen noch kaum Zugang haben (EUCCCb, 2020).

## 6. Literatur

Arcesati, Rebecca (2019): Chinese tech standards put the screws on European companies. MERICS Blog- European Voices on China (29.1.2019)

<https://www.merics.org/de/blog/chinese-tech-standards-put-screws-european-companies>  
(5.6.2020).

Arcesati, Rebecca | Holzmann, Anna / Mao, Yishu | Nyamdorj Manlai | Shi-Kupfer Kristin | Carnap Kai von | Wessling Claudia (2020): Chinas digitale Plattformökonomie. Eine Bestandsaufnahme im Kontext von Industrie 4.0. Herausforderung und Chancen für deutsche Akteure. Mercis Report, Juni 2020

Asian Development Bank (2017): Meeting Asia's Infrastructure Needs: [http://www.ide.go.jp/library/Japanese/Dogachannel/pdf/20170407\\_abiad.pdf](http://www.ide.go.jp/library/Japanese/Dogachannel/pdf/20170407_abiad.pdf) (22.1.2019).

Barisitz, Stephan (2020): China's New Silk Road: a stocktaking update and economic review (2017-2019). ÖNB.

Barisitz, Stephan and Radcyner, Alice (2017): The New Silk Road, part II: implications for Europe - OeNB. Focus on European Economic Integration Q3/17.

Belt and Road Portal (2019): List. [https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?site\\_id=CMSydylyw&cat\\_id=10076&cur\\_page=5](https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?site_id=CMSydylyw&cat_id=10076&cur_page=5)  
(6.6.2020).

Breinbauer, A. (2019i): 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., Leitner, J. u. Becker, K. (2019): Sustainable Location Development: How Do Investment Promotion Agencies Go About Attracting Sustainable Foreign Direct Investment? In: Breinbauer, A., Brennan, L., Jäger, J., Nachbagauer, A., Nölke, A. (Hrsg.)(2019):143-158.

Breinbauer, A., Jäger, J. u. Nachbagauer, A. (2019): Emerging Market Multinationals in Europe. Challenges and Strategies. Introduction and Overview. In: Breinbauer, A., Brennan, L., Jäger, J., Nachbagauer, A., Nölke, A. (Hrsg.)(2019): 1-18.

Breinbauer, A., Brennan, L., Jäger, J., Nachbagauer, A., Nölke, A. (Hrsg.)(2019): Emerging Market Multinationals and Europe. Challenges and Strategies. Springer Nature Switzerland AG, Cham, CH.

Breinbauer, A. (2019h): Sechs Jahre chinesische Seidenstraßeninitiative – Chancen, Risiken und Strategien für Europa. Wien. ÖGfE Policy Brief, 20'2019.

Breinbauer, A. (2019g): „Mythos Seidenstraße – Teil 8: Wie China Weltspitze wurde.“ In: Verkehr 46:10.

Breinbauer, A. (2019f): „Mythos Seidenstraße – Teil 7: Was wir von der Belt and Road Initiative lernen könnten/sollen.“ In: Verkehr 38:3.

Breinbauer, A., Leitner, J. und Meissner, H. (2019): Mittelfristige Potenziale für Wiener Logistikunternehmen entlang der neuen Seidenstraße in Europa und Asien. Pilot-Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien.

Breinbauer, A. (2019e): „Mythos Seidenstraße – Teil 6: Wie über die BRI berichtet wird.“ In: Verkehr, 28. Juli 2019/26-30:3.

Breinbauer, A. (2019d): „Mythos Seidenstraße – Teil 5. Der Weg nach Europa.“ In: Verkehr, 24.5. 2019/21:18.:

Breinbauer, A. (2019c): „Mythos Seidenstraße – Teil 4: Gefördert, finanziert und unterstützt. Die Rolle der chinesischen (Staats-) Unternehmen.“ In: Verkehr, 19. April 2019/16:3.

Breinbauer, A. (2019b): „Mythos Seidenstraße – Teil 3: Die Dimension der BRI.“ In: Verkehr

Breinbauer, A. (2019a): „Mythos Seidenstraße – Teil 2: Motive und Gründe für die BRI.“ In: Verkehr, 15.2. 2019:6.

Breinbauer, A. (2018b): „Mythos Seidenstraße – Teil 1: Hintergrund und Befindlichkeiten.“ In: Verkehr, 25.1.2018:8.

Breinbauer, A. (2018a): Fünf Jahre Seidenstraßeninitiative – Zeit eine Bilanz zu ziehen.“ In: Verkehr, 7. Dezember 2018:7.

Breznitz, Dan u. Murphee, Michael (2013): The Rise of China in Technology Standards. New Norms in Old Institutions. Research Report Prepared on Behalf of the U.S.-China Economic and Security Review Commission, January 16th, 2013.

Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)(2019): China in der Welthandelsorganisation. <https://bdi.eu/artikel/news/china-in-der-wto/> (12.6.2020).

Cai, Peter (2017): Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute of International Policy. Sydney. [https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding\\_Chinas\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_WEB\\_1.pdf?sequence=1](https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence=1) (2.2.2020).

Chan, Henry Hing, Lee (2016): Prospect of Chinese Rail Export Under “One Belt, One Road”. In: In: Lim, Tai Wei, Chan, Henry, Hing Lee, Tseng, Katherine Hui-Yi u. Lim, Wen Xin (2016): China's One Belt One Road Initiative. Imperial College Press, London, 197-235.

Cheng, Dawei (2018): Trade Governance of The Belt and Road Initiative. Economic. Logic, Value Choices, and Institutional Arrangement. Routledge Focus. London und New York.

China Banking Regulatory Commission (CBRC) (2017): Annual Report 2016, Peking: [http://www.cbrc.gov.cn/chinese/files/2018/529E627CE8324\\_461BD37CE152929E9BE.pdf](http://www.cbrc.gov.cn/chinese/files/2018/529E627CE8324_461BD37CE152929E9BE.pdf) (1.9.2018).

China Policy (2017): China Going Global between ambition and capacity: <https://policycn.com/wp-content/uploads/2017/05/2017-Chinas-going-global-strategy.pdf> (20.5.2019)

Chinese State Administration of Foreign Exchange (2019): The time-series data of Foreign Exchange: <https://www.safe.gov.cn/en/2018/0408/1426.html> (3.8.2019).

De Loisy, Nicolas (2019): Transportation and the Belt and Road Initiative. A paradigm shift. SCMO Research, Hongkong.

Eurasian Development Bank (EDB) (2018): Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Growth Potential. Report 49. Saint Petersburg.

European Commission (EC) (2016): Joint Communication to the European Parliament and the Council. Elements for a new Strategie on China (JOIN (2016) 30 final, Brüssel. [http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint\\_communication\\_to\\_the\\_european\\_parliament\\_and\\_the\\_council\\_-\\_elements\\_for\\_a\\_new\\_eu\\_strategy\\_on\\_china.Pdf](http://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.Pdf) (3.8.2018).

European Commission (EC) 2017. COM (2017) 487 (2017): Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing a framework for screening of foreign direct investments into the European Union. [http://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2017\\_224](http://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2017_224) (3.5.2018).

European Commission (EC) (2018): Measures against Imports into the EU. Investigations: <http://trade.ec.europa.eu/tdi/> (20181122).

European Commission (EC) (2019a): European Commission and HR/VP contribution to the European Council: EU-China - A strategic outlook (JOIN(2019) 5 final.

European Commission (EC) (2019b): European Commission - Press release. EU foreign investment screening regulation enters into force: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-19-2088\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-2088_en.htm) (15.4.2019).

European Commission - Directorate-General for Trade (2019): European Union, Trade with China. Total goods: Trade flows and balance, annual data 2008-2018.

European Union Chamber of Commerce in China (EUCCCa)(2020): European Business in China Business Confidence Survey 2020. Beijing.

European Union Chamber of Commerce in China (EUCCCb)(2020): The Road Less Travelled. European Involvement in China's Belt and Road Initiative. Beijing.

Fortune 500 (2020): Fortune 500 2019: <https://fortune.com/global500/2019/search/> (6.6.2020).

Gatti, Elena u. Richter, Christina (2019): Digitales China. Basiswissen und Inspirationen für ihren Geschäftserfolg im Reich der Mitte. Springer Gabler, Wiesbaden.

Garlick, Jeremy (2019): The Impact of China's Belt and Road Initiative. From Asia to Europe. Rethinking Asia and International Relations. Routledge, London, New York.

Grübler, Julia, Stehrer, Robert (2017): Die chinesische Investitionsoffensive „One Belt, One Road“. Wirtschaftliche Potentiale für Österreich? FIW Policy Brief series 033, FIW.

Hillmann, Jonathan (Center for Strategic & International Studies)(2018): China's Belt and Road Initiative: Five Years Later. Statement Before the China Economic and Security Review Commission.

Holzner, Mario, Helmberger, Phillip u. Kochnev, Artem (2018): Die „Europäische Seidenstraße“. wiiw Forschungsbericht, Juli 2018.

Holslag, Jonathan (2017): How China's New Silk Road Threatens European Trade. In: The International Spectator. Italian Journal of International Affairs. 52(1) 46-60.

Holslag, Jonathan (2019): The Silk Road Trap. How China's Trade Ambitions Challenge Europe. Polity.

John, Morris, Scott u. Porelance, Gailyn (2018): Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. Center for Global Development (CGD), Policy Paper, 121, March 2018. Washington D.C.

Joint Communique (2019): 2nd Belt and Road Forum. Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation: [http:// www.diplomaticsquare.com/joint-communique-2nd-belt-and-road-forum/](http://www.diplomaticsquare.com/joint-communique-2nd-belt-and-road-forum/) (2.8.2019).

Le Corre, Philippe/Sepulchre, Alain (2016): China's Offensive in Europe. Brookings Institution Press. Washington D.C.

Lu, Xu, Seong-Young, Kim Jie Xiong, Jie Yan und Han, Huang (2018): Playing catch-up: how less developed nations can jump-start technology innovation. Journal of Business Strategy.

Merk, Olaf (2017): Geopolitics and Commercial Seaports. Revue International et Stratégique, 107(3): 73-83.

Merics (2019): Belt and Road Tracker: <https://www.merics.org/de/bri-tracker> (31.5.2019).

Merle, Julia (2019): VR China - Weniger Beschränkungen für ausländische Investitionen in neuen Negativlisten. Germany Trade & Invest. 16.7.2019. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/Wirtschafts-und-steuerrecht/recht-aktuell,t=vr-china--weniger-beschraenkungen-fuer-auslaendische-investitionen-in-neuen-negativlisten,did=2333440.html?view=renderPdf> (4.9.2019).

Miller, Tom (2017): China's Asian Dream. Zed Books, London.

Mitrovic, Dragana (2018): China's Belt and Road Initiative. Connecting and Transforming Initiative. In: Cheng, Yu, Song, Lilei, Huang, Lihe 2018. Hrsg.: The Belt & Road Initiative in the Global Arena. Chinese and European Perspectives. Palgrave Macmillan. Singapur, 17-34.

NDRC – National Development and Reform Commission People's Republic of China, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization (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](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html) (2.10.2018).

Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative (2019): The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm> (18.8.2019).

People's Daily Online (2019): Highlights of Xi's speech at the Second Belt and Road Forum for International Cooperation. <http://en.people.cn/n3/2019/0426/c90000-9572819.html> (4.8.2019).

People's Daily Online (2020): <http://german.people.com.cn/n3/2020/0109/c209052-9647395.html> (14.6.2020):

Rhodium Group (2019a): Cross Border Monitor (CBM). People's Republic of China – European Union. Direct Investment. 4Q 2018 and Full Year 2018 Update: Public Version. N.Y.

Rhodium Group (2019b): Cross Border Monitor (CBM). People's Republic of China – European Union. Direct Investment. 1Q Update: Public Version. N.Y.

Schodl, Reinhold/Breinbauer, Andreas/Eitler, Sandra (2018): Perspektiven zur Neuen Seidenstraße. Eine Erhebung in der österreichischen Transport- und Logistikbranche, in: Internationales Verkehrswesen, 70(3), S. 52-54.

Shen, Simon u. Chan, Wilson (2018): A comparative study of the Belt and Road Initiative and the Marshall plan. In: Plaggrave Communications. Humanities, Social Sciences, Business 4(32): 1-11.

Shi-Kupfer, Kirstin u. Ohberg, Mareike (2019): China's Digital Rise. Challenges for Europe. Merics Paper on China. [https://www.merics.org/sites/default/files/2019-04/MPOC\\_No.7\\_ChinasDigitalRise\\_web\\_final.pdf](https://www.merics.org/sites/default/files/2019-04/MPOC_No.7_ChinasDigitalRise_web_final.pdf) (2.5.2020).

Sommer, Theo (2019): China First. Die Welt auf dem Weg zum Chinesischen Jahrhundert. C.H.Beck, Hamburg.

The American Enterprise Institute and Heritage Foundation (2018) (AEI): Chinese Global Investment Tracker: <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (7.11.2018).

U.S.-China Economic and Security Review Commission (2018): Report to Congress. Nov. 2018.

Westad, Odd, Arne (2016): China and Europe: Opportunities or Danger? In: Schambaugh, David (Hrsg.): The China Reader. Rising Power, 6th edition. Oxford University Press, 416-421.

Xia, Wenyi, Wang, Kun and Anming Zhang (2019): Air Transport and High-Speed Railway Interactions in China: Review on Impacts of Low-Cost Carriers, Rail Speed, and Modal Integration. In: Fu und Peoples (2019)(Hrsg.): Airline Economics in Asia = Advances in Airline Economics, Volume 7. Emerald Publishing Limited:103-122.

Xinhua Silk Road Information Center (2018): B&R interconnection witnesses great breakthroughs in 5-year development. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/69500.htm> (9.9.2019).

Xinhua (2019-02-12): China's central SOEs lead way in B&R construction. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/79294.htm> (12.8.2019).

Turovets Yu.V. u. Vishnevskiy K.O (2019): Standardization in digital manufacturing: implications for Russia and the EAEU. *Business Informatics*, 13 (3): 78–96.

Yu, Xugang u. Rizzi, Christiano (2018): China and the "Belt and Road" Initiative: What Is It All About? In: Yu, Xugang, Rizzi, Christiano, Tettamanti, Mario, Ziccardo, Fabio, E. u. Guo, Li (Hrsg.): China's Belt and Road Initiative. The Initiative and its Financial Focus: 55-88.

Zhaobin Fan, Ruohan Zhang, Xiaotong Liu, Lin Pan (2016): China's outward FDI efficiency along the Belt and Road: An application of stochastic frontier gravity model. In: *China Agricultural Economic Review*, 8(3), S. 455-479.



[Hier eingeben]

## 7. Anlagen

### 7.1. Fragebogen: Industrie und Handel

Was verstehen Sie unter der chinesische Seidenstraßeninitiative? (Belt and Road Initiative = BRI)

(Bitte zutreffendes ankreuzen, nur eine Antwortmöglichkeit!)

Die BRI ist ein chinesisches Infrastrukturprojekt, das China mit Europa verbindet	<input type="radio"/>
Die BRI ist eine chinesische Initiative, die neben Infrastruktur auch den Handel betrifft und Schwerpunkt mäßig Europa und Asien betrifft	<input type="radio"/>
Die BRI betrifft sowohl Handel als auch Infrastruktur und ist geografisch auf Asien, Europa und Afrika beschränkt	<input type="radio"/>
Die BRI ist eine chinesische Initiative, die im Prinzip thematisch und geografische keine Grenzen kennt (also weltweite Reichweite hat)	<input type="radio"/>

Wo sehen Sie eher Geschäftschancen innerhalb der nächsten fünf Jahre durch die Neue Seidenstraße für Ihr Unternehmen eröffnen?

	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
In China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf Drittmärkten entlang der Seidenstraße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche Geschäftschancen sehen Sie innerhalb der nächsten fünf Jahre durch die Neue Seidenstraßen für Ihr Unternehmen?

	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
Höherer Umsatz/Gewinn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Neue Geschäftsfelder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Hier eingeben]

Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Welche Risiken werden innerhalb der nächsten fünf Jahre durch die Neue Seidenstraße für Ihr Unternehmen entstehen?

	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
Stärkere Konkurrenz durch chinesische Anbieter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stärkere Konkurrenz durch Anbieter aus anderen Ländern der Seidenstraße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche konkreten Logistikdienstleistungen (Transportrelationen, Transportarten, Laufzeiten, spezielle Services, Preise etc.) würden Sie sich wünschen, damit Ihr Unternehmen von der Neuen Seidenstraße bestmöglich profitieren kann?

--

Der Informationsstand zum Thema Neue Seidenstraße ist in meinem Unternehmen gut. Inwieweit stimmen Sie zu?

stimme völlig zu <input type="radio"/>	stimme eher zu <input type="radio"/>	stimme eher nicht zu <input type="radio"/>	stimme überhaupt nicht zu <input type="radio"/>	weiß nicht <input type="radio"/>
---	---	---	--	-------------------------------------

Die Verfolgung des Themas Neue Seidenstraße ist für mein Unternehmen wichtig. Inwieweit stimmen Sie zu?

stimme völlig zu <input type="radio"/>	stimme eher zu <input type="radio"/>	stimme eher nicht zu <input type="radio"/>	stimme überhaupt nicht zu <input type="radio"/>	weiß nicht <input type="radio"/>
---	---	---	--	-------------------------------------

[Hier eingeben]

Zum Thema Neue Seidenstraße wäre eine intensivere Hilfestellung durch die genannten Unterstützungsangebote wünschenswert. Inwieweit stimmen Sie zu?

Unterstützungsangebote	Hilfestellung wünschenswert				
	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
Informationsveranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beratungsdienstleistungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützung durch Interessensvertretungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützung durch Forschungseinrichtungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Über welche Aspekte der Neuen Seidenstraße (z. B. Logistikangebote, Finanzierung, Qualifizierung von Mitarbeiter/inne/n) würden Sie sich Informationen wünschen?

Zu welcher Sparte (gemäß WKO) zählt Ihr Unternehmen? (Mehrfachauswahl möglich)

Bauindustrie	<input type="radio"/>
Bergwerke und Stahl	<input type="radio"/>
Chemische Industrie	<input type="radio"/>
Elektro- und Elektronik	<input type="radio"/>
Fahrzeugindustrie	<input type="radio"/>
Gas- und Wärmeversorgung	<input type="radio"/>
Glasindustrie	<input type="radio"/>
Holzindustrie	<input type="radio"/>
Metalltechnische Industrie	<input type="radio"/>
Mineralölindustrie	<input type="radio"/>
Nahrungs- und Genussmittelindustrie	<input type="radio"/>
NE-Metallindustrie	<input type="radio"/>
Papierindustrie	<input type="radio"/>
Stein- und keramische Industrie	<input type="radio"/>
Textil-, Bekleidungs-, Schuh- und Lederindustrie	<input type="radio"/>
Handel	<input type="radio"/>
Sonstige	<input type="radio"/>

[Hier eingeben]

Wie viele Mitarbeiter/innen sind in Ihrem Unternehmen beschäftigt (aus Österreich operierender Unternehmensteil)?

Wie groß ist der jährliche Umsatz in Euro Ihres Unternehmens (aus Österreich operierender Unternehmensteil)?

Was ist Ihre Position im Unternehmen?

[Hier eingeben]

## 7.2. Fragebogen - Logistikdienstleister

Was verstehen Sie unter der chinesische Seidenstraßeninitiative? (= Belt and Road Initiative =BRI)

(Bitte zutreffendes ankreuzen, nur eine Antwortmöglichkeit!)

Die BRI ist ein chinesisches Infrastrukturprojekt, das China mit Europa verbindet	<input type="radio"/>
Die BRI ist eine chinesische Initiative, die neben Infrastruktur auch den Handel betrifft und Schwerpunkt mäßig Europa und Asien betrifft	<input type="radio"/>
Die BRI betrifft sowohl Handel als auch Infrastruktur und ist geografisch auf Asien, Europa und Afrika beschränkt	<input type="radio"/>
Die BRI ist eine chinesische Initiative, die im Prinzip thematisch und geografische keine Grenzen kennt (also weltweite Reichweite hat)	<input type="radio"/>

Wo sehen Sie eher Geschäftschancen innerhalb der nächsten fünf Jahre durch die Neue Seidenstraße für Ihr Unternehmen eröffnen?

	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
In China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf Drittmärkten entlang der Seidenstraße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Welche Geschäftschancen sehen Sie innerhalb der nächsten fünf Jahre durch die Neue Seidenstraßen für Ihr Unternehmen?

	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
Höherer Umsatz/Gewinn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Neue Geschäftsfelder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Hier eingeben]

Sonstiges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Welche Risiken werden innerhalb der nächsten fünf Jahre durch die Neue Seidenstraße für Ihr Unternehmen entstehen?

	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
Stärkere Konkurrenz durch chinesische Anbieter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stärkere Konkurrenz durch Anbieter aus anderen Ländern der Seidenstraße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiges:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Damit österreichische Industrie- und Handelsunternehmen von der Neuen Seidenstraße profitieren können, sind die genannten Logistikdienstleistungen wichtig bzw. werden durch mein Unternehmen adäquat angeboten. Inwieweit stimmen Sie zu?

Logistikdienstleistungen	Wichtigkeit					Adäquates Angebot				
	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
Landverkehr - Straße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Landverkehr - Schiene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seefracht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luftfracht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kombinierter Verkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Projektverkehre (nicht-containerisierbare Transporte)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

[Hier eingeben]

Kontraktlogistik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lagerung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Etikettierung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kommissionierung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verpackung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Retourenmanagement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Warenumschlag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E-Commerce-Fulfillment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Konfektionierung von Waren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Neutralisierung von Waren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kühltransporte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zollabwicklung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
IT-Dienstleistungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entsorgung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Der Informationsstand zum Thema Neue Seidenstraße ist in meinem Unternehmen gut. Inwieweit stimmen Sie zu?

stimme völlig zu <input type="radio"/>	stimme eher zu <input type="radio"/>	stimme eher nicht zu <input type="radio"/>	stimme überhaupt nicht zu <input type="radio"/>	weiß nicht <input type="radio"/>
---	---	---	--	-------------------------------------

Die Verfolgung des Themas Neue Seidenstraße ist für mein Unternehmen wichtig. Inwieweit stimmen Sie zu?

stimme völlig zu <input type="radio"/>	stimme eher zu <input type="radio"/>	stimme eher nicht zu <input type="radio"/>	stimme überhaupt nicht zu <input type="radio"/>	weiß nicht <input type="radio"/>
---	---	---	--	-------------------------------------

Zum Thema Neue Seidenstraße wäre eine intensivere Hilfestellung durch die genannten Unterstützungsangebote wünschenswert. Inwieweit stimmen Sie zu?

[Hier eingeben]

Unterstützungsangebote	Hilfestellung wünschenswert				
	stimme völlig zu	stimme eher zu	stimme eher nicht zu	stimme überhaupt nicht zu	weiß nicht
Informationsveranstaltungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beratungsdienstleistungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützung durch Interessensvertretungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterstützung durch Forschungseinrichtungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie viele Mitarbeiter/innen sind in Ihrem Unternehmen beschäftigt (aus Österreich operierender Unternehmensteil)?

Wie groß ist der jährliche Umsatz in Euro Ihres Unternehmens (aus Österreich operierender Unternehmensteil)?

Was ist Ihre Position im Unternehmen?



[Hier eingeben]

**Mit Unterstützung von:**

