

12

Für Wien

Die neue
Seidenstraße

Impressum:

Herausgeber: Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1 | 1020 Wien | Stand: November 2017

Für den Inhalt verantwortlich: Abteilung Außenwirtschaft | Abteilung Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Grafik: Marketing | Druck: Eigenvervielfältigung

INHALT

Einleitung	4
Teil A - Was ist die „Neue Seidenstraße“ und was kann sie Österreich bringen?.....	5
Teil B - Bisherige Initiativen und Erfolge	13
Teil C - Conclusio und Handlungsfelder	17



EINLEITUNG

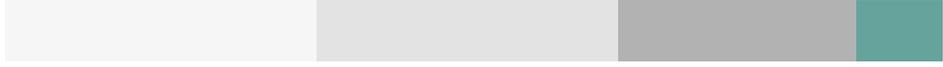
Die neue Seidenstraße markiert einen Strategiewechsel in China. Nach Rohstoffinvestitionen in Afrika und Lateinamerika stehen für China jetzt Investitionen zur wirtschaftlichen Belebung Zentralchinas und zur Markterschließung Europas, Zentralasiens und Südasiens durch gigantische Infrastrukturvorhaben im Fokus. Mehrere Straßen-, Schienen- und Seewege sollen einen Wirtschaftsraum von Westchina bis Mitteleuropa schaffen. Neue Öl- und Gaspipelines, Stromnetze und Internetnetzwerke sind ebenfalls ein wichtiger Teil dieser Belt & Road Initiative (BRI). Das bietet auch große Chancen für Österreich. Zum einen können heimische Unternehmen an den Infrastrukturmaßnahmen und geplanten Investitionen partizipieren, zum anderen von den dadurch neugeschaffenen Handelswegen profitieren.

Die BRI umfasst 65 Länder mit einer Bevölkerung von 4,4 Milliarden Personen. Dies entspricht rund 70% der Weltbevölkerung. Diese Länder sind für in etwa 29% der globalen Wirtschaftsleistung verantwortlich. Dementsprechend aufwändig ist somit auch die Umsetzung dieser neuen

Seidenstraße: Insgesamt könnten die Projekte der BRI bis zu 1,3 Billionen USD umfassen, damit wäre sie rund **sieben Mal so umfangreich wie der Marshall-Plan**. Und damit die größte Investition der Menschheitsgeschichte.

Nicht zuletzt deshalb ist die Anbindung Österreichs an diese neue Seidenstraße ein essentieller Impuls für die Wirtschaft unseres Landes. Die Möglichkeit an diesen enormen infrastrukturellen Projekten durch heimisches Know-how zu partizipieren, kann zu einem game-changer für heimische Unternehmen werden. Und auch die neuen Handelswege, die durch die Infrastrukturmaßnahmen geschaffen, beziehungsweise beschleunigt werden, werden den internationalen Warenverkehr weiter verstärken und somit Österreichs Unternehmen neue Zugangswege zu bisher noch nicht erreichbaren Märkten bieten.

Auch die österreichische Logistikwirtschaft könnte an der BRI - bei einer entsprechenden Anbindung an das Breitspurbahn-Netz - profitieren. Das wäre eine erhebliche Stärkung des Wirtschaftsstandorts Wien und eine Basis für künftiges Wirtschaftswachstum.



TEIL A

WAS IST DIE „NEUE SEIDENSTRASSE“ UND WAS KANN SIE ÖSTERREICH BRINGEN?

1. Die Routen

Für die Neuauflage der Seidenstraße nach Europa werden aktuell drei Routen projiziert, zwei Landverbindungen und eine Seeverbindung:

- nördliche Landverbindung durch die zentralasiatischen Staaten über Moskau-Hamburg-Rotterdam nach Madrid
- südliche Landverbindung über den Iran und die Türkei
- Seeverbindung über das Südchinesische Meer, den Indischen Ozean und das Rote Meer zu den Mittelmeerhäfen Europas

In Summe liegen entlang dieser drei Routen unterschiedlich entwickelte Wirtschaftsräume, die primär folgende Länder betreffen: China, Kasachstan, Turkmenistan, Usbekistan, Tadschikistan, Kirgisistan, Mongolei, Russland, Georgien, Myanmar, Thailand, Malaysia, Singapur, Indonesien, Pakistan, Indien, Bangladesch, Iran, Türkei.

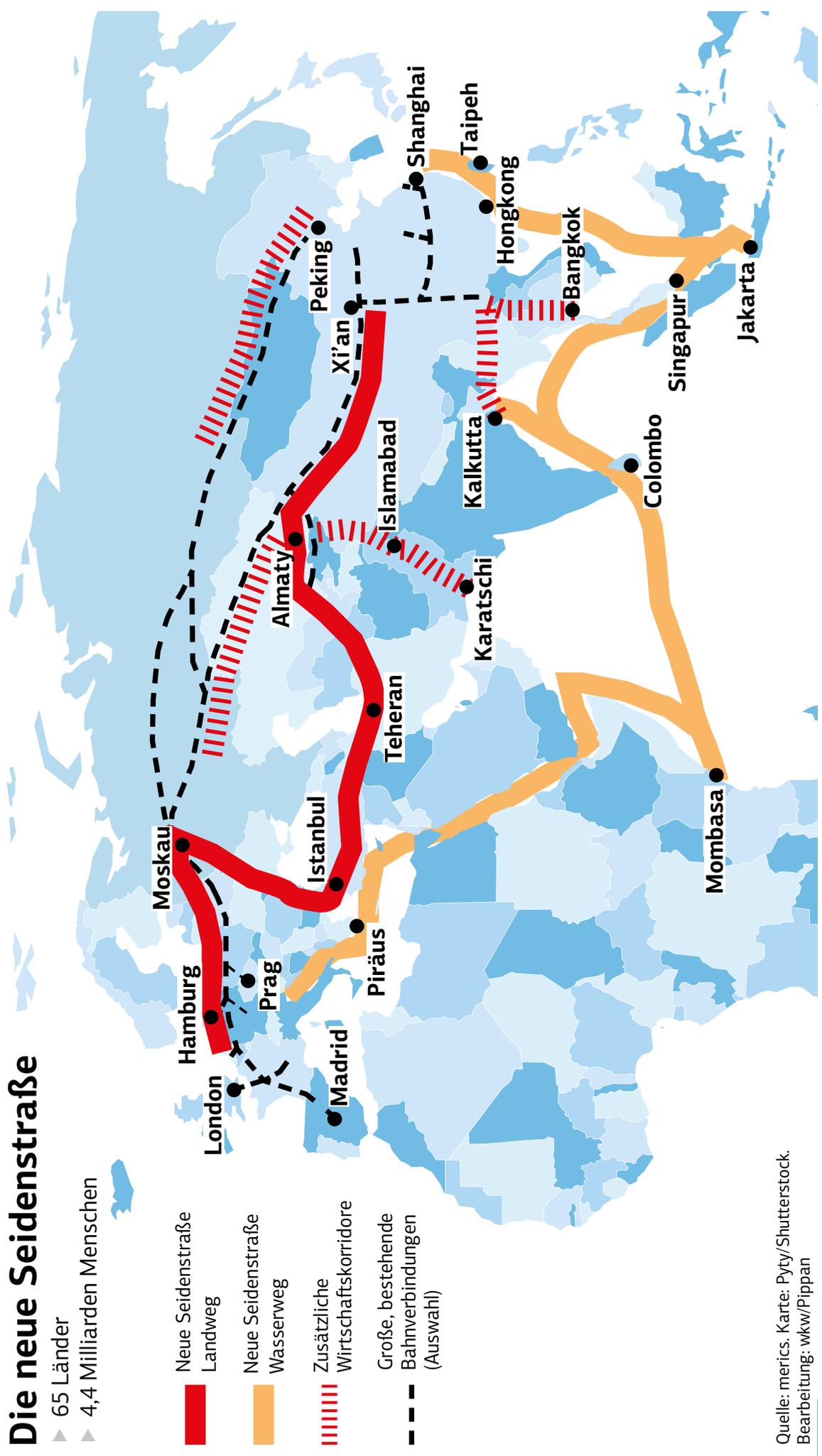
Diese werden in sechs Korridoren erschlossen:

- China-Mongolia-Russia Economic Corridor
- China-Indochina Peninsula
- Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor
- China-Pakistan Economic Corridor
- The New Eurasian Landbridge
- China Central Asia and China Western Asia

Auf allen bisherigen Karten, die die Verläufe der neuen Seidenstraße zeigen, scheint Österreich jedoch nicht auf. Obwohl sich im Raum Wien drei TEN-Korridore treffen, plant China derzeit allem Anschein nach Österreich nicht in die neue Seidenstraße einzubinden.

Die neue Seidenstraße

- ▶ 65 Länder
- ▶ 4,4 Milliarden Menschen



Quelle: merics. Karte: Pyty/Shutterstock.
 Bearbeitung: wkw/Pippan

2. Warum will China eine neue Seidenstraße

Aus chinesischer Sicht gibt es mehrere Gründe für eine solche Großinitiative.

Die Schwerpunktsetzung auf Infrastrukturprojekte birgt sowohl kurz- als auch mittel- und langfristige Vorteile für China. Beim Aufbau der Infrastruktur in den küstennahen Städten wurden auch erhebliche Überkapazitäten in Sektoren wie der Stahl- oder Zementindustrie, in der Bauwirtschaft oder im Bereich Maschinenbau aufgebaut. Kurz- und mittelfristig können diese Überkapazitäten im Zuge von Infrastrukturprojekten abgebaut werden.

Gleichzeitig können viele Projekte im Transportbereich zu kürzeren, sichereren und damit auch kostengünstigeren Handelsrouten nach Europa führen (siehe Kasten). China hat bereits Expertise im Bau von Hochgeschwindigkeitszügen aufgebaut und will diese auch einsetzen. Der Ausbau von Straßen-, Zug- und Schiffsverbindungen erlaubt zudem die Erschließung neuer Märkte und eine Stärkung des chinesischen Renminbi als internationale Transaktionswährung.

Des Weiteren spielt der erhoffte Zugang zu natürlichen Ressourcen in Zentralasien (insbesondere Erdöl und Erdgas) als auch Mineralien eine Rolle, der vor allem durch die „21st Century Maritime Silk Road“ gesichert werden soll.

Und nicht zuletzt kann eine Verstärkung des Handels mit Europa und der im Rahmen der Seidenstraße –Initiative übernommenen Infrastruktur – wie etwa dem Hafen von Piräus – auch den politischen Einfluss Chinas in Europa stärken.

Der Güterverkehr zwischen China und Europa

Der Schiffsverkehr: Die derzeitige Beförderungsdauer von und nach China unter Nutzung des Seeweges liegt bei rund 35 Tagen. Da China versucht, verstärkt produzierende Industrie auch in zentraleren Gebieten des Landes anzusiedeln, könnte sich diese Transportdauer künftig verlängern, da auch der Transport zu den Häfen deutlich länger dauern wird.

Der Schienenverkehr: Die Nutzung der Eisenbahnverbindungen führt derzeit zu einer Beförderungsdauer von rund 20 Tagen. Die Herausforderung dabei ist die Nutzung zweier verschiedener Gleissysteme und der damit erforderlichen Umspurung: In China wird auf der (auch in Europa gebräuchlichen) Normalspur gefahren, im zentralasiatischen Raum (Russland und die früheren Teilrepubliken der UdSSR) auf der Breitspur. Ladungen beginnen ihre Fahrt nach Westen also auf Normalspur, werden danach auf Breitspur umgeladen, um schlussendlich in Osteuropa (an der Grenze zwischen Polen und Weissrussland, zwischen Ukraine und Polen, oder in der Slowakei/Kosice) wieder auf Normalspur-Waggons transferiert zu werden. Die selben Probleme mit dem zweimaligen Spurwechsel treten natürlich auch für die Gütertransporte von Europa nach China auf.



3. Die Chance für Österreich im Güterverkehr mit China

Gerade Wien hat sich zurecht den Ruf als Logistkdrehscheibe für den Zentral- und Osteuropäischen Raum erarbeitet. Gelingt es die Breitspur-Eisenbahn vom Osten der Slowakei bis an Wien heranzuführen, kann diese Drehscheibenfunktion nicht nur beibehalten, sondern auch ausgebaut werden.

Durch die Heranführung des Breitspurnetzes bis in den Raum Wien, das bereits an drei wichtige innereuropäische Logistikkorridore (TEN) angebunden ist, könnte der Schienentransport von Mitteleuropa nach China durch den Wegfall eines Umladevorganges stark beschleunigt werden. Zusätzliche Veredelungsindustrie im Raum der Logistkdrehscheibe wäre eine weitere Chance, die Wertschöpfung im Inland nachhaltig zu steigern.

So würden von der Breitspuranbindung mehrere Industriezweige profitieren können. Etwa:

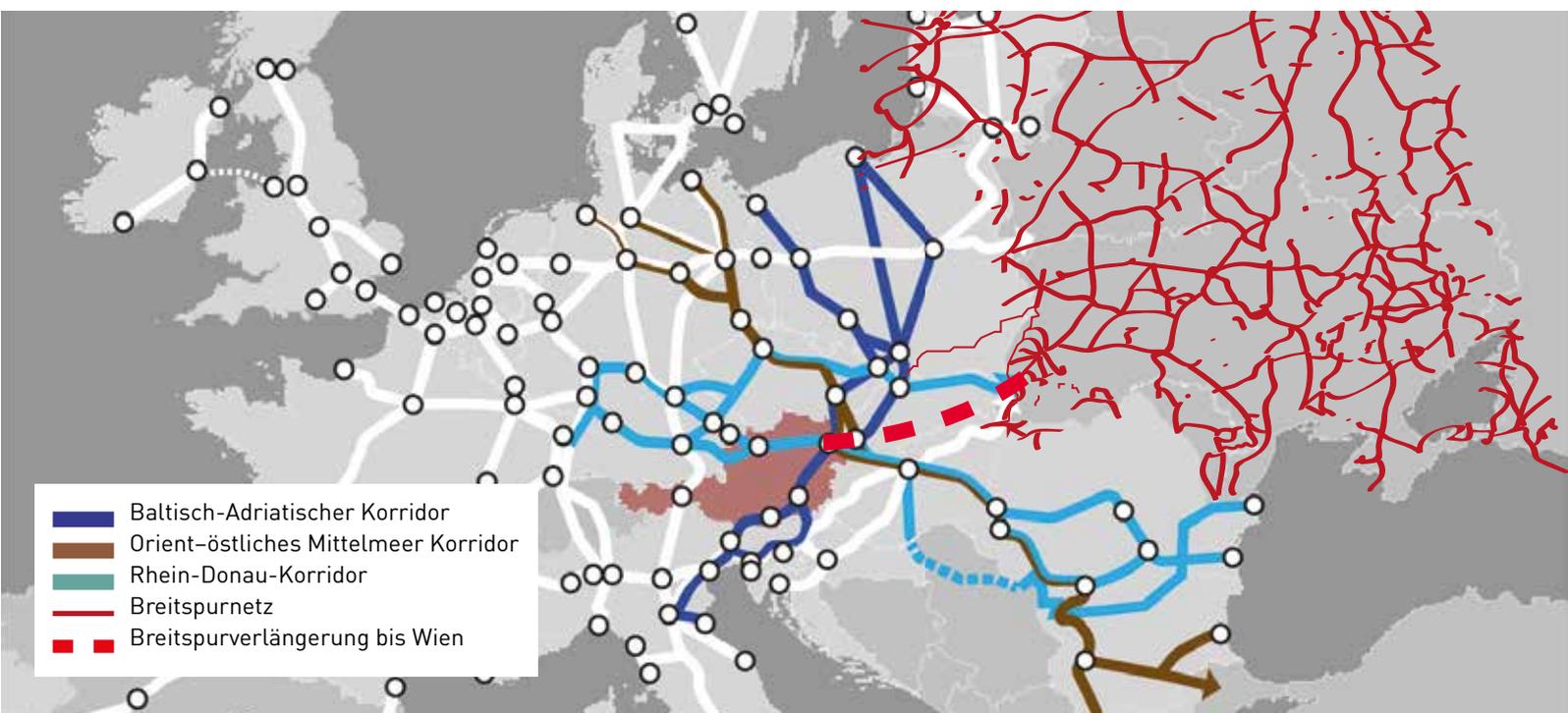
- Die Automobil- und Automobilzulieferindustrie profitiert durch den Aufbau des Ostens als Absatz und Produktionsmarkt. Bei einem Aufbau von Zuliefer- und Produktionswerken in Russland und Zentralchina sind Verflechtungen mit den schon bestehenden Werken in Österreich zu erwarten.
- In der Bau- und Bauzulieferindustrie, in der österreichische Unternehmen bereits in

Russland vertreten sind, könnten die Logistikkosten entscheidend verringert und damit die Marktposition der heimischen Firmen gestärkt werden.

- In der Papier- und Verpackungsindustrie sind österreichische Unternehmen mit großen Werken in Russland vertreten, sie könnten ihre Produkte billiger transportieren.
- Besondere Bedeutung hat eine Eisenbahnverbindung auch für die Maschinen- und Anlagebauunternehmen, da gerade diese Gütergruppen in Zentralchina künftig besonders stark nachgefragt werden. Ähnliches gilt für die Produkte der Bahnindustrie.

Die Verbesserung der Verkehrsanbindung nach Osteuropa durch die Verlängerung der Breitspurbahn bis in den Großraum Wien bringt erhebliche Chancen für Österreich:

- Es ist eine Veränderung des Modal Split zu Gunsten der Schiene zu erwarten
- Verlagerung von Verkehr auch auf die Donauschifffahrt dank der günstigen Lage der Region Wien / Bratislava.
- Wachstumsmöglichkeiten für Logistik- und Produktionsunternehmen.
- Wachstumsmöglichkeiten für die österreichischen Bahnunternehmen.
- Die heimische Bahnindustrie verfügt über exzellentes Know-How für Planung, Organisation und Abwicklung der notwendigen Schieneninfrastrukturprojekte in den CEE-Ländern.



4. Österreichs Wirtschaftsbeziehungen zu den teilnehmenden Ländern

Gemäß Zahlen der Österreichischen Nationalbank haben österreichische Investoren bis Ende 2015 rund 2,6 Mrd. EUR in China investiert. Damit nimmt China beinahe ein Viertel aller österreichischen Investitionen in Asien auf. Die Exporte Österreichs nach China beliefen sich 2016 auf 3,3 Mrd. Euro. In den letzten 10 Jahren haben sich die Exporte nach China verdoppelt.

Die jährlichen Importe an Waren aus China belaufen sich auf rund 8 Milliarden Euro, fast ein Drittel dieser Importe werden jedoch von Österreich wieder in den zentraleuropäischen Raum exportiert.

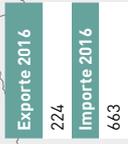
Auch die übrigen Länder entlang den Routen der neuen Seidenstraße stehen teilweise bereits jetzt in intensivem wirtschaftlichen Kontakt mit Österreich, etwa Russland oder die Türkei, teilweise sind die bisherigen Verbindungen noch stark ausbaufähig. Die Gesamtexporte in die Länder an den sechs Korridoren beliefen sich 2016 auf 9,6 Mrd. Euro und die Gesamtimporte aus diesen Ländern auf 15,7 Mrd. Euro. Sieht man sich die Exporte und Importe aus den beteiligten Ländern genauer an, sind diese Ungleichgewichte leicht zu erkennen.

Die Chancen für Österreichs Wirtschaft

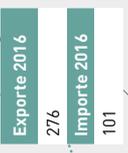
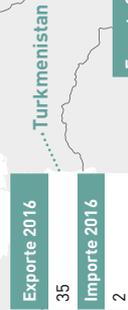
- **Infrastruktur:** Der Aufbau der Industrie und Infrastruktur in Zentral- und Westchina, der ja ein wesentlicher Bestandteil der Seidenstrassenidee ist (Industrialisierung der ärmeren Regionen) wird zu einer starken Nachfrage führen. Hier kann Wien die Stärken beim Infrastrukturausbau voll ausspielen.
- **Industrie:** Unter den von China neu definierten Industriesektoren, in denen sich China weiter entwickeln möchte, sind wichtige Stärkefelder der österreichischen Wirtschaft: Elektro- und Elektronikindustrie, Eisenbahnwesen, erneuerbare Energien, Umwelttechnologien, Maschinenbau, Biotechnologie, Luftfahrtindustrie – hier können österreichische Unternehmen mit ihrer Expertise punkten.
- **Finanzierung:** Vielfach scheitern heimische Firmen bisher an der Finanzierung von Großprojekten. Chinesische Investitionen und Finanzierungen in den Ausbau der Infrastruktur in den Seidenstrassenländern geben unseren Firmen die Möglichkeit, mit chinesischen Firmen in diesen Ländern zu kooperieren und Finanzierungen durch die neu geschaffenen Finanzinstitutionen zu lukrieren.
- **Investitionen:** Auslandsinvestitionen in den Seidenstrassenländern sind von der chinesischen Regierung erwünscht und dafür werden auch die notwendigen Finanzierungen bereitgestellt. Es ist davon auszugehen, dass das Projekt Seidenstrasse die bisher von China praktizierte Politik bei den Auslandsinvestitionen noch verstärken wird. Einerseits ist mit der Gründung von Niederlassungen (z.B. Logistikunternehmen) andererseits mit Investments in bestehende Betriebe zu rechnen, um Auslandsmärkte zu erschliessen und die notwendigen Kerntechnologien aufzubauen. Es besteht Interesse an Investitionen in Unternehmen im Maschinenbau, IT und Kommunikationsunternehmen, aber auch in Unternehmen mit Knowhow in Automatisierung und Digitalisierung der Produktionsprozesse.

Exporte und Importe Österreichs in die Länder der sechs BRI-Korridore (in Mio. Euro)

Russland



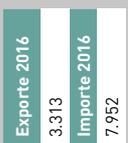
Kasachstan



Indien



Mongolei



China

GESAMT	
Exporte 2016	9,6 Mrd. Euro
Importe 2016	15,7 Mrd. Euro

Diese Zahlen zeigen einerseits die bereits umfangreichen Außenhandelsverflechtungen mit Ländern entlang der BRI-Routen, andererseits belegen sie auch die künftigen Chancen auf steigende Exporte, die bislang noch nicht realisiert werden konnten.

Kasachstan: Wie immer die endgültigen Routen der Neuen Seidenstraße auch verlaufen werden, Kasachstan wird am Weg liegen. Das Land macht sich daher berechnete Hoffnungen, zum führenden Logistik-Hub an der Silk-Road zu werden. Von Chinas Seite gibt es große Bereitschaft, Kasachstan dabei zu unterstützen.
Export-Chancen: Infrastruktur, Industrialisierungsprogramm, Nahrungsmittelproduktion

Iran: Der Iran profitiert aktuell einerseits von der Aufhebung der Sanktionen und von der Silk-Road-Strategie andererseits, die die dringend notwendige Modernisierung im Land beschleunigen wird. Deshalb hat Teheran auch bereits ein Kooperationsabkommen mit der chinesischen Wirtschaftskammer CCPIT unterzeichnet. In den Exportbranchen Pharma, Umwelttechnologien, Elektro- und Elektronikindustrie, Lebensmittel, Infrastruktur, etc. sind hohe Zuwächse zu erwarten.

Türkei: Die Türkei wiederum will seine bislang fast vollständig auf die Straße ausgerichtete Transportinfrastruktur nicht zuletzt wegen der Seidenstraße in Richtung Schiene verlagern. Bis 2035 soll die türkische Bahn- und Schieneninfrastruktur von 12.500 km auf 31.000 km ausgebaut werden. Dies lässt Investitionen von rund 30 Milliarden Euro erwarten. Diese und weitere Vorhaben bieten für österreichische Anbieter von Technologie und Know-how Chancen.
Export-Chancen: Automotive, Medizintechnik, Infrastruktur, Maschinen

Russland: Es wäre falsch zu meinen, dass Russland kein Interesse am Seidenstraßenprojekt hat oder es gar verhindern möchte. Nicht zuletzt um seine Gasexporte abzusichern, ist Moskau an einem Wachstum in China und am Silk-Road-Projekt interessiert. Präsident Putin spricht von einem Asien-Europa Wirtschaftskorridor.
Russland ist nach China der zweitgrößte Handelspartner Österreichs an der BRI. Die Sanktionen der EU führten zu einem Rückgang

der österreichischen Exporte, die zuletzt aber wieder kräftig anstiegen. Russland reagierte auf die Sanktionen mit Investitionen in die eigenen Produktionsbetriebe, vor allem im Bereich der Hochtechnologie. Das wiederum erhöht die Chancen für österreichische Zulieferbetriebe.
Export-Chancen: Maschinenbau, Anlagenbau, Automotive

Usbekistan: Als rohstoffreiches, aber infrastrukturell wenig entwickeltes Land kann Usbekistan die Seidenstraßen-Strategie Chinas für seine eigene Entwicklung gut nützen. Geplant sind unter anderem Investitionen in das usbekische Eisenbahnnetz.
Export-Chancen: Maschinenbau, Bergbau, Infrastruktur

Tadschikistan: Tadschikistans Wirtschaft hat sich nach Jahren einer Abwärtsentwicklung auf niedrigem Niveau stabilisiert. Der Aufholbedarf im Bereich der Transportlogistik ist nach wie vor groß. Nach Angaben der Asiatischen Entwicklungsbank bedürfen rund achtzig Prozent des tadschikischen Straßennetzes dringend einer Sanierung.
Export-Chancen: Energie, Wasserkraft, Beratungsleistungen, Nahrungsmittelindustrie

Kirgisistan: In den chinesischen Plänen einer neuen Seidenstraße ist Kirgisistan ein fixer Bestandteil. Für den Bau der strategisch wichtigen Nord-Süd-Verbindung, die das Land im Norden mit Tadschikistan und im Süden mit Kasachstan verbinden soll, hat China Kirgisistan im Vorjahr einen Kredit in der Höhe von 300 Millionen Euro zugesichert. Der Handel zwischen den beiden Ländern ist auch heute schon sehr lebhaft.
Export-Chancen: Infrastruktur, Maschinenbau, Landwirtschaft

Weitere Länder mit Export-Chancen: Indien, Pakistan, Bangladesch, Indonesien (soll durch einen Südkorridor von Südchina, über Myanmar, Thailand, Malaysia und Singapur nach Jakarta erschlossen werden)

5. Europa und die neue Seidenstraße

3.1. Der Standpunkt der Europäischen Union

Die EU betonte im Mai 2017 in Peking im Rahmen des „Belt and Road Forums“, dass es in Europas Interesse liegt, sich an der Initiative zu beteiligen. Andererseits gibt es klare Prinzipien, die eingehalten werden müssen, damit Europa partizipiert:

- BRI soll offen und marktbasiert sein, auf internationalen Standards beruhen
- Alle Transportmodalitäten sollen abgedeckt werden, bestehende Netzwerke sollen ergänzt werden
- Die Infrastrukturnetze müssen interoperabel sein
- Transparenz bei Plänen und Aktivitäten muss die Basis der Kooperation sein, Mitspracherechte müssen für alle Partner festgeschrieben sein
- Und es muss sichergestellt sein, dass alle Stakeholder profitieren, nicht nur Staaten, sondern auch Wirtschaftsakteure

3.2 Die 16 + 1 Länder

Seit 2012 pflegen China und 16 europäische Länder eine wirtschaftliche Plattform. Von Seiten der europäischen Union wird hier eine mangelnde Abstimmung mit Brüssel gesehen. Die chinesische Regierung wiederum steht auf dem Standpunkt, dass sie jederzeit mit souveränen Staaten Kooperationen schließen kann. Und die souveränen Staaten nutzen diese Chance.

16+1 Mechanismus nennen die Partnerländer diese Beziehung ganz einfach, die Peking mit einem Teil von Mittel- und Osteuropa geschlossen hat. Sechzehn europäische Länder entwickeln seit mehr als drei Jahren mit China gemeinsame Projekte, schließen Verträge und profitieren voneinander. Schaut man sich die Liste der teilnehmenden CEE Länder an, ergibt sich ein klares Bild:

Es steckt mehr Ost- als Zentraleuropa darin:

- 11 EU Staaten: Tschechische Republik, Bulgarien, Kroatien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Ungarn, Rumänien
- 5 Balkanstaaten: Albanien, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien, Montenegro, Serbien
- Österreich hat lediglich Beobachterstatus

6. Die Finanzierung der neuen Seidenstraße

Insgesamt sollen die Projekte der BRI bis zu 1,3 Billionen USD umfassen. Um die große Anzahl an Teilprojekten finanzieren zu können, stehen unter anderen folgende Finanzinstitutionen zur Verfügung:

- China Development Bank (900 Mrd. USD)
- Industrial and Commercial Bank of China (160 Mrd. USD)
- Bank of China (120 Mrd. USD)

Zusätzlich rief China zwei neue Finanzinstitutionen ins Leben:

- Silk Road Fund (mit derzeit mehr als 40 Mrd. USD dotiert)
- Asian Infrastructure Investment Bank - AIIB - (Startkapital 100 Mrd. USD, Österreich ist Gründungsmitglied mit 500 Mio. USD)

TEIL B

BISHERIGE INITIATIVEN UND ERFOLGE

Nach einem verhaltenen Start Österreichs in die Verhandlungen rund um die Teilnahme an der neuen Seidenstraße gibt es mittlerweile erste konkrete Initiativen, um Österreich an die neue Seidenstraße heranzuführen. Konkret gibt es hier drei positive Entwicklungen aufzuzeigen.

7. Das Kooperationsabkommen mit dem CCPIT Peking

Die Wirtschaftskammer Wien hat ein erstes Abkommen mit dem China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) in Peking geschlossen. Dieses Abkommen stellt die erste formelle Zusammenarbeit zwischen Peking und Wien im Rahmen der neuen Seidenstraße dar.

Mission und Ziel des Abkommens

Die Mission des Abkommens ist eine kontinuierliche Kooperation der Unterzeichnerstädte im Rahmen der Belt & Road Initiative (BRI). Dadurch sollen die unterzeichnenden Hauptstädte die Chancen, die die BRI bietet, optimal nutzen. Durch die Allianz sollen Strategien abgestimmt, infrastrukturelle Verbindungen ausgebaut, Handelskooperationen gefördert und Finanzierungsmöglichkeiten für BRI-Projekte evaluiert werden. Aktuell haben bereits folgende Städte ein solches Abkommen unterzeichnet: Rom, Belgrad, Bukarest, Teheran, Singapur und zuletzt Wien. Das CCPIT erwartet die Unterzeichnung solcher Kooperationsabkommen mit den Wirtschaftskammern weiterer internationaler Wirtschaftsmetropolen.



Das CCPIT

Das CCPIT (1952 vom chinesischen Parlament gegründet) entwickelt Geschäftsbeziehungen mit ausländischen Ländern und erstellt wirtschaftliche Statistiken. Der CCPIT ist die größte Institution zur Förderung ausländischer Investitionen in China und unterstützt chinesische Investoren bei deren Expansion ins Ausland. Seit 1988 führt der CCPIT nach Entscheidung der chinesischen Regierung auch die Bezeichnung der Internationalen Handelskammer China (China Chamber of International Commerce, CCOIC).

Wichtige Inhalte des Abkommens

- Die Mitglieder dieser Allianz vereinbaren, dass über bilaterale und multilaterale Kooperationen Investitionen gefördert werden
- Die Partner werden sich über folgende Themen austauschen und ihre Kooperationen vertiefen:
 - o geplante BRI-Investitionsprojekte,
 - o Beratung von Investoren,
 - o Umweltschutzvorhaben,
 - o Wirtschafts- und Handelsstrategien,
 - o Kooperationsmöglichkeiten,
 - o Kongresse und Veranstaltungen,
 - o Statistiken und Handelsströme.
- Außerdem soll auch für Unternehmen eine Kommunikations- und Kooperationsplattform aufgebaut werden. Durch PR-Events, Trade Shows und weitere Veranstaltungen soll die „Belt & Road Initiative“ im jeweiligen Land bei den Zielgruppen bekannt gemacht werden.
- Auch sollen ausländische Wirtschafts-Delegationen des Partnerlandes empfangen und unterstützt werden.

**8 Schiene: Güterverkehrseinbindung
in die Seidenstraße**

Erfolgreich verlief die Peking-Wirtschaftsmision im Oktober 2017 für die Österreichischen Bundesbahnen. Die ÖBB wurden eingeladen, als achte Staatsbahn einer Güterverkehrsvereinbarung beizutreten, die China und Europa miteinander verbindet. Ziel: Einen neuen, schnelleren Korridor für den Transport von Gütern zwischen China und Europa zu etablieren. Die Zahl der Zugpaare soll damit von heute rund 3.000 auf 5.000 Zugpaare im Jahr 2020 steigen.

Die Wachstumserwartungen durch die neue Seidenstraße werden dank dieser Warentransporte auf der Schiene wesentlich unterstützt und sind ein Vorbote einer florierenden Zusammenarbeit.

Das Interesse von China Railway an einer Kooperation mit der Güterverkehrssparte der ÖBB liegt auch auf der Hand. Denn die ÖBB bedienen mit der Rail Cargo Austria (RCA) und



“一带一路”城市商会联盟
北京共识

本联盟是由致力于参与“一带一路”建设的各国重点城市商会和行业协会自愿组成的人体组织

Signature of attending chambers of commerce:

President of
Vienna Chamber of Commerce &
Industry

Chairman of
China Council for the Promotion of
International Trade
Beijing Sub-Council

Walter Ruck

Date: 23-10-2017

Zhang Yongming

Date: 23-10-2017

Hungaria 18 europäische Länder durch einen großen Teil an Eigentraction und entwickelten sich zur zweitstärksten Güterverkehrsbahn in Europa. Des weiteren laufen bereits mehrere Züge pro Monat, zwischen China und Europa, mit der Beteiligung der RCG. Mit dem Beitritt zur Seidenstraßen-Güterverkehrsinitiative kann der österreichische Außenhandel über den nördlichen Ast der Seidenstraße (via Russland) und über den südlichen Ast durch den Iran optimal ausgebaut werden. Hinzu kommen Kooperationen der RCA mit Reedereien und Häfen im Mittelmeer, um auch von der Meeresroute der Seidenstraße zu profitieren.

Die chinesischen Eisenbahnen

Die chinesischen Eisenbahnen sind ein Riese: 124.000 km Bahnstrecke davon 22.000 km Hochgeschwindigkeitsschienen, was 60% des Weltangebots an Highspeed-Strecken ausmacht. Und China Railway plant weiteren Ausbau. Schon im Jahr 2020 soll sich das Streckennetz auf 150.000 km belaufen, 30.000 km davon Hochgeschwindigkeitstrecken für Geschwindigkeiten bis zu 350 km/h. Damit wären 80% aller Großstädte in China abgedeckt. Alleine auf diesen Strecken gibt es täglich 4,6 Mio. Fahrgäste.

Seidenstraßen-Schienenallianz

Im April 2017 schloss sich China Railway mit den Staatsbahnen von Weißrussland, Kasachstan, Mongolei, Russland, Deutschland und Frankreichs zu einer „Seidenstraßen“-Schienenallianz zusammen. Im Rahmen der erfolgreichen China-Wirtschaftsmission gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien im Oktober 2017 sind die ÖBB nun offizieller Kooperationspartner und können den Transport von Gütern mit ihren Partnern bis ins Ferne Asien sicherstellen.



9. Größte Bank Chinas eröffnet Headquarter in Wien

Die Industrial and Commercial Bank of China Limited (ICBC) gehört zu den größten Finanzierungspartnern im Rahmen der BRI. Die Bemühungen der Wirtschaftskammer Wien die ICBC auch in der Nähe der österreichischen Firmen anzusiedeln waren erfolgreich. Die Wiener Niederlassung der ICBC soll als Headquarter für die Region Central & Eastern Europe (CEE) und Nordics fungieren. Damit greift die chinesische Großbank direkt auf die Expertise Österreichs und der Region Wien im Handel mit Zentral- und Osteuropa zu und fungiert für österreichische Unternehmen als Ansprechstelle für Finanzierungen.

Die ICBC steht unter anderem hinter dem 2016 gegründeten CEE-Fund, der Finanzierungen für Investitionen in Infrastruktur, Hochtechnologie und Konsumgüter anbietet.

Der Fokus der österreichischen ICBC Niederlassung soll auf großen bis mittelgroßen Geschäftskunden liegen, folgende Kernbereiche des Bankgeschäftes sollen von der ICBC in Österreich den Unternehmen angeboten werden:

- Beratung (insbesondere China betreffend)
- Kontoführung & Cash Management
- Finanzierung
- Foreign Exchange (FX) & Hedging Services
- Investment Services (insbesondere China betreffend)

Aktuell organisiert die Wirtschaftskammer Wien Firmenbesuche für die ICBC bei heimischen Unternehmen, die ihre konkreten Projekte mit ICBC-Vertretern besprechen können.

Die ICBC

Die Bank wurde am 1. Januar 1984 gegründet. Die Industrial and Commercial Bank of China Limited (ICBC) ist die, gemessen an der Bilanzsumme, größte Bank der VR China. Im Juli 2013 betrug der Börsenwert des Finanzinstituts US\$ 225 Milliarden und ist damit der zweithöchste Wert aller Banken weltweit. 2014 wurden im Unternehmen 462.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Die Bank verfügt über 17.460 Filialen (2014), in welchen etwa 5,8 Millionen Geschäfts- und 530 Millionen Privatkunden betreut werden. Mit 338 Filialen außerhalb Asiens ist das Unternehmen auch im Ausland aktiv. Das Unternehmen hat internationale Filialen u.a. in London (UK), in Busan (Südkorea), Frankfurt am Main (Deutschland), Hongkong, Lissabon (Portugal), Luxemburg, Moskau (Russland), New York (USA), Singapur, Seoul (Südkorea), Sydney (Australien) und Tokio (Japan).

Am 28. Oktober 2005 wurde die Bank offiziell in ein Privatunternehmen umgewandelt. 2006 platzierte die Bank Aktien im Wert von umgerechnet 17,5 Milliarden Euro an den Börsen in Hongkong und Shanghai. Dies ist damit der größte Börsengang in der Geschichte. An der bis dahin staatlichen Bank sind das chinesische Finanzministerium und die staatliche Central Huijin Investment mit etwa 36,2 Prozent beteiligt

ICBC





TEIL C

CONCLUSIO UND HANDLUNGSFELDER

Die Initiative Chinas zur neuen Seidenstraße wird großen Einfluss auf die weltweiten Handelsrouten und somit auch auf den internationalen Handel haben. Gerade für ein exportorientiertes Land wie Österreich, das noch dazu in direkter Nähe zu den bisher geplanten Routen liegt, ist eine direkte Anbindung an diese neuen Handelswege unumgänglich. Um diesen Anschluss an die Seidenstraße zu realisieren, bedarf es seitens der österreichischen Regierung eines eindeutigen Commitments und entsprechender Umsetzungen.

Die Wirtschaftskammer Wien hat dafür drei konkrete Handlungsfelder identifiziert.

I. Bekenntnis der Bundesregierung zur Teilnahme an der neuen Seidenstraße

Die neue österreichische Bundesregierung muss die Bedeutung der Neuen Seidenstraße anerkennen und dementsprechende organisatorische und diplomatische Schritte setzen, auch in Abstimmung mit der Europäischen Union beziehungsweise unseren Nachbarländern:

- Politische Entscheidungsträger (Bundeskanzler, Wirtschaftsminister, Verkehrsminister etc.) müssen die österreichischen Interessen im

Rahmen der BRI aktiv vertreten (Teilnahme an BRI-Summits, bilateralen und multilateralen Meetings, etc.)

- Einrichtung einer interministeriellen Koordinierungsstelle für „Chinas Neue Seidenstraße – Belt & Road Initiative“

II. Teilnahme an der 16+1-Gruppe

Österreich muss sich dafür einsetzen, vom bisherigen Beobachterstatus zu einem Vollmitglied der 16+1-Gruppe zu werden. Schon heute werden in diesem Rahmen konkrete Absprachen mit großen Auswirkungen getroffen. Einerseits werden hier Projekte beschlossen, die auch österreichischen Unternehmen große Möglichkeiten bieten könnten, zum anderen werden auch grundlegende Planungen für den Verlauf der Handelswege vorgenommen.

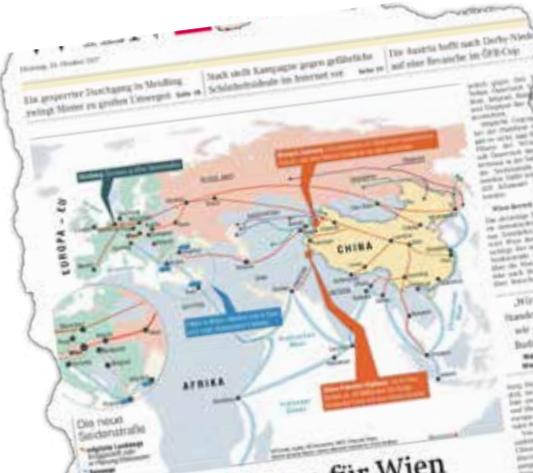
Für Österreich muss es daher - will es auch Teil dieses eurasischen Wirtschaftsraumes werden – essentiell sein, in diese Plattform, an der viele Nachbarstaaten Österreichs beteiligt sind, aufgenommen zu werden. Ziel muss es sein, sie zu einer 17+1-Gruppe mit Österreich aufzustocken.

III. Breitspurbahn bis Österreich

Gerade im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr erneuert die Wirtschaftskammer Wien ihre – vor dem Hintergrund der neuen Seidenstraße noch aktuellere – Forderung an den Anschluss an das Breitspurbahn-Netz durch einen eigenen Terminal im Großraum Wien.

Ein Umschlagterminal der Breitspurbahn im Raum Wien inklusive Logistikzentrum würde sich positiv auf den Raum Wien als Verkehrsknoten und als Logistik-Drehscheibe in Europa auswirken. Jährlich würden hier geschätzte 21,5 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen werden. Darüber hinaus ist von einer positiven internationalen Signalwirkung auszugehen, die solch ein Terminal und angelagerte Investitionen in die Infrastruktur haben werden. Wenn es gelingt, an diesem Standort auch Veredelungsschritte zu setzen, dann kann die Wertschöpfung in Österreich deutlich erhöht werden. Durch eine Verlängerung der Breitspurbahn bis Wien können durch direkte und indirekte Beschäftigungseffekte 3.100 Arbeitsplätze pro Jahr geschaffen werden.

Die Breitspurbahn mit Terminal im Großraum Wien kann somit als Teil der „Neuen Seidenstraße“ gesehen werden. Für den Raum Wien, gleich wie den gesamten Wirtschaftsstandort Österreich, ist die Einbindung in die großräumigen internationalen Wirtschaftskorridore eine Investition in die Zukunft. Der Terminal der Breitspurbahn könnte als Teil des transkontinentalen Seidenstraßen-Projekts Europas größter Umschlagplatz für Güter von und nach China werden. Österreich und insbesondere Wien müssen sich hier aktiv einbringen und die Verlängerung der Breitspurbahn in den Raum Wien weiter vehement vorantreiben.



Letzte Chance für Wien

Wiener Wirtschaftskammer untersucht in Peking Alternativen über Seidenstraße

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Die Wiener Wirtschaftskammer (WKO) hat eine Delegation nach Peking geschickt, um die Möglichkeiten der Seidenstraße zu untersuchen. Die WKO-Präsidentin Waltraud Ruck hat die Delegation geleitet. Die WKO will sich für die Teilnahme am chinesischen Großprojekt für die Seidenstraße interessieren.

Wie sich China an die Spitze kämpft



Was die Seidenstraße bringt

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.



Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Die Teilnahme am chinesischen Großprojekt würde Wien Vorteile bringen – ähnlich wie zu Zeiten der Ostöffnung.

Vienna Chamber to pursue B&R opportunities

By Zhu Lingjing | chendaily.com.cn | Updated: 2017-10-24 07:08

By Zhu Lingjing | chendaily.com.cn | Updated: 2017-10-24 07:08

By Zhu Lingjing | chendaily.com.cn | Updated: 2017-10-24 07:08

By Zhu Lingjing | chendaily.com.cn | Updated: 2017-10-24 07:08

By Zhu Lingjing | chendaily.com.cn | Updated: 2017-10-24 07:08

By Zhu Lingjing | chendaily.com.cn | Updated: 2017-10-24 07:08

By Zhu Lingjing | chendaily.com.cn | Updated: 2017-10-24 07:08

Wien rückt näher an die Seidenstraße

Neue Seidenstraße: Einsteigen, bevor der Zug abgefahren ist!

Kammerpräsident Ruck: Lukrativer Vertrag mit China

Kammerpräsident Ruck: Lukrativer Vertrag mit China

Kammerpräsident Ruck: Lukrativer Vertrag mit China

Wien springt auf Megaprojekt „Neue Seidenstraße“ voll auf

China verliert seinen Status in den Osten





Für mich ist alles drinnen.

Jetzt speziell für **Du**! Unternehmen die täglich Herausforderungen selbst und effizient meistern können, unterstützt die Wirtschaftskammer Wien ihre Mitglieder mit zahlreichen Services:

- Know-How, Beratung und Support – Servicekennlinie von A bis Z
- Interaktions-empfang – alles Wichtige im wöchentlichen Newsletter
- Regels- und Inspirations – Informationsveranstaltungen und Workshops
- Break-rooms – Services unserer Fachorganisationen
- Austausch unter Peers – Österreichs größte Unternehmens-Netzwerk

Einfach informieren, Kontakt aufnehmen, vorbeikommen!

wko.at/foia
1010 WIEN

01/514 50-1010
1010 WIEN - COLTENEU-PLATZ

Wirtschaftskammer
WIEN
WIRTSCHAFTS-ANFÜHRUNG