

Am seidenen Faden?

Das weltweit größte Wirtschaftsprojekt „Neue Seidenstraße“ müsse auf die Agenda der EU-Ratspräsidentschaft, fordern die österreichischen Logistiker.

WIEN. „Die EU braucht dringend eine Strategie zur ‚Neuen Seidenstraße‘“, fordert der österreichische Zentralverband Spedition & Logistik. Nur so könne man die Position gegenüber China sichern, enorme Chancen nutzen und substanziellen Risiken vorbeugen. Parallel dazu müsse Österreich konkrete Projekte auf nationaler Ebene wie die Schaffung eines Logistikzentrums im Großraum Wien-NÖ-Burgenland und die bessere Anbindung an wichtige Südhäfen forcieren.

Zentralverband-Präsident Wolfram Senger-Weiss: „Es ist erfreulich, dass die Bundesregierung bedeutende Projekte wie die Verlängerung der Breitspurbahn von der Slowakei nach Österreich in ihr Programm aufgenommen hat. Nun gilt es aber, den Ratsvorsitz der Europäischen Union zu nutzen, um das Thema für Europa und Österreich voranzutreiben.“

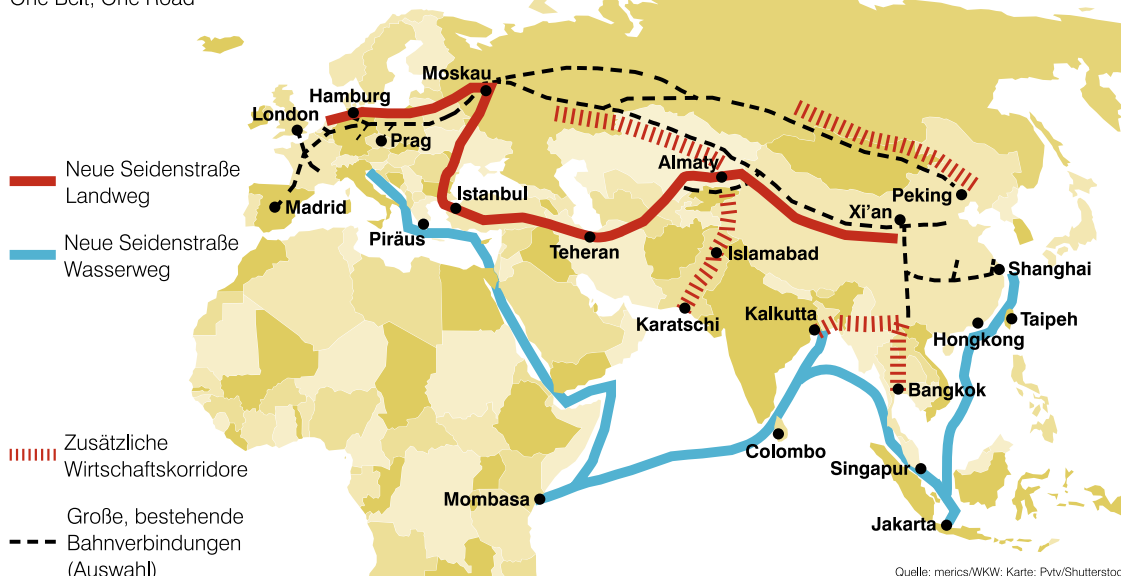
„One Belt, One Road“

Der Zentralverband als freiwillige Interessenvertretung der heimischen Speditions- & Logistik-Branche hat deshalb eine entsprechende Petition an den österreichischen Bundeskanzler und EU-Ratsvorsitzenden Sebastian Kurz gerichtet.

Die als „One Belt, One Road“ (OBOR) bezeichnete Initiative und die damit verbundenen

Die neue Seidenstraße

Jahrhundertchance
One Belt, One Road



Logistikvision Die Position des Standorts Österreich soll durch einen integrierten Maßnahmenplan gestärkt werden.

Handelsbeziehungen zu China betreffen die *gesamte* EU. „Leider zeigt Europa ein sehr uneinheitliches Bild und schwächt so seine Position als Wirtschaftsmacht“, kritisiert Senger-Weiss.

Laut „Logistics Performance Index“ der Weltbank ist Europa mit 4 der Top-5 Logistik-Standorte Weltspitze. Um daraus einen wirtschaftlichen Erfolg zu generieren, muss sich die EU

besser akkordieren und positionieren. Entgegen der landläufigen Meinung handelt es sich bei der Seidenstraßen-/OBOR-Initiative um kein fertiges Gesamtkonzept, sondern um eine Initiative, die von China ausgeht und in die sich, wer möchte, einbringen kann.

„Derzeit stehen auf chinesischer Seite geplante Investitionen in Höhe von 1,3 Billionen

US-Dollar und auf europäischer Seite einander zuwiderlaufende Partikularinteressen“, mahnt Senger-Weiss. „Das muss sich ändern.“ Ziel einer gemeinsamen Strategie müsse sein, dass *beide* Seiten profitieren. Eine umfassende Studie des Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche hat kürzlich erneut die großen Potenziale auch für Österreich aufgezeigt. (pj)

ANBINDUNG AN DIE WICHTIGSTEN EUROPÄISCHEN SÜDHÄFEN

Breitspurbahn kann Attraktivität Österreichs weiter steigern

Gegenwind

Als Binnenland ohne Direktzugang zu hochrangigen Verkehrsknotenpunkten böte eine Verlängerung der Breitspurbahn in den Großraum

Wien die historische Chance, dass Österreich die Position als Drehscheibe für Warenströme ausbauen kann. Die Potenziale durch internationale Betriebsansiedlungen



und durch neue Chancen in der Seidenstraßen-Region wären sehr groß. Derzeit weht aus Brüssel auch aufgrund konsequenter Lobbyings Gegenwind gegen die Ver-

längerung der Breitspurbahn bis nach Österreich – vielmehr wird auf die Vormachtstellung der bestehenden Achse über Polen und Deutschland gesetzt. (pj)