

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT FRANKREICH

MARITIME INDUSTRY

BRANCHE UND MARKTSITUATION
BESCHÄFTIGUNG
HAFENNETZWERK UND HÄFEN
STAATLICHE MASSNAHMEN
WETTBEWERBSSITUATION
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER PARIS
AUGUST 2022

go  *international*
= Bundesministerium Arbeit und Wirtschaft 
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Maritime Industry** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter wko.at/service/aussenwirtschaft/maritime-industry.html.

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters Paris

T +33 1 53 23 05 05

E paris@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/fr

f fb.com/aussenwirtschaft

🐦 twitter.com/wko_aw

in linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

📺 youtube.com/aussenwirtschaft

📷 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

blog www.austria-ist-ueberall.at

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist. Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ
Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA
Redaktion: AußenwirtschaftsCenter Paris, T +33 1 53 23 05 05

INHALT

EXECUTIVE SUMMARY	4
1. BRANCHE UND MARKTSITUATION	5
1.1 Frankreich: ein wichtiger Akteur in der maritimen Welt	5
2. BESCHÄFTIGUNG IN DER MARITIME INDUSTRY	6
2.1 Arbeitsplätze in den verschiedenen Bereichen	6
2.2 Regionale Unterschiede bei maritimen Aktivitäten	7
2.3 Vielfältige Produktionsstrukturen	8
3. HAFENNETZWERK UND HÄFEN	9
3.1 Das Hafennetzwerk	9
3.2 Staatliche Häfen	9
3.3 Häfen, die den Gebietskörperschaften oder ihren Zusammenschlüssen unterstehen	10
3.4 Bedeutende Binnenhäfen	11
3.5 HAROPA PORT	12
3.6 Tätigkeitsbereiche	13
3.7 Meeresautobahnen	15
4. STAATLICHE MASSNAHMEN	17
4.1 Finanzierungsmöglichkeiten	17
4.2 Die Nationale Hafenstrategie	17
5. WETTBEWERBSSITUATION	19
5.1 Rivalität	19
5.2 Bedeutende Marktteilnehmer	19
6. CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN	21
7. QUELLENVERZEICHNIS	22
7.1 Quellen	22
7.2 Weiterführende Links	22

EXECUTIVE SUMMARY

Frankreich gilt aufgrund seines umfangreichen Meeresgebiets und seiner international anerkannten Expertise als führender Akteur im Bereich der maritimen Wirtschaft. Frankreich hat ein Meeresgebiet von etwas mehr als 10 Mio. km² und stellt damit hinter den Staaten von Amerika die zweitgrößte ausschließliche Wirtschaftszone der Welt dar.

Im Jahr 2021 waren in Frankreich im Sektor der maritimen Industrie ungefähr 450 000 Personen tätig. Dies entspricht 1,7 % der Gesamtbeschäftigten in Frankreich und mehr als 8 % der Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft in der Europäischen Union. An der Spitze steht der Küstentourismus mit etwa 228 000 Beschäftigten, gefolgt von dem Bereich der öffentlichen Interventionen (nationale Marine, Sicherheit, Aus- und Weiterbildung, usw.) mit etwa 51 000 Beschäftigten.

Weltweite Lieferantennetzwerke, Industrie 4.0, Internationalisierung und die Optimierungen von Supply-Chains führten zu einer Neuorientierung der Branche. In den letzten Jahren zeigt sich die maritime Industrie weltweit im Aufwärtstrend. Derzeit bestehen Zukunftschancen für Produktions- und Zulieferbetrieben im Bereich der Hafenwirtschaft, bei den Reedereien und der Logistikberatung. Europäische Häfen positionieren sich immer stärker als Logistikkreuzung, Komplettanbieter für Logistikkdienstleistungen und Verkehrsträger des modal-split.

Der aktuelle Trend im Schiffbau geht in Richtung Erweiterung von Transportkapazitäten. Aktuelle Containerschiffe weisen eine Kapazität von über 12.000 Standardcontainern auf. Herausfordernd in diesem Zusammenhang sind die Umweltverträglichkeit und der Einsatz alternativer Antriebsysteme und Brennstoffe.

1. BRANCHE UND MARKTSITUATION

1.1 Frankreich: ein wichtiger Akteur in der maritimen Welt

Frankreich gilt aufgrund seines umfangreichen Meeresgebiets und seiner international anerkannten Expertise als führender Akteur des maritimen Sektors. Das Land hat dank seiner in allen Ozeanen der Welt liegenden Überseegebiete ein Meeresgebiet von etwas mehr als 10 Mio. km² und verwaltet damit nach den Vereinigten Staaten von Amerika die zweitgrößte ausschließliche Wirtschaftszone der Welt. Die französischen Küsten erstrecken sich über eine Strecke von 20 000 km am Atlantischen, Indischen und Pazifischen Ozean sowie entlang des Ärmelkanals, der Nordsee und des Mittelmeers. 22 % der weltweiten Meeresschutzgebiete befinden sich in Gewässern unter französischer Jurisdiktion.

Frankreich ist auf fast 24 Mio. km² für die Rettung auf See verantwortlich („Search-and-Rescue-Zonen“) und beteiligt sich außerdem an mehreren internationalen Einsätzen zur Bekämpfung von Piraterie und illegalem Handel auf See.

In Bezug auf die Tonnage befand sich die französische Flotte am 1. Januar 2020 auf Platz 28 der weltweiten Flotten pro Flagge. Die französischen Reeder sind in allen traditionellen Berufen des Seeverkehrs vertreten und betreiben fast 800 Schiffe mit mehr als 100 UMS (Universal Measurement System), darunter 400 Schiffe unter französischer Flagge.

Alle 6 Minuten erreicht ein kommerzielles Schiff einen französischen Hafen. Mit 431 Handelshäfen und 185 Terminals steht Frankreich in Europa an fünfter Stelle in Bezug auf die Hafentätigkeit und belegt Platz zwei im Bereich des Schiffbaus. Französische Werften sind auf den Bau komplexer Produkte mit hoher Wertschöpfung wie beispielsweise Kreuzfahrtschiffe spezialisiert. Der maritime Transport ist für 78% der französischen Importe verantwortlich und bringt Frankreich einen Handelsanteil von 36% im Europäischen Wirtschaftsraum.

Der französische Fischfang belegt mit 11 % des gesamten Fangvolumens europaweit Platz 3. Allgemeiner gesehen stellt die maritime Wirtschaft 354 000 direkte Arbeitsplätze für einen Produktionswert in Höhe von 91 Mrd. Euro.

2. BESCHÄFTIGUNG IN DER MARITIME INDUSTRY

2.1 Arbeitsplätze in den verschiedenen Bereichen

2012 waren im Bereich der maritimen Wirtschaft in Frankreich etwa 450 000 Menschen beschäftigt. Dies entspricht 1,7 % der Gesamtbeschäftigung in Frankreich und mehr als 8 % der maritimen Arbeitsplätze in der Europäischen Union. Diese Arbeitsplätze umfassen sowohl traditionelle (Fischerei, Muschelzucht, Schiffbau, Hafenaktivitäten, Tourismus usw.) als auch aufstrebende Aktivitäten (erneuerbare Meeresenergien, Biotechnologie usw.).

An der Spitze steht der Küstentourismus mit 228.000 Beschäftigten, was die Hälfte aller Beschäftigten in der maritimen Wirtschaft ausmacht. Zwei Drittel der Beschäftigten arbeiten im Hotel- und Gaststättengewerbe, während die übrigen in den Bereichen Freizeit, Kultur und Handel tätig sind.

An zweiter Stelle folgt der Bereich der öffentlichen Intervention (nationale Marine, Sicherheit, Aus- und Weiterbildung, Forschung, Umweltschutz usw.), in dem 69.000 Menschen beschäftigt sind.

Die Meeresfischerei, die Aquakultur und die Nutzung von Meeresprodukten (Fisch, Muscheln, Algen, Salz, Spurenelemente usw.) bringen Verarbeitung (Lebens- und Futtermittel, Kosmetika, Arzneimittel usw.), Konservierung und Vermarktung mit sich. Insgesamt gehen 51.000 Menschen einer Tätigkeit nach, die mit Meeresfrüchten zu tun hat.

Die Beförderung von Personen oder Gütern auf See und in Binnengewässern, einschließlich Hafendienstleistungen, steht an nächster Stelle und beschäftigt 45.000 Menschen.

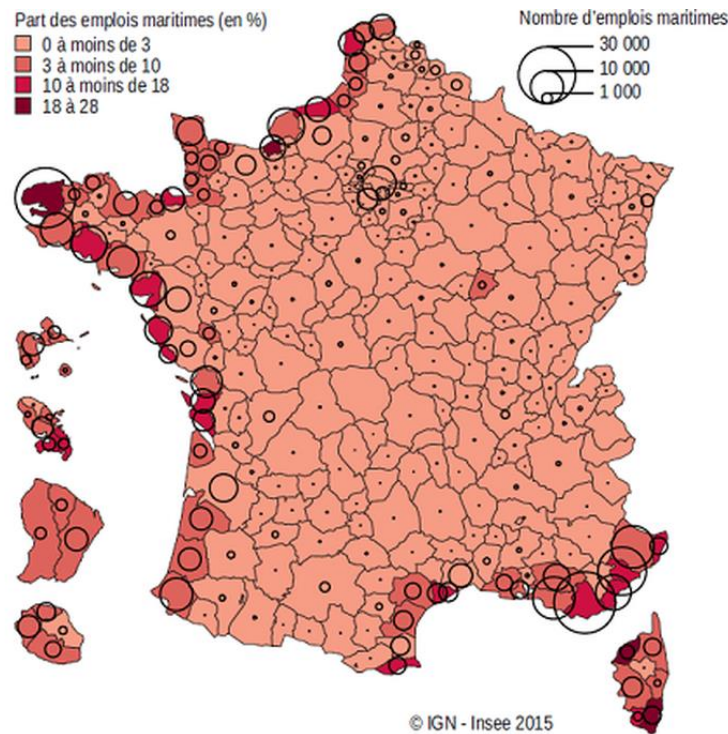
Der Bau von Schiffen und Freizeitbooten stellt eine starke traditionelle Industrie dar. Frankreich ist etwa der weltweit größte Hersteller von Segelbooten. Hinzu kommen die Produktion von Wassersportgeräten und elektronischen Systemen, Konzessionäre sowie die Arbeit von spezialisierten Ingenieurbüros. Insgesamt werden 39.000 Personen beschäftigt.

Im Bereich der erneuerbaren Meeresenergien gibt es zahlreiche Industrie- und Pilotprojekte, doch die Zahl der Arbeitsplätze ist noch immer begrenzt. In der Energieerzeugung spielt das Meer eine Rolle als Kühlquelle in einigen Kernkraftwerken, wo die meisten der 8000 Arbeitsplätze in diesem Bereich angesiedelt sind.

Zu den maritimen Aktivitäten gehören auch der Bau von Bauwerken auf See, Offshore-Öl- und Gasdienstleistungen, die Gewinnung von Meeresgranulaten, die Herstellung oder Verlegung von Unterwasserkabeln sowie Banken und Versicherungen auf See.

	Angestellte	Nicht-Angestellte	Summe
Küstentourismus	186.900	40.700	227.600
Öffentliche Intervention	69.200	0	69.200
Meeresprodukte	38.300	12.400	50.700
See- und Flussverkehr	43.400	1.700	45.100
Schiffbau und -reparatur	36.900	1.700	38.500
Energiegewinnung	8.000	0	8.000
Öffentliche Arbeiten auf See und in Flüssen	4.900	100	5.000
Offshore-Öl- und Gasdienstleistungen	3.100	0	3.100
Herstellung, Verlegung und Wartung von Unterwasserkabeln	1.000	0	100
Gewinnung von Meeresmaterial	1.000	0	100
Maritime Versicherungen und Banken	900	0	900
Gesamte maritime Wirtschaft	393.500	56.600	450.100

Die Arbeitsplätze in der Seefahrt befinden sich naturgemäß verstärkt in den Küstenregionen, wo 94 % der Beschäftigten tätig sind. In der Île-de-France sind jedoch 21 000 maritime Arbeitsplätze angesiedelt: Hier befinden sich die Zentralen großer Unternehmen sowie der Markt von Rungis. Zwei Küstenregionen, Provence - Alpes - Côte d'Azur und Bretagne, konzentrieren mit 126.000 bzw. 80.000 Arbeitsplätzen fast die Hälfte der Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft Frankreichs. Dies entspricht mehr als 6 % der lokalen Beschäftigung und liegt 3 Prozentpunkte über dem Durchschnitt der Küstenregionen. In Aquitaine Limousin Poitou-Charentes und in der Normandie sind jeweils mehr als 45 000 Arbeitsplätze in der maritimen Wirtschaft angesiedelt, die jedoch weniger als 4 % der regionalen Beschäftigung ausmachen. In Guadeloupe, Martinique oder Korsika machen maritime Arbeitsplätze zwischen 6 und 10 % der regionalen Beschäftigung aus, trotz der geringen Anzahl an Beschäftigten (9.000, 8.000 bzw. 12.000 Arbeitsplätze).



Quelle: **INSEE: L'économie maritime : des activités diverses et localisées.**

2.2 Regionale Unterschiede bei maritimen Aktivitäten

In Korsika, Guadeloupe, Martinique und Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées schafft der Küstentourismus die meisten Arbeitsplätze im maritimen Sektor; er macht dort mehr als 70 % der Beschäftigten aus. Im Gegensatz dazu sind in den nördlich gelegenen Regionen nicht-touristische Aktivitäten vorherrschend. In vier Regionen sind also mindestens 60 % der maritimen Arbeitsplätze in anderen Bereichen als dem Tourismus angesiedelt. Die Bretagne ist auf öffentliche Interventionen und Forschung, Meeresprodukte und den Bau und die Reparatur von Schiffen ausgerichtet. Außerdem ist die Marine dort aufgrund der strategischen Lage des Küstenvorsprungs des Département Finistère historisch stark verankert. In der Region Nord-Pas-de-Calais und Picardie ist die maritime Wirtschaft stärker auf die Energieerzeugung (Kernkraftwerke an der Küste), den Seeverkehr (Kanalgesellschaften) und Meeresprodukte (Hafen von Boulogne-sur-Mer) ausgerichtet. In der Normandie sind die Energieerzeugung und der Seeverkehr (Häfen von Le Havre und Rouen) ebenfalls von großer Bedeutung. In

der Region Pays de la Loire ist die maritime Wirtschaft vor allem auf den Bau und die Reparatur von Schiffen ausgerichtet.

Insgesamt konzentriert sich die maritime Beschäftigung auf die Beschäftigungszonen an der Küste. In einem Viertel dieser Zonen sind mehr als 10 % der lokalen Beschäftigung im maritimen Bereich angesiedelt. In den Arbeitsmarktregionen Honfleur, Calvi-l'Île-Rousse, Porto-Vecchio und Brest sind es sogar mehr als 18 % der lokalen Beschäftigung. Vor allem die ersten drei Städte sind fast ausschließlich touristisch geprägt.

2.3 Vielfältige Produktionsstrukturen

Außerhalb der nationalen Marine nehmen 168.000 Betriebe an der maritimen Wirtschaft teil; 2012 waren das 2,4 % der in Frankreich tätigen Betriebe. Wie in der Gesamtwirtschaft beschäftigen drei Viertel dieser Betriebe keine Angestellten, sondern Arbeiter:innen. Im Durchschnitt beschäftigt ein maritimer Betrieb zwei Angestellte, das ist einer weniger als in der Gesamtwirtschaft.

Innerhalb der maritimen Wirtschaft sind 13 % der Beschäftigten keine Angestellten, das sind 3 Prozentpunkte mehr als in der Gesamtwirtschaft. Der Unterschied erklärt sich durch die Besonderheiten der Fischerei- und Aquakulturbederufe, in denen Arbeiter:innen stark vertreten sind (45 % bzw. 40 % der Arbeitsplätze): Fischermeister:innen, LeiterInnen von Muschelzuchtbetrieben, Hotel- oder Restaurantbesitzer:innen, Familienarbeitskräfte usw.

Außerdem sind die Betriebe in der maritimen Wirtschaft sehr jung: 34 % von ihnen sind weniger als drei Jahre alt, gegenüber 31 % in der Gesamtwirtschaft. Dieser Anteil erreicht 40 % in der Schiffsreparatur, 37 % im Tourismus, bleibt aber niedrig in der Fischerei (14 %), der Konservenindustrie (23 %) und dem Schiffbau (25 %). Die Europäische Kommission hat bestimmte Aktivitäten, wie z. B. erneuerbare Meeresenergien, als Bereiche mit nachhaltigem Wachstumspotenzial identifiziert. Die betreffenden Betriebe sind überwiegend neu (61 % sind weniger als drei Jahre alt) und haben noch wenig Beschäftigte.

3. HAFENNETZWERK UND HÄFEN

Die großen Seehäfen sind öffentliche Einrichtungen des Staates. Sie wickeln über 80 % des Seegüterverkehrs ab und üben ihre Tätigkeiten innerhalb eines eigenen geografischen Gebiets aus. Die Generaldirektion für Infrastrukturen, Verkehr und Meer (DGITM) im Ministerium übt die Aufsicht über die großen Seehäfen sowie über die beiden autonomen Häfen in Paris und Straßburg aus. Der Staat beteiligt sich aktiv an der Entwicklung des französischen Seeverkehrs und setzt insbesondere über die nationale Hafenstrategie Initiativen um, die die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der französischen Häfen in der globalen Landschaft steigern sollen.

3.1 Das Hafennetzwerk

In den 66 französischen Seehandelshäfen wurden im Jahr 2015 fast 350 Millionen Tonnen Fracht und 32 Millionen Passagiere abgefertigt.

Die geografische Lage Frankreichs in Europa verschafft ihm einen großen Vorteil durch die vielfältigen maritimen Öffnungen, die einerseits zum Mittelmeer und andererseits zum Atlantischen Ozean, zum Ärmelkanal und zur Nordsee bestehen. Frankreich verfügt somit über vier Meeresküsten und liegt damit an den meistbefahrenen Schifffahrtsrouten der Welt. Dank seiner Überseegebiete genießt das Land auch in anderen Teilen der Welt eine privilegierte Stellung.

Der große Seehafen von Marseille liegt am Ufer des Mittelmeers, an der Seeroute, die Europa mit Asien verbindet. Das Mittelmeer ist eine wichtige Schnittstelle Europas und essenziell für die Ölversorgung sowie für den Import von Waren aus Asien über den Suezkanal.

Die großen Seehäfen an der Atlantikküste wiederum liegen an den Schifffahrtsrouten, die Europa mit Amerika und Afrika verbinden.

Die großen Seehäfen von Dunkerque und der Seine-Achse liegen an der europäischen „Nordrange“, der zweitgrößten Meeresfront der Welt.

Jeder Hafen ist somit auf einen, zwei oder sogar drei Kontinente ausgerichtet. Die räumliche Diversifizierung des Warenaustauschs ist vor allem für den Verkehr der Häfen von Marseille, Le Havre und Dunkerque charakteristisch: Diese Häfen verzeichnen den größten jährlichen Handel mit dem asiatischen und dem amerikanischen Kontinent.

Darüber hinaus genießen die Seehäfen in den französischen Überseegebieten eine außergewöhnliche geostrategische Lage in unmittelbarer Nähe der großen weltweiten Seeverkehrsrouten und tragen zur Entwicklung der Überseegebiete und der Metropole bei.

Insbesondere die bevorstehende Erweiterung des Panamakanals und die damit einhergehenden Veränderungen im Seeverkehr, die sich vor allem aus der Zunahme der Schiffsgrößen ergeben, schaffen neue Möglichkeiten, die die überseeischen Häfen nutzen.

3.2 Staatliche Häfen

Das französische Seehafensystem besteht aus 66 Seehandelshäfen, darunter 12 staatliche Seehäfen: 11 große Seehäfen (grands ports maritimes – GPM) und ein Hafen von nationalem Interesse (Port d'intérêt national).

Die großen Seehäfen sind öffentliche Einrichtungen des Staates, die auf großen Hafengeländen angesiedelt sind. Sie üben ihre Tätigkeiten innerhalb eines eigenen geografischen Gebiets aus. Sie wickeln über 80 % des Seegüterverkehrs ab.

Die sieben großen Häfen in Metropolitan-Frankreich befinden sich in:

- Dunkerque
- Le Havre
- Rouen
- Nantes Saint-Nazaire
- La Rochelle
- Bordeaux
- Marseille

Die vier großen Seehandelshäfen in den französischen Überseegebieten befinden sich in:

- Guyane
- Martinique
- Guadeloupe
- Port-Réunion

Der „Hafen von nationalem Interesse“, der dem Staat untersteht, liegt in:

- St-Pierre et Miquelon

3.3 Häfen, die den Gebietskörperschaften oder ihren Zusammenschlüssen unterstehen

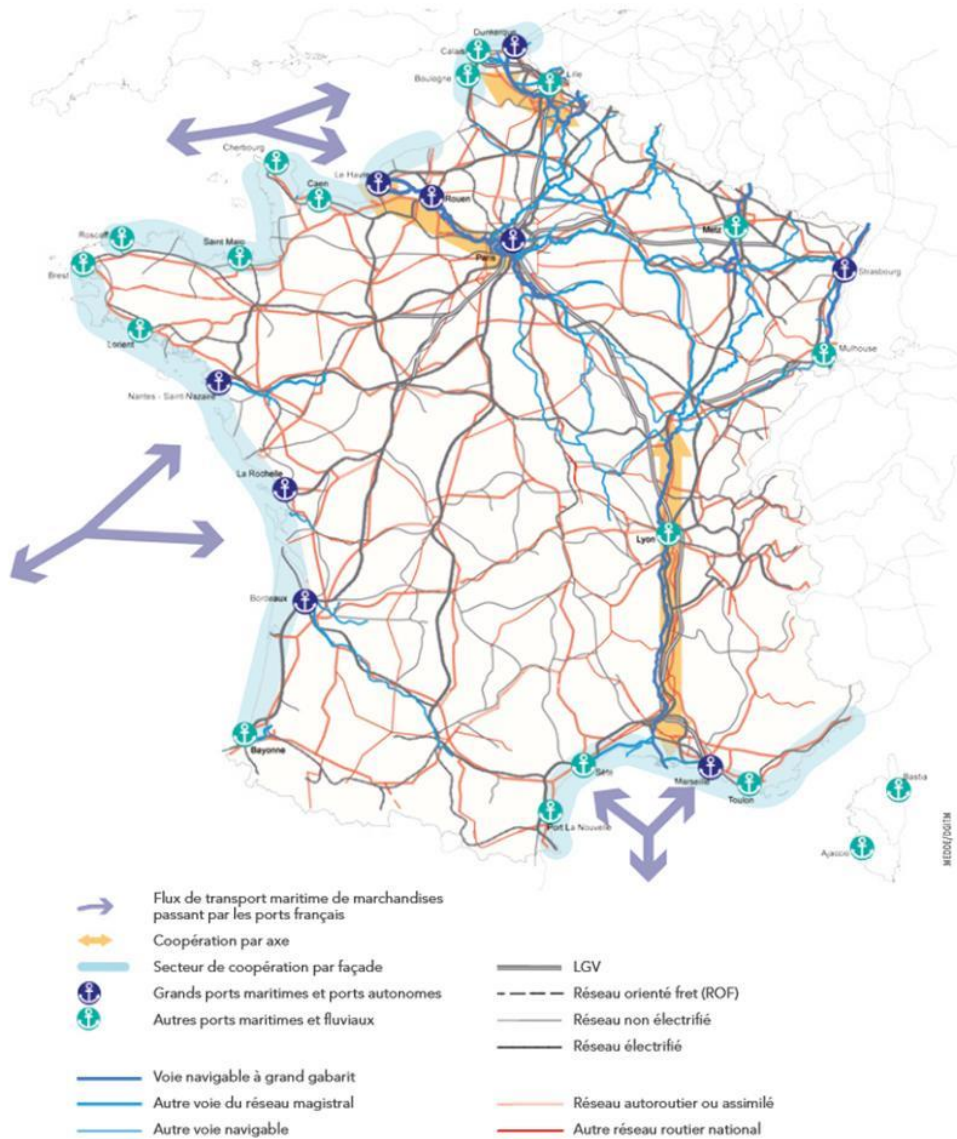
Es gibt über 500 dezentralisierte Häfen in Frankreich. Bei den meisten handelt es sich um Yachthäfen, bei einigen aber auch um wichtige Fischerei- oder Handelshäfen.

Vor den Dezentralisierungsgesetzen von 1983 unterstanden alle Seehäfen der staatlichen Aufsicht. Mit dem Gesetz wurden 304 Handels- und Fischerei-Seehäfen an die Departements dezentralisiert. Zur gleichen Zeit wurden 228 Jachthäfen den Gemeinden übertragen.

Das Dezentralisierungsgesetz von 2004 führte dazu, dass die 17 Häfen von nationalem Interesse in der französischen Metropole hauptsächlich an die Regionen dezentralisiert wurden.

Mit der Reform von 2008 wurde der Status eines Grand Port Maritime (GPM) geschaffen, in den langfristig die 11 dem Staat unterstehenden Seehäfen überführt wurden, mit Ausnahme des Hafens von Saint-Pierre-et-Miquelon, der seinen Status als „Hafen von nationalem Interesse“ behielt.

Schließlich sieht das Gesetz vom 7. August 2015 über die neue territoriale Organisation der Republik vor, dass die Departementshäfen am 1. Januar 2017 an die antragstellenden Gebietskörperschaften oder Zusammenschlüsse übertragen werden können.



Quelle: [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires: Acteurs, réseau, et activités portuaires en France.](#)

3.4 Bedeutende Binnenhäfen

Ports de Paris

Als größter Binnenhafen in Frankreich und zweitgrößter in Europa fördert die Gebietsdirektion Paris den Flussverkehr durch die Einrichtung, Instandhaltung und den kommerziellen Betrieb von 70 Häfen in der Region Ile-de-France. Die Stadthäfen sind Teil der Vereinigung HAROPA (siehe unten, 4.5), die in ebendiesen 70 Häfen der Pariser Region über 10 multimodale Plattformen für die Aufnahme diverser Branchenaktivitäten verfügt. Bedeutende Häfen befinden sich in Gennevilliers, Bonneuil, Limay, Bruyères-sur-Oise und Montereau Fault Yonne. Im Jahr 2020 wurden 33 Mio. Tonnen Güter auf dem Wasserweg transportiert.

Die großen Pariser Werften tragen maßgeblich zur Ankurbelung der Bauaktivitäten bei. Bis Ende November 2020 wurde im Binnenschiffsverkehr ein Plus von 12% (entspricht 11,12 Mio. Tonnen) verzeichnet; dies bestätigt die essenzielle Rolle der Binnenschifffahrt, unter anderem beim Bau des Grand Paris Express und bei den Arbeiten für die Olympischen Spiele 2024.

Port Autonome de Strasbourg (PAS)

Der zweitgrößte Binnenhafen Frankreichs liegt am Rhein und ist mit rund 400 angesiedelten Unternehmen und 10.000 Beschäftigten das führende Gewerbegebiet des Grand Est und ein Drehkreuz für die regionale, nationale und europäische Logistik im transeuropäischen Transportnetz. Das 1.050 ha Fläche umfassende Hafengebiet, das unter anderem über zwei multimodale Containerterminals, drei Containerbrücken, einen Eisenbahnportalkran und einen Portalkran für Schwergut bis zu 460 Tonnen verfügt, ist ein wesentlicher Trumpf für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets; der Hafen ist insbesondere im Bereich der Energiewende und der Kreislaufwirtschaft federführend.

Der Hafbereich stellt mit einem Binnenschiffsverkehr von 8 Mio. Tonnen und einem Schienenverkehr von 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr einen großen wirtschaftlichen Mehrwert für das Gebiet dar. Dank seiner verkehrsstrategisch günstigen Lage am Schnittpunkt von vier europäischen Verkehrskorridoren – Rhein-Alpen-Korridor, Nordsee-Mittelmeer-Korridor, Rhein-Donau-Korridor und Atlantik-Korridor – und direkten Verbindungen zu den großen europäischen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen kommt dem Hafen eine herausragende Stellung zu. Der PAS trägt die öffentliche Politik zur Förderung der Verkehrsverlagerung, der innovativen Mobilität und der nachhaltigen Entwicklung (Entwicklung des Massenverkehrs auf Lastkähnen oder Zügen, Stadtlogistik, Containerisierung, industrielle Ökologie).

Port de Rouen

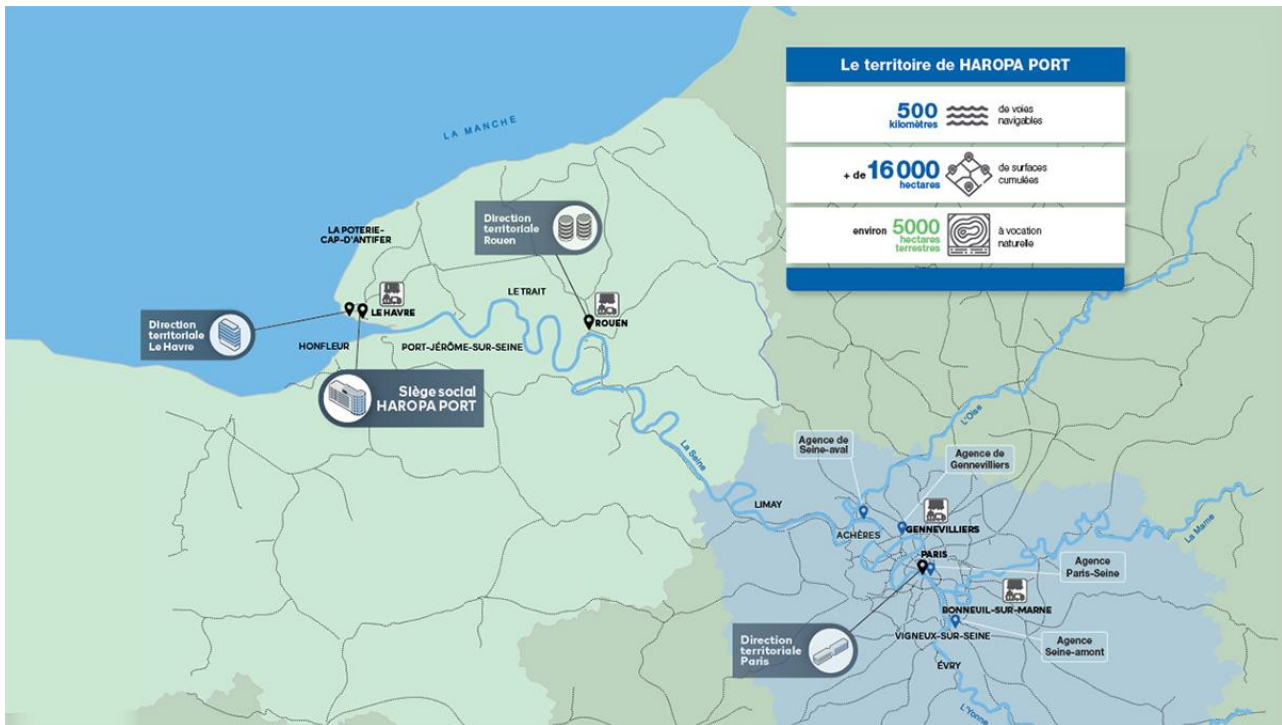
Der Binnenhafen in Rouen liegt an der Seine und trägt als Spezialist für Massengut und konventionellen Transport dazu bei, die Vereinigung HAROPA PORT (siehe unten 4.5) als führenden westeuropäischen Hafen für den Export von Getreide zu positionieren. Die 38.000 ha große Hafenanlage verfügt über sechs Getreidesilos mit einem Fassungsvermögen von bis zu 250.000 Tonnen. Jährlich passieren fast 3.000 Schiffe und 6.000 Binnenschiffskonvois die Terminals von Rouen, das von einer strategischen geografischen Lage auf halbem Weg zwischen dem Meer und Paris profitiert. Der Industrie- und Hafekomplex schafft 17.800 Arbeitsplätze und trägt zu 12 % des Wohlstands in den Beschäftigungszonen, über die er sich erstreckt, bei. Im Jahr 2017 lag die durch den Hafen von Rouen erzielte Wertschöpfung bei 1,9 Mrd. Euro.

3.5 HAROPA PORT

HAROPA ist eine Drei-Häfen-Vereinigung und das Ergebnis einer Zusammenlegung der an der Seine gelegenen Häfen von Le Havre, Rouen und Paris. Der im Juni 2021 gegründete Hafekomplex ist der führende in Frankreich und zugleich der fünftgrößte in Nordeuropa sowie der größte Passagiertransport-Flusshafen Europas.

Vor allem der Hafen von Le Havre, Frankreichs größter Außenhandelshafen, stellt mit 6.000 Zwischenstopps pro Jahr einen wichtigen Player in der europäischen Hafenlandschaft dar. Durch das HAROPA-Projekt wurden 160.000 Arbeitsplätze geschaffen und eine Wertschöpfung in Höhe von 7,3 Mrd. € erwirtschaftet; im Jahr 2021 wurde ein See- und Binnenschiffsverkehr von insgesamt fast 110 Mio. Tonnen verzeichnet. Die Vereinigung verfügt über mehr als 16.000 ha Land. Bis 2025 soll die „Seine-Achse“ zu einem Hafen-, Logistik- und Industriesystem ersten Ranges werden, das mit den Häfen der Nordrange konkurrieren kann.

Die Services von HAROPA PORT reichen vom Verankern und Abschleppen über Versorgung und Beladung bis hin zur Schiffsreparatur, Ingenieurarbeiten und Abfallmanagement.



Quelle: HAROPA PORT: A propos de HAROPA PORT.; HAROPA PORT : Discover HAROPA PORT.

3.6 Tätigkeitsbereiche

Handel

Da Kohlenwasserstoffe eine wichtige Rolle im Verbrauch und in der Industrie Frankreichs spielen, ermöglichen die Häfen die Energieversorgung des Landes: Kohlenwasserstoffe machen einen großen Teil des in den wichtigsten französischen Häfen abgewickelten Verkehrs aus. Insbesondere in Marseille, dem größten Kohlenwasserstoffhafen Frankreichs und dem drittgrößten in Europa, macht dieser Bereich etwa 60 % des gesamten Verkehrsaufkommens aus.

Der Containerverkehr mit Stückgut hat sich in den letzten Jahrzehnten massiv entwickelt. Als wichtigstes Schaufenster der Globalisierung machen Container heute etwa 12 % des Verkehrsaufkommens in französischen Häfen aus; ein Sektor, der vom Konsum, aber auch von der französischen Produktion im Export getragen wird. Der Hafen von Le Havre ist der größte Hafen Frankreichs in Bezug auf den Containerverkehr und die Häfen in den Überseegebieten nutzen ihre Position, um die Entwicklung von Hubs im Containerumschlag zu ermöglichen.

Schließlich sind die Häfen von Rouen und La Rochelle wichtige Akteure im Bereich der Aufrechterhaltung der Exportpolitik der französischen Getreideproduktion. Der Hafen von Rouen ist der wichtigste Getreidehafen in Westeuropa. Der Hafen von Le Havre wiederum ist weltweit das wichtigste Tor für den Export von Wein und Spirituosen.

Tourismus

Handelshäfen spielen auch eine Rolle im Bereich der Passagierbeförderung. Jedes Jahr werden etwa 32 Millionen Passagiere durch die französischen Häfen befördert. Dieser Verkehr wird überwiegend vom Verkehr über den Ärmelkanal und insbesondere von Hafen in Calais getragen, der mit über 9 Millionen Passagieren (ausschließlich Nicht-Kreuzfahrtpassagiere) allein mehr als ein Drittel des gesamten Passagieraufkommens Frankreichs ausmacht.

Die Kreuzfahrtbranche war vor COVID eine der dynamischsten Tourismusaktivitäten der Welt, die Pandemie und das zunehmende Umweltbewusstsein hat hier für einen Einbruch gesorgt. Es bleibt abzuwarten, wie sich dieser Bereich weiterentwickelt.

Ein Rückblick: Die Zahl der Passagiere ist zwischen 2004 und 2014 um fast 70 % gestiegen. So ist der Hafen Marseille an der Mittelmeerküste, die traditionell auf Kreuzfahrten ausgerichtet ist, mit über 2,7 Millionen Passagieren im Jahr 2016 der bedeutendste Kreuzfahrthafen Frankreichs sowie der fünftbedeutendste im Mittelmeerraum. An der Küste entlang des Atlantiks, des Ärmelkanals und der Nordsee verzeichnet der Hafen von Le Havre als Hauptanlaufhafen eine starke Entwicklung im Bereich der Kreuzfahrt, da er als Tor zur Normandie und zu Paris ideal positioniert ist. An der Atlantikküste und an der Mündung der Garonne schließlich konnte Bordeaux seine Aktivität im Bereich der Flusskreuzfahrt erfolgreich ausbauen und erzielte 2016 mit 50 bestätigten Anläufen sein bestes Ergebnis.

In den Überseegebieten haben die Häfen von Martinique und Guadeloupe ihre Passagierterminals angepasst, um in Verbindung mit den Akteuren der Tourismusbranche über moderne Infrastrukturen und leistungsfähige Dienstleistungen zu verfügen. Der Kreuzfahrtsektor verzeichnete zwischen 2013 und 2014 in Martinique mit +50 % und Guadeloupe mit +30 % ein starkes Wachstum.

Industrie

Die französischen Häfen verfügen über verfügbare Grundstücksreserven, um neue Industrien oder Aktivitäten anzusiedeln. Die Häfen beherbergen auf ihrem Grundbesitz zahlreiche industrielle Aktivitäten. Die Raffinerie- und petrochemische Industrie ist beispielsweise in Le Havre, Marseille-Fos, im Hafen von Nantes Saint-Nazaire, in Dunkerque und in Martinique vertreten. Auch die Automobilindustrie befindet sich auf dem Hafengelände des GPM Le Havre. Ein Teil der Stromerzeugung findet in den Häfen statt. So gibt es etwa Wärmekraftwerke in den Hafengebieten von Le Havre, Nantes-Saint-Nazaire, Marseille-Fos und Martinique. Vier Methan-Terminals dienen als Versorgungsstellen mit verflüssigtem Erdgas. Neue Energien werden in den Häfen entwickelt, wie die Ansiedlung von Fabriken für den Bau von Windkraftanlagen (z. B. am GPM Nantes Saint-Nazaire) belegt.

Um die Entwicklung der Schiffswerften zu unterstützen, führt das GPM Nantes Saint-Nazaire eine Umstrukturierung des gesamten Hafenindustriengebiets durch.

Logistik

Häfen sind naturgemäß Knotenpunkte im Herzen dichter Verkehrsnetze, die ein Gebiet sowohl für den Import als auch für den Export bedienen sollen. Aufgrund dieser Position spielen die Häfen eine relevante Rolle in der Positionierung von Logistikaktivitäten, insbesondere in Bezug auf Containerverkehr.

So verfügt der Hafen von Le Havre, der größte Containerhafen Frankreichs, bereits über fast 200 ha Logistikpark und 435 000 m² Lagerfläche und entwickelt noch neue Logistikflächen. Dem im Bau befindlichen Logistikpark Pont de Normandie 2 sollen ein PLPN3, ein Logistikpark von Port 2000 und ein neuer der Kühllogistik gewidmeter Park (Parc Frigo) folgen. Ebenso entwickeln die großen Seehäfen von Rouen und Dunkerque neue Parks.

Auf der Mittelmeerseite entwickelt der große Seehafen von Marseille Fos zwei Hauptlogistikzonen: Fos Distriport und La Feuillane, die ideal um die Containerterminals von Fos-sur-Mer gelegen sind. Diese beiden Logistikzonen sind auf die Lagerung unter Zollverschluss und die Verteilung in Europa per LKW, Zug oder Flusskahn spezialisiert. Jedes Jahr investieren wichtige Akteure in den Hafen von Marseille Fos, um ihre südeuropäischen Hubs zu errichten. Die Region Fos-sur-Mer bietet in einem Umkreis von 30 km mehr als 3 Millionen Quadratmeter für Logistik und Vertrieb.

Umwelt

Die großen Seehäfen verwalten zum Teil weite Bereiche. Sie definieren eine langfristige Vision für die nachhaltige Entwicklung ihrer Hafengebiete und setzen diese um. So setzt sich der Hafen von Dunkerque seit mehreren Jahren auf beispiellose Weise für den Umweltschutz ein und hat sich durch operative Maßnahmen für den Schutz der Fauna, der Flora und der Wasserqualität, die in einem 2009 eingeführten Plan für Raumplanung und nachhaltige Entwicklung und einem Leitplan für das Naturerbe detailliert beschrieben sind, der Umwelterhaltung verpflichtet.

Da einige Häfen an Naturschutzgebiete grenzen, beteiligen sich diese an der nachhaltigen Bewirtschaftung dieser Gebiete. So sind die Häfen von Le Havre und Rouen Mitglieder der Vereinigung La Maison de l'Estuaire, die das nationale Naturschutzgebiet Estuaire de la Seine verwaltet. Der Hafen von La Rochelle beteiligt sich seinerseits an der Leitung des Meeresnaturparks der Girondemündung und des Meeres der Pertuis, der 2015 gegründet wurde. In den Überseegebieten erfreuen sich die Seehäfen einer außergewöhnlich reichen Umwelt. Sie beteiligen sich aktiv an der Erhaltung dieser Umwelt. Der große Seehafen von Guadeloupe hat sich beispielsweise mit einem ambitionierten Managementplan für eine dynamische Verwaltung der Naturräume eingesetzt.

Verteidigung

Auch im Bereich der militärischen Verteidigung spielen die französischen Häfen eine wichtige Rolle. Der bedeutendste Verteidigungsstützpunkt Frankreichs befindet sich im Hafen von Toulon. Als größter Industriestandort des im Südosten des Landes gelegenen Departements Var sowie als wichtigster Marinestützpunkt Frankreichs beherbergt das Arsenal in Toulon den Großteil der französischen Kriegsflotte mit den modernsten Schiffen der nationalen Marine wie zum Beispiel dem Flugzeugträger Charles-de-Gaulle, den Luftverteidigungsfregatten des Typs Forbin oder den Projektions- und Kommandoschiffen der Mistral-Klasse. In Toulon befinden sich außerdem die beiden neuesten Fregattenklassen der nationalen Marine, nämlich die Luftverteidigungsfregatten (Horizon-Klasse) sowie die Multimissionen-Fregatten (Aquitaine-Klasse). Der Hafen ist schließlich der Stützpunkt jener Atom-U-Boote, die den Schutz der Marinefliegergruppe gewährleisten. Das Arsenal erstreckt sich über 268 ha, darunter 10 Kilometer Kai, dreißig Kilometer Straßen und ein Dutzend Becken, in denen etwa dreißig Schiffe der Force d'Action Navale untergebracht sind. Fast 20.000 Menschen arbeiten für das Arsenal, sowohl militärische als auch zivile, das sind 12 % der Bevölkerung von Toulon.

3.7 Meeresautobahnen

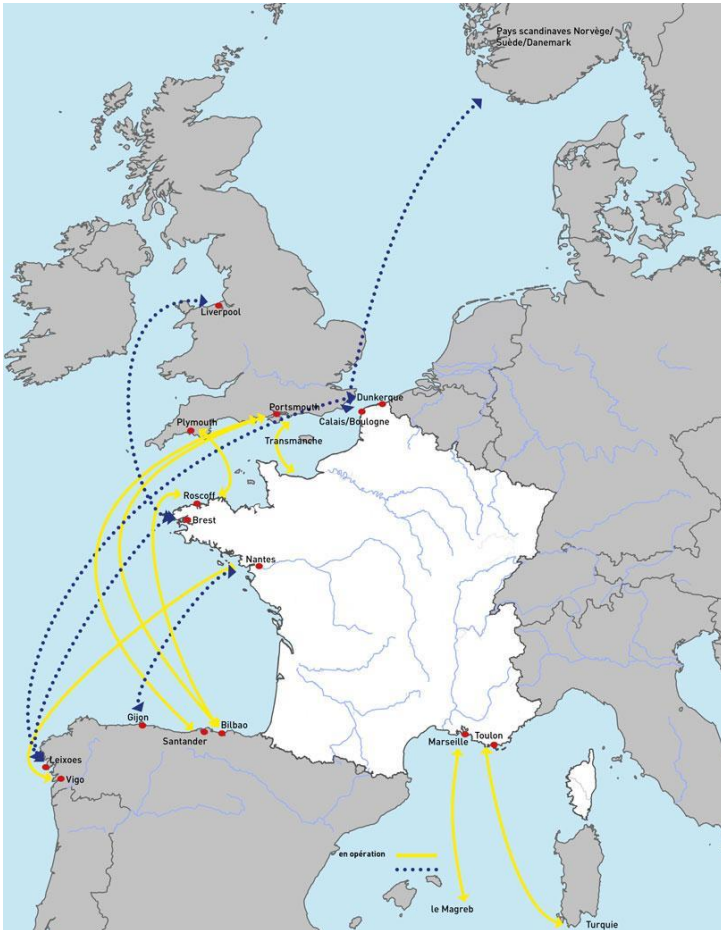
Meeresautobahnen sind Seeverkehrsdienste für die Beförderung von Lastkraftwagen und Anhängern mit oder ohne Fahrer. Sie bieten einen regelmäßigen, zeitlich festgelegten, schnellen und zuverlässigen Dienst zwischen zwei Häfen zu einem im Vergleich zum Straßenverkehr attraktiven Preis. Dieser Transportdienst ist hauptsächlich auf den internationalen Frachtverkehr innerhalb der Europäischen Union und mit Drittländern ausgerichtet.

Das Konzept der Hochgeschwindigkeitsseewege trat zum ersten Mal 2001 im Weißbuch der Europäischen Kommission zur Verkehrspolitik bis 2010 in Erscheinung. Im Jahr 2004 wurden die Hochgeschwindigkeitsseewege dann in die europäische Verkehrspolitik aufgenommen (Artikel 12a der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz).

Sie haben sich in vier Regionen entwickelt:

- Nordsee - Skandinavien - Ostsee;
- Atlantikküste - Ärmelkanal - Irische See - Nordsee;
- Westliches Mittelmeer;
- Östliches Mittelmeer - Ionisches Meer - Adriatisches Meer.

Aufgrund seiner geografischen Lage, gemeinsamer politischer Ziele und langjähriger Zusammenarbeit beteiligt sich Frankreich an verschiedenen Initiativen zur Zusammenarbeit und zur Entwicklung von Meeresautobahnen zwischen der französischen Küste und Spanien, Portugal, Italien, dem südlichen und nördlichen Mittelmeer sowie dem Ärmelkanal und der Nordsee.



Quelle: [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires: Les autoroutes de la mer.](#)

4. STAATLICHE MASSNAHMEN

4.1 Finanzierungsmöglichkeiten

Finanzielle Unterstützung großer Seehäfen

Die staatlichen Kredite für die Instandhaltung der Hafeninfrasturktur und für Hafeninvestitionen sind für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der französischen Häfen und ihre Fähigkeit, Marktanteile gegenüber anderen europäischen Häfen – insbesondere den Häfen der Nordrange – zurückzuerobern, von entscheidender Bedeutung.

Diese Mittel dienen einerseits dazu, die Seezugänglichkeit der Häfen zu gewährleisten (Baggerarbeiten) und andererseits die Multimodalität der Häfen zu stärken sowie die Kapazitäten für den Güterumschlag auszubauen, insbesondere für den Containerverkehr, der ein wesentlicher Bestandteil des Geschäftsmodells der wichtigsten französischen Häfen, insbesondere Le Havre, Marseille und Dunkerque, ist:

Der Staat beteiligt sich an der Finanzierung von Hafeninvestitionen, indem er sie in die interregionalen Projektverträge (CPiER) aufnimmt. Im Rahmen der CPER und CPiER 2015-2020 belaufen sich die vertraglich vereinbarten Investitionen für die Entwicklung der Logistikaktivitäten und die Massifizierung der Warenströme in den Seehäfen, die dem Staat unterstehen, auf rund 2 Milliarden Euro. Die staatliche Beteiligung an diesen Maßnahmen beläuft sich für den Zeitraum auf über 360 Mio. €.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass ein Plan zur Wiederbelebung der Häfen für den Zeitraum 2009-2013 die Hafenentwicklung mit 174 Mio. € unterstützt hat, zusätzlich zur staatlichen Beteiligung an den CPER/CPiER in den großen Seehäfen, um die Umsetzung einer Hafenreform zu begleiten. Einige der im Rahmen des Konjunkturprogramms finanzierten Maßnahmen befinden sich noch im Bau.

Schließlich begleitet der Staat die Projektträger bei der Beschaffung von europäischen Krediten, insbesondere über die Fazilität „Connecting Europe“.

Beteiligung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

Investitionen in Seehäfen können, sofern sie auf die Entwicklung oder die wirtschaftliche Umstellung von Regionen mit Strukturproblemen abzielen, außerdem mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden.

Beteiligung von Gebietskörperschaften

Operationen, die von direktem Interesse für die territoriale Wirtschaftsentwicklung sind, sind häufig Gegenstand von Beteiligungen der betroffenen Gebietskörperschaften, insbesondere im Rahmen der Planverträge zwischen Staat und Region.

Sonstige Finanzierungen (private Betreiber)

Die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen wird in der französischen Metropole von privaten Betreibern (Umschlagsunternehmen usw.) übernommen.

4.2 Die Nationale Hafenstrategie

Die neue nationale Hafenstrategie, die vom Interministeriellen Meereskomitee (Comité Interministériel de la Mer) im Jänner 2021 verabschiedet wurde, verfolgt das klare Ziel, Marktanteile zurückzuerhalten und die wirtschaftliche Entwicklung der Häfen im Zeitraum von 2025 bis 2050 zu fördern.

Die neue nationale Hafenstrategie zielt auf die Bewältigung folgender Herausforderungen ab:

- Erhöhung des Anteils der in französischen Häfen umgeschlagenen Containerfracht von 60 % auf 80 % bis zum Jahr 2050 und Rückeroberung der europäischen Warenströme, für die die französischen Häfen eine wichtige Durchgangsstation darstellen;

- Verdoppelung der Zahl der direkten und indirekten Arbeitsplätze in den Häfen (und generell in der Industrie im Zusammenhang mit der Reindustrialisierung, die mit dieser Strategie angestrebt wird) bis 2050;
- Erhöhung des Anteils der Massenverkehrsmittel am Vor- und Nachlauf in den Häfen um 30% bis 2030;
- Beitrag zur Erreichung der Ziele eines kohlenstoffneutralen Verkehrs bis 2050 durch die Hafeneinrichtungen im Rahmen eines Plans für den ökologischen Übergang;
- Beschleunigung der Hafendurchfahrt insbesondere durch die vollständige Entmaterialisierung der Meldeformalitäten im Zusammenhang mit der Durchfahrt von Schiffen und Gütern in den Häfen bis 2025.

Diese Wiedererhöhung des Verkehrs wird hauptsächlich über die drei wichtigsten maritimen Eingangspunkte erfolgen, nämlich die großen Häfen von HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris), Marseille und Dunkerque, auf die folgende Kennzahlen zutreffen:

- 80 % des Verkehrsaufkommens der großen Seehäfen;
- mehr als 60% des Gesamtverkehrs der französischen Häfen;
- eine Wertschöpfung von 13 Milliarden Euro (das Zwanzigfache ihres Umsatzes);
- 130.000 direkte Arbeitsplätze von insgesamt fast 200.000 Arbeitsplätzen, die die Hafenwirtschaft in Frankreich stellt;

Über diese drei maritimen Eingangspunkte hinaus erstreckt sich die Strategie auf das gesamte französische Hafensystem in der Metropole und in den Überseegebieten, unabhängig davon, ob es sich um staatlich kontrollierte oder dezentralisierte Häfen handelt.

Um diese Herausforderungen zu meistern, umfasst die Strategie eine Basis von vier gemeinsamen Ambitionen für das gesamte französische Hafensystem, die in 16 strategische Ziele unterteilt sind, die durch operative Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Einige davon wurden bereits in den Jahren 2020 und 2021 eingeleitet. Die vier Ambitionen der neuen nationalen Hafenstrategie lauten wie folgt:

- Häfen, wesentliche Glieder der Leistungsfähigkeit der Logistikketten;
- Häfen, Instrumente für die wirtschaftliche Entwicklung der Gebiete;
- Häfen, Beschleuniger des ökologischen Übergangs;
- Häfen als Motoren der Innovation und des digitalen Übergangs.

Diese Strategie wurde so konzipiert, dass sie evolutionär ist, d. h., dass sie sich an die künftigen, mitunter raschen wirtschaftlichen, digitalen und geopolitischen Veränderungen anpassen kann. Sie wurde unter Mitwirkung aller betroffenen Akteure (230 öffentliche und private Akteure, 27 Workshops) erarbeitet und wird von einem „Comité de suivi de la stratégie nationale portuaire“, das öffentliche und private Akteure unter der Schirmherrschaft der Minister für Verkehr und Meer und in Verbindung mit dem Generalsekretariat des Meeres vereint, speziell überwacht.

5. WETTBEWERBSSITUATION

5.1 Rivalität

Der Wettbewerbsdruck in der französischen maritimen Branche ist – wie in anderen Ländern auch – hoch und wurde in den letzten Jahren aufgrund des rückläufigen Wachstums des Sektors verstärkt. Schifffahrtsallianzen sind ebenfalls zu einem wichtigen Merkmal des Sektors geworden: Die Ocean Alliance, die Transport High Efficiency Alliance und die 2M Alliance haben 2017 ihre Arbeit aufgenommen. Diese strategischen Allianzen ermöglichen es den Akteuren, Fachwissen und Märkte zu teilen, um das Wachstum zu fördern, was bedeutet, dass bereits große und mächtige Akteure weiter an Finanzkraft und Wettbewerbsstärke gewinnen können.

Mit der Erholung der Weltwirtschaft von den anfänglichen finanziellen Auswirkungen der Pandemie in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 und dem Aufschwung des internationalen Handels hat die verstärkte Nachfrage nach Seetransportleistungen zu neuen Rekordhöhen der Frachtraten geführt. Weltweit führende Unternehmen wie das französische Unternehmen CMA CGM und andere Marktführer wie Maersk, COSCO und Hapag-Lloyd planen alle, ihre Kapazitäten in den kommenden Jahren zu erhöhen, wobei die Tatsache, dass Containerraum derzeit begrenzt ist, den Wettbewerb verschärft.

Die ersten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie lassen nach und lassen einen Wachstumsboom im französischen Sektor aufgrund eines Nachholbedarfs an Konsumgütern erwarten. Dies könnte zwar den Wettbewerb innerhalb des Sektors entschärfen; dennoch wird für den verbleibenden Prognosezeitraum bis 2025 ein negatives Wachstum erwartet, was den Wettbewerb langfristig anheizen dürfte. Da die Seefrachtunternehmen um ihr Überleben in der Branche kämpfen, wird dies ihnen die Möglichkeit geben, mehr innovative Ideen und technologische Vorteile für die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg zu entwickeln.

Die hohen Fixkosten in diesem Sektor zwingen die Unternehmen zu einem immer stärkeren Wettbewerb, um nach hohen Investitionen in größere Schiffe rentabel zu bleiben. Die Marktteilnehmer bieten allesamt ähnliche Leistungen an, wodurch der Wettbewerb weiter erhöht wird.

5.2 Bedeutende Marktteilnehmer

Bollore SE

Bollore SE (Bollore) ist ein Transport- und Logistikunternehmen, das in den Bereichen Häfen, Spedition sowie im Straßen- und Schienentransport tätig ist. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Puteaux, Frankreich, und das Unternehmen ist auf dem amerikanischen Kontinent, in Europa, Afrika, im Nahen Osten und in Asien tätig. Bollore profitiert somit, wie auch CMA CGM, von einer starken internationalen Präsenz. Obwohl Bollore 2020 einen leichten Rückgang der Einnahmen aufgrund von Betriebsunterbrechungen infolge der COVID-19-Pandemie verzeichnete, hat das Unternehmen seine Position als zweitgrößtes Unternehmen im Hinblick auf den Gesamtumsatz in Frankreich gehalten. Außerdem stieg die Nettogewinnmarge von Bollore im Laufe des Jahres um 83,3 %, was seine Position im französischen Seefrachtsektor weiter stärkt.

Bourbon SA

Ebenfalls ganz oben auf der Rangliste in Bezug auf Gesamteinnahmen im Jahr 2020 steht der französische Anbieter von Schiffs- und Unterwasserdienstleistungen Bourbon SA (Bourbon). Zu den Dienstleistungen des Unternehmens zählen Offshore-Support, schwimmende Produktion, Lagerung und Entladung, Wartung und Reparatur sowie die Beseitigung von Umweltverschmutzungen. Der Hauptsitz von Bourbon befindet sich in Marseille, aber seine internationalen Aktivitäten in Afrika, Europa, Asien, Amerika und dem Nahen Osten haben zur Stärkung seiner Position im globalen Sektor beigetragen. Heute verfügt Bourbon über eine diversifizierte Flotte von 458 Schiffen und beschäftigt mehr als 8.200 MitarbeiterInnen in den verschiedenen Geschäftsbereichen. Das Unternehmen ist somit gut für einen Boom der Nachfrage nach Seefrachtdiensten in Europa, wenn die Auswirkungen der Pandemie nachlassen, gerüstet.

CMA CGM SA

CMA CGM SA (CMA CGM) ist ein Containerschiffahrts- und Frachttransportdienstleister mit Hauptsitz in Frankreich. CMA CGM profitiert von der Größe seiner internationalen Aktivitäten in Europa, Nordamerika, Asien und Afrika. Für das Jahr 2020 hat sich das Unternehmen auf den weiteren Ausbau seines globalen Geschäfts konzentriert, indem es Kapazitäten zwischen Asien und Europa um 6 % erhöhte und einen neuen Direktdienst von Asien zum Hafen von Oakland einführte. Dies resultierte in einer 39%igen Steigerung der Kapazität in Zusammenhang mit den USA und hat dazu beigetragen, dass CMA CGM im Jahr 2020 Einnahmen in Höhe von 30,3 Mrd. \$ erzielte und damit nicht nur in Frankreich, sondern auch weltweit der größte Anbieter ist. Diese starke finanzielle Leistung wird wahrscheinlich das Wachstum des Unternehmens in allen Geschäftsbereichen ankurbeln.

Naval Group SA

Der Schiffsbaukonzern Naval Group SA (Naval Group) mit Sitz in Paris ist auf Verteidigungsschiffbau spezialisiert und entwirft, baut, integriert, demontiert und dekonstruiert U-Boote und Überwasserschiffe. Das Unternehmen, das über zehn Produktionsstandorte in Frankreich verfügt, sorgt auch für die Instandhaltung der U-Boote und Schiffe. Zum Portfolio der Naval Group gehört unter anderem das Flaggschiff der französischen Marine, der nuklear angetriebene Flugzeugträger Charles de Gaulle, das von dem Konzern entworfen und gewartet wird. Der international tätige Konzern beschäftigt ca. 17.000 MitarbeiterInnen in 19 Ländern und verzeichnete im Jahr 2021 einen Umsatz von 4,053 Mrd. USD.

6. CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

Die Beteiligung an Fachmessen stellt eine ausgezeichnete Kontaktmöglichkeit für österreichische Unternehmen dar, da diese nicht nur ein geeigneter Ort sind, um das eigene Unternehmen bzw. die eigenen Produkte vorzustellen, sondern auch um einen guten Überblick über die Branche zu erhalten. Die Teilnahme oder zumindest der Besuch einer Messe ist aus diesem Grund sehr zu empfehlen. Eine ernsthafte Marktbearbeitung kann aber am besten durch MitarbeiterInnen vor Ort und deren persönliche Netzwerke erfolgen. Das AußenwirtschaftsCenter Paris unterstützt Sie gern bei der Partner- und Vertretersuche sowie bei der Abfrage aller nötigen Informationen bei den Behörden.

Nautikmessen in Frankreich

- **Le Nautic**

03/12/2022-11/12/2022, Porte de Versailles

W <https://www.salonnautiqueparis.com/en/home>

- **Salon International du Multicoque / International Multihull Boat Show**

12/04/2023-16/04/2023, Port de la Grande-Motte

W <https://www.multicoque-online.com/en/>

- **Le Festival de la Plaisance de Cannes / Yachting Festival Cannes**

06/09/2022-11/09/2022, Vieux Port und Port Canto, Cannes

W <https://www.cannesyachtingfestival.com/en-gb.html>

- **Le Grand Pavois de la Rochelle**

27/09/2022-02/10/2022, La Rochelle

W <http://www.grand-pavois.com/>

- **Euomaritime**

28/06/2022-30/06/2022, Parc Chanot, Marseille

W <https://www.euomaritime.fr/9-visitors>

- **Euronaval**

18/10/2022-21/10/2022, Paris Le Bourget

W <https://www.euronaval.fr/>

7. QUELLENVERZEICHNIS

7.1 Quellen

Informationen zu Frankreich:

- [WKÖ: Länderprofil Frankreich.](#)
- [WKÖ: Wirtschaftsbericht Frankreich.](#)

Branche und Marktsituation: Maritime Industry:

- [WKÖ: Maritime Industry: Struktur, Zukunft und Trends der Branche.](#)
- [Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères: Frankreich und die Internationale Seeschiffahrtsorganisation.](#)
- [France, a Maritime Player in the 21st Century.](#)

Beschäftigung in der Maritime Industry:

- [INSEE: L'économie maritime : des activités diverses et localisées.](#)

Hafennetzwerk und Häfen:

- [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires: Acteurs, réseau, et activités portuaires en France.](#)
- [HAROPA PORT: BTP et matériaux de construction.](#)
- [HAROPA PORT: Grand Paris.](#)
- [Strasbourg Deux Rives: Port Autonome de Strasbourg \(PAS\).](#)
- [Strasbourg: Le Port Autonome de Strasbourg.](#)
- [Ports de Strasbourg: Aktuelle Zahlen.](#)
- [Ports de Strasbourg: Unsere Aufgaben.](#)
- [HAROPA PORT: Découvrez la Direction territoriale de Rouen.](#)
- [HAROPA PORT: De la mer à Rouen - Au coeur de l'activité économique.](#)
- [HAROPA PORT: A propos de HAROPA PORT.](#)
- [HAROPA PORT : Discover HAROPA PORT.](#)
- [Mairie de Toulon: La base navale.](#)
- [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires: Les autoroutes de la mer.](#)

Staatliche Maßnahmen:

- [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires: Acteurs, réseau, et activités portuaires en France.](#)

Nationale Hafenstrategie:

- [Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires: La Stratégie nationale portuaire \(SNP\).](#)

Wettbewerbssituation:

- [PortSEurope - Marine Freight in France, June 2021](#)
- [Naval Group: Group.](#)

7.2 Weiterführende Links

- [Direction des Affaires Maritimes: Observatoire des ports de Plaisance.](#)
- [Ifremer: Données Economiques Maritimes Françaises.](#)

AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER PARIS

T +33 1 53 23 05 05

E paris@wko.at

W wko.at/aussenwirtschaft/fr

