



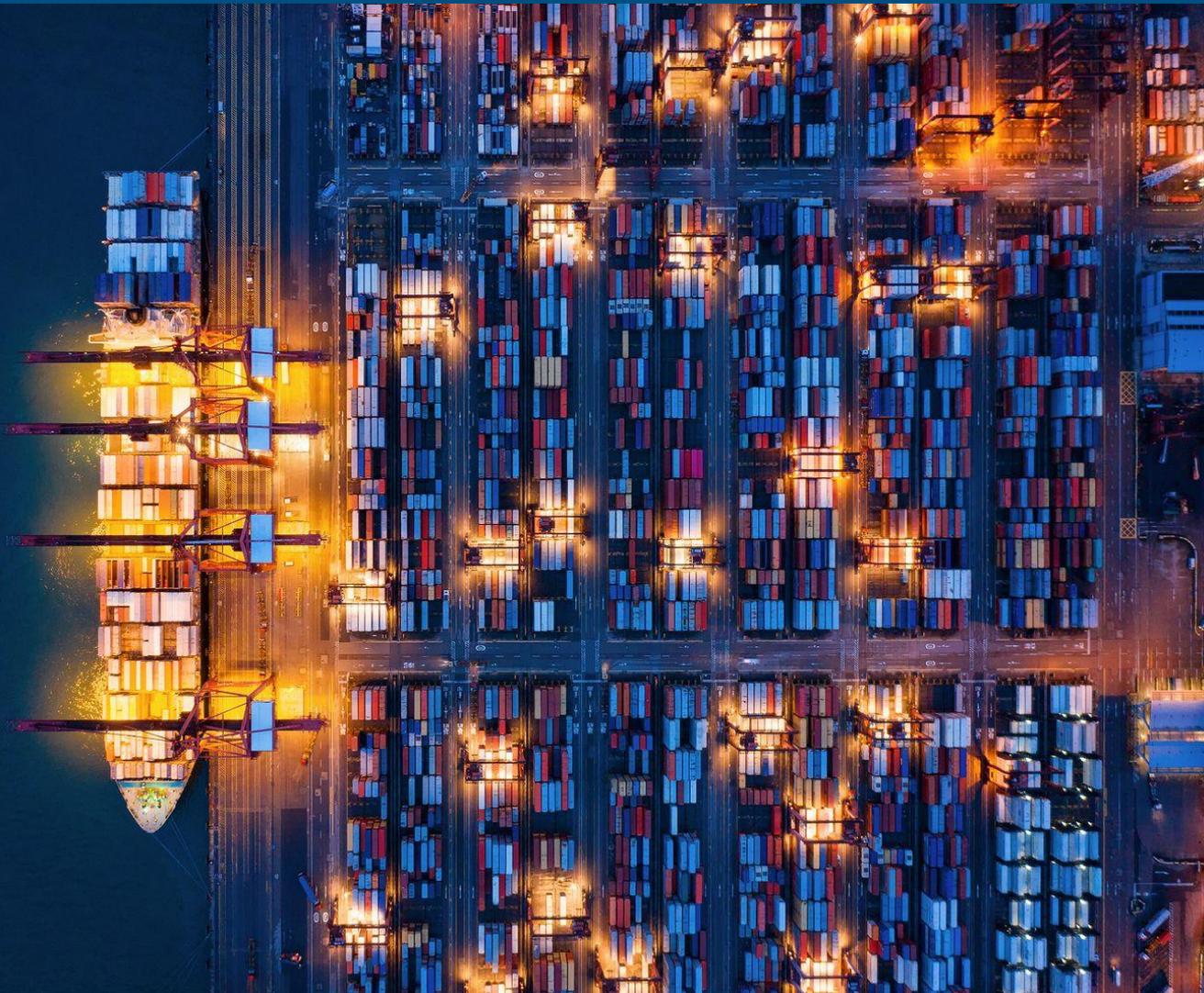
Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Energie



MITTELSTAND  
**GLOBAL**  
MARKTERSCHLIESSUNGS-  
PROGRAMM FÜR KMU

# Hafenlogistik Frankreich

Zielmarktanalyse 2020



Deutsch-Französische  
Industrie- und Handelskammer  
Chambre Franco-Allemande  
de Commerce et d'Industrie

## Impressum

### Herausgeber

Deutsch-Französische Industrie- und Handelskammer (AHK  
Frankreich)  
18, rue Balard  
75015 Paris  
T: +33 (0)1 40 58 35 35  
F: +33 (0)1 45 75 47 39  
E: [ahk@francoallemand.com/](mailto:ahk@francoallemand.com/)  
I: [www.fr/ancoallemand.com/](http://www.fr/ancoallemand.com/)

### Text und Redaktion

Dr. Martin Post  
Martina Mousseau

### Gestaltung und Produktion

Deutsch-Französische Industrie- und Handelskammer

### Stand

September 2020

### Bildnachweis

Bigstock

**Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-  
Markterschließungsprogramms für das Projekt  
Leistungspräsentation für Start-ups zum Bereich Maritime  
Wirtschaft in Frankreich erstellt.**

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

# Inhalt

<b>I. Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>3</b>
<b>II. Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Zusammenfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Länderprofil Frankreich</b> .....	<b>5</b>
2.1 Key Facts Frankreich.....	5
2.2 Regierung und politisches System Frankreichs .....	7
2.3 Die deutsch-französischen Beziehungen .....	9
2.4 SWOT-Analyse und Potenzial der französischen Wirtschaft .....	10
<b>3. Die maritime Wirtschaft Frankreichs</b> .....	<b>16</b>
3.1 Bestandsaufnahme der maritimen Wirtschaft Frankreichs .....	16
3.1.1 Französische Häfen und ihre Bedeutung für Frankreich.....	16
3.1.2 Wirtschaftszahlen und Geschäftsergebnisse der größten französischen Häfen.....	17
3.1.3 Die Corona-Krise und ihre Auswirkungen und Prognose für die maritime Wirtschaft .....	20
3.2 Neue Technologien, Digitalisierung, Umweltziele und Chancen in der maritimen Wirtschaft .....	24
3.2.1 Umweltziele und neue Antriebsformen in der maritimen Wirtschaft .....	24
3.2.2 Neue Technologien, Digitalisierung und aktuelle Projekte in der maritimen Wirtschaft .....	25
3.2.3 Globale Wettbewerbssituation in der maritimen Wirtschaft.....	28
3.2.4 Darstellung der in Frankreich aktuellen Mitbewerber im Bereich Logistik und Digitalisierung im Hafen .....	31
3.2.5 SWOT-Analyse der maritimen Wirtschaft Frankreichs.....	35
<b>4. Rechtliche Rahmenbedingungen</b> .....	<b>38</b>
4.1 Politische und rechtliche Rahmenbedingungen .....	38
4.2 Normen und Zertifizierungen .....	41
<b>5. Markteinstiegs- und Vertriebsinformationen</b> .....	<b>42</b>
5.1 Marktbarrieren und Markteintrittshemmnisse .....	42
5.2 Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten .....	42
5.2.1 Steuervergünstigungen .....	43
5.2.2 Nationale Förderung .....	43
5.2.3 Regionale Förderung .....	45
5.2.4 Europäische Förderprogramme.....	46
5.3 Vertriebs- und Projektvergabestrukturen.....	47
5.4 Interkulturelle Handlungsempfehlungen.....	49
<b>6. Schlussbetrachtung</b> .....	<b>51</b>
<b>7. Branchenrelevante Adressen</b> .....	<b>52</b>
7.1 Administrative Instanzen und politische Stellen.....	52
7.2 Standortagenturen.....	55
7.3 Häfen, Reedereien, Verbände und Anbieter im Sektor maritime Wirtschaft .....	58
7.4 Messen und Fachzeitschriften.....	64
<b>8. Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>67</b>
<b>9. Quellenverzeichnis</b> .....	<b>69</b>

# I. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Departements Frankreichs .....	6
Abbildung 2: Lebensqualität in Frankreich .....	9
Abbildung 3: Entwicklung des französischen BIP .....	11
Abbildung 4: Außenhandelsbeziehungen Export .....	13
Abbildung 5: Außenhandelsbeziehungen Import .....	13
Abbildung 6: Die Häfen Frankreichs .....	17
Abbildung 7: Die Wasserwege Frankreichs .....	20
Abbildung 8: Die Neue Seidenstraße .....	30
Abbildung 9: Zufriedenheit deutscher Unternehmer mit einer französischen Niederlassung .....	48

# II. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: SWOT-Analyse Frankreich .....	15
Tabelle 2: Entwicklung der Wirtschaftsleistung nach Branchen in Frankreich .....	22
Tabelle 3: SWOT-Analyse der maritimen Wirtschaft Frankreichs .....	36
Tabelle 4: Formen des Exports .....	48

# 1. Zusammenfassung

Eine wachsende Bevölkerung, gute Infrastruktur, unter der Regierung von Emmanuel Macron ein starker Reformwille sowie innovative Maßnahmen machen Frankreich zu einem attraktiven Markt für Investitionen. Dabei ist die maritime Wirtschaft von entscheidender Bedeutung für die Wirtschaft Frankreichs, aber auch für den europäischen Wirtschaftsraum. Die Schifffahrt gehört zu den energieeffizientesten Verkehrsträgern und bildet die Basis für den Handel mit Gütern und Rohstoffen. Gemessen an ihrer Transportleistung ist die Schifffahrt bereits heute der energieeffizienteste Verkehrsträger.

Im Hinblick auf die Klimaziele der französischen Regierung und der Europäischen Union ist neben der Wirtschaftlichkeit die Umweltverträglichkeit ein Faktor, der eine weitergehende Digitalisierung der Abfertigung an Häfen erfordert. Innovationen und Effizienzsteigerung sind in der maritimen Wirtschaft insgesamt notwendig. Diese Nachhaltigkeit der französischen und europäischen Schifffahrt ist auch für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und für eine langfristige Handelsstrategie ein entscheidender Erfolgsfaktor. Jahrzehntlang wurde in Frankreich das Schiff als Verkehrsträger vor allem in der Binnenschifffahrt vernachlässigt. Dies führte dazu, dass innerhalb Europas die Transportleistung Deutschlands und der Niederlande in der Schifffahrt weit vor Frankreich lagen. Die Diskussion um den Klimawandel wirkte an dieser Stelle positiv, so dass ein neuer Impuls für die Binnenschifffahrt gegeben wurde. Großprojekte wie in der Pariser Region der Bau der Express-Metro für Groß-Paris oder Olympia 2024 sind dabei relevant für die Binnenschifffahrt. So sollen 25 Prozent des Bauschutts auf dem Wasserweg transportiert werden und dementsprechend tausende LKW-Fahrten mit einem entsprechend hohen Kohlenstoffdioxid-Ausstoß vermieden werden. Daneben gibt es noch eine Reihe weiterer Großprojekte, die Investitionen und innovative Lösungsangebote in Logistik und Digitalisierung erforderlich machen.

Die französischen Häfen und Unternehmen sind auf neue Technologien angewiesen, um über digitale Plattformen Informationsaustausch und Warenabwicklung effizienter zu gestalten. So strebt etwa Marseille-Fos, der größte Hafen Frankreichs, im Rahmen von MedPorts, einer Vereinigung von 22 Mittelmeerhäfen, gemeinsame Standards für den Informationsaustausch an. Durch eine optimierte Erfassung von Schiffsbewegungen kann gleichzeitig eine schnellere Entladung und Beladung im nächsten Hafen erfolgen. Daher ist bspw. der Einsatz der gleichen Software von den anderen Häfen im Mittelmeerraum erforderlich und an dieser Stelle bedarf es weiterer innovativer Angebote von Unternehmensseite. Bereits heute setzen französische Häfen überwiegend Systeme der Softwareanbieter MGI aus Marseille und Soget aus Le Havre ein. Erfasst werden hier die Hochsee- und Binnenschifffahrt als auch Straßentransport, Luftfracht und Bahnverkehr. Derzeit wird im Projekt Blockchain MeRS an einer Plattform mit Blockchaintechnologie zum Informationsaustausch gearbeitet. Eine bessere Anbindung des Hinterlandes mit Hilfe des MeRS-Projektes ist für Marseille-Fos notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu sichern. Gleiches gilt für die Häfen in Le Havre, Rouen und Paris, die 2021 zu einem einzigen Unternehmen verschmolzen werden sollen. Auch dient die Offshore-Industrie als Innovationstreiber für die Handels- und Personenschifffahrt. Für Schiffbauarchitekten und Werften sind Softwarelösungen bei der Planung neuer Schiffe schon lange Prozessstandard.

Ziel der vorliegenden Zielmarktanalyse ist es, den Wirtschaftsraum Frankreich und insbesondere den Sektor der maritimen Wirtschaft mit den entsprechenden Einflussfaktoren und aktuellen Entwicklungen, Möglichkeiten und kritischen Markteintrittsfaktoren vorzustellen. Bei der Diskussion des Marktpotenzials müssen natürlich die aktuellen Entwicklungen der Krise aufgrund der Corona-Pandemie und die daraus resultierenden wirtschaftlichen Implikationen in Betracht gezogen werden. Soweit möglich werden daher Prognosen zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftssektors in der Diskussion des Marktpotenzials berücksichtigt. Die Zielmarktanalyse soll deutschen Unternehmen dazu dienen, grundlegendes Wissen zum Absatzmarkt zu vermitteln und gleichzeitig die aktuellen Entwicklungen und kritischen Markteintrittsfaktoren zu nennen, um ein Engagement im französischen Markt besser vorbereiten zu können.

## 2. Länderprofil Frankreich

### 2.1 Key Facts Frankreich

Mit einem Brutto sozialprodukt von 2.416 Mrd. Euro<sup>1</sup> im Jahr 2019 gehört Frankreich zu den Global Playern und ist nach dem Ausscheiden Großbritanniens innerhalb der Europäischen Union (EU) die zweitgrößte Wirtschaftsmacht. Eine wachsende Bevölkerung, eine gute Infrastruktur und Innovationskraft machen Frankreich zu einem attraktiven Markt. Die Handelsbeziehungen mit Deutschland sind traditionsgemäß stabil und eng vernetzt, sodass Deutschland der wichtigste Handelspartner für Frankreich ist.<sup>2</sup> Im Jahr 2018 betrug der Anteil der Exporte nach Deutschland an den Gesamtexporten Frankreichs 14,64 Prozent.<sup>3</sup>

Die Einwohnerzahl Frankreichs betrug 2019 circa 65,1 Millionen Menschen.<sup>4</sup> Gemessen an der Einwohnerzahl steht Frankreich damit innerhalb der EU an zweiter Stelle. Die größten Städte sind Paris, Marseille und Lyon. Frankreich gehörte zu den Ländern mit der höchsten Lebenserwartung mit einem Durchschnittsalter von rund 83 Jahren. Mit einer Fertilitätsrate von 1,9 Kindern pro Frau liegt Frankreich innerhalb der EU auf Rang 1, sodass das Land im relativen Vergleich zum Rest Europas über eine junge Bevölkerungsstruktur verfügt. Gleichzeitig ist Frankreich ein Treiber von Forschung und Entwicklung, was es einem dichten Netz an staatlich geförderten Instituten und innovativen Großunternehmen zu verdanken hat. Dies steht in Verbindung mit einer Strategie der Steuervergünstigungen durch den Staat. Ein Schwerpunkt liegt auch auf der Weiterentwicklung und Verbreitung der Digitalisierung. Insgesamt investieren französische Firmen viel in diesem Bereich, jedoch liegen kleinere und mittlere Unternehmen bei den Themen Modernisierung, Automatisierung und dem Einsatz von Industrierobotern hinter der Konkurrenz.<sup>5</sup>

Frankreich hat eine Fläche von 643.801 km<sup>2</sup> und ist zentralstaatlich in Regionen und Departements gegliedert. Seit einer Gebietsreform im Jahr 2016, welche die Anzahl der Regionen verringert hat, gibt es 18 Regionen und 101 Departements. Bei fünf dieser Departements handelt es sich aufgrund der Kolonialvergangenheit Frankreichs um sogenannte Überseedepartements, welche zugleich eigene Regionen bilden. Als bisher letztes Departement kam 2011 die Insel Mayotte hinzu.<sup>6</sup> Diese Territorien gehören zum französischen Staatsgebiet und teilen sich in fünf Überseedepartements und sieben Überseegebietskörperschaften, die insgesamt ein Gebiet von 88.969 km<sup>2</sup> umfassen. Diese Gebiete befinden sich im Atlantischen, Indischen und Pazifischen Ozean und auf dem lateinamerikanischen Kontinent. Bei den Gebieten des *outré-mer* handelt es sich um: *la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, La Réunion, Mayotte, La Nouvelle-Calédonie, La Polynésie française, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, les Terres Australes et Antarctiques Françaises et les îles de Wallis-et-Futuna*. Hier wohnen ca. 2,6 Millionen Menschen und 1,2 Millionen von diesen sind Jugendliche.<sup>7</sup>

Bezüglich des rechtlichen Status macht es einen großen Unterschied ob es sich um Überseedepartements (*Régions d'outré-mer, DROM*) oder Überseekörperschaften (*Collectivités d'outré-mer, COM*) handelt. Die fünf DROM sind Teil der EU und unterliegen komplett dem französischen Recht. Es besteht demnach eine vollständige Abhängigkeit vom französischen Mutterland (*la France métropolitaine*). Hingegen haben die COM, *Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre und Miquelon, Französisch-Polynesien, Wallis und Fortuna, Neukaledonien und die französischen Süd- und Antarktisgebiete* einen diversen rechtlichen Status. Hier gilt das französische Gesetz nur in bestimmten Fällen und es herrscht weitgehend Autonomie. Nicht alle COM gehören der EU an, sind

---

<sup>1</sup> GTAI (2020): Wirtschaftsdaten Kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsdaten-kompakt/frankreich/wirtschaftsdaten-kompakt-frankreich-156588>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>2</sup> GTAI (2020): SWOT-Analyse-Frankreich. Soziale Konflikte erschweren Reformen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>3</sup> Statista (2020): Frankreich: Wichtigste Exportländer im Jahr 2018, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/167255/umfrage/wichtigste-exportlaender-fuer-frankreich/>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>4</sup> GTAI (2020): Wirtschaftsdaten Kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsdaten-kompakt/frankreich/wirtschaftsdaten-kompakt-frankreich-156588>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

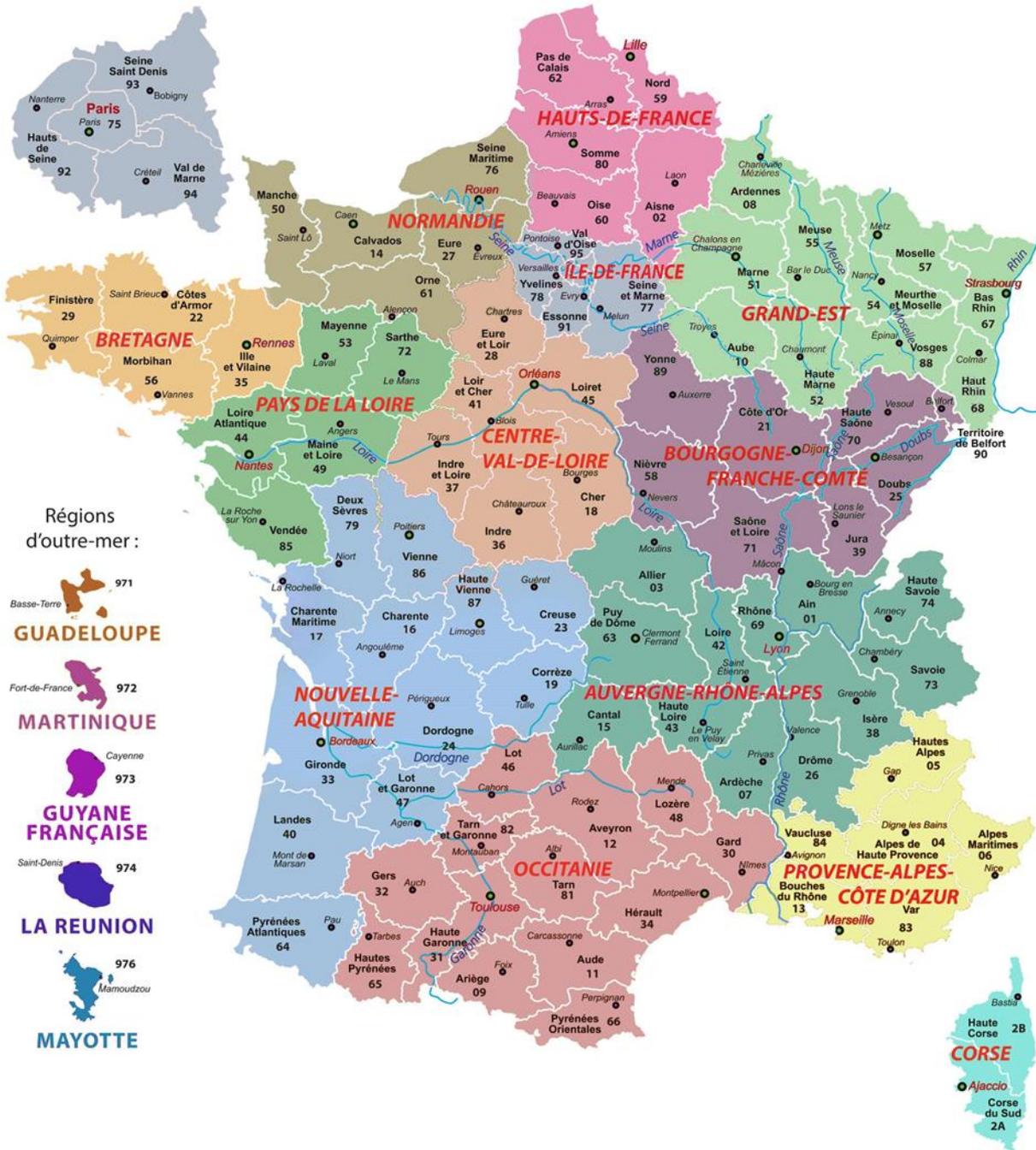
<sup>5</sup> GTAI (2020): SWOT-Analyse-Frankreich. Soziale Konflikte erschweren Reformen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>6</sup> Gouvernement.fr (2016): <https://www.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-actualites/2016-Actualites/Les-noms-des-nouvelles-regions-sont-actes>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>7</sup> Ministère des Outre-Mer (2020): <http://outre-mer.gouv.fr/les-territoires>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

jedoch im Falle einer Nicht-Mitgliedschaft mit der EU assoziiert. Die Reichweite des EU-Rechts richtet sich hier nach den Durchführungsbestimmungen der EU, die die Assoziierung konkretisieren.<sup>8</sup>

Abbildung 1: Departements Frankreichs



Quelle: cartes-2-france.com.com (2020), <https://www.cartes-2-france.com/carte-regions-france.php>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>8</sup> Gouvernement.fr (2017): La réforme territoriale, [www.gouvernement.fr/action/la-reforme-territoriale](http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-territoriale), letzter Zugriff am 19.07.2020.

## 2.2 Regierung und politisches System Frankreichs

Basierend auf der Verfassung vom 4. Oktober 1958 („Fünfte Republik“) handelt es sich bei Frankreich um eine laizistische Republik mit einem gemischt präsidentiell-parlamentarischen Regierungssystem. Die Machtbereiche der Exekutive liegen beim Präsidenten und der Regierung. Frankreich ist zentralistisch organisiert und verfügt über eine sehr starke Exekutive. Der Staatspräsident ist zugleich Staatsoberhaupt, Hüter der Verfassung, Chef der Exekutive und oberster Befehlshaber der Streitkräfte. Aufgrund dessen nimmt er eine überparteiliche Rolle ein, wenngleich er als Politiker Vertreter einer bestimmten politischen Richtung ist. Die Regierung ist vom Vertrauen des Präsidenten abhängig. Er ernennt den Premierminister und auf dessen Vorschlag die Regierung. Die Regierung ist dem Parlament verantwortlich, welches sich aus zwei Kammern zusammensetzt – den 577 direkt gewählten Abgeordneten der Nationalversammlung (*assemblée nationale*) und den 348 Senatoren des Senats (*sénat*). Die Senatoren werden indirekt von den Repräsentanten der Departement- und Regionalversammlungen und den Gemeinderäten gewählt. Die zwei Kammern sind nicht gleichberechtigt und die Nationalversammlung kann den Senat überstimmen. Das Parlament hat gegenüber der Regierung eine Kontrollfunktion und erarbeitet und verabschiedet Gesetze.<sup>9</sup>

Regierungschef ist seit dem 03. Juli 2020 Premierminister Jean Castex und Jean-Yves Le Drian ist seit dem 17. Mai 2017 Außenminister.<sup>10</sup> Seit dem 14. Mai 2017 ist Emmanuel Macron der achte Präsident der Fünften Republik. Die Amtszeit des Präsidenten beträgt fünf Jahre und er darf einmal wiedergewählt werden. Als Gründer der sich im April 2016 formierten Partei *La République En Marche!* hat Emmanuel Macron die Präsidentschaftswahlen gewonnen und in seiner gut dreijährigen Amtszeit bereits eine Vielzahl an Reformen durchgeführt. Das Parteienspektrum des Landes untergliedert sich traditionell in die Lager der Linken bzw. der bürgerlich Rechten. *La République En Marche!* hat sich bei ihrer Gründung außerhalb dieses Schemas positioniert. Der stark rechts positionierte *Rassemblement National* (zuvor *Front National*) konnte bei den Präsidentschaftswahlen 2017 das zweitbeste Wahlergebnis erzielen und wurde bei den Europawahlen 2019 mit fast einem Viertel der Stimmen stärkste Kraft, wobei *La République En Marche!* knapp auf dem zweiten Platz landete.<sup>11</sup>

Mit Macrons Wahl im Jahr 2017 wurde ein neuer Impuls für die Wirtschaft assoziiert. Er steht für sozial- und wirtschaftsliberale Positionen und setzt sich für eine Vertiefung der Europäischen Union ein. Gleichzeitig zeigt er einen starken Reformwillen im eigenen Land und ging auch an traditionell unantastbare Bereiche der französischen Gesellschaft. So wurde bereits im September 2017 eine umfassende Arbeitsmarktreform verabschiedet. Zu diesem Zeitpunkt hatte Frankreich eine Arbeitslosigkeit von rund zehn Prozent und Ziel der Reform war es, den Arbeitsmarkt flexibler zu gestalten, um mit globalen Konzernen mithalten, die in schwierigen Situationen Kündigungen aussprechen können. Die Bedeutung von Branchen- und Betriebsvereinbarungen wurde gestärkt und der teils rigide Kündigungsschutz gelockert.<sup>12</sup> Auch wurden Entschädigungen für ungerechtfertigte Kündigungen restriktiert. Die Arbeitsmarktreform wurde von den linken Gewerkschaften als eine Schwächung der Arbeitnehmerrechte interpretiert und es kam zu Demonstrationen. Parallel hierzu wurde die Vermögenssteuer abgeschafft, um einen Anreiz für heimische Investoren zu schaffen, in Frankreich zu bleiben. Steuer wird nur noch auf Immobilienwerte wie Häuser, Appartements und Grund und Boden erhoben. Aktien und Lebensversicherung sind jedoch ausgenommen. Da hiervon vor allem besserverdienende Franzosen profitierten, führte auch dies zu heftiger Kritik an der Politik Macrons.<sup>13</sup>

Im Oktober 2018 kam es zur sogenannten Gelbwestenbewegung (*Mouvement des Gilets jaunes*). Auslöser war eine geplante Erhöhung der Steuer auf fossile Kraftstoffe, vor allem Diesel, um auf diese Art die Energiewende finanzieren und durchführen zu können. Dies führte zu heftigen Protesten, die weltweit Beachtung fanden und die Regierung unter Macron innenpolitisch stark unter Druck setzten. Neben der Forderung nach einer Unterlassung der geplanten Steuererhöhung auf fossile Kraftstoffe, stellten die Demonstranten eine Reihe von sozialen Forderungen, wie zum Beispiel eine Erhöhung des Mindestlohns. Letztendlich verzichtete

---

<sup>9</sup> Auswärtiges Amt (2020): Frankreich: Politisches Porträt, [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/politisches-portraet/209646](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/politisches-portraet/209646), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>10</sup> Auswärtiges Amt (2020): Frankreich: Steckbrief, [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/frankreich/209522](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/frankreich/209522), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>11</sup> Elysee.fr (2020): Emmanuel Macron, [www.elysee.fr/emmanuel-macron](http://www.elysee.fr/emmanuel-macron), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>12</sup> Handelsblatt (2017): Macron beschließt erste große Reform (22.09.2017), [www.handelsblatt.com/politik/international/gelockertes-arbeitsrecht-macron-beschliesst-erste-grosse-reform/20366046.html?ticket=ST-2924965-NNrZsRu6Dy7Vp7mJNaJr-ap5](http://www.handelsblatt.com/politik/international/gelockertes-arbeitsrecht-macron-beschliesst-erste-grosse-reform/20366046.html?ticket=ST-2924965-NNrZsRu6Dy7Vp7mJNaJr-ap5), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>13</sup> Der Spiegel (2017): Macron streicht Vermögenssteuer. Die Reichen zuerst (17.10.2017), [www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/emmanuel-macron-streicht-vermoegenssteuer-die-reichen-zuerst-a-1173243.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/emmanuel-macron-streicht-vermoegenssteuer-die-reichen-zuerst-a-1173243.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

die Regierung auf die geplante Steuererhöhung. Emmanuel Macron rief den sozialen und wirtschaftlichen Notstand aus und beschloss als Reaktion ein milliardenschweres Reformpaket zur Erleichterung der sozialen Situation. So müssen in Frankreich seit 2019 keine Steuern auf Überstunden gezahlt werden und etwa 70 Prozent der Rentner bekamen eine Steuererleichterung, indem sie von einer umstrittenen Sozialabgabe befreit wurden. Zusätzlich wurde der Mindestlohn erhöht, indem Angestellte auf Mindestlohniveau 100 Euro im Monat zusätzlich erhalten.<sup>14</sup>

Nachdem sich die Proteste der Gelbwesten im Sommer 2019 weitgehend abgeschwächt haben, kam es im Dezember 2019 wieder zu landesweiten Protesten, welche die Wirtschaft Frankreichs nahezu lahmlegten. Auslöser war die von der Regierung geplante Reform des Rentensystems in Frankreich. Derzeit existieren mehr als 40 unterschiedliche Pensionskassen mit unterschiedlichen Konditionen. Diese bringen Privilegien für einzelne Berufsgruppen mit sich, etwa für Beschäftigte des Öffentlichen Diensts, für Mitarbeiter der Eisenbahn, der Pariser Verkehrsbetriebe, der Pariser Oper, für Polizisten und Feuerwehrleute, für Krankenhausangestellte, Angestellte der Strom- und Gaswirtschaft und für Militärangehörige. Die Regierung plante diese zu einem einheitlichen System umzubauen und gleichzeitig das Eintrittsalter von 62 auf 64 Jahre anzuheben. Nach OECD-Angaben gehen Franzosen bereits nach 60,8 Jahren in Rente, während der Durchschnitt in den OECD-Ländern bei Männern bei 65,4 Jahren und für Frauen bei 63,7 Jahren liegt. Als Zugeständnis der Regierung war geplant, die Grundrente im Jahr 2022 auf rund eintausend Euro anzuheben.<sup>15</sup> Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Streiks, welche nur wenige Monate vor der Corona-Krise stattfanden, werden im späteren Verlauf der Zielmarktanalyse weiter ausgeführt.

Richtungsweisend ist die auf die Zukunft gerichtete Politik Emmanuel Macron im Hinblick auf die Beschleunigung der Digitalisierung Frankreichs. Im September 2019 versprach er vor geladenen Firmengründern und Investoren 5 Milliarden Euro, die institutionelle Investoren in den folgenden drei Jahren in aufstrebende Digitalunternehmen Frankreichs investieren würden. Dadurch soll dem Kapitalmangel, der zumeist das Wachstum europäischer Start-Ups bremst, entgegengewirkt werden.<sup>16</sup>

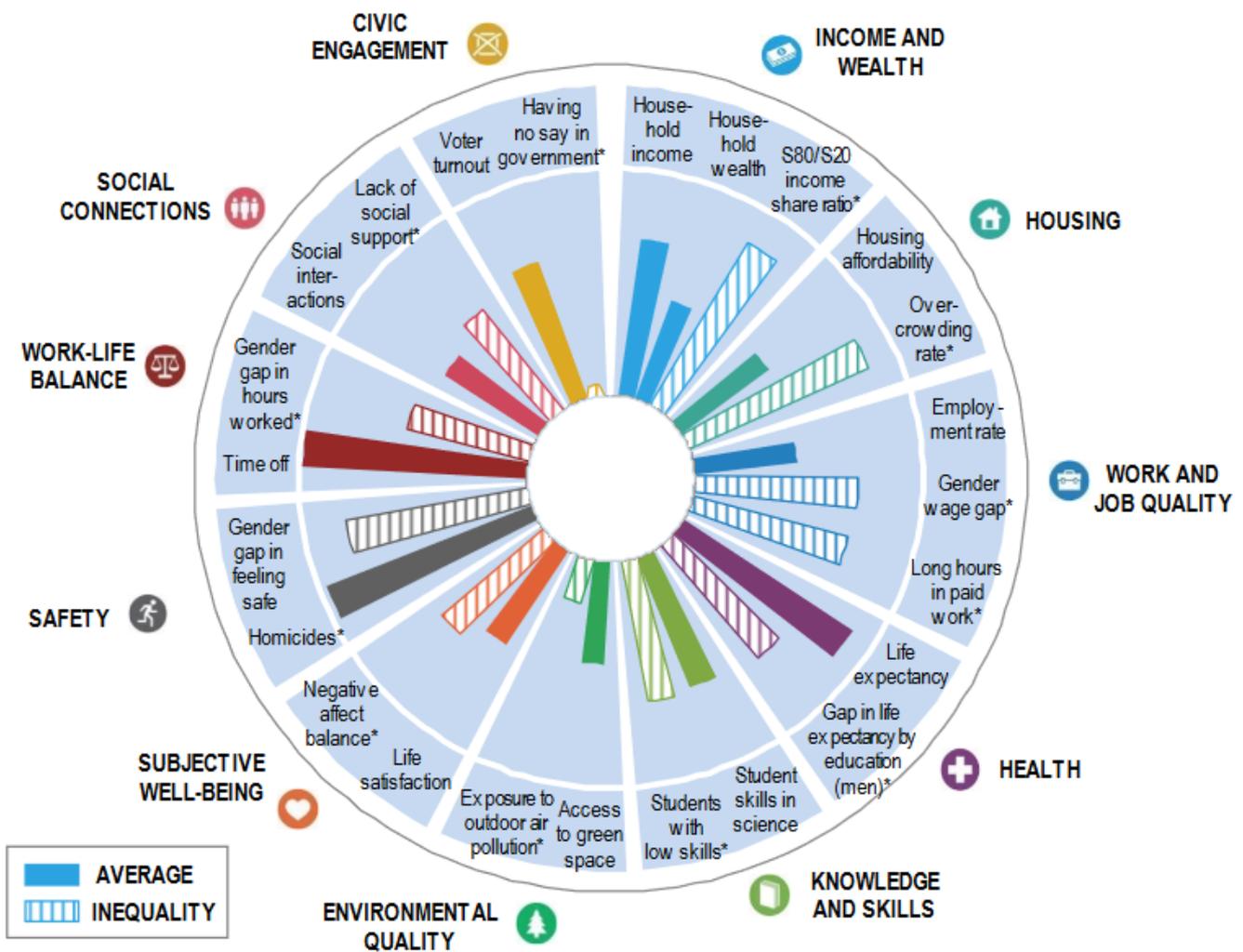
---

<sup>14</sup> Handelsblatt (2018): Regierung kämpft weiter gegen „Gelbwesten“-Wut – Macron reagiert im Netz (21.12.2018), [www.handelsblatt.com/politik/international/frankreich-regierung-kaempft-weiter-gegen-gelbwesten-wut-macron-reagiert-im-netz/23789432.html?ticket=ST-2966697-RnC40TT7JHUutajb3zsp-ap5](http://www.handelsblatt.com/politik/international/frankreich-regierung-kaempft-weiter-gegen-gelbwesten-wut-macron-reagiert-im-netz/23789432.html?ticket=ST-2966697-RnC40TT7JHUutajb3zsp-ap5), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>15</sup> Deutschlandfunk (2020): Auf die Barrikaden! Der Streit um die Rentenreform in Frankreich (23.01.2020), [www.deutschlandfunk.de/auf-die-barrikaden-der-streit-um-die-rentenreform-in-724.de.html?dram:article\\_id=468663](http://www.deutschlandfunk.de/auf-die-barrikaden-der-streit-um-die-rentenreform-in-724.de.html?dram:article_id=468663), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>16</sup> Deutsch-Französisches Institut (2019): Rückblick auf das politische Geschehen in Frankreich 2019, [www.dfi.de/de/Bibliothek/Rueckblicke/rueckblick\\_2019.shtml](http://www.dfi.de/de/Bibliothek/Rueckblicke/rueckblick_2019.shtml), letzter Zugriff am 19.07.2020.

Abbildung 2: Lebensqualität in Frankreich



Quelle: OECD (2018), <https://www.oecd.org/france/Better-Life-Initiative-country-note-France.pdf>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

### 2.3 Die deutsch-französischen Beziehungen

Die deutsch-französische Freundschaft hat sich historisch nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelt und Frankreich ist Deutschlands engster und wichtigster Partner in Europa. Mit keinem anderen Land gibt es so regelmäßige und vernetzte Abstimmung bei politischen und wirtschaftspolitischen Fragen wie mit Frankreich. Die Beauftragten für die deutsch-französische Arbeit – in Berlin EU-Staatsminister Roth und in Paris EU-Staatssekretärin de Montchalin – dienen als Bindeglieder der beiden Regierungen. Auf Ebene der Bundesländer übernimmt dies der Bevollmächtigte für kulturelle Beziehungen zu Frankreich. Aktuell nimmt diese Position der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Armin Laschet, ein. Seit dem März 2019 tagt zweimal jährlich die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung, welche sich auf je 50 Mitgliedern des Deutschen Bundestages und Abgeordneten der französischen Nationalversammlung zusammensetzt. Seit dem Januar 2020 unterstützt der deutsch-französische Ausschuss die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, um die deutsch-französischen Regionen auf vielfältige Weise in ihrer engen Kooperation zu unterstützen. Eine Vielzahl von Institutionen und Kooperationen füllt die bilateralen Beziehungen mit Leben. Zu nennen sind etwa das Deutsch-Französische Jugendwerk, der gemeinsame Fernsehsender Arte, die gemeinsame Deutsch-Französische Brigade, die Deutsch-Französische Hochschule, das Deutsch-Französische Institut in Ludwigsburg oder das Deutsch-Französische Institut für „Industry of the Future“. Zusätzlich gibt es zahlreiche deutsch-französische Vereinigungen, Regional- und Städtepartnerschaften, Schulpartnerschaften etc.

Grundlage hierfür ist der 1963 von Staatspräsident Charles de Gaulle und Bundeskanzler Konrad Adenauer unterzeichnete Élysée-Vertrag.<sup>17</sup> Im Januar 2019 wurde der Vertrag von Aachen über die deutsch-französische Zusammenarbeit und Integration geschlossen.<sup>18</sup> Der Aachener Vertrag knüpft direkt an den Élysée-Vertrag an und ist ein Bekenntnis zur engen Verbindung von Frankreich und Deutschland und zu einem starken, zukunftsorientierten und souveränen Europa. Im Aachener Vertrag wird unter anderem die bereits enge Abstimmung vor EU-Gipfeln festgeschrieben. Demzufolge halten Frankreich und Deutschland vor großen Treffen auf europäischer Ebene regelmäßige Konsultationen auf bilateraler Ebene ab (z.B. KI Richtlinien, Corona-Krise), um gemeinsame Standpunkte zu erarbeiten und gemeinsame Äußerungen von Ministerinnen und Ministern zu ermöglichen.

Weiterhin wurde eine intensivere militärische Kooperation beschlossen. Teil davon ist die gemeinsame Formulierung strategischer Ansätze bei Themen wie der Bildung einer Europäischen Verteidigungsunion, der Formierung einer engen Partnerschaft mit Afrika und einer verbesserten Koordination mit den Vereinten Nationen. Dabei unterstützt Frankreich den Wunsch Deutschlands nach einem ständigen Sitz im Sicherheitsrat der Vereinten Nationen. Auf gesellschaftlicher Ebene sollen Bürgerinitiativen und Städtepartnerschaften gefördert werden. Weiterhin soll das Leben der Bürger in den Grenzregionen verbessert werden, indem grenzüberschreitende Projekte wie Kindertagesstätten, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsversorgung und Gewerbezone ermöglicht werden sollen.

Vor allem auf wirtschaftlicher Ebene sind die Vereinbarungen des Aachener Vertrages von großer Relevanz für Unternehmen. Der Vertrag beinhaltet eine Harmonisierung des Wirtschaftsrechts und die Abstimmung wirtschaftspolitischer Maßnahmen. Eine zügige Implementation von Projekten in den Bereichen Klima, Umwelt, Gesundheit und Nachhaltigkeit ist das formulierte Ziel, um dadurch die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit von Frankreich und Deutschland zu verbessern. Ein ehrgeiziger Klimaschutz soll Bestandteil aller Bereiche sein.<sup>19</sup>

Ohnehin sind Deutschland und Frankreich bereits füreinander die wichtigsten Handelspartner in Europa. Der Luft- und Raumfahrtkonzern Airbus ist ein gutes Beispiel für die deutsch-französische Industriekooperation. Die Chefs der größten börsennotierten Unternehmen aus Frankreich und Deutschland versammeln sich jedes Jahr zum informellen Gedankenaustausch mit führenden Politikern aus beiden Ländern in Evian.<sup>20</sup>

## 2.4 SWOT-Analyse und Potenzial der französischen Wirtschaft

Im Jahr 2018 hatte Frankreich ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 2.353 Milliarden Euro und ist damit die sechst größte Volkswirtschaft der Welt. Dabei wächst die Bevölkerung mit der im europäischen Vergleich hohen Wachstumsrate von 0,3 Prozent pro Jahr.<sup>21</sup> Im Jahr 2019 wuchs das BIP auf 2.419 Milliarden Euro.<sup>22</sup> Damit wuchs im Jahr 2019 das reale BIP in Frankreich um 1,3 Prozent.<sup>23</sup> So wuchs die französische Wirtschaft doppelt so stark wie die deutsche. Dieser Trend wurde vor Ausbruch der Corona Krise auch für die kommenden Jahre prognostiziert, was zum Teil den Arbeitsmarktreformen Emmanuel Macrons zugeschrieben

<sup>17</sup> Auswärtiges Amt (2020): Deutschland und Frankreich: Bilaterale Beziehungen, [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/bilateral/209530](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/bilateral/209530), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>18</sup> Deutsch-Französisches Institut (2019): Rückblick auf das politische Geschehen in Frankreich 2019, [www.dfi.de/de/Bibliothek/Rueckblicke/rueckblick\\_2019.shtml](http://www.dfi.de/de/Bibliothek/Rueckblicke/rueckblick_2019.shtml), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>19</sup> Bundesregierung (2019): Deutsch-französische Freundschaft. Deutschland und Frankreich schließen Vertrag von Aachen, [www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschland-und-frankreich-schliessen-vertrag-von-aachen-1566838](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschland-und-frankreich-schliessen-vertrag-von-aachen-1566838), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>20</sup> Auswärtiges Amt (2020): Deutschland und Frankreich: Bilaterale Beziehungen, [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/bilateral/209530](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/bilateral/209530), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>21</sup> GTAI (2020): GTAI (2020): SWOT-Analyse-Frankreich. Soziale Konflikte erschweren Reformen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

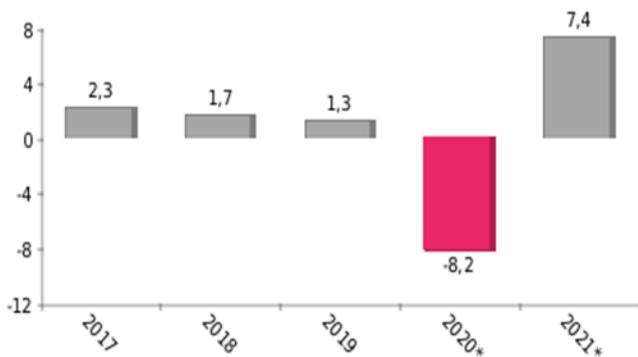
<sup>22</sup> GTAI (2020): Wirtschaftsdaten Kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsdaten-kompakt/frankreich/wirtschaftsdaten-kompakt-frankreich-156588>, letzter Zugriff am 21.07.2020.

<sup>23</sup> Statista (2020): Frankreich: Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1980 bis 2018 und Prognosen bis 2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/14536/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-in-frankreich/#professional>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

wurde.<sup>24</sup> Die aktuellen Auswirkungen der Corona-Krise und mögliche zukünftige Folgen für die französische Wirtschaft werden im weiteren Verlauf der Zielmarktanalyse im Zusammenhang mit der maritimen Wirtschaft diskutiert.

Die französische Bevölkerung konzentriert sich auf einige Ballungsräume. Die fünfzehn städtischen Gebiete Frankreichs, die mehr als 500.000 Einwohner zählen, repräsentieren 40% der Gesamtbevölkerung und erwirtschaften 55% der gesamten Einkommenssumme. Diese Regionen gelten als Motor von Wachstum und Wohlstand, denn sie haben einen Anteil von mehr als 50% an der Wirtschaftstätigkeit und der Pro-Kopf-Anteil am BIP ist in den Metropolen um durchschnittlich 50% höher als im Rest des Landes. Allein der Anteil der Metropolregion Paris repräsentiert etwa ein Drittel des gesamten französischen BIP. Generell haben sich damit die großen Städte zum Motor von Wachstum und Wohlstand entwickelt.<sup>25</sup>

### Abbildung 3: Entwicklung des französischen BIP



Bruttoinlandsprodukt: Veränderung in %, real

Quelle: GTAI (2020): Wirtschaftsdaten kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/resource/blob/14758/504784ccdb4285ffd634cea999657d6e/gtai-wirtschaftsdaten-mai-2020-frankreich-data.pdf>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

Externe Unsicherheiten kann Frankreich zum Teil besser als Deutschland verkraften, da es weniger von Exportmärkten abhängig ist und die Binnennachfrage in der jüngsten Vergangenheit bis zu Beginn der Corona-Krise deutlich gestiegen ist. Daher ist auch zu erwarten, dass Frankreich weniger vom Brexit betroffen sein wird als Deutschland.<sup>26</sup> Die Arbeitslosigkeit ist gesunken und damit die Abhängigkeit von staatssubventionierten Beschäftigungen und Kurzzeitverträgen. Die Kaufkraft der Haushalte ist bis 2020 deutlich gestiegen, was einerseits die Konsumquote, aber auch die Sparquote nach oben getrieben hat.<sup>27</sup> Die Kaufkraft ist sogar so stark gestiegen, wie seit 2007 nicht mehr, was neben den Reformen auch am Zuwachs der Anzahl an Arbeitsplätzen, an realen Lohnzuwächsen und an einer schwachen Inflation lag.

Im Jahr 2019 waren die Bruttoanlageinvestitionen wichtigster Wachstumstreiber. Unternehmen investierten in hohem Maß, was durch die robuste Binnennachfrage, anhaltend günstige Finanzierungsbedingungen und der einmaligen Absenkung der Lohnnebenkosten auf niedrige Löhne im Jahr 2019 begünstigt wurde. Neben den hohen Unternehmensgewinnen, günstigen Finanzierungsbedingungen und hohen Auslastungsgraden der Industrie haben auch Investitionen der öffentlichen Hand die Investitionen vorangetrieben.

<sup>24</sup> Die Welt (2019): Wirtschaftswachstum. Frankreich hängt Deutschland deutlich ab (29.12.2019), [www.welt.de/wirtschaft/article204631314/Wachstum-Frankreich-haengt-Deutschland-deutlich-ab.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article204631314/Wachstum-Frankreich-haengt-Deutschland-deutlich-ab.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>25</sup> France Stratégie (2016): Dynamiques et inégalités territoriales, [www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/17-27-territoires\\_web-ok.pdf](http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/17-27-territoires_web-ok.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>26</sup> GTAI (2019): Wirtschaftsausblick - Frankreich. Robustes Wachstum durch mehr Konsum bei schwächerer Investitionstätigkeit, [www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaftsausblick-frankreich-205440](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaftsausblick-frankreich-205440), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>27</sup> OECD (2019): Economic Outlook November 2019 Country Note, France [issuu.com/oecd.publishing/docs/france](http://issuu.com/oecd.publishing/docs/france), letzter Zugriff am 19.07.2020.

Dazu sind für die kommenden Jahre eine Reihe von Großprojekten geplant<sup>28</sup>:

- Der Grand Paris Express (Region Paris)
- Die Olympischen Spiele 2024 (Paris)
- Der Kanal Seine-Nord (ein Kanalbau über 7 Schleusen)
- Die Metrolinie 3 in Toulouse (27 km, 21 Stationen)
- Erweiterung von Disneyland (Paris)
- Bau einer Universitätsklinik in Paris (Campus hospitalo-universitaire Grand Paris-Nord)
- Rekonstruktion der Kathedrale Notre-Dame, Paris
- Celtic Interconnector (Hochspannungsleitung zwischen Bretagne und Südirland)
- Renovierung und Ausbaus des Bahnhofs Nord, Paris
- Ausbau und Modernisierung der Universitätsklinik CHU, Rennes
- Sanierung des Grand Palais, Paris

Im Außenhandel ist Deutschland für Frankreich das wichtigste Lieferland mit einem Anteil von 15,5 Prozent der Lieferländer. Es wird gefolgt von China mit einem Anteil von 9 Prozent, Italien mit einem Anteil von 7,6 Prozent und Belgien mit einem Anteil von 7,0 Prozent (Stand 2018).

Deutschland ist auch das wichtigste Abnehmerland mit einem Anteil von 14,6 Prozent der Abnehmerländer, gefolgt von den USA mit 8,0 Prozent, Spanien mit 7,8 Prozent und Italien mit 7,5 Prozent (Stand 2018).

Im Jahr 2019 waren die wichtigsten deutschen Einfuhrgüter Chemische Erzeugnisse (17,7 Prozent), Kfz und Kfz-Teile (14,9 Prozent) Maschinen (12 Prozent) und Sonstige Fahrzeuge (8,4 Prozent).

Im selben Jahr waren die wichtigsten deutschen Kfz und Kfz-Teile (14,5 Prozent), Chemische Erzeugnisse (14,1 Prozent), sowie Maschinen (14 Prozent) und Sonstige Fahrzeuge (10,5 Prozent).

Dabei profitiert Frankreich im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von rund 40 Freihandelsabkommen, die die EU mit ca. 70 Staaten weltweit geschlossen hat.<sup>29</sup>

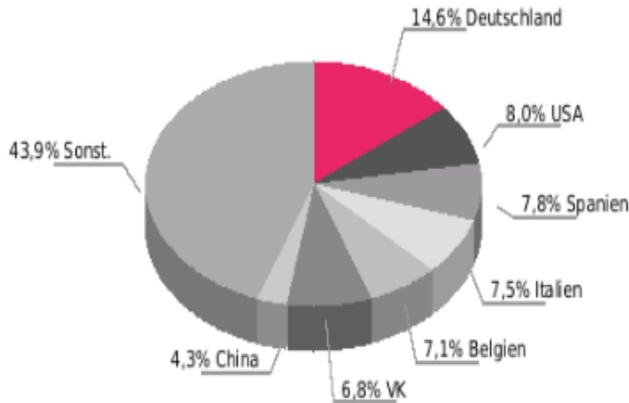
---

<sup>28</sup> GTAI (2020): Wirtschaft springt erst langsam wieder an, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaft-springt-erst-langsam-wieder-an-249422>, letzter Zugriff am 21.07.2020.

<sup>29</sup> GTAI (2020): Wirtschaftsdaten Kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsdaten-kompakt/frankreich/wirtschaftsdaten-kompakt-frankreich-156588>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Abbildung 4: Außenhandelsbeziehungen Export****Hauptabnehmerländer**

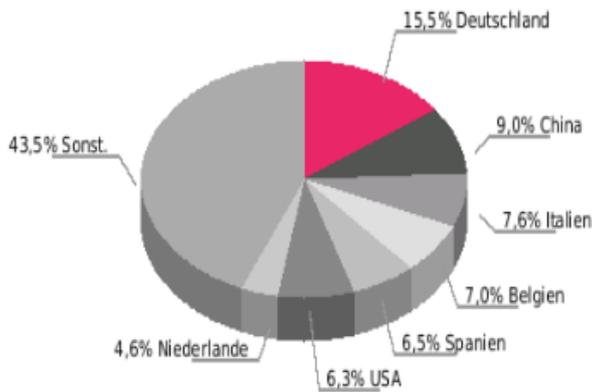
2018; Anteil in %



Quelle: GTAI (2020): Wirtschaftsdaten kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/resource/blob/14758/504784ccdb4285ffd634cea999657d6e/gtai-wirtschaftsdaten-mai-2020-frankreich-data.pdf>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Abbildung 5: Außenhandelsbeziehungen Import****Hauptlieferländer**

2018; Anteil in %



Quelle: GTAI (2020): Wirtschaftsdaten kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/resource/blob/14758/504784ccdb4285ffd634cea999657d6e/gtai-wirtschaftsdaten-mai-2020-frankreich-data.pdf>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

Teil des Reformprogramms Macrons ist die digitale Agenda, welche er um eine KI-Strategie ergänzt hat. Der Staatspräsident versprach im September 2019 Firmengründern und Investoren 5 Milliarden Euro, die institutionelle Investoren in den folgenden drei Jahren in aufstrebende Digitalunternehmen Frankreichs investieren würden. Schon heute ist Frankreich dank staatlich geförderter Institute und innovativer Großunternehmen sowie durch großzügige Steuervergünstigungen ein bedeutender Standort für Forschung und Entwicklung. Zudem haben sich Förderung und Finanzierungsmöglichkeiten für die sehr aktive Start-up-Szene in Frankreich in

den letzten Jahren signifikant verbessert.<sup>30</sup> Dennoch gelingt hier nicht immer die Verknüpfung mit der Industrie und anderen Sektoren. Deutschland und Frankreich sind für Start-Ups aus dem jeweils anderen Land attraktive Wachstumsmärkte. Rund 50 Prozent der deutschen Investoren setzen in den Bereichen Innovation und digitaler Wandel weiterhin hohe Hoffnungen auf Frankreich.<sup>31</sup>

Zwar investieren französische Firmen viel, doch sind gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen Modernisierung, Automatisierung und der Einsatz von Industrierobotern noch nicht weitverbreitet. Ein unter der Regierung von Macron errichteter Innovationsfonds soll Frankreich in den Bereichen Autonomes Fahren, Künstliche Intelligenz und Industrie 4.0 zu einer der führenden und wettbewerbsfähigeren Nationen machen. So entwickelt sich eine Businesskultur, die gezielt auf die Anpassung neuer Technologien zur Verbesserung der Produktivität ausgerichtet ist. Bereits heute besteht mit deutschen Unternehmen eine Vielzahl von Kooperationsvorhaben, die vertieft werden. Die in der Auflistung weiterer oben genannten Großprojekte bieten für deutsche Unternehmen gute Investitionsmöglichkeiten, insbesondere bei den Infrastrukturprojekten.<sup>32</sup>

Ein Fragezeichen bleibt bei der weiteren Entwicklung der französischen Wirtschaft die Durchsetzbarkeit des von Macron eingeschlagenen Reformwegs des Arbeitsmarktes und des Rentensystems. Die sozialen Proteste am Ende des Jahre 2019 auf die geplante Rentenreform dürften das Verbrauchervertrauen schwächen.<sup>33</sup> Eine Rückführung der hohen Staatsausgaben wird sich als schwierig erweisen. Weitere Reformen und Förderprogramme sind aber in den kommenden Jahren nötig, um das Wachstum anzureiben und attraktiver Geschäftschancen etwa bei der Energiewende oder bei der Digitalisierung der Wirtschaft zu generieren.<sup>34</sup> Derzeit ist es fraglich, wann die Rentenreformgesetze verabschiedet werden, nachdem die Corona-Krise die Regierung zu einer Verschiebung des ursprünglichen Zeitplans veranlasst hat und davon auszugehen ist, dass die Reform nicht mehr in der aktuellen Legislaturperiode stattfinden wird.<sup>35</sup> Die aktuelle Corona-Krise und die unsichere Entwicklung in den kommenden Monaten dürften diese Zweifel nur verstärken.

Als weitere Probleme gelten die hohe Jugendarbeitslosigkeit, die Häufigkeit befristeter Beschäftigungsverhältnisse und eine geringe Beschäftigungsquote älterer Menschen. Weiterhin ist die Mobilität durch hohe Mieten und einen schwierigen Zugang zu Sozialwohnungen zum Teil erheblich eingeschränkt. Inwiefern Reformen der Ausbildung und des Wohnungsbaus hier für eine Verbesserung sorgen können, wird sich erst in einigen Jahren zeigen.<sup>36</sup>

Zusammenfassend bleibt dennoch zu sagen, dass die positive wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahr 2020 aufgrund der bereits angegangenen Reformen und der Förderung der Digitalisierung von Schlüsselindustrien Marktchancen eröffnet und auch bei Unsicherheit durch die Auswirkungen durch die Corona-Krise langfristig auf eine positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung hoffen lässt. Eine große und wachsende Bevölkerung, gute Infrastruktur und Innovationskraft, exzellente Infrastruktur, die Marktgröße, das gute Bildungssystem sowie das technologische Potenzial – Frankreich bleibt aufgrund all der aufgeführten Merkmale und Potenziale ein Markt, in den es sich zu investieren lohnt. Es ist doch bereits heute für viele deutsche Firmen der wichtigste Absatzmarkt.<sup>37</sup> Laut

<sup>30</sup> GTAI (2019): SWOT-Analyse Frankreich, Dezember 2018, [www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefspraxis/swot-analyse,t=swotanalyse--frankreich-dezember-2018,did=2201476.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefspraxis/swot-analyse,t=swotanalyse--frankreich-dezember-2018,did=2201476.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>31</sup> AHK Frankreich (2018): Deutsche Unternehmen in Frankreich Geschäftslage, Einschätzungen und Erwartungen 2018-2022, [https://www.francoallemand.com/fileadmin/AHK\\_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf](https://www.francoallemand.com/fileadmin/AHK_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>32</sup> GTAI (2020): SWOT-Analyse-Frankreich. Soziale Konflikte erschweren Reformen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>33</sup> GTAI (2019): Wirtschaftsausblick - Frankreich. Robustes Wachstum durch mehr Konsum bei schwächerer Investitionstätigkeit, [www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaftsausblick-frankreich-205440](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaftsausblick-frankreich-205440), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>34</sup> GTAI (2020): SWOT-Analyse-Frankreich. Soziale Konflikte erschweren Reformen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>35</sup> Süddeutsche Zeitung (2020): Marons abgesagte Reform (23.04.2020), <https://www.sueddeutsche.de/politik/frankreich-macrons-abgesagte-reform-1.4886250>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>36</sup> GTAI (2020): SWOT-Analyse-Frankreich. Soziale Konflikte erschweren Reformen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>37</sup> AHK Frankreich (2018): Deutsche Unternehmen in Frankreich Geschäftslage, Einschätzungen und Erwartungen 2018-2022, [www.fr/ancoallemand.com/fileadmin/AHK\\_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf](http://www.fr/ancoallemand.com/fileadmin/AHK_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

einer Umfrage aus dem Jahr 2018 würden sich 63 Prozent der befragten deutschen Muttergesellschaften heute wieder für eine Niederlassung in Frankreich entscheiden.<sup>38</sup>

Die folgende Abbildung schaut auf einen Blick in einer SWOT-Analyse (*strengths, weaknesses, opportunities, threats*) die Potenziale und Risiken der französischen Wirtschaft:

**Tabelle 1: SWOT-Analyse Frankreich**

Strengths (Stärken)	Weaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Großer Markt mit wachsender Bevölkerung</li> <li>• Stark international aufgestellte Großunternehmen</li> <li>• Qualifizierte Arbeitskräfte</li> <li>• Gute Infrastruktur</li> <li>• Vergleichsweise geringe Energiekosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Reformhindernisse und geringe Reformbereitschaft</li> <li>• Geringe Flexibilität des Arbeitsmarktes</li> <li>• Schwache Ausprägung von Industrieclustern außerhalb der Sektoren Luftfahrt und KfZ</li> <li>• Großer, teilweise ineffizienter Staatssektor</li> <li>• Geringe Wettbewerbsfähigkeit kleiner und mittelgroßer Unternehmen</li> </ul>
Opportunities (Chancen)	Threats (Risiken)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reformen eröffnen Chancen in zahlreichen Sektoren</li> <li>• Große Infrastrukturprojekte und Großveranstaltungen in der Hauptstadtregion</li> <li>• Digitalisierung bietet Kooperations- und Marktchancen</li> <li>• Aktive Industriepolitik zur Stärkung des Mittelstandes</li> <li>• Mehr Wachstum durch geringe Arbeitskosten und Steuersenkungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soziale Konflikte</li> <li>• Geringer Reformspielraum durch hohe Staatsverschuldung</li> <li>• Hohe Arbeitslosigkeit</li> <li>• Wachsender technologischer Rückstand in der Industrie.</li> </ul>

Quelle: Germany Trade & Invest (GTAI) (2020): SWOT-Analyse Frankreich. Januar 2020, [www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>38</sup> AHK Frankreich (2018): Deutsche Unternehmen in Frankreich Geschäftslage, Einschätzungen und Erwartungen 2018-2022, [www.fr/ancoallemand.com/fileadmin/AHK\\_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf](http://www.fr/ancoallemand.com/fileadmin/AHK_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

## 3. Die maritime Wirtschaft Frankreichs

### 3.1 Bestandsaufnahme der maritimen Wirtschaft Frankreichs

#### 3.1.1 Französische Häfen und ihre Bedeutung für Frankreich

Ein Hafen ist das Zusammenspiel verschiedener Einrichtungen und Services, welche es Fracht- und Passagierschiffen ermöglichen, im Rahmen eines komplexen Systems die Dienstleistungen von Schiffsbesitzern, Hafenangestellten, Handelsunternehmen und vielen weiteren beteiligten Akteuren effizient und sicher zu organisieren. Dabei sind sie in ein städtisches Gefüge eingebettet und ein regionaler und überregionaler Wirtschaftsfaktor. Gleichzeitig sind sie Akteur in einem empfindlichen Ökosystem und handeln mit zum Teil begrenzten Ressourcen.

Diese tragende und zukunftsweisende Bedeutung von Häfen und maritimer Wirtschaft gilt es in der weiteren Diskussion wirtschaftspolitischer Aspekte zu beachten, da viele Nebenbedingungen die wirtschaftlichen Strategien und Möglichkeiten beeinflussen. Die Häfen sind innereuropäische und globale Knotenpunkte für den Transport und die Personenbeförderung. Das macht sie zu einem Schnittpunkt von Logistik, Digitalisierung, Umwelttechnologie und modernster industriellen Maschinen. Die Entwicklung alternativer Energien und die Weiterentwicklung von Digitalisierung und Logistik werden den Erfolg der französischen Häfen in der nahen Zukunft bestimmen.<sup>39</sup> Die Schifffahrt ist schon heute einer der energieeffizientesten und wirtschaftlichsten Verkehrsträger und sichert die Basis für den europäischen und internationalen Handel mit Waren und Rohstoffen. Häfen sind Logistikkreisläufe mit Hightech und einer innovativen Meerestechnik. Das macht die maritime Wirtschaft zum Vorreiter bei der Umsetzung von Klima-, Umwelt-, Beschäftigungs- und Sicherheitsstandards im Verkehr sowie beim Ausbau der Offshore-Windenergie.<sup>40</sup>

Die Häfen Frankreichs unterteilen sich in vier Kategorien: das Mittelmeer (*la Méditerranée*), der Atlantik (*l'Atlantique*), die Zone Ärmelkanal-Nordsee (*la Manche-Mer du Nord*) und die Übersee (*les Outre-mer*). Insgesamt werden an den Häfen Frankreichs jährlich 35 Millionen Passagiere befördert, 390 Millionen Tonnen Waren umgeschlagen (das ist ein Anteil von zehn Prozent am Gesamtumschlag an europäischen Häfen) und 200.000 Tonnen Fischprodukte umgeschlagen. Insgesamt beträgt der Anteil am Handel mit Europa 36 Prozent und 15 Prozent mit Großbritannien.<sup>41</sup>

Folgende Abbildung liefert einen Überblick über die geographische Lage der einzelnen Häfen.

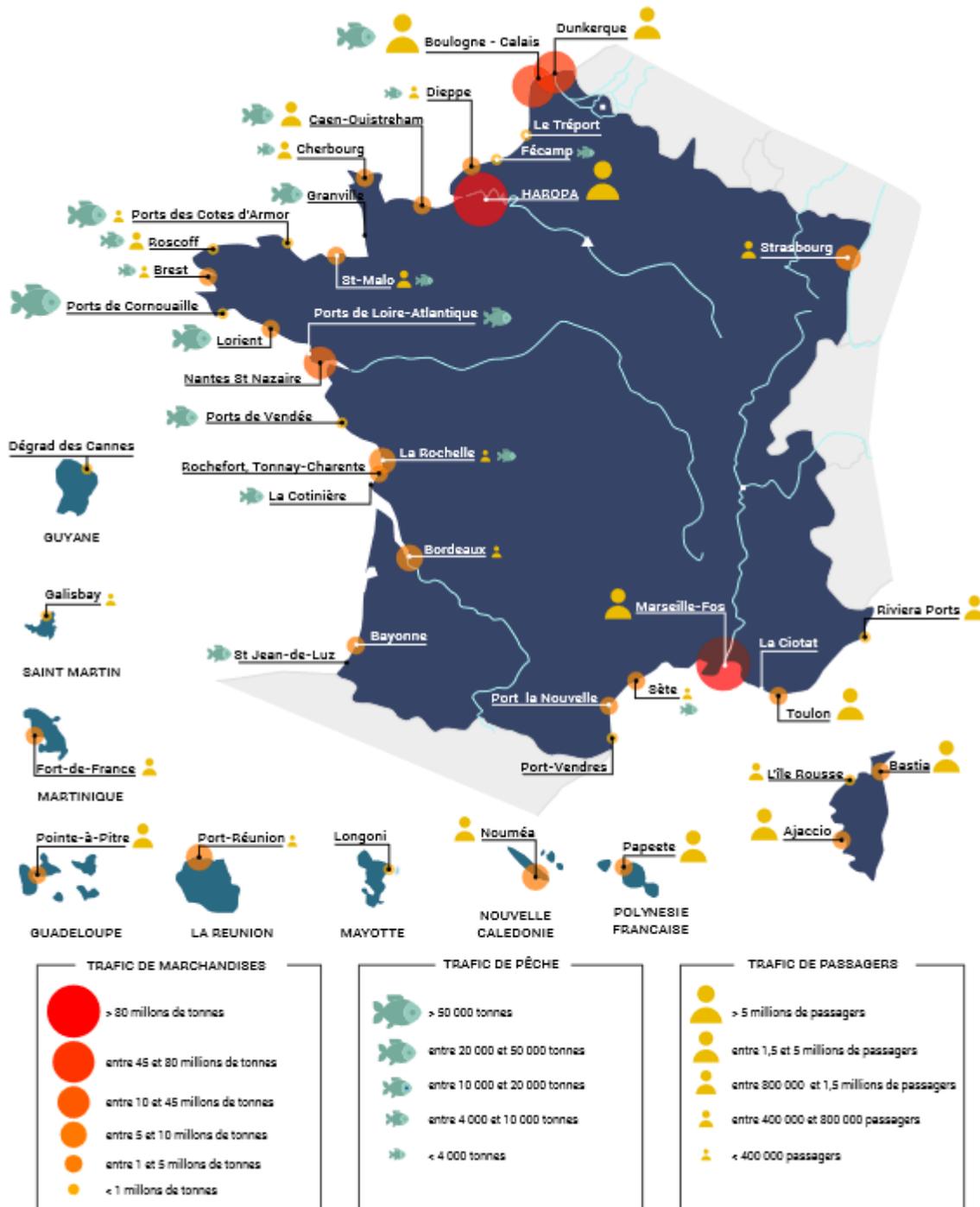
---

<sup>39</sup> Union des Ports de France (2020): Les priorités européennes, [www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002\\_Priorites\\_europeennes\\_20-24\\_UPF\\_FR.pdf](http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002_Priorites_europeennes_20-24_UPF_FR.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>40</sup> BMWI/ BMVI (2019): Europa maritim. global. smart. green. Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union, [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?__blob=publicationFile&v=6), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>41</sup> Union des Ports de France (2020): Les priorités européennes 2020-2024, [www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002\\_Priorites\\_europeennes\\_20-24\\_UPF\\_FR.pdf](http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002_Priorites_europeennes_20-24_UPF_FR.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

Abbildung 6: Die Häfen Frankreichs



Quelle: Union des Ports de France (2020): Les priorités européennes 2020-2024, [http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002\\_priorites\\_europeennes\\_20-24\\_upf\\_fr.pdf](http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002_priorites_europeennes_20-24_upf_fr.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

### 3.1.2 Wirtschaftszahlen und Geschäftsergebnisse der größten französischen Häfen

Die führenden Häfen in Frankreich sind Marseille-Fos und Dünkirchen sowie der Hafenverbund Haropa mit den Häfen Le Havre, Rouen und Paris. Marseille-Fos hatte im Jahr 2018 ein Umschlagresultat von 81 Millionen Tonnen und die Zahl der

umgeschlagenen Container stieg um zwei Prozent auf 1,4 Millionen TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit bzw. ein 20-Fuß-Standardcontainer). Damit wuchs der Container-Umschlag bereits das siebte Jahr in Folge. Marseille ist vor allem Umschlaghafen für die in Nordafrika montierten Autos der französischen Hersteller Renault und PSA Peugeot Citroen. Im Jahr 2018 stieg die Zahl der umgeschlagenen Neuwagen um zwei Prozent auf 214.700 Einheiten. Bei den Massengütern gab es einen leichten Rückgang bei Rohöl und Raffinerieprodukten, dem aber ein Zuwachs von Schüttgütern wie Schlacke, Zementklinker, Kalk und Asche, als Güter für die Bauindustrie, gegenüberstanden.<sup>42</sup>

Im Geschäftsjahr 2019 waren alle Häfen im November und Dezember von Streiks und Blockaden betroffen. Auslöser war, wie bereits erläutert, die von der Regierung angekündigte Rentenreform. Dies ist auch insofern problematisch, dass durch die Unsicherheit Frankreichs, das Vertrauen bei Reedereien und Verladern schwindet, welche nach Antwerpen oder Rotterdam wechseln können. Der Hafen Marseille hatte dennoch im Jahr 2019 nur einen leichten Rückgang des Umschlags um 2 Prozent auf 79 Millionen Tonnen zu verzeichnen. Grund für das Minus war vor allem der auf 12,7 Millionen Tonnen gefallene Umschlag von Kohle insbesondere für das Kraftwerk Meyreuil bei Marseille, welches im Rahmen der Energiewende am Ende des Jahres 2021 abgeschaltet werden soll. Der Umschlag von Rohöl, Mineralölprodukten und Flüssiggas blieb 2019 auf dem Vorjahresniveau bei insgesamt 41,8 Millionen Tonnen, wobei der Rückgang bei Rohölprodukten durch eine Zunahme bei Flüssiggas um fünf Prozent auf rund sechs Millionen Tonnen kompensiert werden konnte. Im Segment der Container konnte das Boxenaufkommen um 3,6 Prozent bzw. 51.900 TEU auf 1,459 Millionen Tonnen gesteigert werden. Grund hierfür war auch die Zunahme an Reexport von Containern aus Fernost. Der Verkehr mit China nahm weiter zu, wobei der steigende Import den sinkenden Export übertrifft. Auch im Handel mit den USA ist ein deutlicher Anstieg an Importen von Containern zu verzeichnen. Der RoRo-Verkehr (*Roll on – Roll off*), der traditionell stark auf die Maghreb-Länder ausgerichtet ist, wuchs ebenfalls im Jahr 2019. Die Zahl der transportierten Flugzeuge stieg im gleichen Jahr um 23 Prozent, was hauptsächlich an einer Zunahme des Exports in die Türkei lag. Die Automobilkonzerne haben einen Großteil der Geschäfte an den Hafen von Marseille verlagert, welche sie früher über den Hafen Sète abgewickelt haben.<sup>43</sup>

Beim Seehafen Dünkirchen ist der Umschlag im Jahr 2018 um drei Prozent auf 51,6 Millionen Tonnen gewachsen. Vor allem die Zahl der umgeschlagenen Container konnte einen Anstieg um 13 Prozent auf 422.000 TEU verzeichnen. Dabei hat der Transshipment-Verkehr deutlich zugenommen, bei welchem die aus Asien kommenden Boxen auf Feeder umgeladen werden, die diese dann weiter nach Spanien und Portugal transportieren. Zunehmend häufiger werden aber auch Nordengland und Schottland angelaufen. Der Umschlag von Massengut, insbesondere Kohle und Erz, wuchs aufgrund der positiven Entwicklung beim in der Nähe des Hafengeländes liegenden Stahlwerk der Gruppe ArcelorMittal sowie beim Reexport zum Stahlwerk der Gruppe in Bremen. Insgesamt stieg der Umschlag von Massengut so um 5 Prozent auf 25,9 Millionen Tonnen, was in etwa die Hälfte der gesamten Umschlagsmenge ausmacht. Einen sehr starken Anstieg gab es beim Getreideumschlag um 11 Prozent auf 1,4 Millionen Tonnen und beim Flüssiggas auf dem neuen Gasterminal im Hafen um 56 Prozent auf 1,2 Millionen Tonnen. In Erwartung des Brexit wurden bereits 2018 die Parkflächen des Fährterminals auf 3 Hektar erweitert, sodass jetzt Stellplätze für 225 LKW vorhanden sind, was einer Transportmenge von zwei Fähren entspricht.<sup>44</sup> Auch im Jahr 2019 konnte eine Zunahme des Umschlags am Seehafen Dünkirchen um drei Prozent auf insgesamt 53 Millionen Tonnen erreicht werden. Die treibenden Erfolgsfaktoren hierfür waren der Flüssiggasterminal und der Containerumschlag. Mit 450.000 TEU im Jahr 2019 konnte das Ergebnis zum Vorjahr um sieben Prozent gesteigert werden. Als Investition in die Zukunft wurde das Containerterminal am Quai de Flandres um 2.000 Meter Kaje verlängert, sodass mehr Schiffsliegeplätze und Umschlagkapazität zur Verfügung stehen. Durch die negative Entwicklung in der europäischen Stahlindustrie ist auch der Import für das an den Hafen grenzende Stahlwerk von ArcelorMittal gesunken. Der Import ging bei Erz um zehn Prozent und bei Kohle um neun Prozent zurück.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> DVZ (2019): Frankreichs führende Seehäfen mit 2018 zufrieden, <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/frankreichs-fuehrende-seehaefen-mit-2018-zufrieden.html>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>43</sup> DVZ (2020): Soziale Konflikte kosten Frankreichs Häfen Mengen, <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/soziale-konflikte-kosten-frankreichs-haefen-mengen.html>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>44</sup> DVZ (2019): Frankreichs führende Seehäfen mit 2018 zufrieden, <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/frankreichs-fuehrende-seehaefen-mit-2018-zufrieden.html>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>45</sup> DVZ (2020): Soziale Konflikte kosten Frankreichs Häfen Mengen, <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/soziale-konflikte-kosten-frankreichs-haefen-mengen.html>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

Haropa, der 2012 gebildete Verbund der Seine-Häfen Le Havre, Rouen und Paris veröffentlicht seine Zahlen insgesamt und nicht nach den einzelnen Häfen aufgeschlüsselt. So stieg im Jahr 2018 der Gesamtumschlag für alle drei Häfen um zwei Prozent auf 97,7 Millionen Tonnen im Seetransport und um 4,5 Millionen Tonnen auf 22,1 Millionen Tonnen bei den Binnentransporten auf der Seine. Laut eigenen Angaben nimmt Haropa damit den fünften Platz der wirtschaftsstärksten Häfen Westeuropas ein. In Le Havre lag der Umschlag von Seecontainern wie im Vorjahr wieder bei 3 Millionen TEU. Grund hierfür war ein leichter Rückgang des Reexports, wobei der Umschlag von Seecontainern im Import oder Export um drei Prozent auf 2,1 Millionen TEU stieg.

Rouen, der größte Getreideexporthafen Europas, konnte in diesem Segment ein Umschlagplus von 37 Prozent auf 7,6 Tonnen verzeichnen. Der Hafen Paris erzielte dank des zunehmenden Bedarfs bei Bauschutt und Baumaterialien für die Neubauten des Projekts Grand Paris und der Olympiabauten für 2024 einen Zuwachs des Umschlags um 12,4 Prozent auf 4,8 Millionen Tonnen.<sup>46</sup> Im Jahr 2019 haben die Häfen von Le Havre, Rouen und Paris etwas weniger Seefracht im Vergleich zum Vorjahr umgeschlagen, jedoch stieg die Gesamtzahl der Transporte auf der Seine. Insgesamt konnte der Verbund Haropa einen Umschlag von 90 Millionen Tonnen erzielen, was einem Rückgang um fünf Prozent bzw. 4,8 Millionen Tonnen entspricht. Grund hierfür war ein gesunkener Umschlag von Rohöl und Mineralölprodukten, da einige Raffinerien in Le Havre und entlang der Seine vorübergehend aufgrund technischer Überholungen geschlossen waren. Weiterhin wird weniger Kohle wegen der Anfang 2021 anstehenden Schließung des Kohlekraftwerks in Le Havre angeliefert. Hingegen konnte der Umschlag trockener Massengüter um 3,8 Prozent auf 14 Millionen Tonnen gesteigert werden, was seine Gründe hauptsächlich im Getreideexport hat, auf welchen der Hafen Rouen spezialisiert ist. Insgesamt ging der Containerumschlag im Vergleich zu 2018 um 3,5 Prozent auf 2,9 Millionen TEU zurück. Der Transit von Containern von dritten Häfen oder für dritte Häfen sank um 9,5 Prozent auf 72.000 TEU. Der Seehafenhinterlandverkehr blieb mit 1,7 Millionen TEU jedoch stabil. Untergliedert nach Verkehrsträgern wurden per Binnenschiff auf der Seine 9,9 Prozent der Mengen transportiert und demgegenüber 4,7 Prozent auf der Schiene. Hervorzuheben ist, dass das trimodale Terminal in Le Havre seinen Umschlag um 18 Prozent auf 148.000 TEU steigern konnte. Die Pariser Häfen konnten 2019 mit insgesamt 25 Millionen Tonnen Umschlag ihren eigenen Rekord aus dem Jahr 1992 brechen.

Erfreulich im Jahr 2019 tatsächlich auch die Zahlen in der Binnenschifffahrt. Hier gab es zum ersten Mal seit sechs Jahren wieder steigende Verkehrsleistungen, sodass eine Steigerung um zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 7,4 Milliarden tkm erzielt werden konnte. Führend waren die französischen Rheinhäfen mit einem Plus von 18,5 Prozent, gefolgt vom französischen Teil der Mosel mit einer Steigerung von 10,2 Prozent. Die Güterbeförderung konnte um neun Prozent auf 56,3 Millionen Tonnen gesteigert werden. Deutschland konnte hier eine Förderungsleistung von über 200 Millionen Tonnen erzielen. Jahrzehnte lang hat Frankreich im Gegensatz zu Deutschland und den Niederlanden das Schiff als Verkehrsträger vernachlässigt und sich erst in jüngster Vergangenheit aufgrund der Frage des Klimawandels bemüht die Binnenschifffahrt auszubauen.

Den ersten Platz der transportierten Güter nahm im Jahr 2019 die Bauindustrie ein, die 45 Prozent auf dem Wasser transportieren ließ. Hier konnte die Menge um 13,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 25,2 Millionen Tonnen gesteigert werden. Auf dem zweiten Platz lag der Transport von Rohstoffen für die Nahrungsmittelindustrie, die um 11,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf 14,4 Millionen Tonnen anwuchs. Dies lag auch an der guten Getreideernte. Bei Chemikalien lag das Wachstum bei 5,4 Prozent und bei metallurgischen Produkten lag es bei 2,6 Prozent auf 567.000 TEU. Auch in Zukunft wird aufgrund der anstehenden Großprojekte mit hohen Leistungszahlen der maritimen Wirtschaft zu rechnen sein.

Beim Bau der Express-Metro für Groß-Paris werden 25 Prozent des Aushubs des Bauschutts über den Wasserweg abtransportiert werden. Gleiches gilt für die Konstruktion der Olympia-Bauten für 2024, wo mithilfe der Binnenschifffahrt Baustoffe transportieren werden sollen. Dies hat vor allem auch positive Effekte für die Umwelt, da somit tausende LKW-Fahrten mit einem entsprechend hohen CO<sup>2</sup>-Ausstoß vermieden werden können. Der Bau des großdimensionalen Kanals Seine Nord Europe, der das Seine-Becken und die Pariser Region mit Nordfrankreich, den Benelux-Staaten und dem 20.000 Kilometer langen Wasserstraßennetz des nördlichen Europas verbinden wird, wird weiteren Bedarf erzeugen. Der Kanal wird 107 Kilometer lang sein und über sieben Schleusen verfügen. Im Oktober 2019 hat die Europäische Union zugesagt, sich an den Baukosten von sechs Milliarden Euro zu

---

<sup>46</sup> DVZ (2019): Frankreichs führende Seehäfen mit 2018 zufrieden, <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/frankreichs-fuehrende-seehaefen-mit-2018-zufrieden.html>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

beteiligen. Es wird mit einem Baubeginn innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre gerechnet, sodass das Projekt 2028 abgeschlossen und der Kanal betriebsbereit ist.<sup>47</sup>

**Abbildung 7: Die Wasserwege Frankreichs**



Quelle: AHK Frankreich (2019): Energieeffizienz im Transportwesen, [https://www.german-energy-solutions.de/GES/Redaktion/DE/Publikationen/Marktanalysen/2019/zma\\_frankreich\\_2019-transportwesen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.german-energy-solutions.de/GES/Redaktion/DE/Publikationen/Marktanalysen/2019/zma_frankreich_2019-transportwesen.pdf?__blob=publicationFile&v=2), letzter Zugriff am 19.07.2020.

### 3.1.3 Die Corona-Krise und ihre Auswirkungen und Prognose für die maritime Wirtschaft

Wie im Rest der Welt hat auch in Frankreich die Corona-Krise weite Teile der Wirtschaft nahezu gelähmt. Seitdem die Lockerung der strengen Ausgangssperre in Frankreich ab dem 11. Mai 2020 begonnen hat, konnte sich auch ein Teil der Wirtschaft wieder erholen.

Als Reaktion auf die rasende Ausbreitung der Coronaepidemie schränkte die französische Regierung innerhalb weniger Tage das öffentliche Leben mit einschneidenden Maßnahmen ein. Am 15. März 2020 mussten zunächst sämtliche Geschäfte, die nicht der Grundversorgung dienten und am darauffolgenden Tag auch alle Kindergärten und Schulen schließen. Am 17. März wurde dann eine weitgehende Ausgangssperre erlassen, die wesentlich strenger war als im benachbarten Deutschland.

Seit dem 11. Mai ist das Land in die Phase der Lockerung der Maßnahmen eingetreten und es wurde dabei in den Regionen unterschiedlich vorgegangen. Seit dem 2. Juni 2020 ist es wieder allen Geschäften erlaubt zu öffnen.<sup>48</sup> Für das Personal war dabei das Tragen von Mundschutz verpflichtend und es mussten Plexiglaswände installiert werden, um Kassierer und Kunden voneinander zu trennen. Ebenso wurde es seit diesem Datum der Bevölkerung erlaubt, sich landesweit ohne einen Passierschein zu bewegen. Dies war zuvor untersagt. Auch war die Nutzung von Parks und Grünflächen seit diesem Datum in ganz Frankreich wieder erlaubt, wenn

<sup>47</sup> DVZ (2020): Auftrieb für Frankreichs Binnenschifffahrt, [www.dvz.de/rubriken/land/binnenschifffahrt/detail/news/auftrieb-fuer-frankreichs-binnenschifffahrt.html](http://www.dvz.de/rubriken/land/binnenschifffahrt/detail/news/auftrieb-fuer-frankreichs-binnenschifffahrt.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>48</sup> GTAI (2020): Coronakrise trifft Frankreich hart, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776), letzter Zugriff am 19.07.2020.

auch zunächst noch Abstandsregeln und eine Begrenzung auf zehn Personen bei Zusammenkünften von Personen galten. Ebenso durften seit dem 02. Juni wieder alle Bars und Restaurants öffnen, unter hohen sanitären Auflagen und Einhaltung von Sicherheitsabständen. Frankreich wurde dabei je nach Höhe der Krankheitsfälle in unterschiedliche Zonen eingeteilt. So konnten sämtliche Schulen und Betreuungsstätten Frankreichs ab dem 2. Juni 2020 wieder öffnen, mit Ausnahme der Gymnasien in den orangenen Zonen. Die Universitäten werden erst im September 2020 wieder geöffnet. Ab dem 28. Mai 2020 waren die gesamte Region Ile-de-France und Mayotte und Guyane orange eingestuft. Auch ist die freiwillige Nutzung der Tracking App „StopCovid“ seit Juni möglich. Daneben gab es auch nach und nach Lockerungen für Gottesdienste, Bibliotheken, Museen, Kinos, Theater, Fitnessstudios und Strände. Veranstaltungen und Festival mit über 5.000 Personen sind bis zum September 2020 nicht gestattet. In den Städten nahm zu diesem Zeitpunkt auch der Personennahverkehr wieder den Betrieb auf und auch TGV und Intercity-Züge verkehrten wieder.<sup>49</sup>

Die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Wirtschaft waren zum Teil höchst unterschiedlich. Unternehmen in der Grundversorgung in den Sektoren Nahrungsmittel, Wasser, Gesundheit, Energie, Banken, Transport, Telekommunikation und ebenso staatliche Stellen haben ihren Betrieb zu größten Teilen aufrechterhalten können. Besonders stark betroffen waren die Wirtschaftssektoren der Veranstaltungs- und Reisebranche, Hotels, Gaststätten, Luftfahrt, und Verkehr per Bus und Bahn, welche durch den Lockdown nahezu keine Tätigkeit ausüben konnten. Verstärkt wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise dadurch, dass sie direkt auf die langen Arbeitsausfälle durch die Proteste der Gelbwesten gegen die Rentenreform der Regierung folgten. Die Industrie wurde auch mit Ausnahme der Produktion von Nahrungs- und Arzneimitteln sowie verwandter Bereiche wie etwa Verpackung weitgehend lahmgelegt. Dies geschah, obwohl die französische Regierung anders als in Italien oder Spanien den Betrieb „nicht essenzieller“ Unternehmen nicht untersagt hatte. Laut dem Statistiker Insee war die Wirtschaftsleistung Frankreichs während des acht Wochen andauernden Lockdowns von Mitte März bis Mitte Mai etwa ein Drittel geringer als im Vorjahr in diesem Zeitraum.<sup>50</sup> Insee ging Anfang Juni 2020 von einem Rückgang um 30 Prozent im April, von 22 Prozent im Mai und um 12 Prozent im Juni aus. Daraus ergibt sich ein Einbruch des BIP um 17 Prozent im 2. Quartal 2020 nach 5,3 Prozent im 1. Quartal. In der zweiten Jahreshälfte geht Insee aber von einer Erholung der Wirtschaftsleistung aus, ohne dass aber das Vorkrisenniveau wieder vollständig erreicht wird. Insee schätzt den BIP-Rückgang für 2020 auf 9 Prozent. Die Regierung geht noch von einem Minus von 11 Prozent aus. Nach Prognosen der Banque de France könnte der Privatkonsum 2020 real um 9,3 Prozent und die Investitionen um 21,2 Prozent schrumpfen. Die Zentralbank prognostiziert eine Erholung des BIP um 6,9 Prozent. Demnach würde die französische Wirtschaftsleistung im Jahr 2022 wieder das Vorjahresniveau erreichen.<sup>51</sup>

Betroffen waren vor allem auch internationale Lieferketten. Im Januar und Februar des Jahres 2020 kam es nur zu Versorgungsengpässen aufgrund des fehlenden Nachschubs aus China, jedoch kam es zu einem Bruch vieler Lieferketten mit den weitgehenden Ausgangssperren am 17. März 2020. Dies betraf fast alle Wirtschaftssektoren. Frankreich ist besonders stark auf ausländische Zulieferungen angewiesen und war daher von der Unterbrechung der Lieferketten besonders stark betroffen. Dies galt besonders für die Automobil- und Luftfahrtindustrie, die besonders eng mit Deutschland verzahnt ist. Im Jahr 2019 ging etwa ein Viertel aller Kfz-Teilexporte nach Deutschland, welches wiederum 21 Prozent der französischen Teilimporte lieferte. Hiervon sind natürlich auch zahlreiche deutsche Unternehmen betroffen.<sup>52</sup>

Durch die Schließung von Geschäften und den eingeschränkten Bewegungsradius der Bevölkerung hat sich auch der Konsum angepasst. Durch die Schließung von Bistros, Cafés und Restaurants wurden Lebensmittel im Einzelhandel oder dem in Frankreich verbreiteten Drive-In-Verkauf bzw. das Internet gekauft. Dennoch erlitten auch Bereiche des Online-Handels harte Umsatzeinbrüche. Unternehmen haben als Reaktion Neuinvestitionen ausgesetzt und Haushalte kauften in geringerem Maße langlebige Konsumgüter und Luxusprodukte. Dies führte zu Umsatzeinbrüchen bei Produkten wie Automobilen und Möbeln, aber auch bei Kosmetik, Parfum,

<sup>49</sup> AHK Frankreich (2020): Corona-Virus Covid 19: Informationen zu der Situation in Frankreich, [www.francoallemand.com/presse/coronavirus](http://www.francoallemand.com/presse/coronavirus), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>50</sup> GTAI (2020): Coronakrise trifft Frankreich hart, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>51</sup> GTAI (2020): Coronakrise trifft Frankreich hart, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776>, letzter Zugriff am 21.07.2020.

<sup>52</sup> GTAI (2020): Covid-19: Auswirkungen auf internationale Lieferketten, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/covid-19-auswirkungen-auf-internationale-lieferketten-235780](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/covid-19-auswirkungen-auf-internationale-lieferketten-235780), letzter Zugriff am 19.07.2020.

Wein, Spirituosen und Luxusartikeln. Dies sind auch für den Export wichtige Branchen, welche durch die sinkende Nachfrage aus dem Ausland doppelt hart getroffen wurden.<sup>53</sup>

Folgende Schätzung des Statistikamts zeigt die unterschiedliche Betroffenheit von Wirtschaftssektoren durch die Corona-Krise je nach Branche. Es wird die Veränderung der Wirtschaftsleistung gegenüber dem üblichen Niveau zu dieser Jahreszeit angezeigt:

**Tabelle 2: Entwicklung der Wirtschaftsleistung nach Branchen in Frankreich**

(Abstand zum üblichen Niveau in %)

<b>Branche</b>	<b>Anteil am BIP (in Prozent)</b>	<b>7. Mai Veränderung ggü. Vorjahr (in Prozent)</b>	<b>27. Mai Veränderung ggü. Vorjahr (in Prozent)</b>
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	2	-13	-6
Industrie	14	-38	-24
Nahrungsmittel und Getränke	2	-5	-2
Raffinerien und Koks	0,2	-55	-35
Transportmittel (KfZ, Luftfahrt, Bahnbau)	1	-69	-54
Bauwirtschaft	6	-75	-38
Handel und Dienstleistungen	56	-36	-25
Einzelhandel	10	-47	-27
Transport	5	-59	-40
Hotels und Gaststätten	3	-90	-90
Öffentliche Verwaltung, Gesundheit, Bildung	22	-14	-7
<b>Gesamt</b>	<b>100</b>	<b>-33</b>	<b>-21</b>

Quelle: GTAI (2020): Covid-19: Auswirkungen auf ausgewählte Branchen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/covid-19-auswirkungen-auf-ausgewaehlte-branchen-235784>, letzter Zugriff am 21.07.2020.

Wie schnell es zu einer Erholung der französischen Wirtschaft kommen wird, hängt auch vom Erfolg der von der Regierung verabschiedeten Maßnahmen ab. Die Regierung befürchtete, dass französische Firmen durch die Krise auf Weltmärkten auf Dauer Anteile verlieren könnten, da asiatische Firmen früher den Betrieb wieder aufnehmen konnten. Dies gilt aber auch für europäische Wettbewerber wie etwa Deutschland, wo konkurrierende Firmen wie etwa im Einzelhandel von der erstarkenden Nachfrage bei früherer Beendigung des Lockdowns früher profitieren konnten.<sup>54</sup>

Die französische Regierung hat daher frühzeitig reagiert und einen umfassenden Schutzschirm für die Wirtschaft initiiert. Ähnlich zu Deutschland konnten betroffene Unternehmen, Kurzarbeit beantragen. Mitte April waren bereits neun Millionen und damit ein Drittel aller Beschäftigten im Privatsektor auf Kurzarbeit. In Frankreich bedeutete diese, dass jeder Mitarbeiter 84 Prozent seines Nettogehalts erhielt und das Unternehmen bis zu einer Obergrenze von 4,5 Mal des Mindestlohns vollkommen entschädigt wurden. Zahlreiche Unternehmen zahlten den Angestellten einen Zuschlag auf die staatlichen Leistungen. Arbeitgeber konnten Mitarbeitern für die Dauer der Kurzarbeit sechs Urlaubstage und alle zusätzlichen freien Tage abziehen. Um Liquiditätsengpässe zu vermeiden, konnten Unternehmen über ihre Banken Kredite beantragen, welche von der Staatsbank Bpifrance bis zu einer Gesamtsumme von 300 Milliarden Euro und bis zu 90 Prozent garantiert werden. Weiterhin sichert Bpifrance Lieferantenkredite mit inländischen und ausländischen Kunden ab. Unternehmen können die Zahlung von Sozialabgaben und Steuern verschieben. Diese Möglichkeit erstreckt sich auch auf Gas-, Strom- und Wasserrechnungen in Not geratener kleiner und mittlerer Unternehmen. Die Regierung

<sup>53</sup> GTAI (2020): Coronakrise trifft Frankreich hart, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>54</sup> GTAI (2020): Covid-19: Auswirkungen auf internationale Lieferketten, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/covid-19-auswirkungen-auf-internationale-lieferketten-235780](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/covid-19-auswirkungen-auf-internationale-lieferketten-235780), letzter Zugriff am 19.07.2020.

behält sich aber auch Nationalisierungen vor und hierfür existiert bereits eine Liste von schützenswerten Unternehmen, für die der Staat 20 Milliarden Euro bereithält.

Zusätzlich gibt es einen Solidaritätsfonds für Selbständige und Kleinunternehmer. Dieser kann Soforthilfen von 1.500 Euro bzw. in schweren Fällen 2.000 Euro gewähren. Da die Corona-Krise als höhere Gewalt gilt, drohen Auftragnehmern bei Verzögerung zunächst keine Strafen. Auch für die Exportwirtschaft und Start-Ups hat die Regierung Sonderprogramme in Form von Handelskreditgarantien und vier Milliarden Euro an Beteiligungen aufgelegt. Weitere vier Milliarden Euro gehen an den Gesundheitssektor. Die Hilfen der französischen Regierung können auch von deutschen Unternehmen, die Niederlassungen in Frankreich haben, in Anspruch genommen werden. Ebenso dürfen Mitarbeiter einer deutschen Firma ohne Niederlassung in Frankreich, die aber Sozialabgaben in Frankreich entrichtet, Kurzarbeit in Anspruch nehmen.<sup>55</sup>

Im Mai 2020 haben Frankreich und Deutschland gemeinsam eine Initiative auf europäischer Ebene zur Erholung von der Corona-Krise vorgeschlagen. Hierzu gehören vier Maßnahmen. Erstens soll eine gemeinsame EU-Gesundheitsstrategie für die zukünftige medizinische Versorgung erarbeitet werden. Dies beinhaltet etwa gemeinsame strategische Lagerbestände und abgestimmte Beschaffungsstrategien. Zweitens soll ein Fonds zur wirtschaftlichen Erholung auf EU-Ebene eingerichtet werden. Der Fond soll für die am stärksten betroffenen Sektoren und Regionen der EU bereitgestellt werden. Drittens sollen der Green Deal und die Digitalisierung noch schneller vorangetrieben werden, um Unternehmen moderner und konkurrenzfähiger zu machen. Viertens soll der europäische Binnenmarkt durch neue Impulse stimuliert werden, um die Souveränität der EU zu stärken.<sup>56</sup>

In der Bauindustrie wurden im Mai 2020 Leitfäden für ein sicheres Arbeiten entwickelt und bei dringenden Bauprojekten wurde wieder langsam die Arbeit aufgenommen.<sup>57</sup> Erfreulicherweise für die maritime Wirtschaft in Frankreich war auch der Hafen Le Havre, der für die Lieferketten nach Deutschland von entscheidender Bedeutung ist, voll funktionsfähig. Nicht nur in den französischen Häfen, sondern auch in den Häfen Deutschlands, der Niederlande und Belgiens gelten seit der Krise besondere Hygiene-Maßnahmen. Trotz dessen hatten alle europäischen Häfen einen starken Umschlagrückgang zu verzeichnen. Besonders betroffen in Frankreich war Le Havre als größter Containerhafen. Von Dezember 2019 bis Januar 2020 musste die Arbeit am Hafen wiederholt aufgrund von Streiks gegen die Rentenreform der Regierung eingestellt werden. Anfang März sah sich der Hafen Le Havre gezwungen, die Rückerstattung der Standgebühren für Container anzukündigen. Die Erstattung bezog sich auf den Zeitraum der zwei Streikwochen, und es wurden zudem bis Ende 2020 die Hafengebühren um zehn Prozent reduziert. Diese Maßnahmen wurden getroffen, um Kunden, die während des Streiks nach Antwerpen ausgewichen waren, nicht dauerhaft zu verlieren.

Durch die Corona-Krise kam es zu einem Einbruch des Umschlags und die Container-Stellplätze füllten sich. Im April 2020 haben etwa 40 Prozent weniger Schiffe als im März am Hafen von Le Havre angelegt bzw. 30 Prozent weniger Containerschiffe. Auch im Mai konnte sich der Umschlag erst langsam durch die Belebung des Konsums erholen und es konnte mit dem Abbau der Lagerbestände begonnen werden. Der Hafen Le Havre wird noch enger mit den Häfen Rouen und Paris zusammenarbeiten, mit denen er im Verbund Haropa verbunden ist, um dem starken Wettbewerb durch Antwerpen um Lieferungen in die Hauptstadtregion Paris standhalten zu können. So soll ab 01. Januar 2021 eine einzige Geschäftsführung den drei Häfen vorstehen. Bereits heute laufen 50 Prozent der Seefracht, die für die Hauptstadtregion gedacht sind, bereits über Antwerpen. Der Hafen von Dunkerque wurde vor allem durch das während der Krise vollkommen stillstehende Stahlwerk ArcorMittal betroffen. Das Werk generierte vor der Corona-Krise 80 Prozent des Umschlags. Le Havre hat wie alle großen Nordseehäfen für den deutschen Außenhandel strategische Bedeutung, da hier globale Warenströme zusammenlaufen.<sup>58</sup>

<sup>55</sup> GTAI (2020): Coronakrise trifft Frankreich hart, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>56</sup> Bundesregierung (2020): Deutsch-französische Initiative zur wirtschaftlichen Erholung Europas nach der Coronakrise, [www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>57</sup> GTAI (2020): Coronakrise trifft Frankreich hart, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>58</sup> GTAI (2020): Große Häfen in Nordwesteuropa sind trotz Covid-19 in Betrieb, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/grosse-haefen-in-nordwesteuropa-sind-trotz-covid-19-in-betrieb-252424](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/grosse-haefen-in-nordwesteuropa-sind-trotz-covid-19-in-betrieb-252424), letzter Zugriff am 19.07.2020.

Abschließend sei zu sagen, dass demnach auch die maritime Wirtschaft von der Corona-Krise stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Wie bereits ausgeführt, ging sie jedoch stark in die Krise rein, sodass zu hoffen ist, dass sie die Folgen gut verarbeiten kann und die Wirtschaftszahlen der maritimen Wirtschaft bald wieder steigen. Positiv lässt das gemeinsame Versprechen der französischen und der deutschen Regierung stimmen, in Zukunft noch mehr in Digitalisierung investieren zu wollen und die Versprechen des Green-Deal zu beschleunigen. Der nächste Abschnitt befasst sich mit diesen Inhalten und dem daraus erwachsenden Investitionspotenzial für deutsche Unternehmen.

## 3.2 Neue Technologien, Digitalisierung, Umweltziele und Chancen in der maritimen Wirtschaft

### 3.2.1 Umweltziele und neue Antriebsformen in der maritimen Wirtschaft

Aufgrund ehrgeiziger Klimaziele der Regierung, strengerer Auflagen und sich wandelnder Kundenerwartungen ist die Schifffahrt in Frankreich gezwungen, ihren Fokus stärker auf Umwelt- und Klimaschutz zu richten. Im *l'Accord de Paris* haben sich 195 Länder und die Europäische Union im Rahmen einer Konferenz der Vereinten Nationen darauf verständigt, die Klimaerwärmung bis 2050 zu begrenzen.<sup>59</sup> Bis zum Jahr 2050 sollen auch 50 Prozent der Emissionen der maritimen Wirtschaft reduziert werden. Die französischen Häfen sind dabei Vorreiter des *Green Deal européen* und unterstützen und fördern etwa alternative Kraftstoffe und die direkte Stromlieferung für im Hafen liegende Schiffe.<sup>60</sup>

Seit dem 01. Januar 2020 ist der im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) vereinbarte Grenzwert für den Schwefelgehalt von Kraftstoffen für den internationalen Seeverkehr von 3,5 auf 0,5 Prozent gesenkt worden. Dadurch setzen die meisten französischen Reedereien seitdem schwefelärmere Treibstoffe für ihre Schiffe ein. Es herrscht daher eine anhaltend starke Nachfrage nach Abgasüberungseinrichtungen (scrubber) und es kommt zu Engpässen bei der Verfügbarkeit. Nord- und Ostsee sind bereits Schutzzonen, in denen der strengere Grenzwert von 0,1 Prozent Schwefelgehalt gilt. Sollte auch das Mittelmeer nach einem von Anrainerstaaten im Dezember 2019 ausgehandelten Zeitplan ab 1. März 2024 zur Schutzzone erklärt werden, wird an der französischen Südküste der Einsatz von schwefelarmem Diesel nicht mehr ausreichen. Es wird daher seitens von Herstellern und Werften mit einer neuen Ausrüstungswelle mit Nachrüstung für Katalysatoren gerechnet.<sup>61</sup> Im Mai 2020 hat der Hersteller MAN Energy Solutions einen Großauftrag vermeldet, wonach das Unternehmen drei neue Tanker mit Dual-Fuel-Motoren ausstatten soll. Mit der Nutzung von LPG anstelle von Schweröl kann bei den CO<sup>2</sup>-Emissionen eine Reduzierung von etwa 18 Prozent und beim Feinstaubausstoß eine Reduzierung von etwa 90 Prozent erreicht werden.<sup>62</sup> Aus diesen Gründen – dass Flüssiggas ohne Schwefelemission auskommt und es gegenüber dem Diesel einen geringeren CO<sup>2</sup>-Ausstoß hat – wird es auch zunehmend von französischen Reedern genutzt.

Frankreich hat sich als Ziel gesetzt, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Grundlage ist das Gesetz über Energie und Klima vom 08. November 2019 (*loi relative à l'énergie et au climat*). Demzufolge soll dann nicht mehr CO<sup>2</sup> generiert als absorbiert werden. Als Zwischenziel sollen bis 2030 auch im Transportsektor die CO<sup>2</sup>-Emissionen um 40 Prozent verringert werden, wenn auch der Beitrag der Schifffissionen noch nicht festgelegt wurde. Die EU-Kommission plant im Rahmen ihres „Green Deals“ eine Einbeziehung der Schifffahrt in den CO<sup>2</sup>-Zertifikatshandel (Emissions Trading Scheme).<sup>63</sup>

In ihrer Initiative vom Mai 2020 haben die französische und die deutsche Regierung auf eine Beschleunigung des Green-Deal gedrängt. Konkret soll das EU-Emissionsreduktionsziel für 2030 zeitgleich mit einem Paket wirksamer Maßnahmen zur Verhinderung von Carbon Leakage erhöht werden. Weiterhin fordern beide Länder eine CO<sup>2</sup>-Mindestbepreisung im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems (EU ETS) und die künftige Einführung eines sektorenübergreifenden EU ETS. Frankreich

---

<sup>59</sup> France Culture (2020): Accord de Paris, [www.franceculture.fr/theme/accord-de-paris](http://www.franceculture.fr/theme/accord-de-paris), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>60</sup> Union des Ports de France (2020): Les priorités européennes 2020-2024, [www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002\\_Priorites\\_europeennes\\_20-24\\_UPF\\_FR.pdf](http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002_Priorites_europeennes_20-24_UPF_FR.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>61</sup> GTAI (2020): Schifffahrt und Häfen versuchen mehr Klimaschutz, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>62</sup> Green Shipping News (2020): LPG etabliert sich als weitere Alternative zu Schweröl (19.05.2020), [www.green-shipping-news.de/lpg-etabliert-sich-als-weitere-alternative-zu-schwerol/](http://www.green-shipping-news.de/lpg-etabliert-sich-als-weitere-alternative-zu-schwerol/), letzter Zugriff am 19.07.2020.

<sup>63</sup> GTAI (2020): Schifffahrt und Häfen versuchen mehr Klimaschutz, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358), letzter Zugriff am 19.07.2020.

und Deutschland wollen dabei für jeden Sektor einen Fahrplan für die ökologische Erholung erarbeiten, der auch Klima- und Umweltziele bzw. Bedingungen hierzu vorsieht.<sup>64</sup>

Auf EU-Ebene hat man bereits erkannt, dass es einer systematischen Bestandsaufnahme bedarf, die alle Teilbranchen beinhaltet. Dazu gehören Häfen, Logistik, Schifffahrt, maritime Industrie und ihre Wertschöpfungsketten (Schiffbau, Meerestechnik und Offshore-Windenergie). Dazu existieren bereits Initiativen zu Teilaspekten wie die Strategie „Blaues Wachstum“, LeaderSHIP 2020<sup>65</sup> und die Ratschlussfolgerungen zu den „Prioritäten für die Seeverkehrspolitik der EU 2020“ oder die Ausgestaltung der Connecting Europe Facility (CEF). Es soll eine europäische Vorreiterrolle bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) bei der Schaffung internationaler Klima- und Umweltschutzregularien eingenommen werden. Die EU-Mitgliedsstaaten und die EU-Kommission müssen dafür sorgen, dass Klima- und Umweltschutzmaßnahmen wettbewerbsneutral ausgestaltet werden und regionale Maßnahmen vermieden bzw. internationalisiert werden (wie etwa die Ausweitung der Emission Control Areas (ECAs) auf das Mittelmeer und die südlichen Atlantikküsten).<sup>65</sup>

Für die Vertreter von Reedereien, Werften und Verbänden steigt daher der Druck aus der Politik und der Gesellschaft, mehr Beitrag zur Erreichung der Klimaziele und einer ökologischeren Schifffahrt zu leisten. Der Antrieb mit Flüssiggas ist dabei nur eine der Komponenten. Gleichzeitig steigt der Druck bei Digitalisierung und Logistik schnellere Fortschritte zu machen, um diese Ziele zu erreichen. Bis Ende 2022 plant die größte französische Reederei CMA CGM 20 Schiffe in Betrieb zu nehmen, die mit Flüssiggas (LNG) angetrieben werden. Bereits im Dezember 2019 haben CMA CGM und der französische Ölkonzern Total eine Vereinbarung über die Lieferung von 270.000 Tonnen Flüssiggas innerhalb der nächsten zehn Jahre miteinander getroffen. Zu diesem Zweck wird Total im Hafen von Marseille-Fos ab 2021 ein Tankschiff platzieren. Weitere LNG-Tankmöglichkeiten existieren in den Häfen Dunkerque und Nantes Saint-Nazaire. Auch andere Reedereien stellen auf Flüssiggas um, wie etwa Corsica ferries, das plant, bis 2024 vier Fähren umzurüsten. Auch Pontant wird neue Kreuzfahrtschiffe für die Antarktis mit LNG betreiben. Das wachsende LNG-Interesse wirkt sich positiv auf französische Werften aus. Die Reederei MSC, die ihren Sitz in der Schweiz hat, hat im Januar 2020 einen Auftrag über zwei Milliarden Euro an die Werft Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire bekannt gegeben. Die Werft hat zugesagt, bis 2027 und 2029 zwei Kreuzfahrtschiffe mit Flüssiggasantrieb anzufertigen. Weiterhin soll die Werft eine neue hybride Schiffsklasse für vier Milliarden Euro entwickeln, welche mittels LNG in Kombination mit Brennstoffzellen und festen Segeln angetrieben werden sollen.

Flüssiggas wird als Brückentechnologie angesehen bis andere Technologien wie Wasserstoff und elektrischer Antrieb einsatzbereit sind. Hierzu gab es in den letzten Jahren in Frankreich mehrere Forschungs- und Pilotprojekte, die sich auch mit anderen Technologien wie Segeln befasst haben. Segel könnten in der Zukunft ein festes Element im Antriebsmix werden. Hybridschiffe werden als zukunftsfähig angesehen, da sie auf hoher See mit Gas fahren können und in Hafennähe zur Einhaltung der Luftreinheit mit Strom betrieben werden können. Mittelfristig ist daher in französischen Häfen der Anschluss von Schiffen an die landseitige Stromversorgung geplant. Der Hafen Marseille-Fos plant bis zum Jahr 2025 alle Kais dafür auszustatten und die Schiffe müssen dementsprechend angepasst werden.<sup>66</sup>

### 3.2.2 Neue Technologien, Digitalisierung und aktuelle Projekte in der maritimen Wirtschaft

Auf europäischer Ebene ist die Grundlage für die Verwirklichung vieler Digitalisierungsprozesse der flächendeckende Ausbau von Breitband- und Mobilfunknetzen, damit zu Land und auf See hohe Datentransfermöglichkeiten bestehen. Gleichzeitig müssen Datentransfer und Schnittstellen weiterentwickelt werden. Institutionen wie die World Customs Organization und die United Nations Commissions on Trade and Development sind daran zu beteiligen, um auf internationaler Ebene die maritime Logistik weiterzuentwickeln.

---

<sup>64</sup> Die Bundesregierung (2020): Deutsch-französische Initiative zur wirtschaftlichen Erholung Europas nach der Coronakrise, [www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>65</sup> BMWI/ BMVI (2019): Europa maritim. global. smart. green. Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union, [https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?__blob=publicationFile&v=6), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>66</sup> GTAI (2020): Schifffahrt und Häfen versuchen mehr Klimaschutz, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358), letzter Zugriff am 20.07.2020.

Gleichzeitig erfordern die Digitalisierung und Automatisierung von Prozessen eine funktionsfähige Sicherheitsarchitektur und einen sensiblen Umgang mit Daten und Informationen. Dies gilt sowohl für die Sicherheit von Schiffswegen und den Schutz vor Havarien und Piraterie, als auch für den Schutz von Häfen und Infrastruktur gegen Kriminalität und Terrorakte.

Durch eine Förderung durch die EU sollen ambitionierte Technologieentwicklungen vorangetrieben werden. Dazu gehören: Das autonome Schiff, Null-Emissions-Schiffe, maritime Industrie 4.0, maritime Logistik 4.0, neue Technologien zur effizienteren und kostengünstigen Nutzung von Offshore-Windenergie, innovative Meerestechnik inklusive autonomer Sensoren und Plattformen für ein effizienteres Umweltmonitoring sowie die nachhaltige Nutzung maritimer Ressourcen (Nahrung, Energie und Rohstoffe aus dem Meer).<sup>67</sup>

In Antwerpen, neben Rotterdam der zweitgrößte Hafen Europas, entstehen bereits viele Startups zur digitalen Vernetzung von Produktion und Logistik. Die niederländischen Häfen stehen in direkter Konkurrenz zu den französischen Häfen. In Antwerpen erfolgt ein erleichterter Datenaustausch und die digitale Plattform NxtPort kooperiert direkt mit der Plattform des Brüsseler Flughafens BRUcloud. Weiterhin hat der Hafen von Antwerpen zusammen mit den Finanzbehörden, Belgiens zweitgrößtem Seehafen Zeebrugge und den Flughäfen Lüttich und Brüssel im August 2019 die Zollplattform BE-Gate an den Start gebracht. So ist eine raschere Abwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs möglich, was vor allem die Abwicklung von E-Commerce-Sendungen erleichtert.<sup>68</sup>

Angesichts dieser starken Konkurrenz ist auch für Frankreich die Digitalisierung ein wesentlicher Faktor für die Zukunftsfähigkeit der maritimen Wirtschaft. Frankreich und Deutschland haben sich daher auch im Mai 2020 in ihrer gemeinsamen Initiative klar für eine Beschleunigung der Digitalisierung ausgesprochen. Dazu gehören der 5G-Roll-out, Maßnahmen für sichere und vertrauenswürdige Infrastrukturen und Cybersicherheitstechnologien, digitales Identitätsmanagement, förderliche Rahmenbedingungen für Künstliche Intelligenz und eine faire Regulierung für digitale Plattformen.<sup>69</sup> Künstliche Intelligenz soll konkret auch dazu dienen, um die französischen Häfen vor Angriffen von Hackern zu schützen.<sup>70</sup>

Die neuen Technologien zwingen die Unternehmen der maritimen Wirtschaft in Frankreich, ihre Geschäftsmodelle anzupassen, um auf dem zukünftigen Markt bestehen zu können. Dazu bauen die Häfen ihre digitalen Plattformen zum Informationsaustausch für die Geschäftspartner im Hafenumfeld aus, um Aufenthaltszeiten der Schiffe zu minimieren und die Warenabwicklung zu optimieren. Die Leitung des Seehafens Marseille-Fos, der den höchsten Umschlag in Frankreich hat, plant für die kommenden Jahren einen verbesserten Austausch mit anderen Seehäfen und dem Hinterland. Dazu strebt er gemeinsame Standards für den Informationsaustausch an. Schiffsbewegungen sollen dabei übertragen werden, um die Abwicklung im jeweils nächsten Hafen zu beschleunigen. Geschehen soll dies im Rahmen von MedPorts, einer Vereinigung von 22 Mittelmeerhäfen.

Dabei zielt Marseille-Fos darauf ab, dass Häfen in Tunesien, Algerien und Marokko mit derselben CCS-Plattform (*Cargo community system*) zum Informations- und Dokumentenaustausch verwenden. Marseille-Fos propagiert dabei CI5 von MGI. Französische Häfen setzen mehrheitliche Systeme der Softwareanbieter MGI (*Marseille Gyptis International*) aus Marseille und vom Softwareanbieter Soget aus Le Havre ein. CI5 ist in der Lage, Hochseeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Straßentransport, Luftfracht und Bahnverkehr zu erfassen. MGI entwickelt in Zusammenarbeit mit den Firmen Keeex und BuyCo im Projekt Blockchain MeRS eine Plattform mit Blockchain-Technologie. Diese soll dem Informationsaustausch für den Verkehr zwischen Lyon über die Rhône nach Marseille, Sète und Toulon dienen. Dadurch sollen Warentransporte über unterschiedliche Verkehrsmodi hinweg verfolgt werden können, um

<sup>67</sup> BMWI/ BMVI (2019): Europa maritim. global. smart. green. Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union, [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?__blob=publicationFile&v=6), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>68</sup> GTAI (2019): Antwerpens Hafen ist belgisches Testgebiet für Industrie 4.0. Betreibergesellschaft und Unternehmen entwickeln neue Lösungen, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/antwerpens-hafen-ist-belgisches-testgebiet-fuer-industrie-4-0-156108](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/antwerpens-hafen-ist-belgisches-testgebiet-fuer-industrie-4-0-156108), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>69</sup> Die Bundesregierung (2020): Deutsch-französische Initiative zur wirtschaftlichen Erholung Europas nach der Coronakrise, [www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>70</sup> L'antenne (2018): Maritime. L'intelligence artificielle, le défi de XX<sup>e</sup> siècle pour les acteurs du monde du shipping (27.03.2018), [https://www.lantenne.com/L-intelligence-artificielle-le-defi-du-XXIe-siecle-pour-les-acteurs-du-monde-du-shipping\\_a41883.html](https://www.lantenne.com/L-intelligence-artificielle-le-defi-du-XXIe-siecle-pour-les-acteurs-du-monde-du-shipping_a41883.html), letzter Zugriff am 20.07.2020.

Warenströme zu optimieren. Gleichzeitig planen die Beteiligten, den CO<sup>2</sup>-Ausstoß beim Warentransport zu berechnen, um später ein Label für Waren mit vorteilhafter CO<sup>2</sup>-Bilanz zu kreieren.

Für Marseille-Fos ist eine bessere Anbindung des Hinterlandes mit Hilfe des MeRS-Projekts notwendig, damit der Hafen im Wettbewerb bestehen kann. Gleiches gilt für die Häfen in Le Havre, Rouen und Paris, die 2021 zu einem einzigen Unternehmen verschmolzen werden sollen. Die Nutzung der Plattform S)One von Soget soll hier für eine effizientere Nutzung des Transportkorridors sorgen.

Daten werden aber nicht nur auf Plattformen eingespeist, sondern verstärkt automatisch erfasst und genutzt. So entwickelt etwa das Start-Up Traxens aus Marseille digitale Boxen für Container, welche Position und Messdaten wie Feuchtigkeit, Temperatur und mögliche Stöße erfassen. Die digitalen Boxen werden auch bereits von Reedereien wie MSC und CMA CGM eingesetzt.

Die Häfen Marseille-Fos und Le Havre (Haropa) nehmen zunehmend eine Rolle als Innovationstreiber ein. Im Jahr 2019 wurde ein Innovationsprogramm der Stadt Le Havre (Smart Port City) zusammen mit zahlreichen Projekten über 241 Millionen Euro von der französischen Regierung über einen Projektauftrag ausgewählt. Die Mehrheit der Projekte betreffen den Hafen. Dazu gehört die Schaffung einer Datenplattform in Zusammenarbeit mit dem Telekommunikationsunternehmen Orange und den Softwareunternehmen Cisco und Soget. Marseille-Fos führt Wettbewerbe, sogenannte Smart Port Challenges, durch. Insbesondere Start-Ups sind hierbei gefragt, innovative Lösungen für bestimmte Problemstellungen zu entwickeln.

Weiterhin werden zum Beispiel Partner gesucht, um durch die Nutzung von Kameradaten den LKW- und Bahnverkehr zu optimieren und dadurch auch Umweltziele zu erreichen. Eine Besonderheit von Marseille ist, dass hier mehrere Unterseekabel anlaufen und der Hafen plant daher, auch Datenzentren anzusiedeln. Die Firma Traxens sucht noch einen geeigneten Partner, um Trackingboxen mit einem Sensor zu koppeln, die die Unversehrtheit von Containern bestätigen kann. Dadurch wäre eine schnellere Zollabwicklung möglich.<sup>71</sup>

Die Offshore-Windparks werden in Zukunft immer wichtiger werden für französische Häfen. Der RTE hat sieben Milliarden Euro für ein Projekt veranschlagt, um ab 2022 die ersten Offshore-Windparks an der französischen Küste anzubinden. Im September 2019 begannen bereits die Bauarbeiten für einen ersten Park des Unternehmens EDF in Saint-Nazaire. Dieser solle bereits 2022 in Betrieb gehen. Insgesamt sollten an den Küsten Frankreichs in den kommenden 15 Jahren 10 Gigawatt an Offshore-Leistung installiert werden.<sup>72</sup> Eine Vielzahl von Innovationen ist aus der Offshore-Industrie gekommen und wird auf die Handels- und Personenschiffahrt transferiert. Digitale Ansätze sind bereits im Schiffbau angekommen. Softwarelösungen für die Konzeption neuer Schiffe werden von Schiffbauarchitekten und Werften angewandt und hier besteht noch Optimierungspotenzial. Sogenannte digitale Zwillinge ermöglichen es, anhand digitaler Modelle Kalkulationen und Tests zu Stabilität, Leistung und Energieeffizienz durchzuführen.

Ein wichtiger Anbieter von Modellierungssoftware in Frankreich ist Dassault Systems mit der Plattform 3DExperience. Die Firma gehört zu der Industriallianz *Coalition pour la transition écologique et énergétique du maritime*, die im November 2019 von Schiffbaucluster *Cluster Maritime Français* geformt wurde. Ziel ist es, die Nachhaltigkeit der maritimen Wirtschaft Frankreichs voranzubringen. Dazu plant Dassault Erfahrungen aus der Konzeption von Elektroautos zu nutzen. Der staatliche Forschungsrat Corimer fördert Entwicklungsprojekte und bereits für 2020 ist ein dritter Projektauftrag geplant. Durch die Nutzung digitaler Zwillinge soll es möglich sein, die Abnahmezeit neuer Schiffe um bis zu 20 Prozent zu reduzieren. Bereits innerhalb der letzten fünf Jahre nutzten Werften diese Technik, wodurch es möglich ist, Tests zum Teil direkt im Modell durchzuführen. Weiterhin könnte der vermehrte Einsatz von Sensoren für eine vorausschauende Instandhaltung (*predictive maintenance*) effizienzsteigernde Auswirkungen auf periodische Inspektionen und Herstellergarantien für Motoren haben.<sup>73</sup>

<sup>71</sup> GTAI (2020): Digitalisierung in Häfen und Werften schreitet voran, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/digitalisierung-in-haefen-und-werften-schreitet-voran-217770](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/digitalisierung-in-haefen-und-werften-schreitet-voran-217770), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>72</sup> GTAI (2020): Frankreich rüstet Hochspannungsnetz für die Energiewende. Netzbetreiber RTE will 2 Milliarden Euro pro Jahr investieren, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/frankreich-ruestet-hochspannungsnetze-fuer-die-energie-wende-161686](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/frankreich-ruestet-hochspannungsnetze-fuer-die-energie-wende-161686), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>73</sup> GTAI (2020): Digitalisierung in Häfen und Werften schreitet voran, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/digitalisierung-in-haefen-und-werften-schreitet-voran-217770](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/digitalisierung-in-haefen-und-werften-schreitet-voran-217770), letzter Zugriff am 20.07.2020.

### 3.2.3 Globale Wettbewerbssituation in der maritimen Wirtschaft

Für Frankreich und die Europäische Union als Ganzes herrscht ein starker Konkurrenzdruck aus dem asiatischen Raum. Ein Grund hierfür liegt in den schnell wachsenden Seeverkehrszentren in China, Dubai, Hongkong und Singapur. Gesteigert wird dies durch das vergleichsweise hohe Wirtschaftswachstum und den politischen Willen der Regierungen, den internationalen Verkehrsinfrastrukturausbau und den Schiffsbau als strategische Elemente für eine stärkere wirtschaftliche Positionierung auf dem globalen Markt zu nutzen.

Wie in 3.2.1 ausgeführt, gibt es auf europäischer Ebene bereits Initiativen, um mit Strategien zu reagieren, welche die Teilbranchen der maritimen Wirtschaft integriert. Handelsbeschränkungen, Protektionismus und Subventionspolitik anderer Länder machen es für europäische Unternehmen im Bereich der maritimen Wirtschaft teilweise schwer, auf dem globalen Markt zu bestehen. Innerhalb der EU existieren verlässliche Vorgaben für staatliche Beihilfen und Unternehmensfusionen. In anderen Wirtschaftsräumen wird hingegen eine starke Subventionspolitik betrieben, um die heimische maritime Wirtschaft zu stärken. Das Ergebnis sind Marktverzerrungen, die zu Lasten aller Marktteilnehmer und der ökologischen Entwicklung gehen.

Die EU hat es sich daher zum Ziel erklärt, stärker chancengleiche Bedingungen zu schaffen, um etwa rechtliche Lücken im Europa-Recht zu schließen, um den negativen Folgen von ausländischer staatlicher Beteiligung und Finanzierung durch staatliche Beihilfen besser entgegenwirken zu können. Sollten sich bei der Modernisierung der WTO-Regeln oder im Rahmen der OECD (bspw. mit der OECD-Council Party on Shipbuilding) keine soliden Lösungen finden, hat die EU versprochen, eigene Maßnahmen zu prüfen, um gegen Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken vorzugehen. Die Aushandlung umfassender bilateraler Freihandelsabkommen ist daher unerlässlich, um einen verbesserten Marktzugang, Niederlassungsfreiheit und neue Investitionsmöglichkeiten für europäische Unternehmen der maritimen Wirtschaft zu erreichen. Dabei müssen vor allem die Interessen der mittelständischen Unternehmen Berücksichtigung finden.<sup>74</sup>

Das Projekt „Neue Seidenstraße“ wird enorme Veränderung in der maritimen Wirtschaft bringen und Frankreich und die Europäische Union sind hier in Konkurrenz zu den wirtschaftlichen Interessen Chinas. Die Volksrepublik China hat als Ziel den gemeinsamen Aufbau von Verkehrswegen auf dem Meer und die Konstruktion einer maritimen Kooperationsplattform formuliert. Der Belt and Road – Initiative, wie das Projekt Neue Seidenstraße offiziell heißt, haben sich bereits 80 Länder angeschlossen. Dazu gehören Pakistan, die Türkei, Serbien, Kenia bis hin zu den Staaten der Karibik. „Belt“ steht dabei für die Überlandverbindungen für Straßen, Gleise und Flughäfen die China an seine Nachbarstaaten und weit in den Westen hinein anbinden. „Road“ steht für die Wiederbelebung der alten Seewege und Schifffahrtsrouten und der Schaffung neuer. Eingebettet ist dies in eine digitale Seidenstraße aus modernsten Breitband-Internetverbindungen an deren Bau Huawei beteiligt ist.<sup>75</sup> Zum Ausbau der neuen Seidenstraße gehören neben der Schaffung neuer Transportwege über das Land vor allem auch der Auf- und Ausbau von Häfen. So werden weiterhin 80 Prozent des weltweiten Warenverkehrs mit Hilfe von Seeschiffen erfolgen.<sup>76</sup>

Der Seeweg zwischen China, dem Indischen Ozean, Afrika und dem Mittelmeer war bereits vor dem Jahr 2017 als Seidenstraße des 21. Jahrhunderts bekannt. Ziel ist es, zwei zusätzliche Seerouten zu etablieren. Eine Route soll dabei von China in Richtung Ozeanien und den Südpazifik verlaufen. Eine weitere soll von China über das Nordpolarmeer mit Europa verbunden werden (polare Seidenstraße). Bereits heute sind sieben der umsatzstärksten Häfen in Asien. Shanghai, Singapur und Ningbo-Zhoushan sind gemessen am Umschlagsvolumen die drei größten Häfen. Chinesische Firmen können sich hier als Zulieferer und Anbieter in unterschiedlichen Segmenten der maritimen Wirtschaft etablieren und ihre Expertise ausbauen. Das hierbei gewonnene Know-how und innovative

---

<sup>74</sup> BMWI/ BMVI (2019): Europa maritim. global. smart. green. Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union, [https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?__blob=publicationFile&v=6), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>75</sup> Handelsblatt (2019): Chinas Marsch nach Westen: Wie gefährlich die „Neue Seidenstraße“ wirklich ist (29.03.2019), [www.handelsblatt.com/politik/international/welthandel-chinas-marsch-nach-westen-wie-gefaehrlich-die-neue-seidenstrasse-wirklich-ist/24155726.html?ticket=ST-3357570-KXIAzvnV3wKiGEzJKScd-ap3](http://www.handelsblatt.com/politik/international/welthandel-chinas-marsch-nach-westen-wie-gefaehrlich-die-neue-seidenstrasse-wirklich-ist/24155726.html?ticket=ST-3357570-KXIAzvnV3wKiGEzJKScd-ap3), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>76</sup> GTAI (2020): China baut an maritimer Seidenstraße, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338), letzter Zugriff am 20.07.2020.

Technologien sollen dann bei dem verstärkten Engagements Chinas in der globalen maritimen Wirtschaft zum Einsatz kommen.<sup>77</sup> Als Vorteil wird gesehen, dass mehr und modernere Häfen konstruiert werden. Für den globalen Schiffsverkehr bedeutet dies jedoch, dass Europas Wirtschaft Zugang zu den meisten Häfen haben wird, aber nur China in der Lage sein wird, alle Häfen anzulaufen.<sup>78</sup>

Der größte Teil der bisherigen Seidenstraßen-Investitionen wurde über die China-Development Bank oder die Export-Import Bank von China finanziert. Beide Institutionen vergeben Aufträge in der Regel nur im Rahmen geheimer Verfahren an chinesische Bauunternehmen.<sup>79</sup> Im Bereich Hafenmanagement und bei Beteiligungen, die chinesische Unternehmen an Häfen weltweit innehaben sind es vor allem drei große Unternehmen, die zumeist eine Rolle spielen. China Merchants Port Holding (CMPort) – ein Tochterunternehmen der staatlichen China Merchants Group. Als zweites ist COSCO Shipping Ports Limited zu nennen. Das dritte Unternehmen ist Terminal Link, wobei China Merchants Group 49 Prozent der Firmenanteile hält.

Aus der Baubranche sind meisten zwei Unternehmen der China Communications Construction Company beteiligt (CCCC), im Hafeninfrastuktur herzustellen. Dabei handelt es sich um China Road & Bridge Corporation (CRBC) und China Harbour Engineering Company (CHEC). Weiterhin ist auch eine Vielzahl anderer Unternehmen aus China am Auf- und Ausbau bzw. Betrieb von maritimer Infrastruktur auf Drittmärkten beteiligt. Dies geschieht in Form von Projekten, die über chinesische Banken finanziert werden bzw. manchmal gewannen auch chinesische Firmen reguläre Ausschreibungen auf dem internationalen Markt. Weiterhin tritt der Staat als Investor und Baudurchführer auf. Dabei kommt oft ein „Hafen + Park + Stadt“ - Konzept zum Einsatz. In direkter Hafennähe werden Industriepark geschaffen und im Hinterland Städte für die Arbeiter des Hafens und des Parks gebaut. Beispielhaft hierfür ist die Suez Canal Economic Zone in Ägypten.

Teil der Strategie von China ist, bestehende Handelsrouten zu sichern und weitere zu erschließen. Dazu dienen Investitionen in Häfen an kritischen Verkehrswegen wie am Suezkanal oder in der Straße von Malakka in Südostasien. Diese Investitionen sichern den Status Quo, damit China auch weiterhin die Seewege dominiert. Durch den Bau von Häfen in Pakistan und Myanmar bemüht sich die chinesische Regierung, alternative Routen zu eröffnen. Von hier aus sollen Waren und Rohstoffe wie Öl und Gas über das Land bzw. per Pipeline in den Westen Chinas transportiert werden, um so die Straße von Malakka zu umgehen. Durch diese werden heute noch 80 Prozent der chinesischen Rohöllieferungen transportiert.

Die polare Seidenstraße durch die Nordarktis soll mittels der Schaffung neuer Handelswege auch die Nutzung der in der Arktis liegenden natürlichen Rohstoffe wie Öl und Gas ermöglichen. Ebenso dienen Investitionen in das australische Newcastle, den größten Kohleexporthafen der Welt, und geplante Projekte im Nahen Osten wie in Kuwait, Oman, Israel oder Libanon der Rohstoffsicherung. Gleichzeitig verfolgt China das Ziel, neben der Souveränität über natürliche Ressourcen, neue Absatzmärkte in Afrika zu erschließen. Dazu sollen auch arbeitsintensive Fertigungen von China in Industriezonen in Afrika verlagert werden. Eine Grundvoraussetzung hierfür sind der Bau von Häfen und der entsprechenden Transportinfrastruktur.<sup>80</sup>

Für Unmut innerhalb der Europäischen Union und vor allem bei dem französischen Premierminister Emmanuel Macron hat ein zwischen Italien und China vereinbartes Rahmenabkommen zur neuen Seidenstraße gesorgt. Italien hat sich als ersten G7-Industrieland der Neuen Seidenstraße angeschlossen. In Rom wurden mehrere Abkommen mit Baukonzernen, Banken und Ministerien unterzeichnet. Es wurden zum Projekt „Neue Seidenstraße“ bereits Rahmenabkommen mit 13 kleineren EU-Staaten aus Osteuropa und dem Süden wie Griechenland, Malta und Portugal geschlossen. China plant Geld in die Häfen von Genua und Triest zu investieren, wodurch Nord-Italien zur Drehscheibe für Exporte Chinas auf dem europäischen Markt werden könnte, da die beiden Mittelmeer-Häfen nah an den großen Märkten der EU liegen.<sup>81</sup> Ein Schiff, das aus China kommt und über den Suez-Kanal fährt, kann fünf Reisetage einsparen, wenn es in Triest oder Genua anlegt und nicht an einem deutschen, niederländischen oder französischen

<sup>77</sup> GTAI (2020): China baut an maritimer Seidenstraße, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>78</sup> Deutsche Welle (2020): Chinas Neue Seidenstraße ohne Europa? (16.01.2020), [www.dw.com/de/chinas-neue-seidenstrasse-ohne-europa/a-52030207](http://www.dw.com/de/chinas-neue-seidenstrasse-ohne-europa/a-52030207), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>79</sup> Frankfurter Allgemeine Zeitung (2019): Italien als Teil von Chinas neuer Seidenstraße (15.03.2019), [www.faz.net/aktuell/wirtschaft/seidenstrasse-wo-china-in-italiens-haefen-investieren-koennte-16087284.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/seidenstrasse-wo-china-in-italiens-haefen-investieren-koennte-16087284.html), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>80</sup> GTAI (2020): China baut an maritimer Seidenstraße, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>81</sup> Deutsche Welle (2019): Xi in Paris: Milliarden deals und Diplomatie (26.03.2019), [www.dw.com/de/xi-in-paris-milliardendeals-und-diplomatie/a-48062909](http://www.dw.com/de/xi-in-paris-milliardendeals-und-diplomatie/a-48062909), letzter Zugriff am 20.07.2020.

Hafen.<sup>82</sup> Die französische Regierung betrachtet das Projekt der Neuen Seidenstraße als trojanisches Pferd und sieht sie als Bedrohung für die maritime Wirtschaft Frankreichs und für die politischen Systeme der Staaten der Europäischen Union. Kleinere Mitgliedsstaaten seien durch Industrie- und Infrastrukturinvestitionen in ökonomische Abhängigkeiten geraten und es besteht die Befürchtung, dass Investitionen in italienische Häfen ein Einfallstor für chinesische Exporte werden und damit auch eine direkte Bedrohung für die maritime Wirtschaft Frankreichs werden könnten. Da das Prinzip öffentlicher Ausschreibungen von China missachtet werde, entstehe an dieser Stelle auch eine Wettbewerbsverzerrung.<sup>83</sup>

Folgende Darstellung liefert eine Veranschaulichung der durch das Projekt „Neue Seidenstraße“ erschlossenen Transportwege und Schiffsrouten:

**Abbildung 8: Die Neue Seidenstraße**



Quelle: GTAI (2020): China baut an maritimer Seidenstraße, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338>, letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>82</sup> Der Spiegel (2019): Europa verschläft die „Neue Seidenstraße“ (26.03.2019), [www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/seidenstrasse-angela-merkel-und-emmanuel-macron-treffen-xi-jinping-a-1259659.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/seidenstrasse-angela-merkel-und-emmanuel-macron-treffen-xi-jinping-a-1259659.html), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>83</sup> Handelsblatt (2019): Chinas Marsch nach Westen: Wie gefährlich die „Neue Seidenstraße“ wirklich ist (29.03.2019), [www.handelsblatt.com/politik/international/welthandel-chinas-marsch-nach-westen-wie-gefaehrlich-die-neue-seidenstrasse-wirklich-ist/24155726.html?ticket=ST-3357570-KXIAzvnV3wKiGEzJKScd-ap3](http://www.handelsblatt.com/politik/international/welthandel-chinas-marsch-nach-westen-wie-gefaehrlich-die-neue-seidenstrasse-wirklich-ist/24155726.html?ticket=ST-3357570-KXIAzvnV3wKiGEzJKScd-ap3), letzter Zugriff am 20.07.2020.

Damit Unternehmen, die Anbieter im Bereich der maritimen Wirtschaft sind, langfristig auf dem Markt Erfolg haben können, ist es notwendig bei innovativen Produkten weiterhin durch das Qualitätsargument überzeugen zu können. Dieses zieht auch heute noch zahlreiche Kunden aus dem asiatischen Raum an, da sie dem Qualitätsversprechen konkurrierender Anbieterfirmen in Asien für langfristige Investitionen – etwa in Batteriespeicheranlagen auf Schiffen – nicht das gleiche Vertrauen wie deutschen oder französischen Anbietern entgegenbringen.

### 3.2.4 Darstellung der in Frankreich aktuellen Mitbewerber im Bereich Logistik und Digitalisierung im Hafen

#### Unternehmensübersicht:<sup>84</sup>

##### 1. Softwareunternehmen (SaaS, Transport, Supply-Chain...)

**Großunternehmen und KMU:** ACD Gruppe, ACLEA, ACSEP, ACTEOS, AKANEA DEVELOPPEMENT, ANDSOFT, ATOPTIMA, BEST FREE CHOICE, CJM INTERNATIONAL, COFISORT, CREASOFT51, DDS LOGISTICS, DESCARTES, DEVERYWARE NOTICO DELIV, ELEMENT LOGIC, E-SCM PORTAIL FOURNISSEURS, E2OPEN, GENERIX GROUP, GEOCONCEPT, GFI, GRN LOGISTICS – SSI SCHÄFER, HARDIS, ILO-CONCEPT, INCONSO, INFFLUX, KARDINAL, KLS LOGISTIC SYSTEMS, KLS TRANSPORT, KRATZER AUTOMATION, MANHATTAN ASSOCIATES, MAPOTEMPO, MASTERNAUT, MGI, MICROTRANS, MONSTOCK, MYTOWER, NCI, OPTI' TRANSPORT, PIXAO, PRODUCTIVIX, PTV GROUP, QUARTIX, S2PWEB (GedTrans – GedMovv), SAVOYE ADVANCED SOFTWARE, SEDAOTA, SHIPTIFY, SIGHTNESS, SIGMA INFORMATIQUE, STOCK-IT, TDI, TELIAE, TERCIEL, TEFRI (Innlog by Groupe TESSON), TRANSPOREON GROUP, VIASTORE SYSTEMS, WINDDLE, XEOLIS

##### 2. Akustik, Sensoren, Robotik und Signalverarbeitung

###### 2.1. Akustik:

**Großunternehmen:** ALSEAMAR, CS SYSTEMES D'INFORMATION, DEGREANE HORIZON, MACARTNEY FRANCE, THALES DEFENCE MISSION SYSTEMS FRANCE, VDM REYA

**KMU:** CERG, CESIGMA SIGNALS&SYSTEMS, D2C ENGINEERING, EPCOTS, KIETTA, SEAGNAL SAS, SEAVIEWS, SEMANTIC TS, SERELEC, SMAC, SOACSY, SUBMARINE OPEN TECHNOLOGIES, SYMES, VN COMPOSITES

**Forschung und Entwicklung:** CENTRE DE PHYSIQUE DES PARTICULES DE MARSEILLE, CEREGE, CNRS DELEGATION PROVENCE ET CORSE ET DELEGATION COTE D'AZUR, IES MONTPELLIER, ISEN YNCREA MEDITERRANEE, LABORATOIRE DE MECANIQUE ET D'ACOUSTIQUE, SHOM, LABORATOIRE GEOAZUR, UNIVERSITE DE NICE SOPHIA ANTIPOLIS, UNIVERSITE DE TOULON, UNIVERSITE DE TOULON I3M

###### 2.2. Sensoren:

**Großunternehmen:** CMR GROUP, COMPAGNIE MERIDIONALE DE NAVIGATION, DIGINEXT, MARSEILLE GYPTIS INTERNATIONAL, NSE, SIGNALIS SAS, SODEAL, THALES ALENIA SPACE, THALES DEFENCE MISSION SYSTEMS FRANCE, VEOLIA, UNIVERSITE DE MONTPELLIER

**KMU:** AVENAO, AVIELEC, AVON COMMUNICATIONS, BIOCEANOR, CESIGMA SIGNALS&SYSTEMS, CESSYS TECHNOLOGIES, AERO SURVEILLANCE, EMC3, ENOVEO, EPURE, EURO TECHNIQUES INDUSTRIES, EXAVISION, EXTREM'VISION, GEOMATYS, GLORYTECH, HEMERA, HYDROPTIC, INOUID SAS, KIETTA, MARINE TECH, NEX VISION, OPTIS, PERFECT MOORING, PHOTOSPACE, SERELEC, SOACSY, SUBSEA TECHSURETEGLOBALE.ORG, SYMES, VALEOL VALOREM, VSM SA, WILCO INTERNATIONAL

---

<sup>84</sup> Quellen: FAQ Logistique Conseil (2020), <https://www.faq-logistique.com/Annuaire.htm>, letzter Zugriff 08.09.2020; Pôle Mer Méditerranée (2019), Annuaire Directory, letzter Zugriff 08.09.2020.

**Forschung und Entwicklung :** LABORATOIRE AQMC, CENTRE DE PHYSIQUE DES PARTICULES DE MARSEILLE, CEREGE, CNRS DELEGATION PROVENCE ET CORSE ET DELEGATION COTE D'AZUR, IES MONTPELLIER, INSTITUT DE LA MER DE VILLEFRANCHE, INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DEVELOPPEMENT (IRD), INSTITUT DE REGULATION ET D'AUTOMATION, IRSTEA, LABCOM AIR TO SEA, SHOM, UMR TETIS, LABORATOIRE GEOAZUR, UNIVERSITE DE NICE SOPHIA ANTIPOLIS, UNIVERSITE DE TOULON, UNIVERSITE DE TOULON IM2NP, UNIVERSITE DE TOULON MAPIEM

### 2.3. Ausrüstung

**Großunternehmen:** CDC BIODIVERSITE, CNIM SA, NEXEYA France, NSE, SODEAL, THALES DEFENCE MISSION SYSTEMS FRANCE, VDM REYA

**KMU:** BIO-SEA, BOARDING RING, CAE MARINE LEVAGE, CANDOCK BEHO SOLUTIONS NAUTIQUES, COLDINNOV, CONSEIL ADR&PYROTECHNIE SUD – CAPYRO, D2C ENGINEERING, DEFERLANTE OCEANE PROJET ECOTRANSAT, ECOSLOPS SA, EPCOTS, EVIDENCE ENGINEERING, EXTREM'VISION, OROLIA, FLUIDION, GLORYTECH, GMPRO, HELMGALE, HYSEAS ENERGY, IADYS, MARINE LOGISTICS SOLUTIONS, NATFRESH PROCESS, NEXT BLUE TECH, PAIR WORK, PERFECT MOORING, PYTHEAS TECHNOLOGY, QUO VADIS, INOFIT 3D, SMAC, SUBMARINE OPEN TECHNOLOGIES, TELERAD, VIRTUAL DIVE, WILCO INTERNATIONAL

**Forschung und Entwicklung:** INSTITUT NATIONAL DE PLONGEE PROFESSIONNELLE, IRSTEA, MINES ARMINES, IRSTEA, LABORATOIRE GEOAZUR

### 2.4. Robotik

**Großunternehmen:** ALSEAMAR, APSYS, BOURBON, CDC BIODIVERSITE, ECA ROBOTICS, LOUIS DREYFUS TRAVOCEAN, MACARTNEY FRANCE, THALES DEFENCE MISSION SYSTEMS France

**KMU:** AQUALOG, AVIELEC, BAUMIER, BOARDING RING, CISCREA SAS, COMEX S.A, EPURE, EURO TECHNIQUES INDUSTRIES, EXAVISION, EXTREM'VISION, FLODIM, IADYS, IOTA SURVEY, KIETTA, NEX VISION, NOTILO PLUS SAS, SEAROV OFFSHORE SAS, SERELEC, SIMEC SASU, SUBMARINE OPEN TECHNOLOGIES, SUBSEA TECH, SUBSEASTEM, UFO, VIRTUAL DIVE, VISIT SEABED, VN COMPOSITES, ORION NAVAL SOLUTIONS

**Forschung und Entwicklung:** ENSTA PARISTECH, INSTITUT DE LA MER DE VILLEFRANCHE, INSTITUT NATIONAL DE PLONGEE PROFESSIONNELLE, LABCOM AIR TO SEA, LSI, LABORATOIRE I3S, LABORATOIRE INFORMATION GENOMIQUE & STRUCTURALE, SEATECH, SORBONNE UNIVERSITE – CNRS [OOV - LABORATOIRE D'OCEANOGRAPHIE DE VILLEFRANCHE LOV], UNIVERSITE DE MONTPELLIER

### 2.5. Signalverarbeitung

**Großunternehmen:** ASSYSTEM, CDC BIODIVERSITE, CIEL SAS (Groupe SNEF), CMR GROUP, CS SYSTEMES D'INFORMATION, DEGREANE HORIZON, ETOP INTERNATIONAL, NSE, SIGNALIS SAS, SOPHIA CONSEIL, THALES DEFENCE MISSION SYSTEMS FRANCE

**KMU:** ATEM, AZOTH SYSTEMS , AVON COMMUNICATIONS, CESIGMA SIGNALS&SYSTEMS, CESSYS TECHNOLOGIES, DANESI INDUSTRIES, KIETTA, MGPS, NEX VISION, NOVELTIS INTEXPAT, ECOSLOPS SA, AERO SURVEILLANCE, EM SYNERGIES, EPCOTS, OROLIA, FLODIM, FORUM GRAPHIC, PHOTOSPACE, PREDICT, SEAGNAL SAS, SEAVIEWS, SEMANTIC TS, SERELEC, SINOPIA TECHNOLOGIES, SOACSY, SUBMARINE OPEN TECHNOLOGIES, TRANSAS MEDITERRANEAN, WILCO INTERNATIONAL

**Forschung und Entwicklung:** CENTRE DE PHYSIQUE DES PARTICULES DE MARSEILLE, LABORATOIRE DE MECANIQUE ET D'ACOUSTIQUE, LABORATOIRE I3S, SEATECH, LABORATOIRE GEOAZUR, UNIVERSITE DE NICE SOPHIA ANTIPOLIS, UNIVERSITE DE TOULON IM2NP

### 3. Beschichtungsunternehmen, Wartung und Green Technologies

#### 3.1. Schiffbau und -reparatur

**Großunternehmen:** ALSEAMAR, APSYS, CIEL SAS (Groupe SNEF), COMPAGNIE MERIDIONALE DE NAVIGATION, EFINOR SERVICES, EIFFAGE METAL, GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE, NEXEYA France, SEGULA TECHNOLOGIES, VDM REYA,

**KMU:** BIO-SEA, BOARDING RING, CAE MARINE LEVAGE, CANDOCK BEHO SOLUTIONS NAUTIQUES, COLD PAD, DANESI INDUSTRIES, DEFERLANTE OCEANE PROJET ECOTRANSAT, ENNOVIA, GMPRO, HELMGALE, IMS SHIPYARD, KIETTA, KREATIVE (ex-IGUACU), MARINE LOGISTICS SOLUTIONS, NEMIS INGENIERIE, NEXT BLUE TECH, O5 MARINE, OPERATION MAINTENANCE EXPERTISE, ORION NAVAL SOLUTIONS, OUTREMER YACHTING, PAIR WORK, SAS, QUO VADIS, INOFIT 3D, TOPP DECIDE, VN COMPOSITES

**Forschung und Entwicklung :** IES MONTPELLIER, LABORATOIRE INFORMATION GENOMIQUE & STRUCTURALE, MINES ARMINES

#### 3.2. Wartung

**Großunternehmen:** CEGELEC DEFENSE ET NAVAL SUD-EST, CHANTIER NAVAL DE MARSEILLE, CIEL SAS (Groupe SNEF), CMR GROUP, COMPAGNIE MERIDIONALE DE NAVIGATION, EDF, EFINOR SERVICES, NEXEYA France, NSE, SBM France, SCHNEIDER ELECTRIC MARINE SERVICES AND SOLUTIONS, STAT MARINE SAS, THALES DEFENCE MISSION SYSTEMS FRANCE, VDM REYA

**KMU:** 3X ENGINEERING, AQUAGENUS SAS , ARKOLIA ENERGIES, AVENAO, AVIELEC, AVON COMMUNICATIONS, BAUMIER, CAE MARINE LEVAGE, CANDOCK BEHO SOLUTIONS NAUTIQUES, COLD PAD, COMPAGNIE MARITIME CHAMBON, CYPREOS FRANCE EPONGES, DANESI INDUSTRIES, EMC3, ENNOVIA, INOUID SAS, IMS SHIPYARD, MARINE LOGISTICS SOLUTIONS, MOBILIS, O5 MARINE, OPTIS, PREDICT, QUADRAN ENERGIE MARINES, QUO VADIS, REP, INOFIT 3D, SEAROV OFFSHORE SAS, SMAT NEPTUNE, TECHNIVUE, TELERAD, TRANSAS MEDITERRANEAN, TRANSMETAL INDUSTRIES, UFO, VALEOL VALOREM, WILCO INTERNATIONAL, ORION NAVAL SOLUTIONS

**Forschung und Entwicklung:** AFPA BEZIERS, CFA EPURE MEDITERRANEE, IES MONTPELLIER, INSTITUT DE REGULATION ET D'AUTOMATION, IPFM, LSIS

#### 3.3. Green Technologies

**Großunternehmen:** CDC BIODIVERSITE, EDF, EDF EN, SCHNEIDER ELECTRIC MARINE SERVICES AND SOLUTIONS, SEABOOST, SODEAL, SUEZ ENVIRONNEMENT CONSULTING, VEOLIA

**KMU:** ADVANCED ARODYNAMIC VESSELS, ARCHITEUTHIS, ARKOLIA ENERGIES, BIO-SEA, BG INGENIEURS CONSEILS CESSYS TECHNOLOGIES, COLDEP DEVELOPPEMENT, COLDINNOV, CYPREOS FRANCE EPONGES, DANESI INDUSTRIES, DE PROFUNDIS INGENIUM, EARL CAMBON ET FILS ET LA PERLE DE THAU SARL, ECOSLOPS SA, EMYG ENVIRONNEMENT & AQUACULTURE, ENOVEO, EOLFI, GEOCORAIL SAS, GLORYTECH, HEMERA, HYSEAS ENERGY, IADYS, MARINE TECH, MICROPHYT, NATFRESH PROCESS, NEXT BLUE TECH, O5 MARINE, P2A DEVELOPPEMENT, SAS, PROVENCE AQUACULTURE, PYTHEAS TECHNOLOGY, QUADRAN ENERGIE MARINES,

SEA2/ORANGE MARINE, SEANEO, SETAVOO, SINOPIA TECHNOLOGIES, STR EUROPE, TRANSMETAL INDUSTRIES, VALEOL VALOREM, VN COMPOSITES

**Forschung und Entwicklung:** LABORATOIRE AQMC, CEFE/CNRS, CEREGE, HELIOBIOTEC, IMT MINES ALES [CENTRE DES MATERIAUX DES MINES D'ALES (C2MA)], INRIA, KEDGE BUSINESS SCHOOL, LABORATOIRE INFORMATION GENOMIQUE & STRUCTURALE, UNIVERSITE DE NICE SOPHIA ANTIPOLIS, UNIVERSITE DE TOULON MAPIEM

#### 4. Beratungsunternehmen und Ingenieurbüros

##### 4.1. Beratung

**Großunternehmen:** ATOS, CDC BIODIVERSITE, EFINOR SERVICES, ETOP INTERNATIONAL, MARSEILLE GYPTIS INTERNATIONAL, STAT MARINE SAS, SUEZ ENVIRONNEMENT CONSULTING

**KMU:** ACTIS INNOVATION, ANDROMEDE OCEANOLOGIE, APPLISUB, AQUAGENUS SAS, AVENAO, BIOCEANOR, BIOTOPE, BUYCO FOR GROWTH, CANDOCK BEHO SOLUTIONS NAUTIQUES, CERG, CONSEIL, CONSEIL ADR&PYROTECHNIE SUD – CAPYRO, CYPREOS FRANCE EPONGES, EM SYNERGIES, EUROFINS HYDROBIOLOGIE France, HELMGALE, HYSEAS ENERGY, IMPACT MER, INOUID SAS, MAREPOLIS, MARINE LOGISTICS SOLUTIONS, MOBILIS, O5 MARINE, OPERATION MAINTENANCE EXPERTISE, ORPHEUS, PAIR WORK, PROLARGE, INOFIT 3D, SEAGNAL SAS, SEAMAGINE ECO NAVIGATION, SEANEO, SEAROV OFFSHORE SAS, SETAVOO, STR EUROPE, SURETEGLOBALE.ORG, SYMES, TERRACOOA, TOPP DECIDE

**Forschung und Entwicklung:** AFPA BEZIERS, LABORATOIRE AQMC, CEREMA, GIS POSIDONIE

##### 4.2. Ingenieurbüros

**Großunternehmen:** APSYS, ASSYSTEM, ATOS, BOURBON, BRL INGENIERIE, BURGEAP, CDC BIODIVERSITE, CDC BIODIVERSITE, CEGELEC DEFENSE ET NAVAL SUD-EST, CIEL SAS (Groupe SNEF), CMR GROUP, CNIM SA, COMPAGNIE MERIDIONALE DE NAVIGATION, D2M ENGINEERING, DIGINEXT, DORIS ENGINEERING, ECA ROBOTICS, EDF EN, EFINOR SERVICES, EIFFAGE METAL, ERG SAS, ETOP INTERNATIONAL, GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE, IXBLUE, LAFARGE CENTRE DE RECHERCHE, LOUIS DREYFUS TRAVOCEAN, MACARTNEY FRANCE, NEXEYA France, PLANITEC, SBM France, SCHNEIDER ELECTRIC MARINE SERVICES AND SOLUTIONS, SEABOOST, SEGULA TECHNOLOGIES, SIGNALIS SAS, SII, SODEAL, SOPHIA CONSEIL, STAT MARINE SAS, SUEZ ENVIRONNEMENT CONSULTING, TECHNIP INNOVATION AND TECHNOLOGY CENTRE, THALES SERVICES SAS

**KMU:** 3X ENGINEERING, ABYSS CAD, ACRI-HE, ACRI-IN, AGIR, AQUAGENUS SAS, AQUALOG, ARCHITEUTHIS, ATEM, AVENAO, AVON COMMUNICATIONS, BAUMIER, BARDOT GROUP, BG INGENIEURS CONSEILS, BIO-SEA, BIOCEANOR, BIOTOPE, BUYCO FOR GROWTH, CAE MARINE LEVAGE, CERG, CESIGMA SIGNALS&SYSTEMS, CISCREA SAS, COEXEL, COLD PAD, COLDEP DEVELOPPEMENT, COMEX S.A., CONSEIL ADR&PYROTECHNIE SUD – CAPYRO, CREOCEAN, D2C ENGINEERING, DE PROFUNDIS INGENIUM, DEFERLANTE OCEANE PROJET ECOTRANSAT, ECOCEAN, ECOSLOPS SA, AERO SURVEILLANCE, ANDROMEDE OCEANOLOGIE, EMC3, EMYG ENVIRONNEMENT & AQUACULTURE, ENNOVIA, ENOVEO, EOLFI, EPCOTS, EPURE, EURO TECHNIQUES INDUSTRIES, EVAELYS, EVIDENCE ENGINEERING, EXAVISION, EXTREM'VISION, OROLIA, FLUIDION, FORUM GRAPHIC, GEOCORAIL SAS, GEOMATYS, GLOBOCEAN SARL, GLORYTECH, HYSEAS ENERGY, IADYS, IDEE, IDEOL, IMPACT MER, INGELIANCE, INOUID SAS, INTXPAT, IOTA SURVEY, KAPPA OFFSHORE SOLUTIONS, K-EPSILON, KIETTA, MAREPOLIS, MARINE LOGISTICS SOLUTIONS, MARINE TECH, MGH, NEX VISION, NEXT BLUE TECH, OCEANIDE, OPTIS, OUTREMER YACHTING, P2A DEVELOPPEMENT, PHOTOSPACE, SAS, PROLARGE, PYTHEAS TECHNOLOGY, QUADRAN ENERGIE MARINES, SEA2/ORANGE MARINE, SEAGNAL SAS, SEANEO, SEMANTIC TS, SETAVOO, SIMEC SASU, SINOPIA TECHNOLOGIES, SMAC, SOACSY, STR EUROPE, SUBMARINE OPEN

TECHNOLOGIES, SUBSEA TECH, SUPRAMECA SAS, SUBSEASTEM, SYMES, TECHVAR, TELERAD, TOPP DECIDE, VISIT SEABED, VN COMPOSITES, WILCO INTERNATIONAL, ORION NAVAL SOLUTIONS

**Forschung und Entwicklung:** BRGM, CEREGE, CEREMA, CFA EPURE MEDITERRANEE, CNRS DELEGATION PROVENCE ET CORSE ET DELEGATION COTE D'AZUR, ENSTA PARISTECH, GIS POSIDONIE, IMBE, INSTITUT DE REGULATION ET D'AUTOMATION, IRSTEA, KEDGE BUSINESS SCHOOL, LABCOM AIR TO SEA, LABORATOIRE DE MECANIQUE ET D'ACOUSTIQUE, LABORATOIRE

### 5. 3D-Produktion für maritime Zwecke

Addup (MICHELIN&FIVES) und ihrem Flexcare System (Printer 3D FormUp 350 SLM), AVENAO PRODWAYS GROUP, TechCenter ADDITIVE MANUFACTURING (ThyssenKrupp Marime Systems TMS), CAPSA

### 6. Innovationshubs

HAROPA, Cluster maritime Français, Pôle Mer Méditerranée, Pôle Mer Bretagne Atlantique

#### 3.2.5 SWOT-Analyse der maritimen Wirtschaft Frankreichs

In den vorhergehenden Abschnitten wurden einige der Herausforderungen, aber vor allem auch großen Erfolgs- und Investitionspotenziale der maritimen Wirtschaft Frankreichs genannt. Wie aufgezeigt, haben sich in den großen Häfen bereits französische Anbieter und innovative Start-Ups in den Bereichen Digitalisierung und Logistik etablieren können. Es bleibt abzuwarten wie Frankreich sich insbesondere in Konkurrenz zum Hafen Antwerpen in den zukunftsweisenden Bereichen durchsetzen kann.

Als ein ungewisser Faktor bleibt der Brexit bzw. das endgültige Austreten Großbritanniens aus der Europäischen Union. Noch ist unklar, ob und, wenn ja, zu welchen Bedingungen dies zum Ende des Jahres 2020 erfolgen wird. Neben Risiken etwa für die Fischerei der Bretagne, könnte der Brexit jedoch auch Chancen für Frankreich eröffnen. Durch den Brexit wird Frankreich zur EU-Außengrenze zu Großbritannien. Die Hoffnung ist, dass von einer solchen neu gewonnenen Rolle langfristig etwa auch kleinere Häfen wie Cherbourg profitieren könnten.<sup>85</sup>

Um das Investitionspotenzial in die maritime Wirtschaft besser beurteilen zu können, veranschaulicht die folgende Tabelle im Rahmen einer SWOT-Analyse die wesentlichen bzw. einige der diskutierten Aspekte:

---

<sup>85</sup> Zeit Online (2019): Frankreich. Die perfekte Welle (09.04,2019), [www.zeit.de/wirtschaft/2019-04/frankreich-brexit-profit-calais-normandie](http://www.zeit.de/wirtschaft/2019-04/frankreich-brexit-profit-calais-normandie), letzter Zugriff am 20.07.2020.

Tabelle 3: SWOT-Analyse der maritimen Wirtschaft Frankreichs

Strengths (Stärken)	Weaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute geographische Lage der französischen Häfen innerhalb Europas, insb. als Außengrenze der EU nach Vollendung des Brexit.</li> <li>• Seit 2013 hat die Handels- und Personenschifffahrt an französischen Häfen stetig zugenommen.<sup>86</sup></li> <li>• Gute Anbindung an den Weltmarkt durch die Häfen in Übersee</li> <li>• Schon heute ist Frankreich führend in den Bereichen Digitalisierung und Logistik. An den französischen Häfen gibt es bereits zahlreiche Start-Ups und innovative Unternehmen (Smart Port City etc.).</li> <li>• Die starke Partnerschaft von Frankreich und Deutschland hat auch etablierte Strukturen in der maritimen Wirtschaft geschaffen und es herrscht eine gemeinsame Vision für die Zukunft des Marktes.</li> <li>• Es sind viele Großprojekte in der maritimen Wirtschaft geplant: Großbauten innerhalb Frankreichs, der Ausbau der Binnenschifffahrt, der Ausbau von Häfen und die Investitionen der Regierung in innovative Konzepte zum Erreichen der Umweltziele (bspw. für den Bau des Grand Paris Express werden 25% der 40 Millionen Tonnen Bauschutt über den Wasserweg transportiert werden).<sup>87</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch die sozialen Unruhen und Bestreikung der Häfen hat Frankreich nicht nur Vertrauen bei den Kunden, sondern zumindest auch zeitweise bereits Kunden an Antwerpen verloren.</li> <li>• Das Segment des Fischfangs findet zu großen Teilen in britischen Gewässern statt und würde stark unter einem unregulierten Brexit leiden.</li> </ul>
Opportunities (Chancen)	Threats (Risiken)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Regierung hat viele Investitionen für den Ausbau Erneuerbarer Energien, für Windparks und die Digitalisierung von Häfen vorgesehen.</li> <li>• Die Häfen und Offshore-Anlagen sind wichtige Akteure der Energiewende und hier gibt es großes Investitionspotenzial.</li> <li>• Der Brexit könnte auch die Bedeutung kleinerer französischer Häfen stärken und es ist absehbar, dass die Bedeutung französischer Häfen wachsen wird und sich Investitionschancen ergeben.</li> <li>• Die französische Regierung verfolgt das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 sehr ernsthaft. Hierfür werden viele innovative Konzepte etwa von Start-Ups und Anlagen gebraucht, um bspw. Wasserstoff als Antrieb zu fördern, aber auch, um die Schifffahrt mit hochmoderner Logistik effizienter zu gestalten.</li> <li>• Der geplante Ausbau der Binnenverkehrswege braucht kompetente mittelständische Anbieterunternehmen der maritimen Wirtschaft.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Noch ist unklar, wie genau sich die Corona-Krise auf die maritime Wirtschaft Frankreichs auswirken wird. Dieses Wirtschaftssegment ist jedoch stark und stabil in die Krise gegangen, und derzeit sieht es danach aus, dass die von der Regierung geschnürten Rettungspakete Wirkung zeigen. Auch steigen die Umschlagszahlen seit der Lockerung der Beschränkungen deutlich.</li> <li>• Die Auswirkungen der „Neuen Seidenstraße“ und eine Konkurrenz durch China sind noch nicht genau abzuschätzen. Es könnte zu einer direkten Konkurrenz etwa durch italienische Häfen im Mittelmeer kommen und chinesische Importe könnten in Konkurrenz treten. Auch besteht die Sorge, dass Zulieferunternehmen der maritimen Wirtschaft nicht an den Ausbaumaßnahmen beteiligt werden, da chinesische Firmen bevorzugt werden.</li> <li>• Innereuropäisch sind etwa die Häfen Rotterdam und Antwerpen große Konkurrenten und sehr erfolgreich in den Bereichen Digitalisierung und Logistik.</li> </ul>

<sup>86</sup> Union des Ports de France (2020): Les Priorités Européennes 2020-2024, [www.port.fr/article/union-des-ports-de-france-les-priorites-europeennes-2020-2024](http://www.port.fr/article/union-des-ports-de-france-les-priorites-europeennes-2020-2024), letzter Zugriff am 20.07.2020.

<sup>87</sup> Euromaritime (2020): The Euromediterranean Blue Growth Exhibition (Pressemitteilung vom 06. Februar 2020), [www.sogena-events.com/press-release-8-euomaritime-2020-marseille/?lang=en](http://www.sogena-events.com/press-release-8-euomaritime-2020-marseille/?lang=en), letzter Zugriff am 20.07.2020.

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Die „Neue Seidenstraße“ ist Bedrohung und Möglichkeit zugleich.</li></ul> |  |
|---|--|

Quelle: Eigene Darstellung.

## 4. Rechtliche Rahmenbedingungen

### 4.1 Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

In den folgenden Abschnitten werden die allgemein geltenden grundsätzlichen rechtlichen Rahmenbedingungen dargestellt, die es bei der Planung einer Investition und einem passenden Marketing und Vertrieb zu beachten gilt. Bei Detailfragen ist die Deutsch-Französische Industrie- und Handelskammer ein kompetenter Ansprechpartner. Weiterhin ist für Themen der maritimen Wirtschaft innerhalb von Frankreich die *L'Union des Ports de France (UPF)* ein guter Kontakt. Auf der Verbandshomepage gibt es weiterführende Links zu entsprechenden Themen. Weitere Adressen werden später im Abschnitt 6 genannt. Die Rechtsordnung Frankreichs ist kontinentaleuropäisch geprägt. Zugrunde liegende Rechtsquellen sind: Verfassung (*constitution*), Gesetz (*loi*), Verordnung (*règlement-décret, arrêté*), Gewohnheitsrecht und Handelsbrauch, Völkerrecht und Rechtsprechung. Die wesentlichen Gesetze sind in Gesetzesbüchern (*codes*) zusammengefasst und sind über <http://www.legifrance.fr> abrufbar.

#### Gesellschaftsrecht

Gewerblich tätige Gesellschaften, die nach außen als solche in Erscheinung treten, sind dazu verpflichtet, sich in Frankreich in das Handelsregister (*registre national du Commerce et des sociétés*) eintragen zu lassen. Unter der Adresse <http://www.infogreffe.fr/infogreffe/index.jsp> kann man online Auszüge kostenpflichtig erwerben. Kleinstunternehmer, deren Einkünfte unter einem festgelegten Mindestjahresumsatz liegen, müssen sich entweder in das Handelsregister oder in die Handwerksrolle eintragen lassen. Jedoch gelten für sie steuer- und sozialversicherungsrechtliche Vereinfachungen.

Das französische Gesellschaftsrecht kann im Bereich der Kapitalgesellschaften in drei Arten unterschieden werden. Die S.A. (*société anonyme*), die S.A.S. (*société par actions simplifiée*) und S.A.R.L. (*société à responsabilité limitée*). Die S.A. kann mit der deutschen Aktiengesellschaft gleichgesetzt werden. Sie kann von mindestens zwei Gesellschaftern mit einem Mindestgrundkapital in Höhe von 37.000 Euro gegründet werden.<sup>88</sup> Das Grundkapital muss zum Zeitpunkt der Gründung vollständig gezeichnet werden, jedoch können die Aktien zunächst nur zur Hälfte ihres Nennwerts eingezahlt werden. Sacheinlagen sind vollständig bei Gründung zu leisten.<sup>89</sup> Sollten die Aktien auf einem geregelten Markt gehandelt werden, muss die Gründung durch mindestens sieben Gesellschafter vorgenommen werden.

Die S.A.S. entspricht der vereinfachten Aktiengesellschaft und kann von einer oder mehreren Personen gegründet werden. Die Bestimmungen der S.A. finden insoweit entsprechende Anwendung, als diese mit den besonderen Vorschriften der S.A.S. vereinbar sind (etwa die Vorschriften zum Handelsnamen der Firma, zum Gesellschaftssitz, zum Gesellschaftszweck, der Dauer und der Formanforderungen). Dabei können Gesellschafter bzw. Aktionäre juristische und auch natürliche Personen sein. Die Zahl der Gesellschafter ist unbegrenzt. Durch ein moderneres französisches Gesetz ist ein Mindestkapital als Voraussetzung weggefallen. Die Aktionäre müssen lediglich in Höhe ihrer jeweiligen Kapitaleinlage für Unternehmensverluste haften. Seitdem die S.A.S für alle Arten der Unternehmensgründung zugänglich ist, ist sie aufgrund ihrer flexiblen Handhabung mittlerweile häufiger vorzufinden als die S.A.

Die S.A.R.L. kann mit der Gesellschaft mit beschränkter Haftung gleichgesetzt werden und ist in Frankreich die häufigste Form. Die Zahl der Gesellschafter ist auf 100 beschränkt und es kann sich dabei um juristische oder natürliche Personen handeln. Dabei kann das Stammkapital in den Statuten frei vereinbart werden. Bei Gründung der Gesellschaft muss mindestens ein Fünftel des Kapitals eingezahlt werden. Der Rest ist über die darauffolgenden fünf Jahre hinweg einzuzahlen. Für die S.A.R.L. herrscht Publizitätspflicht. Ab dem Moment der Eintragung in das Handelsregister ist sie rechtsfähig. Es besteht die Möglichkeit, eine Einmann-S.A.R.L. (*entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (E.U.R.L.)*) zu gründen. Weiterhin ist es möglich, eine S.A.R.L. in dieser Form

---

<sup>88</sup> GTAI (2019): Recht kompakt – Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/frankreich/recht-kompakt-frankreich-23640>, letzter Zugriff am 15. Juni 2020.

<sup>89</sup> Cross Border Business Lawyers (CBBL): Gründung einer S.A. in Frankreich, <https://www.cbbl-lawyers.de/frankreich/gruendung-und-geschaeftsleben-eines-unternehmens-in-frankreich/gruendung-eines-unternehmens-in-frankreich-die-sa-societe-anonyme/gruendung-einer-sa-societe-anonyme-in-frankreich/>, letzter Zugriff am 15.06.2020

nach Vereinigung der Geschäftsanteile in einer Hand fortzuführen. Die Gesellschafter haften dabei nicht persönlich für die Schulden der Gesellschaft und die Haftung ist auf die jeweilige Kapitaleinlage der Gesellschafter beschränkt.

Seit dem 01. Januar 2011 gibt es auch die Form des „Einzelunternehmers mit beschränkter Haftung“ (*entrepreneur individuel à responsabilité limitée (E.I.R.L.)*). Die Haftungsbeschränkung wird dabei durch eine Abtrennung des Teils seiner Vermögensgüter vom persönlichen Vermögen erreicht, welchen er für die Ausübung der beruflichen Tätigkeit benötigt. Hierzu muss eine Eintragung ins Handelsregister erfolgen.<sup>90</sup>

### Gewerblicher Rechtsschutz

Als Rechtsgrundlage für Patente, Warenzeichen, Muster und Modelle dient das Gesetz über das geistige Eigentum (*Code de la propriété intellectuelle*). Anmeldungen müssen in französischer Sprache an die nationale Behörde für Geistiges Eigentum (*Institut national de la propriété intellectuelle (INPI)*) gerichtet werden. Die Laufzeit für Patente beträgt 20 Jahre. Für Warenzeichen ist eine Laufzeit von 10 Jahren mit einer Verlängerungsmöglichkeit festgelegt. Für Muster und Modelle gilt eine Laufzeit von 5 Jahren mit Verlängerungsmöglichkeit.

### Einfuhr- und Zollbestimmungen

Innerhalb der Europäischen Union ist der Warenverkehr grundsätzlich frei. Es herrscht das Umsatzsteuerkontrollverfahren. Weitere Informationen können über das Bundeszentralamt für Steuern bezogen werden ([www.bzst.bund.de/](http://www.bzst.bund.de/)).

### Investitionsrecht

In Frankreich gilt grundsätzlich die Investitionsfreiheit. Bestimmte ausländische Investitionen bedürfen jedoch einer Genehmigung (*autorisation préalable*) durch das Wirtschaftsministerium oder vorherigen Meldung. Die Meldung kann in Form einer *déclaration administrative* gegenüber der Oberfinanzdirektion im Wirtschaftsministerium oder zu statistischen Zwecken gegenüber der französischen Zentralbank erfolgen.<sup>91</sup> Eine Pflicht für Genehmigung von Auslandsinvestitionen besteht immer für Projekte in den Bereichen der nationalen Verteidigung, Waffen, Sprengstoffe, reglementierter Tätigkeiten privater Sicherheitsdienste als auch bei möglicher Gefährdung der öffentlichen Ordnung.

### Vertriebsrecht

Das französische Handelsvertreterrecht ist in den Artikeln L134-1 CCom (französischer *Code de Commerce*) geregelt. Als Handelsvertreter (*agent commercial*) gilt derjenige, welcher als unabhängiger Gewerbetreibender ständig damit beauftragt ist, im Namen und für Rechnung des Unternehmens Kauf-, Miet- oder Dienstleistungsverträge zu vermitteln und gegebenenfalls abzuschließen. Dies geschieht jedoch nicht im Rahmen eines Dienstvertrages. Innerhalb des französischen Rechts werden die Begriffe „Dienstvertrag“ und „Arbeitsvertrag“ synonym verwendet. Daher ist für den Dienstvertrag die Weisungsgebundenheit des Dienstverpflichteten gegenüber dem Dienstherrn kennzeichnend.

Der Handelsvertreter kann sowohl eine natürliche als auch eine juristische Person sein und ist verpflichtet, sich bei der Geschäftsstelle des zuständigen Handelsregisters (*greffe du Tribunal de Commerce*) in das Handelsvertreterregister (*registre spécial des agents commerciaux*) eintragen zu lassen. Der Handelsvertreter hat Anspruch auf die für die Branche seines Auftraggebers ortsübliche Entlohnung. Sollte eine Ortsüblichkeit nicht feststellbar sein, so besteht Anspruch auf eine „vernünftige“ und angemessene Entlohnung, welche sämtliche Tatsachen im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit berücksichtigt. In der Regel erfolgt eine Entlohnung über die Provision.

Eine Besonderheit des französischen Rechts ist der sogenannte Vertriebsmittler (*Voyageur, représentant, placier (VRP)*). Laut Gesetz ist ein VRP für Rechnung eines oder mehrerer Arbeitgeber tätig, übt seine Vertreter Tätigkeit tatsächlich ausschließlich und ständig aus und schließt keine Handelsgeschäfte auf eigene Rechnung ab. Dabei ist es an seine Arbeitgeber durch Vereinbarungen gebunden.

<sup>90</sup> GTAI (2019): Recht kompakt – Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/frankreich/recht-kompakt-frankreich-23640>, letzter Zugriff am 15. Juni 2020.

<sup>91</sup> ebenda.

Diese benennen die Art der Dienstleistungen oder der zum Verkauf bzw. Kauf angebotenen Waren, den Bezirk, in dem der Vertreter seine Tätigkeit ausübt oder die Kundenkategorien, die sie zu besuchen haben, sowie den Vergütungssatz. Obwohl der VRP gemäß der gesetzlichen Definition für Rechnung seines Arbeitgebers handelt, bedeutet dies nach ständiger Rechtsprechung nicht, dass er weisungsgebunden ist. Dennoch wird er in diesem Fall als Arbeitnehmer angesehen. Das Arbeitsverhältnis wird fingiert, was die Abgrenzung zum selbständigen *agent commercial* schwierig macht. Gleichwohl muss im Einzelfall aufgrund der unterschiedlichen Regelungen für den VRP und den *agent commercial* eine Abgrenzung erfolgen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Geltung des Arbeitsrechts für den VRP.

Der Vertragshändler (*concessionnaire*) ist im Gegensatz hierzu unabhängiger Kaufmann und handelt in eigenem Namen und auf eigene Rechnung. Im Rahmen von Alleinvertriebsverträgen gilt es, das Kartellverbot des Artikels 101 AEUV und die darin ausformulierten Kriterien zu berücksichtigen.<sup>92</sup>

## Steuerrecht

### Körperschaftsteuer

Bis zum Jahr 2020 fand in Frankreich eine schrittweise Senkung der Körperschaftsteuer statt (*impôt sur les sociétés*). Seit 2020 beträgt der Regelsteuersatz für Unternehmen 28 Prozent. Im Jahr 2021 soll der Regelsteuersatz 26,5 Prozent betragen und dann schließlich im Jahr 2022 auf 25 Prozent gesenkt werden.

Für Unternehmen, deren Jahresumsatz 250 Millionen übersteigt, gilt im Jahr 2020 ein Steuersatz von 31 Prozent, der dann 2021 auf 27,5 Prozent absinkt und dann im Jahr 2022 schließlich bei 15 Prozent liegen soll. Für Unternehmen die weniger als 38.120 € Profit erwirtschaften gilt ein reduzierter Steuersatz von 15 Prozent.<sup>93</sup>

### Einkommenssteuer

Die Einkommenssteuer (*impôt sur le revenu*) betragen in Frankreich für das Jahr 2020:<sup>94</sup>

0 Prozent bis zu einer Einkommensgrenze von 10.064 €.

11 Prozent für Einkommen zwischen 10.065 € und 25.659 €.

30 Prozent für Einkommen zwischen 25.660 € und 73.369 €.

41 Prozent für Einkommen zwischen 73.370 € und 157.806 €.

45 Prozent für Einkommen über 157.807 €.

<sup>92</sup> GTAI (2019): Recht kompakt – Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/frankreich/recht-kompakt-frankreich-23640>, letzter Zugriff am 16. Juni 2020.

<sup>93</sup> Service-public.fr (2020): L'impôts sur les sociétés: entreprises concernées et taux d'imposition, <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F23575>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

<sup>94</sup> Service-public.fr (2020): impôts sur le revenu: le nouveau barème 2020, <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A13782>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

## Mehrwertsteuer

Die Mehrwertsteuer (*Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)*) liegt in Frankreich bei einem Steuersatz von 20 Prozent. Es gibt Ausnahmen, so liegt der Steuersatz für bspw. Leistungen im Gastronomie- und Hotelbereich bei einem reduzierten Steuersatz von 10 Prozent. Weiterhin gilt für beispielsweise nicht alkoholische Getränke, die meisten Lebensmittel oder den dauerhaften Bezug von Gas und Elektrik ein Steuersatz von 5,5 Prozent und für bestimmte Produkte wie erstattungsfähige Medikamente und Presseveröffentlichungen ein Steuersatz von 2,1 Prozent.<sup>95</sup>

## Doppelbesteuerungsabkommen

Zwischen Frankreich und Deutschland besteht ein Doppelbesteuerungsabkommen. Dies vermeidet eine Doppelbesteuerung und ermöglicht gegenseitige Amts- und Rechtshilfe. Weitere Informationen zu Detailregelungen sind auf der Homepage des Bundesministeriums der Finanzen abrufbar.<sup>96</sup>

## Das Loi Toubon für den Schutz der französischen Sprache

Das Gesetz Nr. 94-665 vom 04. August 1994 zum Schutz der französischen Sprache (*Loi Toubon*) schreibt vor, dass die französische Sprache in folgenden Fällen zu verwenden ist: In der Bezeichnung, dem Angebot und der Aufmachung von Gütern, Produkten oder Dienstleistungen sowie in den Aufschriften, Anzeigen oder Mitteilungen, die der Unterrichtung der Öffentlichkeit dienen. Dies stellt deutsche Exporteure vor eine Anzahl von Herausforderungen. Es erschwert einheitliche Werbekampagnen und das Gesetz beinhaltet weitgehende Bestimmungen zu Vertragsabschlüssen mit juristischen Personen des öffentlichen Rechts.<sup>97</sup>

## 4.2 Normen und Zertifizierungen

Für einige Produktgruppen erlässt die EU Richtlinien, worin die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass entsprechende Produkte nur dann in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn sie bestimmten technischen Normen entsprechen. Die darin festgelegten Normen gelten auch für Frankreich. Der Hersteller bestätigt die Übereinstimmung der Produkte mit europäischen Normen durch das Kennzeichen „CE“. Darüber hinaus sind gegebenenfalls technische Normen zu beachten, die sich lediglich auf Frankreich beziehen. Für den Dienstleister sind diese Normen von Bedeutung, da in der Regel nur solche Geräte verwendet werden dürfen, die auch festgelegten Normen entsprechen.<sup>98</sup>

In Frankreich ist die *Association française de normalisation (AFNOR)* die entscheidende Stelle für die Normierung und Standardisierung von Produkten. Sie ist Mitglied der Organisation für Normung ISO (*International Organization for Standardization*), wo sie Frankreich vertritt.

Die AFNOR konzentriert sich auf vier Tätigkeitsfelder: Technische Standardisierung (*normalisation*), Zertifizierung (*certification*), Veröffentlichungen (*édition spécialisée*) und Fortbildungen (*formation*).<sup>99</sup>

Aktuelle Informationen und Detailfragen können über die Homepage der AFNOR recherchiert werden.<sup>100</sup>

<sup>95</sup> Impots.gouv.fr (2020): Fiscalités des entreprises. Fiscalité de la consommation, <https://www.impots.gouv.fr/portail/international-professionnel/fiscalite-des-entreprises>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

<sup>96</sup> Bundesministerium der Finanzen (2020): Frankreich – Staatenbezogene Informationen, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Steuern/Internationales\\_Steuern/Staatenbezogene\\_Informationen/Frankreich/frankreich.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Steuern/Internationales_Steuern/Staatenbezogene_Informationen/Frankreich/frankreich.html), letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

<sup>97</sup> GTAI (2019): Recht kompakt – Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/frankreich/recht-kompakt-frankreich-23640>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

<sup>98</sup> GTAI (2019): Dienstleistungen erbringen in Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/dienstleistungen-erbringen-in-frankreich-100798.pdf>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

<sup>99</sup> GTAI (2019): Technische Normen in Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/technische-normen-in-frankreich-81508.pdf>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

<sup>100</sup> Afnor.org (2020): <https://www.afnor.org>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

## 5. Markteinstiegs- und Vertriebsinformationen

### 5.1 Marktbarrieren und Markteintrittshemmnisse

Mögliche Markteintrittsbarrieren können unterschiedlicher Form sein, etwa struktureller, wettbewerbsbedingter und kultureller Natur, aber auch in Form von ökonomischen oder protektionistischen Aspekten vorliegen, wie etwa hohen Einstiegsinvestitionen und Zollvorschriften. Bevor man als exportierendes Unternehmen seine Markteintrittsstrategie plant, muss man sich dieser Faktoren bewusst sein. Die folgenden Punkte liefern einen Überblick über einige der Hemmnisse, bevor dann später unter Gliederungspunkt 5.4 nochmal konkret auf Eigenheiten der französischen Kultur eingegangen wird, die auch das Geschäftsleben betreffen.

#### Zollbestimmungen und Außenhandelsregime

Im bilateralen Warenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich wird wie bei allen anderen EU-Mitgliedsstaaten der gemeinsame Zolltarif (GZT) der EU angewandt. Im bilateralen Verkehr gibt es demnach für Waren, die in Deutschland im zollrechtlich freien Verkehr sind, keine Zollschranken bei der Verbringung nach Frankreich. Es gilt somit vollinhaltlich das Zollregime der EU. Eine mengenmäßige Beschränkung gibt es beim Import aus Drittländern nur bei Produkten, bei welchen die EU ein Kontingent festgesetzt hat. Einfuhrlicenzen gibt es für bestimmte Waren wie einige Agrarprodukte, Erdölderivate, militärische und Dual Use Produkte.

Zu beachten gilt, dass die Gebiete in der äußersten Randlage der EU (*régions ultrapériphériques*), d.h. Französisch-Guayana, Réunion, Guadeloupe und Martinique sowie Saint-Martin, zollrechtlich, aber nicht fiskalrechtlich Teil der EU sind. Bei der Einfuhr bestehen hier demnach andere Bestimmungen als in Festland Frankreich. Es gelten unterschiedliche Umsatzsteuersätze und bestimmte Zusatzsteuern zur Umsatzsteuer (*octroi de mer* bzw. *octroi de mer régionale*).

Im Handel mit Drittländern gilt das Zoll- und Außenhandelsregime der EU. Die französischen Überseegebiete, die keine *régions ultrapériphériques* sind, sondern Überseeische Länder und Hoheitsgebiete (*collectivités d'outre mer*) werden zoll- und fiskalrechtlich wie Drittländer behandelt. Diese sind nicht Teil der EU, sondern nur französisches Staatsgebiet. Eine Einfuhr von Warenmustern mit geringem Wert, welche nicht zum weiteren Verkauf vorgesehen sind, unterliegt keinen Einschränkungen. Ausgenommen hiervon sind Zigaretten und alkoholische Getränke. Weiterhin unterliegt der Versand von Geschenken mit geringem Warenwert keinen Einfuhrbeschränkungen.<sup>101</sup>

#### Faktische Hemmnisse

Ein Informationsdefizit und die Komplexität der Finanzierung von Projekten auf dem französischen Markt können faktische Hemmnisse für einen Eintritt in den französischen Markt werden. Investitionen durch KMU werden oftmals als kompliziert angesehen, da hiermit Unsicherheit und hohe Kosten assoziiert werden. Oftmals ziehen französische Kunden auch französische Lieferanten aufgrund fehlender Sprachbarrieren und Kulturunterschiede vor.

### 5.2 Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten

Die wirtschaftsfördernden Maßnahmen in Frankreich sind zahlreiche. Dabei gibt es Steuervorteile, Subventionen, zinsgünstige Darlehen, prämiengünstige Versicherungen, direkte Subventionen für Ausrüstungen und Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, Unterstützung bei Immobilienerwerb und Personalbeschaffung sowie in bestimmten Fällen Freistellung von der Sozialversicherung.

Um französische Investoren vor wirtschaftlichen und politischen Risiken, insbesondere in Entwicklungs- und Schwellenländern, zu schützen, hat Frankreich eine Reihe sogenannter „Investitionsschutzabkommen“ abgeschlossen. Diese und alle weiteren Abkommen dieser Art weltweit sind auf der Homepage der *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*<sup>102</sup> abrufbar.

<sup>101</sup> Aussenwirtschaft Austria (WKO) (2019): Länderreport Frankreich, <https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/frankreich-laenderreport.pdf>, letzter Zugriff am 19. Juni 2020.

<sup>102</sup> Unctad.org (2020): <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>, letzter Zugriff am 19. Juni 2020.

Im Folgenden werde einige der Finanzierungsmöglichkeiten vorgestellt. Angesichts der Vielzahl der Angebote empfiehlt es sich, im Einzelfall die AHK Frankreich zu kontaktieren, um zu ermitteln, welche die passenden Finanzierungsmöglichkeiten sind.

### 5.2.1 Steuervergünstigungen

Drei Parameter entscheiden über die grundsätzliche Förderfähigkeit bzw. den möglichen Umfang der Investitionsförderung in Frankreich: Der Zweck des Vorhabens (Produktion, Forschung, Entwicklung und Innovation, Ausbildung etc.), die Standortwahl (es gibt prioritäre Zonen) sowie die Größe des investierenden Unternehmens. Die Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen sowie die Steigerung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten stehen dabei im Mittelpunkt. Dazu kommen Gesichtspunkte zum Zwecke der regionalen Förderung. Dabei stehen alle fiskalischen Anreize im Einklang mit den Bestimmungen der EU-Kommission, insbesondere was die Bevorzugung von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) angeht.<sup>103</sup>

Steuervergünstigungen als Mittel zur Investitionsförderung können in Frankreich sowohl von in- als auch von ausländischen Unternehmen beansprucht werden. Frankreich ist führend bei den OECD-Ländern in Bezug auf die steuerliche Förderung von Forschungsinvestitionen. Das System der Steuergutschriften für F&E-Investitionen (*Crédit d'Impôt Recherche (CIR)*) ist auch für ausländische Unternehmen zugänglich. Die Steuergutschriften betragen 30 Prozent der Ausgaben für Forschung bis zu einem Höchstbetrag von 100 Mio. Euro (*oder 50 % in Korsika und in den Übersee-Gebieten*). Für Ausgaben über dem Höchstwert beträgt der Satz 5 Prozent.<sup>104</sup>

Als F&E-Ausgaben gelten im Wesentlichen Gehälter, Sozialversicherungsbeiträge, Betriebsausgaben und Kosten für die Einreichung und Pflege von Patenten. Dabei richtet sich der CIR ausdrücklich auch an KMU und ist ein wesentliches Argument für ausländische Unternehmen, in Frankreich zu investieren. KMU haben in den letzten Jahren den CIR vermehrt genutzt und seit 2010 betragen die Steuergutschriften jährlich regelmäßig mehr als 5 Milliarden Euro. In den letzten Jahren nutzten mehr als 20.000 Unternehmen das Instrument.<sup>105</sup>

### 5.2.2 Nationale Förderung

Die staatliche Förderung setzt sich schwerpunktmäßig aus Darlehen und Steuergutschriften zusammen und dient vor allem der Intensivierung von Forschung und Entwicklung jener Unternehmen, welche sich in den Kompetenzzentren ansiedeln wollen. Regionen und Gemeinden bieten darüber hinaus eigene Steuerbefreiungen und spezielle Hilfen für Unternehmen an.

Im Hinblick auf die Unterstützung von Unternehmen kann bei diesen Projekten eine finanzielle Förderung durch die staatliche Investitionsbank Bpifrance und durch bereitgestellte Fonds beantragt werden. Die französische Investitionsbank Bpifrance leistet nach dem Vorbild der deutschen KfW eine ganze Reihe von Finanzierungshilfen, und es empfiehlt sich eine Kontaktaufnahme für deutsche Unternehmer bevor sie eine Investition tätigen. Die AHK ist an dieser Stelle für Detailfragen ein kompetenter Ansprechpartner.

#### **Raumplanungsprämie – Prime d'Aménagement du Territoire pour l'industrie et les services (PAT)**

Zuständig für die nationale Investitionsförderung ist die interministerielle Behörde für Raumordnung und Wettbewerb (*Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR)*). Der wichtigste Investitionsanreiz der DATAR ist die Raumordnungsprämie PAT (*Prime d'Aménagement du Territoire pour l'industrie et les services*). Der französische Staat gewährt diese Prämie über das CGET (*Commissariat général à l'égalité des territoires*). Voraussetzung ist, dass das Unternehmen einen bestimmten Umsatz nachweisen kann und dazu bereit ist, in einer bestimmten Betragshöhe zu investieren. Weiterhin ist vorgeschrieben, dass innerhalb eines bestimmten Zeitraums neue Arbeitsplätze geschaffen werden müssen. Das Programm 2014-

---

<sup>103</sup> GTAI (2020): Frankreich. Unterstützung von F&E als wichtiger Standortfaktor, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/frankreich-unterstuetzung-von-f-e-als-wichtiger-standortfaktor-53170>, letzter Zugriff am 21. Juni 2020.

<sup>104</sup> Service-public.fr (2020): Crédit d'Impôt Recherche (CIR), <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F23533>, letzter Zugriff am 21. Juni 2020.

<sup>105</sup> GTAI (2020): Frankreich. Unterstützung von F&E als wichtiger Standortfaktor, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/frankreich-unterstuetzung-von-f-e-als-wichtiger-standortfaktor-53170>, letzter Zugriff am 21. Juni 2020.

2020 sieht insbesondere vor, schwerpunktmäßig KMU zu fördern.<sup>106</sup> Weitere Einzelheiten können auf der Homepage des CGET eingesehen werden.<sup>107</sup>

Je nach Art der Investition unterscheiden sich die Bedingungen der Investitionshilfe. Es wird nach Neugründung (mindestens 20 Beschäftigte und 3 Millionen Euro Investitionsvolumen), Erweiterung (20 Beschäftigte, vorausgesetzt dieses machen mindestens 50 Prozent der Gesamtbeschäftigten aus, und 3 Millionen Euro Investitionsvolumen oder mindestens 40 Beschäftigte oder 10 Millionen Euro Investitionen) und Übernahme (50 Beschäftigte und 3 Millionen Euro Investitionsvolumen) unterschieden.<sup>108</sup> Die Anwerbung ausländischer Unternehmen ist bei der IFA (*Invest in France Agency*) angeordnet, welche dem Wirtschaftsministerium unterstellt ist und von der DATAR unterstützt wird. Es ist daher unbedingt zu empfehlen, dass Investoren bei der Planung beide Einrichtungen kontaktieren, um sich einen Überblick zu den unterschiedlichen Fördermöglichkeiten zu verschaffen.

#### **Innovationsdarlehen – Le Prêt Innovation (FEI)**

Dieses Darlehen steht in einer Höhe zwischen 50.000 € und 5 Millionen € für sämtliche immateriellen Unternehmensausgaben zur Industrialisierung und Kommerzialisierung von Innovationen zur Verfügung. KMU und Midcap Unternehmen, die vor mehr als drei Jahren gegründet wurden, und ein neues Produkt oder eine neue Dienstleistung entwickeln bzw. vermarkten und eine Innovation belegen können, dürfen dieses Darlehen beanspruchen. Die Laufzeit beträgt sieben Jahre, einschließlich einer zweijährigen Versicherung der Kapitalrückzahlung. Die Antragsgebühr liegt bei 0,40 Prozent des Kreditbetrages. Das Darlehen wird durch die *InnovFin SME Guarantee* unterstützt, welche durch die EU im Rahmen des Programms Horizont 2020 und den für Europa eingerichteten Europäischen Strategischen Investitionsfonds (EFSI) finanziell gefördert wird. Der EFSI soll dazu dienen, die Finanzierung und Durchführung rentabler Investitionen innerhalb der EU zu unterstützen und einen einfachen Zugang zu Finanzmitteln zu ermöglichen. Weitere Informationen zum *prêt innovation* findet man auf der Internetseite der Bpifrance.<sup>109</sup>

#### **Grüne Darlehen – Le Prêt Vert Bonifié**

Bei den Grünen Darlehen handelt es sich um subventionierte staatliche Darlehen, welche die Bpifrance kleinen und mittelständischen Unternehmen gewährt. Voraussetzung ist, dass die Unternehmen in ihren industriellen Fertigungsprozessen Anlagen einsetzen, die wirtschaftlicher, umweltfreundlicher und ökoeffizienter sind. Grüne Darlehen werden bis zu einer Höhe von drei Millionen Euro gewährt. Weitere Informationen gibt es auf der Website der Bpifrance<sup>110</sup> und aktualisierte Informationen zu Unterstützungen auf [www.les-aides.fr](http://www.les-aides.fr)<sup>111</sup>.

#### **Alliance Industrie du futur**

Die 2015 geschaffene *Alliance Industrie du futur* ist vergleichbar mit der Industrie 4.0 Initiative in Deutschland. Die Initiative ist eine Vereinigung von Vertretern aus Wirtschaft, Industrie und Wissenschaft. Ziel ist es, Unternehmen bei der digitalen Transformation zu unterstützen und passende Business Modelle und innovative Produktionstechniken zu entwickeln. Dabei sind vor allem zukunftsweisende Märkte und internationale Kooperationen im Fokus der Maßnahmen. Ziel ist es, neue Quellen für Wirtschaftswachstum und das Entstehen neuer Arbeitsstellen zu schaffen. Bisher sind bereits etwa 2.500 Unternehmen Teil des Förderprogramms. Weitere Informationen gibt es auf der Website der *Alliance Industrie du futur*.<sup>112</sup>

Das Programm ist Teil der Strategie *La nouvelle France industrielle (NFI)* der französischen Regierung. Im Mai 2015 wurden die 34 Entwicklungspläne von Wirtschaftsminister Emmanuel Macron umstrukturiert und mit Fokus auf die Digitalisierung (*Industrie du Futur*) neu ausgerichtet. Schwerpunkte der Förderung sind die Bereiche Energiewende, Mobilität und digitale Wirtschaft.

<sup>106</sup> GTAI (2019): Recht kompakt Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/frankreich/recht-kompakt-frankreich-23640>, letzter Zugriff am 19. Juni 2020.

<sup>107</sup> Cget.gouv.fr (2020): <https://www.cget.gouv.fr/dossiers/action-coeur-de-ville>, letzter Zugriff am 19. Juni 2020.

<sup>108</sup> GTAI (2020): Frankreich. Unterstützung von F&E als wichtiger Standortfaktor, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/frankreich-unterstuetzung-von-f-e-als-wichtiger-standortfaktor-53170>, letzter Zugriff am 21. Juni 2020.

<sup>109</sup> Bpifrance (2020): Prêt Innovation FEI, <https://www.bpifrance.fr/Toutes-nos-solutions/Prets/Prets-sans-garantie/Pret-Innovation-FEI>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>110</sup> Bpifrance (2020): Prêt Vert, [https://www.bpifrance.fr/Recherche/\(text\)/pret%20vert%20bonifie](https://www.bpifrance.fr/Recherche/(text)/pret%20vert%20bonifie), letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>111</sup> Les-aides.fr (2020): Le site d'information des CCI sur les aides aux entreprises, <https://les-aides.fr>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>112</sup> Alliance industrie du futur (2020): <http://www.industrie-dufutur.org>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

### Programm für Zukunftsinvestitionen – Programme d'investissements d'Avenir (PIA)

Im September 2017 hat die französische Regierung den Investitionsplan für die Jahre bis 2022 vorgestellt. Dieser umfasst ein Volumen von 57 Milliarden Euro. Einige der ausgewählten Großprojekte wurden bereits in den Kapiteln 2 und 3 genannt. Verwaltet wird das Programm vom *Secrétariat général pour l'investissement (SGPI)*. Ziel ist es, innovative und vielversprechende Unternehmen zu unterstützen. Weitere Details zu dem Programm findet man auf der Website des *Secrétariat général pour l'investissement (SGPI)*.<sup>113</sup> Chancen bestehen hier insbesondere für deutsche Anbieter spezieller Lösungen im Bereich der Energieeffizienz. Um sich längerfristig im Nachbarmarkt zu etablieren, empfiehlt sich die Kooperation mit einem französischen Partnerunternehmen.<sup>114</sup>

### Kommission für Innovationen

Die im Jahr 2013 von der französischen Regierung eingesetzte Kommission befasst sich mit den größten Herausforderungen und Schlüsseltechnologien im Jahr 2030. Dabei hat sie acht Kernbereiche identifiziert, welche Frankreich ein langfristiges Wirtschaftswachstum und stabile Beschäftigungszahlen sichern können. Zu drei für die maritime Wirtschaft besonders relevanten Bereichen gehören unter anderem die Förderung erneuerbarer Energien und die Weiterentwicklung von Energiespeichern bzw. Batterien (*le stockage de l'énergie*). Die ist das Kernstück der Energiewende. Einen weiteren Schwerpunkt bildet der bessere Umgang und die Verwertung von Meereschätzen (*la valorisation des richesses marines*). Dazu gehört etwa die Förderung von Projekten zur Reduktion der Schädigung der Meere durch die industrielle Nutzung. Einen dritten Bereich bildet die kollektive Sicherheit und dabei insbesondere der Schutz gegen Cyberkriminalität (*sécurité collective et protection contre les actions malveillantes*). Gefördert werden sollten Unternehmen und Startups, die hierzu innovative Lösungen anbieten können.

Mit diesen Zielen veranstaltet der französische Staat einen Weltinnovationswettbewerb. Die eingereichten Projekte der Teilnehmer sollen dabei über ein besonders großes Erfolgspotenzial für die französische Wirtschaft verfügen. Weitere Informationen hierzu gibt es auf der Webseite der Regierung.<sup>115</sup>

### 5.2.3 Regionale Förderung

Parallel zu den nationalen Stellen besitzen auch viele Städte und Regionen eigene Investitionsförderstellen, die Unternehmen beraten und unterstützen. Die 13 französischen Regionen verfügen über jeweils eigene Wirtschaftsfördergesellschaften, die sowohl für die lokale Wirtschaftsstruktur als auch für die internationale Verflechtung ihrer Region zuständig sind. Je nach Region gestaltet sich das Förderinstrumentarium jedoch sehr unterschiedlich. In den meisten Fällen gibt es eine Anlaufstelle beim Regionalrat (*Conseil Régional*). Dessen Angebot wird in den jeweils von den Regionen erstellten Wirtschaftsentwicklungsplänen festgelegt (*Schémas régionaux de développement économique, d'innovation et d'internationalisation, SRDEII*).

Für das Standortmarketing und die Beratung ausländischer Investoren gibt es in den Regionen eigene Agenturen. Zu nennen ist bspw. die *Agence Paris Région Entreprises* für den Großraum Paris. Für Lyon, den zweitgrößten Wirtschaftsraum Frankreichs, ist es die *l'Agence pour le Développement Economique de la Région Lyonnaise*. Daneben gibt es *Invest in Bretagne* oder *Invest in Paca* (Region Provence Alpes Côte d'Azur). Die Exportförderung erfolgt entweder im Zuge der allgemeinen Unternehmensentwicklung, über eigens eingerichtete Anlaufstellen wie dem *Guichet de l'Export* der Region Provence Alpes Côte d'Azur oder in Kooperation mit den regionalen Industrie- und Handelskammern (*Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI)*) gestaltet.

Die Regionalräte besitzen seit 2002 die volle Autorität, eigene regionale Schemata für finanzielle Direkthilfen an Unternehmen zu entwickeln. Dabei fließt die Förderung auf regionaler Ebene zum größten Teil in Kompetenzzentren. Mit der seit 2006 bestehenden Förderung von industriellen Kompetenzzentren möchte Frankreich eine höhere wirtschaftliche Dynamik sowie eine stärkere regionale Diversifikation erreichen. Diese Kompetenzcluster (*pôles de compétitivité*) konzentrieren Unternehmen, private und öffentliche Investoren sowie Forschungs- und Bildungseinrichtungen. Der Zweck dieser 71 Cluster besteht darin, Synergien

---

<sup>113</sup> Gouvernement.fr (2020): Le programme d'investissements d'avenir, <https://www.gouvernement.fr/le-programme-d-investissements-d-avenir>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>114</sup> GTAI (2018): Branche kompakt. Aufwärtstrend im französischen Tiefbau, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/frankreich/branche-kompakt-aufwaertstrend-im-franzoesischen-tiefbau-20298>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>115</sup> Entreprises.gouv.fr (2020): Innovation 2030. Concours mondial d'innovation, <https://www.entreprises.gouv.fr/innovation-2030>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

freizusetzen und gemeinsam marktfähige Innovationen entwickeln zu können.<sup>116</sup> Die Unterstützung für die F&E-Projekte wird über einen speziellen interministeriellen Fonds abgewickelt, der auch ausländischen Unternehmen zur Verfügung steht (*fonds unique interministeriel (FUI)*).

#### 5.2.4 Europäische Förderprogramme

Ein erklärtes Ziel der EU ist es, sich weltweit für die Verringerung von Treibhausgasemissionen einzusetzen. Zu diesem Zweck werden Instrumente wie indirekte Steuern, zinsreduzierte Darlehen und gezielte Subventionen eingesetzt, um Unternehmen zu fördern. Folgend werden drei große Projekte genannt.

##### Horizont 2020 und Horizont Europa

Hierbei handelt es sich um ein Förderprogramm für Forschung und Entwicklung, das bis Ende 2020 laufen soll. Die Förderungen sollen ausdrücklich kleinen und mittleren Unternehmen zugutekommen. Aus diesem Grund ist der Zugang zu den Mitteln relativ einfach. Grundlage bildet die Konzentration auf die drei Säulen Wissenschaftsexzellenz, führende Rolle der Industrie und gesellschaftliche Herausforderungen. Unter die Säule der Industrie fallen insbesondere IKT, Nanotechnologie, fortschrittliche Materialien und fortschrittliche Fertigung und Verarbeitungssysteme. Deutschland hat am meisten aus diesem Förderprogramm erhalten. Frankreich liegt auf dem dritten Platz, wobei es sich vor allem um Subventionen in den Bereichen F&E, IKT und autonomes Fahren handelt. Der *Horizont 2020* soll ab 2021 vom *Horizont Europa* abgelöst werden. *Horizont Europa* soll eines der größten Förderprogramme für Forschung und Innovation weltweit und noch umfangreicher als *Horizont 2020* werden. Die Säulen hier sollen „Wissenschaftsexzellenz“, „Globale Herausforderungen und industrielle Wettbewerbsfähigkeit Europas“ sowie „Innovatives Europa“ bilden. Eine ergänzende Säule soll die „Erhöhung der Beteiligung und Stärkung des Europäischen Forschungsraumes“ sein. *Horizont Europa* wird voraussichtlich am 01. Januar 2021 starten und eine Laufzeit von sieben Jahren haben. Weitere Informationen finden sich über die Webseite des BMBF.<sup>117</sup>

##### Der Europäische Meeres- und Fischereifonds (EMFF)

Dieser Fonds findet Anwendung für die Meeres- und Fischereipolitik der EU für den Zeitraum von 2014 bis 2020. Der EMFF ist einer der fünf Europäischen Struktur- und Investmentfonds, die einander ergänzen und die Wirtschaft durch Wachstum und Beschäftigung stimulieren sollen. Der Fonds hilft Fischern bei der Umstellung auf nachhaltige Fischerei, unterstützt Küstengemeinden bei der Erschließung neuer Wirtschaftstätigkeiten, finanziert Projekte, die neue Arbeitsplätze schaffen und die Lebensqualität an den europäischen Küsten verbessern und erleichtert Antragstellern den Zugang zu Finanzmitteln.<sup>118</sup>

##### Der Europäische Fonds für strategische Investitionen – European Fund for Strategic Investments (EFSI)

Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) ist die tragende Säule der Investitionsoffensive für Europa. Ziel ist, dem durch die Wirtschafts- und Finanzkrise entstandenen Mangel an Vertrauen und Investitionen zu begegnen und in einer Zeit knapper öffentlicher Ressourcen die bei Finanzinstituten, Unternehmen und Privatpersonen vorhandene Liquidität zu mobilisieren.

Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission die Europäische Investitionsbank (EIB-Gruppe) als strategischen Partner. Der Fonds fördert strategische Investitionen in Schlüsselbereichen wie Infrastruktur, Energieeffizienz und erneuerbare Energien, Forschung und Innovation, Umwelt, Landwirtschaft, Digitaltechnologie, Bildung, Gesundheit und Soziales. Kleine Unternehmen können dabei in der Anlauf- Wachstums- und Expansionsphase durch die Bereitstellung von Risikokapital profitieren.<sup>119</sup>

<sup>116</sup> GTAI (2020): Frankreich. Unterstützung von F&E als wichtiger Standortfaktor, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/frankreich-unterstuetzung-von-f-e-als-wichtiger-standortfaktor-53170>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>117</sup> Bundesministerium für Bildung und Forschung (2020): Das neue EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation: Horizont Europa, <https://www.bmbf.de/de/horizont-europa---das-naechste-eu-rahmenprogramm-fuer-forschung-und-innovation-startet-6394.html>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>118</sup> Europäische Kommission (2020): Europäischer Meeres- und Fischereifonds EMFF, [cc.erohttps://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff\\_de](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff_de), letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>119</sup> Europäische Kommission (2020): Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI), [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/european-fund-strategic-investments-efsi\\_de](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/european-fund-strategic-investments-efsi_de), letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

### Garantieprogramm Green Shipping

Aufgrund seiner besonderen Relevanz für die maritime Wirtschaft soll an dieser Stelle das Garantieprogramm Green Shipping der Europäischen Investitionsbank (EIB) genannt werden. Dieses ist eins der Instrumente, von welchen das BMWi und BMVI in einer Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union fordern, dass es noch besser erschlossen werden muss.<sup>120</sup>

Ziel der Garantie ist es, Investition in grüne Technologie von europäischen Schiffsbauern zu beschleunigen. Dabei arbeitet das Programm mit Finanzinstitutionen zusammen, die auf den maritimen Sektor spezialisiert sind. Das oberste Ziel der Maßnahme ist die grüne Weiterentwicklung des Transportsektors. Gefördert werden sollen Projekte zum Schiffbau und zur Umrüstung von Schiffen, welche umweltfreundlicheren Transport ermöglichen. Dazu muss jedes einzelne Projekt seinen Nutzen für die Umwelt und seine Kompetenz, dieses Projekt auch durchführen zu können, belegen. Weitere Informationen gibt es auf der entsprechenden Webseite der EIB.<sup>121</sup>

## 5.3 Vertriebs- und Projektvergabestrukturen

In den meisten Fällen erfolgt der Vertrieb über Importeure und Vertreter. Eine eigene Vertriebsniederlassung in Frankreich ist jedoch falls möglich empfehlenswert, um näher am französischen Kunden zu sein und dessen Wünsche optimal erfüllen zu können. Zunächst ist hierzu ein Verbindungsbüro ausreichend. Je nach wachsender Unternehmensgröße kann danach auch eine Zweigniederlassung oder Tochtergesellschaft in Betracht gezogen werden. Ein wichtiges Mittel in der Etablierung des Unternehmens ist die Beschäftigung von französischem Personal. Französische Angestellte können das kritische Bindeglied werden, das ein deutsches Unternehmen mit dem französischen Markt verbindet. Die Erfahrung zeigt, dass französische Unternehmen am liebsten mit französischsprachigen Partnern vor Ort kommunizieren, die mit ihren Geschäftsgewohnheiten vertraut sind. Missverständnisse können durch deutsch-französische Teams vermieden werden.<sup>122</sup> Im folgenden Abschnitt wird nochmal genauer auf die Bedeutung von Kulturunterschieden für den wirtschaftlichen Erfolg von Geschäftstätigkeit in Frankreich eingegangen.

Die Gesichtspunkte des Vertriebsrechts und die Vorteile der unterschiedlichen Kategorien des Handelsvertreters wurden bereits unter Gliederungspunkt 4.1 dargestellt. Ein weiterer Gesichtspunkt sollte bei der Arbeit mit Vertretern sein, an welchen Standpunkten man diese platziert. Je nach Geschäftsfeld kann es sich empfehlen, Vertreter in den wichtigsten Provinzstädten zu haben. Für die Unternehmen der maritimen Wirtschaft ist daher zu entscheiden, ob man lediglich Vertreter in einer oder mehreren Hafenstädten haben möchte bzw. ob es sich empfiehlt, in weiteren Städten Vertreter vor Ort zu haben. Aufgrund der sehr zentralen Struktur Frankreichs empfiehlt es sich oft, auch ein Büro in Paris zu haben, sodass man als Unternehmen auch in der Hauptstadt vertreten ist. Dies ist natürlich von besonderer Relevanz unter dem Gesichtspunkt von Marketing und Presse. Um als Unternehmen in den französischen Medien stattzufinden, ist auch ein persönlicher Kontakt mit der Hauptstadtpresse vor Ort von Vorteil. Hier werden auch die politischen Entscheidungen zu Geschäftsfeldern der maritimen Wirtschaft getroffen. Inwiefern man sich für eine Vertretung in Paris und in einer oder mehrerer Hafenstädte entscheidet, hängt vom Einzelfall und den Geschäftszielen ab. Grundsätzlich ist es auch möglich, sich eine Geschäftsadresse unter Inanspruchnahme der AHK Frankreich zu besorgen. Im Rahmen einer Umfrage der AHK Frankreich, dem Attraktivitätsbarometer für deutsche Unternehmen in Frankreich 2018-2022, gaben 63 Prozent der befragten Unternehmen an, dass sie sich wieder für eine Niederlassung in Frankreich entscheiden würden.

---

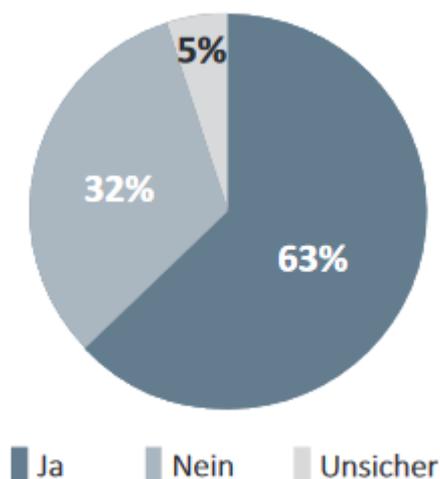
<sup>120</sup> BMWi/ BMVI (2019): Europa maritim. global. smart. green. Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union, [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?__blob=publicationFile&v=6), letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>121</sup> European Investment Bank (2020): Green Shipping Guarantee Programme, <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20150334>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

<sup>122</sup> AHK Frankreich (2020): Geschäftspräsenz. Mehr Präsenz, mehr Markt, mehr Erfolg, <https://www.francoallemant.com/dienstleistungen/marktberatung/geschaeftspraesenz>, letzter Zugriff am 23. Juni 2020.

**Abbildung 9: Zufriedenheit deutscher Unternehmer mit einer französischen Niederlassung**

Würde Ihre Muttergesellschaft sich heute wieder für eine Niederlassung in Frankreich entscheiden?



Quelle: AHK Frankreich (2020): Deutsche Unternehmen in Frankreich. Geschäftslage, Einschätzungen und Erwartungen 2018-2022, [https://www.francoallemand.com/fileadmin/AHK\\_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf](https://www.francoallemand.com/fileadmin/AHK_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf), letzter Zugriff am 2.07.2020.

Die Marktposition eines Produktes ist ein wichtiges Kriterium bei der Wahl einer Vertriebsstrategie. Güter, die einem geringen Wettbewerbsdruck unterliegen, können unter eher kundenfernen Bedingungen in Frankreich abgesetzt werden. Ein Beispiel hierfür ist die Lieferung „ab Werk“. Die Mehrheit deutscher Unternehmen ist aufgrund der Konkurrenzsituation jedoch dazu gezwungen, Produkte zu kundenfreundlicheren Bedingungen anzubieten. Bei höherem Wettbewerbsdruck und höheren Umsatzzielen muss der deutsche Anbieter dem französischen Kunden in seinen Lieferbedingungen entgegenkommen. Im Optimalfall ist es für den französischen Abnehmer so, als würde er von einer französischen Firma beliefert werden.

Folgende Tabelle gibt eine kurze Übersicht von unterschiedlichen Exportformen:

**Tabelle 4: Formen des Exports**

Formen des Exports	Charakteristik
Indirekter Export (Grundform)	Export wird abgewickelt über Exporthaus wie ein Inlandsgeschäft, Vertrieb über Exportkooperationen
Direkter Export (Grundform)	Vertrieb über Exportkooperationen, Direktvertrieb mit Endabnehmern, Vertrieb über Großhändler/Händler, Vertrieb über Importeure
Lizenzvergabe (Sonderform)	Vertrieb über ausländische Lizenznehmer
Joint Venture (Sonderform)	Vertrieb über ausländisches Geschäftsunternehmen
Eigene Auslandsgesellschaft	Vertrieb über eigene Reisende oder Handelsvertreter

Quelle: Eigene Darstellung nach [www.pfalz.ihk24.de/international/Recht\\_international/formen\\_des\\_exports/1274368](http://www.pfalz.ihk24.de/international/Recht_international/formen_des_exports/1274368), letzter Zugriff am 23.06.2020.

## 5.4 Interkulturelle Handlungsempfehlungen

Die kulturellen Unterschiede zwischen Frankreich und Deutschland gilt es nicht zu unterschätzen, da sie die Basis für eine erfolgreiche Geschäftsbeziehung bilden.

### Kultureller Hintergrund und Führungsstil

Im Gegensatz zu Deutschland bildet in Frankreich, trotz einiger Schritte Richtung Dezentralisierung, Paris immer noch das Zentrum, in dem viele Verbindungen zusammenlaufen. Hier werden die wichtigsten wirtschaftlichen Entscheidungen getroffen und daher haben die meisten französischen Firmen Zentralen und ausländische Unternehmen hier ihren Sitz. Dieser Zentralismus spiegelt sich auch innerhalb französischer Firmen durch hierarchische Strukturen wider. Die Entscheidungen werden in den meisten Fällen in der Chefetage ohne Einbeziehung des mittleren Managements getroffen. Für deutsche Unternehmen ist es daher in der Geschäftsanbahnung wichtig, Gesprächspartner möglichst weit hoch in der Hierarchie zu adressieren.

Wirtschaftsführer und Politiker verfügen durch ihre herausragende Rolle über einen hohen sozialen Status und gelten als Führungselite des Landes. Nahezu alle haben die *Grandes Écoles* besucht. Diese sind Elitehochschulen wie die *École Nationale d'Administration (ENA)*, die *École des hautes études commerciales de Paris (HEC)* das *SciencesPo* Institut für Wirtschaft und Politik oder die *École Polytechnique* für Ingenieurwesen. Die Absolventen der *Grandes Écoles* bilden ein starkes Netzwerk und besetzen die Schlüsselpositionen Frankreichs in Wirtschaft und Politik. Abschlüsse anderer Universitäten, auch der bekannten Pariser *Sorbonne*, oder Dokortitel sind nicht unbedingt maßgeblich für eine Karriere.

Diese strengen Hierarchien und engen Netzwerke bewirken, dass persönliche Kontakte und Freundschaften in Frankreich besonders wichtig sind. Für deutsche Unternehmen muss daher vor Beginn von Geschäftsbeziehungen zunächst eine bestimmte Hemmschwelle des Misstrauens überwunden werden.<sup>123</sup>

### Positive Grundeinstellung zu Deutschland

Deutschland und deutsche Firmen werden in der Regel positiv in Frankreich wahrgenommen. Die gewachsene deutsch-französische Freundschaft fundierend auf dem Elysée-Vertrag von 1963 und der Erneuerung im Vertrag von Aachen 2019 sowie den bereits im Rahmen des ersten Kapitels genannten zahlreichen Kooperationen hat hierzu ihren Beitrag geleistet.

Aber dennoch empfiehlt es sich, sehr vorsichtig in der Kommunikation zu sein, um nicht aufgrund falscher Vertrautheit Geschäftsinteressen zu gefährden. Überspitzt wird dies in folgendem Ausspruch einer ehemaligen Dolmetscherin von drei ehemaligen französischen Präsidenten zum Ausdruck gebracht: „Deutsche lieben die Franzosen, nehmen sie aber nicht ernst und Franzosen bewundern Deutsche, aber lieben sie nicht“.<sup>124</sup> Runtergebrochen auf den geschäftlichen Umgang bedeutet dies, dass es entscheidend ist, dem französischen Geschäftspartner auch den nötigen Respekt entgegenzubringen.

### Regeln für den Geschäftskontakt in Frankreich – Terminplanung

Die Terminplanung sollte frühzeitig beginnen, aber viel Raum für kurzfristige Änderungen zulassen. Auch gilt es, bei Geschäftsessen und Besprechungen mehr Zeit einzuplanen, um eventuell Termine um zusätzliche Gespräche zu erweitern etc. Improvisation ist Teil des französischen geschäftlichen Alltags. Von den deutschen Geschäftspartnern wird jedoch erwartet, dass diese pünktlich sind. Besonders beliebt in Frankreich sind Gesprächstermine am Vormittag, die in ein ausgiebiges Mittagessen übergehen. Der eigentliche Teil der Besprechung findet vorher oder nachher statt. Beim Essen gilt die Regel, dass derjenige die gesamte Rechnung zahlt, der auch einlädt.

Ferien und Feiertage sind für Franzosen tabu für geschäftliche Angelegenheiten. Dementsprechend sollte man falls möglich darauf verzichten, in den Ferienperioden Termine vereinbaren zu wollen. In Frankreich sind das vor allem die Sommermonate Juli und August. In dieser Zeit arbeiten viele Firmen nur mit Mindestbesetzung.

### Grundsätzliche Verhaltensweisen und Umgangsformen

---

<sup>123</sup> GTAI (2019): Verhandlungspraxis kompakt – Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/verhandlungspraxis-kompakt/frankreich/verhandlungspraxis-kompakt-frankreich-161972>, letzter Zugriff am 23. Juni 2020.

<sup>124</sup> ebenda.

Das Ziel eines ersten Treffens mit einem potenziellen französischen Geschäftspartner sollte der Vertrauensaufbau sein. Beliebt sind erste Treffen in Restaurants, wobei das Niveau des Restaurants auch als Gradmesser für die Wertschätzung des Gesprächspartners gesehen werden kann. Aus französischer Sicht bietet die meist entspannte Atmosphäre eines Restaurants den richtigen Rahmen für eine erste Gesprächsaufnahme. Die Esskultur wird in Frankreich sehr hoch angesehen, und auf Auswahl des Menüs und des Weines wird geachtet.

In der Konversation mit Franzosen ist es wichtig, zunächst eine emotionale Beziehung herzustellen, bevor man zu den sachlichen Themen übergeht. Höflichkeit, Etikette und Grußformeln wird in Frankreich eine sehr hohe Bedeutung zugemessen. Eine leicht geführte Konversation kann die Geschäftsbeziehungen nachhaltig beeinflussen. Eine knappe und nach deutschen Maßstäben pragmatische und ergebnisorientierte Herangehensweise wird oft als negativ gewertet. Dies kann zum Beispiel auch bedeuten, dass ein Franzose nicht „nein“ sagt, obwohl er „nein“ meint. Dies hat nach Darstellung deutscher Unternehmer zum Teil schon zu unterschiedlichen Einschätzungen von Ergebnissen geführt. Andererseits loben Franzosen manchmal auch nicht so überschwänglich. „*C'est pas mal*“ kann dann schon als positiv aufgefasst werden.

### **Sprache**

Die Bedeutung der Sprache für das französische Selbstverständnis ist bereits im ersten Kapitel dargelegt worden. Natürlich ist es daher auch ein klarer Vorteil, wenn man die Sprache beherrschen sollte oder sogar dazu in der Lage ist, auf Französisch Verhandlungen zu führen. Innerhalb französischer Unternehmen wird in der Regel kein Englisch gesprochen und oftmals verfügen auch die Führungskräfte über keine sehr guten Englischkenntnisse. Sollte man kein oder nicht ausreichend Französisch sprechen, sollte man eine zweisprachige Vertrauensperson oder einen Dolmetscher hinzuziehen. Verhandlungen auf Deutsch sind ein Ausnahmefall.

### **Kommunikation und Ablauf von Besprechungen**

Vor Geschäftsverhandlungen sollten sich die deutschen Gesprächspartner darüber bewusst sein, was ihre Kommunikationsziele sind. Verhandlungen sind in Frankreich in der Regel weniger strategisch und sachorientiert. Ziel der Verhandlungsführung sollte daher immer sein, auch bei ernsten Themen, eine entspannte Atmosphäre zu bewahren. In Frankreich herrscht eine andere Besprechungskultur als in Deutschland und man sollte daher auf fixe Tagesordnungen, wie sie in Deutschland nicht unüblich sind, verzichten.

Deutsche Gesprächspartner sollten sich bemühen, die Sympathie des Gegenübers zu gewinnen. Franzosen fassen es als unkultiviert und unhöflich auf, wenn man das Gespräch direkt mit dem Sachthema beginnt. Es empfiehlt sich daher, am Anfang über allgemeinere Themen wie den Erfolg eines besonderen Produktes oder einen gemeinsamen Konkurrenten zu sprechen bzw. über die Branche im Allgemeinen. Natürlich ist dies nur eine grobe Richtlinie und der Einzelfall mag anders aussehen. So unterscheidet sich der Geschäftspartner aus Paris auch hier sicherlich vom Geschäftspartner aus einer ländlicheren Gegend.

### **Geschäftsbeziehung**

Für dauerhafte und stabile Geschäftsbeziehungen gilt es, neben der eigenen Expertise in dem Wirtschaftsfeld auch die menschlichen Beziehungen zu bedenken. Wie ausgeführt, kann dies in der geschäftlichen Praxis Frankreichs eine größere Rolle spielen als in der deutschen Geschäftswelt. Sind der private und geschäftliche Bereich in Deutschland eher getrennt, so kann es in Frankreich eher passieren, dass man in ersten Gesprächen auch über allgemeine Themen wie etwa die Familie spricht. Letztendlich geht es immer um Vertrauensaufbau, und Vertrauen ist in Frankreich und Deutschland gleichermaßen die Basis für erfolgreiche Geschäftsbeziehungen.

Abschließend sei zu dem Thema der kulturellen Unterschiede zu sagen, dass die genannten Punkte nur als Denkanstoß dienen sollen, damit man sich zumindest bewusst ist, dass auch im Geschäftsleben kulturelle Unterschiede herrschen. Man sollte sich davor hüten, in Klischees über Franzosen und Deutsche zu denken. Der Einzelfall ist immer unterschiedlich. Vieles ist auch abhängig von der Generation und Branche und viele der angedachten Verhaltensweisen müssen auch zu der einzelnen Person passen und authentisch sein. Wenn man offen und auch mit kulturellem Interesse in eine Geschäftsverhandlung geht, kann immer nur ein Pluspunkt sein.

## 6. Schlussbetrachtung

Die vorliegende Analyse konnte die vielen Argumente beleuchten, die für Investitionen in Frankreich sprechen. Auf allgemeiner Ebene sind diese der große und stabile Binnenmarkt und die sehr gute Verbindung Frankreichs mit den Überseegebieten. Eine im europäischen Vergleich relativ junge Bevölkerung und ein gutes Sozialsystem sind weitere positive Aspekte der französischen Gesellschaft. Dazu kommt der einfache Zugang zu Märkten und die bereits sehr gut ausgebaute Infrastruktur, wobei die Regierung den weiteren Ausbau der Infrastruktur energisch vorantreibt. Der technologische Standard der Unternehmen ist ausgesprochen hoch und das Kreativpotenzial in der französischen Start-Up Szene ist enorm. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für den weiteren volkswirtschaftlichen Erfolg des Landes. Das französische Bildungsniveau ist hoch und es gibt sehr gute Hochschulen und gut ausgebildete Arbeitskräfte, Ingenieure und Manager. Der Forschung und Entwicklung wird durch die Regierung eine sehr hohe Bedeutung zugemessen und es gibt zahlreiche finanzielle Anreizsysteme und Förderprogramme sowie ein attraktives Steuersystem. Die bisher von der Regierung Macron durchgeführten und geplanten Reformen im Arbeitsmarkt und Rentensystem lassen auf ein weiteres wirtschafts- und investitionsfreundliches Klima in Frankreich hoffen.

Die vielen Vorteile der maritimen Wirtschaft in Frankreich sind dargestellt worden. Die Schifffahrt ist einer der energieeffizientesten und wirtschaftlichsten Verkehrsträger und ihre Bedeutung wird daher gerade im Rahmen der Klimaziele noch weiter zunehmen. Frankreich gehört zu den führenden Ländern in Bezug auf Klima-, Umwelt- Beschäftigungs- und Sicherheitsstandards im Verkehr. Dies gilt auch für den weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie.

Die französischen Häfen sind alleine aufgrund ihrer geographischen Lage in Europa und der Verbindung zu den Überseedepartements sehr attraktiv. Der von der Regierung in einem Großprojekt vorangetriebene Ausbau der Binnenschifffahrt wird über die nächsten Jahre hinweg eine steigende Nutzung der Seewege bedeuten und auch den Bedarf an qualifiziertem Personal und Geschäftspartnern sowie innovativen Lösungen steigern. Das Engagement Frankreichs in der ökologischen Schifffahrt und die ehrgeizigen Klimaziele für die maritime Branche bieten eine gute Chance für ausländische Investoren und Geschäftspartnerschaften. Die fortschreitende Digitalisierung der Häfen und eine Weiterentwicklung der Logistik sind notwendig. Vieles davon passiert bereits bspw. an den Häfen von Le Havre und Marseille wie ausführlich dargestellt. Je nach Geschäftsfeld oder Ausrichtung des eigenen Unternehmens kann hier der Anknüpfungspunkt sein, um durch eigene Lösungen an einem oder mehreren Häfen eigene Produkte und Leistungen anzubieten.

Natürlich gibt es auch einige Unsicherheitsfaktoren, jedoch handelt es sich bei Frankreich um eine stabile Volkswirtschaft und aufgrund der besonderen deutsch-französischen Freundschaft auch um einen starken Partner. Die offenen Fragen sind im Rahmen der Analyse ausführlich behandelt worden. Hierzu gehören wirtschaftliche Themen, wie etwa der weitere Verlauf und die Auswirkungen des Brexits. Jedoch gerade hier ist für Frankreich auch ein enormes Potenzial, sodass Großbritannien in Aspekten der maritimen Wirtschaft insbesondere im Ärmelkanal der Rang abgelaufen werden kann. Weiterhin ist der weitere Verlauf der Corona-Krise sicherlich ein Unsicherheitsfaktor. Hiervon sind jedoch alle Volkswirtschaften betroffen und gerade die maritime Wirtschaft in Frankreich gehört zu den Branchen, die sich trotz Einbußen allen Anzeichen nach relativ gut zu erholen beginnt. Auch Entwicklungen auf dem internationalen Markt insbesondere die Rolle Chinas und die Entwicklung des Großprojektes „Neue Seidenstraße“ werden die Zukunft der maritimen Branche in Frankreich prägen.

Sollte es der Regierung gelingen trotz der Gelbwesten-Proteste und trotz der Corona-Krise an ihrem Reformkurs festzuhalten, hätte dies sicherlich auch positive Auswirkungen auf die maritime Wirtschaft. Regularien müssen eindeutig ausgestaltet werden. Dazu gehört auch die weitere Ausgestaltung des Steuersystems und die CO<sub>2</sub>-Steuer, deren Erhöhung 2019 zumindest ausgesetzt wurde. Die Besteuerung muss auch die *valeur environnementale*, sprich die positiven Auswirkungen für die Umwelt, berücksichtigen. Erneuerbare Energien werden dann wirtschaftlich, wenn Abgase Geld kosten. Projekte in der Hafeninfrastuktur und Entwicklungen zu grünem Wasserstoff und bspw. in der Entwicklung neuer Batterien für Schiffe könnten hiervon profitieren.

Die vorliegende Analyse konnte belegen, dass die maritime Wirtschaft und ihre dazugehörigen Teilbranchen zahlreiche Chancen und großes Investitionspotenzial bieten. Hier hat sich die Kooperation mit französischen Unternehmen als sehr vorteilhaft erwiesen. Die AHK Frankreich ist ein zuverlässiger Ansprechpartner hierfür und unterstützt gerne bei der Anbahnung von Geschäftskontakten und Kooperationen.

# 7. Branchenrelevante Adressen

## 7.1 Administrative Instanzen und politische Stellen

### **AFNOR Groupe**

11, Rue Francis de Pressensé  
93571 La Plaine Saint-Denis Cedex  
Tel.: (+33) 01 41 62 80 00  
Internet: [www.afnor.org](http://www.afnor.org)

*(Inter-)Nationale Organisation für die Standardisierung, Zertifizierung, Sonderausgaben und Ausbildung*

### **Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**

Grande Arche – paroi sud 92055 La Défense Cedex  
Tel. (+33): 01 40 81 10 61  
Internet: [www.afitf.net](http://www.afitf.net)

*Unter der Aufsicht des Verkehrsministeriums werden Mittel für große Verkehrsinfrastrukturprojekte bereitgestellt.*

### **Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)**

20 avenue du Grésillé BP 90406 49004 Angers Cedex 01  
Tel. (+33): 02 41 20 41 20  
Internet: [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

*Die Agentur für Umwelt und Energiemanagement stellt Unternehmen, Gebietskörperschaften und anderen Akteuren ihre gutachterlichen und beratenden Fähigkeiten in den Bereichen Umwelt, Energie und nachhaltige Entwicklung zur Verfügung.*

### **Bpifrance**

27-31, Avenue du Général Leclerc  
94710 Maisons-Alfort Cedex  
Tel.: (+33) 01 41 79 80 00  
Internet: [www.bpifrance.fr](http://www.bpifrance.fr)

*Staatliche Investitionsbank und Förderinstitut, widmet sich der Betreuung und Finanzierung von kleinen und mittleren Unternehmen.*

### **Business France**

77, boulevard Saint Jacques  
75014 Paris  
Tel.: (+33) 01 40 73 30 00  
Internet: [www.businessfrance.fr/investir-en-France](http://www.businessfrance.fr/investir-en-France)

*Außenstelle des französischen Wirtschaftsministeriums*

### **Commission de régulation de l'énergie (CRE)**

15 rue Pasquier 75379 Paris Cedex 08  
Tel.: (+33) 01 44 50 41 00  
Internet: [www.cre.fr](http://www.cre.fr)

*Die Kommission für Energieregulierung agiert als unabhängige Verwaltungsbehörde der Strom- und Gasmärkte in Frankreich.*

**Conseil Français de l'Énergie**

12 rue de Saint-Quentin 75010 Paris  
Tel.: (+33) 01 40 37 69 01  
Internet: [www.wec-france.org](http://www.wec-france.org)

*Der französische Energierat (französisches Komitee des World Energy Council) fördert die nachhaltige Nutzung von Energie.*

**Deutsche Energie- Agentur GmbH (dena)**

Chausseestraße 128 a 10115 Berlin  
Tel.: (+49) 03 06 67 77 770  
Internet: [www.dena.de](http://www.dena.de)

*Kompetenzzentrum für Energieeffizienz, erneuerbare Energien und intelligente Energiesysteme. Es trägt zum Erreichen der energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung bei.*

**Deutsch- Französisches Büro für die Energiewende (DFBEW)**

Scharnhorststr. 34-37 10115 Berlin  
Tel.: (+49) 03 01 86 15 64 06  
Internet: [www.energie-fr-de.eu](http://www.energie-fr-de.eu)

*Das DFBEW ist die Informations- und Netzwerkplattform für deutsche und französische Akteure der Energiewende aus Wirtschaft und Politik.*

**Deutsch- Französische Energieplattform**

Kontaktdaten siehe ADEME und dena [www.d-f-plattform.de](http://www.d-f-plattform.de)

*Die Schwerpunkte der gemeinsamen Energieplattform der ADEME liegen auf den Bereichen Energieeffizienz, Netze, erneuerbare Energien und Mobilität*

**Direction générale des Entreprises (DGE)**

67 rue Barbès 94201 Ivry-sur-Seine Cedex  
Internet: [www.entreprises.gouv.fr](http://www.entreprises.gouv.fr)

*Unter der Aufsicht des Wirtschaftsministers hat die DGE die Aufgabe, die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum von Industrie- und Dienstleistungsunternehmen zu fördern.*

**IFREMER – Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer**

155, rue Jean-Jacques Rousseau  
92138 Issy-les-Moulineaux  
Tel: (+33) 046 48 21 00  
Internet: <http://www.ifremer.fr/>

*Das 1984 gegründete Französische Forschungsinstitut zur Nutzung der Meere ist eine staatliche Einrichtung mit gewerblichem und kommerziellem Charakter (EPIC). Es untersteht dem für Forschung zuständigen Ministerium sowie dem Landwirtschaftsministerium und dem Umweltministerium. IFREMER arbeitet im Bereich der Forschung, der Gutachtertätigkeit und der Technologieentwicklung.*

**Ministère chargé des Transports**

246 Boulevard Saint-Germain 75007 Paris  
Tel: (+33) 01 40 81 21 22

*Das französische Verkehrsministerium gehört dem MTES an.*

**Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES)**

246 Boulevard Saint-Germain 75007 Paris

Tel.: (+33) 01 40 81 21 22

Generaldirektion Energie und Klima (DGEC):

Tel.: (+33) 01 40 81 21 22

Generaldirektion für Infrastrukturen, Verkehr und Meeresfragen (DGITM):

Tel.: (+33) 01 40 81 21 22

Internet: [www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

Ministerium für den ökologischen und solidarischen Übergang.

Direktion für Transportdienstleistungen (DST):

Tel.: (+33) 01 40 81 25 27

Direktion für Verkehrsinfrastruktur:

Tel.: (+33) 01 40 81 21 22

**Ministère de l'Économie et des Finances**

139 rue de Bercy 75012 Paris

Tel: (+33) 01 40 04 04 04

Internet: [www.economie.gouv.fr](http://www.economie.gouv.fr)

Ministerium für Wirtschaft und Finanzen.

**Office français de la biodiversité**

12, cours Lumière

94300 Vincennes

Internet: <https://ofb.gouv.fr/contacts-et-implantations>

Es gibt fünf nationale Anlaufstellen in Brest, Pérols, Vincennes, Paris Wagram, d'Auffargis-Saint-Benoist.

**Regional:****ADEME**

siehe ADEME weiter oben.

Internet: [www.ademe.fr/regions](http://www.ademe.fr/regions)

**Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)**

Siehe ADEME weiter oben.

Internet: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>

Die regionale Abteilung für Umwelt, Raumordnung und Wohnungsbau gewährleistet die Steuerung und regionale Umsetzung der Politik der nachhaltigen Entwicklung und der Raumordnung, insbesondere in den Bereichen Verkehr, Wohnungsbau, Umwelt und Vorbeugung von natürlichen und technologischen Risiken.

**Direction régionale des entreprises, de la concurrence, du travail et de l'emploi - (DIRECCTE)**

Internet: [www.direccte.gouv.fr](http://www.direccte.gouv.fr)

Die Regionaldirektion für Unternehmen, Konkurrenz, Arbeit und Beschäftigung ist Ansprechpartnerin für alle Fragen rund um die Themen Unternehmen, Beschäftigung und Wirtschaft, Arbeits- und Sozialbeziehungen, Wettbewerb und Konsum, Außenhandel und Wirtschaftsinformationen sowie Handwerk, Handel und Tourismus.

## 7.2 Standortagenturen

### **Aderly Lyon – Agence pour le Développement Économique de la Région Lyonnaise**

Place de la Bourse  
69289 Lyon cedex 02  
Tel.: (+33) 04 82 53 59 26  
Internet: <https://www.aderly.fr/>

### **AER Bourgogne-Franche-Comté**

64 A rue Sully  
CS 77124 21071 Dijon Cedex  
Tel.: (+33) 03 81 81 82 83 (Besançon)  
Tel.: (+33) 03 80 40 33 88 (Dijon)  
Internet: <http://aer-bfc.com/>

### **Agence d'attractivité de l'Alsace**

Château Kinier  
24 rue du Verdun  
68000 Colmar  
Tel. (+33): 03 89 29 81 00  
Internet: <http://www.alsace.com/>

### **Agence de Développement Economique de la Corse (ADEC)**

Immeuble Le Régent  
1 avenue Eugène Macchini 20000 Ajaccio  
Tel.: (+33) 04 95 50 91 00  
E-Mail: [contact@adec.corse.fr](mailto:contact@adec.corse.fr)  
Internet: <http://www.adec.corsica/>

### **Agence de Développement et d'Innovation de la Nouvelle- Aquitaine**

6 allée du Doyen Georges Brus  
33600 Pessac  
Tel.: (+33) 05 57 57 84 88  
Internet: <https://www.adi-na.fr/>

### **Agence de Développement pour la Normandie**

Innovapôle 76  
50 rue Ettore Bugatti  
76800 Saint-Etienne-du-Rouvray  
Tel.: (+33) 02 31 53 34 40  
Internet: <https://adnormandie.fr/>

### **Agence pour l'Innovation et le Développement Économique Champagne-Ardenne**

35 Rue René Cassin  
51430 Bezannes  
Tel.: (+33) 03 26 85 85 40  
Internet: <https://id-champagne-ardenne.fr/fr>

**Auvergne Rhône-Alpes Entreprises**

30 quai Perrache, Immeuble Empreinte  
69002 Lyon

Tel.: (+33) 04 72 75 47 90

Tel.: (+33) 04 73 19 60 19 (Aubière)

Internet: <http://www.auvergnerhonealpes-entreprises.fr/>

**Bretagne Développement Innovation**

1 bis route de Fougères

35510 Cesson-Sévigné

Tel.: (+33) 02 99 84 53 00

Internet: <http://www.bdi.fr>

**Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne Ouest, délégation de Brest**

1 Place du 19 R.I.

29220 Brest

Internet: <https://www.bretagne-ouest.cci.bzh>

**Choose Paris Region**

11, rue de Cambrai

75019 Paris

Tel.: (+33) 01 75 62 58 40

Internet: <http://investparisregion.eu/>

**Conseil national du numérique (CNUM)**

Bâtiment Condorcet - Teledoc 322

6, Rue Louise Weiss

75703 Paris Cedex 13

Tel.: (+33) 01 44 97 25 08

Internet: [Internet: www.cnumnumerique.fr](http://www.cnumnumerique.fr)

*Nationaler Rat zur Digitalisierung*

**Conseil Régional de Bretagne**

283 Avenue Patton

35711 Rennes

Internet: <https://www.bretagne.bzh>

**Conseil Régional des Pays de la Loire**

Hôtel de la région 1, rue de la Loire

44966 Nantes Cedex 9

Internet: <https://www.paysdelaloire.fr>

**Conseil Régional Languedoc Roussillon**

201 Avenue Pompignane

34000 Montpellier

Internet: <https://www.laregion.fr/Le-conseil-regional-de-Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrenees-a-elu>

**Conseil Régional Nord Pas de Calais**

151 Avenue Hoover

59555 Lille

Internet: <https://www.lille.fr/Nos-equipements/Conseil-regional-Nord-Pas-de-Calais>

**Délégation de Quimper CCI métropolitaine Bretagne ouest**

145 Avenue de Keradennec  
29330 Quimper

Internet: <https://www.bretagne-ouest.cci.bzh/votre-cci/nous-rencontrer/ccimbo-quimper>

**Délégation de Morlaix CCI métropolitaine Bretagne ouest**

Aéroport - CS 27934  
29679 Morlaix

Internet: <https://www.bretagne-ouest.cci.bzh/votre-cci/nous-rencontrer/ccimbo-morlaix>

**DEV'UP Centre-Val de Loire**

6 rue du Carbone  
45072 Orléans Cedex 2

Tel.: (+33) 02 38 88 88 10

Internet: <https://www.devup-centrevaldeloire.fr>

**Invest Sud de France**

Espace Jacques 1<sup>er</sup> d'Aragon  
117 rue des Etats Généraux  
34000 Montpellier

Tel.: (+33) 04 67 22 94 80

Internet: [www.investsuddefrance.com](http://www.investsuddefrance.com)

**Madeeli – Agence régionale du développement économique, de l'export et de l'innovation**

11 boulevard des Récollets  
31078 Toulouse

Tel.: (+33) 05 61 12 57 12

Internet: <https://www.madeeli.fr/>

**Midinvest**

Immeuble "Le Belvédère"  
11, Boulevard des Récollets - CS 97802 31078  
Toulouse Cedex 4

Tel.: (+33) 05 61 12 57 12

**Midi-Pyrénées énergies investissement**

11 avenue Parmentier BP: 22414  
31086 Toulouse cedex

Tel.: (+33) 05 62 72 71 24

Internet: [www.mpei-sas.fr](http://www.mpei-sas.fr)

**Nord France Invest**

Espace international  
299 boulevard de Leeds  
59777 Lille

Tel.: (+33) 03 59 56 23 00

Internet: <http://www.nordfranceinvest.com/>

**Pays de la Loire Territoires d'Innovation**

7, rue du Général de Bollardière – CS 80221  
44202 Nantes cedex 2  
Tel.: (+33) 02 40 89 89 89  
Internet: <http://www.agence-paysdelaloire.fr/>

**Station F**

5, Parvis Alan Turing  
75013 Paris  
Internet: [www.stationf.co](http://www.stationf.co)

*Europas größter Campus für Start-ups*

## 7.3 Häfen, Reedereien, Verbände und Anbieter im Sektor maritime Wirtschaft

**Agents Maritimes et Consignataires de France (AMCF)**

AMCF  
10 rue laborde  
75008 Paris  
Internet: <https://www.amcf.space>

**Apprendre et se Former en Transport et Logistique (AFTRAL)**

46, avenue de Villiers  
75847 Paris  
Internet: <https://www.aftral.com>

**Armateurs De France**

47 rue Monceau  
75008 PARIS  
Internet: <http://www.armateursdefrance.org>

**Association des Ports Locaux de la Manche (APLM)**

9 place du Général de Gaulle  
22000 SAINT-BRIEUC  
Internet: <http://www.ports-locaux-manche.org>

**Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF)**

91, Rue du Faubourg Saint-Honoré  
75008 PARIS  
Internet: <http://www.auf.fr/web/accueil.html>

**Association Française des Ports Intérieurs (AFPI)**

2 rue Augustin Fresnel BP 78220  
57082 METZ CEDEX  
Internet: <http://www.afpi.org>

**Association Française du Droit Maritime (AFDM)**

10 rue de Laborde  
75008 PARIS  
Internet: <https://www.afdm.asso.fr>

**Association internationale des villes portuaires (AIVP)**

5 Quai de la Saône  
76600 Le Havre  
Tel.: (+33) (0)2 35 42 78 84  
Internet: <http://www.aivp.org>

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l' aménagement (CEREMA)**

134 rue de Beauvais CS 60039  
60280 Margny Les Compiègne  
Internet: <https://www.cerema.fr/fr>

**Cluster Maritime Français**

47 Rue de Monceau  
75008 Paris  
Tel.: (+33) 1 42 25 00 48  
<https://www.cluster-maritime.fr/>

*Schiffbacluster*

**CMA CGM**

Marseille Head Office  
Boulevard Jacques Saadé  
4, quai d'Arenc 13235 Marseille cedex 02 France  
Tel.: (+33) 04 88 91 90 00

*Größte Reederei Frankreichs*

**Comité des Armateurs Fluviaux (CAF)**

8, rue St Florentin  
75001 Paris  
Internet: <http://www.caf.asso.fr>

**EDF Renouvelables France**

Cœur Défense – Tour B  
100, esplanade du Général de Gaulle  
92932 Paris La Défense  
Tel.: (+33) 01 40 90 23 00  
Internet: <https://www.edf-renouvelables.com/en/>

**Fédération Française des Pilotes Maritimes**

74, rue du Rocher  
75008 Paris  
Internet: <http://public.pilotes-maritimes.com>

**Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)**

6, rue Ampère  
75017 Paris  
Internet: <https://www.fntr.fr>

**Grand Port Maritime de Bordeaux**

152 Quai de Bacalan  
33300 Bordeaux  
Internet: <https://www.bordeaux-port.fr>

**Grand Port Maritime De Dunkerque**

2505 route de l'écluse Trystam

59640 Dunkerque

Internet: <http://www.dunkerque-port.fr>**Grand Port Maritime de La Guadeloupe**

Quai Ferdinand de Lesseps

97110 Pointe-à-Pitre

Internet: <https://guadeloupe-portcaraibes.com>**Grand Port Maritime de la Guyane**

Zone de Degrad des Cannes

97354 Remire-montjoly

Internet: <http://www.portdeguyane.fr>**Grand Port Maritime de la Martinique**

Quai de l'hydrobase

97200 Fort de France

**Grand Port Maritime de la Reunion**

2 rue Evariste de Parry

97821 Le Port

Internet: <https://www.martinique.port.fr>**Grand Port Maritime de La Rochelle**

Chaussée de Ceinture Nord

17000 La Rochelle

Internet: <https://www.larochelle.port.fr>**Grand Port Maritime de Marseille**

23 Place de la Joliette

13226 Marseille

Internet: <http://www.marseille-port.fr/fr/Accueil/>**Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire**

18 quai Ernest Renaud

44186 Nantes

Internet: <http://www.nantes.port.fr>**Grand Port Maritime de Rouen**

Quai Emile Duchemin

76000 Rouen

Internet: <https://www.haropaports.com/fr/rouen>**Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN)**

10 rue Treilhard

75008 PARIS

Tel.: (+33) 01 56 59 15 15

<https://gican.asso.fr/>*Schiffbauverband*

**Groupement d'intérêt économique (GIE) DRAGAGES-PORTS****1. DRAGAGES-PORTS: Siège social**

38 Boulevard des Belges  
76107 Rouen cedex  
Tel.: (+33) 0 232 764 550

**2. DRAGAGES-PORTS: Agence Atlantique**

Boulevard Paul Leferme  
44600 Saint Nazaire  
Tel.: (+33) 0 251 761 020

**3. DRAGAGES-PORTS: Agence Manche/ Mer du Nord**

Sas Quinette de Rochement  
76600 Le Havre  
Tel.: (+33) 0 232 745 151

Internet: <http://www.dragages-ports.fr>

**La Ciotat Shipyards**

46, Quai François Mitterrand  
13703 La Ciotat Cedex

Internet: <https://www.laciotat-shipyards.com/en/la-ciotat-shipyards/>

**Port Autonome de Nouvelle-Calédonie**

34, Avenue James Cook  
98800 Noumea

Internet: <https://noumeaport.nc>

**Port Autonome de Papeete**

BP 9164 Motu Uta  
98715 Papeete

Internet: <http://www.portdepapeete.pf>

**Port Autonome de Strasbourg**

25 rue de la Nuée Bleue  
67000 Strasbourg

Internet: <https://www.strasbourg.port.fr>

**Port de Bayonne**

Service Exploitation Port de Bayonne  
route de la barre  
Tarnos

Internet: <https://www.bayonne.port.fr/fr/>

**Port de Cherbourg SAS**

Gare maritime transmanche Terminal 1  
50102 Cherbourg en Contentin

Internet: <https://www.port-cherbourg.fr>

**Port de Galisbay Bienvenue**

Baie de la potence  
97067 Saint-Martin Cedex

Internet: <http://pmac-ports.com/index.php/etablissement-portuaire-de-saint-martin>

**Port de Keroman**

Port de pêche de Keroman

56100 Lorient

Internet: <http://www.keroman.fr>

**Ports de Normandie**

3 rue René Cassin

14280 Saint-Contest

Internet: <http://www.pna-ports.fr/web/accueil.html>

**Port de Paris**

2, quai de Grenelle

75015 Paris

Internet: <https://www.haropaports.com/en/paris>

**Port de pêche de La Rochelle**

Port de pêche du Chef de Baie

17045 La Rochelle

Internet: <http://www.port-peche-larochelle.com>

**Port de Sète Sud de France**

1 Quai Philippe Régy

34201 SETE

Internet: <http://www.sete.port.fr>

**Port du Havre**

Terre-Plein de la Barre

76600 Le Havre

Internet: <https://www.haropaports.com/en/lehavre>

**Ports Rade de Toulon**

CCI VAR

B.P. 5501

83097 Toulon

Internet: <https://www.portsradetoulon.com>

**Riviera Ports – CCI Nice Côte-d'Azur**

20 Boulevard Carabacel

06005 Nice

Internet: <http://m.riviera-ports.com>

**Saeml Loire Atlantique Pêche et Plaisance**

Centre de Marée

44420 La Turballe

<https://www.loire-atlantique.fr>

**SNCF – GEODIS**

27 Bd de Stalingrad

44041 Nantes

Internet: <https://www.sncf.com/de/logistik-transport/angebot-sncf-logistics>

*SNCF Logistics ist der führende Transport- und Logistikanbieter in Frankreich.*

**Syndicat National des Approvisionneurs de Navires (SNAN)**

66 Quai de Boidguilbert  
76021 Rouen

Internet: <https://www.uprouen.org/adherents-upr/syndicat-national-des-approvisionnement-de-navires/>

**Transport Développement Intermodalité Environnement (TDIE)**

9 rue de Berri  
75008 Paris

Internet: <http://tdie.eu>

**Union des Entreprises de Transport de de Logistique de France (TLF)**

Immeuble Diapason  
218 Avenue Jean Jaurès  
75019 Paris

Internet: <https://www.e-tlf.com>

**Union des Ports de France (UPF)**

Union des Ports de France  
8, Place du Général Catroux - 75017 Paris  
Tel.: (+33) 01 42 27 52 62

Internet: <http://www.port.fr>

**Union Française des Industries Pétrolières (Ufip)**

4, avenue Hoche  
75008 Paris

Internet: <https://www.ufip.fr/ufip>

**Union Maritime La Rochelle (UMLR)**

156 Bld Emile Delmas  
17009 La Rochelle

Internet: <https://www.uml.fr>

**Union Nationale des Industries de la Manutention dans les ports français (UNIM)**

76, avenue Marceau  
75008 Paris

Internet: <https://unim.org>

**Voies navigables de France (VNF)**

175, rue Ludovic Boutleux (B.P. 820)  
62408 Bethune

Internet: <https://www.vnf.fr/vnf/>

## 7.4 Messen und Fachzeitschriften

### Fachzeitschriften

**Actu transport logistique**

Internet: <https://www.actu-transport-logistique.fr>

*Online-Magazin*

**Capital**

Internet: [www.capital.fr](http://www.capital.fr)

**Challenges**

Internet: [www.challenges.fr](http://www.challenges.fr)

**Journal de la Marine Marchande (JMM)**

1 rue Eugène et Armand Peugeot

92856 Rueil Malmaison

Internet: <http://www.journalmarinemarchande.eu>

**Le marin**

13 rue du Breil

CS 46305

35063 Rennes cedex

Internet: <https://lemarin.ouest-france.fr>

**Le Nouvel Economiste**

[www.lenouveleconomiste.com](http://www.lenouveleconomiste.com)

**L'Expansion**

[www.l'expansion.com](http://www.l'expansion.com)

**Mer et Maritime**

<https://www.meretmarine.com/fr>

### Messen

**Euromaritime**

Internet: <https://www.euomaritime.fr>

*Wichtigste Messe in Frankreich für die maritime Wirtschaft. Anwesend sind Vertreter der Fluss- und Meeresökonomie, Akteure aus den Bereichen Schiffbau und Reparatur, Seeverkehr, Häfen, Fischerei, Sicherheit, Umwelt, erneuerbare Energien, Offshore oder Marine.*

*Die Messe findet alle 2 Jahre für 3 Tage in Marseille statt (das nächste Mal 2022).*

**ITECHMER**

Le salon professionnel international de la pêche

Internet: <https://www.itechmer.com>

*Die Messe findet jährlich im Oktober statt.*

### **Les Assises de l'économie de la mer**

Internet: <https://economiedelamer.ouest-france.fr>

*Die Messe findet am 01. und 02. Dezember 2020 in Nizza statt.*

## **Sonstige wichtige Adressen und Websites**

[www.agence-nationale-recherche.fr](http://www.agence-nationale-recherche.fr)

Französische Agentur für Forschung (u. a. Projektausschreibungen)

<https://www.annonces-legales.fr>

Journal des achats légaux JAL

[www.de.ambafrance.org](http://www.de.ambafrance.org)

Französische Botschaft in Berlin

[www.boamp.fr](http://www.boamp.fr)

Informationsseite zu öffentlichen Ausschreibungen in Frankreich

[www.bzst.bund.de](http://www.bzst.bund.de)

Informationen zu Steuern und Abgaben

[www.cen.eu](http://www.cen.eu)

Europäisches Komitee zur Standardisierung

[www.competitivite.gouv.fr](http://www.competitivite.gouv.fr)

Kompetenzzentren in Frankreich

[www.conseil-general.com](http://www.conseil-general.com)

Portal der Regionaldelegationen in Frankreich (nach Départements)

[www.entreprises.gouv.fr/agence-du-numerique](http://www.entreprises.gouv.fr/agence-du-numerique)

Informationsseite des französischen Wirtschaftsministeriums zur Digitalisierung der Unternehmen (l'Agence du numérique)

[www.french-tech-central.com](http://www.french-tech-central.com)

Zentrale French-Tech Anlaufstelle für französische Start-ups im In- und Ausland

[www.gtai.de](http://www.gtai.de)

Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland für Außenwirtschaft und Standortmarketing

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Französisches Institut für Statistik und Wirtschaftsforschung

[www.iso.org](http://www.iso.org)

Internationale Organisation für Standardisierung

[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

Rechtsportal der französischen Regierung

[www.les-aides.fr](http://www.les-aides.fr)

Seite der französischen Industrie- und Handelskammer mit Informationen zu aktuellen Förderprogrammen.

## 8. Abkürzungsverzeichnis

BPIFrance	Banque Publique d'Investissement (Nationale französische Investitionsbank)
AA	Auswärtiges Amt
AFNOR	Association française de normalisation (entscheidende Stelle für die Normierung und Standardisierung von Produkten)
AHK Frankreich	Deutsch-Französische Industrie- und Handelskammer
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
CCS	Cargo community system (dient dem Informations- und Dokumentenaustausch)
CEF	Connecting Europe Facility (EU-Fond zum Ausbau der europäischen Infrastruktur)
CCom	Code de Commerce
DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung
ECA	Emission Controlled Area (Regionen in denen enen der Ausstoß von Schwefel und Schwefeloxiden durch Seeschiffe eingeschränkt werden soll.)
EU	Europäische Union
EU ETS	EU emissions trading system (EU-Emissionshandel, ein Instrument der EU-Klimapolitik)
RoRo-Verkehr	<i>Roll on-Roll off</i> (Sonderform des kombinierten Verkehrs in der Seeschifffahrt, bei dem Lastkraftwagen oder Bahnwaggons an bzw. von Bord eines Spezialschiffes gefahren werden. Typische Ro-Ro-Fahrtgebiete sind das Mittelmeer, die Nord- und Ostsee, die Irische See, die Karibik und die Großen Seen in Nordamerika.)
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit (Maßeinheit für die Größe der Container)
tkm	Tonnenkilometer (ein Maß für die Transportleistung von Gütern bzw. die Verkehrsleistung)
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée (französische Mehrwertsteuer)
COM	Collectivités d'Outre-Mer (Überseegebietskörperschaften)
DATAR	Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Behörde für Raumordnung und Wettbewerb)
DFJW	Deutsch Französisches Jugendwerk
DBA	Doppelbesteuerungsabkommen
DGE	Direction Générale des Entreprises (Generaldirektion für Unternehmen)
DROM	Départements et Régions d'Outre-Mer (frz. Überseegebiete und Departements)
DREES	Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (Direktion für wissenschaftliche Studien und Statistiken)
EFSI	Europäischer Fonds für strategische Investitionen
E.I.R.L.	entrepreneur individuel à responsabilité limitée (Einzelunternehmer mit beschränkter Haftung)
E.U.R.L.	entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (Einmann-S.A.R.L.)
EMFF	Der Europäische Meeres- und Fischereifonds
FEI	Le Prêt Innovation (Innovationsdarlehen)
IMO	Internationalen Seeschifffahrtsorganisation
INPI	Institut national de la propriété industrielle (nationale Behörde für Geistiges Eigentum)
ISO	International Organization für Standardization (Organisation für Normung)
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques (Statistikamt Frankreich)
S.A.	Société anonyme (ähnlich der deutschen Aktiengesellschaft)
S.A.R.L.	Société à responsabilité limitée (ähnlich der deutschen GmbH)
S.A.S.	Société par actions simplifiée (vereinfachte Aktiengesellschaft)
FUI	Fonds unique interministériel (Investitionsfonds für Projekte der Digitalwirtschaft)
LNG	liquefied natural gas (Flüssigerdgas)
MGI	Marseille Gyptis International (Softwareanbieter)
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
PAT	Prime d'aménagement du territoire (Prämie für die industrielle Ansiedlung)
PAOPI	Pôle d'analyse et orientation des projets innovants

PIA	(Behörde zur Prüfung der Ansiedlung von Innovationsprojekten)
UNCTAD	Programme d'investissements d'Avenir (Programm für Zukunftsinvestitionen)
VRP	United Nations Conference on Trade and Development
WTO	Voyageur, représentant, placier (Vertriebsmitarbeiter in Frankreich)
	World Trade Organization

## 9. Quellenverzeichnis

**AFNOR (2020):** <https://www.afnor.org>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**AHK Frankreich (2018):** Deutsche Unternehmen in Frankreich Geschäftslage, Einschätzungen und Erwartungen 2018-2022, [https://www.francoallemand.com/fileadmin/AHK\\_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf](https://www.francoallemand.com/fileadmin/AHK_Frankreich/Dokumente/publikationen/EY-Barometer-Franco-Allemand-vDE.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**AHK Frankreich (2020):** Corona-Virus Covid 19: Informationen zu der Situation in Frankreich, [www.francoallemand.com/presse/coronavirus](http://www.francoallemand.com/presse/coronavirus), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**AHK Frankreich (2020):** Geschäftspräsenz. Mehr Präsenz, mehr Markt, mehr Erfolg, <https://www.francoallemand.com/dienstleistungen/marktberatung/geschaeftspraesenz>, letzter Zugriff am 23. Juni 2020.

**Alliance industrie du futur (2020):** <http://www.industrie-dufutur.org>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Außenwirtschaft Austria (WKO) (2019):** Länderreport Frankreich, <https://www.wko.at/service/aussenwirtschaft/frankreich-laenderreport.pdf>, letzter Zugriff am 19. Juni 2020.

**Auswärtiges Amt (2020):** Deutschland und Frankreich: Bilaterale Beziehungen, [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/bilateral/209530](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/bilateral/209530), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Auswärtiges Amt (2020):** Frankreich: Politisches Porträt, [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/politisches-portraet/209646](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/politisches-portraet/209646), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Auswärtiges Amt (2020):** Frankreich: Steckbrief, [www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/frankreich/209522](http://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/frankreich-node/frankreich/209522), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Bpifrance (2020):** Prêt Innovation FEI, <https://www.bpifrance.fr/Toutes-nos-solutions/Prets/Prets-sans-garantie/Pret-Innovation-FEI>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Bpifrance (2020):** Prêt Vert, [https://www.bpifrance.fr/Recherche/\(text\)/pret%20vert%20bonifie](https://www.bpifrance.fr/Recherche/(text)/pret%20vert%20bonifie), letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Bundesregierung (2019):** Deutsch-französische Freundschaft. Deutschland und Frankreich schließen Vertrag von Aachen, [www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschland-und-frankreich-schliessen-vertrag-von-aachen-1566838](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschland-und-frankreich-schliessen-vertrag-von-aachen-1566838), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Bundesregierung (2020):** Deutsch-französische Initiative zur wirtschaftlichen Erholung Europas nach der Coronakrise, [www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutsch-franzoesische-initiative-zur-wirtschaftlichen-erholung-europas-nach-der-coronakrise-1753760), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**BMWI/BMVI (2019):** Europa maritim. global. smart. green. Initiative für eine maritime Strategie der Europäischen Union, [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/Events/20190522-nationale-maritime-konferenz-europapapier.pdf?__blob=publicationFile&v=6), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Bundesministerium der Finanzen (2020):** Frankreich – Staatenbezogene Informationen, [https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Steuern/Internationales\\_Steuerecht/Staatenbezogene\\_Informationen/Frankreich/frankreich.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Steuern/Internationales_Steuerecht/Staatenbezogene_Informationen/Frankreich/frankreich.html), letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**Bundesministerium für Bildung und Forschung (2020):** Das neue EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation: Horizont Europa, <https://www.bmbf.de/de/horizont-europa---das-naechste-eu-raahmenprogramm-fuer-forschung-und-innovation-startet-6394.html>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Cget.gouv.fr (2020):** <https://www.cget.gouv.fr/dossiers/action-coeur-de-ville>, letzter Zugriff am 19. Juni 2020.

**Cross Border Business Lawyers (CBBL):** Gründung einer S.A. in Frankreich, <https://www.cbbl-lawyers.de/frankreich/gruendung-und-geschaeftsleben-eines-unternehmens-in-frankreich/gruendung-eines-unternehmens-in-frankreich-die-sa-societe-anonyme/gruendung-einer-sa-societe-anonyme-in-frankreich/>, letzter Zugriff am 15.06.2020

**Der Spiegel (2017):** Macron streicht Vermögenssteuer. Die Reichen zuerst (17.10.2017), [www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/emmanuel-macron-streicht-vermoegenssteuer-die-reichen-zuerst-a-1173243.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/emmanuel-macron-streicht-vermoegenssteuer-die-reichen-zuerst-a-1173243.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Der Spiegel (2019):** Europa verschläft die „Neue Seidenstraße“ (26.03.2019), [www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/seidenstrasse-angela-merkel-und-emmanuel-macron-treffen-xi-jinping-a-1259659.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/seidenstrasse-angela-merkel-und-emmanuel-macron-treffen-xi-jinping-a-1259659.html), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**Deutsche Welle (2019):** Xi in Paris: Milliardendeals und Diplomatie (26.03.2019), [www.dw.com/de/xi-in-paris-milliardendeals-und-diplomatie/a-48062909](http://www.dw.com/de/xi-in-paris-milliardendeals-und-diplomatie/a-48062909), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**Deutsche Welle (2020):** Chinas Neue Seidenstraße ohne Europa? (16.01.2020), [www.dw.com/de/chinas-neue-seidenstra%C3%9Fе-ohne-europa/a-52030207](http://www.dw.com/de/chinas-neue-seidenstra%C3%9Fе-ohne-europa/a-52030207), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**Deutsch-Französisches Institut (2019):** Rückblick auf das politische Geschehen in Frankreich 2019, [www.dfi.de/de/Bibliothek/Rueckblicke/rueckblick\\_2019.shtml](http://www.dfi.de/de/Bibliothek/Rueckblicke/rueckblick_2019.shtml), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Deutschlandfunk (2020):** Auf die Barrikaden! Der Streit um die Rentenreform in Frankreich (23.01.2020), [www.deutschlandfunk.de/auf-die-barrikaden-der-streit-um-die-rentenreform-in-724.de.html?dram:article\\_id=468663](http://www.deutschlandfunk.de/auf-die-barrikaden-der-streit-um-die-rentenreform-in-724.de.html?dram:article_id=468663), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Die Welt (2019):** Wirtschaftswachstum. Frankreich hängt Deutschland deutlich ab (29.12.2019), [www.welt.de/wirtschaft/article204631314/Wachstum-Frankreich-haengt-Deutschland-deutlich-ab.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article204631314/Wachstum-Frankreich-haengt-Deutschland-deutlich-ab.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**DVZ (2019):** Frankreichs führende Seehäfen mit 2018 zufrieden, <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/frankreichs-fuehrende-seehaefen-mit-2018-zufrieden.html>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**DVZ (2020):** Auftrieb für Frankreichs Binnenschifffahrt, [www.dvz.de/rubriken/land/binnenschifffahrt/detail/news/auftrieb-fuer-frankreichs-binnenschifffahrt.html](http://www.dvz.de/rubriken/land/binnenschifffahrt/detail/news/auftrieb-fuer-frankreichs-binnenschifffahrt.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**DVZ (2020):** Soziale Konflikte kosten Frankreichs Häfen Mengen, <https://www.dvz.de/rubriken/see/haefen/detail/news/soziale-konflikte-kosten-frankreichs-haefen-mengen.html>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Elysee.fr (2020):** Emmanuel Macron, [www.elysee.fr/emmanuel-macron](http://www.elysee.fr/emmanuel-macron), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Entreprises.gouv.fr (2020):** Innovation 2030. Concours mondial d'innovation, <https://www.entreprises.gouv.fr/innovation-2030>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Euromaritime (2020):** The Euromediterranean Blue Growth Exhibition (Pressemitteilung vom 06. Februar 2020), [www.sogena-events.com/press-release-8-euromaritime-2020-marseille/?lang=en](http://www.sogena-events.com/press-release-8-euromaritime-2020-marseille/?lang=en), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**Europäische Kommission (2020):** Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFISI), [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/european-fund-strategic-investments-efsi\\_de](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/european-fund-strategic-investments-efsi_de), letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Europäische Kommission (2020):** Europäischer Meeres- und Fischereifonds EMFF, [https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff\\_de](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff_de), letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**France Culture (2020):** Accord de Paris, [www.franceculture.fr/theme/accord-de-paris](http://www.franceculture.fr/theme/accord-de-paris), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**European Investment Bank (2020):** Green Shipping Guarantee Programme, <https://www.eib.org/en/projects/pipelines/all/20150334>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Frankfurter Allgemeine Zeitung (2019):** Italien als Teil von Chinas neuer Seidenstraße (15.03.2019), [www.faz.net/aktuell/wirtschaft/seidenstrasse-wo-china-in-italiens-haefen-investieren-koennte-16087284.html](http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/seidenstrasse-wo-china-in-italiens-haefen-investieren-koennte-16087284.html), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**Gouvernement.fr (2016):** <https://www.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-actualites/2016-Actualites/Les-noms-des-nouvelles-regions-sont-actes>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Gouvernement.fr (2017):** La réforme territoriale, [www.gouvernement.fr/action/la-reforme-territoriale](http://www.gouvernement.fr/action/la-reforme-territoriale), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Gouvernement.fr (2020):** Le programme d'investissements d'avenir, <https://www.gouvernement.fr/le-programme-d-investissements-d-avenir>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Green Shipping News (2020):** LPG etabliert sich als weitere Alternative zu Schweröl (19.05.2020), [www.green-shipping-news.de/lpg-etabliert-sich-als-weitere-alternative-zu-schweruel/](http://www.green-shipping-news.de/lpg-etabliert-sich-als-weitere-alternative-zu-schweruel/), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2014):** Vergaberecht in Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/rechtsbericht/frankreich/vergaberecht-in-frankreich-17204>, letzter Zugriff am 18. Juni 2020.

**GTAI (2018):** Branche kompakt. Aufwärtstrend im französischen Tiefbau, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branche-kompakt/frankreich/branche-kompakt-aufwaertstrend-im-franzoesischen-tiefbau-20298>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**GTAI (2018):** Frankreich – Neues Vergabegesetz, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/rechtsmeldung/frankreich/frankreich-neues-vergabegesetz-58700>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**GTAI (2019):** Antwerpens Hafen ist belgisches Testgebiet für Industrie 4.0. Betreibergesellschaft und Unternehmen entwickeln neue Lösungen, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/antwerpens-hafen-ist-belgisches-testgebiet-fuer-industrie-4-0-156108](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/antwerpens-hafen-ist-belgisches-testgebiet-fuer-industrie-4-0-156108), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**GTAI (2019):** Dienstleistungen erbringen in Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/dienstleistungen-erbringen-in-frankreich-100798.pdf>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**GTAI (2019):** Recht kompakt – Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/recht-kompakt/frankreich/recht-kompakt-frankreich-23640>, letzter Zugriff am 15. Juni 2020.

**GTAI (2019):** SWOT-Analyse Frankreich, Dezember 2018, [www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefspraxis/swot-analyse,t=swotanalyse--frankreich-dezember-2018,did=2201476.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefspraxis/swot-analyse,t=swotanalyse--frankreich-dezember-2018,did=2201476.html), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2019):** Technische Normen in Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/technische-normen-in-frankreich-81508.pdf>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**GTAI (2019):** Verhandlungspraxis kompakt – Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/verhandlungspraxis-kompakt/frankreich/verhandlungspraxis-kompakt-frankreich-161972>, letzter Zugriff am 23. Juni 2020

**GTAI (2019):** Wirtschaftsausblick - Frankreich. Robustes Wachstum durch mehr Konsum bei schwächerer Investitionstätigkeit, [www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaftsausblick-frankreich-205440](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaftsausblick-frankreich-205440), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2020):** China baut an maritimer Seidenstraße, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/china/china-baut-an-maritimer-seidenstrasse-237338), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**GTAI (2020):** Coronakrise trifft Frankreich hart, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/coronakrise-trifft-frankreich-hart-235776), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2020):** Covid-19: Auswirkungen auf internationale Lieferketten, [www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/covid-19-auswirkungen-auf-internationale-lieferketten-235780](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/covid-19-auswirkungen-auf-internationale-lieferketten-235780), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2020):** Digitalisierung in Häfen und Werften schreitet voran, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/digitalisierung-in-haefen-und-werften-schreitet-voran-217770](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/digitalisierung-in-haefen-und-werften-schreitet-voran-217770), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**GTAI (2020):** Frankreich rüstet Hochspannungsnetz für die Energiewende. Netzbetreiber RTE will 2 Milliarden Euro pro Jahr investieren, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/frankreich-ruestet-hochspannungsnetze-fuer-die-energie-wende-161686](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/frankreich-ruestet-hochspannungsnetze-fuer-die-energie-wende-161686), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**GTAI (2020):** Frankreich. Unterstützung von F&E als wichtiger Standortfaktor, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/frankreich-unterstuetzung-von-f-e-als-wichtiger-standortfaktor-53170>, letzter Zugriff am 21. Juni 2020.

**GTAI (2020):** Große Häfen in Nordwesteuropa sind trotz Covid-19 in Betrieb, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/grosse-haefen-in-nordwesteuropa-sind-trotz-covid-19-in-betrieb-252424](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/belgien/grosse-haefen-in-nordwesteuropa-sind-trotz-covid-19-in-betrieb-252424), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2020):** Schifffahrt und Häfen versuchen mehr Klimaschutz, [www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358](http://www.gtai.de/gtai-de/trade/branchen/branchenbericht/frankreich/schifffahrt-und-haefen-versuchen-mehr-klimaschutz-216358), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2020):** Neue Schwellenwerte ab 2020, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/recht/rechtsmeldung/eu/neue-schwellenwerte-ab-2020-208932>, letzter Zugriff am 18. Juni 2020.

**GTAI (2020):** SWOT-Analyse-Frankreich. Soziale Konflikte erschweren Reformen, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/swot-analyse/frankreich/swot-analyse-frankreich-206826>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2020):** Frankreich. Unterstützung von F&E als wichtiger Standortfaktor, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/specials/special/frankreich/frankreich-unterstuetzung-von-f-e-als-wichtiger-standortfaktor-53170>, letzter Zugriff am 21. Juni 2020.

**GTAI (2020):** Wirtschaftsdaten Kompakt. Frankreich, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsdaten-kompakt/frankreich/wirtschaftsdaten-kompakt-frankreich-156588>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**GTAI (2020):** Wirtschaft springt erst langsam wieder an, <https://www.gtai.de/gtai-de/trade/wirtschaftsumfeld/wirtschaftsausblick/frankreich/wirtschaft-springt-erst-langsam-wieder-an-249422>, letzter Zugriff am 21.07.2020.

**Handelsblatt (2017):** Macron beschließt erste große Reform (22.09.2017), [www.handelsblatt.com/politik/international/gelockertes-arbeitsrecht-macron-beschliesst-erste-grosse-reform/20366046.html?ticket=ST-2924965-NNrZsRu6Dy7Vp7mJNaJr-ap5](http://www.handelsblatt.com/politik/international/gelockertes-arbeitsrecht-macron-beschliesst-erste-grosse-reform/20366046.html?ticket=ST-2924965-NNrZsRu6Dy7Vp7mJNaJr-ap5), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Handelsblatt (2018):** Regierung kämpft weiter gegen „Gelbwesten“-Wut – Macron reagiert im Netz (21.12.2018), [www.handelsblatt.com/politik/international/frankreich-regierung-kaempft-weiter-gegen-gelbwesten-wut-macron-reagiert-im-netz/23789432.html?ticket=ST-2966697-RnC40TT7JHUutajb3zsp-ap5](http://www.handelsblatt.com/politik/international/frankreich-regierung-kaempft-weiter-gegen-gelbwesten-wut-macron-reagiert-im-netz/23789432.html?ticket=ST-2966697-RnC40TT7JHUutajb3zsp-ap5), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Handelsblatt (2019):** Chinas Marsch nach Westen: Wie gefährlich die „Neue Seidenstraße“ wirklich ist (29.03.2019), [www.handelsblatt.com/politik/international/welthandel-chinas-marsch-nach-westen-wie-gefaehrlich-die-neue-seidenstrasse-wirklich-ist/24155726.html?ticket=ST-3357570-KXIAzvnV3wKiGEzJKScd-ap3](http://www.handelsblatt.com/politik/international/welthandel-chinas-marsch-nach-westen-wie-gefaehrlich-die-neue-seidenstrasse-wirklich-ist/24155726.html?ticket=ST-3357570-KXIAzvnV3wKiGEzJKScd-ap3), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**Impots.gouv.fr (2020):** Fiscalités des entreprises. Fiscalité de la consommation, <https://www.impots.gouv.fr/portail/international-professionnel/fiscalite-des-entreprises>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**L’antenne (2018):** Maritime. L’intelligence artificielle, le défi die XX<sup>e</sup> siècle pour les acteurs du monde du shipping (27.03.2018), [https://www.lantenne.com/L-intelligence-artificielle-le-defi-du-XXIe-siecle-pour-les-acteurs-du-monde-du-shipping\\_a41883.html](https://www.lantenne.com/L-intelligence-artificielle-le-defi-du-XXIe-siecle-pour-les-acteurs-du-monde-du-shipping_a41883.html), letzter Zugriff am 20.07.2020.

**Les-aides.fr (2020):** Le site d’information des CCI sur les aides aux entreprises, <https://les-aides.fr>, letzter Zugriff am 22. Juni 2020.

**Ministère des Outre-Mer (2020):** <http://outre-mer.gouv.fr/les-territoires>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**OECD (2019):** Economic Outlook November 2019 Country Note, France [issuu.com/oecd.publishing/docs/France](https://www.oecd.org/publishing/docs/France), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Service-public.fr (2020):** Crédit d’Impôt Recherche (CIR), <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F23533>, letzter Zugriff am 21. Juni 2020.

**Service-public.fr (2020):** impôts sur le revenu: le nouveau barème 2020, <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A13782>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**Service-public.fr (2020):** L’impôts sur les sociétés: entreprises concernées et taux d’imposition, <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F23575>, letzter Zugriff am 17. Juni 2020.

**Statista (2020):** Frankreich: Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1980 bis 2018 und Prognosen bis 2021, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/14536/umfrage/wachstum-des-bruttoinlandsprodukts-in-frankreich/#professional>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Statista (2020):** Frankreich: Wichtigste Exportländer im Jahr 2018, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/167255/umfrage/wichtigste-exportlaender-fuer-frankreich/>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Strategie.gouv.fr (2016):** Dynamiques et inégalités territoriales, [www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/17-27-territoires\\_web-ok.pdf](http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/17-27-territoires_web-ok.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Süddeutsche Zeitung (2020):** Marons abgesagte Reform (23.04.2020), <https://www.sueddeutsche.de/politik/frankreich-macrons-abgesagte-reform-1.4886250>, letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Unctad.org (2020):** <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>, letzter Zugriff am 19. Juni 2020.

**Union des Ports de France (2020):** Les priorités européennes 2020-2024, [www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002\\_Priorites\\_europeennes\\_20-24\\_UPF\\_FR.pdf](http://www.port.fr/sites/default/files/fichiers/202002_Priorites_europeennes_20-24_UPF_FR.pdf), letzter Zugriff am 19.07.2020.

**Zeit Online (2019):** Frankreich. Die perfekte Welle (09.04,2019), [www.zeit.de/wirtschaft/2019-04/frankreich-brexit-profit-calais-normandie](http://www.zeit.de/wirtschaft/2019-04/frankreich-brexit-profit-calais-normandie), letzter Zugriff am 20.07.2020.

[www.ixpos.de/markterschliessung](http://www.ixpos.de/markterschliessung)

[www.bmwi.de/](http://www.bmwi.de/)

