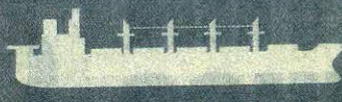


Europas Flotte — nach Brutto-Raumgehalt



60% aller Containerschiffe der Welt



52% aller Multizweck-Schiffe der Welt



43% aller Tanker der Welt



37% aller Offshore-Schiffe der Welt

Insgesamt 40% der Brutto-Tonnage-Kapazität der Welt

Quelle: Dylford Economics/Isomar

Das maritime Cluster

Das „Cluster maritime Luxembourg“ (CML) ist ein Netzwerk, das im Jahr 2008 als Vereinigung zur Förderung der „blauen Wirtschaft“ gegründet wurde. Die beteiligten Unternehmen repräsentieren die luxemburgische Gemeinschaft der Unternehmen, die im maritimen Geschäft aktiv sind. Unter den Mitgliedern des Clusters befinden sich Reedereien, Betreibergesellschaften für Baggerschiffe, Schiffsmakler, Anwaltskanzleien, maritime Logistikunternehmen und andere. In diesem Jahr hat sich das Cluster um zehn neue Unternehmen vergrößert. 55 Mitglieder zählt das Netzwerk.

Luxemburgs Platz auf den Weltmeeren

BLAUE WIRTSCHAFT Ein Sektor will sichtbarer werden

Christian Müller (Text)
Fabrizio Pizzolante (Fotos)

In einem neuen Fortbildungsangebot nehmen das Luxemburger „Cluster maritime“ und die Luxembourg School for Commerce den Beruf des Reeders unter die Lupe. Das *Tageblatt* nimmt den neuen Weiterbildungskurs nun zum Anlass, um einen Blick auf die maritime Wirtschaft in Luxemburg und Europa zu werfen.

„Das 21. Jahrhundert wird das Jahrhundert der Seefahrt werden“, erklärte Francis Vallat, heutiger Präsident des „European network of maritime clusters“, am Dienstagabend im „Cercle Munster“ im Rahmen einer Feier zum Start des neuen Fortbildungsangebots.

„Die gesamte Globalisierung ist maritim“, so Vallat weiter. „Die blaue Wirtschaft ist dabei, die Welt neu zu gestalten.“ Hintergrund des Erfolges seien dabei die niedrigen Kosten: Ein Flugticket nach China für eine Person sei heute teurer als der Transport von 20 Tonnen Fracht von Shanghai bis nach Europa. Selbst der Transport eines Kühlschranks innerhalb eines Landes käme oftmals teurer.

Enormes Wachstum

Dabei wird der weltweite Jahresumsatz der Branche auf rund 1.500 Milliarden Euro geschätzt. Nach dem Sektor der Lebensmittel handle es sich um die zweitgrößte Branche, so der Gründer des „Cluster maritime



Francis Vallat, Präsident des „European network of maritime clusters“

français“. „Noch vor Drogen und deutlich größer als etwa der Telekommunikationssektor.“

Dabei hat die Blaue Wirtschaft viel mehr zu bieten als nur der Transport von Waren. Auch entwickeln sich die Ozeane immer mehr zu einer Quelle von Energie, von Nahrungsmitteln, von Medizin, und künftig auch von Mineralien. Zudem werden „über die mehr als eine Million Kilometer Unterwasserkabel mehr Kommunikationen abgewickelt als über Satellit“, unterstreicht Vallat.

Und das erwartete Wachstum ist enorm. Innerhalb der nächsten zehn Jahre soll der erwirtschaftete Umsatz des Sektors auf



Paul Tourret, Direktor des „Institut supérieur d'économie maritime de Nantes“

2.500 Milliarden steigen. „Diese Wachstumsraten sind fast unglaublich“, schwärmt Francis Vallat.

Und Europa ist in der Branche gut aufgestellt. Insgesamt zählt sie 5,4 Millionen Beschäftigte in der EU. Bis 2020 sollen es sieben Millionen sein. „Es ist eine Chance für Europa“, unterstreicht er.

Dabei vergisst er nie zu erwähnen, dass die Meere geschützt werden müssen. Es gebe viel Reichtum in den Meeren – aber es „muss nachhaltig gewirtschaftet werden. Es ist eine sehr zerbrechliche Welt“. Zudem müssten die Ozeane weiter erforscht werden. „Es ist eine Welt, die wir nur sehr schlecht kennen – etwa



Freddy Bracke, Präsident des Luxemburger „Cluster maritime“

500 Menschen waren bereits auf dem Mount Everest, aber nur zwei in dem Tiefseegraben.“

Paul Tourret, Direktor des „Institut supérieur d'économie maritime de Nantes“, der speziell wegen dieser Veranstaltung nach Luxemburg kam, erklärte, dass Europa ein wichtiger Akteur in der Branche ist. Sofern man die Billigflaggen ignoriere und einfach analysiere, wer die Schiffe dieser Welt wirklich kontrolliert, dann stehe Japan auf Platz eins, gefolgt von Griechenland, Deutschland, China, den USA, Hongkong, Südkorea und Norwegen. Dass Europa in der Branche so stark ist, habe historische Gründe.

Luxemburg, wo 0,007 Prozent der globalen Flotte angemeldet sind, rät er, sich zu „einem qualitativ hochwertigen, gut verwalteten Schiffsregister“ zu entwickeln. Dabei solle das Land die Probleme und Bedürfnisse der europäischen Reeder im Blick halten – und bei Bedarf eine schnelle und pragmatische Lösung anbieten. „Luxemburg soll die Nischen in der Nische suchen.“ Dabei sieht er den maritimen Sektor in Luxemburg eher als eine Verlängerung der vom Finanzplatz angebotenen Dienstleistungen denn als Teil von Europas maritimer Industrie.

Was Luxemburg keinesfalls machen solle, so Tourret, wäre sich in eine Billigflagge zu verwandeln und einfach nur niedrige Kosten zu bieten.

Ein sauberes Register

Dem ist auch so: Das Luxemburger Schiffsregister wird auf einer „weißen Liste“ als „sauberer“ Platz geführt und ist eingebunden in das Regelwerk der EU. „Wir setzen auf Qualität und nicht auf Quantität“, so Robert Biber, Chef der Luxemburger Aufsichtsbehörde „Commissariat aux affaires maritimes“, gegenüber dem *Tageblatt*. „Wir spielen die europäische Karte.“

In Luxemburg arbeiten derzeit, laut Schätzung der Behörde, 400 bis 500 Personen im maritimen Bereich. Hinzu kommen 5.000 Personen, die regelmäßig mit dem Sektor in Kontakt kommen. Die Zahl der hier angemeldeten Schiffe ist rezent von 260 auf 230 gesunken. „Für die Zukunft bin ich aber zuversichtlich“, so Robert Biber.

Sprecher der anderen

Innerhalb Europas spielt Luxemburg eine spezifische Rolle im maritimen Bereich, davon ist Freddy Bracke, Präsident des Luxemburger „Cluster maritime“, überzeugt. Luxemburg sei ein informeller Sprecher der europäischen Länder, die keinen eigenen Meereszugang hätten, erklärte er gegenüber dem *Tageblatt*. Die meisten dieser Länder verfügten über keine eigenen maritimen Interessenvertretungen,

doch auch sie müssten bei der Definition einer europäischen maritimen Politik mitreden dürfen. Das habe ihm letzte Woche auch der für die maritime Politik zuständige EU-Kommissar Karmenu Vella gesagt. Hinzu kommt, dass sich das Luxemburger Cluster nicht nur um nationale Belange kümmert, sondern auch die Sekretariatsaufgaben des europäischen maritimen Clusters mit übernommen hat.

Die neue Fortbildung

„Wir haben hierzulande alle Kompetenzen“, sagte Freddy Bracke, Präsident des Luxemburger „Cluster maritime“. Gemeinsam habe man viel Erfahrung – aber jeder in seinem Bereich. Der eine sei Experte für Schifffinanzierungen, der andere Spezialist der „Blauen Wirtschaft und der nächste Experte in Sachen Regulierung oder Arbeitsrecht.“

Dank des zweitägigen Fortbildungskurses von „Cluster maritime“ und Luxembourg School for Commerce werden seit gestern und noch heute 25 Personen, die aus den unterschiedlichsten Sektoren kommen,

über den Beruf des Reeders informiert. Es gelte, alle Aspekte der blauen Wirtschaft zu beleuchten und einmal alles im Gesamtkontext zu sehen, so Freddy Bracke weiter. Zu den Rednern zählen unter anderem Robert Biber von der Luxemburger Aufsichtsbehörde „Commissariat maritime“, José Luis Jesus vom Internationalen Seegerichtshof, Patrick Steenacker vom „Bureau international maritime“ und Isabelle Charlier von der Anwaltskanzlei Wildgen. Die neue Fortbildung wird, sollte sie die gesetzten Erwartungen erreichen, in den kommenden Jahren wiederholt werden.

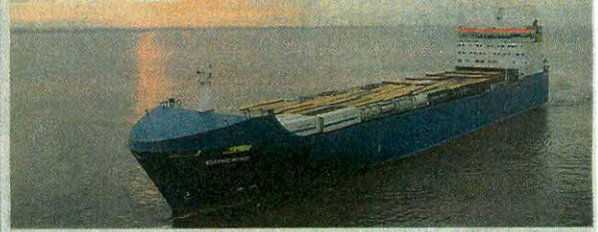
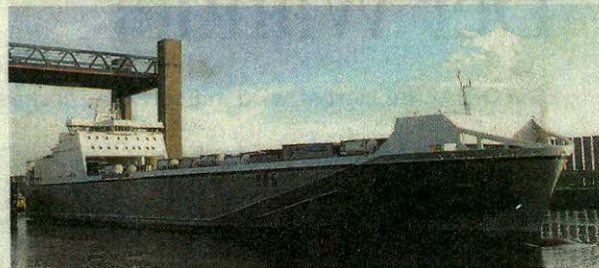
Mal würden in Luxemburg registrierte Schiffe zwischen 2010 und 2014 zum Ziel von Piratenüberfällen. Zweimal wurden Matrosen gekidnappt, einmal die Ladung gestohlen, dreimal Schiffe geentert und die Fracht geraubt, und ein Versuch wurde durch Ausweichmanöver des Schiffes vereitelt.

0,007%

der globalen Schiffsflotte fährt unter luxemburgischer Flagge. Von der europäischen sind es 0,01%.

5.000

Matrosen (ungefähr) sind derzeit auf Luxemburger Schiffen im Einsatz



Unterschiedlichste Schiffe, die unter Luxemburger Flagge über die Weltmeere kreuzen

Fotos: Jan de Nuij, DEME, Cobelfret

Luxemburger Matrosen gesucht

CLUSTER MARITIME Gespräch mit dem Manager Paul Marceul

Jean-Philippe Schmit

Tageblatt: Warum muss die „blaue Wirtschaft“ in Luxemburg gefördert werden?

Paul Marceul: Ob wir in einem Binnenland leben oder nicht, die Ozeane gehören zu der Erde, auf der wir leben. Die Wirtschaft, auch die luxemburgische, braucht das Meer. Jedes Schiff schafft Arbeitsplätze, schafft Reichtum und zieht eine ganze Wertschöpfungskette nach sich.

Ein in Luxemburg immatrikuliertes Schiff schafft direkt Arbeitsplätze bei den Unternehmen im Großherzogtum. Es schafft auch Arbeit für Notare, Rechtsanwälte, Banker, Versicherer ... Aber dies ist nur ein Aspekt, den die „blaue Wirtschaft“ dem Großherzogtum bringt.

Ein anderer Punkt, der in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird, ist, dass Luxemburg die Rohstoffe und Bodenschätze aus dem Meer braucht. Luxemburg braucht eine Kultur der Ozeane, dies ist die Zukunft der Erde. Das Land sollte dabei sein, wenn die Entscheidungen fallen. Die Menschen sollten wissen, dass die maritime Wirtschaft wichtig für Luxemburg ist.

Welche Rolle spielt das Cluster?

Das Cluster ermöglicht es, den maritimen Sektor für ein breites Publikum fassbar zu machen, zu zeigen, dass er existiert. Auch bei den Politikern, der Presse und

der Entwicklung neuer Geschäftsfelder.

Unternehmen, die ihr maritimes Geschäft auf- oder ausbauen wollen, bekommen beim Cluster Unterstützung. Die Bedeutung der Vereinigung ist in der jüngsten Vergangenheit gewachsen. Sie steht ganz im Dienst ihrer Mitglieder. Das Cluster ist das Gesicht der „blauen Wirtschaft“, es zeigt der Öffentlichkeit, dass auch in Luxemburg solche Unternehmen existieren. Das Cluster will auch die Kompetenz, die Expertise seiner Mitglieder stärken. Außerdem werden neue Geschäftskontakte auf Veranstaltungen geknüpft und einzelne Akteure zusammengebracht.

Was sind die Vorzüge von Luxemburg?

Es sind nicht so sehr die fiskalen Vorzüge des Landes. Viele Länder versuchen, Reeder mit günstigen Steuersätzen anzulocken. Fast alles, was wir anfassen oder essen, hat eine Fahrt über das Meer hinter sich. Reeder sind für die Wirtschaft eines Landes unverzichtbar und werden umworben. Die größten Vorzüge Luxemburgs liegen in der Nähe zu den politischen Entscheidungsträgern. Auch die Stabilität, also die Tatsache, dass eine Entscheidung beibehalten wird, auch wenn es zu einem politischen Wechsel kommt, ist ein Vorteil für das Land.

Die Reaktionsfähigkeit des luxemburgischen Gesetzgebers

ist sehr schnell, wenn es darum geht, auf neue Normen, Gegebenheiten oder Bedrohungen mit neuen Gesetzen zu reagieren. Dies war z.B. der Fall, als es darum ging, schnell auf die Bedrohung der Piraterie zu antworten. Luxemburg hatte sehr schnell, vor vielen anderen Ländern, ein Gesetz ausgearbeitet, das bewaffnete Wächter auf Schiffen erlaubt. Für einen Reeder ist dies von großer Bedeutung.

Ganz unwichtig ist die Höhe der Steuersätze nicht. Der Kauf und Unterhalt von Schiffen bedarf sehr hoher Investitionen, die Margen sind klein. Also rechnen die Reeder mit sehr spitzem Bleistift, hier können kompetitive Steuersätze helfen.

Wie viele Menschen leben in Luxemburg vom Meer?

Die neuesten Zahlen stammen aus dem Jahr 2012. Das Cluster hat einfach nicht die notwendige kritische Masse, um in den Statistiken sichtbar zu werden. Es ist schwierig, die genaue Zahl festzustellen, da das „Cluster maritime“ sehr komplex ist. Ich hatte alle Mitglieder des Clusters befragt. Ein weiterer Vorteil von Luxemburg ist, dass es wohl kaum Unternehmen gibt, die sich meiner Kenntnis entziehen.

Ich habe mir eine Gesamtansicht des Sektors aufgestellt und herausgefunden, dass mehr als 320 Menschen in Luxemburg von der Meereswirtschaft leben. Dies sind nur diejenigen, die direkt

Arbeitsplätze, die indirekt mit dem Meer zu tun haben. Reeder sind Kunden bei Banken und Versicherungen, die wiederum Leute einstellen, um der Nachfrage gerecht zu werden. Diese Arbeitsplätze müssen auch berücksichtigt werden.

Mit zwei bis drei Matrosen und Offizieren ist dies aber eine eher anekdotische Zahl. Die Luxemburger haben den Blick nicht auf das Meer gerichtet, wenn sie auf der Suche nach Arbeit sind. Dies kann sich in Zukunft ändern. Zu unseren Aufgaben gehört auch, auf die vielseitigen Möglichkeiten des Sektors aufmerksam zu machen.

Wenn sich ein junger Luxemburger dazu entscheidet, zur See zu fahren, was sollte er tun?

Er sollte sich bei Marineschulen informieren. Wenn sich zeigt, dass er es ernst meint und er sich die nötigen Kompetenzen aneignet, wird sich jede Reederei freuen, einen luxemburgischen Matrosen anzuhuern. Jeder Abgänger einer Marineschule hat anschließend sofort eine Arbeitsstelle gefunden.

Welche Innovationen gibt es in der Schifffahrt?

Eine Entwicklung ist festzustellen: Es wird mehr auf die Emissionen und die Effizienz der Schiffe geachtet. Ein luxemburgisches Unternehmen entwi-

ter, der die Abgase vorbehandelt, um die Emissionen zu limitieren.

Welches sind die Projekte für die Zukunft?

Ein weiteres luxemburgisches Unternehmen hilft Kap Verde bei der Erstellung eines internationalen Schiffsregisters, in dem alle Schiffe der Welt verzeichnet sind.

Außerdem besitzt der kleine Inselstaat riesige Territorialgewässer, die wenig oder gar nicht überwacht werden. Hier besteht für luxemburgische Unternehmen eine große Gelegenheit, um ihre Expertise im maritimen Sektor mit dem afrikanischen Staat zu teilen und die Überwachung dessen Gewässer zu verbessern.

