



**MITTELSTAND
GLOBAL**
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action



Deutsch-Irische
Industrie- und Handelskammer
German-Irish Chamber
of Industry and Commerce

IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsch-Irische Industrie und Handelskammer

Text und Redaktion

David Parkmann, Peter Grzywinski, Nina Stramitzel, Lotta Rose

Stand

April 2023

Druck

AHK Irland

Gestaltung und Produktion

AHK Irland

Bildnachweis

Pexels (Tom Fisk)

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt der Geschäftsanhaltungsreise nach Irland erstellt. Zielgruppe dieses Projekts sind vorwiegend kleine und mittlere deutsche Unternehmen (KMU) aus den Bereichen Hafenausrüstung, Hafenlogistik und Hebezeuge.

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

1. Abstract	1
2. Allg. Informationen zum Zielland.....	2
2.1. GTAI-Wirtschaftsdaten kompakt.....	3
2.2. GTAI SWOT-Analyse Irland	9
3. Marktentwicklungen	10
4. Marktchancen	14
4.1. National Ports Policy	14
4.2. Project Ireland 2040	15
4.3. Climate Action Plan 2023	15
4.4. Windenergie	16
4.5. Auswahl verschiedener Hafenerweiterungsprojekte	18
4.5.1. Shannon Foynes Port.....	19
4.5.2. Dublin Port.....	19
4.5.3. Rosslare Europort	20
4.5.4. Belfast Harbour	20
4.5.5. Port of Cork	20
4.6 SWOT-Analyse der irischen Hafeninfrastuktur.....	22
5. Fazit	23
6. Branchenrelevante Adressen.....	24
7. Abkürzungsverzeichnis	27
8. Literaturverzeichnis	27

I. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Güterumschlag in irischen Häfen, Q3 2019 – 2022 (vgl. CSO, 2023)..	10
Abbildung 2: Gesamttonnage der umgeschlagenen Güter, aufgeschlüsselt nach Häfen und Handelsregionen, Q3 2022 (vgl. CSO, 2023).....	10
Abbildung 3: Gesamtauswahl an Strecken als Ergebnis der Kapazitätsinterventionen (vgl. IMDO, 2023)	13
Abbildung 4: Relevante Häfen in Bezug auf geplante Projekte der Windenergie (vgl. GDG, 2022, S. 2).....	17
Abbildung 5: Irische Häfen, die von Carbon Trust in die Bewertung einbezogen wurden (vgl. Carbon Trust, 2020, S.76).....	18
Abbildung 6: Budgetierung der Masterplan-Projekte (vgl. Port of Waterford, 2019, S.24).....	21

II. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Links zu relevanten Artikeln von Germany Trade and Invest.....	2
Tabelle 2: Republik Irland - Auswahl Hafengesellschaften (vgl. IMDO, 2023).....	12
Tabelle 3: Nordirland - Auswahl Hafengesellschaften (vgl. IMDO, 2023)	12
Tabelle 4: Kategorisierung der Häfen gemäß der National Ports Study von 2013....	14
Tabelle 5: Informationen zum relevanten Netzwerk im Ausland	26

1. Abstract

Vom 22.05.23 bis zum 25.05.23 führt die AHK Irland im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), eine Geschäftsanhaltung nach Irland durch. Es handelt sich dabei um eine projektbezogene Fördermaßnahme im Rahmen des Markterschließungsprogramms für kleinere und mittlere deutsche Unternehmen (KMU).

Die Geschäftsanhaltungsreise richtet sich an KMU aus dem Bereich Hafenausrüstung, Hafenlogistik und Hebezeuge. Das Projekt soll diese Unternehmen bei der Erschließung des Auslandsmarkts Irland, der Positionierung im internationalen Umfeld und dem Aufbau neuer Geschäftsbeziehungen unterstützen.

Irland bietet in den nächsten Jahren erhebliche Wachstumschancen für deutsche Exporteure. Dafür sorgen das sehr starke und beständige Wirtschaftswachstum des Landes und die Folgen des Brexits.

Im Jahr 2022 hat Deutschland das Vereinigte Königreich als zweitwichtigsten irischen Exportmarkt abgelöst. Irland wird weiter danach streben, die Wirtschaft in Richtung der EU-Länder auszurichten. Hier ergeben sich gerade für deutsche Unternehmen interessante Möglichkeiten sich als starker und verlässlicher Partner der irischen Wirtschaft zu positionieren und bei der Verlagerung von Lieferketten Unterstützung zu leisten.

Irland hat sich in den vergangenen Jahren als ein attraktiver Standort für multinationale Unternehmen bewährt. Insbesondere durch den international wettbewerbsfähigen Körperschaftssteuersatz und den Zugang zur Europäischen Union ist Irland für ausländische Investoren sehr interessant. Auch 2022 gehört Irland wieder zu den europäischen Wachstumsspitzenreitern. Trotz beschleunigender Inflation, neuer geopolitischer Krisen innerhalb Europas, der Corona Pandemie und anhaltender Lieferkettenprobleme bleiben die Erwartungen an die wirtschaftliche Entwicklung Irlands hoch.

Die Geschäftsanhaltung im Rahmen des BMWK-Markterschließungsprogramms für KMU zu Hafenausrüstung, Hafenlogistik und Hebezeuge bietet großes Potenzial.

Als Inselstaat ist Irland in weit größerem Maße von der Qualität und Effizienz der Häfen abhängig als viele andere Länder. Häfen fungieren als internationale Gateways und sind wichtige Zentren der Wirtschaftstätigkeit. Um die bevorstehenden Herausforderungen zu meistern und das Wirtschaftswachstum aufrechtzuerhalten, muss Irland in der Lage sein, rechtzeitig und vorhersehbar zusätzliche Hafenskapazitäten bereitzustellen (vgl. Department of Housing, Local Government and Heritage, 2020, S. 102).

Im National Development Plan 2021-2030 (NDP) erkennt die irische Regierung an, dass als Insel kontinuierliche Investitionen in Hafenanbindungen unerlässlich sind, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit Irlands zu sichern. Ziel ist es die nationale und internationale Konnektivität zu unterstützen und das Hafennetz für künftige Kapazitätsengpässe zu rüsten. Neben der Verringerung von Emissionen steht auch die Stärkung der Klimaresilienz im Fokus. Außerdem soll der globale Trend: Intelligente Häfen berücksichtigt werden (vgl. Department of Public Expenditure, 2021, S. 107).

Zudem verkündete Irland mit dem im Dezember 2022 veröffentlichten Climate Action Plan 2023 (CAP) ehrgeizige Klimaziele. Irland strebt bis spätestens Ende 2050 den Übergang zu einer klimaresistenten, biodiversitätsreichen, ökologisch nachhaltigen und klimaneutralen Wirtschaft an. Im Zentrum des Plans steht unter anderem die Erhöhung des Anteils von Strom aus erneuerbaren Energien auf 80 % bis 2030. Im Fokus liegt hier vor allem der Ausbau des irischen Windenergiesektors, da Irland über ein erhebliches Potenzial für Offshore-Windenergie verfügt (vgl. GDG, 2022, S. 27).

Häfen spielen eine zentrale Rolle bei der Installation und dem Betrieb von Offshore-Windparks. Zwar erfüllen Häfen mehrere wichtige Funktionen in der Offshore-Industrie, doch mangelt es derzeit in ganz Europa und insbesondere in Irland an einer geeigneten Infrastruktur. Schätzungen zufolge sind in ganz Europa Investitionen in die Hafinfrastruktur in Höhe von 6,5 Milliarden Euro erforderlich, um die für 2030 gesetzten Energieziele zu erreichen. Dies stellt sowohl eine Herausforderung als auch eine Chance für den irischen Hafensektor dar. Die Hafenbehörden haben dies erkannt und mehrere große Entwicklungspläne angekündigt (vgl. GDG, 2022, S. 27).

Interviews mit Experten der Branche:

Im Rahmen der Recherche über die Entwicklung der Häfen hat die AHK Irland eine Reihe von Interviews mit irischen Fachkundigen geführt und sie zu verschiedenen Themen befragt. Zu den Bereichen, in denen Irland nach Ansicht der Experten (Cormac Kennedy, Dublin Port Company, Jerry Hallissey, Shannon Foynes Port Company und Michael Robinson, Belfast Harbour) einen besonderen Bedarf hat, gehören die folgenden:

- Energiesysteme, Energiespeicherung, Energieverteilung
- Digitalisierung, Intelligente Hafentechnologien und IoT-Anwendungen
- Kranhersteller
- Bauwesen: Kaimauern und Werften, Gebäudesanierungen, energetische Sanierungen
- Neue Transportrouten und Logistikdienste
- Alternative Kraftstoffe (Wasserstoff, HVO)

Vor allem in diesen Bereichen ergeben sich interessante Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen.

2. Allg. Informationen zum Zielland

GTAI Informationen zu Irland	
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	GTAI Wirtschaftsausblick
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	GTAI SWOT-Analyse
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Irland	GTAI Recht kompakt
Deutschland wird Irlands zweitwichtigster Absatzmarkt	GTAI Wirtschaftsumfeld

Tabelle 1: Links zu relevanten Artikeln von Germany Trade and Invest

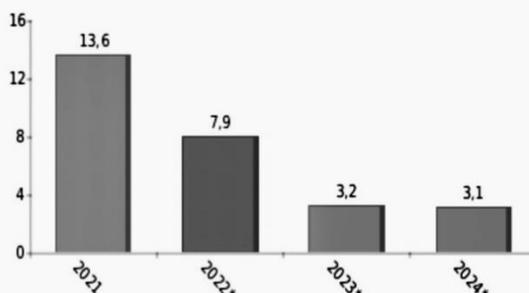
2.1. GTAI-Wirtschaftsdaten kompakt

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT		
Irland November 2022		
Basisdaten		
Fläche (km ²)		70.280
Einwohner (Mio.)		2022: 5,0*; 2027: 5,2*; 2032: 5,3*
Bevölkerungswachstum (%)		2022: 0,7*; 2027: 0,6*; 2032: 0,5*
Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm)		2022: 73,5*
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)		2022: 1,8*
Geburtenrate (Geburten/1.000 Einwohner)		2022: 11,5*
Altersstruktur		2022: 0-14 Jahre: 19,6%; 15-24 Jahre: 13,0%; 25-64 Jahre: 52,3%; 65 Jahre und darüber: 15,1%*
Geschäftssprache(n)		Englisch
Rohstoffe	agrarisch	Milch, Gerste, Rindfleisch, Weizen, Kartoffeln, Schweinefleisch, Hafer, Geflügel, Pilze/Trüffel, Hammel
	mineralisch	Erdgas, Torf, Kupfer, Blei, Zink, Silber, Baryt, Gips, Kalkstein, Dolomit
Währung	Bezeichnung	Euro; 1 Euro = 100 Cent
	Euro-Referenzkurs (September 2022)	1 Euro = 0,975 US\$
	Jahresdurchschnitt	2021: 1 Euro = 1,183 US\$ 2020: 1 Euro = 1,142 US\$ 2019: 1 Euro = 1,120 US\$
Wirtschaftslage		
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)		
- Mrd. Euro		2021: 426,3; 2022: 491,8*; 2023: 535,7*
- Mrd. US\$		2021: 504,5; 2022: 519,8*; 2023: 549,1*
BIP/Kopf (nominal)		
- Euro		2021: 84.603; 2022: 96.708*; 2023: 104.388*
- US\$		2021: 100.129; 2022: 102.217*; 2023: 106.997*
BIP/Kopf in Kaufkraftstandard		2019: 72.400; 2020: 74.860; 2021: 84.940
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)		2020: Bergbau/Industrie 38,3; Transport/Logistik/Kommunikation 18,8; Handel/Gaststätten/Hotels 7,7; Bau 2,2; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 1,0; Sonstige 32,0
BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %)		2020: Bruttoanlageinvestitionen 39,6; Privatverbrauch 25,1; Außenbeitrag 22,3; Staatsverbrauch 12,6; Bestandsveränderungen 1,3
* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose		
© Germany Trade & Invest 2022 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.		

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real



Wirtschaftswachstum nach Sektoren (% real)

2020: Bergbau/Industrie 22,1; Transport/Logistik/Kommunikation 6,3; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft -1,9; Bau -10,2; Handel/Gaststätten/Hotels -12,6

Inflationsrate (%)

2021: 2,4; 2022: 8,3*; 2023: 6,0*

Arbeitslosenquote (%)

2021: 6,2; 2022: 4,4*; 2023: 4,8*

Durchschnittslohn (Euro, brutto, Durchschnitt jährlicher Lohn)

2019: 47.104; 2020: 48.304; 2021: 50.158 (im Industriesektor)

Haushaltssaldo (% des BIP)

2021: -1,7; 2022: 0,2*; 2023: 0,8*

Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)

2021: 14,2; 2022: 18,1*; 2023: 18,2*

Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)

2021: 24,7; 2022: 24,7*; 2023: 24,9*

Ausgaben für F&E (% des BIP)

2018: 1,2; 2019: 1,2; 2020: 1,2

Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)

2021: 55,4; 2022: 44,7*; 2023: 41,2*

Ausländische Direktinvestitionen

- Nettotransfer (Mio. US\$)

2019: 149.433; 2020: 80.871; 2021: 15.702

- Bestand (Mio. US\$)

2019: 1.212.789; 2020: 1.346.808; 2021: 1.362.510

- Hauptländer (Anteil in %, Bestand)

2020: USA 21,9; Niederlande 12,2; Luxemburg 10,9; Schweiz 7,7; Vereinigtes Königreich 3,4; Sonstige 43,9

- Hauptbranchen (Anteil in %, Bestand)

2020: Dienstleistungen 57,2 (darunter Finanzmediation 21,2; Information und Kommunikation 17,7); verarbeitende Industrie 42,8 (darunter Pharmaindustrie 20,5)

Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.)

2019: 3,3; 2020: 5,0; 2021: 5,9

Auslandsverschuldung (Mrd. Euro, zum 31.12.)

2019: 2.645; 2020: 2.615; 2021: 2.886

Außenhandel

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

© Germany Trade & Invest 2022 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Warenhandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2018	%	2019	%	2020	%
Einfuhr	106,9	20,4	101,5	-5,1	98,4	-3,0
Ausfuhr	167,0	21,0	170,7	2,2	184,1	7,8
Saldo	60,1		69,3		85,7	

*Aus Gründen der internationalen Vergleichbarkeit wird der Warenhandel des Landes in US\$ angegeben. Den Warenhandel auf Eurobasis finden Sie bei [Eurostat](#).

Außenhandelsquote (Ex- + Importe/BIP in %)

2018: 71,0; 2019: 68,2; 2020: 66,4

Exportquote (Exporte/BIP in %)

2018: 43,3; 2019: 42,8; 2020: 43,3

Einfuhrgüter nach SITC (% der Gesamteinfuhr)

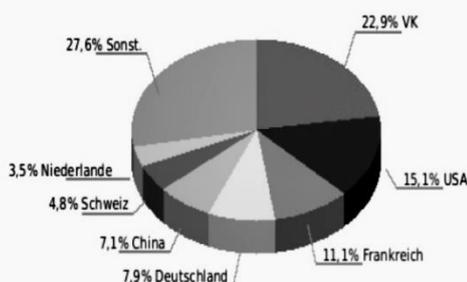
2020: Chem. Erzg. 24,9; Sonstige Fahrzeuge 15,4; Elektronik 9,3; Nahrungsmittel 9,2; Maschinen 6,7; Kfz und -Teile 3,7; Textilien/Bekleidung 3,4; Elektrotechnik 3,0; Mess-/Regeltech. 2,6; Petrochemie 1,8; Sonstige 20,0

Ausfuhrgüter nach SITC (% der Gesamtausfuhr)

2020: Chem. Erzg. 65,5; Elektronik 8,2; Nahrungsmittel 7,2; Mess-/Regeltech. 3,7; Maschinen 2,1; Sonstige Fahrzeuge 2,0; Elektrotechnik 1,3; Getränke/Tabak 0,9; Rohst. (ohne Brennst.) 0,9; Optik 0,8; Sonstige 7,4

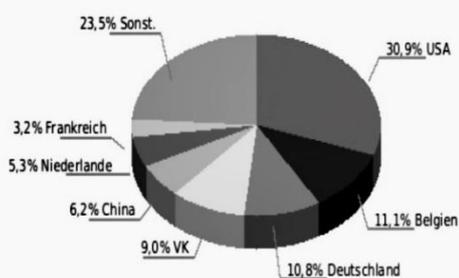
Hauptlieferländer

Hauptlieferländer
2020; Anteil in %



Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer
2020; Anteil in %



* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Dienstleistungshandel (Mrd. US\$,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2019	%	2020	%	2021	%
Ausgaben	375,8	54,8	349,5	-7,0	341,5	-2,3
Einnahmen	257,7	15,3	278,8	8,2	337,8	21,2
Saldo	-118,2		-70,7		-3,7	

WTO-Mitgliedschaft

ja, seit 01.01.1995

Freihandelsabkommen

Irland profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Zurzeit bestehen Abkommen mit 77 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt.

Mitgliedschaft in Zollunion

EU, seit 01.01.1973

Beziehung der EU zu Irland

Warenhandel EU-27 (Mrd. Euro,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2019	%	2020	%	2021	%
Einfuhr der EU	68,7	10,0	75,8	10,3	78,4	3,4
Ausfuhr der EU	27,8	-9,0	28,8	3,4	34,7	20,7
Saldo	-40,9		-47,1		-43,7	

Halbjahreswert EU-27 (Mrd. Euro)

- Einfuhr der EU

H1/2022: 55,8 (+45,5%)

- Ausfuhr der EU

H1/2022: 21,9 (+29,1%)

Dienstleistungshandel EU-27 (Mrd.
Euro, Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2018	%	2019	%	2020	%
Ausgaben der EU	65,1	11,1	76,9	18,1	80,4	4,5
Einnahmen der EU	62,4	18,8	76,3	22,3	51,2	-33,0
Saldo	-2,7		-0,6		-29,2	

Beziehung Deutschlands zu Irland

Warenhandel (Mrd. Euro, Veränderung
zum Vorjahr in %, Abweichungen durch
Rundungen)

	2019	%	2020	%	2021	%
dt. Einf.	18,4	35,3	21,1	14,9	21,2	0,2
dt. Ausf.	8,0	-30,4	7,7	-3,3	7,8	1,2
Saldo	-10,4		-13,4		-13,4	

Halbjahreswert (Mrd. Euro)

- deutsche Einfuhr

H1/2022: 14,6* (+35,5%)

- deutsche Ausfuhr

H1/2022: 5,3* (+31,2%)

Deutsche Einfuhrgüter nach SITC (% der
Gesamteinfuhr)

2021: Chem. Erzg. 74,0; Nahrungsmittel 4,9; Elektrotechnik 4,3; Elektronik 4,2; Mess-/Regeltech. 2,8; Maschinen 1,8; Rohst. (ohne Brennst.) 0,9; Optik 0,8; Getränke/Tabak 0,7; Metallwaren 0,4; Sonstige 5,2

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

© Germany Trade & Invest 2022 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Deutsche Ausfuhrgüter

Deutsche Ausfuhrgüter nach SITC
2021; % der Gesamtausfuhr



Rangstelle bei deutschen Einfuhren

2021: 16 von 239 Handelspartnern

Rangstelle bei deutschen Ausfuhren

2021: 32 von 239 Handelspartnern

Dienstleistungshandel (ohne Reiseverkehr) (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2019	%	2020	%	2021	%
Ausgaben	16,1	15,2	16,5	2,1	18,9	14,6
Einnahmen	7,1	8,7	6,9	-2,8	8,6	24,6
Saldo	-9,0		-9,6		-10,3	

Deutsche Direktinvestitionen (Mio. Euro)

- Bestand

2018: 20.952; 2019: 23.505; 2020: 22.881

- Nettotransfer

2019: +6.117; 2020: -497; 2021: +80

Direktinvestitionen Irlands in Deutschland (Mio. Euro)

- Bestand

2018: 10.938; 2019: 15.955; 2020: 26.365

- Nettotransfer

2019: +635; 2020: +1.281; 2021: +7.270

Doppelbesteuerungsabkommen

Es gilt das mit Irland abgeschlossene Abkommen vom 30.03.11, in Kraft seit dem 28.11.12; letzte Änderung vom 30.12.15.

Anzahl wichtiger vom Bund geförderter Auslandsmessen

2023: 6

Weitere Informationen unter:

www.auma.de/de/ausstellen/messen-finden --> Erweiterte Suche

Auslandshandelskammer

Dublin, www.german-irish.ie

Deutsche Auslandsvertretung

Dublin, www.dublin.diplo.de

Auslandsvertretung Irlands in Deutschland

Berlin, www.dfa.ie/irish-embassy/Germany/

Infrastruktur

Straßennetz (km, befestigt)

2018: 99.830

Schiennetz (km, alle Spurbreiten)

2018: 4.301

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Mobiltelefonanschlüsse	2020: 1.060 pro 1.000 Einwohner
Internetnutzer	2020: 920 pro 1.000 Einwohner
Stromverbrauch/Kopf	2019: 5.949 kWh

Einschätzung des Geschäftsumfeldes

Hermes Länderkategorie	keine Risikoeinstufung
Corruption Perceptions Index 2021	Rang 13 von 180 Ländern
Sustainable Development Goals Index 2022	Rang 9 von 163 Ländern

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/irland abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, BP, Bundesbank, CIA, Destatis, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UNESCO, UN-Stats, Transparency International, WEF, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die **kursiv gedruckten Daten** stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihr Ansprechpartnerin
bei Germany Trade & Invest:

Leonie Schneiderhöhn
T +49 (0)228 249 93-279
F +49 (0)228 249 93-77-279
leonie.schneiderhoehn@gtai.de

**Germany Trade & Invest
Standort Bonn**

Villemompler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
F +49 (0)228 249 93-212
trade@gtai.de
www.gtai.de

**Germany Trade & Invest
Hauptsitz**

Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
F +49 (0)30 200 099-111
invest@gtai.com
www.gtai.com

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

© Germany Trade & Invest 2022 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

2.2. GTAI SWOT-Analyse Irland

STRENGTHS

- Globale Technologiekonzerne stärken irische Wirtschaft als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort
- Überdurchschnittlich starkes Wirtschaftswachstum und hohe Exportüberschüsse
- Starke akademische und außeruniversitäre Forschungslandschaft
- Hohes Preisniveau bietet Exporteuren attraktive Margen
- Niedrige Unternehmensbesteuerung

WEAKNESSES

- Hohe Abhängigkeit von ausländischen Investoren
- Kleiner Binnenmarkt in dezentraler Insellage
- Hohes Kostenniveau bei Immobilien, Löhnen und Waren
- Großes Ungleichgewicht in der Wirtschaftskraft zwischen Regionen und Branchen
- Fachkräftemangel

OPPORTUNITIES

- Nordirland über grüne Grenze mit Irland weiterhin zu EU-Binnenmarktregeln erschließbar
- Neuordnung des irischen Außenhandels post-Brexit ermöglicht Stärkung deutsch-irischer Handelsbeziehungen
- Neue Fährverbindungen stärken irischen Direkthandel innerhalb der Europäischen Union
- Bevölkerungswachstum dank Zuzug von qualifizierten Arbeitskräften und hoher Geburtenrate
- Ausbau der Verkehrs-, Energie- und IKT-Infrastruktur, Bau von Wohn- und Gewerbeimmobilien

THREATS

- Globale Mindeststeuer könnte Irlands Markenkern gefährden
- Neue Zollgrenze erschwert Zugang zum wichtigen Absatzmarkt Großbritannien
- Steigende Inflation gefährdet Privatkonsum als Wachstumstreiber im Binnenmarkt
- Anhaltende Coronakrise fordert teure staatliche Hilfsmaßnahmen
- Stadtentwicklung hält vor allem in Dublin nicht mit Einwohneranstieg Schritt

3. Marktentwicklungen

Die Häfen der irischen Insel bilden das logistische Tor zur Außenwelt und gewinnen zunehmend an Bedeutung. Als Inselstaat ist Irland in besonders hohem Maße von seinen Häfen abhängig.

Laut dem Irish Maritime Development Office (IMDO) entfallen mehr als 90 % der Einfuhren und Ausfuhren auf den irischen Hafenverkehr (vgl. IMDO, 2023). Außerdem werden jährlich durchschnittlich 4,5 Mio. Passagiere befördert (vgl. IMDO, 2023).

- Im Q3 2022 wurden 12,3 Mio. Tonnen an Gütern in den Häfen Irlands umgeschlagen (vgl. CSO, 2023). Dies ist ein Anstieg von 4 % gegenüber dem Vorjahresquartal (vgl. CSO, 2023).
- In den sieben wichtigsten Häfen Irlands liefen 2022 im Q3 3202 Schiffe ein (vgl. CSO, 2023). Auf den Hafen in der Hauptstadt Dublin entfielen 62 % aller Schiffsankünfte (vgl. CSO, 2023).
- Der Güterversand aus irischen Häfen belief sich in Q3 2022 auf 4,145 Tsd. Tonnen, während insgesamt 8,174 Tsd. Tonnen empfangen wurden (vgl. CSO, 2023). Auf Großbritannien und Nordirland entfielen im Q3 2022 ca. 38 % des gesamten Güterumschlags in den wichtigsten Häfen nach Handelsregionen während auf die EU-Länder etwa 40 % entfielen (vgl. CSO, 2023).



Abbildung 1: Güterumschlag in irischen Häfen, Q3 2019 – 2022 (vgl. CSO, 2023)

Port	Region of trade					Total
	Great Britain & Northern Ireland	EU	Non-EU ¹	Other ports ²	Coastal trade	
Bantry Bay	0	70	0	0	0	70
Cork	344	682	293	791	141	2,251
Drogheda	91	123	6	4	0	224
Dublin	3,647	2,451	42	176	175	6,491
Rosslare	262	525	0	0	0	786
Shannon Foynes	292	854	40	750	171	2,106
Waterford	8	256	29	97	0	390
Total	4,644	4,960	411	1,818	487	12,319

¹ Non-EU refers to trade with ports in European countries that are not members of the E.U. This also includes Turkey, Russia and countries in the Balkans. It does not include Great Britain and Northern Ireland.

² Trade with ports in Non-European countries

Abbildung 2: Gesamttonnage der umgeschlagenen Güter, aufgeschlüsselt nach Häfen und Handelsregionen, Q3 2022 (vgl. CSO, 2023)

2021 wurden über 54 Mio. Tonnen in irischen Häfen umgeschlagen, wobei einige Sektoren schnell wieder das Niveau von vor der Pandemie erreichten. Allerdings erhöhen steigende Treibstoffkosten, rasant steigende Frachtraten und der Ausbruch des Konflikts in der Ukraine im Februar 2022 die Unsicherheit im Welthandel. Insgesamt lag das Passagieraufkommen 2021 in der Republik Irland deutlich über dem Niveau von 2020, aber nach wie vor fast zwei Drittel (etwa 1,5 Mio.) unter dem Niveau von 2019.

Bantry Bay Port Company	<ul style="list-style-type: none"> - Der wichtigste Umschlaghafen des Landes - Bietet als Hafenanlage Kraftstoffverarbeitungsdienste, Ankerplätze für Tanker und Kreuzfahrtschiffe sowie maritime Freizeitdienste
Drogheda Port	<ul style="list-style-type: none"> - Einer der multimodalen Häfen Irlands - Liegt strategisch günstig an der Ostküste mit direktem Autobahnanschluss an die wichtigsten Industrie- und Handelszentren des Landes - Bietet Einrichtungen sowohl für allgemeine Fracht als auch für Containerdienste und kann praktisch jede Art von Fracht umschlagen
Dublin Port Company	<ul style="list-style-type: none"> - Bietet erstklassige Einrichtungen, Dienstleistungen, Unterkünfte und Grundstücke im Hafen für Schiffe, Waren und Passagiere - Wickelt fast 50 % des Handels der Republik Irland und zwei Drittel des gesamten Containerhandels ab - Ist der größte der drei Basishäfen auf der irischen Insel
Dún Laoghaire Port Company	<ul style="list-style-type: none"> - Bietet sowohl kommerzielle Entwicklungsmöglichkeiten als auch Einrichtungen für Passagierfähren und Kreuzfahrtschiffe
Dundalk Port Company	<ul style="list-style-type: none"> - Bietet Einrichtungen für den Umschlag von Stückgütern - Wird derzeit von der Dublin Port Company verwaltet, doch die Verabschiedung des Hafengesetzes von 2015 ermöglichte die künftige Übertragung der Verwaltung des Hafens an den Louth County Council
Greenore Port	<ul style="list-style-type: none"> - Irlands einziger Handelshafen in Privatbesitz - Bietet Einrichtungen für den Umschlag von Gütern wie Tierfutter, Düngemittel, Kohle, Stahl, Holz und Stückgut
New Ross Port	<ul style="list-style-type: none"> - Der einzige Binnenhafen des Landes - Bietet eine Reihe von Einrichtungen und ist erfahren im Umschlag von Erdölprodukten, Futter- und Düngemitteln, Zement, Kohle, Holz, Erz, Stahl und Stückgut - Die Schifffahrtsrinne auf dem Fluss wurde erweitert, um Schiffe bis zu einer Größe von 6,000 Tonnen abfertigen zu können
Shannon Foynes Port Company	<ul style="list-style-type: none"> - Irlands zweitgrößter Hafenbetrieb - Bietet eine Vielzahl von Frachtumschlagsdiensten über sechs Hafenterminals an und stellt außerdem Lager- und Logistikdienstleistungen bereit - Ist in der Lage, die größten in irische Gewässer einlaufenden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von bis zu 200.000 dwt abzuwickeln - Spezialisierung und Abwicklung von mehr als 35% aller Massengüter der Republik
Port of Cork	<ul style="list-style-type: none"> - Bedient die Anforderungen aller sechs Schifffahrtsarten (Lift-on Lift-off (LoLo), Roll-on Roll-off (RoRo), Liquid Bulk, Dry Bulk, Break Bulk, Cruise Vessels) - Führt derzeit eine geplante 80 Mio. EU Sanierung der Hafenanlagen in Ringaskiddy durch
Port of Galway	<ul style="list-style-type: none"> - Bietet Einrichtungen für den Umschlag von Stückgütern, Offshore- und Einheitsladungen - Verfügt auch über unterirdische Entladungspipelines für Erdölprodukte und für Bitumen

Port of Waterford	<ul style="list-style-type: none"> - Ist der geografisch nächstgelegene irische multimodale Hafen zu Kontinentaleuropa und gleichzeitig nur zwei Stunden von den wichtigsten Städten Irlands entfernt - Bietet Einrichtungen für den Umschlag von Stückgut, flüssigem und gebrochenem Massengut, erneuerbaren Energien und Gas für die Offshore-Industrie sowie einen Terminalzugang für den Kreuzfahrtsektor
Rosslare Europort	<ul style="list-style-type: none"> - Der nächstgelegene Punkt zwischen dem südlichen Teil Irlands, dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland - Knotenpunkt für alle wichtigen RoRo-Passagier- und Frachtdienste, die die südliche Irische See- und Kontinentalrouten bedienen - Verfügt über Bahnterminalanlagen am Kai
Wicklow Harbour	<ul style="list-style-type: none"> - Gezeitenhafen an der Mündung des Leitrim River - Spezialisiert auf den Umschlag von gebündeltem Holz, Papier, Blei, Gipskartonplatten, Stahl und trockenen Massengütern, vor allem Kohle - Auch andere allgemeine Güter und Schwergüter können umgeschlagen werden

Tabelle 2: Republik Irland - Auswahl Hafengesellschaften (vgl. IMDO, 2023)

Northern Ireland Port Companies

Belfast Harbour Company	<ul style="list-style-type: none"> - Nordirlands wichtigstes maritimes Tor und logistisches Drehkreuz - Nordirlands führendes Seeterminal für Trockenmassengüter - Zu den im Hafen umgeschlagenen Massengütern gehören Druckpapier, Holz und Stahlerzeugnisse
-------------------------	--

Tabelle 3: Nordirland - Auswahl Hafengesellschaften (vgl. IMDO, 2023)

Da Irland in hohem Maße auf logistische Seeverkehrsverbindungen angewiesen ist, ist ein effektives und effizientes Seeverkehrsnetz für die nationale Wirtschaft von entscheidender Bedeutung.

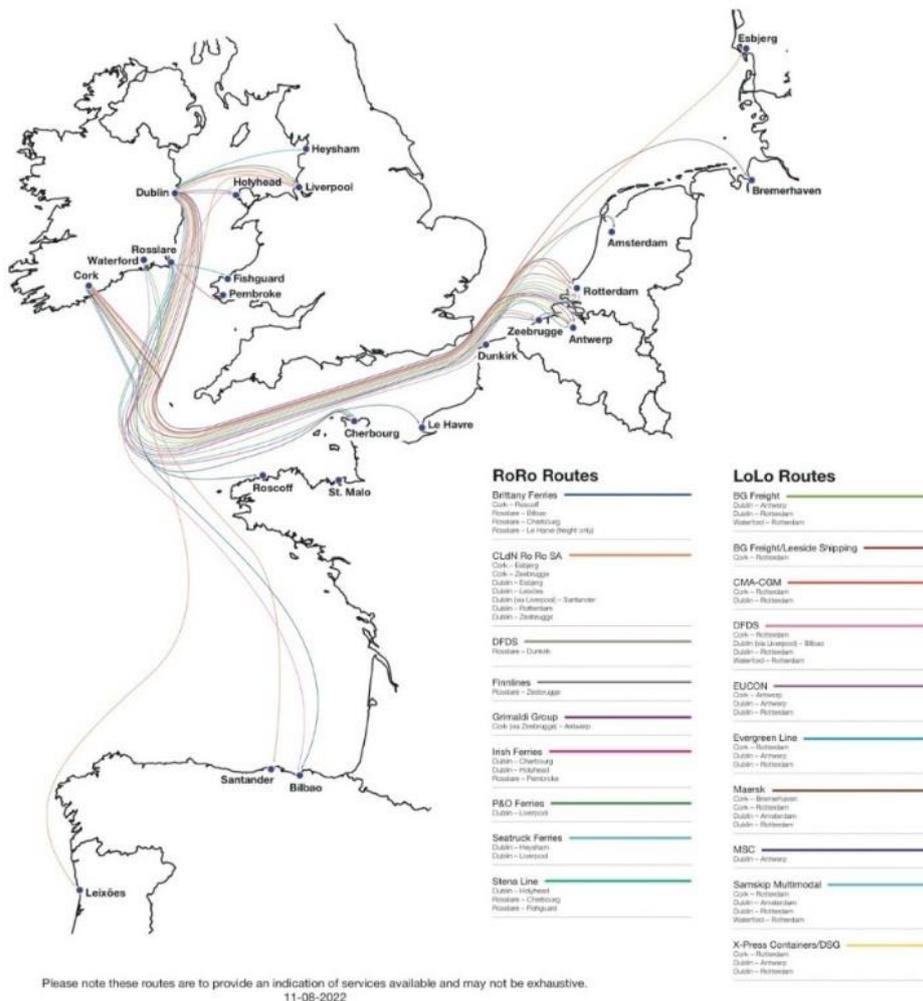


Abbildung 3: Gesamtauswahl an Strecken als Ergebnis der Kapazitätsinterventionen (vgl. IMDO, 2023)

Der 31. Dezember 2020 markierte das Ende der Brexit-Übergangszeit. Als Reaktion auf die Verzögerungen, Störungen und Unsicherheiten, die der Brexit für die irische Schifffahrtsindustrie mit sich bringt, haben die Seeverkehrsunternehmen frühzeitig reagiert und ihre Kapazitäten auf den Routen nach Kontinentaleuropa erweitert. Lieferketten verschieben sich, da viele Importeure und Exporteure die Auswirkungen der neuen Zollregelungen vermeiden wollen.

Das Jahr 2021 verzeichnete einen sprunghaften Anstieg der Nachfrage nach direkten Verbindungen zum EU-Festland. Im Vergleich zu 2020 stieg das Volumen des RoRo-Verkehrs um 94 % auf direkten Routen zwischen irischen und kontinentaleuropäischen Häfen, während der RoRo-Verkehr auf den Routen zwischen Irland und Häfen in Großbritannien um 22 % zurückging. Laut dem IMDO sei dieser Rückgang auf die Verlagerung des Landbrücken-Verkehrs sowie auf die Umleitung des nordirischen Verkehrs von Häfen in der Republik Irland auf Dienste über Belfast, Larne und Warrenpoint zurückzuführen. Der direkte EU-Verkehr macht 2021 ein Drittel des gesamten RoRo-Volumens aus, während es in den Jahren davor nur etwa 17 % waren. Darüber hinaus erreichte der LoLo-Verkehr, der größtenteils auf direkten Routen zum europäischen Festland abgewickelt wird, mit einem Anstieg um 11 % auf knapp 1,2 Mio. Euro ein Rekordniveau (vgl. IMDO, 2021).

Bis Ende 2020 wurden neue Routen in den Sektoren RoRo und LoLo eröffnet, bestehende Dienste erweitert und zusätzliche Kapazitäten bei allen Verkehrsträgern geschaffen (in Form von größeren Schiffen oder intensivierten Fahrplänen). Auf dem RoRo-Markt stieg die Zahl der wöchentlichen Abfahrten zu europäischen Festlandshäfen von 30 Abfahrten pro Woche auf mehr als 60 Abfahrten zu verschiedenen Zeitpunkten im

Jahr. Außerdem gab es zwei neue Marktteilnehmende, die die Kapazität in einem dynamischen und wettbewerbsintensiven Markt erhöhten. Es gibt nun sechs Reedereien, die 13 verschiedene direkte RoRo-Dienste zu EU-Festlandshäfen anbieten. Neue Zielorte im Jahr 2021 sind unter anderem Porto, Dünkirchen, Antwerpen und Le Havre (vgl. IMDO, 2021).

4. Marktchancen

4.1. National Ports Policy

Im Jahr 2013 veröffentlichte das Ministerium für Tourismus, Verkehr und Sport die National Ports Policy (NPP), die sich mit den Herausforderungen und Chancen der irischen Häfen auseinandersetzt. Das Hauptziel der nationalen Hafenpolitik besteht darin, einen wettbewerbsfähigen und effektiven Markt für Seeverkehrsdienstleistungen zu fördern. Die irischen Häfen unterscheiden sich stark in ihrer Größe, ihrer derzeitigen Kapazität sowie ihrem Zukunftspotenzial (vgl. NPP, 2013, S.13).

Ein langfristiger Trend in Häfen und Schifffahrt ist es die Ressourcen zusammenzuführen, um eine optimale Skaleneffizienz zu erreichen. Der Hafenverkehr hat sich in den letzten Jahrzehnten in die größeren Häfen verlagert, um Kapazität und Größenvorteile zu nutzen. Dies hat Auswirkungen auf die Schiffgröße, die Anforderungen an die Liegetiefe und die Art und den Umfang der Hafenhinterlandanbindung. Dieser Trend bietet gleichzeitig Chancen für die Entwicklungsmöglichkeiten einiger Häfen und erhebliche Herausforderungen für andere (vgl. NPP, 2013, S. 23).

Unter Berücksichtigung der internationalen Entwicklung des Sektors wurde mit der NPP eine Kategorisierung des irischen Hafensektors eingeführt:

Ports of National Significance Tier 1	<ul style="list-style-type: none"> - sind für 15 bis 20 % der Gesamttonnage durch irische Häfen verantwortlich - besitzen ein klares Potenzial, die mittel- und langfristige Entwicklung künftiger Hafenskapazitäten anzuführen, wenn und soweit erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Dublin Port Company - Shannon Foynes Port Company - Port of Cork Company
Ports of National Significance Tier 2	<ul style="list-style-type: none"> - sind für mindestens 2,5 % der Gesamttonnage verantwortlich, die irische Häfen passieren - verfügen nachweislich über das Potenzial, ein höheres Volumen an Stückgutverkehr abzuwickeln - verfügen über die bestehenden Verkehrsverbindungen, um über ihre unmittelbare Region hinaus einen größeren, nationalen Markt zu bedienen 	<ul style="list-style-type: none"> - Port of Waterford Company - Rosslare Europort
Ports of Regional Significance	<ul style="list-style-type: none"> - die übrigen Handelshäfen werden als Ports of Regional Significance bezeichnet - diese Häfen wickeln den Handelsverkehr in Irland ab und fungieren als wichtige Handelsförderer für ihr regionales und lokales Hinterland 	<ul style="list-style-type: none"> - Sligo - Bantry Bay - Castletownbere - Drogheda Port Company - Dundalk - Dún Laoghaire Harbour Company - Galway Harbour Company - Greenore - Killybegs - Kinsale

Tabelle 4: Kategorisierung der Häfen gemäß der National Ports Study von 2013

- New Ross Port Company
- Wicklow Port Company
- Youghal
- Tralee Fenit

Die Hafengesellschaften sind unabhängig voneinander mit der Entwicklung ihres jeweiligen Hafen- und Handelsgeschäfts betraut, vorbehaltlich bestimmter ministerieller Funktionen (vgl. NPP, 2013, S. 22).

Die Häfen spielen eine entscheidende Rolle bei der Förderung von Wirtschaftswachstum und Wohlstand in Irland. Aus diesem Grund ist die weitere kommerzielle Entwicklung der Tier 1 und Tier 2 Häfen ein wichtiges Ziel der NPP.

4.2. Project Ireland 2040

Bei diesem Projekt handelt es sich um die branchenübergreifende und langfristige Strategie der irischen Regierung, um das Land in eine widerstandsfähigere und nachhaltigere Zukunft zu führen. Das „Project Ireland 2040“ setzt sich zusammen aus dem National Planning Framework (NPF) und dem NDP 2021-2030. Das NPF definiert die Vision und Strategie für die Entwicklung Irlands bis 2040, während der NDP die Investitionen zur Umsetzung dieser und das Budget der Regierung für den Zeitraum 2021-2030 festlegt.

Die Strategie stellt sicher, dass die Investitionspläne mit den erklärten nationalen strategischen Zielen für 2040 in einer durchdachten, kohärenten und definierten Weise abgestimmt werden (vgl. Department of Public Expenditure, 2018).

National Development Plan 2021-2030

Die von der Regierung genehmigten und im NDP aufgeführten umfangreichen öffentlichen Investitionen sind notwendig und werden eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der Chancen und Herausforderungen spielen, mit denen Irland in den kommenden Jahren konfrontiert sein wird (vgl. Department of Public Expenditure, 2021, S. 2).

Der NDP sieht ein Investitionspaket von 165 Mrd. Euro für den Zeitraum 2021-2030 vor. Damit werden die öffentlichen Investitionen auf 5 % des BNE steigen und liegen somit deutlich über dem jüngsten EU-Durchschnitt von 3 % des BIP (vgl. Department of Public Expenditure, 2021, S. 2).

Im NDP erkennt die irische Regierung an, dass als Insel kontinuierliche Investitionen in Hafenanbindungen unerlässlich sind, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit Irlands zu sichern. Ziel ist es, die nationale und internationale Konnektivität zu unterstützen und das Hafennetz für künftige Kapazitätsengpässe zu rüsten. Neben der Verringerung von Emissionen steht auch die Stärkung der Klimaresilienz im Fokus. Außerdem soll dem globalen Trend zu intelligenten Häfen Rechnung getragen werden (vgl. Department of Public Expenditure, 2021, S. 107).

Die Verbesserung der Zugangswege zu den irischen Häfen durch Investitionen in den Ausbau des Straßen- und Schienennetzes ist und bleibt eine Priorität der irischen Regierung. Beispiele für solche Investitionen sind der laufende Ausbau der M11, um die Anbindung von Rosslare im Südosten zu verbessern, die geplante N28 von Cork nach Ringaskiddy, um den Zugang zum Hafen von Cork zu verbessern, und die N21/N69 von Limerick nach Adare und Foynes sowie die Eisenbahnverbindung von Foynes, um einen besseren Zugang zum Hafen von Shannon Foynes zu ermöglichen (vgl. Department of Public Expenditure, 2021, S. 108).

National Planning Framework

Die wichtigsten Häfen Irlands sind staatliche Handelsunternehmen, die in der Lage sind, ihre eigenen Finanzmittel aufzubringen. Daher ist es laut NPF nicht notwendig, für die wichtigsten strategischen Projekte Mittel aus der Staatskasse bereitzustellen. Die Ausrichtung ihrer Pläne an den Zielen der Regierung, einschließlich des NDPs, wird durch die Einhaltung des Verhaltenskodex für die Leitung staatlicher Einrichtungen erreicht (vgl. Department of Housing, Local Government and Heritage, 2020, S. 145).

4.3. Climate Action Plan 2023

Der CAP 2023 legt den Fahrplan für die Verwirklichung der irischen Klimaschutzziele fest. Er steht im Einklang mit den rechtlich verbindlichen wirtschaftsweiten Kohlenstoffbudgets und sektoralen Obergrenzen, die von der Regierung im Juli 2022 vereinbart wurden. Der CAP ist ein integraler Bestandteil des NDPs 2021-2030.

Gemäß dem Climate Action and Low Carbon Development (Amendment) Act 2021 strebt der Staat bis

spätestens Ende 2050 den Übergang zu einer klimaresistenten, biodiversitätsreichen, ökologisch nachhaltigen und klimaneutralen Wirtschaft an (vgl. Department of the Environment, Climate and Communications, 2022, S. 29).

Irlands gesetzliches Klimaziel ist eine Reduzierung der Emissionen um 51 % bis 2030 (im Vergleich zum Stand von 2018) und eine Netto-Null-Emission bis spätestens 2050 (vgl. Department of the Environment, Climate and Communications, 2022, S. 29).

Die Hauptquellen für die irischen Treibhausgasemissionen sind die Landwirtschaft (33,3 %), der Verkehr (15,7 %) und die Energie (14,4 %) (vgl. Department of the Environment, Climate and Communications, 2022, S. 29).

Der Elektrizitätssektor steht vor einer immensen Herausforderung, um die Anforderungen der sektoralen Emissionshöchstgrenzen zu erfüllen.

Zu den wichtigsten Maßnahmen des CAPs gehört die Erhöhung des Anteils von Strom aus erneuerbaren Energien auf bis zu 80 % bis 2030 und das Ziel, bis 2030 9 GW aus Onshore-Windenergie, 8 GW aus Solarenergie und mindestens 5 GW aus Offshore-Windenergie (und zusätzlich 2 GW Offshore-Windkraft für die Erzeugung von grünem Wasserstoff) zu gewinnen (vgl. Department of the Environment, Climate and Communications, 2022, S. 129).

Mit einer Meeresfläche, die um ein Vielfaches größer ist als die irische Landmasse, idealen Windverhältnissen und der Lage am Rande des Atlantischen Ozeans verfügt Irland über ein erhebliches Potenzial für Offshore-Windenergie.

Im Bereich Offshore gibt es bis dato lediglich einen 25 MW Pilotwindpark, das Arklow Bank Project. „Das irische Ziel für Offshore-Windkraftanlagen liegt jedoch bei 5000 MW bis 2030“ (AHK Irland, 2022, S. 16).

Derzeit laufen bedeutende Entwicklungen im Planungs- und Genehmigungssystem für die Meeresumwelt, um Irlands Ambitionen zur Dekarbonisierung des Energiesektors durch die Entwicklung erneuerbarer Offshore-Energie zu unterstützen (vgl. Department of the Environment, Climate and Communications, 2022, S. 241).

4.4. Windenergie

Insbesondere der Windenergiesektor (Onshore und Offshore) hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen und wird in den kommenden Jahren ein enormes Wachstum erfahren.

Den Investitionen in die Hafeninfrastuktur zur Unterstützung des Wachstums der Offshore-Windenergie und zur Schaffung einer lokalen Lieferkette wird eine große Bedeutung beigemessen. Laut einer von Carbon Trust verfassten Studie von 2020, wird kein einziger irischer Hafen ohne Investitionen in der Lage sein, die Anforderungen für die Installation eines Offshore-Windparks zu erfüllen (vgl. Carbon Trust, 2020, S. 3).

Als wesentliche Wettbewerbsvorteile bietet die Republik Irland eine stabile Netzinfrastruktur im Bereich der Windenergie, hat eine vorteilhafte geographische Lage mit großen Windreserven und verfügt über die Kapazität, große Mengen erneuerbarer Energie in das Stromnetz einzuspeisen. Darüber hinaus weist Irland ein stabiles politisches Umfeld und Regulierungssystem auf, was für potenzielle Investoren für große Infrastrukturprojekte vorteilhaft ist. Nicht zuletzt ist die Republik Irland als Markt zwar klein, aber äußerst flexibel und innovativ (vgl. Department of the Environment, Climate and Communications, 2022, S. 1).

Gleichzeitig mangelt es dem Land allerdings an Materialien, Technologien und Know-how. „Schätzungen zufolge können derzeit nur 22 % der Lieferkette eines Offshore-Windparks von irischen Zulieferern und Auftragnehmern bereitgestellt werden“ (vgl. AHK Irland, 2022, S. 7). Es besteht ein erheblicher Mangel an Fachkräften in den Bereichen Technik, Finanzdienstleistungen und Logistik (vgl. Carbon Trust, 2020, S. 3). Der Windenergiesektor der Republik Irland benötigt ausländische Unterstützung von Unternehmen, wie Onshore- und Offshore Hersteller von Windturbinen und anderen Materialien, Experten für Energiespeichersysteme, Technologieanbietern für Windparks und Unternehmen mit Fachwissen im Bau von Häfen für die Wartung von Offshore-Windparks (vgl. AHK Irland, 2022, S. 6).

Die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren gilt es mit der Unterstützung anderer Länder zu verbessern, um zukünftigen Versorgungsengpässen vorzubeugen (vgl. Department of the Environment, Climate and Communications, 2022, S. 1).

Irland verfügt also weder über eine ausreichende Infrastruktur noch über die Ressourcenkapazität, um die

Vorteile der Energiewende zu nutzen.

Daher sind Veranstaltungen zur Förderung der Zusammenarbeit sowie zum Aufbau eines internationalen Netzwerks zwischen Irland und anderen Ländern für den Erfolg des irischen Windenergiesektors von entscheidender Bedeutung.

"Wenn die Republik Irland ihre Genehmigungsverfahren beschleunigt, die geeigneten Experten und Technologien findet und neue Tiefseehäfen baut, kann sie die natürlichen Ressourcen voll ausschöpfen" (vgl. AHK Irland, 2022, S. 30).

Häfen und eine geeignete Hafeninfrastruktur sind für die erfolgreiche Durchführung von Offshore-Windprojekten von entscheidender Bedeutung, da alle Komponenten über diese Tore transportiert werden. Hafenstandorte dienen als Bindeglied zwischen maritimen und landseitigen Aktivitäten und werden oft zu einem Knotenpunkt für die Lieferkette (vgl. GDG, 2022, S. 27).

Vor dem Hintergrund technischer Entwicklungen werden allerdings die Anforderungen an Häfen immer anspruchsvoller und spezieller. Beispiele hierfür sind größere Turbinen, tiefere Gewässer und schwimmende Plattformen (vgl. Carbon Trust, 2020, S. 47).

Die im September 2022 veröffentlichte National Ports Study wurde von Gavin & Doherty Geosolutions im Auftrag von Wind Energy Ireland verfasst.

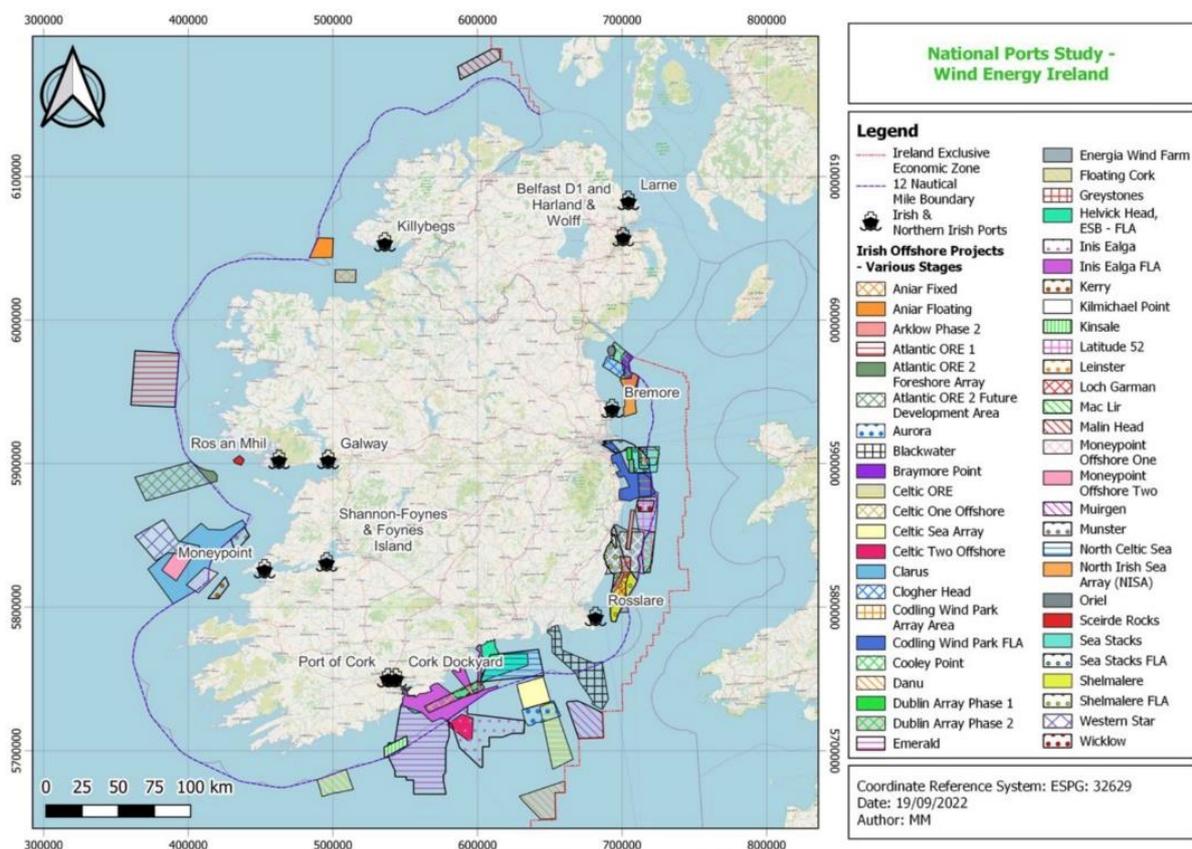


Abbildung 4: Relevante Häfen in Bezug auf geplante Projekte der Windenergie (vgl. GDG, 2022, S. 2)

Nachstehend die Ergebnisse der National Ports Study (vgl. GDG, 2022, S. 2 ff.):

- Die D1-Anlage des Hafens von Belfast ist die einzige bestehende Anlage, die für Staging & Marshalling von fixed-bottom Projekten in der geplanten Größenordnung geeignet ist.
- Der Ringaskiddy-Hafen von Cork hat das Potenzial, als Staging Port für Fundamente oder Turbinen (aber nicht beides) zu dienen, ist aber durch die Ladekapazitäten eingeschränkt.
- Harland & Wolff und Larne scheinen in gewissem Maße als Staging Ports geeignet zu sein, was jedoch weitgehend von der Auswahl der Schiffe abhängt, da der Tiefgang und die Kailänge begrenzt ist.

- In Irland gibt es derzeit keine Hafenstandorte mit vorhandener Infrastruktur, die für die Herstellung und Bereitstellung von Floating Wind Projekten geeignet wären. D1 und Harland & Wolff könnten derzeit die Montage modularer schwimmender Einheiten anbieten, sind aber aufgrund von Luftzugbeschränkungen und begrenzten Nasslagerungsmöglichkeiten bei der Aufstellung von Turbinen eingeschränkt. Der geringe Tiefgang im Baudock von Harland & Wolff und in der Zufahrt würde auch die Eignung der Anlage für den Zusammenbau von Turbinen einschränken.
- Mehrere Häfen haben Entwicklungspläne vorgelegt, die für den Einsatz von „fixed-bottom installations“ geeignet sind. Standorte, die sich für die Installation von Festbodenanlagen eignen, sind: Bremore, Cork Dockyard, Moneypoint, Rosslare und Shanon Foynes Port Company (SFPC) Foynes Island
- Mehrere Häfen haben Entwicklungspläne für die Herstellung, Montage und Staging von schwimmenden Anlagen vorgelegt. Moneypoint und SFPC Foynes Island haben das Potenzial, die Herstellung (abhängig von der endgültigen Grundfläche), die Montage und die Bereitstellung von Anlagen zu ermöglichen.
- Die für schwimmende Windkraftanlagen am besten geeigneten Standorte befinden sich an der West- und Südküste.

Eine weitere Studie, die sich mit dem Potenzial des Windenergiesektors in Irland beschäftigt, wurde von Carbon Trust verfasst und im März 2020 veröffentlicht. Ergebnisse (vgl. Carbon Trust, 2020, S. 71):

- 21 Häfen wurden berücksichtigt
- 16 erfüllten die Scoping-Schwellenwerte für die Installations- und Betriebsphase
- Sieben Häfen könnten während der Bauphase als Bereitstellungshäfen fungieren, wobei einige erhebliche Investitionen erfordern, um voll funktionsfähig zu werden



Abbildung 5: Irische Häfen, die von Carbon Trust in die Bewertung einbezogen wurden (vgl. Carbon Trust, 2020, S.76)

Carbon Trust kam zu dem Schluss, dass alle in der Studie bewerteten Häfen technisch in der Lage sind, die Betriebs- und Wartungsphase der geplanten Projekte zu meistern (vgl. Carbon Trust, 2020, S. 94).

Aus bautechnischer Sicht sind der Hafen von Shannon-Foynes, der Hafen von Cork, der Hafen von Waterford und Killybegs Hafen derzeit am besten für die Bereitstellung von Staging geeignet, da bereits Flächen im Hafen zur Verfügung stehen. Mit Investitionen oder einer Änderung der strategischen Ausrichtung zeigen auch Dublin, Galway und Rosslare die Fähigkeit und ein gutes Potenzial, als Etappenhäfen zu fungieren. Wobei Galway bereits Expansionspläne vorantreibt, die es dem Hafen ermöglichen würden, von der Entwicklung der Offshore-Windenergie an der Westküste Irlands zu profitieren (vgl. Carbon Trust, 2020, S. 94).

4.5. Auswahl verschiedener Hafenerweiterungsprojekte

Die größten irischen Häfen kündigten bereits an in umfangreiche Erweiterungsprojekte zu investieren.

Im Folgenden werden einige Erweiterungsprojekte aufgeführt:

4.5.1. Shannon Foynes Port

Die 2013 gestartete „Vision 2041“ legt ehrgeizige langfristige Expansions- und Sanierungspläne für den Hafen fest, die dazu beitragen werden, dass die Shannon-Mündung zu einem der am schnellsten wachsenden maritimen Knotenpunkte der Welt wird. Die Shannon-Mündung hat das Potenzial ein wichtiges europäisches Logistik- und Handelszentrum zu werden.

Im Einklang mit seinem Masterplan "Vision 2041" hat der Hafen ein umfangreiches Investitionsprogramm in Angriff genommen, mit dem die Anbindung an das Hinterland und der Ausbau der Hafeninfrastruktur erheblich verbessert werden sollen. Zu den laufenden Projekten gehören der Bau eines neuen 120 m langen Stegs, eine 12.000 m² große Kaianlage, ein 38 ha großer Hafenlager- und Logistikpark sowie die Vorplanung für einen neuen 800 m langen Steg mit 18 m Tiefgang. Zur Erleichterung der mittel- bis langfristigen Hafeninvestitionen, die in der Vision 2041 genannt werden, sind bis zu 1.200 ha Land für die Entwicklung des Hafens an einer Reihe von Tiefwasserstandorten vorgesehen (vgl. SFPC, 2023).

Vision 2041 - Wichtige Infrastrukturentwicklungen (vgl. SFPC, 2022, S. 10):

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| - Port of Foynes Expansion | - Cahiracon Port Facilities |
| - Foynes Deepwater Port | - Green Atlantic at Moneypoint |
| - Estuary Cable Corridor | - Foynes-Limerick Road |
| - Green Hydrogen at Ballylongford | - Foynes-Limerick Rail |

Die folgenden drei Hauptfaktoren für zukünftiges Wachstum und Expansion werden im Masterplan hervorgehoben (vgl. SFPC, 2022, S. 1):

- Bereitstellung schwimmender Offshore-Windkraftanlagen in großem Maßstab
- Umweltfreundliche industrielle Entwicklung und Umstellung - Förderung der Produktion alternativer Kraftstoffe (E-Fuels)
- Erweiterte, diversifizierte und nachhaltigere Logistikdienste

Der Hafen von Shannon Foynes wird 28 Millionen Euro in neue Infrastrukturen investieren, um die Shannon-Mündung zu einem internationalen Zentrum für schwimmende Offshore-Windkraftanlagen zu entwickeln (vgl. Irish Times, 2022).

4.5.2. Dublin Port

Auch der größte Hafen der irischen Insel, der Hafen von Dublin, investiert in umfangreichem Maße in die Hafenerweiterung. 400 Mio. Euro sind für 20 % der bis 2040 benötigten Hafenkapazität auf einem Fünftel der Flächen des Dubliner Hafens (auf der Halbinsel Poolbeg) vorgesehen. Nachdem das Unternehmen in den vergangenen Jahren die detaillierte Projektplanung und die Umweltverträglichkeitsberichte erstellt hat, die für große Infrastrukturprojekte erforderlich sind, wird die Dublin Port Company Anfang 2023 einen Planungsantrag bei An Bord Pleanála einreichen. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich im Jahr 2026 beginnen und zwischen 2030 und 2035 abgeschlossen sein (vgl. Dublin Port Company, 2021).

Die Dublin Port Company setzt sich für eine ordnungsgemäße Planung und nachhaltige Entwicklung ein und hat bereits die Planungsgenehmigung für zwei große strategische Infrastrukturentwicklungsprojekte von An Bord Pleanála erhalten - das ABR-Projekt (2015) und das MP2-Projekt (2020) (vgl. Dublin Port Company, 2021).

Im LoLo-Modus ist das Volumen zwischen 2010 und 2020 um 37 % gestiegen. Seit dem Brexit hat sich das Wachstum jedoch beschleunigt. Ein wichtiger Teil des 3FM-Projekts ist der Bau eines neuen Containerterminals, der eine jährliche Umschlagskapazität von 360.000 Einheiten (612 Tsd. Euro) bieten soll. Zum Vergleich: Die Kapazität des neuen Containerterminals wird mehr als doppelt so hoch sein wie die Zahl der im Jahr 2020 in allen anderen Häfen des Landes umgeschlagenen Container (vgl. Dublin Port Company, 2021).

Eamonn O'Reilly (Dublin Port's Chief Executive) erklärt, dass sich der Dubliner Hafen auf der Grundlage des Masterplans 2040 mit geschätzten Gesamtkosten von 1,6 Mrd. Euro für die 30 Jahre von 2010 bis 2040 weiterentwickeln wird. Die Hafeninfrastruktur sei sehr teuer und bis zum Ende des Jahres 2021 werde die Dublin Port Company in den elf Jahren seit 2010, 500 Mio. Euro investiert haben. In den nächsten fünf Jahren werden voraussichtlich weitere 450 Mio. Euro investiert (vgl. Dublin Port Company, 2021).

4.5.3. Rosslare Europort

Rosslare Europort ist der nächstgelegene Punkt zwischen dem südlichen Teil Irlands, dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland und zudem ein Knotenpunkt für alle wichtigen Ro/Ro-, Passagier- und Frachtdienste, die die südliche Irische See und Kontinentalrouten bedienen.

Im Zuge veränderter Güterströme post-Brexit wird Rosslare Europort weiter ausgebaut und modernisiert. Zudem hat Rosslare Europort für die Expansion bereits ein 18 ha großes Gelände erworben (vgl. Rosslare Europort, 2022).

Passend zur künftigen physischen Hafeninfrastruktur wird die Digitalisierung von Systemen und Abläufen zu einer besseren, effektiveren und effizienteren Erfahrung für Fracht- und Passagierunternehmen führen. Der Strategieplan umfasst erhebliche Investitionen von ca. 1,5 Mio. Euro in die Digitalisierung des Hafens (vgl. Rosslare Europort, 2022).

Der Masterplan sieht erhebliche Investitionen in die Infrastruktur des Hafens vor und ermöglicht eine Expansion in den derzeitigen Schlüsselbereichen des RoRo-Fracht- und Personenverkehrs (vgl. Rosslare Europort, 2023). Der Plan wird auch die Infrastruktur bereitstellen, die zur Erleichterung der bevorstehenden Grenzkontrollen erforderlich ist, und gleichzeitig die Kapazität erhöhen, um die perfekte Plattform für die Nutzung neuer Geschäftsmöglichkeiten zu schaffen, die sich dem Hafen bieten (vgl. Rosslare Europort, 2023).

Zu den Investitionsplänen für den Hafen und seine Infrastruktur gehören:

- Masterplan und Digitalisierung des Hafens
- Ständige Grenzkontrollstelle, die von der Office of Public Works entwickelt wird
- Zufahrtsstraße N25 Rosslare Europort
- Entwicklung der Offshore-Erneuerbare Energien-Hubs

Rosslare Europort hat Pläne angekündigt, den Hafen, sein Hinterland und die südöstliche Region als Irlands Drehscheibe für Offshore-Erneuerbare Energien zu etablieren (vgl. Rosslare Europort, 2023).

4.5.4. Belfast Harbour

Der Hafen von Belfast ist das wichtigste Tor der Region für Handel, Dienstleistungen und Tourismus und gleichzeitig Nordirlands Logistik- und Vertriebszentrum. Der Hafen hat sich zum Ziel gesetzt, einen weltweit führenden Regionalhafen zu entwickeln, der Spitzentechnologie und nachhaltige Energielösungen einsetzt, um ein neues Niveau an Sicherheit, Produktivität und Rentabilität zu erreichen. Belfast Harbour möchte ein Drehkreuz für ausländische Investitionen und Tourismus werden (vgl. Belfast Harbour, 2023).

4.5.5. Port of Cork

Der Hafen von Cork ist der wichtigste Seehafen im Süden Irlands und ist einer der beiden einzigen irischen Häfen, die alle sechs Schifffahrtsarten, d.h. LoLo, RoRo, Liquid Bulks, Dry Bulks, Project Cargoes und Kreuzfahrt, anbietet. |

Kürzlich wurde in Ringaskiddy Investitionen in Höhe von 86 Mio. Euro getätigt, um ein Containerterminal zu entwickeln. Dieses wurde im September 2022 eröffnet. Mit dem Masterplan 2050, hat die Port of Cork Company (PoCC) weitere ehrgeizige Wachstumssignale gesetzt (vgl. PoCC, 2022, S. 2).

Der "Hafen-Masterplan 2050" ist ein regionaler Masterplan und betrachtet die Beschränkungen sowie Berücksichtigungen und Möglichkeiten der maritimen, landseitigen und verkehrstechnischen Anbindungen (vgl. PoCC, 2022).

Aufgrund der zunehmenden Schiffsgrößen plant der Hafen von Cork seine Aktivitäten weg von der Stadt in das südliche Hafengebiet zu verlagern. Durch den Umzug wird im Stadtzentrum Bauland frei, was die künftige Entwicklung der City Quays und der Tivoli Docks für Wohn- und Gewerbezwecke erleichtern wird (vgl. PoCC, 2022).

Der Masterplan 2050 für den Hafen von Cork zielt darauf ab, unter anderem die folgenden strategischen Ziele zu erreichen (vgl. PoCC, 2022, S. 6):

- Modernisierung des PoCC durch die Bereitstellung von Informations- und Kommunikationstechnologie Technologien sowie digitale Strategien
- Zuverlässige und leistungsstarke Einrichtungen und Dienstleistungen anbieten und ein effizientes Glied in der Lieferkette sein
- Aufbau von Kapazitäten im unteren Hafen zur Erleichterung des regionalen und nationalen Wirtschaftswachstums
- Ausbau der globalen Konnektivität von Cork und Wachstum des Kundenstamms

Die nachhaltige Entwicklung des Hafens der Zukunft beinhaltet folgende Maßnahmen (vgl. PoCC, 2022, S. 5):

- Elektrifizierung der Hafenausrüstung
- Bereitstellung von kohlenstofffreiem Landstrom für Schiffe
- Bereitstellung von kohlenstofffreien Kraftstoffen für Schiffe
- Energieerzeugung und -speicherung vor Ort
- Intelligentes Energiemanagement und Mikro-Netze
- Batterieladeeinrichtungen für den landgestützten Verkehr
- Kohlenstoffabscheidung und -speicherung

4.5.6. Port of Waterford

Der Hafen von Waterford ist der geografisch nächstgelegene irische multimodale Hafen zu Kontinentaleuropa und gleichzeitig nur zwei Stunden von den wichtigsten Städten Irlands entfernt (vgl. IMDO, 2023). Der Masterplan (2020-2044) ermöglicht dem Hafen, das künftige Verkehrswachstum zu planen und auf potenzielle Entwicklungen im Schifffahrtsbetrieb und in der Technologie, einschließlich der Vergrößerung der Schiffe, die den Hafen anlaufen, rechtzeitig zu reagieren (vgl. Port of Waterford, 2019, S. 6).

Der Plan konzentriert sich auf die physischen Entwicklungen innerhalb der Grenzen des bestehenden Hafengebiets und der Hafenzufahrten. Darüber hinaus befasst sich der Masterplan mit dem künftigen Bedarf an Landflächen sowie mit Verbesserungen der Straßen- und Schienenzugänge in unmittelbarer Nähe des Hafengeländes (vgl. Port of Waterford, 2019, S. 6).

Die für die Hafenentwicklung in Betracht gezogenen Optionen sind in der nachstehenden Abbildung dargestellt.

Masterplan Projects		Cost
1	Options to minimise dredging and improve marine access	€'m
1.1	Cheekpoint Lower Bar River Training Wall	6.5
1.2	Carter Patch Channel Widening	
1.3	Approach Channel Deepening	
1.4	Turning Basin Development	
	1.2, 1.3 & 1.4 in combination - to 7mCD (from 6.5m)	4.5
	1.2, 1.3 & 1.4 in combination - to 7.5mCD (from 7m)	2.0
	1.2, 1.3 & 1.4 in combination - to 8mCD (from 7.5m)	2.5
2	Options for development/improvements to berths	
2.1	Belview Quay Extension	27.0 2 Phases
2.2	O'Brien Quay Extension	n/a
2.3	Quay Wall Continuity	14.0
2.4	Berth Deepening	n/a
3	Shore Side Developments	
3.1	Improvements to road access to port	
3.2	Improvements/development of services infrastructure	
3.3	Serviced sites	
3.4	Office Buildings	
3.5	Development of additional warehousing	
TOTAL		56.5

Abbildung 6: Budgetierung der Masterplan-Projekte (vgl. Port of Waterford, 2019, S.24)

4.6 SWOT-Analyse der irischen Hafeninfrastruktur

In den vorhergehenden Abschnitten wurden einige Herausforderungen aber vor allem auch Chancen der Investitionspotential der Hafeninfrastruktur Irlands genannt. Um das Investitionspotential in die Hafeninfrastruktur Irlands besser beurteilen zu können, veranschaulicht die folgende Tabelle im Rahmen einer SWOT-Analyse die wesentlichen bzw. einige der diskutierten Aspekte:

STRENGTHS

- Innovativer und flexibler Markt
- Investitionen in Hafenanbindungen führen zu Verbesserungen der Infrastruktur
- Kooperationen mit deutschen Unternehmen sind beliebt
- „Made in Germany“ steht für Qualität

WEAKNESSES

- Irische Häfen unterscheiden sich stark in ihrer Größe, ihrer derzeitigen Kapazität sowie ihrem Zukunftspotenzial
- Es herrscht ein Mangel an Fachkräften in den Bereichen Technik, Finanzdienstleistungen und Logistik
- Zeitpläne für die Entwicklung der Hafeninfrastruktur sind in einigen Fällen sehr ehrgeizig

OPPORTUNITIES

- Häfen spielen eine entscheidende Rolle bei der Förderung von Wirtschaftswachstum
- Lieferketten verschieben sich → Als Reaktion auf den Brexit haben die Seeverkehrsunternehmen ihre Kapazitäten auf den Routen nach Kontinentaleuropa erweitert
- Irland verfügt über ein erhebliches Potenzial für Offshore-Windenergie → Häfen und eine geeignete Hafeninfrastruktur sind für die erfolgreiche Durchführung von Offshore-Windprojekten von entscheidender Bedeutung
- Keine bzw. nur vereinzelte Anlagen- und Maschinenbauindustrie

THREATS

- Steigende Treibstoffkosten, rasant steigende Frachtraten und der Ausbruch des Konflikts in der Ukraine 2022 erhöhen die Unsicherheit im Welthandel
- Die irischen Häfen befinden sich i.d.R. in oder in der Nähe von geschützten natürlichen Lebensräumen → Die Entwicklung in solch sensiblen Gebieten unterliegt einer strengen Überwachung auf nationaler und europäischer Ebene
- Vor dem Hintergrund technischer Entwicklungen werden die Anforderungen an Häfen immer anspruchsvoller

5. Fazit

Ziel dieses Handouts ist es eine Darstellung und Bewertung des irischen Marktes mit Fokus auf Hafeninfrastruktur, Hafenlogistik und Hebezeuge zu geben und gleichzeitig aktuelle Trends und Entwicklungen darzulegen, um Geschäftspotentiale zu identifizieren. Aktuelle Entwicklungen wurden dargestellt, geplante Investitionen und Vorhaben der Regierung benannt.

Derzeit bietet sich im irischen Markt ein dynamisches Bild. Irland muss in der Hafeninfrastruktur aus- und umbauen, um auf die sich verändernden Lieferketten, insbesondere in seiner Position als Inselstaat, zu reagieren. Sich neu entwickelnde Industrien rund um die Offshore-Windkraft und Wasserstofftechnologie bieten zusätzliche Anwendungsfelder für die Hafenvirtschaft.

Zudem bietet Irland dynamisches Wirtschaftswachstum, ein hohes Bruttoinlandsprodukt pro Kopf und ein hohes Preisniveau, welches deutschen Unternehmen attraktive Margen bieten kann. Zusätzlich erfahren deutsche Unternehmen eine hohe Wertschätzung, da auch in Irland Qualität „Made-in-Germany“ als Marke geschätzt wird. Besonders nach dem Brexit ergeben sich vielversprechende Chancen, da irische Unternehmen die bestehenden Lieferketten aus dem Vereinigten Königreich neu bewerten müssen. Ein weiterer Vorteil am irischen Markt sind die stabilen politischen Gegebenheiten sowie die Zugehörigkeit zur EU und zum Euroraum.

Es wurden einige Unsicherheitsfaktoren aufgezeigt, jedoch hat sich die irische Wirtschaft in den letzten Jahren durch ein sehr starkes und beständiges Wirtschaftswachstum ausgezeichnet und zeigte auch während globaler Krisen eine beeindruckende Resilienz. Das Bevölkerungswachstum, auch dank Zuzug von qualifizierten Arbeitskräften, kann dem Fachkräftemangel weiter entgegenwirken.

Insgesamt bieten sich ansprechende Rahmenbedingungen in einem dynamischen Markt und eine besondere Wettbewerbssituation, da durch den Brexit der wichtige Wirtschaftspartner UK an Attraktivität verloren hat.

Die geplante Geschäftsanbahnung ist ein erster Schritt, um stabile Beziehungen zu etablieren und mit zahlreichen Fachexperten und Unternehmern vor Ort wertvolle Einsicht in die Branche zu erhalten und ein Netzwerk im Rahmen der Konferenz und insbesondere durch zielgerichtete individuelle Gesprächstermine aufzubauen. Für einen erfolgreichen Verlauf steht die AHK Irland den teilnehmenden Unternehmen in allen Phasen der Reise als beratender Ansprechpartner zur Seite.

6. Branchenrelevante Adressen

Institution	Kurzbeschreibung
GTAI	Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland für Außenwirtschaft und Standortmarketing Weitere Informationen finden Sie hier .
AHK Irland	Die AHK Irland fördert den Deutsch-Irischen Handel und ist zuständige für die Interessensvertretung ihrer Mitglieder. Weitere Informationen finden Sie hier .
Staatliche Behörden, Institutionen	
Department of Enterprise, Trade and Employment	Das Department of Enterprise, Trade and Employment fördert die Entwicklung der irischen Exporte auf den Weltmärkten. Weitere Informationen finden Sie hier .
Department of the Environment, Climate and Communications	Das Department the Environment, Climate and Communications ist für die Entwicklung und Umsetzung von Strategien und Programmen in den Bereichen Kommunikation, Post, Energien natürliche Ressourcen, Klimaschutz, Abfall und Umwelt. Weitere Informationen finden Sie hier .
Department of Transport	Das Department of Transport sorgt für dich Instandhaltung und den Ausbau des Verkehrsnetzes. Weitere Informationen finden Sie hier .
Irish Maritime Administration	Die Irish Maritime Administration hilft bei der Entwicklung des Seeverkehrssektors. Weitere Informationen finden Sie hier .
IMDO	Das Irish Maritime Development Office (IMDO) ist Irlands nationales Entwicklungs-, Förderungs- und Marketingbüro für den Schifffahrts- und Schiffsdienstleistungssektor. Weitere Informationen finden Sie hier .
Marine Survey Office	Das Marine Survey Office ist eine Regulierungsbehörde und unterstützt in den Seeverkehr in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz. Weitere Informationen finden Sie hier .
Verbände	
Irish Marine Federation	Die Irish Marine Federation ist die nationale Organisation, die sowohl den kommerziellen als auch den Freizeitsektor der Schifffahrtsindustrie in Irland vertritt. Weitere Informationen finden Sie hier .
Marine Ireland Industry Network	Das Marine Ireland Industry Network setzt sich aus einer Vielzahl von Unternehmen, staatlichen Organisationen, Forschungsgruppen und Hochschulen zusammen, welche in der irischen Wirtschaft tätig werden. Weitere Informationen finden Sie hier .
Marine Renewables Industry Association	Die Marine Renewables Industry Association vertritt Unternehmen in Irland und Nordirland in den Bereichen Marine Renewables Emerging Technologies. Weitere Informationen finden Sie hier .

Sustainable Energy Authority of Ireland	Die Sustainable Energy Authority of Ireland arbeitet mit Bürgern, Unternehmen, Gemeinden und Behörden zusammen, um die Nutzung von Energien effizienter zu machen. Weitere Informationen finden Sie hier .
Unternehmensberatungen und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften	
BDO Ireland	BDO Ireland ist eine Unternehmensberatung sowie Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Weitere Informationen finden Sie hier .
BME Consulting	BME Consulting ist ein Experte für den Maritimen Energie Sektor. Weitere Informationen finden Sie hier .
ByrneLooby	ByrneLooby entwerfen Häfen und Küsten und beraten Kunden bei Projekten in diesen Bereichen. Weitere Informationen finden Sie hier .
DHKN	DHKN ist spezialisiert auf Wirtschaftsprüfung und Buchhaltung sowie Steuern. Weitere Informationen finden Sie hier .
Fisher	Fisher ist eine Unternehmensberatung im Bereich im Bereich Seeverkehr und Luftverkehr. Weitere Informationen finden Sie hier .
IAASA	IAASA ist eine Aufsichtsbehörde für Wirtschaftsprüfung und Rechnungswesen. Weitere Informationen finden Sie hier .
JBA Consulting	JBA Consulting ist auf Küstenrisikomanagement spezialisiert. Weitere Informationen finden Sie hier .
Maritime Management	Maritime Management ist ein führender Anbieter von Dienstleistungen für die internationale Seeverkehrs- und Schifffahrtsindustrie. Weitere Informationen finden Sie hier .
Moore	Moore ist spezialisiert auf Steuern sowie Wirtschaftsprüfung und Versicherung. Weitere Informationen finden Sie hier .
RPS Group	RPS Group ist ein Umweltberatungsunternehmen. Weitere Informationen finden Sie hier .
Forschungseinrichtungen	
Marei	Marei ist ein Forschungszentrum für Energie-, Klima- und Meeresforschung sowie Innovation. Weitere Informationen finden Sie hier .
Marine and Freshwater Research Centre	Das MFRC besteht aus einer Gruppe von Forschern und Akademikern, die an der Verbesserung der Bewirtschaftung von Meeres- und Süßwasserökosystemen arbeiten. Weitere Informationen finden Sie hier .
Marine Institute	Das Marine Institute ist verantwortlich für Meeresforschung, Technologieentwicklung und Innovation und unterstützen die nachhaltige Entwicklung der irischen Meeresressourcen. Weitere Informationen finden Sie hier .
Spezialisierte Kanzleien	
A&L Goodbody	Weitere Informationen finden Sie hier .
Berwick Solicitors	Weitere Informationen finden Sie hier .
CKT	Weitere Informationen finden Sie hier .
Conways Maritime Solicitors	Weitere Informationen finden Sie hier .
EOIN OGorman	Weitere Informationen finden Sie hier .
Holohan Lane	Weitere Informationen finden Sie hier .

Lester Aldridge	Weitere Informationen finden Sie hier .
LK Shields	Weitere Informationen finden Sie hier .
Mason Hayes & Curran	Weitere Informationen finden Sie hier .
P. O'Connor & Son	Weitere Informationen finden Sie hier .
Sherwin O'Riordan	Weitere Informationen finden Sie hier .

Tabelle 5: Informationen zum relevanten Netzwerk im Ausland

7. Abkürzungsverzeichnis

BMWK	Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz
CAP	Climate Action Plan
IMDO	Irish Maritime Development Office
KMU	Kleinere und mittlere Unternehmen
LoLo	Lift-on Lift-off
NDP	National Development Plan
NPF	National Planning Framework
NPP	National Port Policy
PoCC	Port of Cork Company
SFPC	Shanon Foynes Port Company
RoRo	Roll-on Roll-off

8. Literaturverzeichnis

- AHK Ireland. (2022). Irland: Windenergiegewinnung – Onshore und Offshore inklusive Wartung. Zielmarktanalyse gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz.
- Belfast Harbour. (2023). *About us*. Belfast Harbour. <https://www.belfast-harbour.co.uk/corporate/about-us/>
- Belfast Harbour. (2019, 13. September). *Belfast Harbour reveals ambitious growth plans*. Belfast Harbour. <https://www.belfast-harbour.co.uk/news/2035vision-241/#:~:text=During%202019%2D2023%20Belfast%20Harbour,and%20building%20new%20storage%20facilities.>
- Carbon Trust (March 2020). *Harnessing our potential – Investment and jobs in ireland’s offshore wind industry*. Wind Energy Ireland. <https://windenergyireland.com/images/files/final-harnessing-our-potential-report-may-2020.pdf>
- Central Statistics Office (CSO). (2023, 30. Januar). *Statistics of Port Traffic Quarter 3 2022*. Central Statistics Office. <https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-spt/statisticsofporttrafficquarter32022/>
- Department of Public Expenditure, Government of Ireland. (2018, 19. Juni). *Project Ireland 2040*. Government of Ireland. <https://www.gov.ie/en/campaigns/09022006-project-ireland-2040/>
- Department of Public Expenditure, Government of Ireland. (2021, 4. Oktober). *National Development Plan 2021-2030*. Government of Ireland. <https://www.gov.ie/en/publication/774e2-national-development-plan-2021-2030/>
- Department of Housing, Local Government and Heritage, Government of Ireland. (2020, 8. Dezember). *Project 2040 National Planning Framework*. Government of Ireland. <https://www.gov.ie/en/publication/daa56-national-planning-framework-ireland-2040-our-plan-npf-2018/>
- Department of the Environment, Climate and Communications, Government of Ireland. (2022, 21. Dezember). *Climate Action Plan 2023*. Government of Ireland. <https://www.gov.ie/en/publication/7bd8c-climate-action-plan-2023/#:~:text=The%20Climate%20Action%20Plan%202023,budgets%20and%20sectoral%20emissions%20ceilings.>

- Dublin Port Company (DPC). (2021, 18. November). *Dublin Port Launches the 3FM project for Poolbeg Peninsula*. Dublin Port Company. <https://www.dublinport.ie/dublin-port-launches-3fm-project-poolbeg-peninsula/>
- Gavin & Doherty Geosolutions (GDG). (2022, September). *National Ports Study*. Wind Energy Ireland. <https://windenergyireland.com/images/files/final-national-ports-study.pdf>
- Irish Maritime Development Office (IMDO). (abgerufen: 2023, Februar). *Ports & Operators*. Irish Maritime Development Office. <https://www.imdo.ie/Home/site-area/statistics/ports-operators/ports-operators>
- Irish Maritime Development Office (IMDO). (abgerufen: 2023, Februar). *Irish Port Companies*. Irish Maritime Development Office. <https://www.imdo.ie/Home/site-area/statistics/ports-operators/irish-port-companies>
- Irish Maritime Development Office (IMDO). (abgerufen: 2023, Februar). *Route Map*. Irish Maritime Development Office. <https://www.imdo.ie/Home/site-area/statistics/ports-operators/route-map>
- Irish Maritime Development Office (IMDO). (2021). *Irish Maritime Transport Economist*. Irish Maritime Transport Economist Vol. 19. <https://www.imdo.ie/Home/site-area/news-events/irish-maritime-transport-economist-volume-19>
- National Ports Policy (NPP). (2013). *National Ports Policy*. Government of Ireland. <https://www.gov.ie/en/publication/4aa3cc-national-ports-policy/>
- Port of Waterford. (2019, Oktober). *Port of Waterford Masterplan 2020 – 2044 Summary*. Port of Waterford. https://www.portofwaterford.com/wp-content/uploads/2022/07/Port_of_Waterford_Summary_updated_for_issue_WEB_1.pdf
- Port of Cork (PoCC). (2022, Oktober). *Masterplan 2050*. Port of Cork. <https://www.portofcork.ie/wp-content/uploads/2022/10/Port-Masterplan-2050-Public-Consultation-Boards.pdf>
- Port of Cork (PoCC). (2022, Oktober). *Port of Cork Masterplan 2050*. Port of Cork. <https://www.portofcork.ie/port-of-cork-masterplan-2050/>
- Rosslare Europort. (2022, 30. Juni). *Rosslare Europort makes further significant investments with the purchase of an additional 18-acre site adjacent to the port and the award of a contract for its new Port Terminal Management System*. Rosslare Europort. <https://www.rosslareeuroport.ie/en-IE/news/Site-Purchase-and-Contract-award>
- Rosslare Europort. (2023). *Rosslare Europort Masterplan*. Rosslare Europort. <https://www.rosslareeuroport.ie/en-IE/master-plan>
- Rosslare Europort. (2023, 24. Februar). *Rosslare Europort and ESB join forces on Offshore wind projects*. Rosslare Europort. <https://www.rosslareeuroport.ie/en-IE/news/Rosslare-Europort-and-ESB-join-forces>
- Shannon Foynes Port Company (SFPC). (2023). *About Shannon Foynes Port Overview*. Shannon Foynes Port. <https://www.sfpc.ie/about/>
- Shannon Foynes Port Company (SFPC). (2023). *Services*. Shannon Foynes Port. <https://www.sfpc.ie/services/>
- Shannon Foynes Port Company (SFPC). (2023). *Vision 2041 - Masterplan*. Shannon Foynes Port. <https://www.sfpc.ie/vision-2041/>
- Shannon Foynes Port Company (SFPC). (2022, September). *Vision 2041 Strategic Review*. Shannon Foynes Port. <https://www.sfpc.ie/vision-2041-strategic-review/>
- Shannon Foynes Port Company (SFPC). (2022, September). *Vision 2041 Strategic Review Summary*. Shannon Foynes Port. <https://www.sfpc.ie/wp-content/uploads/2022/11/Vision-2041-Strategic-Review-Summary-Overview.pdf>
- The Irish Times (Ciara O'Brien). (2022, 16. March). *Shannon Foynes Port to invest €28m as part of plan to create wind generation hub*. *The Irish Times – Transport*. <https://www.irishtimes.com/business/transport-and-tourism/shannon-foynes-port-to-invest-28m-as-part-of-plan-to-create-wind-generation-hub-1.4828847>

