

Factsheet Malaysia und Singapur

Markterkundung

Schiffbau, Meerestechnik, Werften und Offshore-Zulieferindustrie nach Malaysia und Singapur

06. – 11. Oktober 2013

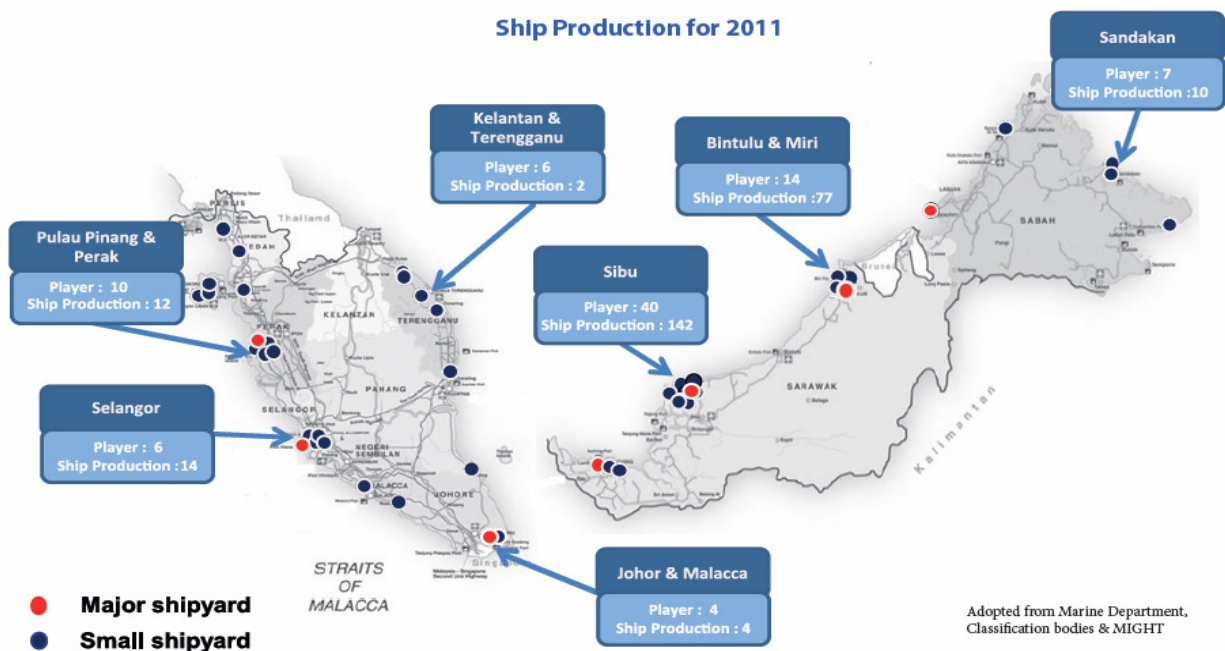
BMWi-Markterschließungsprogramm für KMU



Factsheet Malaysia

Malaysia gehört seit Jahren zu den 20 größten Handelsnationen weltweit (UNCTAD 2012: 20/35). Allein 95 % des Handels in Malaysia werden über den Seeweg getätigt. Mit seiner geostrategisch günstigen Lage an der Straße von Malakka, im Zentrum Süd-Ost-Asiens und der Verschmelzung dieser Region zu einer wirtschaftlichen Union (ASEAN → AEC; 2015) hat Malaysia die optimalen Voraussetzungen seinen weltweiten Einfluss auf die Schifffahrtsindustrie auszuweiten.

Schon jetzt zählen zwei der malaysischen Häfen (Port Klang und Port Tanjung Pelepas) zu den weltweiten Top 20 der größten Umschlagplätze für Container. Im nationalen Plan "Malaysian Shipbuilding / Ship Repair – Industry Strategic Plan 2020 (MSSIP)" wird die Entwicklung der Marineindustrie staatlich stark gefördert und als Entry Point Project (EPP) in die National Key Economic Area aufgenommen [NKEA= 12 starke Wirtschaftsbereiche, die Teil des 'Economic Transformation Programmes' der Regierung sind]. Damit erkennt die malaysische Regierung die tragende Funktion der Schifffahrtsindustrie in der malaysischen Wirtschaft an. Durch den Ausbau und die Entwicklung der Marineindustrie soll der Sprung vom Mittel-Lohn-Land zum entwickelten Industrieland geschafft werden.



Basisinformationen Malaysia	2010	2011	2012	2013*	2020*
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)					
-Mrd. RM	765,97	829,34	937,5	1.000,1	-
-Mrd. US\$	243,28	263,41	303,5	327,9	
Entwicklung und Prognose(*) Wirtschaftswachstum [%]	7,2	5,1	5,6	5,1	8,0
Gesamteinnahmen Marineindustrie/SBSR					
-Mrd. RM	7,36	7,05	-	-	19,09
-Mrd. US\$	2,34	2,24			6,06
Exporte					
-Mrd. RM	639,43	694,55	702,19	-	-
Export Partner	China 13.2%, Singapore 12.7%, Japan 11.5%, USA 8.9%, Thailand 5.5%, Germany 3.2% (2012)				
Importe					
-Mrd. RM	529,19	574,23	607,36	-	-
Import Partner	Japan 12.6%, China 12.6%, Singapore 11.4%, USA 10.6%, Thailand 6.2%, Germany 4.0%				

Bilaterale Beziehungen zu Deutschland:

- Neben Singapur wichtigster Partner innerhalb der ASEAN-Staatengruppe
- Bilaterales Handelsvolumen 2012: 10,415 Milliarden Euro (4,4% höher als in 2011)
- Doppelbesteuerungsabkommen
- Investitionsförder- und -schutzvertrag
- Deutsche Exporte: Investitionsgüter, Kraftfahrzeuge, pharmazeutische Erzeugnisse
- Malaysische Exporte: elektrotechnische Erzeugnisse, chemische Vorerzeugnisse, technische Fette und Öle

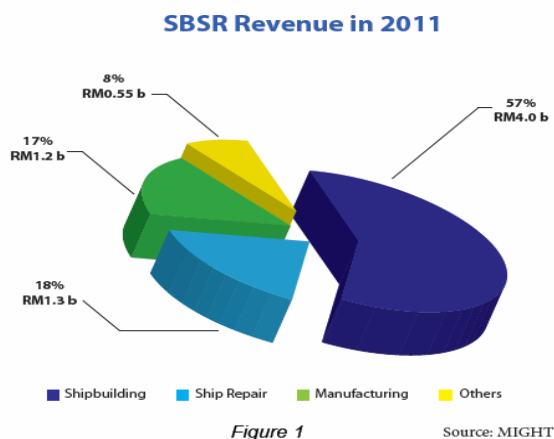
Regierungsprogramm zur Entwicklung der Marineindustrie - Vision 2020

Ziele:

- 80 % Anteil malaysischer Firmen am lokalen Schiffbaumarkt
- 2 % Anteil am globalen Schiffbaumarkt
- 3 % am Schiffsreparaturmarkt an der Straße von Malakka
- 80 % am Offshore Schiffsreparaturmarkt im Südchinesischen Meer
- Entwicklungen auf Nischenmärkte fokussieren (z.B. <120m Schiffe)

Industrieüberblick

Die Marineindustrie in Malaysia zeichnet sich durch Konzeption, Bau, Konstruktion, Reparatur, Wartung und Umbau von Schiffen und Marineausrüstung aus. Schiffe sind hierbei hauptsächlich hochseetaugliche und küstentaugliche Schiffe, Regierungs-, Passagier- und Fischerschiffe. Ein weiterer vielversprechender Markt ist der Offshore-Sektor und die hierfür benötigten Offshore Versorgungsschiffe (OSV). Malaysia hat 120 registrierte Werften, davon befinden sich 72 in Ost- und 48 in West- Malaysia. Die Gesamteinnahmen aus der Marineindustrie beliefen sich im Jahr 2011 auf 7,05 Mrd. RM/2,34 Mrd. US\$.



I. Schiffbau

Vor allem im klein- und mittelgroßen Schiffbausektor verzeichnet die Schifffahrtsindustrie positive Entwicklungen. Obwohl die Anzahl der neu gebauten Schiffe relativ gleich bleibt, zeigt sich nahezu eine Verdopplung der Schiffsproduktion in dead weight tonnage (dwt) in einem Zeitraum von zehn Jahren [von 6,4 Mio dwt (2000) zu 12,4 Mio dwt (2010)]. Dies vermittelt den Eindruck, dass malaysische Schiffbauunternehmen

ihren Fokus auf den Bau größerer und komplexerer Schiffe gerichtet haben.

Malaysische Schiffe wurden neben ihrem Hauptabnehmer, der ASEAN Region, auch nach Australien, Amerika, Afrika und Europa exportiert. Obwohl der Export malaysischer Schiffe gegenüber den Jahren 2008 und 2009 etwas zurückgegangen ist, war 2011 hingegen ein Aufwärtstrend des Exportvolumens zu verzeichnen. Das Exportvolumen malaysischer Schiffe in Gross Register Tonnage (grt) der letzten vier Jahre blieb konstant [durchschnittlich 50,000 GRT].

Im Importbereich ist 2011 erstmals das niedrigste Importvolumen an Schiffen zu verzeichnen, welches wiederum das Bild einer positiven Entwicklung des lokalen Schiffbaus verstärkt.

II. Schiff Reparatur / Umbau

Nach einem auf die Rezession zurückzuführenden Rückgang der Nachfrage nach Schiffen 2009 wird in den kommenden Jahren mit einem Anstieg um 26 % gerechnet.

Dieses erwartete Wachstum der Weltflotte wiederum hat direkte Auswirkungen auf den Schiffreparatursektor. In den nächsten Jahren wird aufgrund dessen mit einem starken Anstieg der Nachfrage nach Schiffsreparaturen gerechnet, um den Anforderungen einer wachsenden Weltflotte gerecht zu werden.

Im Bereich des Umbausektors gab es einige spill-over Effekte durch die boomende Öl- und Gasindustrie. Die hohen Preise sowie die starke Nachfrage nach Öl und Gas gaben Unternehmen den Anstoß 'single-hulled'-Öltankschiffe zu 'double-hulled'-Öltankschiffen umzubauen.

Desweiteren gab es Umbauten von Einhüllen-Öltankschiffen zu den für die Industrie benötigten 'Floating Production, Storage and Offloading' Plattformen (FPSO; deutsch: Produktions- und Lagereinheit). Die derzeit eingesetzten FPSOs entstammen zu 70 % aus der Umbauindustrie.

Auch die 'Vision 2020' beinhaltet Potential für den Umbausektor. Mit neuen Sicherheitsregelungen der International Maritime Organization (IMO) werden Einhüllen-Öltankschiffe aus dem Verkehr gezogen, um später umgebaut als Doppelhüllen-Öltankschiffe zu fahren.

III. Marineausrüstung

Die Herstellung von Marineausrüstung ist in Malaysia noch nicht sehr weit verbreitet [gegenwärtig 27 Unternehmen]. Im Jahr 2011 trug dieser Sektor 17 % zum Gesamteinkommen der Marineindustrie bei. Malaysia ist deswegen in diesem Bereich auf Importe angewiesen, welches Potentiale für deutsche Marineausrüstungshersteller schafft.

IV. Offshore

Die globale Öl- und Gasproduktion wuchs im letzten Jahrzehnt jährlich um 1,5 %. In Malaysia wurden dabei im Januar 2010 Öl- und Gasreserven von 20,56 Milliarden barrels of oil equivalent (BOE) gemessen. 5,8 Milliarden BOE dieser Reserven waren Rohöl und Kondensate, der Rest lag in Erdgasform vor.

Aufgrund der großen Nachfrage nach Offshore Versorgungsschiffen (OSV; Offshore Support Vessel) und Flüssiggastankern (Liquid Natural Gas / LNG carrier) zählt der Offshore-Sektor zu einem der schnellst wachsenden Märkte in der Marineindustrie. Petronas ist und bleibt hierbei einer der Motoren des OSV Marktes. Anfang 2012 riefen sie zusammen mit Shell Malaysia in Ostmalaysia die weltweit größten 'Enhanced Oil Recovery' Projekte (EOR; verbesserte Ölgewinnung) mit einem Investment von 12 Milliarden US\$ (37.3 Mrd. RM) ins Leben. Um diese Entwicklungsaktivitäten zu unterstützen besteht eine immense Nachfrage nach Offshore Marineschiffen, Plattform Versorgungsschiffen, Wohn – Lastkähnen und Ankerziehschleppern.

Shipyards, Shipbuilding & Ship Repair	Marine Equipment	Offshore Construction
1. Malaysia Marine and Heavy Engineering 2. Boustead Heavy Industry 3. Sabah shipyard (East Malaysia) 4. THHEAVY (formerly known as Ramunia) 5. Muhibbah Marine Engineering 6. Shin Yang Shipping 7. Selat Melaka Shipyard 8. Alam Maritim 9. Sarawak Slipways (East Malaysia) 10. Labuan Shipyard & Engineering (East Malaysia)	1. Allied Marine & Equipment 2. Marine Ship & Supplies 3. Vin Marine 4. Advance Starlight 5. B.L. Marine Supply 6. First Marine Services 7. Alam Maritim 8. Asia Slipway & Engineering 9. Nautica Nova 10. Kay Marine	1. Petronas Carigali 2. Sapura Kencana

Fazit

- Hohes Marktpotential für Schiffbauzulieferer, da Malaysia stark auf Importe von Komponenten für den Schiffbau und der Offshore Öl & Gasindustrie angewiesen ist
- Durch geographische Lage (an einer der meist befahrensten Seerouten der Welt):
 1. Hoher Bedarf an Spezialschiffen für Handelsschifffahrt und Behördenfahrzeuge
 2. Hoher Bedarf an Reparaturleistungen
- Port Klang und Port Tanjung Pelepas haben im Jahr 2012 einen höheren Containerumschlag als Hamburg und Bremerhaven verbucht
- Günstige Kostenstrukturen, eine junge Bevölkerung und die zentrale Lage Malaysias schaffen im Rahmen des Verschmelzungsprozesses der ASEAN-Region eine ideale Position
- Steuervorteile durch staatliche Förderung:
 1. 70 % des Einkommens von Schifffahrtsunternehmen sind steuerfrei, wenn 'local content' gegeben → Potential deutsch-malaysischer Joint Ventures
 2. Anträge auf Steuerbefreiung & Einfuhr zollfreier Güter für Investoren, die im Schiffbau tätig sind möglich
- ASEAN 2015: Verschmelzung der ASEAN Region zu der ASEAN Economic Community (AEC) → profitabler Wachstumsmarkt

Attraktive Marktpotentiale bieten sich aktuell für deutsche Hersteller von Ausrüstungen und Anlagen in folgenden Bereichen:

- Schiffbau / Spezialschiffe und Boote
- Frachtschiffe
- Schiffsmaschinen
- Meerestechnik
- Offshoretechnik
- Schiffsausrüstungen und Schiffsdesign
- Navigations- und Kommunikationssysteme
- Hafenausrüstungen und Frachthandhabung
- Sicherheitstechnik

Factsheet Singapur

Basisinformationen zum Zielland Singapur

Singapur, Inselstaat mit einer Bevölkerungszahl von 5,31 Mio., befindet sich im Zentrum Südostasiens und wird zu Recht als dessen Wirtschaftszentrum Nummer Eins bezeichnet. Seine günstige geografische Lage macht den Stadtstaat zu einem verkehrstechnischen Dreh- und Angelpunkt für die Region. Die hochentwickelte Infrastruktur mit einem der Top Drei geschäftigsten Containerhäfen der Welt und dem Changi International Airport mit über 200 Städteverbindungen sucht ihresgleichen. In maximal drei Flugstunden sind sämtliche ASEAN-Mitgliedsländer zu erreichen. Mit einer fortschrittlichen Freihandelspolitik, regional und weltweit, konnte die Regierung diese Position weiter verstärken.

Deutsche Unternehmen vor Ort schätzen an Singapur besonders

- die umfassende staatliche Unterstützung
- der hohe Umweltstandard
- die wirtschaftsorientierte Politik, Rechtssicherheit und Stabilität.
- die regionale Vernetzung mit anderen ASEAN-Staaten. Singapur fungiert damit für viele deutsche Unternehmen als sichere Basis für den Ausbau der Vertriebs- und Geschäftsaktivitäten in der gesamten ASEAN-Region (aktuell sind über 1.300 deutsche Unternehmen in Singapur registriert)

Die Schifffahrtsindustrie in Singapur

Die Schifffahrtsindustrie hat eine große Bedeutung für Singapurs Wirtschaft, da sie mit mehr als 100.000 Arbeitern und ca. 5000 maritimen Unternehmen gegenwärtig zu etwa 7% des BIPs beiträgt. Der Gesamtumsatz des Logistiksektors hat wieder stark zugenommen und in 2011 das Vorkrisenniveau von 2008 überschritten. Der Fokus der Schifffahrtsindustrie liegt auf dem Bau von kundenspezifischen und spezialisierten Schiffen, Bohrschiffen sowie auf technologisch anspruchsvolle Montage- und Reparaturarbeiten.

Schwerpunktsektoren der Schifffahrtsindustrie	Off-ShoreBereich	Reparaturarbeiten	AllgemeinerSchiffbau
Anteile	50% des Produktionswertes	40% des Branchenoutput	10% an den Verkäufen der Branche
Fokus des Sektors	Hauptsächlich Montage von Plattformen	Wartungs- und Modernisierungsarbeiten	v.a. Schiffe für die maritime Öl- und Gasbranche
Zukunftschancen	verschärfte Sicherheitsanforderungen zur schnellen Auswechslung von alten Bohrschiffen führen zu vielen Aufträgen	Wegen hoch qualifiziertem Angebot & verlässlicher Auftragsabwicklung sehr beliebter Standort für diese Arbeit	Fokus auf Offshore-Speziialschiffe

Jährlich kommen mehr als 130.000 Schiffe von über 200 Schifffahrtsgesellschaften in den Hafen Singapurs. Dieser ist mit mehr als 600 Häfen von über 123 Ländern verbunden. Er ist der zweit geschäftigste Containerhafen nach Shanghai und der größte Transshipment-Hafen der Welt. Rund ein Fünftel der weltweit stattfindenden Umladungen von Seefracht laufen hier ab.

Staatliche Zielsetzung im Bereich der Schifffahrtindustrie

Angesichts des steigenden Warenumschlages ist die Branche auf Expansion ausgerichtet und investiert in den Bau von neuen Lagerkapazitäten. Möglichem Platzmangel begegnet die staatliche Infrastrukturgesellschaft JTC Corporation mit Erweiterungsinvestitionen für die Aufschüttung neuer Industrieflächen für den Schiffbau sowie einer Öl-Plattform für SGD 890Mio. Zudem wird aufgrund der knappen Flächen mehr automatisiert. Zusätzlich ist ein internationales Cruisecenter in Planung um auch weiterhin als Haupthub für Asien zu agieren. Weitere Trends sind ein umweltverträglicher Umschlag von Waren sowie deren Anpassung an Asiens Märkte.

Die MPA (Maritime and Port Authority) hat zudem eine große Anzahl an Anreizen und Initiativen geschaffen. Diese sollen neuen und bereits ansässigen Unternehmen aus den maritimen und verwandten Branchen unterstützen, ihr Geschäft weiter auszubauen.

Förderprogramme

- | | |
|--|---|
| ☐ Approved International Shipping Enterprise (AIS) scheme | ☐ Maritime Finance Incentive (MFI) scheme |
| ☐ Approved Shipping & Logistics (ASL) scheme | ☐ Maritime Cluster Fund (MCF) |
| | ☐ Ship Broking and Forward Freight Agreement Trading (SB&FFA) scheme |

Die Investitionen sollen zu geschätzten SGD 207 Mio. Wertsteigerung pro Jahr führen. Die Regierung fördert darüber hinaus die Logistikindustrie mit verschiedenen Maßnahmen und Subventionen. Unterstützung erhält die Branche bei ihren Bemühungen durch die mit SGD 42 Mio. dotierte "Productivity Roadmap" der Regierung. Diese zielt auf die Förderung des "Supply Chain Management" sowie der Innovation und der Effizienz von Unternehmen ab.

Absatzpotentiale für deutsche Unternehmen

Im Hinblick auf internationale Präsenz und Kooperationsmöglichkeiten gehört Singapur zu den attraktivsten Standorten weltweit. Die „Singapore Maritime Week“, die „Sea Asia“ (knapp 300 Unternehmen haben 2011 dort ausgestellt) sowie die „Asia Pacific Maritime“ und die „Asian Shipping & Work Boat“ sind einige der renomierten Messen, welche in Singapur jährlich stattfinden.



Als erstes ASEAN-Mitglied einigten sich Singapur und die EU Mitte Dezember 2012 auf ein "Free Trade Agreement" (FTA). Die EU ist fünftwichtigster Export- und wichtigster Herkunftsmarkt gemessen am Ein- und Ausfuhrvolumen für Singapur und damit von zentraler Bedeutung.