



++ Pressemitteilung ++

VSM zur NMK: Maritime Industrie in Deutschland wächst - gleichzeitig steigt die Abhängigkeit von China weiter



Emden 28.04.2026- Die deutsche maritime Industrie wächst deutlich – zugleich steigt die strategische Abhängigkeit von China auf ein kritisches Niveau. Darauf weist der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) anlässlich der 14. Nationalen Maritimen Konferenz hin. Aktuelle Zahlen zeigen: Während das Wachstum der Branche deutlich an Fahrt gewinnt, verschieben sich die industriepolitische Gewichte weiter Richtung China.

„Die Auftragsvergabe aus Deutschland an chinesische Bauwerften hat im letzten Jahr 98 Prozent erreicht. Reeder agieren dabei betriebswirtschaftlich nachvollziehbar auf günstige Angebotspreise und attraktive Finanzierungsbedingungen. Dennoch ist diese

Entwicklung gesamtwirtschaftlich strategisch hochriskant“, sagte VSM-Hauptgeschäftsführer Dr. Reinhard Lücken. *„Wir reden seit Jahren von De-Risking – während unsere Abhängigkeit Tag für Tag wächst.“*

Wachstum gewinnt weiter an Dynamik

Gleichzeitig entwickelt sich die maritime Industrie in Deutschland positiv. Nach aktuellen Daten des Statistischen Bundesamts stieg der Gesamtumsatz der Branche – einschließlich zivilem Schiffbau, Reparatur und Marineschiffbau – um 15,3 Prozent.

Auch im zivilen Seeschiffbau zeigt sich eine deutliche Dynamik: Der Wert der Ablieferungen von Seeschiffen legte um 22,5 Prozent zu. Die Beschäftigung auf Werften mit mehr als 50 Mitarbeitenden wuchs um 6,9 Prozent.

„Die maritime Industrie ist ein Hochtechnologiesektor mit wachsender globaler Nachfrage. Deutschland ist in vielen spezialisierten Segmenten hervorragend positioniert und aktuell sehr gut ausgelastet“, so Lücken.

Auftragsvergabe verschiebt sich massiv nach China

Dennoch zeigt die internationale Auftragsvergabe im Schiffbau eine klare Entwicklung: In den vergangenen fünf Jahren haben europäische Reeder Schiffe im Wert von rund 310 Milliarden US-Dollar bestellt – rund 60 Prozent davon in China, mit stark steigender Tendenz. Während der Anteil chinesischer Werften 2021 noch bei 34 Prozent lag, stieg er bis 2025 auf 74 Prozent.

Bei deutschen Reedern ist die Entwicklung noch ausgeprägter: Von einem Bestellvolumen von 24,3 Milliarden US-Dollar entfielen im Durchschnitt 76 Prozent auf China, zuletzt sogar 95 Prozent (2024) und 98 Prozent (2025).

Nach Berechnungen des VSM summieren sich die Aufträge aus Deutschland an chinesische Werften in den vergangenen fünf Jahren auf 18,5 Milliarden US-Dollar, aus der EU auf rund das Zehnfache. *„Reeder entscheiden im harten internationalen Wettbewerb rational und folgen den günstigsten Angeboten, was verständlich ist. Gleichzeitig müssen wir uns fragen, ob diese Entwicklung langfristig im strategischen Interesse Deutschlands und Europas liegen kann“*, sagt Lücken.

Geopolitische Bedeutung wächst

China hat in den letzten 20 Jahren auf der Grundlage politischer Vorgaben und hohen staatlichen Investitionen massive industrielle Kapazitäten im Schiffbau ausgebaut und dominiert heute den Weltmarkt mit großem Abstand. Die maritime Industrie ist eng mit globaler Machtprojektion, Handelswegen und kritischer Infrastruktur verbunden – von Seehandelsrouten bis zu Unterseekabeln. *„Maritime Fähigkeiten sind ein zentraler Faktor geopolitischer Handlungsfähigkeit. Wer industrielle Kapazitäten verliert, verliert langfristig auch strategischen Einfluss. Wir müssen gemeinsam für attraktivere Bedingungen sorgen, damit sich Reeder wieder leichter für Europa entscheiden*

können“, so Lücken. Dazu muss der langfristige Trend des Abbaus von Produktionskapazitäten in Europa gestoppt und umgekehrt werden. „Das aktuelle Wachstum gibt schon die richtige Richtung vor. Doch die Investitionen müssen verstärkt und beschleunigt werden.“

Branche erwartet starkes Wachstum und steigenden Fachkräftebedarf

Für die kommenden Jahre rechnet die Branche mit weiterem Wachstum: eine Umsatzverdoppelung der maritimen Industrie in Deutschland bis 2030 ist realistisch. Parallel dazu wird ein deutlicher Anstieg des Fachkräftebedarfs erwartet – um mindestens 50 Prozent.

Um diesem Bedarf zu begegnen, werden neue Qualifizierungsansätze diskutiert, darunter spezialisierte Aufbaustudiengänge im Schiffbau für Ingenieurinnen und Ingenieure sowie gezielte Programme für Fachkräfte aus anderen Industrien.

Politisches Handeln erforderlich

Vor dem Hintergrund wachsender geopolitischer Spannungen und globaler Wettbewerbsverschiebungen gewinnt die maritime Industrie weltweit weiter an strategischer Bedeutung. Die jüngst erneuerte maritime Industriestrategie der Europäischen Kommission unterstreicht diese Entwicklung. Doch auch viele andere Nationen schlagen diesen Pfad ein.

„Die maritime Industrie steht für Innovation, Beschäftigung und strategische Souveränität gleichermaßen“, sagt Lücken. „Es ist gut und richtig, wenn wir uns für das, was wir schon geschafft haben, auch mal auf die Schultern klopfen. Maßstab unseres Handelns muss aber letztlich der globale Wettbewerb sein. Das betrifft nicht nur die Unternehmen sondern auch die staatlichen Rahmenbedingungen“

Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. ist die politische und wirtschaftliche Interessenvertretung der deutschen maritimen Industrie mit komplexen Wertschöpfungsketten in diversen maritimen Marktsegmenten. Weitere Einzelheiten zur Entwicklung der deutschen maritimen Industrie finden Sie im Internet unter <http://www.vsm.de>.

Rückfragen an:

Henning Beermann

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.

Steinhöft 11 (Slomanhaus)

20459 Hamburg

(040) 28 01 52-36

beermann@vsm.de

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V.

Steinhöft 11 (Slomanhaus)

20459 Hamburg

Tel: (040) 2801 52-0

E-mail: info@vsm.de



VERBAND FÜR SCHIFFBAU UND MEERESTECHNIK E.V.