



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Maritime Wirtschaft und Schiffbau im Vereinigten Königreich

Handout zur Zielmarktanalyse

Geschäftsanhahnung, 30.06.-04.07. 2025



Durchführer



Trade Horizons
— GLOBAL BUSINESS GROWTH —

IMPRESSUM

Herausgeber

Trade Horizons Ltd.

Text und Redaktion

Miriam Achenbach

Stand

Mai 2025

Druck

Trade Horizons Ltd.

Gestaltung und Produktion

Trade Horizons Ltd.

Bildnachweis

Unsplash

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



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



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



**MITTELSTAND
GLOBAL**
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für die Geschäftsanbahnung Vereinigtes Königreich Maritime Wirtschaft und Schiffbau erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

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

Inhalt

Inhalt	1
Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	2
1 Abstract	3
2 Wirtschaftsdaten kompakt	4
3 Branchenspezifische Informationen.....	10
3.1 Marktpotenziale und -chancen	11
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	12
3.2.1 Entwicklung und Ausblick maritime Technik, Schiffbau, Offshore-Technologien	12
3.2.2 Maritime Vorhaben und Entwicklung im Bereich Schiffreparatur und -wartung	14
3.2.3 Schifffracht.....	17
3.2.4 Häfen und Hafenbau.....	20
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele.....	23
3.3.1 Technologische Trends.....	23
3.3.2 Wirtschaftspolitische Maßnahmen für den Bereich Schiffbau und Meerestechnik	25
3.3.3 Maritime Regierungsstellen und ihre Aufgaben im Sektor	27
3.4 Wettbewerbssituation.....	29
3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die maritime Branche	32
3.5.1 SWOT-Analyse der britischen maritimen Branche	33
3.5.2 SWOT-Analyse der schottischen maritimen Branche	34
4 Kontaktadressen	34
Quellenverzeichnis	37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verzeichnis der britischen Anbieter von Schiffstechnik	13
Abbildung 2: Reparatur und Wartung von Schiffen und Booten TOTAL (Mio. £), 2020-2025	14
Abbildung 3: HMS Vanguard at Faslane (Royal Navy)	16
Abbildung 4: Internationaler Güterverkehr der wichtigsten Häfen nach Richtung und inländischer Güterverkehr von 2000 bis 2023	17
Abbildung 5: Die 10 wichtigsten Häfen nach Tonnage im Jahr 2023	18
Abbildung 6: Vierteljährliche Hafenfrachttonnage und -einheiten ab 2019	19
Abbildung 7: Frachtaufkommen der wichtigsten britischen Häfen nach Ladungsgruppen seit 2019	19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: GTAI-Informationen zum Vereinigten Königreich	10
Tabelle 2: Schiffswerften für Reparaturen im Vereinigten Königreich (alphabetische Reihenfolge)	15
Tabelle 3: Schiffswerften für Neubau im Vereinigten Königreich (alphabetische Reihenfolge)	16
Tabelle 4: Schiffswerften für Abwrackung im Vereinigten Königreich (alphabetische Reihenfolge)	16
Tabelle 5: SWOT-Analyse Vereinigtes Königreich Maritime Wirtschaft	33
Tabelle 6: SWOT-Analyse Schottland Maritime Wirtschaft	34
Tabelle 7: Kontaktadressen Institutionen und Multiplikatoren im Maritimen Sektor (alphabetische Reihenfolge)	34
Tabelle 8: Handelskammern und weitere nicht-sektorspezifische Kontaktadressen (alphabetische Reihenfolge)	36

1 Abstract

Die maritime Industrie im Vereinigten Königreich befindet sich derzeit in einer Phase des Wandels und der strategischen Neuausrichtung. Nach dem Austritt aus der Europäischen Union hat sich die Branche mit neuen regulatorischen Rahmenbedingungen, Handelsabkommen und Herausforderungen in der globalen Lieferkette konfrontiert gesehen. Gleichzeitig wirkt sich der weltweite Trend zur Dekarbonisierung und Digitalisierung auch auf die britische Seeschifffahrt, den Schiffbau und die Hafeninfrastruktur aus. Trotz dieser Unsicherheiten bleibt die maritime Industrie ein zentraler Wirtschaftszweig im Vereinigten Königreich: Sie trägt signifikant zum Bruttoinlandsprodukt bei und bietet zehntausende Arbeitsplätze. Wachstumschancen ergeben sich insbesondere in den Bereichen Offshore-Windenergie, autonome Schifffahrt und nachhaltige Logistiklösungen.

Die Regierung unterstützt diesen Wandel durch Investitionen in grüne Technologien und Modernisierung der Hafenanlagen. Dennoch stehen Wettbewerbsfähigkeit und internationale Anbindung weiterhin im Fokus politischer und wirtschaftlicher Debatten. Das Vereinigte Königreich muss seine strategische Position in der globalen maritimen Wertschöpfungskette sichern, um langfristig als maritimer Knotenpunkt bestehen zu können.

Nachdem die Schifffahrtsindustrie im Jahr 2023 einen Rückgang von 8,5 % erlebte, wird für das Jahr 2025 wieder ein geringes Wachstum von 0,8 % erwartet. Besonders in den Bereichen Digitalisierung, Internet of Things in Häfen, Autonome Schiffe oder Grüne Schifffahrt erlebt die Branche einen Aufschwung und hier bestehen auch Chancen für deutsche Unternehmen und Zulieferer. Der britische maritime Sektor bietet vielfältige Einstiegsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen, besonders wenn sie Technologie, Nachhaltigkeit und Kooperation in den Fokus stellen. Erfolgsfaktoren sind Netzwerkaufbau, Beteiligung an britischen Ausschreibungen und strategische Partnerschaften mit lokalen Akteuren.

Die UK Chamber of Shipping hat eine Investition in Höhe von 700 Mio. £ vorgeschlagen, um die Hafeninfrastruktur zu modernisieren, die Landstromkapazitäten zu erweitern und die Entwicklung sauberer Schiffs Kraftstoffe zu unterstützen.¹ Ein umfassender Bericht von Marine Capital Ltd. schätzt, dass in den nächsten drei Jahrzehnten etwa 75 Mrd. £ erforderlich sein werden, um die britische Schifffahrt zu dekarbonisieren. Dazu gehören Investitionen in neue Schiffe, die Nachrüstung bestehender Flotten und die Entwicklung einer Infrastruktur für die Produktion und Bunkerung von CO₂-freien Kraftstoffen. Die Vielfalt des britischen Schifffahrtssektors mit einer Vielzahl unterschiedlicher Schiffstypen, Reeder und Betreiber sowie Häfen und Terminals stellt eine große Herausforderung für die Bemühungen des Landes um eine Dekarbonisierung der Schifffahrt dar.² Im Hinblick auf Schiffs Kraftstoffe schlägt die Regierung vor, grüne Schifffahrtskorridore zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU zu entwickeln. Darüber hinaus hat sie gegenwärtig einen mit 30 Mio. £ dotierten Wettbewerb für saubere Schifffahrtstechnologien ins Leben gerufen, der sich auf kohlenstoffarme Technologien wie Elektrizität, Wasserstoff, Ammoniak, Methanol und Windkraft konzentriert.³

Die BMWG-Geschäftsanbahnung „Maritime Wirtschaft & Shipbuilding Vereinigtes Königreich“, die im Juli 2025 nach Glasgow und Newcastle führt, soll deutschen Unternehmen die britische Schifffahrtsindustrie näherbringen, aufzeigen, wo Geschäftsmöglichkeiten bestehen, und Networking und individuelle erste Geschäftstreffen in den Fokus stellen.

¹ UK Chamber of Shipping: „Shipping sets out £700m Of Net Zero investment priorities“ (Oktober 2024),

<https://www.ukchamberofshipping.com/news/shipping-sets-out-ps700m-net-zero-investment-priorities>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

² Seatrade Maritime: „\$75bn of new investment required to fund UK shipping's energy transition“ (Dezember 2022), <https://www.seatrade-maritime.com/sustainability/-75bn-of-new-investment-required-to-fund-uk-shipping-s-energy-transition>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

³ Slaughter and May: „UK Energy and Infrastructure: What's to come in 2025“ (Januar 2025), <https://www.slaughterandmay.com/insights/horizon-scanning/uk-energy-and-infrastructure-what-s-to-come-in-2025>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

2 Wirtschaftsdaten kompakt

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT

Vereinigtes Königreich

Dezember 2024

GTAI GERMANY
TRADE & INVEST

Bevölkerung und Ressourcen

Fläche (km ²)	243.610
Einwohner (Mio.)	2024: 69,1*; 2029: 71,0*; 2034: 72,4*
Bevölkerungswachstum (%)	2024: 0,6*; 2029: 0,4*; 2034: 0,3*
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)	2024: 1,6*
Altersstruktur	2024: 0-14 Jahre: 17,2%; 15-24 Jahre: 11,7%; 25-64 Jahre: 51,6%; 65 Jahre und darüber: 19,5%*
Geschäftssprache(n)	Englisch
Rohstoffe	Kohle, Erdöl, Erdgas, Eisenerz, Blei, Zink, Gold, Zinn, Kalkstein, Salz, Ton, Kreide, Gips, Pottasche, Quarzsand und Schiefer
Gas - Produktion (Mrd. cbm)	2021: 32,8; 2022: 38,1; 2023: 34,5
Gas - Reserven (Billionen cbm)	2020: 0,2
Erdöl - Produktion (Tsd. bpd)	2021: 874,1; 2022: 808,8; 2023: 715,0
Erdöl - Reserven (Mrd. Barrel)	2020: 2,5

Wirtschaftslage

Währung	Bezeichnung Kurs (August 2024) Jahresdurchschnitt	Pfund Sterling (£); 1 £ = 100 Pence 1 Euro = 0,842 £; 1 US\$ = 1,314 £ 2023: 1 Euro = 0,868 £; 1 US\$ = 1,243 £ 2022: 1 Euro = 0,855 £; 1 US\$ = 1,236 £ 2021: 1 Euro = 0,858 £; 1 US\$ = 1,376 £
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)		
- Mrd. US\$		2023: 3.382; 2024: 3.588*; 2025: 3.730*
- Mrd. £		2023: 2.720; 2024: 2.808*; 2025: 2.901*
BIP/Kopf (nominal)		
- US\$		2023: 49.648*; 2024: 52.423*; 2025: 54.280*
- £		2023: 39.929*; 2024: 41.037*; 2025: 42.206*
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)		2022: Handel/Gaststätten/Hotels 13,4; Bergbau/Industrie 12,2; Transport/Logistik/Kommunikation 10,3; Bau 6,2; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 0,9; Sonstige 57,1
BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %)		2022: Privatverbrauch 61,9; Staatsverbrauch 21,0; Bruttoanlageinvestitionen 17,6; Bestandsveränderungen 1,0; Außenbeitrag -2,7

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

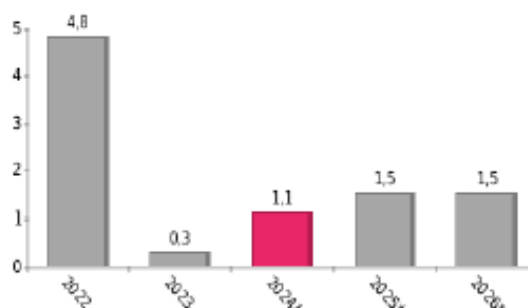
-1-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real



Inflationsrate (%)	2023: 7,3; 2024: 2,6*; 2025: 2,1*
Arbeitslosenquote (%)	2023: 4,0; 2024: 4,3*; 2025: 4,1*
Haushaltssaldo (% des BIP)	2023: -6,0; 2024: -4,3*; 2025: -3,7*
Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)	2023: -2,0; 2024: -2,8*; 2025: -2,8*
Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)	2023: 17,7; 2024: 17,1*; 2025: 17,1*
Ausgaben für F&E (% des BIP)	2019: 2,7; 2020: 2,9; 2021: 2,9
Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)	2023: 100,0; 2024: 101,8*; 2025: 103,8*
Ausländische Direktinvestitionen	
- Nettotransaktionen (Mio. US\$)	2021: -71.174; 2022: 14.912; 2023: -89.247
- Bestand (Mio. US\$)	2021: 2.689.966; 2022: 2.718.892; 2023: 3.048.932
- Hauptländer (Anteil in %, Bestand)	2022: USA 34,0; Luxemburg 6,9; Niederlande 6,8; ; Frankreich: 5,6; Japan 4,2; Sonstige 42,5
- Hauptbranchen (Anteil in %, Bestand)	2022: Finanzdienstl. 30,1; Wissenschaftliche und Technische Dienstleistungen 13,2; Handel u. Reparatur 8,8; Information und Kommunikation 7,8; Administrative und unterstützende Dienstleistungen 7,1; Nahrungsmittel, Getränke u. Tabak 4,9; Logistik/Transport 4,5; Sonstige 23,6
Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.)	2021: 142,7; 2022: 125,7; 2023: 114,9
Auslandsverschuldung (zum 31.12.)	Mrd. US\$: 2021: 5.276; 2022: 5.904; 2023: 6.045 Mrd. Pfund: 2021: 7.260; 2022: 7.297; 2023: 7.520

Außenwirtschaft

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

	2021	%	2022	%	2023	%
Ausfuhr	470,5	18,9	535,1	13,7	521,2	-2,6
Einfuhr	688,2	8,5	821,6	19,4	791,7	-3,6
Saldo	-217,7		-286,5		-270,4	

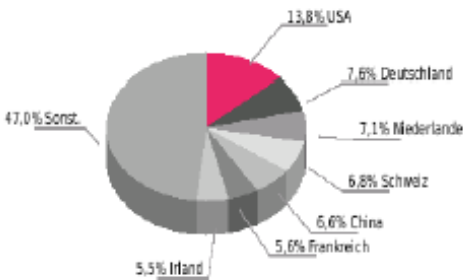
* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-2-

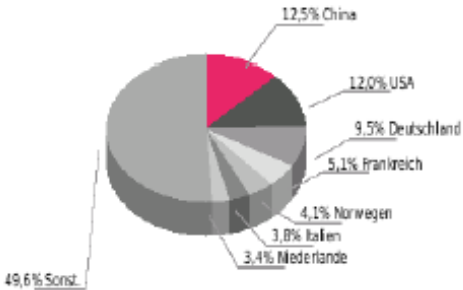
© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Exportquote (Exporte/BIP in %)	2021: 15,0; 2022: 17,1; 2023: 15,4
Exportgüter nach SITC (% der Gesamtexporte)	2023: Maschinen 16,2; Chem. Erzeugnisse 13,5; Gold 12,7; Kfz und -Teile 9,2; Erdöl 4,0; Nahrungsmittel 3,8; Elektronik 3,2; Mess- und Regeltechnik 3,1; Elektrotechnik 3,1; Sonstige Fahrzeuge 3,1; Sonstige 28,1
Importgüter nach SITC (% der Gesamtimporte)	2023: Kfz und -Teile 11,2; Chem. Erzeugnisse 10,1; Maschinen 10,1; Nahrungsmittel 8,0; Elektronik 7,0; Gold 6,1; Elektrotechnik 4,7; Erdöl 4,1; Textilien/Bekleidung 3,6; Petrochemie 3,4; Sonstige 31,7

Hauptabnehmerländer	Hauptabnehmerländer 2023; Anteil in %
---------------------	---



Hauptlieferländer	Hauptlieferländer 2023; Anteil in %
-------------------	---



	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte	473,9	18,9	506,6	6,9	584,2	15,3
DL-Importe	254,0	16,2	321,6	26,6	393,9	22,5
Saldo	219,9		185,0		190,3	

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	CARIFORUM; COMESA; SACU; Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory
--	--

Mitgliedschaft in Zollunion

Nordirland ist seit 01.01.2021 Zollgebiet des Vereinigten Königreichs, wird jedoch zugleich behandelt, als ob es zum Zollgebiet der EU gehören würde.

Außenhandel Deutschlands mit Vereinigtes Königreich

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

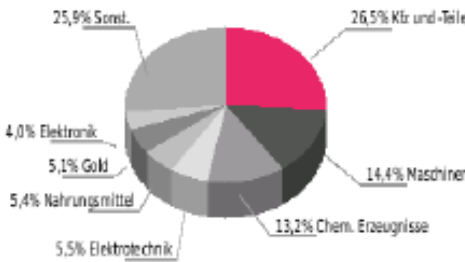
	2021	%	2022	%	2023	%
dt. Exporte	65,0	-3,1	73,8	13,5	78,4	6,3
dt. Importe	32,2	-7,9	40,3	25,0	36,7	-8,9
Saldo	32,8		33,4		41,7	

Halbjahreswert (Mrd. Euro)

- deutsche Exporte
- H1/2024: 41,0 (+5,5%)
- deutsche Importe
- H1/2024: 18,0 (-7,7%)

Deutsche Exportgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
2023; % der Gesamtexporte



Deutsche Importgüter nach SITC
(% der Gesamtimporte)

2023: Maschinen 14,4; Kfz und -Teile 14,3; Chem. Erzeugnisse 14,2; Erdöl 12,6; Sonstige Fahrzeuge 8,6; Elektrotechnik 5,6; Mess- und Regeltechnik 3,1; NE-Metalle 3,1; Elektronik 2,9; Nahrungsmittel 2,1; Sonstige 19,1

Rangstelle bei deutschen Exporten

2023: 8 von 239 Handelspartnern

Rangstelle bei deutschen Importen

2023: 13 von 239 Handelspartnern

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

	2021	%	2022	%	2023	%
Einnahmen	29,0	8,3	32,1	10,7	31,8	-0,9
Ausgaben	30,1	18,5	33,5	11,2	35,9	7,2
Saldo	-1,1		-1,4		-4,1	

Deutsche Direktinvestitionen
(Mio. Euro)

- Bestand
- 2020: 97.380; 2021: 108.123; 2022: 114.442
- Nettotransaktionen
- 2021: +30.045; 2022: +13.249; 2023: +19.195*

Direktinvestitionen des Vereinigten Königreiches in Deutschland (Mio. Euro)

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-4-

- Bestand	2020: 36.933; 2021: 48.391; 2022: 55.814
- Nettotransaktionen	2021: +33.044; 2022: -1.397; 2023: +38.273*
Doppelbesteuerungsabkommen	Abkommen vom 30.03.2010; in Kraft seit 30.12.2010; letzte Änderung vom 12.01.2021
Auslandshandelskammer	London, https://grossbritannien.ahk.de/
Deutsche Auslandsvertretung	London, https://uk.diplo.de/
Auslandsvertretung des Vereinigten Königreiches in Deutschland	Berlin, www.gov.uk/world/germany

Außenhandel der EU mit Vereinigtes Königreich

Warenhandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)						
	2021	%	2022	%	2023	%
Exporte der EU	283,4	2,1	328,4	15,9	336,2	2,4
Importe der EU	147,6	-12,7	216,9	46,9	181,0	-16,5
Saldo	135,7		111,5		155,2	
Halbjahreswert EU-27 (Mrd. Euro)						
- Exporte der EU	H1/2024: 171,7 (+0,9%)					
- Importe der EU	H1/2024: 82,9 (-13,6%)					
Dienstleistungshandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)						
	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte der EU	207,1	10,6	256,6	23,9	264,9	3,3
DL-Importe der EU	175,7	3,6	210,6	19,9	211,3	0,3
Saldo	31,4		45,9		53,6	
Freihandelsabkommen mit EU	Handels- und Partnerschaftsabkommen seit 01.01.2021					
Einseitige EU-Zollpräferenzen	Keine einseitigen Präferenzregelungen					

Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Treibhausgasemissionen (tCO ₂ eq. pro Kopf)	2011: 8,9; 2021: 6,4
Treibhausgasemissionen (Anteil weltweit in %)	2011: 1,2; 2021: 0,9
Emissionsintensität (tCO ₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)	2011: 211,7; 2021: 136,2
Erneuerbare Energien (Anteil am Primärenergieangebot in %)	2011: 4,0; 2021: 12,6
Emissionsstärkste Sektoren (2021, nur national, Anteil in %)	Transport: 25,8; Elektrizität/Wärme: 21,9; Gebäude: 21,3
Stromverbrauch/Kopf (kWh)	2022: 4.314
Sustainable Development Goals Index 2024	9 von 167 Handelspartnern

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-5-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien	Keine Risikoeinstufung
Corruption Perceptions Index 2023 (Rang)	20 von 180 Ländern
Logistics-Performance-Index 2023 (Rang)	19 von 139 Ländern
Internetqualität 2023 (Rang)	32 von 121 Ländern

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

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Energyinstitute, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, 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 Ansprechpartner
bei Germany Trade & Invest:
Leonie Schneiderhöhn
T +49 (0) 228 249 93-279
leonie.schneiderhoehn@gtai.de

Germany Trade & Invest
Standort Bonn
Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de/de/trade

Germany Trade & Invest
Hauptsitz
Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.de
www.gtai.de/en/invest

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-6-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen über die Maritime Industrie im Vereinigten Königreich

Wie entwickelt sich die britische Wirtschaft aktuell und welche Standortfaktoren zeichnen das Land aus? Wie sehen die Trends in den wichtigsten Branchen des Vereinigten Königreichs aus? Und was ist bei Zoll, Import und rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten? Hier finden Sie unser gebündeltes Wissen über das Land. Für einige der GTAI-Artikel kann eine kostenlose Registrierung notwendig sein.

Tabelle 1: GTAI-Informationen zum Vereinigten Königreich

GTAI-Informationen zum Vereinigten Königreich	Link
Wirtschaftsdaten	Wirtschaftsdaten kompakt - Vereinigtes Königreich
Wirtschaftsausblick	Britische Konjunktur nimmt Fahrt auf
Kulturelle Hintergründe und Regeln für den Geschäftskontakt	
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen im Vereinigten Königreich	Recht kompakt Vereinigtes Königreich
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr im Vereinigten Königreich	Zoll und Einfuhr kompakt - Vereinigtes Königreich (Großbritannien)

Quelle: GTAI, Weitere

3 Branchenspezifische Informationen

Laut dem QBE-Bericht „*Navigating maritime challenges: forecast for the UK marine sector*“ erlebte die Schifffahrtsindustrie im Vereinigten Königreich im Jahr 2023 einen Rückgang von 8,5 %. Abgesehen von 2020, als die Branche mit der Covid-19-Pandemie zu kämpfen hatte, ist dies der stärkste Rückgang in der Schifffahrt seit 2016. Der Bericht geht davon aus, dass die Branche im Jahr 2024 nur noch um 0,4 % schrumpfen wird, bevor sie im Jahr 2025 wieder ein geringes Wachstum von 0,8 % verzeichnen wird.⁴

Im Jahr 2024 befinden sich 1.992 Handelsschiffe mit insgesamt 113 Mio. t Tragfähigkeit, d.h. 5 % der Tragfähigkeit der Welthandelsflotte, in unmittelbarem Besitz von britischen Unternehmen oder werden von ihnen verwaltet oder betrieben. Im Vergleich dazu entfielen auf die im Vereinigten Königreich registrierte Handelsflotte 9,5 Mio. t Tragfähigkeit, was 0,4 % der Weltflotte entspricht.

- **Direkter Besitz (Direct owned):** 2024 befanden sich 843 Handelsschiffe im Besitz von im Vereinigten Königreich registrierten Unternehmen mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 39 Mio. t, was einem Anstieg von 70 % gegenüber 2023 entspricht. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass ein großes Unternehmen einen großen Teil seiner Flotte in britisches Direkt Eigentum überführt hat, was zu einem Anstieg der Tragfähigkeit um fast das Vierfache geführt hat.
- **Begünstigtes Eigentum (Beneficial owned):** 2024 betrug die Tragfähigkeit im wirtschaftlichen Eigentum des Vereinigten Königreichs 49 Mio. t, das ist ein Anstieg um 7 % gegenüber 2020, kurz vor dem starken Rückgang im Jahr 2021. Dieser war vor allem darauf zurückzuführen, dass einige Unternehmen ihren Hauptsitz aus dem Vereinigten Königreich verlegt hatten und inzwischen wieder zurückgekehrt sind.
- **Verwaltete Schiffe (Managed):** 2024 gab es insgesamt 1.104 Handelsschiffe, die von im Vereinigten Königreich registrierten Unternehmen verwaltet wurden, mit einer Gesamttonnage von 55 Mio. t. In den letzten 10 Jahren war ein schwankender Abwärtstrend zu verzeichnen.⁵

Die **Nationale Schiffbaustrategie**, die erstmals 2017 veröffentlicht und 2022 aktualisiert wurde, enthält die Verpflichtung der Regierung, die Grundlagen für einen modernen und effizienten Sektor zu entwickeln, der in der Lage ist, die künftigen Verteidigungs- und Sicherheitsbedürfnisse des Landes zu erfüllen und gleichzeitig den britischen Schiffbausektor wettbewerbsfähiger zu machen und die Widerstandsfähigkeit der Branche zu erhöhen. Im

⁴ QBE Europe: „UK marine sector set to return to growth by 2025“ (Januar 2024), <https://qbeeurope.com/news-and-events/press-releases/uk-marine-sector-set-to-return-to-growth-by-2025>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

⁵ GOV.UK: „Shipping fleet statistics: 2024“ (Februar 2025), <https://www.gov.uk/government/statistics/shipping-fleet-statistics-2024/shipping-fleet-statistics-2024>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

Rahmen der 2022-Strategie wird der Schwerpunkt u.a. auf folgende Faktoren gelegt:

- Bis 2025 sollen alle neuen Schiffe für britische Gewässer emissionsfrei konstruiert sein.
- Bis 2050 wird der britische Binnenschifffahrtssektor *Net-Zero* sein.
- Entwicklung eines Rechtsrahmens für die maritime Autonomie, damit das Vereinigte Königreich innerhalb der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation eine Vorreiterrolle übernehmen kann.
- Bis 2030 sollen die Exporte von Schiffbau, Bootsbau und Meerestechnik um 45 % steigen.⁶

Personalentwicklung

Im Jahr 2024 waren ca. 23.700 britische Seeleute auf See aktiv, was einem Rückgang von 2 % gegenüber dem Wert von 2023 entspricht. Im Jahr 2024 betrug die Anzahl der auf See aktiven britischen Seeleute nach Art:⁷

- 10.620 Offiziere mit Seediplom
- 9.880 Mannschaften
- 1.700 Offiziere ohne Seediplom
- 1.500 Offiziersanwärter

Die Mehrheit der britischen Seeleute sind Männer (84 % der Gesamtzahl), wobei der Frauenanteil in den niedrigen Rängen höher als nur 16 % ist.

3.1 Marktpotenziale und -chancen

Die maritime Wirtschaft im Vereinigten Königreich ist ein bedeutender Sektor, der sich aktuell im Wandel befindet. Künftige Entwicklungen werden stark von geopolitischen, technologischen und ökologischen Faktoren beeinflusst. Es gibt verschiedene Untersektoren der Branche, in der Marktpotenzial auch für ausländische Unternehmen besteht.

1. Nachhaltigkeit und grüne Schifffahrt: Die Net-Zero-Ziele der britischen Regierung, die bis 2050 erreicht werden sollen, treiben Forschung, Entwicklung und finanzielle Förderung im Bereich grüne Schifffahrt voran. Treibende Faktoren sind u.a. auch Internationale Umweltauflagen, wie die Ziele der International Maritime Organization (IMO) zur CO₂-Reduktion. Die britische Regierung investiert in den Bau emissionsarmer Schiffe (z.B. mit Ammoniak, Wasserstoff oder elektrischen Antrieben), in die Entwicklung von „Green Ports“, z.B. Shore Power, Smart Grids und nachhaltige Logistik, und hat verschiedene Förderprogramme wie das UK Clean Maritime Demonstration Competition (mehr dazu in Folgekapiteln). Außerdem unterstützt die Regierung Investitionen in emissionsfreie Schifffahrtsrouten, um langfristige Nachhaltigkeit zu gewährleisten.⁸

2. Digitalisierung und Automatisierung: Moderne britische Häfen investieren stark in digitale Transformation, einschließlich automatisierter Containerabwicklung und KI-gestützter Schiffsnachverfolgung. Der Hafen von Felixstowe hat als erster in Europa autonome Terminal-Traktoren in den Betrieb integriert. Der Hersteller Westwell hat die ersten beiden Elektrostapler geliefert, die im größten britischen Containerhafen eingesetzt werden.⁹ Auch Echtzeit-Tracking von Schiffen und Fracht oder autonome Schiffe und ferngesteuerte Flottenmanagementsysteme sind wichtige Themen für die britische maritime Wirtschaft.

3. Ausbau erneuerbarer Offshore-Energie: Das Vereinigte Königreich verfügt über enorme Offshore-Windpotenziale, besonders in der Nordsee. Der Ausbau dieser Potenziale, z.B. durch den Ausbau von Offshore-Windparks oder die Entwicklung von Infrastruktur für schwimmende Windkraftanlagen, ist fundamental. Der Dogger Bank Windpark wird der weltweit größte Offshore-Windpark sein und bis zu 6 Mio. Haushalte mit Strom versorgen. Der Dogger Bank Wind Farm ist ein Offshore-Windpark, der in drei Phasen - Dogger Bank A, B und C - entwickelt

⁶ Baltic Wharf: „Marine Sector Economics“ (Oktober 2022), https://www.balticwharf.org.uk/economics_report, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

⁷ GOV.UK: „Seafarers in the UK Shipping Industry: 2024“ (Februar 2025), <https://www.gov.uk/government/statistics/seafarers-in-the-uk-shipping-industry-2024/seafarers-in-the-uk-shipping-industry-2024>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

⁸ GOV.UK: „New green international shipping routes backed by government funding“ (April 2024), <https://www.gov.uk/government/news/new-green-international-shipping-routes-backed-by-government-funding>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

⁹ Port Technology: „Port of Felixstowe becomes first in Europe to launch autonomous trucks into ops“ (Dezember 2022), <https://www.porttechnology.org/news/port-of-felixstowe-becomes-first-in-europe-to-launch-autonomous-trucks-into-ops/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

wird, die an den nächstgelegenen Punkten zwischen 130 km und 190 km von der Nordostküste Englands entfernt sind. Zusammen werden sie der größte Offshore-Windpark der Welt sein. Jede Phase wird eine installierte Erzeugungskapazität von 1,2 GW haben und stellt eine Investition in Höhe von mehreren Mrd. Pfund dar. Zusammen werden sie eine installierte Leistung von 3,6 GW haben.¹⁰

4. Brexit und geopolitische Umbrüche: Der Brexit hat die Notwendigkeit von neuen Handelsabkommen und Zollregelungen gebracht – dies führte zur Entwicklung von Freihäfen („Freeports“): z.B. Thames Freeport, Humber Freeport. Außerdem setzt das UK auf eine stärkere Zusammenarbeit mit außereuropäischen Märkten (z.B. Asien, USA).

5. Ausbildung und Fachkräftesicherung: Die Zahl der in der Schifffahrt/maritimen Wirtschaft tätigen Personen nimmt leicht ab, bewirkt durch Alterung der bestehenden Belegschaft. Auch ein Fachkräftemangel bzgl. der neuen technologischen Anforderungen macht sich bemerkbar; so sollen technische und digitale Kompetenzen gefördert werden. Die fünf besten maritimen Universitätsprogramme in Großbritannien finden sich an folgenden Bildungseinrichtungen: 1. Universität von Southampton, 2. Universität Plymouth, 3. Solent Universität Southampton, 4. Universität Newcastle, 5. Universität von Strathclyde.¹¹

6. Investitionen in Hafeninfrastruktur: Um konkurrenzfähig gegenüber EU-Häfen zu bleiben, muss das UK in die Modernisierung und Vertiefung von Häfen investieren sowie in multimodale Verkehrsanbindungen (mehr dazu in Kapitel 3.2.4). Die Verbesserung der Hafeninfrastruktur, um schnell und effizient auf die sich verändernde globale geopolitische Landschaft reagieren zu können, wird dem Land Stabilität verleihen. Ob es sich nun um eine Änderung der Lieferkettenprofile handelt oder um weiteren Druck auf die Energiepreise aufgrund der Eskalation des Krieges im Nahen Osten, werden Häfen ein wichtiger Key Asset für die britische Wirtschaft bleiben.¹²

- Im Jahr 2022 kündigte ABP die erste groß angelegte Importanlage für grünen Wasserstoff im Vereinigten Königreich an. Die Anlage wird im Hafen von Immingham angesiedelt sein und grünes Ammoniak importieren, das zur Herstellung von grünem Wasserstoff verwendet wird, um zur Dekarbonisierung schwer abbaubarer Sektoren wie Verkehr und Industrie beizutragen.
- Peel Ports entwickelt ein neues maritimes Logistikzentrum, das jährlich schätzungsweise 14.700 Lkw-Fahrten im Vereinigten Königreich und auf dem europäischen Festland einsparen wird.
- Forth Ports ist führend im Bereich der schottischen grünen Freihäfen mit einem Vorschlag, der bis zu 50 000 neue Arbeitsplätze schaffen und als Katalysator für neue grüne Technologien und die Herstellung erneuerbarer Energien wirken wird, was einen wesentlichen Beitrag zur Reindustrialisierung Schottlands leisten wird.

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

In diesem Kapitel sollen wichtige Entwicklungen und maritime Vorhaben im Vereinigten Königreich beleuchtet werden. Der wirtschaftliche Ausblick für das Vereinigte Königreich ist insgesamt positiv, trotz bestehender Herausforderungen. Die Sektoren profitieren von staatlichen Investitionen, technologischen Innovationen und einer strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit.

3.2.1 Entwicklung und Ausblick maritime Technik, Schiffbau, Offshore-Technologien

Der wirtschaftliche Ausblick für das Vereinigte Königreich in den Bereichen maritime Technik, Schiffbau und Offshore-Technologien bis 2025 ist insgesamt positiv, trotz bestehender Herausforderungen. Die Sektoren profitieren von staatlichen Investitionen, technologischen Innovationen und einer strategischen Ausrichtung auf Nachhaltigkeit.

¹⁰ DoggerBank: „Building the world's largest offshore wind farm“ (2025), <https://doggerbank.com/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

¹¹ EduMaritime: „Top Merchant Navy & Maritime Programs in the United Kingdom“, <https://www.edumaritime.net/uk/top-uk-maritime-programs>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

¹² PIC: „Port infrastructure investment is essential for the UK's ongoing economic stability“ (Januar 2024), <https://www.pensioncorporation.com/news-insights/insights/2024/port-infrastructure-investment-is-essential-for-the-uk-s-ongoing>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

Die **Wirtschaftsleistung des Schiffbaus** wird unter der umfassenderen Kategorie Schiff- und Bootsbau erfasst. Dazu gehören der Bau von Schiffen und anderen schwimmenden Konstruktionen (z.B. Ölplattformen) sowie der Bau von Freizeit- und Sportbooten. Im Jahr 2024 betrug die Wirtschaftsleistung dieses Sektors 2,7 Mrd. £. Dies entsprach 7,9 % des Sektors Herstellung von Fahrzeugen, 1,3 % der Produktion des gesamten verarbeitenden Gewerbes im Vereinigten Königreich und 0,1 % der gesamten Wirtschaftsleistung des Vereinigten Königreichs. Zwischen 2019 und 2024 ist die Wirtschaftsleistung dieses Sektors um 72 % gestiegen. Die britische Regierung fördert die Entwicklung emissionsfreier Schiffe und autonomer Technologien. Programme wie der Clean Maritime Demonstration Competition und der UK-SHORE-Plan zielen darauf ab, die maritime Industrie zu dekarbonisieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Bis 2030 sollen die Exporte im Schiffbau und der maritimen Technik um 45 % steigen.

Nach Schätzungen des Office for National Statistics und der Northern Ireland Statistics and Research Agency (2022) auf der Grundlage des Unternehmensregisters und der Beschäftigungserhebung gab es im Jahr 2023 im Vereinigten Königreich rund **38.650 Arbeitsplätze im Schiff- und Bootsbau**. Dies entsprach 1,6 % der Arbeitsplätze im verarbeitenden Gewerbe. Davon waren 29.000 (76 %) in der Herstellung von Schiffen und anderen schwimmenden Vorrichtungen in Großbritannien beschäftigt, und 9.000 (24 %) in der Herstellung von Freizeit- und Sportbooten. Diese Arbeitsplätze konzentrierten sich auf einige wenige Gebiete - auf den Nordwesten und den Südwesten entfielen jeweils 34 % der Arbeitsplätze in diesem Sektor, auf Schottland 19 %.¹³

UK marine technology supplier directory

Please find below a selection of the UK suppliers operating in the marine technology sector.

ACM Bearings www.acmbearings.co.uk Ad Hoc Marine Designs www.adhocmarinedesigns.co.uk Aluminium Marine Consultants www.aluminium-boats.com Ambrey www.ambrey.com Artemis Technologies www.artemistechnologies.co.uk AST www.theastgroup.com AutoNaut USV www.autonautusv.com Babcock LGE www.babcockinternational.com/lge BAR Technologies www.bartechnologies.uk Bibby Marine www.bibbymarine.com BMT www.bmt.org Bruntons Propellers www.bruntonspropellers.com Cammel Laird www.clbh.co.uk	Cast Iron Welding Services (CIWS) www.castronwelding.co.uk Cox Powertrain www.coxmarine.com CyberOwl www.cyberowl.io Darglow Engineering www.darglow.co.uk Diverse Marine www.diversemarine.co.uk Eminox www.eminox.com GE Power Conversion www.gepowerconversion.com/industries/marine Griffon Hoverwork www.griffonhoverwork.com Harland & Wolff www.harland-wolff.com HENSOLDT UK www.uk.hensoldt.net HFW www.hfw.com Horizon Technologies www.horizontechnologies.com Houlder www.houlderttd.com	Inmarsat Global www.inmarsat.com Lloyd's Register www.lr.org Manor Renewable Energy (MRE) www.mreltd.co.uk MarineDash www.marinedash.com Maritime Testing and Training Alliance www.linkedin.com/company/maritime-testing-training-alliance/ Mivan www.mivan.com MJM MARINE www.mjmmarine.com mSubs www.msusubs.com Ocean Infinity Group www.oceaninfinity.com OceanWise www.oceanwise.eu P & S Automation www.pandsautomation.com PAKA www.paka.group Parkol Marine Engineering www.parkol.co.uk	Pelagian UK www.pelagian.co.uk Port of Blyth www.portofblyth.co.uk Rivertrace www.rivertrace.com RS Aqua www.rsaqua.co.uk SEA-KIT International www.sea-kit.com Solarglide www.solarglide.com Solis Marine Consultants www.solis-marine.com Sonardyne International www.sonardyne.com Stone Marine Propulsion www.smpropulsion.com SubSea Craft www.subseacraft.com Survitec Group www.survitecgroup.com Theta Marine Consulting UK www.thetamarine.co.uk Topglass Contracts www.top-glass.com	Tugdock www.tugdock.com Tyne Gangway (Structures) www.tynegangway.com Valeport www.valeport.co.uk VIRSEC www.virsec.org Windship Technology www.windshiptechnology.com
--	---	--	---	--

23

Abbildung 1: Verzeichnis der britischen Anbieter von Schiffstechnik¹⁴

Das Vereinigte Königreich investiert verstärkt in **Offshore-Windenergie**, insbesondere in **schwimmende Windkraftanlagen**. Ein Beispiel ist die Investition von 55,7 Mio. £ in den Hafen von Cromarty Firth in Schottland, um diesen zu einem Zentrum für schwimmende Offshore-Windprojekte zu entwickeln. Durch den Einsatz von schwimmenden Turbinen, die nicht wie herkömmliche Windparks am Meeresboden befestigt sind, können die Projekte viel weiter draußen auf dem Meer errichtet werden. Dies hat gleich zwei Vorteile: zum einen sind sie für Gemeinden, die Einwände erheben könnten, weniger sichtbar und zum anderen sind die Windgeschwindigkeiten wahrscheinlich stärker als näher am Ufer. Derzeit sind die Technologiekosten für schwimmende Windkraftanlagen

¹³ UK Parliament: „Role of shipyards in economic growth“ (März 2025), <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cdp-2025-0062/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

¹⁴ Department for International Trade

höher als für fest installierte Turbinen, und nur wenige Häfen haben die Kapazitäten, um die riesigen Anlagen aufzunehmen. „Diese anfängliche finanzielle Unterstützung durch die britische Regierung ebnet den Weg für den Hafen, um eine Gegenfinanzierung durch andere Investoren zu erhalten, wobei der Hafen voraussichtlich Anfang 2028 in Betrieb genommen werden kann“, heißt es in einer Erklärung des Ministeriums für Energiesicherheit und Netto-Null (Department for Energy Security and Net Zero).¹⁵ Darüber hinaus wird in Teesside die weltweit größte Produktionsstätte für Monopiles errichtet, mit geplanter Inbetriebnahme im März 2025.

3.2.2 Maritime Vorhaben und Entwicklung im Bereich Schiffreparatur und -wartung

Der Sektor Reparatur und Wartung von Schiffen und Booten im Vereinigten Königreich ist ein wichtiger Bestandteil der maritimen Industrie und umfasst Dienstleistungen für Handels- und Militärschiffe. Die Schiffreparatur- und Wartungsbranche im Vereinigten Königreich, einschließlich Schottland, hat in den Jahren 2023 und 2024 eine gemischte Entwicklung erlebt. Während technologische Fortschritte und staatliche Investitionen positive Impulse setzten, standen strukturelle Herausforderungen wie Kapazitätsengpässe und Personalmangel im Fokus. Zwischen 2019 und 2024 war die jährliche Wachstumsrate mit -2,8 % negativ, was auf die anhaltend niedrige Auslastung von Fracht- und Passagierschiffen während und kurz nach der Pandemie zurückzuführen ist. Der Markt für Schiffsreparatur- und -wartungsdienste im Vereinigten Königreich hatte im Jahr 2024 einen Marktanteil von 1.493,34 Mio. £ und wird während des Prognosezeitraums (2024-2031) voraussichtlich mit einer CAGR von 4,3 % wachsen. Im Vereinigten Königreich erlebt der Absatz von Schiffsreparatur- und -wartungsdienstleistungen einen Aufschwung aufgrund von Fortschritten in der Technologie für effiziente Reparaturen und einer wachsenden Nachfrage nach spezialisierten Dienstleistungen wie Nachrüstungen für Nachhaltigkeit. Die Branche bietet mittel- bis langfristig Wachstumspotenzial. Technologische Innovationen, steigende Verteidigungsausgaben und die Erholung des zivilen Schiffsverkehrs könnten die Nachfrage nach Wartungsdienstleistungen erhöhen.

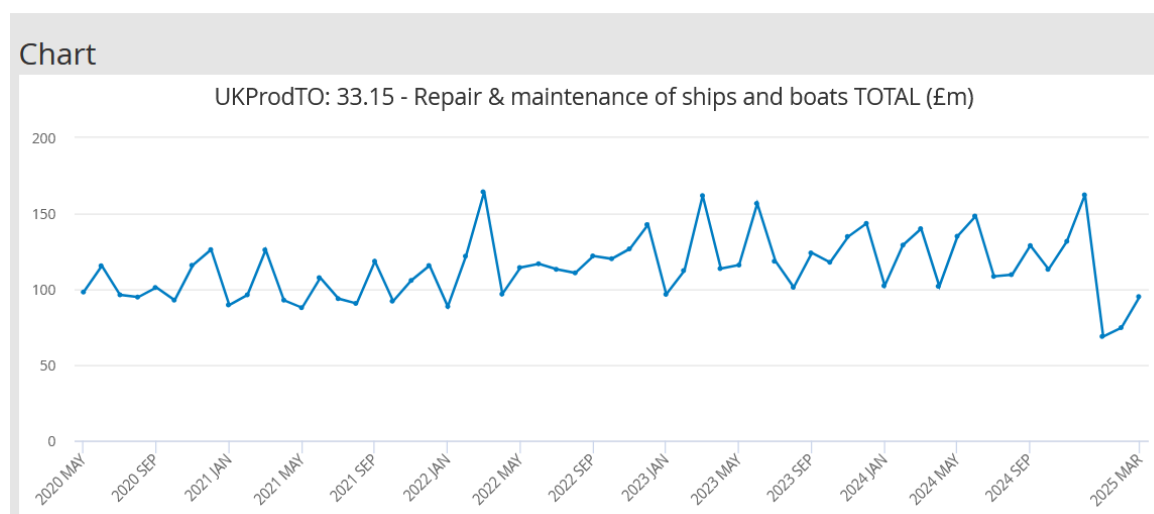


Abbildung 2: Reparatur und Wartung von Schiffen und Booten TOTAL (Mio. £), 2020-2025¹⁶

¹⁵ Reuters: „Britain to invest \$71 million in Scottish port for offshore wind expansion“ (März 2025), <https://www.reuters.com/world/uk/britain-invest-71-million-scottish-port-offshore-wind-expansion-2025-03-05/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

¹⁶ <https://www.ons.gov.uk/businessindustryandtrade/manufacturingandproductionindustry/timeseries/jqx7/diop>

Führende britische Marktakeure im Bereich Reparatur und Wartung sind z.B.:

- **BAE Systems Maritime - Maritime Dienstleistungen:** Diese Tochtergesellschaft von BAE Systems ist auf die Reparatur und Wartung von Schiffen der Royal Navy spezialisiert und bietet umfassende Unterstützungsdienste an, einschließlich Produktentwicklung und Marinetraining.
- **Babcock International:** Als führender Anbieter von Schiffsunterstützung und -wartung entwerfen, bauen, montieren, warten und modernisieren wir internationale Kriegsschiffe und bieten lebenslange Unterstützung auf der ganzen Welt, um sicherzustellen, dass die britische Royal Navy und internationale Marinen sicher zur See fahren. Darüber hinaus unterstützen wir Marinen auf der ganzen Welt durch die Durchführung komplexer Programme zur Instandhaltung von Schiffen und U-Booten und liefern maritime Technologielösungen zur Verbesserung der komplexen, sicherheits-kritischen Operationen unserer Kunden sowie digitale Verteidigungs-, Kommunikations- und Missionssysteme.
- **Cammell Laird Shiprepairers & Shipbuilders:** Cammell Laird, Teil der APCL-Gruppe, ist einer der berühmtesten Namen in der globalen maritimen Industrie. Das weltweit bekannte Unternehmen wurde von den schottischen Unternehmern William Laird und seinem Sohn John gegründet und ist seit 1828 tätig. Seit seiner Gründung hat Cammell Laird mehr als 1.350 Schiffe gebaut. Das Werk von Cammell Laird in Birkenhead am Ufer des Flusses Mersey erstreckt sich über 130 Hektar und umfasst vier Trockendocks, eine große modulare Konstruktionshalle und umfangreiche überdachte Werkstätten.
- **A&P-Gruppe:** Die A&P Group, eines der größten Schiffsreparatur- und -umbauunternehmen im Vereinigten Königreich, betreibt Werften in Hebburn (Tyne and Wear) und Falmouth (Cornwall), die eine Vielzahl von Projekten von kurzfristigen Reparaturen bis hin zu umfangreichen Umbauten abwickeln.
- **Harland & Wolff (H&W):** Historisch bedeutsam für den Bau der Titanic, stand das Unternehmen vor finanziellen Herausforderungen, soll aber durch die Übernahme durch Navantia UK, eine Tochtergesellschaft des spanischen staatlichen Schiffbauers Navantia, wiederbelebt werden.
- **Serco Marine Services:** Serco unterstützt die Royal Navy und die Royal Fleet Auxiliary mit Liegeplatz-, Schlepp- und Logistikdiensten. Das Unternehmen modernisiert derzeit seine Flotte, unter anderem durch den Erwerb von 24 neuen Schiffen im Rahmen eines Erneuerungsvertrags für 2025.

Tabelle 2: Schiffswerften für Reparaturen im Vereinigten Königreich (alphabetische Reihenfolge)

Name der Werft	Max. Länge (m)	Max. Breite (m)	Max. Tiefe (m)
A&P FALMOUTH LTD	252,8	39,6	8,5
A&P TEES LTD	175,3	23,4	30,0
A&P TYNE LTD	259,0	45,7	1,4
Alicat Workboats	k.A.	k.A.	k.A.
BABCOCK Rosyth	276,0	70,0	k.A.
CAMMELL LAIRD SHIPREPAIRERS & SHIPBUILDERS LIMITED	289,0	43,0	k.A.
DALES GRANGEMOUTH SHIP REPAIRS LTD	105,0	16,0	k.A.
Dales Marine	70,0	12,1	k.A.
DALES MARINE - TROON	120,0	17,0	k.A.
DALES MARINE - GREENOCK	200,0	21,0	k.A.
DALES MARINE SERVICES Aberdeen LTD	112,0	21,0	6,5
DALES MARINE SERVICES LEITH	168,0	21,3	7,7
DUNSTON SHIP REPAIRS LTD	145,0	15,2	6,6
FERGUSON Marine	289,0	45,0	k.A.
HARLAND & WOLFF HEAVY INDUSTRIES LIMITED	556,0	93,0	12,2
Marine Driven Ltd	k.A.	k.A.	k.A.
MMS SHIP REPAIR AND DRY DOCK	150,0	19,0	8,0
Penzance Drydock	68,0	28,0	k.A.
SWANSEA DRYDOCKS LTD.	k.A.	k.A.	k.A.
Trafalgar Shipyard	k.A.	k.A.	k.A.
UK DOCKS GOSPORT	30,0	8,5	8,5
UK DOCKS MASHFORDS	k.A.	k.A.	k.A.
UK DOCKS TEESSIDE	167,6	20,4	8,0
UK DOCKS TYNESIDE	30,0	k.A.	k.A.

Quelle: TrustedDocks¹⁷

¹⁷ TrustedDocks: „All shipyards, shipbuilders & docks in United Kingdom“, <https://www.trusteddocks.com/catalog/country/226-united-kingdom>, zuletzt aufgerufen am 23.05.2025

Tabelle 3: Schiffswerften für Neubau im Vereinigten Königreich (alphabetische Reihenfolge)

Name der Werft	Max. Länge (m)	Max. Breite (m)	Max. Tiefe (m)
A&P TYNE LTD	259,0	45,7	1,4
Alicat Workboats	k.A.	k.A.	k.A.
BABCOCK Rosyth	276,0	70,0	k.A.
BAE SYSTEMS-GLASGOW NO.2	k.A.	k.A.	k.A.
BAE SYSTEMS-GLASGOW-Govan	k.A.	k.A.	k.A.
CAMMELL LAIRD SHIPREPAIRERS & SHIPBUILDERS LIMITED	289,0	43,0	k.A.
FERGUSON Marine	289,0	45,0	k.A.
MACDUFF SHIPYARDS LTD	k.A.	k.A.	k.A.
Marine Driven Ltd	k.A.	k.A.	k.A.
PARKOL MARINE ENGINEERING	k.A.	k.A.	k.A.
WIGHT SHIPYARD CO.	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: TrustedDocks

■

Tabelle 4: Schiffswerften für Abwrackung im Vereinigten Königreich (alphabetische Reihenfolge)

Name der Werft	Max. Länge (m)	Max. Breite (m)	Max. Tiefe (m)
Atlas Decom	k.A.	k.A.	k.A.
Dales Marine	70,0	12,1	k.A.
DALES MARINE SERVICES Aberdeen LTD	112,0	21,0	6,5
HARLAND & WOLFF HEAVY INDUSTRIES LIMITED	556,0	93,0	12,2
Kishorn Port Ltd Penzance Drydock	k.A.	k.A.	k.A.
SWANSEA DRYDOCKS LTD.	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: TrustedDocks

Nur zwei Standorte im Vereinigten Königreich – Devonport (England) und Faslane (Schottland) – sind für die **vollständige Wartung von U-Booten** ausgestattet. Einige Schiffe, wie die HMS Audacious, waren über zwei Jahre außer Betrieb; Wartungsarbeiten konnten erst nach der Modernisierung der Einrichtungen beginnen.¹⁸ Ein 750 Mio. £ schweres Infrastrukturprojekt in Devonport soll die Situation verbessern. Babcock unterzeichnete den 750 Mio. £-Vertrag für SWIF (Submarine Waterfront Infrastructure Future) im November 2023 mit der SDA (Submarine Delivery Agency), der Bau beginnt 2024 und soll 2027 abgeschlossen sein.¹⁹



Abbildung 3: HMS Vanguard at Faslane (Royal Navy)

Die Royal Navy hat Anfang 2024 mit dem Verteidigungsunternehmen Thales einen 15-Jahres-Vertrag im Wert von 1,8 Mrd. £ über die Bereitstellung von **KI-gestützter Wartung** für die von Thales gebauten Systeme ihrer Flotte unterzeichnet. Dies ist eine der größten bisher angekündigten Investitionen in die vorausschauende „**Big Data**“-**Wartung** und eine wichtige Bestätigung des Konzepts. Im Rahmen des Unterstützungsprogramms wird Thales Datentechnologie, einschließlich künstlicher Intelligenz und virtueller Realität, einsetzen, um eine proaktive und vorausschauende Wartung zu ermöglichen, die einen traditionelleren technischen Reparaturdienst ersetzt, den das Unternehmen zuvor mit der Royal Navy betrieben hat. Unter dem Namen **Maritime Sensor Enhancement Team** wird Thales Sonarsysteme, Periskope, Masten und elektronische Kriegsführungsgeräte auf bestehenden und im Bau befindlichen Schiffen der Überwasser- und U-Boot-Flotte unterstützen. In fast allen Fällen ist Thales der ursprüngliche Lieferant der Ausrüstung. Das ehrgeizige Ziel besteht darin, die Durchlaufzeiten für Reparaturen an Bord von Schiffen um durchschnittlich 100 Tage zu verkürzen, die Vorlaufzeiten für Ersatzteile um 44 Tage zu reduzieren und die Zuverlässigkeit um 10 % zu erhöhen. Der Schlüssel dazu liegt laut Thales in der datengesteuerten Entscheidungs-

¹⁸ Vgl.: <https://www.navylookout.com/hms-audacious-finally-dry-docked-in-devonport-after-22-month-delay/>

¹⁹ Vgl.: <https://www.navylookout.com/trouble-in-the-docks-fixing-the-infrastructure-issues-impacting-royal-navy-submarine-availability/>

findung und einem proaktiven Wartungskonzept. Neben den Softwarelösungen werden im Rahmen des Vertrags auch „neue Dockland-Einrichtungen“ für die physische Wartung finanziert. Dazu gehören Investitionen in Basis-einrichtungen in Devonport, Faslane, Portsmouth und Bahrain, die für die Reparaturunterstützung von Thales für die Royal Navy an der Pier genutzt werden.²⁰

3.2.3 Schifffracht

Im Jahr 2023 wurden in allen Häfen des Vereinigten Königreichs insgesamt 434,9 Mio. t umgeschlagen, was den niedrigsten Stand seit dem Jahr 2000 darstellt. Auf die großen Häfen entfällt mit 425,9 Mio. t im Jahr 2023 der größte Teil des gesamten Verkehrsaufkommens im Vereinigten Königreich, während in den kleineren Häfen nur 9 Mio. t umgeschlagen werden. Die folgende Abbildung zeigt, dass der größte Teil des Güterumschlags in den großen Häfen des Vereinigten Königreichs auf den internationalen Importverkehr entfällt (231 Mio. t), gefolgt von den internationalen Ausfuhren (102,9 Mio. t) und schließlich dem Inlandsverkehr (91,9 Mio. t). Im Vergleich zu 2022 ging der internationale Verkehr im Jahr 2023 um 6 % zurück, was auf einen Rückgang sowohl bei den Einfuhren als auch bei den Ausfuhren zurückzuführen ist. Der Inlandsverkehr ging 2023 um 3 % gegenüber 2022 zurück.²¹

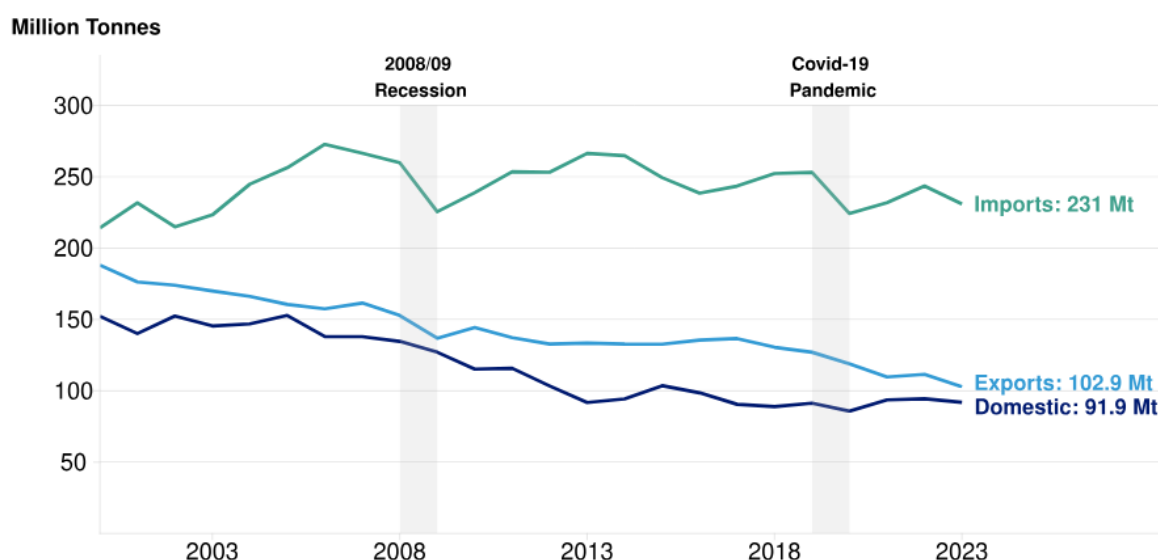


Abbildung 4: Internationaler Güterverkehr der wichtigsten Häfen nach Richtung und inländischer Güterverkehr von 2000 bis 2023

Abb. 5 zeigt, dass auf London 12 % des gesamten Tonnageumschlags der großen britischen Häfen im Jahr 2023 entfielen - dies ist der höchste Anteil aller britischen Häfen und entspricht dem der Vorjahre. Dicht gefolgt von Grimsby und Immingham, auf die 11 % des gesamten Tonnageverkehrs im Jahr 2023 entfielen. Auf die 10 wichtigsten Seehäfen entfielen 69 % des gesamten Güterverkehrs in den großen britischen Häfen im Jahr 2023.

²⁰ The Maritime Executive: „Royal Navy Spends Big on AI-Driven Predictive Maintenance“ (Februar 2024), <https://maritime-executive.com/article/royal-navy-spends-big-on-ai-driven-predictive-maintenance#:~:text=Its%20ambitious%20objective%20is%20to%20reduce%20turnaround,data%2Ddriven%20decisionmaking%20and%20a%20proactive%20maintenance%20regime>, zuletzt aufgerufen am 23.05.2025 sowie Defense News: „Thales inks \$2B deal to improve British Royal Navy's maintenance“ (Februar 2024), <https://www.defensenews.com/industry/2024/02/05/thales-inks-2b-deal-to-improve-british-royal-navys-maintenance/#:~:text=The%20support%20program%20will%20see%20Thales%20use,company%20previously%20ran%20with%20the%20Royal%20Navy>, zuletzt aufgerufen am 23.05.2025

²¹ GOV.UK: „Port freight annual statistics 2023: Overview of port freight statistics and useful information“ (Juli 2024), <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-annual-statistics-2023/port-freight-annual-statistics-2023-overview-of-port-freight-statistics-and-useful-information>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

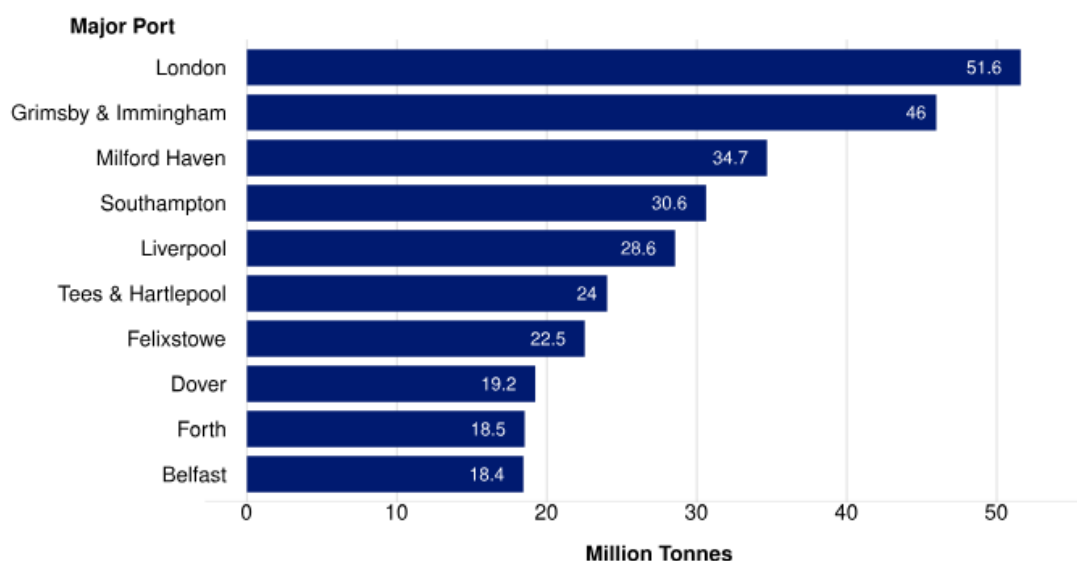


Abbildung 5: Die 10 wichtigsten Häfen nach Tonnage im Jahr 2023

Die britische Regierung veröffentlicht sowohl jährliche als auch vierteljährliche Hafenfrachtstatistiken. Der Gesamtüberblick für das Jahr 2024 ist erst ab Juli 2025 verfügbar ([LINK](#)), aber die vierteljährlichen des vergangenen Jahres sind bereits einsehbar. Im Folgenden sollen einige Daten von Q 4 des Jahres 2024 dargestellt werden im Vergleich zu den Zahlen des Vorjahres. Die Daten für Q 1,²² Q 2²³ und Q 3²⁴ finden sich unter den angegebenen Links.

Oktober – Dezember 2024²⁵

Vergleicht man den Zeitraum Oktober bis Dezember 2024 mit dem Zeitraum Oktober bis Dezember 2023 über die wichtigsten Häfen des Vereinigten Königreichs, so:

- stieg die Gesamtfrachttonnage um 4 % auf 108,3 Mio. t
- stieg die eingehende Tonnage um 5 % auf 73 Mio. t
- stieg die ausgehende Tonnage um 3 % auf 35,3 Mio. t
- stieg das Gesamtvolumen des Stückgutverkehrs um 2 % auf 5 Mio. Einheiten
- lag die Zunahme der eingehenden Einheiten bei 3 % auf 2,7 Mio. Einheiten
- lag die Zunahme der abgehenden Einheiten bei 1 % auf 2,3 Mio. Einheiten

Die folgende Abbildung zeigt die vierteljährlichen Frachttonnagen und -einheiten der wichtigsten Häfen im Vereinigten Königreich für den Zeitraum 2019 bis 2024. Sie zeigt, dass die Tonnage im vierten Quartal 2024 im Vergleich zum vierten Quartal 2023 um 4 % gestiegen ist. Der Abstand zwischen dem Tonnage-Verkehr von 2019 und 2024 lag im ersten Quartal bei 14 %, verringerte sich aber für den Rest des Jahres auf etwa 8-10 %. Es gibt einige Anzeichen dafür, dass die Tonnage nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU wahrscheinlich nicht das Niveau von 2019 erreichen wird, da das OBR (Office for Budget Responsibility) in seiner [Brexit-Analyse](#) davon ausgeht, dass der Handel zwischen dem UK und der EU langfristig um etwa 15 % niedriger ausfallen wird, als wenn das UK in der EU geblieben wäre. Die jüngsten Erkenntnisse des OBR über die [Auswirkungen des Brexit auf den Handel des Vereinigten Königreichs](#), die im März 2022 veröffentlicht wurden, zeigen auch, dass das UK offenbar eine weniger handelsintensive Wirtschaft geworden ist, wobei der Anteil des Handels am Bruttoinlandsprodukt (BIP) seit

²² Siehe <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-quarterly-statistics-january-to-march-2024>

²³ Siehe <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-quarterly-statistics-april-to-june-2024>

²⁴ Siehe <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-quarterly-statistics-july-to-september-2024>

²⁵ GOV.UK: „Port freight quarterly statistics: October to December 2024“ (März 2025), <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-quarterly-statistics-october-to-december-2024/port-freight-quarterly-statistics-october-to-december-2024>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

2019 um 12 % gesunken ist, der stärkste Rückgang aller G7-Länder.

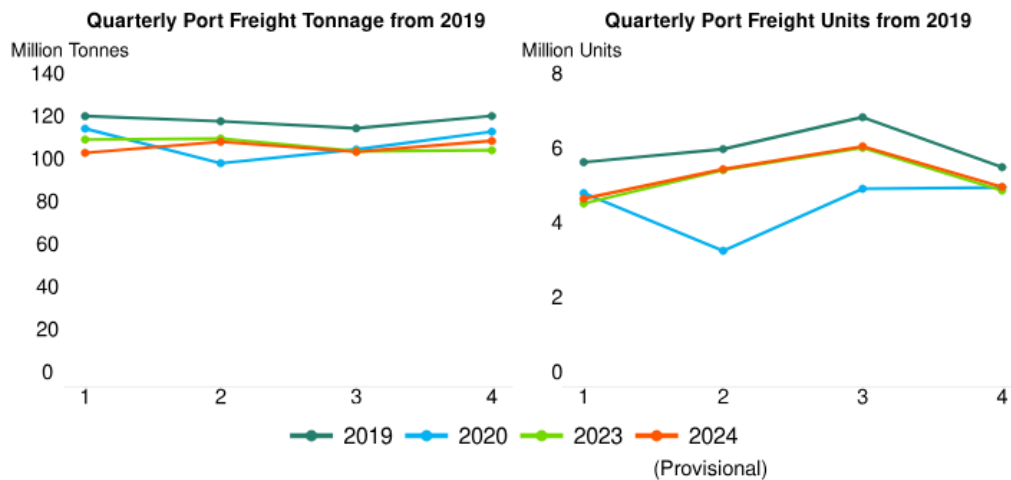


Abbildung 6: Vierteljährliche Hafenfrachttonnage und -einheiten ab 2019

Abb. 6 zeigt die vierteljährliche Tonnage der wichtigsten Häfen im Vereinigten Königreich von Q 1 2019 bis Q 4 2024 mit unterschiedlichen Linien für die verschiedenen Frachtgruppenschätzungen. Alle Hauptfrachtgruppen haben im Vergleich zum gleichen Quartal des Vorjahres zugenommen. Flüssiges Massengut ist in diesem Quartal die größte Kategorie. Trockenes Massengut trägt in diesem Quartal im Vergleich zu Q 4 2023 am meisten zum Gesamtanstieg des Tonnageverkehrs in Großbritannien bei. Roll-on/Roll-off (Ro-Ro)-Fracht und Trockenmassengut wechseln sich oft als zweitgrößte Gruppe nach Flüssigmassengut ab; Ro-Ro-Fracht hat jedoch in den letzten fünf Quartalen durchgehend den zweiten Platz eingenommen. Die Trends der einzelnen Ladungsarten werden im Folgenden ausführlicher erläutert.

Beim Vergleich des rollenden Jahres bis Dezember 2024 mit Dezember 2023 über die wichtigsten Häfen des Vereinigten Königreichs, so:

- sank die Gesamttonnage um 1 % auf 422,8 Mio. t
- stieg das Gesamtvolumen des Stückgutverkehrs um 2 % auf 21,1 Mio. Einheiten

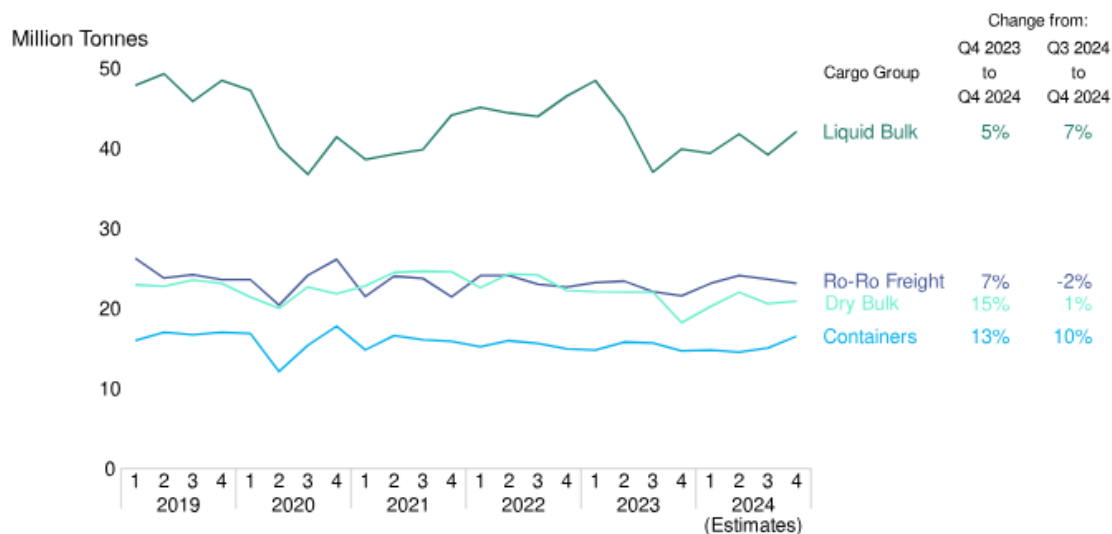


Abbildung 7: Frachtaufkommen der wichtigsten britischen Häfen nach Ladungsgruppen seit 2019

Flüssigmassengut: Die Tonnage für flüssiges Massengut in den wichtigsten Häfen des Vereinigten Königreichs ist um 5 % auf 42,1 Mio. t gestiegen, wenn man Q 4 2024 mit Q 4 2023 vergleicht. Der Anstieg der Massenguttonnage von Q 4 2023 auf Q 4 2024 ist vor allem auf Liverpool zurückzuführen, das einen Anstieg von 1,4 Mio. t (80 %) verzeichnete - der größte Anstieg unter allen großen Häfen des Vereinigten Königreichs. Southampton verzeichnete ebenfalls einen deutlichen Aufschwung, wobei die Tonnage für flüssiges Massengut um 1,2 Mio. t (ein Anstieg um 32 %) zunahm, was auf höhere Rohölimporte im Vergleich zu Q 4 2023 zurückzuführen ist.

Trockenmassengut: Vergleicht man Q 4 2024 mit Q 4 2023, so stieg die Tonnage für Trockenmassengüter um 15 % auf 20,9 Mio. t. Dieses Wachstum wurde hauptsächlich durch einen Anstieg von 1,4 Mio. t in London erzielt, was einem Anstieg von 59 % entspricht. Obwohl Port Talbot aufgrund der Schließung seiner Hochöfen einen starken Rückgang von 1,6 Mio. t (ein Minus von 99 %) hinnehmen musste, trugen zahlreiche kleinere Zuwächse im ganzen Land zum Gesamtanstieg der Massenguttonnage bei.

Container: Im vierten Quartal 2024 stieg die Containertonnage im Vergleich zum vierten Quartal 2023 um 13 % auf 16,5 Mio. t. London spielte eine Schlüsselrolle bei diesem Wachstum, mit einem Anstieg der Containertonnage um 0,8 Mio. t (20 %) in diesem Zeitraum - der größte Anstieg unter den großen Häfen des UK -, wodurch die Gesamtcontainertonnage auf 4,8 Mio. t stieg. Im vierten Quartal nahm der Hafen seinen vierten Liegeplatz für London Gateway in Betrieb, den weltweit ersten rein elektrisch betriebenen Liegeplatz. Gemessen in Einheiten stieg der Containerverkehr im Vergleich zu Q 4 2023 um 18 % und erreichte den höchsten Stand seit Q 3 2021. Dies ist vor allem auf einen Anstieg von 92.000 Einheiten in London und 70.000 Einheiten in Felixstowe zurückzuführen.

Ro-Ro-Fracht: Vergleicht man Q 4 2024 mit Q 4 2023, so stieg die Ro-Ro-Frachttonnage um 7 % auf 23,1 Mio. t. Dies ist hauptsächlich auf einen Anstieg um 0,6 Mio. t (46 %) in London und um 0,4 Mio. t (28 %) in Liverpool zurückzuführen. Der Ro-Ro-Frachtverkehr nahm im Vergleich zu Q 4 2023 um 5 % zu, was auf mehrere kleinere Zuwächse in den wichtigsten Häfen des Vereinigten Königreichs in diesem Quartal zurückzuführen ist.

Ro-Ro-Nicht-Fracht: Im vierten Quartal 2024 gingen die Ro-Ro-Einheiten im Nicht-Frachtverkehr gegenüber dem vierten Quartal 2023 um 15 % auf 2 Mio. Einheiten zurück, mit bemerkenswerten Rückgängen in Tyne, Holyhead und Bristol. Tyne meldete in diesem Quartal einen erheblichen Rückgang des Umschlags von Import-/Export-Kraftfahrzeugen im Hafen, während Holyhead gegen Ende des vierten Quartals aufgrund der durch den Sturm Darragh verursachten Schäden geschlossen werden musste. Seit dem dritten Quartal 2024 ist der Ro-Ro-Verkehr ohne Fracht um 43 % zurückgegangen, was auf saisonale Schwankungen zurückzuführen ist.

In **Schottland**²⁶ lag der Gesamtumschlag bei 59 Mio. t im Jahr 2022, ein Rückgang von 7,3 % gegenüber 2021. Die wichtigsten Häfen sind Forth mit 21 Mio. t und Clyde mit 10 Mio. t. **Hauptfrachtarten** sind:

- Rohöl: 24 Mio. t
- Trockengut: 8 Mio. t
- Ölprodukte: 7 Mio. t

3.2.4 Häfen und Hafenbau

Die Jahre 2023 und 2024 waren geprägt von bedeutenden Investitionen und Entwicklungen im Hafenbau im Vereinigten Königreich, mit einem besonderen Fokus auf Schottland. Die Projekte zielen darauf ab, die Infrastruktur zu modernisieren, die Offshore-Windenergie zu fördern und die regionale Wirtschaft zu stärken.

Das maritime Erbe des Vereinigten Königreichs reicht Jahrhunderte zurück, aber die Häfen sind mehr als nur historische Wahrzeichen - sie sind das pulsierende Herz des modernen globalen Handels. Als Inselnation spielt das britische Seehafennetz eine entscheidende Rolle bei der Anbindung britischer Unternehmen an die internationalen Märkte und fertigt vom Containerschiff bis zum Kreuzfahrtschiff alles ab. Die strategische Lage des Landes zwischen Kontinentaleuropa und dem Atlantischen Ozean hat es zu einem natürlichen Knotenpunkt für die internationale Schifffahrt gemacht. Mit über 120 Handelshäfen an der Küste wickelt die britische Seeverkehrsinfrastruktur 95 % des

²⁶ GOV.SCOT: „Scottish Transport Statistics 2023: Chapter 9 - Water transport“ (2023), <https://www.transport.gov.scot/publication/scottish-transport-statistics-2023/chapter-9-water-transport/>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

internationalen Handelsvolumens des Landes ab.²⁷

Diese Häfen sind sehr unterschiedlich in Größe und Spezialisierung, von riesigen Containerterminals bis hin zu spezialisierten Massengutanlagen. Die südöstlichen Häfen bedienen hauptsächlich europäische Routen, während die westlichen Häfen traditionell den transatlantischen Handel abwickeln. Die Häfen im UK investieren stark in die digitale Transformation:

- Automatisierte Containerumschlagssysteme
- KI-unterstützte Schiffsverfolgung
- Digitale Zollabwicklung
- Intelligente Hafeninitiativen
- Nachhaltige Energielösungen

Die wichtigsten Häfen werden anhand verschiedener Faktoren bewertet, darunter das Containeraufkommen, die Gesamttonnage und die wirtschaftliche Bedeutung. Hier ein Überblick auf die wichtigsten maritimen Gateways:

- **Port of Felixstowe:** Dieser Hafen ist Großbritanniens wichtigster Containerumschlagplatz und zählt zu den modernsten Häfen Europas. Er wickelt rund 48 % des britischen Containerhandels ab, bedient über 30 Reedereien und unterhält direkte Verbindungen zu mehr als 700 Häfen weltweit.
- **Port of Southampton:** Dieser Hafen hat sich zu einem der vielseitigsten und technologisch fortschrittlichsten des UK entwickelt. Der Hafen wickelt jährlich Exporte im Wert von 75 Mrd. £ ab und ist damit der wichtigste Hafen für den Fahrzeugumschlag im UK und der führende Kreuzfahrthafen in Europa.
- **Port of London:** Der von der Port of London Authority (PLA) verwaltete Hafen von London stellt einen der historisch bedeutendsten und wirtschaftlich wichtigsten maritimen Komplexe Großbritanniens dar. Der Hafen trägt jährlich über 4 Mrd.£ zur britischen Wirtschaft bei.
- **Port of Immingham:** Als größter Hafen Großbritanniens nach Tonnage bildet Immingham das Herzstück des Humber-Hafenkomplexes und spielt eine zentrale Rolle für die Energiesicherheit Großbritanniens. Der Hafen schlägt jährlich rund 46 Mio. t Fracht um, darunter 20 Mio. t Öl, Biomasse und erneuerbare Kraftstoffe.
- **Port of Liverpool:** Der Hafen von Liverpool, betrieben von der Peel Ports Group, zählt zu den historisch bedeutendsten und technologisch fortschrittlichsten maritimen Einrichtungen Großbritanniens. Mit der Fertigstellung des 400 Mio. £ teuren Tiefwasser-Containerterminals Liverpool2 hat der Hafen seine Kapazitäten erweitert und kann nun 95 % der weltweit größten Containerschiffe abfertigen. Liverpool verfügt außerdem über einen bedeutenden Kreuzfahrthafen - Liverpool ist ein wichtiges Kreuzfahrtziel für amerikanische und europäische Reisende und fungiert als Tor zu den Kreuzfahrtmärkten Nordeuropas und rund um Großbritannien.²⁸
- **Port of Dover:** Der Hafen von Dover ist Europas verkehrsreichster Fährhafen und Großbritanniens wichtigster RoRo-Frachtumschlagplatz. Jährlich werden Waren im Wert von bis zu 144 Mrd. £ abgewickelt, was 17 % des gesamten britischen Warenhandels entspricht. Die Nähe des Hafens zum europäischen Festland – nur 34 km von Calais entfernt – macht ihn zu einem wichtigen Tor für zeitkritische Fracht, mit Überfahrtzeiten von nur 90 Minuten.

Die verkehrsreichsten Häfen Großbritanniens fungieren als wichtige Knotenpunkte globaler Lieferketten und bieten:

- Fortschrittliche Automatisierung und digitale Infrastruktur
- Spezialisierte Umschlagkapazitäten für verschiedene Frachtarten
- Strategische Standorte für effiziente Distribution
- Hervorragende Anbindung an Binnenverkehrsnetze

²⁷ Freightos: „The Biggest Ports in the UK“ (Oktober 2024), <https://www.freightos.com/freight-resources/biggest-ports-in-uk/#-uk-sea-ports->, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

²⁸ Im April 2024 unterzeichnete Global Ports Holding einen 50-Jahres-Vertrag zur Übernahme der Kreuzfahrtservices im Liverpool Cruise Port. Das Unternehmen plant Investitionen von bis zu 25 Mio. £, um die Infrastruktur zu verbessern und die Kapazität auf über 300.000 Passagiere pro Jahr zu erhöhen. (Vgl.: <https://www.reuters.com/business/global-ports-take-over-services-liverpool-cruise-port-2024-04-03/>)

Britische Häfen bereiten sich auf zukünftige Herausforderungen vor durch:

- Investitionen in Automatisierung
- Digitale Transformation
- Einführung grüner Energien
- Modernisierung der Infrastruktur
- Initiativen für intelligente Häfen

Die britische Regierung hat einen Aktionsplan mit über 50 Maßnahmen veröffentlicht, um das Wachstum in Hafenstädten und -gemeinden zu beschleunigen. Dazu gehört ein Investitionsfonds von 150 Mio. £, um Freihäfen und Investitionszonen bei der schnellen Umsetzung großer Investitionsmöglichkeiten zu unterstützen. Die Freihafen-Politik hat bereits 2,9 Mrd. £ an Investitionen angezogen und über 6.000 Arbeitsplätze geschaffen.²⁹ Im Juli 2024 kündigte die britische Regierung unter Kanzlerin Rachel Reeves die Einrichtung eines **National Wealth Fund** in Höhe von 7,3 Mrd. £ an. Mindestens 5,8 Mrd. £ des Kapitals des NWF werden in die im Manifest angekündigten Sektoren fließen: grüner Wasserstoff, Kohlenstoffabscheidung, Häfen, Gigafabriken und grüner Stahl.³⁰

In den bedeutenden Häfen in Schottland³¹ liegt ein Schwerpunkt u.a. auf **Offshore-Windenergie und Fähren**.

- **Grangemouth Port:** Der am Firth of Forth gelegene Forth Ports Grangemouth ist der größte petrochemische Komplex Schottlands und mit einem jährlichen Umschlag von rund 9 Mio. t auch der größte Hafen des Landes. Er ist außerdem ein wichtiger Containerumschlagplatz.
- **Ardersier Port:** Im Mai 2024 begann die Umgestaltung des Ardersier Port in der Moray Firth, Schottland, zu einem Zentrum für Offshore-Windenergie. Das Projekt erhielt eine Finanzierung von 400 Mio. £, darunter 100 Mio. £ von der Scottish National Investment Bank und der UK Infrastructure Bank sowie 300 Mio. £ von Quantum Capital Group. Die Entwicklung umfasst den Bau einer 659 m langen Kaimauer mit RoRo-Zugang und eines 420 m langen Hauptkais mit Platz für mehrere Liegeplätze. Die Eröffnung ist für die zweite Hälfte des Jahres 2025 geplant.³²
- **Port of Dundee:** Der Hafen von Dundee liegt ideal an der Ostküste Schottlands, inmitten von Aberdeen und dem Central Belt. Er ist der Wirtschaftsmotor der Stadt Dundee und der Region Tayside. Es handelt sich um einen modernen Hafen mit 1.600 m Kailänge und sechs Liegeplätzen. Er verfügt über 100.000 m³ Flüssiggas und 150.000 t Agripods. Darüber hinaus gibt es eine Anlage zur Trocknung von Importgetreide und eine Stilllegungsanlage.
- **Port of Aberdeen:** Der Hafen von Aberdeen ist der wichtigste Hafen im Nordosten Schottlands und ein bedeutendes maritimes Versorgungszentrum Europas im Bereich der Offshore-Energie. Er ist mit Ländern auf fast allen Kontinenten verbunden, wobei Kanada, Japan und Australien zu den wichtigsten Handelspartnern zählen. Er ist der wichtigste Abgangshafen für Güter ins Baltikum und nach Skandinavien. Zu den wichtigsten Exportgütern zählen Granit, Düngemittel und Chemikalien. Im Jahr 2023 eröffnete der Port of Aberdeen den South Harbour, eine Erweiterung im Wert von 420 Mio. £. Diese Erweiterung fügte 1,5 km Tiefwasserliegeplätze hinzu, um Kreuzfahrtschiffe, Frachtschiffe und den Offshore-Windsektor zu unterstützen. Der Hafen verzeichnete 2023 rund 6.969 Ankünfte und 175.000 Passagiere.
- **Leith Port:** Schottlands größter geschlossener Tiefwasserhafen, Forth Ports Leith, kann Schiffe mit einem Gewicht von bis zu 50.000 DWT abfertigen. Er liegt nordöstlich von Edinburgh, am Südufer des Firth of Forth, nur 5 km vom Stadtzentrum entfernt. Er schlägt zahlreiche Güter um, darunter Getreide, Stahlrohre, Tierfutter und Recyclingprodukte, und sorgt für Wachstum und Gedeihen in Branchen wie der Lebensmittelproduktion, der Landwirtschaft sowie der Öl- und Gasindustrie. Jährlich werden rund 1,5 Mio. t Fracht und etwa 50 Kreuzfahrtschiffe umgeschlagen.

²⁹ GOV.UK: „Roadmap published to accelerate growth in port towns and cities“ (Dezember 2023),

<https://www.gov.uk/government/news/roadmap-published-to-accelerate-growth-in-port-towns-and-cities>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

³⁰ GOV.UK: „National Wealth Fund: Mobilising Private Investment“ (Oktober 2024),

<https://www.gov.uk/government/publications/national-wealth-fund-mobilising-private-investment>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

³¹ Vgl. z.B.: Marine Insight: „10 Major Ports Of Scotland“ (Mai 2023), <https://www.marineinsight.com/know-more/ports-of-scotland/>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

³² offshoreWIND.biz: „Redevelopment of Scottish Port Begins as Owner Secures GBP 400 Million for Offshore Wind Upgrade“ (Mai 2024), <https://www.offshorewind.biz/2024/05/21/redevelopment-of-scottish-port-begins-as-owner-secures-gbp-400-million-for-offshore-wind-upgrade/>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

- **Inverness Port:** Dieser Hafen liegt etwa sechs Seemeilen südwestlich von Chanonry Point im Inverness Firth und ist einer der geschütztesten Naturhäfen Schottlands. Er ist ein wirtschaftliches Zentrum der Highlands und ein wichtiges Tor für Reedereien aus dem Norden für den Export und Import vielfältiger Güter. Er verfügt über 650 m lange Kais und ein angrenzendes 5 ha großes Lagergelände. Inverness wickelt Importe von Holz, Heizöl, Steinsalz, Papierzellstoff, Getreide, Granit, Dachschiefer usw. ab.
- **Port of Cromarty Firth:** Cromarty Firth liegt an der Nordostküste Schottlands und ist ein gut geschützter Tiefwasserhafen. Er befindet sich in unmittelbarer Nähe der Nordsee-Ölfelder und ist ein wichtiger Hafen für die Öl- und Gasindustrie. Neben Öl wird hier vor allem Getreide umgeschlagen. Importiert werden Kohle, Düngemittel, Fischmehl und Rohre. Der Hafen verfügt über mehrere Liegeplätze und Schüttgutumschlaganlagen mit Kaigreifer und Hakenkran. Er bietet Platz für Schiffe mit einem Gewicht von bis zu 50.000 DWT und einem Tiefgang von 11 m.
- **Greenock Port:** Der Hafen von Greenock liegt am Südufer des Clyde River in der Nähe des Firth of Clyde. Er ist die wichtigste Anlage für die Stadt Glasgow und umfasst ein Seeterminal und das James Watt Dock. Er zählt zu den führenden Containeranlagen des Landes und verfügt über ein 16 ha großes Seeterminal, das jährlich rund 100.000 TEU effizient abfertigt. Es bietet außerdem Platz für Kreuzfahrtschiffe und große RoRo-Schiffe. Auch einer der beliebtesten Ozeandampfer der Welt, wie die auf dem Clyde gebaute QEII, ist hier zu finden.
- **Rosyth Port:** Rosyth liegt am Nordufer des Firth of Forth an der Ostküste Schottlands. Früher war es ein Stützpunkt der Royal Navy, heute jedoch beherbergt es Kreuzfahrtschiffe und bietet Fährverbindungen, die Schottland mit anderen Regionen des Kontinents verbinden.
- **Port of Peterhead:** Der Hafen von Peterhead ist ein Tiefseehafen auf dem schottischen Festland. Er liegt in der Nähe der wichtigsten Öl- und Gasfelder der zentralen und nördlichen Nordsee. Seine strategische Lage macht ihn zu einem wichtigen Knotenpunkt für die Offshore-Öl- und Gasindustrie und die in der Region tätigen Unternehmen. Der Hafen von Peterhead verfügt über einen über drei Kilometer langen Liegeplatz mit einer Wassertiefe von etwa 14 m. Er bietet hochwertige Dienstleistungen für andere Sektoren wie Fischerei, erneuerbare Energien und Freizeit.
- **Scrabster Harbour:** Scrabster liegt am westlichen Ende der Thurso Bay an der Nordküste Schottlands. Der Hafen verfügt über rund 400 Meter Kaifläche für Stückgut- und Massengutfrachter sowie RoRo- und Tankschiffe. Container werden im Hafen mit konventionellen Kränen bewegt. Der Hafen verfügt außerdem über zwei RoRo-Rampenliegeplätze, bietet internationale Fährverbindungen und ist im Sommer stark frequentiert.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

3.3.1 Technologische Trends

Digitalisierung

Die Digitalisierung ist entscheidend für die Zukunft der Schifffahrt. Der Ersatz papierbasierter Prozesse und Transaktionen wird die Betriebs- und Kosteneffizienz der Schifffahrt steigern. Digitale Dokumentation für Seeleute reduziert den Aufwand für Unternehmen und Einzelpersonen bei der Überprüfung der erforderlichen Schulungen und Zertifizierungen. Die Vorteile neuer Technologien wie Distributed-Ledger-Systeme (z.B. Blockchain) werden ebenso wie die Rolle der Regierung bei deren Förderung und Entwicklung aufgezeigt. Großbritannien wird die Bemühungen zur Festlegung internationaler Standards bei der IMO anführen und die Interoperabilität der Systeme sicherstellen. Flexible britische Regulierungen ermöglichen Transparenz, Wettbewerb und verbesserte Effizienz und ermöglichen gleichzeitig sichere und benutzerfreundliche Systeme, die Unternehmen für die britische Flagge gewinnen. Bis 2050 werden global harmonisierte Standards für einen transparenten, datengesteuerten, standardmäßig digitalen britischen Schifffahrtsraum erwartet.³³

Internet of Things in Häfen

Im Januar 2019 veröffentlichte die britische Regierung ihre Strategie „*Maritime 2050 on Navigating the Future*“. In der Strategie betonte die Regierung die Bedeutung der Digitalisierung mit dem Ziel, dass das Land eine globale Führungsrolle im maritimen Sektor einnimmt. Die Häfen, über die 95 % des britischen Handels abgewickelt werden,

³³ GOV.UK: „*Policy Paper: Maritime 2050: navigating the future*“ (2019), <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

wurden als Schlüsselstandorte für Investitionen in technologische Innovationen bezeichnet. Die Regierung hat das Potenzial des Internets der Dinge (IoT) in Verbindung mit anderen Technologien zum Informationsaustausch, wie gemeinsamen Datenplattformen und Anwendungen der künstlichen Intelligenz (KI), erkannt, um Prozesse innerhalb des Hafenökosystems zu synchronisieren, was zu einer verbesserten Effizienz, Sicherheit und Umweltvorteilen, einschließlich einer verbesserten Luftqualität und geringeren Treibhausgas-emissionen, führt.³⁴ Als kritische maritime und logistische Infrastruktur werden Häfen bis 2050 Teil einer fortschrittlichen und integrierten Lieferkette sein. Durch die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und die Nutzung der Vorteile neuer digitaler und automatisierter Prozesse werden sie den Warenverkehr durch nahtlose Weiterverbindungen maximieren und gleichzeitig weiterhin als Tor für Passagiere von und nach Großbritannien fungieren.

Maritime Autonomous Ship Systems, MASS

Für das Vereinigte Königreich ist die Autonomie eine wichtige Triebkraft für künftige Wachstumschancen und bündelt Fachwissen in allen Bereichen des Sektors - professionelle Dienstleistungen, Spitzeninnovationen und hochwertige Fertigung und Design. Die Autonomie steht im Mittelpunkt wichtiger nationaler Aufgaben wie der Dekarbonisierung und der nationalen Schiffbaustrategie. Am 18. November 2022 hat *Maritime UK* die Version 6 des Verhaltenskodex für Maritime Autonome Schiffssysteme (*Maritime Autonomous Ship Systems*, MASS) veröffentlicht. Autonome Schiffe werden den maritimen Sektor revolutionieren, indem sie die Emissionen senken, die Lieferketten stärken und den Druck auf die britischen Häfen verringern. Da 75 % der Unfälle auf See durch menschliches Versagen verursacht werden, wird diese Technologie auch zu einer drastischen Erhöhung der Sicherheit beitragen.³⁵

Green Shipping: Die International Maritime Organization (IMO) hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgas-emissionen des internationalen Seeverkehrs bis 2050 um mindestens 50 % zu reduzieren (im Vergleich zu einer Ausgangsbasis von 2008). Das Vereinigte Königreich bietet Möglichkeiten für Investitionen in:

- die Entwicklung von Schiffen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden
- die Integration von Häfen in das dekarbonisierte Energienetz
- Versorgung mit den Kraftstoffen der Zukunft

Im April 2025 hat die IMO einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg zur Schaffung eines rechtsverbindlichen Rahmens für die weltweite Verringerung der Treibhausgasemissionen von Schiffen getan, mit dem Ziel, die Netto-Null-Emissionen bis zum Jahr 2050 zu erreichen. Die IMO-Netto-Null-Rahmenregelung ist weltweit die erste, die verbindliche Emissionsgrenzwerte und die Bepreisung von Treibhausgasemissionen für einen ganzen Industriesektor kombiniert. Die vom Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt auf seiner 83. Sitzung (MEPC 83) vom 7. bis 11. April 2025 verabschiedeten Maßnahmen umfassen eine neue Kraftstoffnorm für Schiffe und einen globalen Preismechanismus für Emissionen. Diese Maßnahmen, die im Oktober 2025 formell verabschiedet werden und 2027 in Kraft treten sollen, werden für große Hochseeschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 5.000 verbindlich sein, die 85 % der gesamten CO₂-Emissionen des internationalen Seeverkehrs verursachen.³⁶

Green Fuels: Obwohl die Schifffahrt eines der CO₂-effizientesten Verkehrsmittel ist, verursacht sie 3 % der inländischen Treibhausgasemissionen. Die Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Schifffahrt ist ein entscheidender Schritt für das Vereinigte Königreich, um bis 2050 Netto-Null zu erreichen. Das britische Amt für Emissionsreduzierung im Seeverkehr (UK SHORE) hat in den letzten drei Jahren die Forschung und Entwicklung sauberer maritimer Technologien mit staatlichen Mitteln in Höhe von 206 Mio. £ unterstützt. Der Clean Maritime Demonstration Competition (CMDc) stellte 130 Mio. £ an Forschungs- und Entwicklungsmitteln zur Verfügung, um die Konzeption und Entwicklung umweltfreundlicher Alternativen für die Kommerzialisierung zu unterstützen, während die Initiative Zero Emission Vessel and Infrastructure (ZEVI) 77 Mio. £ an Fördermitteln bereitstellte, um hochtechnologische Forschungsprojekte im Bereich sauberer maritimer Lösungen zu unterstützen, die kurz vor der Kommerzialisierung stehen.³⁷

³⁴ GOV.UK: „Policy Paper: Maritime 2050: navigating the future“ (2019), <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

³⁵ Safety4Sea: „Maritime UK: New edition of Industry Code of Practice for Maritime Autonomous Ship System“ (November 2022), <https://safety4sea.com/maritime-uk-new-edition-of-industry-code-of-practice-for-maritime-autonomous-ship-systems/>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

³⁶ IMO: „Draft regulations will set mandatory marine fuel standard and GHG emissions pricing for shipping to address climate change.“ (April 2025), <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-approves-netzero-regulations.aspx>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

³⁷ Maritime UK: „Maritime Manifesto 2024“ (2024)

Im Folgenden eine Auswahl von britischen Unternehmen, die in den o.g. Bereichen tätig sind:

- **Artemis Technologies:** Das in Belfast ansässige Unternehmen für saubere Meerestechnologie entwickelt kommerzielle Schiffe, die im Betrieb keine Emissionen verursachen. Ziel ist die Dekarbonisierung des Hochgeschwindigkeitsseeverkehrs.
- **Autonaut:** AutoNaut ist ein unbemanntes Oberflächenschiff (USV), das durch die Bewegung der Wellen angetrieben wird. Erneuerbare Energien ermöglichen die Durchführung von Missionen auf See über viele Wochen hinweg - ohne Kohlenstoffemissionen oder Kosten. Eine Reihe von Sensoren an Bord wird mit Solarenergie betrieben, um wertvolle Daten über den Ozean zu sammeln. AutoNaut operiert unabhängig in gefährlichen Meeresumgebungen und wird von der Sicherheit an Land aus beaufsichtigt.
- **BAR Technologies:** Das speziell der Dekarbonisierung gewidmete Unternehmen engagiert sich für die Verbesserung der Nachhaltigkeit der Schifffahrtsindustrie durch innovative technologische Entwicklungen, die sich positiv auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft auswirken.
- **Bruntons Propellers:** Das auf Schiffspropeller spezialisierte Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Clacton-on-Sea (Essex). Das Unternehmen entwickelt und fertigt nahezu alle Arten von Propellern, die heute im regulären Einsatz sind, so z.B. den Autoprop Eco*Star für Hybrid- und rein elektrisch angetriebene Booten, sowohl mit Motor als auch mit Segel.
- **Eminox - Exhaust Aftertreatment Systems:** Unternehmen für Abgasnachbehandlungssysteme für schwere Nutzfahrzeuge und Maschinen. Die Technologien zur Emissionsreduzierung erfüllen die neuesten globalen Emissionsnormen für Anwendungen in den Bereichen Stromerzeugung, NRMM, Schifffahrt, Straßenverkehr, Schienenverkehr und Landwirtschaft.
- **Houlder:** Unternehmen für Ingenieurdesign, welches sich auf saubere Technologien und technische Beratung für die Meeres- und Offshore-Umgebung spezialisiert hat, mit Schwerpunkt auf Bewältigung der Herausforderungen der kohlenstoffarmen Energiewende, Verbesserung der Schiffseffizienz durch saubere Technologie und Automatisierung oder Aufbau der Infrastruktur für erneuerbare Energien.
- **Ocean Infinity:** Technologieunternehmen, das den Betrieb auf See umgestaltet, durch Technologien zur Fernsteuerung von Schiffen.
- **SeaKIT:** Das Unternehmen konzipiert ferngesteuerte USVs (Uncrewed Surface Vessels) mit einem anpassungsfähigen Nutzlastbereich für verschiedene Missionskonfigurationen. Diese Schiffe können allein oder als Teil einer Flotte eingesetzt werden, um eine breite Palette von Aufgaben schneller, kostengünstiger und mit geringerem Risiko für das Personal zu erfüllen und die Kohlendioxidemissionen erheblich zu senken als herkömmliche Schiffe mit Besatzung.
- **Silverstream Technologies:** Seit über einem Jahrzehnt entwickelt und skaliert das Unternehmen die Luftschmierungstechnologie in der Schifffahrt. Als Marktführer für saubere Technologien in der Schifffahrt stehen die Dekarbonisierungsziele der IMO im Mittelpunkt dieser Technologien für eine nachhaltigere Schifffahrtsindustrie.
- **Sonardyne:** Das Unternehmen ist seit über 50 Jahren im Bereich der Unterwassertechnologie tätig. Es entwickelt, fertigt, wartet und unterstützt Lösungen in den Sektoren Offshore-Energie (z.B. Öl & Gas), maritime Verteidigung und Meeresforschung.
- **Windship:** Das Unternehmen bietet skalierbare Lösungen, die Windkraft nutzen und zu erheblichen Kraftstoffeinsparungen und Emissionsreduzierung führen. Bei der Windship-Technologie handelt es sich um ein Hilfsenergiesystem, bei dem dreiflügelige Foil-Rigs (36 bis 48 m) für erheblichen Schub sorgen, um das Schiff durch das Wasser zu treiben.

3.3.2 Wirtschaftspolitische Maßnahmen für den Bereich Schiffbau und Meerestechnik

Im Vereinigten Königreich und insbesondere in Schottland wurden in den letzten Jahren mehrere wirtschaftspolitische Maßnahmen ergriffen, um den Schiffbau und die Meerestechnik zu fördern. Diese Initiativen konzentrieren sich z.B. auf Dekarbonisierung, Autonome Schiffe, KI-Projekte, und die Unterstützung strategischer Standorte.

National Shipbuilding Strategy (NSbS): Die NSbS wird vom National Shipbuilding Office (NSO, siehe Kap. 3.3.3) umgesetzt, das sich für einen transformativen Wandel innerhalb des Sektors einsetzt. Sie bildet das Fundament der britischen Schiffbaupolitik und soll den Sektor im UK bis 2050 zur wettbewerbsfähigsten maritimen Nation der Welt machen. Dazu gehören mehr als 200 Mio. £ für umweltfreundliche maritime Projekte durch das neue UK Shipping

Office for Reducing Emissions. Die NSS umfasst:^{38, 39, 40}

- **UK SHORE:** Das Programm „*UK Shipping Office for Reducing Emissions*“ (UK SHORE), das vom Verkehrsministerium (Department for Transport) finanziert und in Zusammenarbeit mit Innovate UK durchgeführt wird, treibt die Entwicklung der Technologien voran, die für die Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors erforderlich sind. UK SHORE unterstützt Projekte im ganzen Vereinigten Königreich, von den Shetlandinseln bis Cornwall, um innovative Lösungen zu entwickeln, zu testen und einzusetzen. Diese Initiativen tragen nicht nur zur Reduzierung von Emissionen bei, sondern positionieren das UK auch als weltweit führend im Bereich grüner maritimer Technologien und schaffen hochwertige Arbeitsplätze und robuste Lieferketten für eine nachhaltige Zukunft.⁴¹
- **Clean Maritime Demonstration Competition (CMDC):** Ein mehrjähriges F&E-Programm zur Förderung emissionsarmer Technologien. Siehe unten für mehr Details.
- **Maritime Capability Campaign Office (MCCO):** Förderung von Exportchancen im Wert von bis zu 600 Mio. £ in den nächsten fünf Jahren. Im Rahmen der NSbS wird die MCCO als Handels- und Investitionsabteilung des National Shipbuilding Office Exporte und Investitionen in diesem Sektor fördern und der britischen maritimen Industrie Möglichkeiten eröffnen, ihre innovativen Technologien, Dienstleistungen und Designs weltweit zu exportieren.
- **Home Shipbuilding Credit Guarantee Scheme (HSCGS):** Kreditgarantien zur Unterstützung inländischer Schiffbauprojekte.

Clean Maritime Demonstration Competition (CMDC): Die CMDC Runde 6, die am 16. Januar 2025 angekündigt wurde, ist Teil einer Reihe von Maßnahmen, die vom UK Shipping Office for Reducing Emissions (UK SHORE) ins Leben gerufen wurden. UK SHORE zielt darauf ab, das UK zu einem weltweit führenden Unternehmen in der Entwicklung und Herstellung sauberer maritimer Technologien zu machen. Ziel ist die Finanzierung von Vorversuchen und Machbarkeitsstudien zu sauberen maritimen Technologien und Fähigkeiten, die die Treibhausgasemissionen reduzieren.⁴² Runde 6 wird zwischen September 2025 und März 2026 bis zu 30 Mio. £ für Erprobungen und Durchführbarkeitsstudien im Bereich sauberer maritimer Lösungen bereitstellen. Damit wird die durch das britische SHORE-Programm erzeugte Dynamik aufrechterhalten und die Entwicklung von Technologien in Richtung Kommerzialisierung unterstützt. Informationen über die fünf vorausgegangenen Runden finden Sie unter dem Link.⁴³

Smart Shipping Acceleration Fund (SSAF):⁴⁴ Das britische Verkehrsministerium investierte 2024 rund 8 Mio. £ in den „*Smart Shipping Acceleration Fund*“ zur Förderung autonomer Schiffe und KI-gestützter Hafenlogistik. Zwischen April und Juni 2024 konnten im Vereinigten Königreich registrierte Unternehmen sich um einen Anteil dieses Fonds für innovative intelligente Schifffahrtstechnologien zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs bewerben. Der SSAF hat im Anschluss 7,7 Mio. £ an Zuschüssen für 30 Projekte vergeben. Die erfolgreichen Projekte des SSAF werden bis März 2025 laufen und sollen:

- den Einsatz von intelligenten Schifffahrtssystemen im Vereinigten Königreich erhöhen
- die Entwicklung von Fachwissen im Bereich der intelligenten Schifffahrt im gesamten Vereinigten Königreich unterstützen.

³⁸ MaritimeUK: „*Spending Review: For Industry*“, <https://www.maritimeuk.org/spending-review/maritime-organisations/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

³⁹ MaritimeUK: „*News: Maritime UK welcomes National Shipbuilding Strategy*“ (März 2022), <https://www.maritimeuk.org/media-centre/news/news-maritime-uk-welcomes-national-shipbuilding-strategy/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

⁴⁰ MaritimeFoundation: „*The National Shipbuilding Strategy Refresh*“ (Dezember 2022), www.maritimefoundation.uk/publications/maritime-2023/a-significant-government-investment, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

⁴¹ Siehe: <https://iuk-business-connect.org.uk/programme/uk-shipping-office-for-reducing-emissions/>

⁴² GOV.UK: „*Clean Maritime Demonstration Competition 6: Smart Shipping*“ (2025), <https://apply-for-innovation-funding.service.gov.uk/competition/2120/overview/d5dd7bfe-a341-44e7-9248-8c5885b4b1af>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

⁴³ GOV.UK: „*Transparency data: Multi-year clean maritime demonstration competition*“ (Januar 2025), <https://www.gov.uk/government/publications/clean-maritime-demonstration-competition-cmdc>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

⁴⁴ GOV.UK: „*Transparency data: Smart Shipping Acceleration Fund*“ (Oktober 2024), <https://www.gov.uk/government/publications/smart-shipping-acceleration-fund>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

Die vollständige Liste der erfolgreichen Bewerbungen ist unter dem genannten Link abrufbar. Hier einige Gewinner:

- **Offshore Charging Simulations Modelling** and new Training, Safety Procedures and Skillset Development, for Safety and Efficiency of (port) and offshore Electrical Charging Operations for battery powered offshore support vessel SOV (u.a. Scotland, North East, The Humber)
- **Marine to Electric Power** – SeNZe-Tech™ the Smart Way to Clear The Hurdles (u.a. North East & Scotland)
- **AI-assisted power system optimization for green methanol/hydrogen Service Operation Vessels** (u.a. North East & Scotland)
- **Smart Renewable Energy Generation, Recharging and Maintenance Technology (SMARTGEN)** (u.a. North East & The Humber)

Steuerliche Vergünstigungen: Das Vereinigte Königreich bietet eine Vielzahl von Steueranreizen, um seine Schifffahrtsindustrie zu unterstützen und zu stärken. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, internationale Schifffahrtsunternehmen anzuziehen, das Wirtschaftswachstum zu fördern und den Status des Landes als führender maritimer Knotenpunkt zu erhalten. Dazu gehören z.B. das *Tonnage Tax Regime*, die *Research and Development Tax*, *Freeports*, die *Seafarers Earnings Deduction (SED)* sowie *Capital Allowances for Shipping Companies*.⁴⁵

Internationalisation Fund: KMU mit Sitz im UK können Zuschüsse zwischen 1.000 £ und 9.000 £ für Internationalisierungsmaßnahmen wie Messebesuche, Marktanalysen oder Übersetzungsdienste beantragen.⁴⁶

3.3.3 Maritime Regierungsstellen und ihre Aufgaben im Sektor

Es gibt verschiedene staatliche und halbstaatliche Institutionen, welche die o.g. Maßnahmen und technologischen Trends beaufsichtigen, umsetzen oder (teil-)finanzieren.

Department for Business and Trade (DBT):

- Leitet die Industriestrategie und den internationalen Handel für den maritimen Sektor und den Schiffbau.
- Unterstützt britische Schiffbauer auf den globalen Märkten.
- Koordiniert maritime Exporte und Investitionen.
- Beherbergt das [Office for Investment](#), das dabei hilft, ausländische Direktinvestitionen für den britischen Schiffbau zu gewinnen.

Department for Defence (Ministry of Defence, MoD):

- Wichtiger Kunde der britischen Schiffbauindustrie.
- Beauftragt Marinefahrzeuge (Fregatten, Flugzeugträger, U-Boote) im Rahmen von Ausschreibungen.
- Beaufsichtigt Defence Equipment and Support (DE&S), das Schiffe und Systeme beschafft.

Defence Equipment and Support (DE&S):

- Unterliegt dem Ministry of Defence
- Verwaltet die Beschaffung und Unterstützung von Militärschiffen und maritimen Systemen.
- Arbeitet mit Werften wie BAE Systems, Babcock und Harland & Wolff zusammen.
- Setzt die nationale Schiffbaustrategie (NSbS) für Verteidigungs- und Zivilschiffe um.

⁴⁵ Shipuniverse: „Global Guide to Maritime Tax Deductions & Incentives for Ship Owners“ (Januar 2025), <https://www.shipuniverse.com/global-guide-to-maritime-tax-deductions-incentives-for-ship-owners/>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

⁴⁶ Vgl.: <https://www.maritimeindustries.org/news/internationalisation-fund-now-open-businesses-england>

Maritime and Coastguard Agency (MCA):

- Angesiedelt im Department for Transport (DfT)
- Legt Sicherheits- und Umweltstandards für Schiffe fest und setzt diese durch.
- Zertifiziert Schiffe und Schiffbauer hinsichtlich der Einhaltung internationaler Vorschriften.
- Arbeitet zusammen mit britischen Werften, um sicherzustellen, dass Neubauten den IMO- und britischen Standards entsprechen.

Maritime UK:

- Ist keine Regierungsbehörde, arbeitet jedoch eng mit der Regierung zusammen.
- Ist der Dachverband für den britischen maritimen Sektor (Schifffahrt, Häfen, Schiffsbau, Schiffstechnik).
- Partnerschaft mit der Regierung in den Bereichen Qualifikationen, Dekarbonisierung und Innovation.
- Unterstützt bei der Umsetzung der Strategie „Maritime 2050“ zusammen mit dem Verkehrsministerium (DfT).

National Physical Laboratory (NPL) / Lloyd's Register / Classification Societies:

- Ist quasi-staatlich; in Partnerschaft mit der Regierung
- Stellt technische Standards und Prüfeinrichtungen für Schiffsdesign und -materialien bereit.
- Arbeitet zusammen mit Schiffbauern in den Bereichen Sicherheit, Zertifizierung und Innovation.
- Häufig finanziert oder beauftragt durch UKRI oder MoD.

National Shipbuilding Office (NSO):

- Koordiniert die behördenübergreifende Schiffbaupolitik.
- Setzt die Aktualisierung der nationalen Schiffbaustrategie um und fördert diese.
- Arbeitet daran, die Schiffbaukapazitäten des Vereinigten Königreichs im zivilen und militärischen Bereich zu stärken.
- Fördert Innovation und Kompetenzentwicklung in diesem Sektor.

Shipbuilding Enterprise for Growth (SEG):

- Ist ein Schlüsselement der Nationalen Schiffbaustrategie, ein von der Industrie geführtes Forum, das die gleiche strategische Führungsrolle übernehmen und für kohärente, abgestimmte Aktivitäten sorgen kann.
- Wird gemeinsam vom CEO der NSO und einer hochrangigen Führungskraft aus der Industrie geleitet und umfasst Mitglieder aus dem gesamten Schiffbausektor, der Lieferkette und der Regierung.
- Unterstützt die gemeinsame Arbeit von Regierung und Industrie zur Umsetzung der NSbS und legt weitere Maßnahmen fest, die erforderlich sind, um Wachstumsbarrieren zu beseitigen, Exporte zu fördern und hochwertige qualifizierte Arbeitsplätze in der gesamten Branche zu schaffen.

Skills Delivery Group (SDG):

- Eingerichtet von der Regierung als Untergruppe der Shipbuilding Enterprise for Growth (SEG).
- Überwacht die Umsetzung der Empfehlungen des Berichts der britischen Taskforce für Schiffbaukompetenzen und treibt diese voran.
- Setzt sich kontinuierlich für Schiffbaukompetenzen in der Branche ein.
- Arbeitet zusammen mit Arbeitgebern, Regierungen in der gesamten Union und Bildungseinrichtungen im ganzen Land mit dem Schwerpunkt auf der Vermittlung von Kompetenzen.
- Unterstützt die Industrie dabei, das Kompetenzsystem in ganz Großbritannien zu nutzen, um ihren Bedarf zu decken.
- Hilft der Industrie dabei, Talente zu gewinnen, zu halten und zu fördern; sie wird Gleichberechtigung, Vielfalt und Inklusion fördern und zur Entwicklung der Kompetenzen der Zukunft beitragen.

UK Research and Innovation (UKRI):

- Umfasst Innovate UK, Engineering and Physical Sciences Research Council (EPSRC)
- Finanziert Forschung und Entwicklung sowie Innovation in den Bereichen Schiffbautechnologie, Automatisierung und umweltfreundliche Schifffahrt.
- Unterstützt Kooperationen zwischen Industrie und Wissenschaft.
- Ist wichtiger Geldgeber für Projekte zur Dekarbonisierung und Autonomie im maritimen Bereich.

Regionale Institutionen:

- Schottische Regierung / Scottish Enterprise – Unterstützung des Schiffbaus am Clyde und in Rosyth.
- Walisische Regierung – Unterstützung der maritimen Fertigung in Gebieten wie Pembrokeshire.
- Nordirische Regierung – Unterstützung für die Werft Harland & Wolff in Belfast.
- Lokale Unternehmenspartnerschaften (LEPs) – Unterstützung maritimer Cluster in England.

3.4 Wettbewerbssituation

Der maritime Sektor des UK bewegt sich im Jahr 2025 in einem dynamischen und facettenreichen Wettbewerbsumfeld, das von technologischen Innovationen, sich wandelnden Verteidigungsprioritäten und erheblichen Herausforderungen im Bereich der Arbeitskräfte geprägt ist. Der Schiffbausektor im UK befindet sich an einem entscheidenden Wendepunkt. Während traditionelle Akteure wie BAE Systems und Babcock weiterhin bei Verteidigungsaufträgen führend sind, sorgt der Eintritt von Navantia für eine neue Dynamik, die das Wettbewerbsumfeld möglicherweise neu- und umgestalten wird. Die Bekämpfung des Fachkräftemangels und die Förderung technologischer Innovationen sind entscheidend für die Aufrechterhaltung von Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Regierungsinitiativen wie die Einrichtung der Skills Delivery Group (SDG) und finanzielle Förderprogramme sind Schritte zur Wiederbelebung der Branche. Allerdings sind koordinierte Anstrengungen zwischen den Akteuren der Branche und den politischen Entscheidungsträgern unerlässlich, um das Potenzial des Sektors voll auszuschöpfen.

Wichtige Akteure und Marktdynamik

BAE Systems & Babcock International: Diese beiden Unternehmen sind nach wie vor führend in der britischen Marineschiffbauindustrie. BAE Systems ist federführend beim Bau der Fregatten vom Typ 26, während Babcock das Programm für Fregatten vom Typ 31 leitet. Beide Unternehmen sind maßgeblich an den Modernisierungsbemühungen der Royal Navy beteiligt.

Navantia UK (ehemals Harland & Wolff): In einer bedeutenden Entwicklung erwarb der spanische staatliche Schiffbauer Navantia die Vermögenswerte von Harland & Wolff, darunter Werften in Belfast, Appledore, Methil und Arnish, für 93 Mio. £. Diese Übernahme, die darauf abzielt, Verträge mit der Royal Navy zu sichern, ist der erste Fall, in dem Schiffe der Royal Navy von einem ausländischen Militärunternehmen gebaut werden. Navantia plant, 115 Mio. £ zu investieren, um die Anlagen zu modernisieren und die Belegschaft an diesen Standorten aufzustocken.

James Fisher & Sons: James Fisher & Sons mit Sitz in Barrow-in-Furness ist ein führender Anbieter von maritimen Ingenieursdienstleistungen mit Aktivitäten in den Bereichen Verteidigung, erneuerbare Energien und Offshore-Öldienstleistungen. Im Jahr 2024 erzielte das Unternehmen einen Umsatz von 437,7 Mio. £ und einen Nettogewinn von 46,4 Mio. £, was seine starke Position in der Branche widerspiegelt.

Denholm Group: Die Denholm Group mit Hauptsitz in Glasgow ist in den Bereichen Schifffahrt, Logistik, Meeresfrüchte und Industriedienstleistungen tätig. Das Unternehmen besitzt und betreibt Massengutfrachter und hält bedeutende Beteiligungen an Schiffsmanagementunternehmen, darunter einen Anteil von 26,17 % an der Anglo-Eastern Univan Group Limited. Denholm bietet auch maritime Dienstleistungen über ein Joint Venture mit Serco an und unterstützt damit die britische Marine.

Briggs Marine: Briggs Marine mit Sitz in Burntisland, Schottland, bietet eine Reihe von maritimen Dienstleistungen an, darunter Unterwasseroperationen, Dienstleistungen im Bereich erneuerbare Energien und Umweltberatung. Das Unternehmen hat Verträge mit dem Verteidigungsministerium abgeschlossen und seine Aktivitäten auf Regionen wie das Kaspische Meer ausgeweitet.

Bibby Line Group: Mit einer Geschichte, die bis ins Jahr 1807 zurückreicht, hat Bibby Line seine Aktivitäten auf Finanzdienstleistungen, maritime Dienstleistungen und Infrastrukturanwendungen diversifiziert. Nach einer Umstrukturierung nach COVID-19 kehrte die Gruppe in die Gewinnzone zurück und erzielte 2021 einen Nettogewinn von 35,5 Mio. £.

Ferguson Marine: Ferguson Marine wurde 2019 von der schottischen Regierung verstaatlicht und sah sich mit Verzögerungen und Kostenüberschreitungen bei Fährbauprojekten konfrontiert. Trotz dieser Probleme sicherte sich die Werft einen Auftrag zur Herstellung von Stahleinheiten für die Fregatte vom Typ 26 der Royal Navy, was auf anhaltende Bemühungen zur Stabilisierung des Betriebs hindeutet.

Cammell Laird: Cammell Laird mit Sitz in Birkenhead blickt auf eine lange Geschichte im kommerziellen und militärischen Schiffbau zurück. Die Werft hat Projekte wie den Bau des Polarforschungsschiffs RRS Sir David Attenborough und Wartungsaufträge für Schiffe der Royal Fleet Auxiliary durchgeführt.

Princess Yachts: Im Segment der Luxusyachten hat sich Princess Yachts dank einer Kapitalzuführung in Höhe von 53,7 Mio. £ durch neue Eigentümer von finanziellen Schwierigkeiten erholt. Das Unternehmen ist auf dem besten Weg, bis 2025 wieder profitabel zu werden, was die Widerstandsfähigkeit des High-End-Marktes unterstreicht.

Herausforderungen und strategische Initiativen

Fachkräftemangel: Die britische Schiffbauindustrie sieht sich mit einem kritischen Fachkräftemangel konfrontiert, der durch die Konkurrenz von Technologieunternehmen und Infrastrukturprojekten noch verschärft wird. Trotz Gehältern über dem nationalen Durchschnitt hat die Branche Schwierigkeiten, Talente anzuwerben und zu halten. Zu den Faktoren, die dazu beitragen, gehören unzureichende Investitionen in die MINT-Ausbildung und ein Mangel an effektiven Ausbildungsprogrammen. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, hat die britische Regierung die Shipbuilding Skills Delivery Group (SDG) gegründet, um die Empfehlungen der UK Shipbuilding Skills Taskforce umzusetzen. Die SDG hat sich zum Ziel gesetzt, die Fähigkeiten der Arbeitskräfte zu verbessern, Inklusion zu fördern und sich auf zukünftige technologische Fortschritte vorzubereiten.

Technologische Innovation: Das National Manufacturing Institute of Scotland betont die Bedeutung von Robotik und autonomen Systemen (RAS) für die Modernisierung des Schiffbaus, während auf einer breiteren Ebene der Übergang zu alternativen Kraftstoffen, Automatisierung und digitalen Systemen spezielle Fähigkeiten erfordert. Die Branche benötigt erhebliche Investitionen in Ausbildung und Entwicklung, um die Arbeitskräfte auf diese Veränderungen vorzubereiten. Die NSBs der Regierung setzt Ziele für emissionsfreie Schiffsdesigns bis 2025 und strebt an, dass britische Werften bis 2030 das Produktivitätsniveau Nordeuropas erreichen.

Finanzielle Unterstützung: Das Ministerium für Wirtschaft und Handel hat das *Shipbuilding Credit Guarantee Scheme* eingeführt, das Kreditgebern für Schiffbauprojekte teilweise staatliche Garantien bietet. Diese Initiative zielt darauf ab, Investitionen in Neubauten und Nachrüstungen anzuregen und den Übergang der Branche zu Netto-Null-Emissionen zu unterstützen.

Infrastruktur und ökologische Herausforderungen: Der Schutz von Unterwasserkabeln und -pipelines ist angesichts der zunehmenden Bedrohung durch staatlich unterstützte Akteure zu einer Priorität geworden. Dem Vereinigten Königreich fehlen spezielle Kabelreparaturschiffe und schnelle Notfallreaktionssysteme, was die Notwendigkeit einer verbesserten Infrastruktur und internationaler Zusammenarbeit deutlich macht.

Das Maritime Research and Innovation UK (MarRI-UK) hat in seinem Report „*Invest 2025: The UK's Modern Industrial Strategy*“ verschiedene Fragestellungen zu der britischen Wettbewerbssituation aufgegriffen.⁴⁷ So beanstandet der Report z.B. den Mangel an intensiver und grundlegender Forschung in Bereichen wie Meerestechnik,

⁴⁷ MarRI-UK: „*Invest 2025: The UK's Modern Industrial Strategy*“ (2025), https://marri-uk.org/wp-content/uploads/2024/12/MarRI-UK_Input_2035-Industrial-Strategy_Final.pdf, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

Schiffbau oder Technologieentwicklung, der in Ländern wie Deutschland, Norwegen oder Dänemark weitaus fortgeschrittener ist. Laut dem Clean Maritime Plan des britischen Verkehrsministeriums verfügt das Vereinigte Königreich über einen weltweit führenden Schiffsfinanzierungs- und Versicherungssektor, der zu seinem 3,12 Mrd. £ schweren Exportmarkt für maritime Dienstleistungen beiträgt. Nachhaltige maritime Lösungen, wie Dekarbonisierung der Schifffahrt und grüne Schifffahrtstechnologien sind ein fundamentaler Sektor der nächsten Jahre. Die folgenden Untersektoren sollten laut des Reports im Fokus der britischen Regierung stehen:

- Fortschrittlicher Schiffbau und seine Lieferkette
- Saubere Energie für Nicht-Automobilanwendungen
- Grüne maritime Technologien
- Autonomie und Digitalisierung

Die Regierung unterstützt Forschung und Innovation, ist den Net-Zero-Vorgaben verpflichtet, und verfügt über einen wachsenden Off-Shore Windmarkt. Was aber sind die größten Hindernisse für das Wachstum in diesen Teilsektoren?

- **Fehlende langfristige staatliche Innovationsförderung** für maritime Projekte über kurzfristige Initiativen hinaus. Andere EU-Nationen, die USA oder China sind hier weit voraus.
- **Hohe Kosten für die Entwicklung alternativer Kraftstoffe:** Die Entwicklung und Skalierung alternativer Kraftstoffe wie Wasserstoff und Methanol sowie der dazugehörigen Infrastruktur ist kapitalintensiv, was es für KMU schwierig macht, im Wettbewerb zu bestehen oder zu investieren.
- **Ungewisse Nachfrage nach neuen Technologien**
- **Mangel an qualifizierten Arbeitskräften** und Ausbildungsprogrammen

Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen aus anderen Ländern, können Unterstützung in diesen Bereichen bieten. Durch die Beseitigung dieser Hindernisse und die Nutzung der Stärken des Vereinigten Königreichs in den Bereichen Offshore-Windenergie, Meeresforschung und Fertigung soll das Land zu einem weltweit führenden Anbieter nachhaltiger maritimer Technologien werden. Viele europäische Nationen, darunter Deutschland, sind Vorreiter in Sachen Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit, grüne Schifffahrtskorridore, erneuerbare Offshore-Energie und blaue Technologien.

- **Offshore-Windenergie und grüne Technologien.** Chancen bestehen bei Zulieferung von Ausrüstung und Technologien (z.B. Umspannplattformen, Rotorblätter)
- **Digitalisierung und Smart Ports.** Deutsche Anbieter für maritime Softwarelösungen, Sensorik, KI-basierte Steuerungssysteme und IoT-Technologien können hier punkten. Auch Cybersecurity im maritimen Bereich gewinnt an Bedeutung.
- **Maritime Zulieferindustrie & Schiffbau-Komponenten.** Obwohl Großbritannien wenig Großschiffbau betreibt, gibt es hohen Bedarf an Spezialschiffen (z.B. für Offshore, Forschung, Navy). Zulieferer für Antriebe, Navigationssysteme, Schiffsausrüstung, Umwelttechnik (z.B. Abgasreinigung, Ballastwasser-aufbereitung) sind gefragt.
- **Nachhaltige Schifffahrt / Dekarbonisierung.** Chancen bestehen in Bereichen wie Brennstoffzellentechnik, E-Antriebe, Batterielösungen, aber auch Entwicklung von Wasserstoff- oder Ammoniak-Antrieben.
- **Bildung, Forschung & Entwicklung.** Kooperationen mit britischen Universitäten und maritimen Forschungszentren (z.B. Southampton, Strathclyde) sind für gemeinsame Projekte in maritimer KI, autonomem Fahren und Umwelttechnologien möglich.
- **Logistik, Häfen & Supply Chain.** Chancen bestehen in Bereichen wie Logistiksoftware, Track-&-Trace-Lösungen; Spezialtransporte (z. B. für Offshore-Komponenten).

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die maritime Branche

Die maritime Branche des Vereinigten Königreichs zeichnet sich durch hohe Produktivität, bedeutende wirtschaftliche Beiträge und Innovationskraft aus. Die maritime Industrie trug 2023 rund 46,1 Mrd. £ zur britischen Wirtschaft bei und unterstützte 1 Mio. Arbeitsplätze – mehr als die Luft- und Schienenverkehrssektoren zusammen. Gleichzeitig steht die Branche vor Herausforderungen wie dem Rückgang der Flottenregistrierung, Arbeitskräftemangel und geopolitischen Unsicherheiten. Strategische Investitionen in Ausbildung, Infrastruktur und internationale Zusammenarbeit sind entscheidend, um die Wettbewerbsfähigkeit der Branche langfristig zu sichern. Im Jahr 2023 und Anfang 2024 zeigte sich ein gemischtes Bild aus wirtschaftlicher Stärke, strukturellen Herausforderungen und geopolitischen Unsicherheiten; in der 2. Jahreshälfte 2024 dagegen haben die britische Marine- und Schifffahrtsindustrie bedeutende Fortschritte gemacht und ihre zentrale Rolle für die nationale Sicherheit, die technologische Innovation und das Wirtschaftswachstum unterstrichen. Diese Sektoren haben eine bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit an den Tag gelegt und die maritimen Fähigkeiten des Landes gestärkt. So testete die Royal Navy z.B. erfolgreich neue lasergesteuerte Raketen zur Abwehr von Drohnenbedrohungen. Diese Fortschritte unterstreichen das Engagement des Vereinigten Königreichs für den Einsatz von Spitzentechnologie, um einen Wettbewerbsvorteil in der maritimen Verteidigung zu erhalten.⁴⁸ Die britische Schifffahrtsindustrie hat auch auf der internationalen Bühne mit einem Anstieg der Exporte um 33,2 % im Wert von 937 Mio. £ (2022-2023) einen bemerkenswerten Eindruck hinterlassen. Dieser Erfolg ist auf die weltweite Nachfrage nach im Vereinigten Königreich hergestellten Booten zurückzuführen, darunter Segelyachten, feste Schlauchboote und Luxus-Motoryachten, die die führende Position des Vereinigten Königreichs bei der Herstellung von Booten und bei Innovationen verdeutlichen.⁴⁹

Trotz dieser positiven Fortschritte steht die Branche vor Herausforderungen, unter anderem bei der Abwägung zwischen Energieentwicklung und ökologischer Nachhaltigkeit. Jüngste Klagen von Umweltgruppen gegen Öl- und Gasprojekte in der Nordsee machen deutlich, wie schwierig es ist, diese konkurrierenden Prioritäten unter einen Hut zu bringen. Die Bruttotonnage des UK Ship Register sank Ende 2024 auf 9,9 Mio. GT, ein Rückgang von 5 % gegenüber 2023. Im globalen Vergleich fiel das Vereinigte Königreich von Platz 22 auf Platz 27 was die Größe der Handelsflotte betrifft. 2024 waren 23.700 britische Seefahrer aktiv auf See tätig, was einem Rückgang von 2 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Brexit, der Ukraine-Krieg und Konflikte im Roten Meer führten zu erheblichen Störungen in den Lieferketten, verlängerten Transportzeiten und erhöhten Kosten.

Dennoch ist das letztendliche Fazit positiv: Mit Blick auf die Zukunft ist die britische Marine- und Marineindustrie gut positioniert für weiteres Wachstum und Innovation. Mit strategischen staatlichen Investitionen, fortschreitender Technologie und einem branchenweiten Engagement für Nachhaltigkeit erscheint die Zukunft der maritimen Sektoren Großbritanniens sowohl dynamisch als auch vielversprechend.

⁴⁸ OwenDaniels: „*Navigating Progress: A Six-Month Update on the UK's Marine and Naval Industries*“ (November 2024), <https://www.owendaniels.co.uk/blog/navigating-progress-a-six-month-update-on-the-uk-039-s-marine-and-naval-industries>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

⁴⁹ BritishMarine: „*British Marine Unveils Comprehensive Report on the Economic Impact of the UK Leisure, Superyacht & Small Commercial Marine Industry for 2022-23*“ (2024), <https://www.britishmarine.co.uk/news/2024/April/british-marine-unveils-comprehensive-report-economic-impact-uk-leisure-superyacht-and-small-commercial-marine-industry-2022-23>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

3.5.1 SWOT-Analyse der britischen maritimen Branche

Tabelle 5: SWOT-Analyse Vereinigtes Königreich Maritime Wirtschaft

Stärken (Strengths) ⁵⁰	Schwächen (Weaknesses) ⁵¹
▪ Globale Führungsrolle: Der Sitz der International Maritime Organization (IMO) in London unterstreicht die zentrale Rolle Großbritanniens in der maritimen Governance. ▪ Finanz- und Versicherungs-dienstleistungen: Großbritannien ist ein führender Anbieter von maritimen Finanz- und Versicherungs-dienstleistungen sowie Beratungen. ▪ Technologische Innovation: Investitionen in autonome Schiffe, Smart Ports und digitale Navigation stärken die Wettbewerbsfähigkeit. ▪ Engagement für grüne Schifffahrt: Initiativen zur Dekarbonisierung und Nutzung alternativer Kraftstoffe zeigen das Bestreben, umweltfreundlicher zu agieren.	▪ Wirtschaftliche Rückgänge: Die Branche verzeichnete 2023 einen Rückgang von 8,5 % und steht vor Herausforderungen bei der Erholung. ▪ Fachkräftemangel: Ein Mangel an qualifiziertem Personal (u.a. durch Alterung des gegenwärtigen Personals) und geringe Investitionen in Weiterbildung (nur 0,2 % der Arbeitskosten seit 2020) beeinträchtigen die Entwicklung. ▪ Cybersecurity-Risiken: Die zunehmende Digitalisierung erhöht die Anfälligkeit für Cyberangriffe auf maritime Infrastrukturen.
Chancen (Opportunities)	Risiken (Threats) ⁵²
▪ Dekarbonisierung: Das IMO-Ziel, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen, fördert Investitionen in umweltfreundliche Technologien. ▪ Erneuerbare Energien: Die Integration von Offshore-Windparks und anderen erneuerbaren Energiequellen bietet neue Geschäftsfelder. ▪ Digitale Transformation: Die Einführung von IoT und KI in Häfen kann Effizienz und Sicherheit steigern.⁵³	▪ Geopolitische Instabilität: Politische Unsicherheiten und protektionistische Tendenzen beeinflussen Handelsrouten und Investitionen negativ.⁵⁴ ▪ Cyberangriffe: Die Zunahme von Cyberbedrohungen stellt eine ernsthafte Gefahr für die maritime Sicherheit dar.⁵⁵ ▪ Klimawandel: Steigende Meeresspiegel und extreme Wetterereignisse können maritime Infrastrukturen gefährden.

Quelle: Verschiedene

⁵⁰ u.a. Redconsult: „Dynamics of the UK Maritime Industry“ (März 2024), <https://www.redconsult.co.uk/insights/view/249/dynamics-of-the-uk-maritime-industry.aspx>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

⁵¹ u.a. Spinnaker: „Overview of the Current UK Market“ (Oktober 2024), <https://spinnaker-global.com/overview-of-the-current-uk-market/>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

⁵² International Institute of Marine Surveying (IIMS): „ICS Maritime Barometer Report 2023-2024 published“ (September 2024), <https://www.iims.org.uk/ics-maritime-barometer-report-2023-2024-published>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

⁵³ Siehe z.B. hier: <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>

⁵⁴ Angriffe der Houthi-Rebellen im Roten Meer haben in der Vergangenheit zu erheblichen Verzögerungen und Kostensteigerungen im Seeverkehr geführt. Über die Hälfte der britischen Exporteure waren 2024 betroffen, mit Versandkostensteigerungen von bis zu 300 % und Verzögerungen von drei bis vier Wochen. Siehe: The Guardian: „UK manufacturers hit by Red Sea disruption and rising shipping costs“ (Februar 2024), <https://www.theguardian.com/business/2024/feb/01/uk-manufacturers-hit-by-red-sea-disruption-and-rising-shipping-costs>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

⁵⁵ Li, Meixuan: „Maritime Cybersecurity: A Comprehensive Review“ (November 2024), <https://arxiv.org/abs/2409.11417>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

3.5.2 SWOT-Analyse der schottischen maritimen Branche

Tabelle 6: SWOT-Analyse Schottland Maritime Wirtschaft

Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
▪ Strategische Lage: Schottlands Zugang zu tiefen Seewegen und wichtigen Häfen wie dem Firth of Clyde unterstützt den internationalen Handel. ▪ Erneuerbare Energien: Schottland investiert stark in Offshore-Windenergie und andere nachhaltige Projekte. ▪ Regionale Bedeutung: Die maritime Branche ist entscheidend für die Versorgung abgelegener Gemeinden und Inseln.	▪ Veraltete Flotten: Viele Fähren sind überaltert, was zu Ausfällen und Versorgungsproblemen führt. ▪ Projektverzögerungen: Große Verzögerungen und Kosten-überschreitungen bei Schiffbauprojekten, wie dem "Ferry Fiasco",⁵⁶ belasten die Branche. ▪ Abhängigkeit von Subventionen: Die Branche ist stark auf staatliche Unterstützung angewiesen, was die finanzielle Nachhaltigkeit in Frage stellt.
Chancen (Opportunities)	Risiken (Threats)
▪ Flottenerneuerung: Programme zur Erneuerung kleinerer Fähren bieten Chancen für moderne, umweltfreundliche Schiffe. ▪ Tourismusförderung: Die maritime Infrastruktur kann den wachsenden Tourismus in Schottland unterstützen. ▪ Innovative Technologien: Der Einsatz neuer Technologien kann Effizienz und Servicequalität verbessern.	▪ Infrastrukturprobleme: Verzögerungen bei Hafenmodernisierungen können den Betrieb beeinträchtigen. ▪ Klimatische Herausforderungen: Extreme Wetterbedingungen können den Fährbetrieb stören und die Sicherheit gefährden. ▪ Wettbewerb: Andere Regionen könnten Investitionen und Fachkräfte abwerben, was die Wettbewerbsfähigkeit Schottlands mindert.

Quelle: Verschiedene

4 Kontaktadressen

Tabelle 7: Kontaktadressen Institutionen und Multiplikatoren im Maritimen Sektor (alphabetische Reihenfolge)

Institution	Kurzbeschreibung
British Ports Association	Wir vertreten die Interessen der britischen Häfen gegenüber den verschiedenen Ebenen der nationalen und dezentralen Regierungen im Vereinigten Königreich und auf internationaler Ebene.
Department for Business and Trade (DBT)	Wir sind das Ministerium für Wirtschaftswachstum. Wir unterstützen Unternehmen dabei, zu investieren, zu wachsen und zu exportieren und so Arbeitsplätze und Chancen im ganzen Land zu schaffen. Die DBT ist eine ministerielle Abteilung, die von 19 Agenturen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt wird.
Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ)	Wir sind verantwortlich für die Energiesicherheit des Vereinigten Königreichs, den Schutz der Gebührensahler und das Erreichen von Netto-Null. Die DESNZ ist eine ministerielle Abteilung, die von 15 Agenturen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt wird.
Department for Science, Innovation and Technology (DSIT)	Beschleunigung von Innovation, Investitionen und Produktivität durch Wissenschaft von Weltrang, Gewährleistung, dass neue und bestehende Technologien sicher entwickelt und im gesamten Vereinigten Königreich eingesetzt werden, und Vorantreiben einer modernen digitalen Regierung zum Nutzen der Bürger. DSIT ist eine ministerielle Abteilung, die von 16 Agenturen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt wird.
Department for Transport (DfT)	Wir arbeiten mit unseren Behörden und Partnern zusammen, um das Verkehrsnetz zu unterstützen, das den Unternehmen des Vereinigten Königreichs hilft und Menschen und Güter im ganzen Land befördert. Wir planen und investieren in die Verkehrsinfrastruktur, um das Vereinigte Königreich in Bewegung zu halten. Das DfT ist eine Ministerialabteilung, die von 23 Agenturen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt wird.
Institute of Chartered Shipbrokers	Das Institute of Chartered Shipbrokers ist der Berufsverband für alle Mitglieder der kommerziellen Schifffahrtsindustrie weltweit. Es wurde 1911 gegründet und erhielt 1920 eine königliche Charta. Das Institute of Chartered Shipbrokers legt den Lehrplan für die Mitgliedschaft fest und prüft ihn, so dass der Schifffahrtsbranche hochqualifizierte Fachleute zur Verfügung stehen. Es ist der einzige international anerkannte Berufsverband im Bereich der kommerziellen Schifffahrt und vertritt Schiffsmakler, Schiffsmanager und Agenten in der ganzen Welt. Er hat 27 Niederlassungen an wichtigen Standorten und 4.000 Einzelmitglieder und Fellows.

⁵⁶ Vgl.: https://en.wikipedia.org/wiki/Scottish_ferry_fiasco

Institution	Kurzbeschreibung
Institute of Marine Engineering, Science & Technology - Marine Professional Programs (IMarEST)	Das 1889 gegründete IMarEST - Institute of Marine Engineering, Science & Technology mit Hauptsitz in London ist der internationale Berufsverband und die Fachgesellschaft für alle Fachleute der Meerestechnik. Das IMarEST akkreditiert akademische Kurse, Kurse zur beruflichen Weiterbildung (Continuing Professional Development, CPD), Kurse zur beruflichen Erstausbildung (Initial Professional Development, IPD) und Kurse für Hochschulabsolventen in den Bereichen Meerestechnik, -wissenschaft und -technologie auf der ganzen Welt.
Maritime UK	Die kollektive Stimme für die maritime Industrie des Vereinigten Königreichs. Wir setzen uns für einen florierenden maritimen Sektor ein und arbeiten daran, ihn zu fördern. Maritime UK ist der Dachverband des maritimen Sektors, der die Schifffahrts-, Hafen-, Dienstleistungs-, Ingenieurs- und Freizeitschifffahrtsbranche zusammenbringt. Unser Ziel ist es, einen florierenden maritimen Sektor zu fördern und zu unterstützen. Maritime UK ist verantwortlich für die Koordinierung und Umsetzung der Branchenempfehlungen im Rahmen von Maritime 2050.
MarRI-UK	Maritime Research and Innovation UK (MarRI-UK) ist eine von der Industrie geführte Mitgliederorganisation, die die globale Wettbewerbsfähigkeit der britischen maritimen Wirtschaft durch umfangreiche Partnerschaften bei der Identifizierung, Entwicklung und Nutzung neuer Technologien fördert. Das Ziel von MarRI-UK ist es, die globale Wettbewerbsposition des britischen maritimen Sektors zu stärken. Dies wollen wir durch die Identifizierung, Entwicklung und Nutzung neuer und aufkommender Technologien erreichen, wobei wir einen kooperativen Ansatz verfolgen, der wichtige Fachleute aus Industrie, Wissenschaft, Regierung und repräsentativen Gremien einbezieht.
Merchant Navy Training Board (MNTB)	Das MNTB ist eine freiwillige Einrichtung und gehört zur britischen Schifffahrtskammer, dem Wirtschaftsverband der britischen Schifffahrtsindustrie. Wir arbeiten eng mit Schifffahrts- und Schiffsmanagementunternehmen, nautischen Bildungseinrichtungen und Organisationen, Gewerkschaften für Seeleute, der Maritime and Coastguard Agency und Industrieorganisationen mit Interesse an der Aus- und Weiterbildung von Seeleuten zusammen. Das MNTB ist das Bindeglied zu den Ministerien und Einrichtungen, die mit der Schifffahrtsindustrie zu tun haben, sowie zu denjenigen, die sich mit der britischen Qualifikationsagenda und den Entwicklungen in der allgemeinen und beruflichen Bildung befassen. Dazu gehören das Verkehrsministerium (Department for Transport, DfT), das Ministerium für Wirtschaft, Energie und Industriestrategie (Department for Business, Energy and Industrial Strategy, BEIS) sowie britische Bildungsaufsichtsbehörden und -gremien. Das MNTB arbeitet eng mit der Maritime Skills Alliance zusammen, um gemeinsame Ziele mit Partnerorganisationen im maritimen Sektor zu erreichen.
Nautilus International	Nautilus International ist eine unabhängige, einflussreiche, weltweit tätige Gewerkschaft und Berufsorganisation, die sich dafür einsetzt, ihren Mitgliedern qualitativ hochwertige und kosteneffiziente Dienstleistungen zu bieten und bedürftige Seeleute, deren Angehörige und andere Fachleute im maritimen Bereich zu unterstützen.
Offshore Energies UK (OEUK)	Wir sind der führende Fachverband für die britische Offshore-Energiebranche und geben über 400 Organisationen und Unternehmen im ganzen Land eine Stimme. Unsere Mitgliedschaft steht allen Unternehmen offen, von den größten Produzenten und Entwicklern bis hin zu Auftragnehmern, Beratungsfirmen und den kleinsten Start-ups.
Society of Maritime Industries (SMI)	Ziel der SMI ist es, die Stimme und das Anliegen unserer britischen Mitglieder aus den Bereichen Meerestechnik, Meereswissenschaft und -technologie sowie Unternehmensdienstleistungen zu vertreten.
The Nautical Institute	Das Nautical Institute ist eine internationale Mitgliederorganisation für maritime Fachleute, die auf See und an Land arbeiten, und eine führende Autorität in der maritimen Industrie. Wir sind eine gemeinnützige Bildungseinrichtung, die sich der Förderung der höchsten Standards in Bezug auf Professionalität, bewährte Verfahren, Kompetenz und Sicherheit in der maritimen Industrie verschrieben hat, indem sie berufliche Weiterbildungsmöglichkeiten, Schulungen, Veröffentlichungen und Akkreditierungen anbietet.
UK Chamber of Shipping	Die britische Schifffahrtskammer will die Schifffahrt im gesamten Vereinigten Königreich vereinen. Wir tun dies, indem wir unseren Mitgliedern erstklassige Beratung bieten und uns für sie einsetzen, damit sie eine grünere Welt und eine wohlhabendere Nation schaffen. Wir sind auch bestrebt, die Stimme der Branche in den Medien zu sein und jede Gelegenheit zu nutzen, um sicherzustellen, dass die Schifffahrt für die Herausforderungen von morgen gerüstet ist.
UK Major Ports Group	Die 1993 gegründete UK Major Ports Group ist der Handelsverband der wichtigsten Hafenbetreiber des Vereinigten Königreichs und vertritt neun der zehn größten Hafenbetreiber des Landes. 95 % des physischen Handels des Vereinigten Königreichs mit der Welt werden auf dem Seeweg abgewickelt. Unsere Mitglieder wickeln zusammen 75 % des Hafenvolumens des Vereinigten Königreichs über 40 Häfen ab. Dazu gehören die größten Häfen in England, Schottland und Nordirland. Die Mitglieder der UKMPG investieren zusammen bereits rund 500 Mio. £ pro Jahr in die britischen Häfen und die dazugehörige Infrastruktur.

Tabelle 8: Handelskammern und weitere nicht-sektorspezifische Kontaktadressen (alphabetische Reihenfolge)

Institution	Kurzbeschreibung
British Chambers of Commerce (BCC)	Über das Netzwerk der Handelskammern bietet die BCC Unterstützung und Beratung für Unternehmen, die in den Export einsteigen möchten, einschließlich spezifischer Informationen zum Handel mit Deutschland.
British Chamber of Commerce in Germany	Die britische Handelskammer in Deutschland verbindet britische Unternehmen mit deutschen Organisationen und unterstützt dabei auf dem deutschen Markt Fuss zu fassen, aber sie dienen auch als Informationsquelle für und Verbindung in das Vereinigte Königreich.
Confederation of British Industry (CBI)	Eine führende britische Geschäftsorganisation, die Beratung und Veranstaltungen für Unternehmen anbietet, um international zu expandieren, einschließlich Fokus auf den Handel mit Deutschland.
Customs Manager Ltd	Customs Manager Ltd. unterstützt Unternehmen bei der Einhaltung von Vorschriften und der zuverlässigen, effizienten und angemessenen Abwicklung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs. Customs Manager Ltd. unterstützt durch die Entwicklung von Thought Leadership, globaler Handelsintelligenz, kontinuierlicher Aus- und Weiterbildung und einer breiten Palette von Support- und Beratungsdienstleistungen in den Bereichen Zoll, Handelsabkommen und Exportkontrollen.
Department for Business and Trade (DIT)	Unterstützt Unternehmen im Vereinigten Königreich beim Export und ausländische Unternehmen beim Investieren im UK. Sie bieten Marktforschung, Handelsmissionen und Beratung.
Deutsch- Britische Industrie- und Handelskammer - AHK London	Die Auslandshandelskammer in London unterstützt aktiv die Bemühungen wirtschaftlicher Zusammenarbeit, speziell im Bereich des Handels. Die AHK ist ein Bindeglied zwischen deutschen Unternehmen und britischen Organisationen.
Enterprise Europe Network (EEN)	Das EEN bietet Beratung und Unterstützung für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) in Europa und hilft bei der Suche nach internationalen Geschäftspartnern.
Germany Trade & Invest - GTAI	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 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.
Great.GOV.UK	„How to successfully expand your business and set up in the UK“? Alle Informationen und Hilfestellung, die Sie für einen erfolgreichen Markteintritt und/oder Unternehmensgründung im Vereinigten Königreich benötigen.
UK Export Finance (UKEF)	Die Exportkreditagentur der UK-Regierung bietet Finanzierungs- und Versicherungslösungen an, um den Export britischer Waren und Dienstleistungen zu erleichtern.
Zoll.de	Informationsportal der deutschen Zollverwaltung mit Informationen zu Export- und Importvorschriften, Zolltarifen und Handelsabkommen.

Quellenverzeichnis

Baltic Wharf: „*Marine Sector Economics*“ (Oktober 2022), https://www.balticwharf.org.uk/economics_report, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

BritishMarine: „*British Marine Unveils Comprehensive Report on the Economic Impact of the UK Leisure, Superyacht & Small Commercial Marine Industry for 2022-23*“ (2024), <https://www.britishmarine.co.uk/news/2024/April/british-marine-unveils-comprehensive-report-economic-impact-uk-leisure-superyacht-and-small-commercial-marine-industry-2022-23>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

Defense News: „*Thales inks \$2B deal to improve British Royal Navy's maintenance*“ (Februar 2024), <https://www.defensenews.com/industry/2024/02/05/thales-inks-2b-deal-to-improve-british-royal-navys-maintenance/#:~:text=The%20support%20program%20will%20see%20Thales%20use,company%20previously%20ran%20with%20the%20Royal%20Navy>, zuletzt aufgerufen am 23.05.2025

DoggerBank: „*Building the world's largest offshore wind farm*“ (2025), <https://doggerbank.com/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

EduMaritime: „*Top Merchant Navy & Maritime Programs in the United Kingdom*“, <https://www.edumaritime.net/uk/top-uk-maritime-programs>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

Freightos: „*The Biggest Ports in the UK*“ (Oktober 2024), <https://www.freightos.com/freight-resources/biggest-ports-in-uk/#-uk-sea-ports->, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.UK: „*Clean Maritime Demonstration Competition 6: Smart Shipping*“ (2025), <https://apply-for-innovation-funding.service.gov.uk/competition/2120/overview/d5dd7bfe-a341-44e7-9248-8c5885b4b1af>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

GOV.UK: „*National Wealth Fund: Mobilising Private Investment*“ (Oktober 2024), <https://www.gov.uk/government/publications/national-wealth-fund-mobilising-private-investment>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.UK: „*New green international shipping routes backed by government funding*“ (April 2024), <https://www.gov.uk/government/news/new-green-international-shipping-routes-backed-by-government-funding>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

GOV.UK: „*Policy Paper: Maritime 2050: navigating the future*“ (2019), <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

GOV.UK: „*Port freight annual statistics 2023: Overview of port freight statistics and useful information*“ (Juli 2024), <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-annual-statistics-2023/port-freight-annual-statistics-2023-overview-of-port-freight-statistics-and-useful-information>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.UK: „*Port freight quarterly statistics: January to March 2024*“ (Juni 2024), <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-quarterly-statistics-january-to-march-2024>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.UK: „*Port freight quarterly statistics: October to December 2024*“ (März 2025), <https://www.gov.uk/government/statistics/port-freight-quarterly-statistics-october-to-december-2024/port-freight-quarterly-statistics-october-to-december-2024>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.UK: „*Roadmap published to accelerate growth in port towns and cities*“ (Dezember 2023), <https://www.gov.uk/government/news/roadmap-published-to-accelerate-growth-in-port-towns-and-cities>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.UK: „*Seafarers in the UK Shipping Industry: 2024*“ (Februar 2025), <https://www.gov.uk/government/statistics/seafarers-in-the-uk-shipping-industry-2024/seafarers-in-the-uk-shipping-industry-2024>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

GOV.UK: „*Shipping fleet statistics: 2024*“ (Februar 2025), <https://www.gov.uk/government/statistics/shipping-fleet-statistics-2024/shipping-fleet-statistics-2024>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.SCOT: „*Scottish Transport Statistics 2023: Chapter 9 - Water transport*“ (2023), <https://www.transport.gov.scot/publication/scottish-transport-statistics-2023/chapter-9-water-transport/>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

GOV.UK: „*Transparency data: Multi-year clean maritime demonstration competition*“ (Januar 2025), <https://www.gov.uk/government/publications/clean-maritime-demonstration-competition-cmdc>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

GOV.UK: „*Transparency data: Smart Shipping Acceleration Fund*“ (Oktober 2024), <https://www.gov.uk/government/publications/smart-shipping-acceleration-fund>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

IMO: „*Draft regulations will set mandatory marine fuel standard and GHG emissions pricing for shipping to address climate change.*“ (April 2025), <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/IMO-approves-netzero-regulations.aspx>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

International Institute of Marine Surveying (IIMS): „*ICS Maritime Barometer Report 2023-2024 published*“ (September 2024), <https://www.iims.org.uk/ics-maritime-barometer-report-2023-2024-published>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

Li, Meixuan: „*Maritime Cybersecurity: A Comprehensive Review*“ (November 2024), <https://arxiv.org/abs/2409.11417>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

MaritimeFoundation: „*The National Shipbuilding Strategy Refresh*“ (Dezember 2022), www.maritimefoundation.uk/publications/maritime-2023/a-significant-government-investment, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

Marine Insight: „*10 Major Ports Of Scotland*“ (Mai 2023), <https://www.marineinsight.com/know-more/ports-of-scotland/>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

MaritimeUK: „*News: Maritime UK welcomes National Shipbuilding Strategy*“ (März 2022), <https://www.maritimeuk.org/media-centre/news/news-maritime-uk-welcomes-national-shipbuilding-strategy/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

MaritimeUK: „*Spending Review: For Industry*“, <https://www.maritimeuk.org/spending-review/maritime-organisations/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

MarRI-UK: „*Invest 2025: The UK's Modern Industrial Strategy*“ (2025), https://marri-uk.org/wp-content/uploads/2024/12/MarRI-UK_Input_2035-Industrial-Strategy_Final.pdf, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

offshoreWIND.biz: „*Redevelopment of Scottish Port Begins as Owner Secures GBP 400 Million for Offshore Wind Upgrade*“ (Mai 2024), <https://www.offshorewind.biz/2024/05/21/redevelopment-of-scottish-port-begins-as-owner-secures-gbp-400-million-for-offshore-wind-upgrade/>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

OwenDaniels: „*Navigating Progress: A Six-Month Update on the UK's Marine and Naval Industries*“ (November 2024), <https://www.owendaniels.co.uk/blog/navigating-progress-a-six-month-update-on-the-uk-039-s-marine-and-naval-industries>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

PIC: „*Port infrastructure investment is essential for the UK's ongoing economic stability*“ (Januar 2024), <https://www.pensioncorporation.com/news-insights/insights/2024/port-infrastructure-investment-is-essential-for-the-uk-s-ongoing>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

Port Technology: „*Port of Felixstowe becomes first in Europe to launch autonomous trucks into ops*“ (Dezember 2022), <https://www.porttechnology.org/news/port-of-felixstowe-becomes-first-in-europe-to-launch-autonomous-trucks-into-ops/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

QBE Europe: „*UK marine sector set to return to growth by 2025*“ (Januar 2024), <https://qbeeurope.com/news-and-events/press-releases/uk-marine-sector-set-to-return-to-growth-by-2025>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

Redconsult: „*Dynamics of the UK Maritime Industry*“ (März 2024), <https://www.redconsult.co.uk/insights/view/249/dynamics-of-the-uk-maritime-industry.aspx>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

Reuters: „*Britain to invest \$71 million in Scottish port for offshore wind expansion*“ (März 2025),

<https://www.reuters.com/world/uk/britain-invest-71-million-scottish-port-offshore-wind-expansion-2025-03-05/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

Safety4Sea: „*Maritime UK: New edition of Industry Code of Practice for Maritime Autonomous Ship System*“ (November 2022), <https://safety4sea.com/maritime-uk-new-edition-of-industry-code-of-practice-for-maritime-autonomous-ship-systems/>, zuletzt aufgerufen am 20.05.2025

Seatrade Maritime: „*\$75bn of new investment required to fund UK shipping's energy transition*“ (Dezember 2022), <https://www.seatrade-maritime.com/sustainability/-75bn-of-new-investment-required-to-fund-uk-shipping-s-energy-transition>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

Shipuniverse: „*Global Guide to Maritime Tax Deductions & Incentives for Ship Owners*“ (Januar 2025), <https://www.shipuniverse.com/global-guide-to-maritime-tax-deductions-incentives-for-ship-owners/>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

Slaughter and May: „*UK Energy and Infrastructure: What's to come in 2025*“ (Januar 2025), <https://www.slaughterandmay.com/insights/horizon-scanning/uk-energy-and-infrastructure-what-s-to-come-in-2025>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

Spinnaker: „*Overview of the Current UK Market*“ (Oktober 2024), <https://spinnaker-global.com/overview-of-the-current-uk-market/>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

The Guardian: „*UK manufacturers hit by Red Sea disruption and rising shipping costs*“ (Februar 2024), <https://www.theguardian.com/business/2024/feb/01/uk-manufacturers-hit-by-red-sea-disruption-and-rising-shipping-costs>, zuletzt aufgerufen am 21.05.2025

The Maritime Executive: „*Royal Navy Spends Big on AI-Driven Predictive Maintenance*“ (Februar 2024), <https://maritime-executive.com/article/royal-navy-spends-big-on-ai-driven-predictive-maintenance#:~:text=Its%20ambitious%20objective%20is%20to%20reduce%20turnaround,data%2Ddriven%20decisionmaking%20and%20a%20proactive%20maintenance%20regime>, zuletzt aufgerufen am 23.05.2025

TrustedDocks: „*All shipyards, shipbuilders & docks in United Kingdom*“, <https://www.trusteddocks.com/catalog/country/226-united-kingdom>, zuletzt aufgerufen am 23.05.2025

UK Chamber of Shipping: „*Shipping sets out £700m Of Net Zero investment priorities*“ (Oktober 2024), <https://www.ukchamberofshipping.com/news/shipping-sets-out-ps700m-net-zero-investment-priorities>, zuletzt aufgerufen am 31.05.2025

UK Parliament: „*Role of shipyards in economic growth*“ (März 2025), <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cdp-2025-0062/>, zuletzt aufgerufen am 22.05.2025

