MARKTERSCHLIESSUNGSPROGRAMM FÜR KMU

Schiffbau und Maritime Wirtschaft in Vietnam

Handout zur Zielmarktanalyse | Geschäftsanbahnung

AHK

DIHK International Service Company Limited
Công Ty TNHH Dịch Vụ Quốc Tế DIHK

SBS systems for business solutions

Impressum

Herausgeber
DIHK International Service Company Limited (AHK Vietnam)
Telefon: HCMC: +84 (28) 3823 9775 | Hanoi: +84 (24) 3825 1420
E-Mail: info@vietnam.ahk.de
https://vietnam.ahk.de/

Text und Redaktion
DIHK International Service Company Limited (AHK Vietnam)

Stand
2026

Druck
2026

Gestaltung und Produktion
DIHK International Service Company Limited (AHK Vietnam)

Bildnachweis
Pixabay

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

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

MITTELSTAND GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-PROGRAMM FÜR KMU

Das Markterschließungsprogramm wird im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie umgesetzt von:

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für das Projekt Geschäftsanbahnung Vietnam Schiffbau und Maritime Wirtschaft 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

1 Abstract 4

2 Wirtschaftsdaten kompakt 5

Weitere Informationen über Schiffbau und maritime Wirtschaft in Vietnam 11

3 Branchenspezifische Informationen 12

3.1 Marktpotenziale und Chancen 12

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren 13

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele 14

3.4 Wettbewerbssituation 15

3.5 Stärken und Schwächen des vietnamesischen maritimen Marktes 15

4 Kontaktadressen 17

5 Quellen 20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Marktausblick bis 2030 12

Tabelle 2: Kurzüberblick ausgewählter Werften in Vietnam 13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: SWOT-Analyse 16

1 Abstract

Dank der strategisch äußerst günstigen Lage in Südostasien festigt Vietnam seine Position als strategischer Schlüsselakteur im globalen maritimen Wirtschaftssystem. Mit einer Küstenlinie von über 3.200 km sowie die starke Exportorientierung der Volkswirtschaft ist das Land eng in internationale maritime Wertschöpfungsketten eingebunden und fungiert als strategisches Tor für den Welthandel. Dies begünstigt den Ausbau spezialisierter Schiffbau-Cluster und einer vielseitigen Werftlandschaft, die das gesamte Spektrum von Refit-Dienstleistungen bis hin zum Bau mittlerer Schiffstypen abdeckt. Dabei entwickeln führende Werften wie Z189 und Ba Son Corporation zunehmend Kompetenzen für komplexe Bauprozesse, gestützt durch attraktive Lohnkosten und staatliche Förderungen.[1]

Laut UNCTAD zählt Vietnam im Zeitraum 2014-2024 zu den dauerhaft zu den zehn größten Schiffbaunationen weltweit und konnte seine Position zuletzt deutlich stärken: Von Rang 7 im Jahr 2023 auf Rang 4 im Jahr 2024, mit einer Schiffbauleistung von rund 0,72 GT. Mit über 88 Seeschiffbauunternehmen sowie mehr als 400 Betrieben im Bau von Binnenwasserfahrzeugen verfügt das Land über eine flächendeckende, skalierbare Infrastruktur von Nord bis Süd. Das Marktpotenzial ergibt sich aus der Kombination von wettbewerbsfähigen Lohnkosten, staatlicher Förderung und einer strategischen Neuausrichtung: Bislang lag der Fokus auf arbeitsintensiven Prozessen sowie auf kleineren bis mittleren Schiffstypen. Der technologische Ausbau wird derzeit jedoch von lokalen Werften aktiv vorangetrieben. Für internationale Partner eröffnen sich hierdurch erhebliche Chancen, den wachsenden Bedarf an Modernisierung, Automatisierung und spezialisiertem Know-how zu bedienen und Vietnam als globalen Hub für Neubau, Reparatur und Refit weiter zu festigen.[2]

Die vietnamesische maritime Wirtschaft wird von mehreren zentralen Markttrends geprägt, die eng mit der starken Exportorientierung und dem wachsenden Außenhandel des Landes verknüpft sind. Zunehmende Warenströme über den Seeweg sowie Vietnams Einbindung in zahlreiche Freihandelsabkommen wie RCEP, EVFTA und CPTPP stärken die Integration in globale Lieferketten und fördern Investitionen in Werftinfrastruktur. Künftige Marktentwicklungen werden maßgeblich durch internationale Umwelt- und Sicherheitsstandards, die zunehmende Digitalisierung maritimer Prozesse sowie den wachsenden Modernisierungsbedarf nationaler Flotten geprägt. Themen wie energieeffiziente Antriebssysteme, emissionsärmere Schiffskonzepte, digitale Steuerungs- und Überwachungslösungen sowie moderne Produktions- und Instandhaltungsprozesse gewinnen an Bedeutung. Parallel dazu steigt der Bedarf an spezialisierten Zulieferleistungen und integrierten Systemlösungen entlang der maritimen Wertschöpfungskette.

Für internationale Unternehmen, insbesondere aus Deutschland, eröffnen sich daraus attraktive Marktpotenziale im Export von Technologie, Ausrüstung und Know-how sowie in der Zusammenarbeit mit lokalen Werften und Industriepartnern. Zusätzliche Potenziale ergeben vor allem in den Bereichen Green Shipping, maritime Automatisierung, digitale Lösungen und nachhaltige Produktionsprozesse. Demgegenüber stehen jedoch erhebliche Herausforderungen, darunter ein intensiver regionaler Wettbewerbsdruck durch etablierte asiatische Anbieter, regulatorische und administrative Komplexität sowie strukturelle Engpässe, Projektmanagement und technischer Standardisierung, die Effizienz und Kosten beeinflussen können. Der Mangel an spezialisierten Ingenieuren für moderne Schiffselektronik vor Ort ist ebenfalls als Schwierigkeit zu betrachten.

Insgesamt stellt der vietnamesische maritime Sektor ein attraktives Marktumfeld für internationale, insbesondere deutsche Unternehmen dar, wobei der Markterfolg maßgeblich von strategischen Partnerschaften, Marktkenntnis und Anpassungsfähigkeit abhängt.

[1] Taking the Vietnamese fleet out to the open sea

[2] Die Nationen, die die weltweite Schiffbauindustrie dominieren: China führt, Vietnam schafft es in die Top 4

2 Wirtschaftsdaten kompakt[3]

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • DEZEMBER 2025

GTAI GERMANY TRADE & INVEST

Vietnam

Alle wichtigen Kennzahlen zur Wirtschaft in rund 150 Ländern – übersichtlich, vergleichbar und von Germany Trade & Invest geprüft.

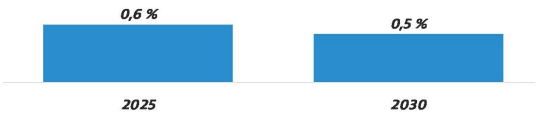
Bevölkerung & Ressourcen

Bevölkerung und Demografie

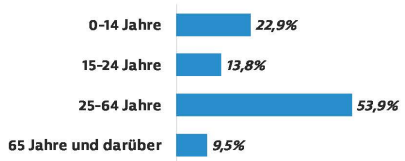
Einwohnerzahl
2025 | *101,6 Mio.*
2030 | *104,3 Mio.*

Fertilitätsrate
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau
2023 | 1,9

Bevölkerungswachstum



Altersstruktur
2025



Analphabetenquote
Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %
2022 | 3,9 %

Fläche und Sprache

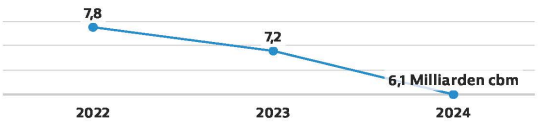
Fläche
2023 | 331.338 km²

Geschäftssprache(n)
Vietnamesisch, Englisch (mit Einschränkungen)

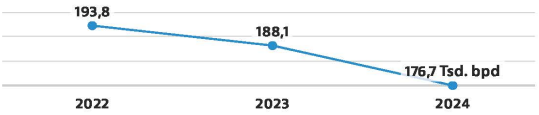
Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe
Fossil und mineralisch
Antimon | Phosphate | Kohle | Mangan | seltene Erden | Bauxit | Chromate | Offshore-Öl- - Gasvorkommen

Gas - Fördermenge



Erdöl - Fördermenge



Gas - Reserven
2023 | 610,0 Milliarden cbm

Erdöl - Reserven
2023 | 599,0 Megatonnen

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

[3] GTAI Wirtschaftsdaten Kompakt

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

Währung - Bezeichnung Dong (D)
1 D = 10 Hao

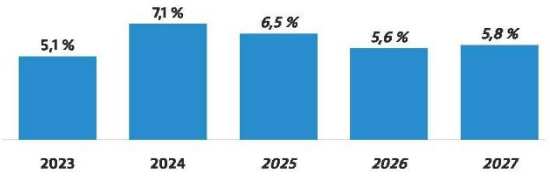
Währung - Kurs
09/2025
1 € = 31.776,51 D
1 US$ = 26.446,00 D

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

	2022	2023	2024
1 € =	25.356,99 D	26.607,00 D	27.810,69 D
1 US$ =	23.589,92 D	24.031,25 D	25.207,00 D

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahr, real



BIP
Nominal

	2024	*2025*	*2026*
US$ (Mrd.)	459,5	*484,7*	*511,1*
D (Mrd.)	11.511.867,0	*12.662.074,0*	*13.846.511,0*

BIP/Kopf
Nominal

	2024	*2025*	*2026*
US$	4.536	*4.745*	*4.965*
D	113.641.335	*123.942.288*	*134.513.804*

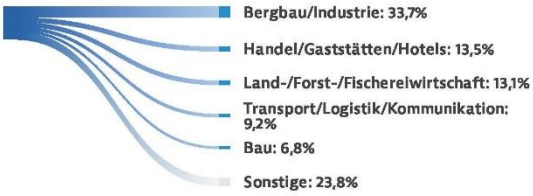
BIP/Kopf in Kaufkraftstandards
Nominal

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Ausgaben für F&E
% des BIP

2017	0,4 %
2019	0,4 %
2021	0,4 %

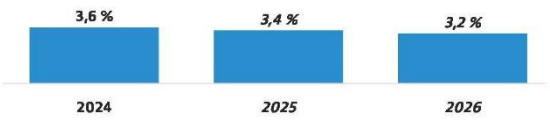
BIP-Entstehung
Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2023



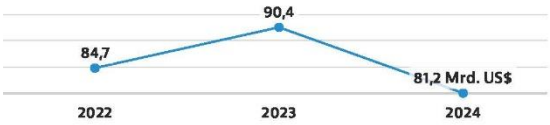
BIP-Verwendung
Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2023

Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsaldo
% des BIP

2024	6,6 %
2025	*4,0 %*
2026	*2,4 %*

Arbeitslosenquote

2024	2,2 %
2025	*2,3 %*
2026	*2,5 %*

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Investitionsquote
% des BIP, brutto, öffentlich und privat

2024	30,6 %
2025	*30,9 %*
2026	*30,8 %*

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

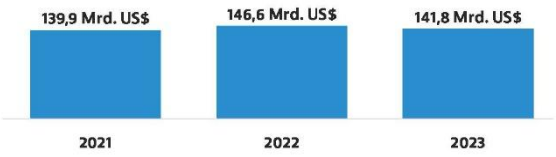
Haushaltssaldo
% des BIP

2024	-1,5 %
2025	*-3,3 %*
2026	*-2,3 %*

Staatsverschuldungsquote
% des BIP, brutto

2024	31,3 %
2025	*32,0 %*
2026	*31,8 %*

Auslandsverschuldung



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen

2022	17.900 Mio. US$
2023	18.500 Mio. US$
2024	20.170 Mio. US$

FDI - Bestand

2022	210.471 Mio. US$
2023	228.971 Mio. US$
2024	249.141 Mio. US$

FDI - Hauptländer
Anteil in %, Zufluss; 2024

Südkorea: 18,2% | Singapur: 16,6% | Japan: 15,5% | Taiwan: 8,1% | Hongkong: 7,7% | China: 6,3%

FDI - Hauptbranchen
Anteil in %, Zufluss; 2024

Verarbeitendes Gewerbe: 61,4% | Immobilien: 14,6% | Elektrizität/Gas: 8,3%

Außenwirtschaft

Warenhandel

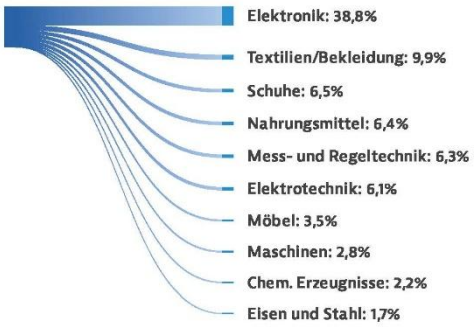
Warenhandel
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	*%*	*2023*	*%*	*2024*	*%*
Exporte (Mrd. US$)	*370,9*	*10,5*	*353,1*	*-4,8*	*513,8*	*45,5*
Importe (Mrd. US$)	*358,8*	*8,5*	*325,4*	*-9,3*	*382,2*	*17,4*
Saldo (Mrd. US$)	*12,1*		*27,7*		*131,6*	

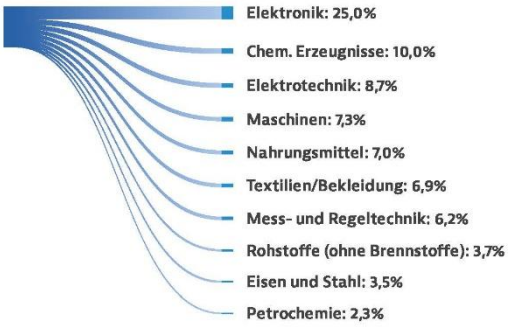
Exportquote
Exporte/BIP in %

2022	*90,2 %*
2023	*81,5 %*
2024	*111,8 %*

Ausfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenexporten; 2024



Einfuhrgüter nach SITC
Anteil an den Warenimporten; 2024

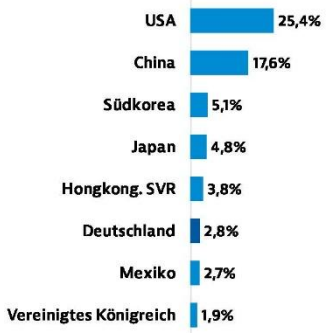


Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

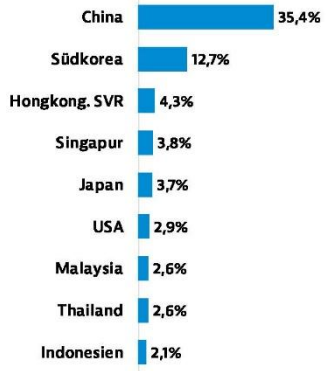
© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Handelspartner

Hauptabnehmerländer
Anteil an den Warenexporten; 2024



Hauptlieferländer
Anteil an den Warenimporten; 2024



Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mrd. US$)	13,5	268,3	19,2	42,1	23,9	24,1
DL-Importe (Mrd. US$)	27,4	41,3	25,8	-5,8	36,2	40,1
Saldo (Mrd. US$)	-13,9		-6,6		-12,3	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	ASEAN Free Trade Area (AFTA); CPTPP; Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory
Mitgliedschaft in Zollunion	Nein

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

Warenhandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2023	%	2024	%	H1/25	%
Exporte (Mrd. Euro)	11,4	-9,3	12,3	7,6	5,7	0,6
Importe (Mrd. Euro)	47,7	-7,5	55,0	15,3	30,7	20,4
Saldo (Mrd. Euro)	-36,3		-42,7		-25,0	

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte (Mrd. Euro)	5,7	33,1	5,9	3,6	5,3	-11,4
DL-Importe (Mrd. Euro)	1,7	13,6	2,5	44,1	3,2	26,7
Saldo (Mrd. Euro)	4,0		3,5		2,1	

Freihandelsabkommen mit der EU	Freihandelskommen mit der EU seit 01.08.2020 in Kraft
Einseitige EU-Zollpräferenzen	Keine einseitigen Präferenzregelungen

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Warenhandel mit Deutschland

Warenhandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

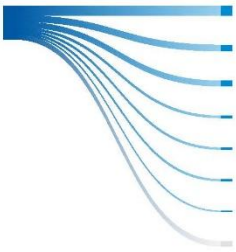
	2023	%	2024	%	*H1/25*	*%*
Dt. Exporte (Mrd. Euro)	3,5	3,7	3,7	5,6	*1,7*	*5,0*
Dt. Importe (Mrd. Euro)	13,5	-8,2	15,3	12,7	*9,0*	*22,5*
Saldo (Mrd. Euro)	-10,0		-11,5		*-7,3*	

Rangstelle bei deutschen Exporten
2024; 1 = beste Bewertung
Rang 49 von 238

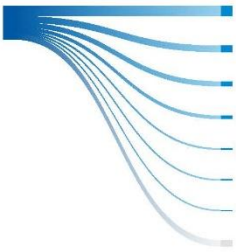
Rangstelle bei deutschen Importen
2024; 1 = beste Bewertung
Rang 21 von 238

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtexporten; 2024



Deutsche Importgüter nach SITC
Anteil an den Gesamtimporten; 2024



Bilateraler Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	932,7	31,4	531,4	-43,0	621,8	17,0
DL-Importe (Mio. Euro)	567,6	111,5	660,3	16,3	675,9	2,4
Saldo (Mio. Euro)	365,1		-128,9		-54,1	

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)
2021 | 1.621 Mio. Euro
2022 | 1.980 Mio. Euro
2023 | 2.190 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)
2021 | 274 Mio. Euro
2022 | 394 Mio. Euro
2023 | 39 Mio. Euro

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)
2022 | +349 Mio. Euro
2023 | +236 Mio. Euro
2024 | +179 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)
2022 | +79 Mio. Euro
2023 | -33 Mio. Euro
2024 | -49 Mio. Euro

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungsabkommen
Abkommen vom 16.11.1995, in Kraft seit 27.12.1996

Investitionsschutzabkommen
Abkommen vom 03.04.1993, in Kraft seit 19.09.1998

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit
2020 | 133,7 Mio. Euro
2021 | 122 Mio. Euro
2022 | 145,1 Mio. Euro

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	Hanoi, https://vietnam.diplo.de/vn-de	**Auslandsvertretung des Landes in Deutschland**	Berlin, www.vietnambotschaft.org
Auslandshandelskammer	Ho-Chi-Minh-Stadt, Hanoi, www.vietnam.ahk.de		

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO2-Äquivalent	2012 | 2,8 tCO_2e 2022 | 4,6 tCO_2e	**Treibhausgasemissionen** Anteil weltweit in %	2012 | 0,6 % 2022 | 0,9 %
Emissionsintensität pro Mio. US$ BIP In Tonnen CO2-Äquivalent	2012 | 1.271,7 tCO_2e 2022 | 1.264,0 tCO_2e	**Emissionsstärkste Sektoren** Anteil in %; 2022	Elektrizität/Wärme: 30,2% | Verarbeitende Industrie/Bau: 19,0% | Landwirtschaft: 14,9%

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien Anteil am Primärenergieangebot in %	2012 | 32,5 % 2022 | 20,5 %	**Stromverbrauch** In Kilowattstunden pro Kopf	2023 | 2.586 kWh pro Kopf
Sustainable Development Goals Index 2025; 1 = beste Bewertung	Rang 61 von 167		

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien 0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste	4 von 7	**Corruption Perceptions Index** 2024; 1 = beste Bewertung	Rang 88 von 180
Logistics-Performance-Index 2023; 1 = beste Bewertung	Rang 43 von 139	**Internetqualität** 2024; 1 = beste Bewertung	Rang 49 von 121

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen über Schiffbau und maritime Wirtschaft in Vietnam

GTAI-Informationen zu Vietnam	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	Link zur SWOT-Analyse
Kurzanalyse zum Schiffbau	Link zu Branche kompakt
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Vietnam	Link zu Recht kompakt
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Vietnam	Link zu Zoll und Einfuhr kompakt

3 Branchen-spezifische Informationen

Quelle: Pixabay

Tabelle 1: Marktausblick bis 2030 [4 5 6 7]

Prognose	Erklärung
Flottenerweiterungs-plan	Ziel auf 1.750 Schiffen mit einer Kapazität von ca. 18 Mio. Tonnen bis 2030.
Produktionsziel im Schiffbau	Vietnam beabsichtigt, seinen weltweiten Marktanteil bis 2030 auf 0,8–0,9% zu steigern.
Neubaubedarf	Der Sektor benötigt bis 2030 4–5 Mio. DWT an Neubau- bzw. Ersatztonnage.
Wachsender Handels- und Exportsektor	Das BIP wuchs 2025 um rund 8,02 %, getragen von kräftigen Exporten, ausländischen Direktinvestitionen und einer starken Industrieproduktion.

3.1 Marktpotenziale und Chancen

Vietnam hat sich im Jahr 2026 als einer der dynamischsten maritimen Märkte Südostasiens etabliert. Mit einem prognostizierten Wirtschaftswachstum von 7,6 % zählt das Land zu den wachstumsstärksten Volkswirtschaften der Region, wovon insbesondere der maritime Sektor profitiert.[8] Dieser erlebt durch die robuste Import- und Exportnachfrage sowie umfassende Flottenausbauprogramme in allen Regionen des Landes. Diese Entwicklung unterstreicht die zunehmend zentrale Rolle Vietnams im internationalen Seehandel sowie die Potenziale für internationale Akteure in den folgenden Bereichen:

- Flottenexpansion & Modernisierung
- Green Transition & Compliance
- Offshore-Technologie

Ein zentrales Marktpotenzial ergibt sich aus den Expansions-strategien staatlicher und staatlich geprägter Reedereien. Die Vietnam Maritime Corporation (VIMC) plant eine Steigerung des Seetransportvolumens bis 2026 auf rund 23,7 Millionen Tonnen, verbunden mit einer stärkeren Präsenz auf internationalen Routen, insbesondere nach Europa und in die USA.[9] Parallel dazu verfolgt die Vietnam Ocean Shipping Corporation (VOSCO) eine ambitionierte Flottenerweiterung durch die Beschaffung moderner Ultramax-Frachter und Tanker mit dem Ziel, eine Gesamtkapazität von rund 670.000 DWT zu erreichen.[10] Diese Entwicklungen unterstreichen den wachsenden Bedarf an Neubauten sowie an moderner, leistungsfähiger Schiffstechnik.

Vor dem Hintergrund verschärfter internationaler Umwelt- und Sicherheitsanforderungen entsteht zudem ein erhebliches Marktpotenzial im Bereich der Modernisierung und Nachrüstung bestehender Flotten. Ein großer Teil der vietnamesischen Schiffe entspricht bislang nicht den aktuellen Emissions- und Effizienzstandards der International Maritime Organization (IMO), wodurch sich Markteintritts-möglichkeiten für Retrofit-Lösungen ergeben. Besonders gefragt sind Technologien zur Ballastwasseraufbereitung, hocheffiziente Antriebssysteme sowie innovative Lösungen zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen.[11] Ein weiterer Wachstumsmotor ist der Ausbau der Offshore-Windenergie, einer zentralen Säule der maritimen Wirtschaft Vietnams. Es erfordert spezialisierte

[4] Ample room to float Việt Nam's shipbuilding industry
[5] Plans in place to boost shipbuilding industry
[6] Eine BIP-Wachstumsrate von 8,02 % im Jahr 2025 wird als Sprungbrett für die Wirtschaft im Zeitraum 2026-2030 dienen
[7] Competitive advantages and opportunities for Vietnam's shipbuilding industry
[8] Vietnams Wirtschaft könnte 2026 innerhalb der ASEAN+3 am stärksten wachsen
[9] VIMC targets higher profit and throughput in 2026
[10] VOSCO formuliert seine Mission für 2026: Aufsteigen und neue Höhen erreichen
[11] Vietnam's Green Maritime Sector Sails the Growth Tide: An Industry Guide

Errichtungs- und Servicevessels (SOVs) sowie komplexe maritime Ingenieurleistungen. Daraus ergeben sich attraktive Marktchancen im Schiffbau, in der Ausrüstung und im technischen Design von Spezialschiffen sowie in verwandten Bereichen wie der Unterwassertechnik und der maritimen Netzanbindung.

Tabelle 2: Kurzüberblick ausgewählter Werften in Vietnam

Werft/Unternehmen	Kurzbeschreibung
HD Hyundai Vietnam Shipbuilding (HVS) https://www.hd-hvs.com/	• Joint Venture mit südkoreanischem Partner • Serienbau von Bulk, Carriern, Reparatur, Offshore
Petrovietnam Shipbuilding and Mechanical Co. Ltd https://pvsm.vn/	• Staatlich • Großtanker, Schwerindustrieprojekte
Pharung Shipyard https://pharung.com.vn/	• Staatlich • Mittelgroße Tanker, Reparatur
Nam Trieu Shipbuilding (NASICO) https://nasico.com.vn/	• Große Staatswerft • Fracht- und Tankschiffe bis hohe DWT
Song Cam Shipbuilding https://songcam.vn/en	• Staatlich / Spezialschiffbau • Behörden-, Forschungs- und Spezialschiffe
Saigon Shipbuilding & Marine Industry (SBIC) https://sbic.com.vn/	• Staatlich • Service-, Fähren- und kleinere Handelsschiffe
Ba Son Corporation https://basonshipyard.vn/	• Werft mit militärisch-industriellem Hintergrund • Reparatur, Spezial- und Behördenfahrzeuge

Insgesamt bieten sich für internationale, vor allem deutsche Unternehmen vielfältige Einstiegsmöglichkeiten entlang der maritimen Wertschöpfungskette. Besonders attraktive Potenziale bestehen im Export hochwertiger Komponenten, in ingenieurtechnischen Dienstleistungen sowie in der technologischen Unterstützung vietnamesischer Werften und Reedereien bei der Modernisierung ihrer Flotten und Produktionsprozesse.[12]

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Die künftige Entwicklung des vietnamesischen Schiffbaus und der maritimen Wirtschaft wird zunehmend durch internationale Klima-, Umwelt- und Sicherheits-anforderungen sowie durch technologische Transformations-prozesse bestimmt. Zentrale Treiber sind:

- die globale Dekarbonierung und alternative Kraftstoffe aufgrund Regulierungen der International Maritime Organization (IMO),
- Digitalisierung und Smart Maritime,
- Globale Supply-Chain-Verschiebung.

Die fortschreitende **Dekarbonisierung** und der Übergang zu „Green Shipping“ erhöhen den Anpassungsdruck auf vietnamesische Reedereien und Werften erheblich. Im Einklang mit den Net-Zero-Zielen der vietnamesischen Regierung (COP26) und den IMO-Vorgaben rückt die Umstellung der Flotte auf alternative Brennstoffe in den Fokus. Es ist davon auszugehen, dass vietnamesische Werften ihre industriellen Kapazitäten gezielt auf den Bau und die Instandhaltung von Schiffen mit alternativen Antriebssystemen (Methanol, Ammoniak, Wasserstoff) ausrichten. Es gibt einen hohen Bedarf an energieeffizienten Schiffskonzepten, alternativen Antriebstechnologien und emissionsarmen Betriebslösungen. Deutsche Unternehmen könnten hier durch Technologietransfer bei Dual-Fuel-Motoren und Gas-speichersystemen eine Schlüsselrolle einnehmen.[13] [14]

Ein weiterer zentraler Entwicklungspfad ist die **Digitalisierung** entlang der maritimen Wertschöpfungskette. In der Schiffskonstruktion gewinnen digitale Design- und Simulationsverfahren (CAD, CFD-Simulationen, virtuelle Prototypen) an Bedeutung. Konzepte wie die „Digital Shipyard“, der Einsatz von Digital Twins sowie software-gestützte Lösungen für Flottenmanagement und Instand-haltung werden als zentrale Hebel zur Steigerung von Effizienz, Qualität und internationaler Wettbewerbsfähigkeit betrachtet. Vor dem Hintergrund vernetzter globaler Lieferketten ist insbesondere die digitale Integration von

[12] Vietnam Digital Shipyard Market Overview
[13] Beschluss 876/QD-TTg-Green Energy Transition
[14] Vietnam’s Green Maritime Sector Sails the Growth Tide: An Industry Guide

Werften, Zulieferern und Reedereien ein wachsendes Nachfragesegment.[15] [16]

Parallel dazu sind die **globale Supply-Chain-Verschiebung** mit der Verlagerung von Schiffbauaufträgen aus Hochlohnländern sowie die Diversifizierung weg von China signifikante Trends. Im regionalen Vergleich positioniert sich Vietnam nicht als direkter Wettbewerber der führenden Schiffbaunationen, sondern vielmehr als komplementärer Produktions- und Modernisierungsstandort. In diesem Kontext befindet sich Vietnam weiterhin in einer Phase der industriellen Aufholentwicklung. Das Land verfügt über eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur und verlässliche Qualitätsstandards.[17] [18]

Neben der Modernisierung der Handelsflotte gewinnt der Bau moderner Fischereifahrzeuge an Bedeutung. Gleichzeitig steigt der Bedarf an Offshore-Service-Vessels sowie an spezialisierten Schiffen für die wachsende Offshore-Energieindustrie. Im Wesentlichen der Ausbau der Offshore-Windenergie erfordert Errichtungs-, Service- und Versorgungsschiffe (z. B. SOVs) sowie spezialisierte Einheiten für maritime Vermessung, Kabelverlegung und technische Wartung.[19] Insgesamt deuten diese Entwicklungen auf eine fortschreitende Differenzierung des Marktes hin. Während einfache Schiffstypen weiterhin preissensitiv bleiben, entstehen in spezialisierten, nachhaltigen und digitalisierten Segmenten langfristig stabile Nachfragestrukturen mit erhöhtem Bedarf an internationalem Technologie- und Know-how-Transfer.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Die aktuellen Vorhaben und strategischen Zielsetzungen Vietnams im Bereich Schiffbau und maritime Wirtschaft sind eng mit der nationalen Entwicklungsstrategie für die Meereswirtschaft und der langfristigen industriellen Modernisierung des Landes verknüpft. Die Regierung verfolgt das Ziel, im Zeitraum von 2022 bis 2030 die Investitionen in Fahrzeuge mit umweltfreundlicher Energie zu fördern und im Zeitraum von 2031 bis 2050 alle inländischen Schiffe auf umweltfreundliche Energie umzustellen.[20]

Dazu zählen die Neubaupläne und Auftragslage, die sowohl durch den Binnenmarkt als auch durch internationale Partnerschaften gestützt wird. Große Werften wie Damen Song Cam (Joint Venture mit der niederländischen Damen Shipyards Group) oder Pharung konzentrieren sich auf den Bau von spezialisierten Schifftypen wie Schleppern, Versorgerschiffen für den Offshore-Bereich und kleineren Containerschiffen für europäische und asiatische Auftraggeber.[21] [22]

Um die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber regionalen Konkurrenten zu steigern, investiert Vietnam massiv in die physische Infrastruktur. Mehrere Werften in den Regionen Hai Phong, Da Nang und Vung Tau planen die Erweiterung ihrer Kapazitäten. Zu diesem Zweck ist die Anschaffung neuer Schwimmdocks sowie der Bau von Trockendocks für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von über 50.000 DWT vorgesehen. Investitionen in Hochleistungs-Krane sowie in automatisierte Schweiß- und Schneid-Anlagen ermöglichen eine Verkürzung der Durchlaufzeiten bei Neubauten und komplexen Reparaturen.[23]

Übersicht über laufende Schlüsselprojekte:

- Export von Serviceschiffen (CSOVs): Bau von hochmodernen Schiffen für die Offshore-Windkraftwartung in Europa.[24]
- Flottenmodernisierung 2025: Plan zum Kauf und Neubau von Containerschiffen und Bulk-Carriern.[25] [26]

[15] Vietnam Digital Shipyard Market Overview
[16] 2025 Review of maritime transport Overview
[17] 2025 Review of maritime transport Overview
[18] Vietnam's Blue Economy Potential and Opportunities for Investors
[19] Vietnam cuts gas, offshore wind targets in new power plan, draft document shows
[20] Beschluss 876/QD-TTg-Green Energy Transition
[21] Damen Song Cam Shipyard
[22] Die Pha Rung Shipyard Company übergibt ihren dritten Öl- und Chemikalientanker an ihren südkoreanischen Partner
[23] Beschluss Nr. 1579/QD-TTg
[24] Official launch of Windcat Rotterdam
[25] Hoa Phat signs contract to supply 1,000 Container shells to VIMC Lines
[26] VIMC aims to become No. 1 integrated maritime logistics group in Vietnam

- Modernisierung der Werftkapazität: Investition in neue Dockanlagen và Automatisierungstechnik in Vung Tau.[27]

3.4 Wettbewerbssituation

Die Wettbewerbslandschaft der vietnamesischen maritimen Wirtschaft ist durch das Zusammenspiel von staatlich dominierter Schlüsselakteure, internationaler Großkonzerne mit technologischer Expertise und inländischer Privatwirtschaft geprägt.

Im Zentrum des maritimen Transportwesens und des strategisch relevanten Schiffbaus stehen weiterhin die **staatseigenen Konzerne**. Insbesondere bei der Umsetzung nationaler Flottenausbauprogramme und großvolumiger Investitionsvorhaben profitieren sie von einem privilegierten Zugang zu Finanzierungen, politischen Entscheidungsprozessen und langfristigen staatlichen Entwicklungsprogrammen. Die Stärke dieser Akteure, zu denen namhafte Werften wie Pharung, Nam Trieu und Ha Long zählen, liegt traditionell im Bau von Massengutfrachtern und Tankern für den lokalen Markt.[28]

Parallel dazu hat sich Vietnam als attraktiver Standort für globale „Big Player“ etabliert, die primär über **strategische Partnerschaften und Joint Ventures** operieren. Während südkoreanische und japanische Akteure – allen voran HD Hyundai Vietnam Shipbuilding (HVS) als eine der erfolgreichsten Werften Südostasiens im Bereich der Mittelstreckentanker – den kommerziellen Schiffbau dominieren, besetzt die niederländische Damen-Gruppe mit Beteiligungen wie Damen Song Cam eine führende Position im Segment der Schlepper und Arbeitsschiffe. Im Gegensatz dazu treten chinesische Anbieter vorwiegend preisgetrieben bei Standard-Containerschiffen auf, agieren jedoch meist als Zulieferer ohne eigene großflächige Werftinfrastruktur vor Ort.[29]

Private Unternehmen zeichnen sich durch eine höhere Flexibilität, kürzere Entscheidungswege und eine stärkere Marktorientierung aus. Private inländische Werften wie die Triyard-Gruppe konzentrieren sich in erster Linie auf kleinere Marktsegmente, darunter Fluss-See-Schiffe, Fischereifahrzeuge und spezialisierte Zulieferleistungen.[30]

Die deutsche Unternehmen genießen im vietnamesischen Schiffbau und in der maritimen Wirtschaft einen exzellenten Ruf, wobei die „Marke Deutschland“ konsequent mit hoher Qualität, technologischer Zuverlässigkeit und nachhaltigen Lösungen assoziiert wird. Angesichts der zunehmenden Vernetzung der Lieferketten liegen die Marktzugänge für internationale bzw. deutsche Anbieter insbesondere in folgenden Bereichen: [31]

- **Hochwertige Komponenten:** Automatisierungstechnik, spezialisierte Pumpen, Ventile und fortschrittliche Schiffselektronik, Ausrüstung und Subsysteme.
- **Dienstleistungen:** Ingenieurs- und Beratungsleistungen für die Werftoptimierung sowie technische Ausbildung zur Qualifizierung lokaler Fachkräfte, Modernisierung und Retrofit älterer Flotten, Planung, Engineering und Effizienzoptimierung bestehender Werften.
- **Digitalisierung:** Digitale Lösungen für smartes Flottenmanagement, Konstruktion, Wartung und digitale Werft („Digital Shipyard“) sind aufgrund vernetzter Lieferketten stark nachgefragt.

Der Wettbewerb verschiebt sich damit von der reinen Produktionskapazität hin zur technologischen Ergänzung bestehender Strukturen.

3.5 Stärken und Schwächen des vietnamesischen maritimen Marktes

Auf Basis der vorangegangenen Wettbewerbsanalyse lassen sich die strategischen Rahmenbedingungen in der folgenden SWOT-Analyse zusammenfassen:[32]

[27] Ba Son Corporation
[28] Vinashin model officially abolished
[29] Hyundai Vietnam joint venture to spend $100 mln on shipbuilding capacity expansion
[30] Triyards shipyard
[31] Vietnam Digital Shipyard Market Overview
[32] Vietnam's 2025 crude steel output hits 5-year high

Abbildung 1: SWOT-Analyse, eigene Darstellung

STÄRKEN

- Strategische geografische Lage an globalen Handelsrouten.
- Wettbewerbsfähige Lohnkosten bei gleichzeitig steigender Qualifikation
- Etablierte Präsenz globaler Technologieführer

SCHWÄCHEN

- Hohe Abhängigkeit von ausländischen Technologie-importen.
- Begrenzte Eigenkapazitäten in Forschung und Entwicklung.
- Geringe lokale Wertschöpfungsanteil bei High-Tech-Komponenten.

CHANCEN

- Grüner Schiffbau: Modernisierungsbedarf zur Erfüllung von IMO-Umweltstandards.
- Offshore-Windkraft: Hoher Bedarf an spezialisierten Service-Schiffen (SOVs).
- Digitalisierung: Implementierung von „Smart Shipyard"-Lösungen.

RISIKEN

- Intensiver Preiskonkurrenz durch chinesische Werften.
- Strenge internationale Zertifizierungsbarrieren.
- Volatilität der globalen Rohstoffpreise.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Vietnam sich nicht zu einem weiteren globalen Großwerftstandort nach dem Vorbild Ostasiens entwickelt, sondern zu einem wachstumsstarken, arbeitsteilig integrierten Knotenpunkt innerhalb der internationalen maritimen Wertschöpfung. Die Kombination aus wachsender Handelsflotte, politisch gewollter Industrialisierung und technologischen Nachholbedarfen schafft ein Marktumfeld, das weniger durch Massenproduktion als durch Modernisierung, Spezialisierung und internationale Kooperation geprägt ist.

Gerade darin liegt die zentrale Chance für deutsche Unternehmen: Nicht im Wettbewerb um den günstigsten Schiffbau, sondern als Technologiepartner beim Übergang Vietnams zu einer effizienteren, nachhaltigeren und stärker digitalisierten maritimen Industrie.

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Germany Trade & Invest	**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.
AHK Vietnam	Die **Delegation der Deutschen Wirtschaft in Vietnam (AHK Vietnam)** ist eine Vertretung der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) in dem obengenannten AHK-Netz, die den wirtschaftlichen Austausch zwischen Vietnam und Deutschland aktiv fördert. Mit langjähriger Erfahrung, einem starken Netzwerk und fundiertem Marktverständnis unterstützt die AHK deutsche Unternehmen beim Markteintritt, bei der Geschäftsentwicklung sowie bei der Suche nach geeigneten Partnern.
Ministry of Transport (MOT) / Ministry of Construction (MOC)	**Ministry of Transport (MOT)** wurde mit **Mnistry of Construction (MOC)** zusammengelegt und übt die staatliche Verwaltung in folgenden Bereichen aus: Bauplanung und Architektur, Bauinvestitions-tätigkeiten, Stadtentwicklung, technische Infrastruktur, Wohnungswesen, Immobilienmarkt, Baustoffe sowie Straßenverkehr, Eisenbahnwesen, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt und zivile Luftfahrt auf nationaler Ebene.
Ministry of Finance (MOF)	Das **MOF** verwaltet den Staatshaushalt, die Steuerpolitik und die Zollverwaltung. Es ist verantwortlich für die Finanzierung staatlicher Großprojekte im Schiffbau (wie SBIC) und legt die Zollgebühren für importierte Schiffskomponenten fest. Das MOF steuert zudem steuerliche Anreize für Investitionen in strategisch wichtigen Wirtschaftszonen.
Ministry of Industry and Trade (MOIT)	Das **MOIT** steuert die industrielle Entwicklung und den Außenhandel. Es ist zuständig für Energiepolitik, Fertigungsindustrien und Handelsabkommen. Im maritimen Sektor spielt das MOIT eine Schlüsselrolle bei der Regulierung von Schiffbauvorhaben, Exportgenehmigungen und der Energieversorgung für Werften sowie Offshore-Projekten.
Ministry of Foreign Affairs (MOFA)	Das **MOFA** leitet die Außenpolitik und die diplomatischen Beziehungen Vietnams. Es unterstützt internationale Wirtschaftskooperationen und schützt die nationalen Interessen auf See. Für ausländische Investoren im maritimen Bereich ist das MOFA oft der erste Kontaktpunkt zur Klärung völkerrechtlicher Rahmenbedingungen und bilateraler Abkommen.
Ministry of Education and Training (MOET)	Das **MOET** ist für das nationale Bildungssystem und die akademische Ausbildung zuständig. Es zertifiziert technische Hochschulen und Berufsschulen, die Fachkräfte für die maritime Wirtschaft ausbilden. Das MOET sichert die Qualifikationsstandards für Ingenieure und Techniker, die für die Modernisierung des vietnamesischen Schiffbausektors essenziell sind.
Vietnam Shipbuilding Industry Association (VISIA)	Die **Vietnam Shipbuilding Industry Association (VISIA)** ist die zentrale Berufs- und Branchenorganisation für den Schiffbau in Vietnam. Als gemeinnütziger Verband vereint sie Experten, Unternehmen und Forschungseinrichtungen, um die wissenschaftliche und technologische Entwicklung des Sektors zu fördern.
Vietnam Shipowner's Association (VSA)	Die **Vietnam Shipowner's Association (VSA)** ist der zentrale Branchenverband der vietnamesischen Reedereien. Sie vertritt die Interessen nationaler Schiffseigner gegenüber der Regierung und internationalen Organisationen. Die VSA fördert die Zusammenarbeit der Mitglieder, berät bei rechtlichen sowie technischen Fragen und setzt sich für die Modernisierung und Wettbewerbsfähigkeit der vietnamesischen Handelsflotte auf globalen Märkten ein.
Vietnam Ship Agents and Brokers Association (VISABA)	Die **Vietnam Ship Agents and Brokers Association (VISABA**) ist ein 1994 gegründeter Berufsverband, der die Interessen vietnamesischer Schiffsmakler und Agenturen vertritt. Sie ist eine freiwillige, gemeinnützige Organisation von Schiffsagenten und -maklern in Vietnam und fördert professionelle Standards, unterstützt die Digitalisierung im Logistiksektor und fungiert als Bindeglied zwischen Privatwirtschaft und staatlichen Behörden zur Stärkung des maritimen Standorts Vietnam.
Vietnam Maritime Corporation (VIMC)	Die **Vietnam Maritime Corporation (VIMC),** ehemals Vinalines, ist Vietnams führendes maritimes Staatsunternehmen. Mit Fokus auf die drei Kernbereiche Schifffahrt, Hafenbetrieb und Logistikdienstleistungen betreibt VIMC die größte Flotte des Landes und kontrolliert bedeutende Tiefseehäfen. Als strategischer Akteur sichert das Unternehmen den nationalen Warenverkehr und treibt die Integration Vietnams in globale Lieferketten maßgeblich voran.
Vietnam Ocean Shipping Corporation (VOSCO)	Die **Vietnam Ocean Shipping Corporation (VOSCO)** ist eines der traditionsreichsten und bedeutendsten Schifffahrtsunternehmen Vietnams. Als Tochtergesellschaft der VIMC spezialisiert sich VOSCO auf den

Institution	Kurzbeschreibung
	internationalen Seetransport und betreibt eine vielseitige Flotte aus Bulkern, Öltankern und Containerschiffen. Neben dem Kerngeschäft ist das Unternehmen in den Bereichen Schiffsmanagement, Chartering und maritimem Service weltweit aktiv und sichert die globale Anbindung der vietnamesischen Wirtschaft.
Vietnam Maritime Administration (VMA)	Die **Vietnam Maritime Administration (VMA)**, eine Vorgängerin der VIMAWA, auch bekannt als Vinamarine, ist die nationale Schifffahrtsbehörde unter dem vietnamesischen Verkehrsministerium. Sie ist für die staatliche Verwaltung, Überwachung und Durchsetzung maritimer Gesetze zuständig. Zu ihren Aufgaben gehören das Hafenmanagement, die Gewährleistung der maritimen Sicherheit sowie der Umweltschutz in vietnamesischen Gewässern zur Förderung einer nachhaltigen maritimen Wirtschaft.
PetroVietnam Shipbuilding and Mechanical Co., Ltd.	Die **PetroVietnam Shipyard Management (PVSM)** ist ein spezialisiertes Tochterunternehmen der PetroVietnam Group (PVN), das sich auf das Management und den Betrieb von Schiffswerften konzentriert. Der Fokus liegt auf dem Bau, der Reparatur und der Wartung von Schiffen sowie komplexen Offshore-Strukturen für die Öl- und Gasindustrie. PVSM fungiert als technischer Arm, um die Betriebsbereitschaft der nationalen Energieflotte sicherzustellen. Die **Dung Quat Shipyard (DQS)**, ist eine der modernsten Großwerften Vietnams. Seit 2010 gehört sie zur PetroVietnam-Gruppe und ist auf den Bau und die Instandsetzung von Großtonnage-Schiffen, Bohrinseln und schwimmenden Öllagern (FPSO) spezialisiert. Mit ihren riesigen Trockendocks ist DQS ein strategischer Pfeiler für die maritime Infrastruktur und die Energieunabhängigkeit Vietnams. Während **DQS** die physische Werftinfrastruktur und Kapazitäten in Zentralvietnam bereitstellt, übernimmt **PVSM** häufig übergeordnete Management- und Technikaufgaben innerhalb des PetroVietnam-Konzerns
Saigon Shipbuilding & Marine Industry (SBIC)	Die **Saigon Shipbuilding & Marine Industry (SBIC**) ist ein staatlicher vietnamesischer Konzern, der auf Schiffbau und Reparatur spezialisiert ist. Als Nachfolgeorganisation von Vinashin konzentriert sie sich auf den Bau von Frachtern, Schleppern und Spezialschiffen sowie auf die maritime Infrastruktur. SBIC spielt eine zentrale Rolle in Vietnams Strategie, eine führende Seefahrtsnation zu werden.
Saigon Shipbuilding Industry Co., Ltd	Das Unternehmen ist in den folgenden Bereichen tätig: Neubau und Reparatur von Schiffen, Schiffsbauausrüstung und Schiffbauprodukten; Schiffbauberatung und -design, Handel mit maritimen Maschinen und Ausrüstungen und Maritimen Dienstleistungen wie z.B. Schifffahrtsagentur, Schifffahrtsmakler, Schleppdienst, Schiffsausrüster, Güterabfertigungsdiensten oder Be- und Entladediensten von Gütern und Spedition.
PetroVietnam Technical Services Corporation (PTSC)	**PTSC** bietet spezialisierte technische Dienstleistungen für die maritime Offshore-Industrie. Dies umfasst den Bau von Plattformen, Unterseekabel-Verlegung sowie den Betrieb von Versorgungs- und Ankerschleppern. Das Unternehmen ist ein technologischer Motor für Vietnams Ausbau der Offshore-Windkraft.
Vietsovpetro	Ein russisch-vietnamesisches Joint Venture, das eine riesige maritime Infrastruktur für die Ölförderung betreibt. Es verfügt über eigene Werftkapazitäten zur Wartung von Bohrinseln und eine spezialisierte Flotte für den Offshore-Einsatz im Südchinesischen Meer.
Khanh Gia Co., Ltd	Das Unternehmen Khanh Gia wurde 2004 gegründet und bietet seinen Kunden in den Bereichen Öl und Gas, Schifffahrt, Schiffbau, Raffinerien und Kraftwerke/Industrieanlagen Ausrüstungslösungen und Ingenieurdienstleistungen einschließlich Beschaffungsunterstützung, Fertigung und Installation.
Song Lo Shipbuilding Co., Ltd	Das Song Lo Shipbuilding Unternehmen mit Sitz in Khanh Hoa ist ein führender vietnamesischer Spezialist für den Bau von Booten aus FRP-Verbundwerkstoffen (glasfaserverstärkter Kunststoff). Mit über 25 Jahren Erfahrung fertigt das Unternehmen hochwertige Passagierboote, Speedboote, Segelyachten und Arbeitsboote für namhafte Kunden wie Vingroup und Sun Group. Song Lo steht für moderne, sichere und langlebige maritime Lösungen.
Nam Phat Shipbuilding and Shipping JSC	Die **Nam Phat Group** ist ein vielseitiger Industriekonzern mit Sitz in der Provinz Quang Ninh. Der maritime Zweig ist auf den Bau und die Reparatur von Schiffen bis zu einer Größe von ca. 6.500 DWT spezialisiert. Neben der Werfttätigkeit betreibt das Unternehmen eine eigene Flotte für den Küsten- und internationalen Seetransport und bietet umfassende Logistik- sowie Stahllieferungsdienste für die maritime Industrie an.
Can Tho Shipbuilding Industry & Transport JSC **(CASHIN)**	**CASHIN** ist ein spezialisiertes Ingenieur- und Beratungsunternehmen innerhalb des vietnamesischen Schiffbausektors. Der Fokus liegt auf der technischen Planung, dem Schiffsentwurf sowie der Bauaufsicht. Als Experten für maritime Technologie unterstützen sie Werften und Reedereien bei der

Institution	Kurzbeschreibung
	Implementierung moderner Konstruktionsstandards und der Projektsteuerung komplexer Neubauten und Umrüstungen.
Maritime Electronics Joint Stock Company (MEC)	**MEC** ist tätig in den Bereichen Lieferung, Installation, Reparatur und Wartung von Schiffstelekommunikationsanlagen; Herstellung, Handel, Reparatur, Wartung und Installation von Bojen, aufblasbaren Rettungsinseln und Rettungsvorrichtungen; Import, Export von Schiffselektronik, Telekommunikation, Feuerlösch- und Sicherheitsausrüstung.
Duc Thinh Mechanical Co., Ltd	**Duc Thinh Mechanical Co., Ltd** ist erfahren in der Herstellung und dem Handel mit mechanischen Materialien und Ausrüstungen für die maritime Industrie wie z.B. Aluminiumtüren, wasserdichte Stahltüren, die in Schiffe eingebaut werden, feuerfeste Türen, wärmeisolierende Brandschutzpaneele und im Maschinenbau für Decksoberfläche und Stahlkonstruktion.
Tan Vinh Loc Production – Trading & Marine Services Co., Ltd	**Tan Vinh Loc** ist seit 1998 in der Branche tätig und hat sich auf die Lieferung von Schifffahrtsmaterialien wie verdrehsichere Stahlseile, Stahlseile für Aufzüge, Greifer, Stahlseilschlingen, Schifffahrtsklebebänder, Schifffahrtsverankerungsseile, Gewebekabel, PE- und PP-Seilen spezialisiert.
Haidang Co., Ltd	**Haidang** ist ein Ausrüstungsvertrieb und Anbieter von technischen Lösungen im Bereich Schiffselektronik. Das Unternehmen ist auch der Dienstleister für die von BV, NK, Lloyd's, DNV, ABS usw. zugelassene Funkvermessung und für die von Vietnam Register (VR) zugelassene GMDSS-Wartung an Land.
Vinh Nguyen Company Limited	**Vinh Nguyen Company Limited** wurde im Jahr 2006 gegründet und ist zuständig für die Lieferung von maritimen Ausrüstungen und Materialien wie z.B. Industrie- und Schiffsmasse, technische Öle und Fette, Hebezubehör, Takelagezubehör, Schläuche und Baugruppen, Korrosionsschutzmaterialien, hitzebeständige Materialien, Antirutschmaterialien, persönliche Schutzausrüstungen, andere Ausrüstungen und Materialien.
Trading & Hydraulic Power Electric JSC (TRAHY)	**TRAHY JSC** ist spezialisiert auf die Herstellung von mechanischer Ausrüstung, hydraulischen und elektrischen Systemen für den Schiffbau und andere Industrien.
Saigon Rigging Company (S.R.C)	**S.R.C Co., Ltd** ist spezialisiert auf die Lieferung von qualitativ hochwertigen Hebematerialien und Ausrüstungen für die Öl- und Gasindustrie, die Schifffahrt, das Baugewerbe und andere Branchen in Vietnam.
Pacific Maritime Service Co., Ltd	Die **Pacific Maritime Service Co., Ltd** bietet hauptsächlich folgende Dienstleistungen an: - Lieferung von Lebensrettungsausrüstungen, Brandbekämpfungsausrüstungen, Sicherheitsausrüstungen und anderen Ausrüstungen für die Marine. - Wartung Lebensrettung Ausrüstungen, Brandbekämpfung Ausrüstungen, Sicherheit Ausrüstung, hydraulische Ausrüstungen für Schiff und Plattform.
Immatech JSC	**IMMATECH** ist einer der führenden Distributoren in der maritimen Industrie und bietet maritime technische Produkte und Dienstleistungen an, die globalen Standards entsprechen. Art der Produkte: Navigations-, E-Navigations- und Kommunikationsausrüstung; Karten und Publikationen, Ballastwasser-Behandlungssystem.
Vietnam Maritime University	Die **Vietnam Maritime University (VMU)** in Hai Phong ist die führende staatliche Universität für den maritimen Sektor. Gegründet 1956, bietet sie umfassende Studiengänge in den Bereichen Schiffbau, Navigation, Meerestechnik und Logistik an. Als Mitglied internationaler maritimer Verbände sichert sie die Ausbildung hochqualifizierter Fachkräfte gemäß globalen Standards (STCW) für die nationale und internationale Schifffahrt.
Vietnam Maritime College	**Maritime College No. 2** ist eine spezialisierte Berufshochschule, die sich auf die praxisnahe Ausbildung von Seeleuten, Technikern und Logistikfachleuten konzentriert. Mit Fokus auf technische Fertigkeiten und betriebliche Abläufe bietet das College zertifizierte Ausbildungsprogramme an, die direkt auf die operativen Anforderungen von Werften, Häfen und Reedereien zugeschnitten sind.

5 Quellen

2025 Review of maritime transport Overview (Online), https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025. Zuletzt abgerufen am 03.02.2026

Ample room to float Việt Nam's shipbuilding industry (Online), https://vietnamnews.vn/economy/1695833/ample-room-to-float-viet-nam-s-shipbuilding-industry.html. Zuletzt abgerufen am 02.02.2026

Ba Son Corporation (Online), https://basonshipyard.vn/index.php/chi-tiet/doan-the-thao-tong-cong-ty-ba-son-dat-thanh-tich-cao-trong-hoi-thao-the-duc-the-thao-tong-cuc-cnqp-nam-2025/252. Zuletzt abgerufen am 06.02.2026

Beschluss 876/QD-TTg-Green Energy Transition, Genehmigung des Aktionsprogramms zur Umstellung auf grüne Energie sowie zur Verringerung der Kohlenstoff- und Methanemissionen im Verkehrssektor. (PDF)

Beschluss Nr. 1579/QD-TTg, Genehmigung des Masterplans für die Entwicklung des vietnamesischen Seehafensystems im Zeitraum 2021–2030 mit einer Vision bis zum Jahr 2050. (PDF)

Competitive advantages and opportunities for Vietnam's shipbuilding industry (Online), https://en.nhandan.vn/competitive-advantages-and-opportunities-for-vietnams-shipbuilding-industry-post145141.html. Zuletzt abgerufen am 02.02.2026

Damen Song Cam Shipyard (Online), https://www.damen.com/companies/damen-song-cam-shipyard. Zuletzt abgerufen am 09.02.2026

Die Nationen, die die weltweite Schiffbauindustrie dominieren: China führt, Vietnam schafft es in die Top 4 (Online) https://doanhnhanvn.vn/nhung-quoc-gia-thong-tri-nganh-dong-tau-the-gioi-trung-quoc-dan-dau-viet-nam-lot-top-4.html. Zuletzt abgerufen am 28.01.2026

Die Pha Rung Shipyard Company übergibt ihren dritten Öl- und Chemikalientanker an ihren südkoreanischen Partner (Online), https://www.vietnam.vn/de/cong-ty-dong-tau-pha-rung-ban-giao-tau-cho-dau-hoa-chat-thu-3-cho-doi-tac-han-quoc. Zuletzt abgerufen am 09.02.2026

Eine BIP-Wachstumsrate von 8,02 % im Jahr 2025 wird als Sprungbrett für die Wirtschaft im Zeitraum 2026-2030 dienen (Online), https://www.vietnam.vn/de/gdp-nam-2025-tang-8-02-la-be-phong-cho-kinh-te-giai-doan-2026-2030. Zuletzt abgerufen am 02.02.2026

GTAI Wirtschaftsdaten Kompakt (Online), http://www.gtai.de/wirtschaftsdaten-kompakt. Zuletzt abgerufen am 29.01.2026

Hoa Phat signs contract to supply 1,000 Container shells to VIMC Lines (Online), https://www.hoaphat.com.vn/news/hoa-phat-signs-contract-to-supply-1-000-container-shells-to-vimc-lines.html#:~:text=At%20the%20event%2C%20a%20representative,a%20rigorous%20quality%20control%20system. . Zuletzt abgerufen am 06.02.2026

Hyundai Vietnam joint venture to spend $100 mln on shipbuilding capacity expansion (Online), https://theinvestor.vn/hyundai-vietnam-joint-venture-to-spend-100-mln-on-shipbuilding-capacity-expansion-d15524.html. Zuletzt abgerufen am 09.02.2026

Official launch of Windcat Rotterdam (Online), https://www.damen.com/insights-center/news/official-launch-of-windcat-rotterdam. Zuletzt abgerufen am 06.02.2026

Plans in place to boost shipbuilding industry (Online), https://vietnamnews.vn/Economy/1716996/plans-in-place-to-boost-shipbuilding-industry.html. Zuletzt abgerufen am 02.02.2026

Taking the Vietnamese fleet out to the open sea (Online), https://www.vietnam.vn/en/dua-doi-tau-viet-tien-ra-bien-lon. Zuletzt abgerufen am 28.01.2026

Triyards shipyard (Online), https://www.bsaship.com/triyards-shipyard/. Zuletzt abgerufen am 09.02.2026

Vietnam cuts gas, offshore wind targets in new power plan, draft document shows (Online), https://www.reuters.com/business/energy/vietnam-cuts-gas-offshore-wind-targets-new-power-plan-draft-document-shows-2025-02-05/. Zuletzt abgerufen am 09.02.2026

Vietnam Digital Shipyard Market Overview (Online), https://www.kenresearch.com/vietnam-digital-shipyard-market#MarketOverview. Zuletzt abgerufen am 10.02.2026

Vietnam's Blue Economy Potential and Opportunities for Investors (Online), https://www.vietnam-briefing.com/doing-business-guide/vietnam/sector-insights/vietnam-s-blue-economy-potential-and-opportunities-for-investors. Zuletzt abgerufen am 03.02.2026

Vietnam's Green Maritime Sector Sails the Growth Tide: An Industry Guide (Online), https://www.vietnam-briefing.com/news/vietnams-green-maritime-sector-sails-the-growth-tide-an-industry-guide.html/. Zuletzt abgerufen am 03.02.2026

Vietnam's 2025 crude steel output hits 5-year high (Online), https://theinvestor.vn/vietnams-2025-crude-steel-output-hits-5-year-high-d18352.html. Zuletzt abgerufen am 23.02.2026

Vietnams Wirtschaft könnte 2026 innerhalb der ASEAN+3 am stärksten wachsen (Online), https://vovworld.vn/de-DE/nachrichten/vietnams-wirtschaft-konnte-2026-innerhalb-der-asean3-am-starksten-wachsen-1461533.vov. Zuletzt abgerufen am 02.02.2026

VIMC aims to become No. 1 integrated maritime logistics group in Vietnam (Online), https://vimc.co/en/vimc-aims-to-become-no-1-integrated-maritime-logistics-group-in-vietnam/#:~:text=The%20group's%20fleet%20will%20reach,global%20scope%20of%20its%20operations. Zuletzt abgerufen am 06.02.2026

VIMC targets higher profit and throughput in 2026 (Online), https://vir.com.vn/vimc-targets-higher-profit-and-throughput-in-2026-145608.html. Zuletzt abgerufen am 02.02.2026

Vinashin model officially abolished (Online), https://vietnamnet.vn/en/vinashin-model-officially-abolished-E88168.html. Zuletzt abgerufen am 09.02.2026

VOSCO formuliert seine Mission für 2026: Aufsteigen und neue Höhen erreichen (Online), https://www.vietnam.vn/de/vosco-trien-khai-nhiem-vu-nam-2026-vuon-minh-troi-day-but-pha-vuon-xa. Zuletzt abgerufen am 02.02.2026

www.gtai.de/mep