



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Maritime Wirtschaft in Estland und Lettland

Handout zur Zielmarktanalyse
Geschäftsanbahnung 2025



Durchführer



IMPRESSUM

Herausgeber

SBS systems for business solutions GmbH
Am Moosfeld 13 – D-81829
München
E-mail: info@sbs-business.com
Website: www.sbsbusiness.eu

Text und Redaktion

Reet Truuts, Deutsch-Baltische Außenhandelskammer
Vineta Skerite, Deutsch-Baltische Außenhandelskammer
Jonas Krohn, Deutsch-Baltische Außenhandelskammer

Stand

August 2025

Druck

SBS systems for business solutions GmbH

Gestaltung und Produktion

Reet Truuts, Deutsch-Baltische Außenhandelskammer
Vineta Skerite, Deutsch-Baltische Außenhandelskammer
Jonas Krohn, Deutsch-Baltische Außenhandelskammer

Bildnachweis

Renee Altrov, brand estonia #317563

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 Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIEßUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für Geschäftsanbahnung Estland und Lettland 2025 – Sektor Schiffbau/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

Inhalt.....	2
Abkürzungsverzeichnis.....	3
Teil 1: Estland.....	4
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
1 Abstract	5
2 Wirtschaftsdaten Estland kompakt	6
2.1 Weitere Informationen über Maritime Wirtschaft in Estland.....	16
3 Branchenspezifische Informationen.....	17
3.1 Marktpotenziale und -chancen.....	17
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	20
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele	24
3.4 Wettbewerbssituation	25
3.5 Stärken und Schwächen des Marktes der Maritimen Wirtschaft	27
4 Kontaktadressen	29
5 Quellenverzeichnis	30
Teil 2: Lettland	33
Tabellenverzeichnis	33
1 Abstract	34
2 Wirtschaftsdaten Lettland kompakt.....	35
2.1 Weitere Informationen über Maritime Wirtschaft in Lettland	44
3 Branchenspezifische Informationen.....	45
3.1 Marktpotenziale und -chancen.....	45
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	47
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele	50
3.4 Wettbewerbssituation im lettischen Schiffbau	55
3.5 Stärken und Schwächen des Marktes der Maritimen Wirtschaft	57
4 Kontaktadressen	60
5 Quellenverzeichnis	61

Abkürzungsverzeichnis

AS	Aktsiaselts (estnische Aktiengesellschaft) / Akciju Sabiedrība (lettische Aktiengesellschaft)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CEF	Connecting Europe Facility
CTV	Crew Transfer Vessel (Personentransferboot)
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EMFAF	Europäischer Meeres-, Fischerei-, und Aquakultur Fond
EU	Europäische Union
HVO	Hydro-treated Vegetable Oil (hydriertes Pflanzenöl)
IMO	International Maritime Organization
KM	Kilometer
LLC	Limited Liability Company (Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
Mio	Million
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Nordatlantikpakt-Organisation)
OÜ	Osaühing (estnische Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
SAF	Sustainable Aviation Fuel (nachhaltiger Flugkraftstoff)
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību (lettische Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
SOV	Service Operation Vessel (Service- und Wartungsschiff)

Teil 1: Estland

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Umsatz der Schiffsbaubranche 2010- 2023	17
Abbildung 2: Erwerbstätige im Schiffsbau-Sektor 2018-2023	18

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mitglieder des Estonian Defense Clusters im Maritimen Sektor.....	22
Tabelle 2: Estlands Top-Unternehmen im Schiffsbau nach Umsatz	25
Tabelle 3: SWOT-Analyse	27

1 Abstract

Estland entwickelt sich zunehmend zu einem bedeutenden Zentrum der maritimen Wirtschaft im Ostseeraum. Der Sektor ist vor allem in Tallinn und auf der Insel Saaremaa konzentriert und umfasst Schiffbau, Reparatur, Hafenlogistik sowie tourismusbezogene Dienstleistungen. Die Branche ist stark exportorientiert und zeigt kontinuierliches Wachstum bei Umsätzen, Unternehmen und Beschäftigtenzahlen. Besonders im Schiffbau ergeben sich zahlreiche Chancen für internationale Zulieferer und Hersteller, da estnische Werften zunehmend hochspezialisierte Schiffe wie Verteidigungs- und Sicherheitsschiffe, Forschungsschiffe sowie Luxusyachten entwickeln. Diese Spezialisierung verschafft Estland einen Wettbewerbsvorteil und macht den Standort international attraktiv.

Ein zentrales Entwicklungsfeld ist die nachhaltige Transformation der Branche. Estland investiert gezielt in emissionsarme Antriebe, Batteriesysteme für Fähren, Hybrid- und Elektroschiffe sowie stationäre Energiespeicher in Häfen. Umfangreiche Nachrüstungsprogramme und EU-geförderte Projekte schaffen zusätzliche Impulse für technologische Innovationen. Parallel werden die Hafenlogistik und -infrastruktur modernisiert, um Estlands Rolle als wichtigen Transitknoten zwischen der EU und Asien zu stärken. Aktuelle Projekte im Offshore-Bereich, insbesondere der Ausbau von Windparks und die Entwicklung neuer Offshore-Technologien, bieten weiteres Marktpotenzial für Unternehmen mit Expertise in Kabelverlegung, Vermessungstechnologien, Wartung und Sicherheitssystemen.

Neben diesen Investitionen zeichnet sich Estland durch eine starke Forschungs- und Ausbildungslandschaft aus. Universitäten, Forschungseinrichtungen und spezialisierte Cluster treiben Innovationen in Schiffbautechnologien, Automatisierung und digitalisierten Prozessen voran. Die enge Zusammenarbeit von Wissenschaft, Wirtschaft und Politik sowie ein gut entwickeltes Netzwerk an Verbänden und Initiativen erleichtern Kooperationen und beschleunigen die Umsetzung von Projekten.

Die aktuellen Trends in der maritimen Wirtschaft Estlands konzentrieren sich auf Forschung und Entwicklung, Nachhaltigkeit, Spezialisierung im Schiffbau, internationale Expansion, Verteidigungstechnologien, Personalentwicklung und Netzwerkarbeit. Die Start-up-Kultur und das dynamische DeepTech-Ökosystem schaffen zusätzliche Innovationskraft und bieten Lösungen für Smart Ports, autonome Schiffe und klimaneutrale Antriebe. Estlands günstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen, politische Stabilität und Digitalisierung machen den Standort besonders attraktiv für Investoren und Partnerunternehmen.

Damit präsentiert sich Estland als wachstumsstarker und innovativer Markt, der nicht nur regional, sondern auch international eine Schlüsselrolle in der maritimen Wirtschaft einnimmt. Für deutsche Unternehmen ergeben sich vielfältige Chancen in den Bereichen Zulieferung, Forschung, Hafenmodernisierung, Offshore-Technologien und nachhaltige Schiffbauprojekte.

2 Wirtschaftsdaten Estland kompakt



WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • JUNI 2025

Estland

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

GTAI GERMANY
TRADE & INVEST

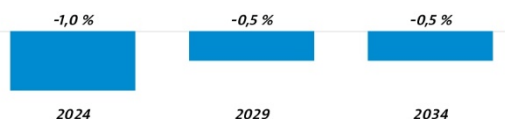
Bevölkerung & Ressourcen

Bevölkerung und Demografie

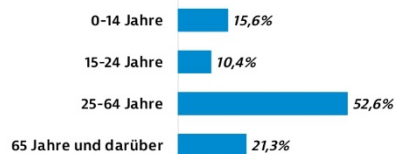
Einwohnerzahl	2024 1,4 Mio.
	2029 1,3 Mio.
	2034 1,3 Mio.

Fertilitätsrate	2023 1,3
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau	

Bevölkerungswachstum



Altersstruktur 2024



Analphabetenquote	2021 0,1 %
Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %	

Fläche und Sprache

Fläche	2022 45.340 km²
---------------	-------------------

Geschäftssprache(n)	Estnisch, Englisch
----------------------------	--------------------

Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe	Erdöl Torf seltene Erden Phosphorit Ton
Fossil und mineralisch	Kalkstein Sand Dolomit Meerschlam

Gas - Fördermenge

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Fördermenge

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Gas - Reserven

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Reserven

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

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.

Seite 1/10

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

Währung - Bezeichnung	Euro 1 Euro = 100 Cent
Währung - Kurs 04/2025	1 € = 1,13 US\$

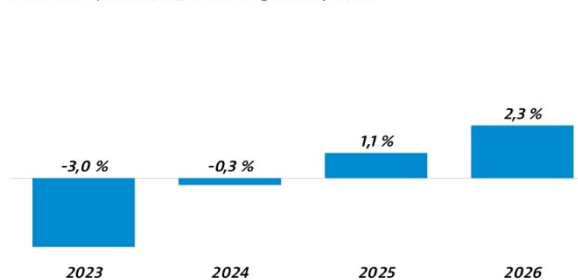
Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

	2022	2023	2024
1 € =	1,05 US\$	1,08 US\$	1,08 US\$

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahr, real



BIP

Nominal

	2024	2025	2026
US\$ (Mrd.)	42,8	45,0	47,8
Euro (Mrd.)	39,5	41,8	44,2

BIP/Kopf

Nominal

	2024	2025	2026
US\$	31.174	32.760	34.848
Euro	28.810	30.421	32.183

BIP/Kopf in Kaufkraftstandards

Nominal

2022	30.300 KKS
2023	30.500 KKS
2024	31.400 KKS

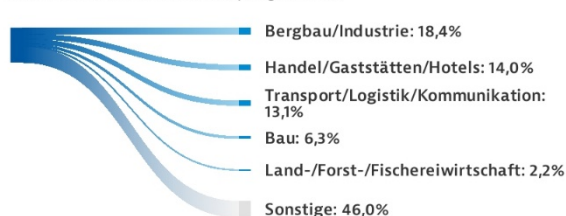
Ausgaben für F&E

% des BIP

2020	1,8 %
2021	1,8 %
2022	1,8 %

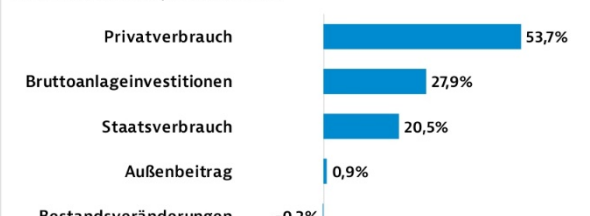
BIP-Entstehung

Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2023



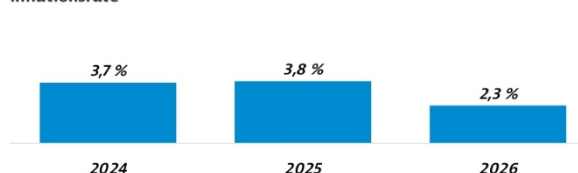
BIP-Verwendung

Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2023

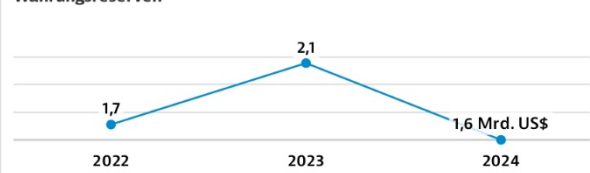


Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsaldo

% des BIP

2024	-2,0 %
2025	-2,1 %
2026	-2,0 %

Arbeitslosenquote

2024	7,6 %
2025	7,6 %
2026	7,3 %

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	2024	26,2 %
% des BIP, brutto, öffentlich und privat	2025	28,1 %
	2026	27,8 %

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

Haushaltssaldo	2024	-1,5 %
% des BIP	2025	-1,4 %
	2026	-2,4 %

Staatsverschuldungsquote	2024	23,6 %
% des BIP, brutto	2025	23,8 %
	2026	25,4 %

Auslandsverschuldung



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen	2021	105 Mio. US\$
	2022	1.009 Mio. US\$
	2023	4.577 Mio. US\$

FDI - Bestand	2021	34.587 Mio. US\$
	2022	34.289 Mio. US\$
	2023	40.490 Mio. US\$

FDI - Hauptländer	Finnland: 20,5% Luxemburg: 16,6% Schweden: 11,0% Lettland: 7,6% Niederlande: 5,7% Deutschland: 4,7% Litauen: 3,9% Schweiz: 3,6% Vereinigtes Königreich: 2,6% Sonstige 23,8: 23,8%
Anteil in %, Bestand; 2024	

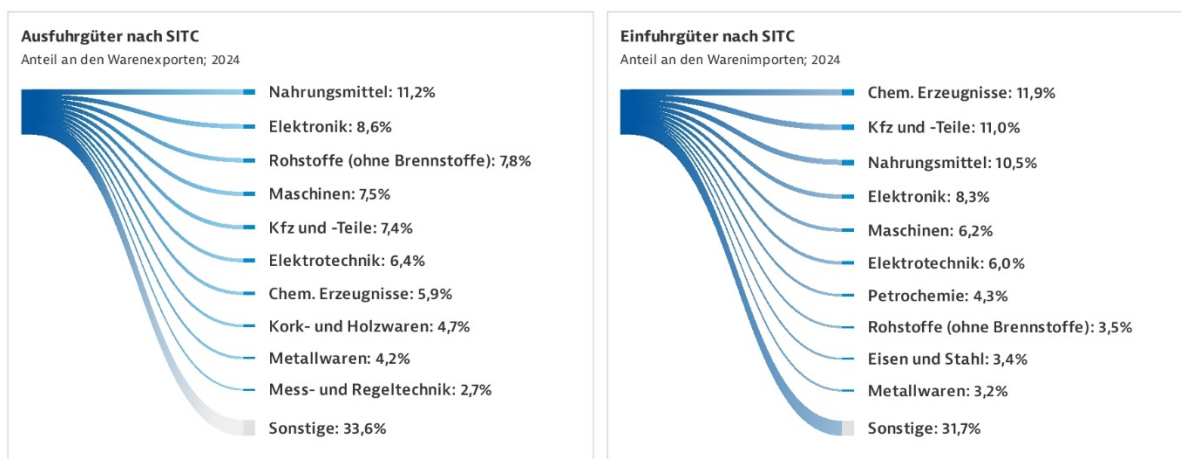
FDI - Hauptbranchen	Finanzwirtschaft: 31,3% Immobilien: 18,9% Freiberufl., wissenschaftl. u. techn. Dienstleistungen: 13,2% Handel, Reparaturen: 10,1% Verarbeitendes Gewerbe: 9,8% Information und Kommunikation: 5,0% Transport, Lagerwesen: 2,7% Baugewerbe: 1,0% Sonstige: 8,0%
Anteil in %, Bestand; 2024	

Außenwirtschaft

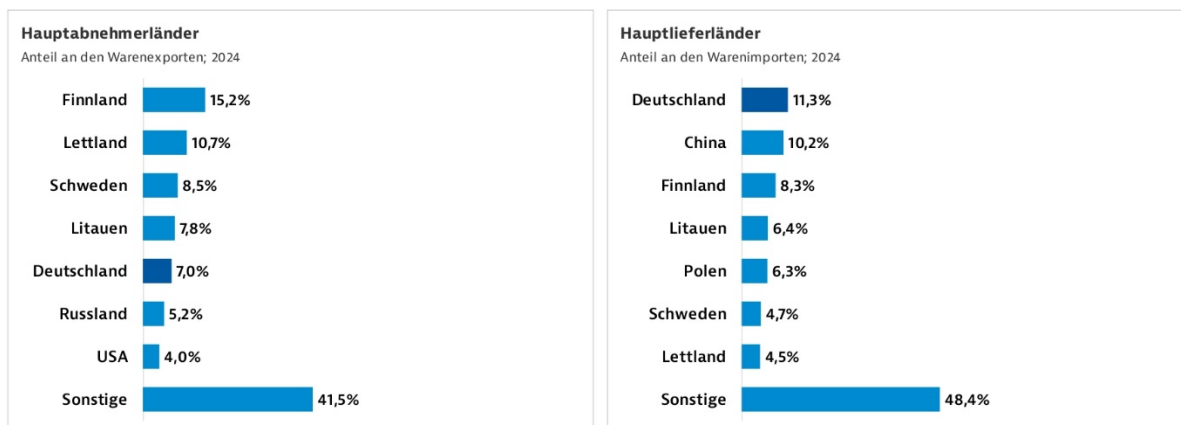
Warenhandel

Warenhandel	2022	%	2023	%	2024	%
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen						
Exporte (Mrd. US\$)	23,6	5,8	20,1	-14,8	19,8	-1,7
Importe (Mrd. US\$)	27,5	13,8	23,4	-14,9	22,7	-3,3
Saldo (Mrd. US\$)	-3,9		-3,3		-2,9	

Exportquote	2022	61,4 %
Exporte/BIP in %	2023	48,7 %
	2024	46,3 %



Handelspartner



Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)						
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen						
	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mrd. US\$)	11,6	14,1	12,7	9,6	13,4	5,9
DL-Importe (Mrd. US\$)	9,1	0,3	9,9	8,5	10,2	3,9
Saldo (Mrd. US\$)	2,5		2,8		3,2	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)	Estland profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Zurzeit bestehen Abkommen mit 78 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt.	Mitgliedschaft in Zollunion	EU, seit 01.05.2004
	Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory		

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

Warenhandel der EU-27 mit dem Land

Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. Euro)	20,0	30,0	18,7	-6,7	18,2	-2,4
Importe (Mrd. Euro)	15,2	36,2	13,7	-10,0	12,9	-5,3
Saldo (Mrd. Euro)	4,8		5,0		5,3	

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land

Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	3.561,2	4,8	4.790,4	34,5	5.132,5	7,1
DL-Importe (Mio. Euro)	4.184,4	19,6	5.612,0	34,1	5.911,5	5,3
Saldo (Mio. Euro)	-623,2		-821,6		-779,0	

Freihandelsabkommen mit der EU

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Einseitige EU-Zollpräferenzen

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Warenhandel mit Deutschland

Warenhandel Deutschlands mit dem Land

Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
Dt. Exporte (Mio. Euro)	2.625,8	17,1	2.610,3	-0,6	2.512,8	-3,7
Dt. Importe (Mio. Euro)	977,3	15,2	997,9	2,1	941,4	-5,7
Saldo (Mio. Euro)	1.648,5		1.612,4		1.571,4	

Rangstelle bei deutschen Exporten

2024; 1 = beste Bewertung

Rang 55 von 238

Rangstelle bei deutschen Importen

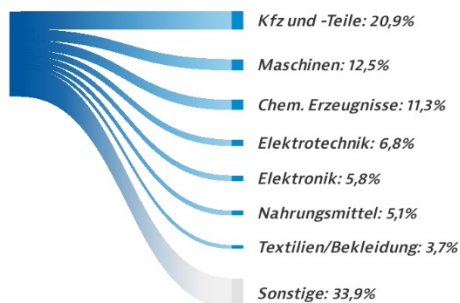
2024; 1 = beste Bewertung

Rang 74 von 238

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

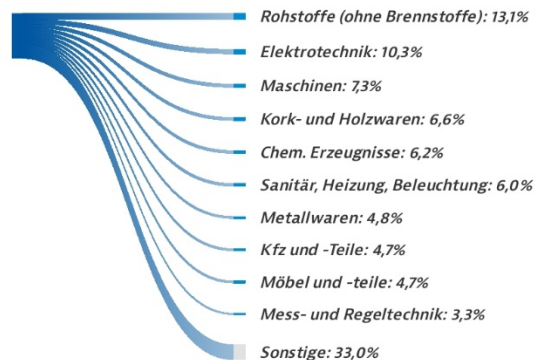
Deutsche Exportgüter nach SITC

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)	454,0	2,0	410,9	-9,5	454,7	10,7
DL-Importe (Mio. Euro)	586,0	19,2	611,9	4,4	676,0	10,5
Saldo (Mio. Euro)	-132,0		-201,1		-221,3	

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.

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)	2021	2.120 Mio. Euro	Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)	2021	25 Mio. Euro
	2022	1.968 Mio. Euro		2022	27 Mio. Euro
	2023	3.059 Mio. Euro		2023	26 Mio. Euro
Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)	2022	-441 Mio. Euro	Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)	2022	-860 Mio. Euro
	2023	+195 Mio. Euro		2023	-199 Mio. Euro
	2024	-57 Mio. Euro		2024	-3.658 Mio. Euro

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungsabkommen	Abkommen vom 29.11.1996; in Kraft seit 30.12.1998	Investitionsschutzabkommen	Abkommen seit 09.06.2021 außer Kraft (bezieht sich auch auf die Nachwirkungsfrist)
Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.			

Anlaufstellen

Deutsche Auslandsvertretung	Tallinn, https://tallinn.diplo.de/ee-de	Auslandsvertretung des Landes in Deutschland	Berlin, https://berlin.mfa.ee/de/
Auslandshandelskammer	Tallinn, www.ahk-balt.org		

Nachhaltigkeit & Klimaschutz

Emissionen

Treibhausgasemissionen pro Kopf In Tonnen CO ₂ -Äquivalent	2012	12,6 tCO ₂ e	Treibhausgasemissionen Anteil weltweit in %	2012	< 0,1 %
	2022	13,1 tCO ₂ e		2022	< 0,1 %
Emissionsintensität pro Mio. US\$ BIP In Tonnen CO ₂ -Äquivalent	2012	763,4 tCO ₂ e	Emissionsstärkste Sektoren Anteil in %; 2022	Elektrizität/Wärme: 51,4% Transport: 19,5% Landwirtschaft: 17,6%	
	2022	619,8 tCO ₂ e			

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien	2011	14,6 %	Stromverbrauch	2022	7.022 kWh pro Kopf
Anteil am Primärenergieangebot in %	2021	30,6 %	In Kilowattstunden pro Kopf		
Sustainable Development Goals Index					
2023; 1 = beste Bewertung					
Rang 15 von 167					

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.

Geschäftsumfeld

Einschätzung des Geschäftsumfelds

**Länderkategorie für
Exportkreditgarantien**

0 = niedrigste
Risikokategorie, 7 = höchste

Keine Risikoeinstufung

**Corruption Perceptions
Index**

2024; 1 = beste Bewertung

Rang 13 von 180

**Logistics-Performance-
Index**

2023; 1 = beste Bewertung

Rang 26 von 139

Internetqualität

2024; 1 = beste Bewertung

Rang 60 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.

Weiterführende Informationen

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

Quellen: Germany Trade & Invest bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, sodass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Wenn die Standardquellen nicht verfügbar sind, greifen wir auf andere Quellen zurück oder weisen keine Daten aus. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Umstrittene Gebiete werden als eigene Entitäten und zu keinem der beanspruchenden Staaten gehörend dargestellt. Die Bundesregierung unterstützt die territoriale Unversehrtheit der Ukraine in den Grenzen, die seit 1991 international anerkannt sind.

Die Bezeichnung „Länder“ in den Wirtschaftsdaten kompakt umfasst Staaten, Provinzen und Territorien. Sie spiegelt nicht die Position der Bundesregierung hinsichtlich des Status eines Landes oder einer Region wider.

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.

Ansprechperson bei Germany Trade & Invest:

Barbara Kussel
T +49 228 24 993 356
barbara.kussel@gtai.de

Germany Trade & Invest, Standort Bonn
Villemombler Straße 76, 53123 Bonn, Deutschland
T +49 228 24 993 0
trade@gtai.de
www.gtai.de

Germany Trade & Invest, Hauptsitz
Friedrichstraße 60, 10117 Berlin, Deutschland
T +49 30 200 099 0
invest@gtai.de
www.gtai.de

Quellenverzeichnis mit Anmerkungen

Altersstruktur

Vereinte Nationen. Abgerufen am 4. Oktober 2024

Analphabetenquote

CIA. Abgerufen am 3. April 2025

Arbeitslosenquote

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Ausfuhrgüter nach SITC

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Ausgaben für F&E

Weltbank. Abgerufen am 21. April 2025

Auslandshandelskammer

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

Auslandsverschuldung

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Auslandsvertretung des Landes in Deutschland

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

Bevölkerungswachstum

Vereinte Nationen. Abgerufen am 4. Oktober 2024

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit

BIP

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 23. April 2025

BIP-Entstehung

Vereinte Nationen. Abgerufen am 27. März 2025

BIP-Verwendung

Vereinte Nationen. Abgerufen am 27. März 2025

BIP/Kopf

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 23. April 2025

BIP/Kopf in Kaufkraftstandards

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Corruption Perceptions Index

Transparency International. Abgerufen am 26. März 2025

Deutsche Auslandsvertretung

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

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.

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 21. Mai 2025. **Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)**

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 15. Mai 2025. **Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)**

Deutsche Exportgüter nach SITC

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 14. April 2025

Deutsche Importgüter nach SITC

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 14. April 2025

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)

UN Trade & Development (UNCTAD). Abgerufen am 24. April 2025

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 20. Mai 2025

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 21. Mai 2025. **Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)**

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 15. Mai 2025. **Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)**

Doppelbesteuerungsabkommen

Bundesministerium der Finanzen. Abgerufen am 31. März 2025

Einfuhrgüter nach SITC

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Einseitige EU-Zollpräferenzen**Einwohnerzahl**

Vereinte Nationen. Abgerufen am 4. Oktober 2024

Emissionsintensität pro Mio. US\$ BIP

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Emissionsstärkste Sektoren

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Erdöl - Fördermenge**Erdöl - Reserven****Erneuerbare Energien**

OECD. Abgerufen am 16. Oktober 2024

Exportquote

Berechnung von Germany Trade & Invest

FDI - Bestand

UN Trade & Development (UNCTAD). Abgerufen am 24. April 2025

FDI - Hauptbranchen

Esti Pank. Abgerufen am 12. März 2025

FDI - Hauptländer

Esti Pank. Abgerufen am 12. März 2025

FDI - Nettotransaktionen

UN Trade & Development (UNCTAD). Abgerufen am 24. April 2025

Fertilitätsrate

Weltbank. Abgerufen am 21. April 2025

Fläche

FAO (Vereinte Nationen). Abgerufen am 16. Oktober 2024

Freihandelsabkommen mit der EU**Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)**

Welthandelsorganisation, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Recherchen von GTAI. Abgerufen am 11. März 2025

Gas - Fördermenge**Gas - Reserven**

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.

Geschäftssprache(n)

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

Hauptabnehmerländer

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Hauptlieferländer

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Haushaltssaldo

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Inflationsrate

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Internetqualität

Surfshark. Abgerufen am 26. März 2025

Investitionsquote

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 23. April 2025

Investitionsschutzabkommen

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Abgerufen am 22. April 2025

Länderkategorie für Exportkreditgarantien

Euler Hermes AG. Abgerufen am 26. März 2025

Leistungsbilanzsaldo

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Logistics-Performance-Index

Weltbank. Abgerufen am 21. April 2025

Mitgliedschaft in Zollunion

Welthandelsorganisation, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Recherchen von GTAI. Abgerufen am 11. März 2025

Rangstelle bei deutschen Exporten

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 10. April 2025

Rangstelle bei deutschen Importen

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 10. April 2025

Rohstoffe

CIA. Abgerufen am 15. Oktober 2024

Staatsverschuldungsquote

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Stromverbrauch

Internationale Energieagentur. Abgerufen am 31. Juli 2024

Sustainable Development Goals Index

SDG Report der Vereinten Nationen. Abgerufen am 11. September 2024

Treibhausgasemissionen

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Treibhausgasemissionen pro Kopf

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Währung - Bezeichnung

Recherche von Germany Trade & Invest

Währung - Kurs

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 13. Mai 2025

Währungsreserven

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 28. März 2025

Warenhandel

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Warenhandel der EU-27 mit dem Land

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Warenhandel Deutschlands mit dem Land

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 14. April 2025

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 13. Mai 2025

Wirtschaftswachstum

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

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.

2.1 Weitere Informationen über Maritime Wirtschaft in Estland

GTAI-Informationen zu Estland	Link
Prognose zu Investition, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	Link zur SWOT-Analyse
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Estland	Link zu Zoll und Einfuhr kompakt
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Estland	Link zu Recht kompakt

3 Branchenspezifische Informationen

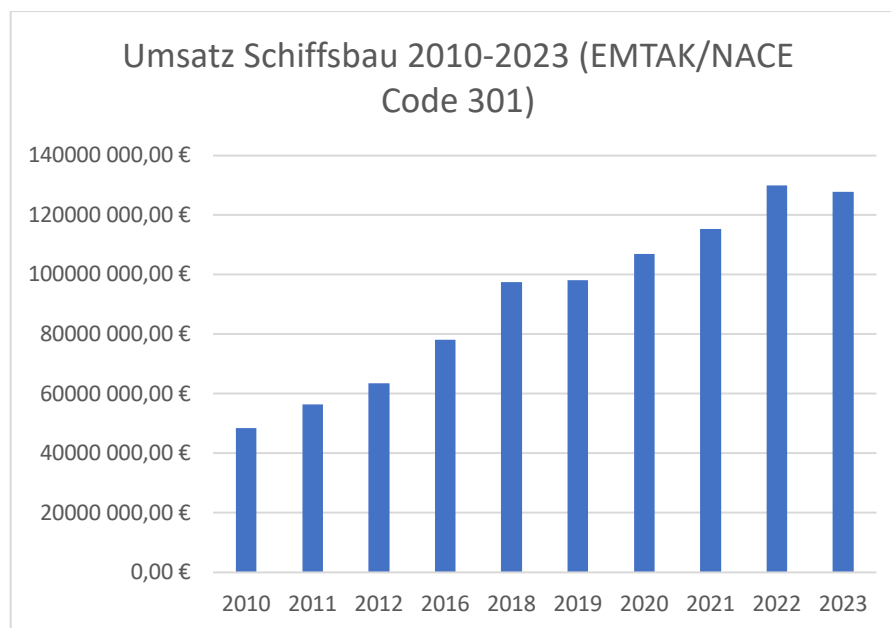
3.1 Marktpotenziale und -chancen

Aktuelle Situation

Estland verfügt über eine Küstenlinie von nahezu 4.000 Kilometern entlang der Ostsee sowie über mehr als 2.200 Inseln. Diese geografische Lage bildet die Grundlage für eine historisch gewachsene maritime Wirtschaft und macht das Land zu einem logistisch gut angebundenen Akteur im nordeuropäischen Raum. Das Land zählt insgesamt 222 Häfen, Marinas und Frachthäfen, die teils regional, teils international ausgerichtet sind. Die bedeutendsten Hafenstandorte sind Muuga, Paldiski South, Old City Harbour und Sillamäe (Silport) (vgl. Brand Estonia o.J.: o.S.). Im Jahr 2024 wurden in estnischen Häfen insgesamt rund 21,700 Tausend Tonnen Güter umgeschlagen - davon etwa 13,300 Tausend Tonnen beim Verladen und 8,400 Tausend Tonnen beim Entladen (vgl. Statistics Estonia 2025a: o.S.). In Estland sind derzeit 52 Reedereien aktiv, die gemeinsam über eine Gesamtflotte von 165 Schiffen verfügen. Rechnet man zusätzlich die 25 weiteren Schiffe, die von estnischen Schiffsmanagementunternehmen betreut werden, ergibt sich eine Gesamtzahl von 190 betriebenen bzw. gemanagten Schiffen im estnischen Seeverkehr (vgl. Aslesen et al. 2023: 4).

Im internationalen Vergleich maritimer Standorte wurde Estland im Bericht „Leading Maritime Cities of the World 2022“ von DNV und Menon Economics in mehreren Kategorien berücksichtigt und mit Großstädten verglichen. In der Kategorie Shipping Centers belegt Estland Platz 97, im Bereich Maritime Finance and Law Platz 75 und bei Maritime Technology Providers Rang 50. In der Kategorie Ports and Logistics wird Estland auf Rang 217 geführt. Im Bereich Competitiveness and Attractiveness erreicht Estland Platz 19. Im Gesamtvergleich belegen Singapur den ersten und Rotterdam den zweiten Platz, Estland belegt Platz 100 (vgl. Aslesen et al. 2023: 3-14).

Abbildung 1: Umsatz der Schiffsbaubranche 2010- 2023



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistics Estonia 2025b: o.S.

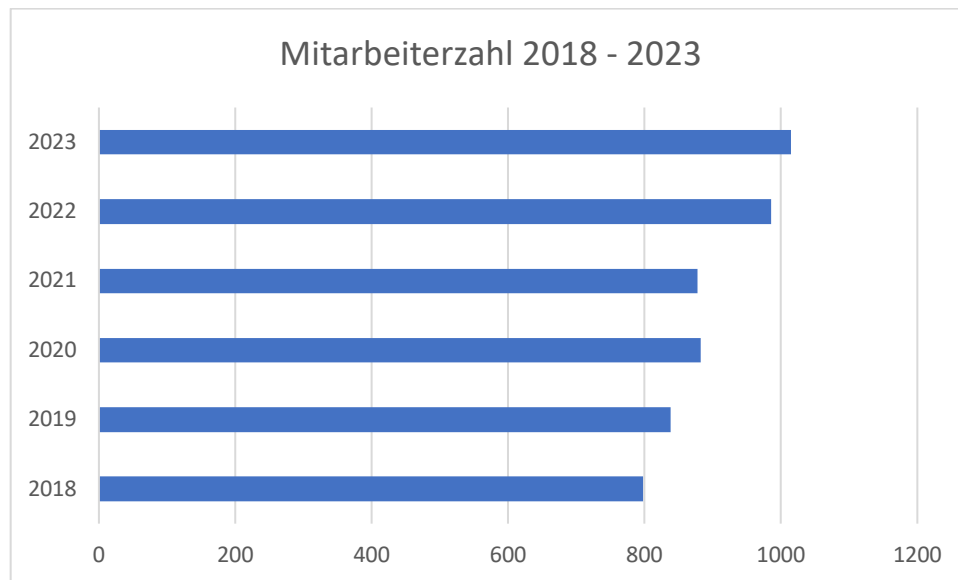
Die maritimen Sektoren Estlands, darunter Schiffbau, Schifffahrt, Hafenwirtschaft, Küstentourismus und marine Ressourcen, erzielten eine im Jahr 2021 Bruttowertschöpfung von rund 662 Mio. Euro, was 2,4 % des Bruttoinlandsprodukts ausmachte (vgl. European Commission o. J.: o. S.). Im Folgenden wird sich die Analyse zwischen den Bereichen Schiffbau, Schiffsreparatur und -wartung sowie dem Innenausbau von Schiffen beziehen.

Im Jahr 2010 betrug der Gesamtumsatz der estnischen Schiffbauindustrie (NACE-Code 301) rund 48 Mio. Euro. Seitdem ist der Umsatz kontinuierlich gewachsen; lediglich im Jahr 2020 kam es aufgrund der Corona-Pandemie zu einer kurzen Stagnation, bevor sich die Branche schnell erholte. In den vergangenen 13 Jahren ist das Marktvolumen damit um etwa 163 % gestiegen und erreichte 2023 einen Umsatz von 127 Mio. Euro (vgl. Abbildung 1).

Betrachtet man hingegen nur den Gewinn, bleibt dieser im Zeitraum von 2016 bis 2024 weitgehend konstant und wächst nicht mit dem steigenden Umsatz. So betrug der Gewinn 2016 rund 11 Mio. Euro und liegt 2024 bei 8 Mio. Euro. Die Profit-Marge der zehn umsatzstärksten Unternehmen der Schiffbaubranche im Jahr 2024 liegt im Durchschnitt bei etwa 10 % (vgl. eigene Berechnung nach Geschäftsberichten 2025). Zwischen 2014 und 2023 stieg zudem die Anzahl der registrierten Unternehmen im Bereich Schiff- und Bootsbau von 64 auf 116 (vgl. Statistics Estonia 2025b: o.S.).

Angestellte im Schiffsbausektor

Abbildung 2: Erwerbstätige im Schiffsbau-Sektor 2018-2023



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistics Estonia 2025b: o.S.

Anhand der dargestellten Zahlen ist zu entnehmen, dass seit 2018 mit insgesamt 798 Mitarbeitern die Branche sich nach der Covid-Krise 2020 erholt hat und gewachsen ist, so dass 2023 insgesamt 1.015 Arbeitende beschäftigt sind (vgl. Abbildung 2). Die Angestelltenzahl für Service und Schiffsausbau ist schwierig zu ermitteln, da viele Unternehmen gleichzeitig auch im Ausbau von anderen öffentlichen und privaten Sektoren, wie beispielsweise Hotels agieren. So wird die Zahl der Mitarbeiter im Sektor noch höher ausfallen.

Im Betracht des kompletten blauen Sektors (Blue Economy) sind im Jahr 2021 etwa 21.000 Personen, was zu diesem Zeitpunkt rund 3,3 % der gesamten nationalen Arbeitskräfte ausmacht, tätig. Für das Jahr 2019 lag der Anteil der in der Blauen Wirtschaft beschäftigten Personen bei 5,6 % der nationalen Arbeitskräfte (vgl. European Commission o.J: o.S.). Folgend hat sich die Schiffbauindustrie besser als die gesamte maritime Industrie von der Covid-Krise erholt. Dieser Rückgang ist vor allem auf den Einbruch des Tourismus zurückzuführen. So nähert sich die Zahl der ausländischen Touristen 2024 wieder fast dem Niveau von 2019, mit einem leichten Rückgang von etwa 5 % von rund 1,8 Mio. auf etwa 1,7 Mio. (vgl. Statistics Estonia 2025c: o.S.).

Import/Export

Im Jahr 2024 wurden in Estland im Bereich Schiffsbau Waren im Wert von 61,5 Mio. € exportiert und im Wert von 50,8 Mio. € importiert. Die wichtigsten Exportpartner waren dabei Deutschland (19,4 Mio. €), Schweden (15,9 Mio. €), die Ukraine (6,05 Mio. €), Norwegen (5,04 Mio. €) und Kanada (3,24 Mio. €) (vgl. Statistics Estonia 2025d: o.S.).

Im Bezug auf Fischerei waren 2022 in Estland insgesamt 2.022 Fischereifahrzeuge in Betrieb, die zusammen einen Fang von über 71.231 Tonnen erzielten. Die Fischereiexporte beliefen sich im selben Jahr auf 109.061 Tonnen im Wert von 229,7 Mio. Euro, wobei tiefgefrorener Fisch mit einem Anteil von 57 % am Exportvolumen und 21 % am Exportwert die wichtigste Produktgruppe darstellte. Die Importe erreichten 64.939 Tonnen im Wert von 191,1 Mio. Euro, wobei rund 80 % der Importe sowohl mengen- als auch wertmäßig aus EU-Mitgliedstaaten stammten (vgl. Eurofish 2023: o. S.). Insgesamt lagen die Exporte damit etwa 20 % über dem Importvolumen und unterstreichen die Bedeutung Estlands

als Nettoexporteur von Fischereiprodukten.

Die Häfen der Port of Tallinn-Gruppe verzeichneten 2024 einen Frachturnschlag von über 13 Millionen Tonnen, was einem Anstieg von 4,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Vor allem Trockengüter, Container und Ro-Ro-Waren trugen zu diesem Wachstum bei. Gleichzeitig stiegen die Schiffsanläufe um 1,4 % auf 7.127, und die Passagierzahlen legten um 3,6 % auf 8 Millionen zu (vgl. ERR 2025d: o.S.).

Potenzial

Die maritime Wirtschaft Estlands befindet sich in einem dynamischen Wachstumsprozess. Steigende Umsätze führender Unternehmen und eine wachsende Beschäftigtenzahl verdeutlichen die zunehmende Bedeutung des Sektors. Aufgrund seiner strategischen Lage an der Ostsee verfügt Estland über direkten Zugang zu skandinavischen und westeuropäischen Märkten wie Deutschland. Die traditionsreiche Schiffbaugeschichte des Landes bildet eine stabile Grundlage für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und für neue Investitionen.

Vor diesem Hintergrund eröffnen sich erhebliche Marktchancen für bestehende wie auch neue Marktakteure. Prognosen des Estonian Maritime Cluster zufolge könnte der Beitrag der maritimen Wirtschaft bis 2035 auf rund acht Prozent des estnischen BIP steigen (vgl. Estonian Maritime Cluster o.J.: o.S.). Steigende Exportzahlen unterstreichen die internationale Ausrichtung des Sektors und machen Investitionen in Hafenlogistik, Umschlaganlagen, Projektlogistik und maritime Messtechnik besonders relevant. Auch im Bereich Verkehrsmanagementsysteme und datenbasierte Analysen eröffnen die stark digitalisierten Infrastrukturen Estlands zusätzliche Marktpotenziale. Der stetige Zuwachs an Fachkräften zeigt zudem die langfristige Bedeutung der Branche für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes.

Die Rolle Tallinns und Saaremaas als maritime Zentren wird durch internationale Rankings zur Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität von Hafenstädten bestätigt. Diese Position stärkt die Sichtbarkeit Estlands für Reedereien und Investoren und schafft Potenzial für Wartung, Ausrüstung, maritime Dienstleistungen und eine stärkere Integration in globale Lieferketten. Der Ausbau Estlands als Offshore-Standort erhöht den Bedarf an Gutachten, Zertifizierungen, akustischen Analysen sowie schwerer Hebe- und Messtechnik Felder, in denen sich deutsche Unternehmen erfolgreich positionieren können.

Die hohe Spezialisierung des estnischen Schiffbaus eröffnet Chancen für internationale Kooperationen. Zahlreiche Werften und Zulieferbetriebe fertigen hochspezialisierte Produkte wie Yachten, Arbeits- und Patrouillenboote und sind damit potenzielle Partner für technologische Innovationen und qualitativ hochwertige Zulieferungen aus Deutschland. Kooperationen mit deutschen Unternehmen könnten sich nicht nur auf den Schiffbau, sondern auch auf den Bereich Reparatur, Wartung und Personalentwicklung erstrecken.

Die Start-up-Szene Estlands spielt ebenfalls eine wichtige Rolle für den maritimen Sektor. Ende 2023 zählte das estnische DeepTech-Ökosystem 132 Start-ups und 12 weitere Unternehmen, die zusammen rund 227 Millionen Euro Umsatz erwirtschafteten und knapp 2.000 Personen beschäftigten (vgl. Startup Estonia 2024: o.S.). Diese Innovationskraft spiegelt sich in der Integration von Technologien wie Sensorik, Automatisierung, digitalen Zwillingen und IT-gestützter Schiffsdatenanalyse wider, die von staatlicher Seite aktiv gefördert werden. Auch im Bereich klimaneutraler Antriebe und Retrofit-Lösungen, etwa Batteriesysteme, entstehen neue Märkte für Unternehmen mit modernem Know-how.

Durch EU-Fördergelder und nationale Strategien zur Digitalisierung und Nachhaltigkeit werden Zukunftsprojekte gezielt unterstützt. Nach einer Phase der Stabilisierung nach der Corona-Pandemie zeigt sich ein deutlicher Wachstumstrend in der maritimen Wirtschaft Estlands. Die Verbindung aus historischer Kompetenz, hoher Innovationskraft, geostrategischen Vorteilen und einem investorenfreundlichen Umfeld schafft ein hohes Potenzial für den weiteren Ausbau des Sektors. Für deutsche Unternehmen ergeben sich daraus zahlreiche Chancen für Kooperationen, Investitionen und eine stärkere Präsenz in einem zukunftsorientierten maritimen Markt.

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Überblick Schiffsbau

Die estnische maritime Industrie befindet sich in einem dynamischen Entwicklungsprozess, der sowohl durch globale Herausforderungen als auch durch regionale Schwerpunktsetzungen geprägt ist. Im Rahmen dieser Arbeit wurden die Geschäftsberichte der zehn umsatzstärksten Unternehmen analysiert, um zukünftige Entwicklungstendenzen zu identifizieren. Dabei konnten sieben zentrale Themenbereiche herausgearbeitet werden. Insbesondere in den Bereichen, maritimer Sicherheit, Digitalisierung und Technologisierung, Nachhaltigkeit sowie Spezialisierung ergeben sich neue Wachstumsmöglichkeiten.

Technologische Innovation, Forschung und Digitalisierung

Als eines der digital fortschrittlichsten Länder Europas nimmt Estland auch im Schiffsbau eine Vorreiterrolle bei der Integration der Digitalisierung ein. Diese wird von einfachen bis hin zu komplexen Aufgaben der gesamten Wertschöpfungskette implementiert.

So wird beispielsweise bereits in der Designphase digitale Modelle die präzise Abbildung und Simulation geplanter Schiffseinheiten simulieren, eingesetzt. Diese virtuellen Modelle erlauben eine flexible Anpassung an kundenspezifische Anforderungen und unterstützen die frühzeitige Identifikation potenzieller Schwachstellen oder Optimierungsmöglichkeiten. Durch den Einsatz moderner Sensorik, Automatisierung und datengestützter Fertigungsprozesse lassen sich Entwicklungs- und Produktionszyklen deutlich beschleunigen. Insbesondere bei der Fertigung von Prototypen oder Kleinserien für anspruchsvolle Projekte ist diese Kombination ein strategischer Vorteil. Auch in den Bereichen Instandhaltung und Lebenszyklusmanagement eröffnen digitale Anwendungen neue Potenziale: Condition-Monitoring-Systeme und ferngesteuerte Diagnosewerkzeuge ermöglichen eine zustandsbasierte Wartung und steigern die Betriebssicherheit maritimer Systeme (vgl. Invest in Estonia o.J.: o.S.).

Auch innovative Technologien gewinnen immer mehr an Bedeutung. So hat Baltic Workboats 2024 mit der Entwicklung von Wasserstoff- und vollelektrischen Hybridsystemen begonnen, um im Rahmen der EU-Ziele des Grünen Übergangs umweltfreundliche Schiffstechnologien zu implementieren, die Forschung und Entwicklung bis 2029 zu verdoppeln und entsprechende Investitionen durch Kapitalisierung der Entwicklungsausgaben langfristig transparent auszuweisen. (vgl. Baltic Workboats 2025). Forschungsintensive Projekte werden immer wichtiger, und der Einsatz von halbautomatischen Überwachungsschiffen deutet auf eine zunehmende Automatisierung im Schiffbau hin. Estnische Unternehmen investieren in Produktionsstätten und Technologien.

Dies deutet auf einen technologischen Wandel hin, der stärker auf emissionsarme, automatisierte und hochspezialisierte Lösungen setzt. Für deutsche Unternehmen ergeben sich daraus konkrete Anknüpfungspunkte für Kooperationen, z. B. im Bereich Engineering, Softwareentwicklung oder Ausrüstungszulieferung.

Grüne Energie und Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit gewinnt auch im Schiffbausektor zunehmend an Bedeutung. Dabei zeigt sich eine deutliche Ausrichtung auf CO₂-arme Antriebstechnologien wie vollelektrische, hybride oder wasserstoffbetriebene Systeme. Unternehmen positionieren sich gezielt im Kontext der EU-Klimaziele, wobei Fördermittel der Europäischen Union diesen Transformationsprozess unterstützen. Neben dem umweltfreundlichen Antrieb und Kraftstoffen der Schiffe, erfordert der für die kommenden Jahrzehnte geplante grüne Wandel auch Investitionen in die Häfen, um sicherzustellen, dass diese die neue Generation von Schiffen, die mit nachhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, aufnehmen können. Die Kosten zur Anpassung aller Häfen an grüne Standards bis 2050 werden auf mindestens 150 Mio. Euro geschätzt. Das Ministerium plant daher ein Förderprogramm, um Häfen und Industrie in der grünen Transformation wettbewerbsfähig zu halten, mit einem jährlichen Fördervolumen von zunächst fünf bis zehn Millionen Euro (vgl. Voltri 2024: o.S.). Der ökologische Umbau der Schiffbauindustrie schreitet voran und entwickelt sich zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor. Besonders für deutsche Unternehmen, die nachhaltige Produkte herstellen oder bestehende Produkte nachhaltiger gestalten, ergeben sich daraus vielversprechende Chancen.

Diversifikation und Spezialisierung

Der Schiffbau in Estland ist stark durch Spezialisierung geprägt und wird auch zukünftig eine bedeutende Rolle spielen. Die Spezialisierung lässt sich in verschiedene Themenfelder unterteilen.

Der Bau von Arbeits- und Spezialschiffen ist besonders stark vertreten. So gliedert sich Baltic Workboats laut dem aktuellen Geschäftsbericht in drei spezialisierte Einheiten, um effizienter und zielgerichteter agieren zu können (vgl. Baltic Workboats 2025). Ein wesentlicher Anteil der Wertschöpfung entfällt zudem auf den Bau von Segelyachten, Motorbooten und luxuriösen Freizeitbooten. Weitere Unternehmen sind auf die Fertigung großer schwimmender Stahlstrukturen, tragender Bauteile und Sonderkonstruktionen für die Offshore-Energiebranche sowie Fischzuchtanlagen spezialisiert.

Zu den Unternehmen im Bereich Reparatur, Wartung und Modernisierung zählt auch die BLRT Tallinn-Werft. Sie ist spezialisiert auf allgemeine Schiffreparaturen, Umbauten und Modernisierungen verschiedener Schiffstypen. Dazu gehören unter anderem Retrofit-Installationen wie Ballastwasserbehandlungssysteme und Abgasreinigungssysteme (vgl. BLRT Grupp 2025: o.S.). Darüber hinaus umfasst der Bereich Innenausbau und spezialisierte Schiffsausstattung neben den in Tabelle 1 genannten Unternehmen auch beispielsweise Firmen wie Standard, die neben dem Hotelausbau auch Innenausstattung für Kreuzfahrtschiffe fertigen. Schließlich gibt es Zuliefererunternehmen, die sich auf Nischenlösungen konzentrieren und somit ergänzend zur Wertschöpfungskette beitragen.

Internationale Expansion und Partnerschaften

Da der heimische Markt für komplexe Schiffe und maritime Produkte begrenzt ist und eine hohe internationale Nachfrage besteht, ist die maritime Industrie in Estland stark exportorientiert. In den letzten zehn Jahren wurden etwa 70 % der maritimen Produktion exportiert (vgl. Invest in Estonia o.J.: o.S.). Deutschland stellt dabei mit einem Exportvolumen von 23 Millionen Euro im Bereich Freizeitboote 2023 den wichtigsten Absatzmarkt dar; zudem wurden schwimmende Konstruktionen im Wert von 25 Millionen Euro exportiert (Kavanagh 2024: 37). Im Jahr 2020 entfallen ca. 6% der Exporte nach Deutschland, 2024 entfallen rund 32 % des gesamten estnischen Exports auf Deutschland (vgl. Statistics Estonia 2025d: o.S.). Die Zahl internationaler Projekte nimmt zu, unter anderem durch Kooperationen mit Unternehmen wie Meyer Werft, Meyer Turku und Meyer Floating Solutions. Baltic Workboats hat sich im Januar 2025 einen Vertrag von 110 Mio. Euro zur Planung und Konstruktion eines 80-Meter-Pilotstationsschiffs für Belgien gesichert (vgl. ERR 2025a: o.S.) und im Juni 2025 folgte ein weiterer Auftrag im Umfang von 55 Mio. € für den Bau des Rumpfs eines ähnlichen Pilotbasisschiffs gemeinsam mit BLRT Group (vg. ERR 2025b: o.S.). Die Unternehmen Estlands sind auf den internationalen Markt ausgerichtet und sind durch Zusammenarbeiten der Cluster gut vernetzt. Die Internationalisierung gilt als zentrale Wachstumsstrategie und Schlüssel zum Zugang neuer Märkte.

Fokus auf Verteidigung und Sicherheitssektor

Der Verteidigungssektor gewinnt im Zuge der aktuellen geopolitischen Lage im Ostseeraum und der verstärkten NATO-Präsenz zunehmend an Bedeutung. Der Verteidigungsausschuss des estnischen Parlaments hat einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der die maritime Sicherheit deutlich stärken soll. Geplant ist eine Präzisierung der Aufgaben der Verteidigungstreitkräfte in estnischen Hoheitsgewässern sowie eine Erweiterung ihrer Befugnisse (vgl. Parliament of Estonia 2025: o.S.).

Im Jahr 2025 unterzeichnete Baltic Workboats mehrere Großaufträge, darunter die Fertigung von Patrouillenbooten für den Einsatz in Belgien. Gleichzeitig sprach sich der estnische Verteidigungsminister dafür aus, neue Kriegsschiffe in Estland zu bauen, um die heimische Werftindustrie zu stärken. Vorgesehen sind drei große und neun kleinere Einheiten, mit Baltic Workboats und BLRT als potenziellen Auftragnehmern (vgl. Lauri 2025: o.S.). Ein EU-finanziertes Projekt für ein 45 Meter langes, modulares und halbautonomes Kriegsschiff wird von Baltic Workboats durchgeführt. Die Übergabe ist für 2026 geplant, wobei der Schwerpunkt des Schiffes auf Überwachungssystemen, modular integrierten Waffensystemen und hoher nationaler Wertschöpfung liegt, bei dem ca. ein Drittel des 95 Mio. Budgets in Estland verläuft (vgl. ERR 2025c: o.S.). Auch der Ausbau von Offshore-Windparks in Estland erfordert eine enge Abstimmung mit dem Verteidigungssektor, da die Anlagen die Leistungsfähigkeit maritimer Überwachungs- und Radarsysteme erheblich beeinträchtigen können. Um die Einsatzbereitschaft zu sichern, müssen Projektentwickler Ausgleichsmaßnahmen wie den Aufbau zusätzlicher Radarkapazitäten finanzieren und implementieren (vgl. Hindre 2024: o.S.).

In den letzten Jahren hat der Hafen von Tallinn seine Investitionen auf strategische Infrastrukturen ausgerichtet, die den Prioritäten von NATO und EU entsprechen, um Energiesicherheit, industrielle Innovationen und Estlands Rolle in der Verteidigungslogistik zu stärken. Ein zentrales Projekt ist das neue multifunktionale Kai-Terminal im Südhafen von Paldiski, welches die NATO-Mobilität unterstützt (vgl. Port of Tallinn 2025: o.S.).

Viele estnische Schiffbauunternehmen sind an der Entwicklung und Fertigung sicherheitsrelevanter Schiffe beteiligt, darunter auch innovative Projekte wie halbautonome Aufklärungsschiffe. Der Estonian Defense Cluster vereint 30 Unternehmen, von denen mindestens acht im maritimen Bereich tätig sind.

Folgende Unternehmen sind als Mitglieder gelistet:

Tabelle 1: Mitglieder des Estonian Defense Clusters im Maritimen Sektor

Unternehmen	Geschäftsfeld
Alunaut OÜ	Aluminiumboote für zivilen und militärischen Einsatz
Baltic Workboats AS	Arbeits-, Patrouillen- und Küstenwachboote aus Aluminium und Stahl
BLRT Grupp AS	Schiffbau, Reparatur und Offshore-Konstruktionen
Englo OÜ	Intelligente elektromechanische Geräte für Militär und Sicherheit
Luksusjaht AS	Luxus-Motor- und Segelyachten bis 24 Meter
Radius Machining OÜ	CNC-Bearbeitung und Hydraulikkomponenten
Vibratec Production OÜ	Schall-, Stoß- und Vibrationsisolierungen für den Schiffbau
XW Production OÜ	Modulare, flexibel anpassbare Boote

Quelle: vgl. Defence Estonia 2025: o.S.

Obwohl nicht alle Unternehmen primär auf den Verteidigungssektor spezialisiert sind, beteiligen sich viele an Projekten mit sicherheitsrelevantem Bezug. Der maritime Verteidigungsmarkt in Estland gewinnt zunehmend an Bedeutung und entwickelt sich zu einem zentralen Wachstumstreiber, welcher eng in Verbindungen mit EU und NATO-Projekten steht. Für deutsche Unternehmen entwickeln sich Chancen insbesondere in Kooperationen im Schiffbau, bei modularen Waffensystemen, Überwachungstechnik oder Offshore-Sicherheitslösungen, sei es durch Direktaufträge, Zulieferungen oder gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte.

Personalentwicklung und Investitionen

Eine weitere Stärke Estlands liegt in dem gut ausgebildetem Fachpersonal. Diese ist durch die langjährige Schiffsbau-tradition geprägt. So bietet die Technische Universität Tallinn (Tallinna Tehnikaülikool, TTÜ) unterschiedliche Studiengänge in Tallinn, sowie auf Saaremaa, der größten Insel Estlands an. In Tallinn am Hauptcampus der Estonian Maritime Academy werden Bachelor-, sowie Masterstudiengänge in Navigation, Nautik, Schiffsbetriebstechnik, Port and Shipping Management und Waterways Safety Management angeboten. Auf Saaremaa am Blue Academy Center wird Marine Engineering, Business Management, Sustainable Technologies in the Blue Economy sowie Marine Engineering gelehrt (vgl. TalTech o.J.: o.S.). Dort befindet sich auch das MARTE, eine Forschungs- und Entwicklungseinheit bei der nach innovativen Lösungen für maritime Technologie, Offshore- und Küstenstrukturen und marine Infrastruktur geforscht wird. Außerdem bietet das Regionale Ausbildungszentrum Kuressaare eine Berufsausbildung im Schiffbau an, die häufig in Zusammenarbeit mit den örtlichen Werften durchgeführt wird. Die praxisorientierte Ausbildung kombiniert theoretische Kenntnisse mit intensiver Werkstattarbeit und orientiert sich an modernen maritimen Standards, um den regionalen Fachkräftebedarf zu sichern.

Mit rund 21.000 Beschäftigten im Jahr 2021 stellt der maritime Sektor etwa 3,3 % der estnischen Erwerbsbevölkerung (vgl. European Commission o. J.: o. S.) und bildet damit einen relevanten und stabilen Arbeitsmarkt. Die Kombination aus fundierter Ausbildung, moderner Infrastruktur und offener Innovationskultur schafft eine gute Ausgangslage für den Ausbau von Zulieferstrukturen und industriellen Partnerschaften für deutsche Unternehmen. Künftig wird der Aufbau

von Know-how und Effizienzsteigerung durch gezielte Investitionen und Fachkräftesicherung an Wichtigkeit gewinnen.

Netzwerk

Mehrere Unternehmen konzentrieren sich Markterhalt und Umsatzsteigerung und verfolgen dabei überwiegend eine konservative Wachstumsstrategie. Ein wesentlicher Bestandteil des Markterhalts ist die enge Vernetzung innerhalb branchenspezifischer Cluster, die den Wissensaustausch, die gemeinsame Nutzung von Ressourcen und die Förderung von Innovationen ermöglichen. In Estland sind dabei insbesondere folgende Cluster für die maritime Wirtschaft von Bedeutung:

- **Estonian Maritime Cluster (EMC):** Der Estonian Maritime Cluster ist ein dynamisches Netzwerk von 57 Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Organisationen mit Fokus auf Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Die gesamte Wertschöpfungskette der Maritimen Industrie wird hier vertreten. Von den 57 Mitgliedern sind ca. 10 Unternehmen Start-Up Unternehmen. Durch die enge Vernetzung seiner Mitglieder fördert der Cluster den Wissensaustausch, die Entwicklung innovativer Lösungen und die Zusammenarbeit zwischen Privatwirtschaft und öffentlichen Institutionen, Lobbyarbeit und internationale Sichtbarkeit (vgl. Estonian Maritime Cluster o.J.: o.S.).
- **Estonian Marine and Manufacturing Initiative (EMI):** Der Estonian Marine and Manufacturing Initiative ist ein sorgfältig ausgewähltes Netzwerk estnischer Unternehmen verschiedener Sektoren, das sich darauf spezialisiert hat, maßgeschneiderte Lösungen für den maritimen und landgestützten Schiffsausbau zu liefern. Von Design und Engineering bis zur Fertigung und Ausstattung von Innenräumen. EMI fungiert sowohl als verbindende Plattform zwischen spezialisierten Zulieferern und internationalen Kunden als auch als Serviceanbieter für Einkauf und Koordination, mit Zugang zu über 500 maritimen Unternehmen für Outsourcing und Projektumsetzung. Derzeit sind 20 estnische Unternehmen in der Organisation (vgl. Estonian Marine and Manufacturing Initiative 2023: o.S.). Nach Argo Sildvee, dem CEO von EMI, verfolgt der Verband das Ziel, in den kommenden fünf bis sieben Jahren eine führende Rolle im internationalen Schiffbau und Innenausbau zu übernehmen. Besonderer Fokus liegt dabei auf der Erschließung des globalen Kreuzfahrtmarktes, einschließlich geplanter Großprojekte für den Innenausbau und die Modernisierung von Schiffen in Zusammenarbeit mit international führenden Reedereien (vgl. Sillasoo 2025: o.S.).
- **Association of Estonian Marine Industries:** Der Association of Estonian Marine Industries (AEMI) ist ein 1997 gegründeter, überparteilicher Branchenverband mit Sitz auf Saaremaa. Die Organisation vertritt nahezu alle bedeutenden estnischen Werften, Unterauftraggeber, Startups sowie Zulieferer aus dem maritimen Umfeld – von der Schiff- und Bootsfertigung über Offshore-Technologie bis hin zu Hafenmanagement. Die AEMI fördert die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer Mitglieder durch strategische Interessenvertretung, gemeinsame Marketinginitiativen, Koordination von Messepräsenzen, Aufbau von Bildungspartnerschaften und Kooperationen mit staatlichen Stellen wie Enterprise Estonia und dem Estonian Research Council (vgl. Association of Estonian Marine Industries 2025: o.S.)
- **Estonian Defence and Security Industry Innovation Cluster:** Der Defence Estonia Cluster ist ein Netzwerk estnischer Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Kunden im Verteidigungs- und Sicherheitssektor, das internationale Kooperationen und Exportaktivitäten fördert. Ziel des Clusters ist es, Innovationen voranzutreiben, hoch wettbewerbsfähige Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln und das Exportvolumen der estnischen Verteidigungs- und Sicherheitsindustrie bis 2030 zu verzehnfachen. Aktuell sind 30 Unternehmen als Mitglieder registriert (vgl. Defence Estonia 2025: o.S.).

Neben den bekannten Clustern existiert auch der Land-See-Cluster. Dabei handelt es sich nicht um einen formellen Verband, sondern um ein Konzept der nationalen maritimen Raumplanung, welches die Zusammenarbeit zwischen maritimer Industrie, Küstenwirtschaft und Binnenland fördern soll. In Strategie- und Regierungsdokumenten wird er als Entwicklungsziel genannt, befindet sich jedoch noch in der Planungsphase.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Offshore-Technologien

In den vergangenen Jahren hat Estland klare Zielsetzungen für den Ausbau der Offshore-Windenergie in seinen politischen Strategien verankert. Bereits im nationalen Entwicklungsplan für den Energiesektor bis 2030, der im Jahr 2017 veröffentlicht wurde, war vorgesehen, dass erneuerbare Energien rund 40 % des jährlichen Stromverbrauchs abdecken sollen. Angesichts der beschleunigten Energiewende hat die estnische Regierung Ende 2022 jedoch weitergehende Maßnahmen verabschiedet. Mit einem Fokus auf die Windenergie wurde ein umfassender Aktionsplan beschlossen, der darauf abzielt, den gesamten Strombedarf bis 2030 aus erneuerbaren Quellen zu decken. Ziel ist es, die Entwicklung des Offshore-Ausbaues zu beschleunigen (vgl. Netherlands Enterprise Agency 2023: 9).

- ELWIND-Projekt:
 - Gemeinsames Offshore-Windenergieprojekt von Estland und Lettland mit geplanter Umsetzung in der Ostsee, Wird durch die Europäische Union im Rahmen der CEF kofinanziert (vgl. Elwind o.J.: o.S.)
- Estonian Maritime Spatial Plan:
 - Definiert die langfristige Nutzung der Meeresgebiete bis Jahr 2030, mit dem Ziel einer nachhaltigen und ausgewogenen Entwicklung, Benennt wo wirtschaftliche Aktivitäten zulässig oder bevorzugt sind
 - Bildet die Grundlage für Investitionen in Offshore-Infrastrukturprojekte und ist ein wichtiges Steuerungsinstrument im Hinblick auf klimapolitische und wirtschaftliche Zielsetzungen (vgl. Ministry of Economic Affairs and Communications 2025: o.S.)
- Saare Wind Energy:
 - Geplanter Offshore-Windpark im Westen der Insel Saaremaa, realisiert von Saare Wind Energy OÜ zusammen mit dem niederländischen Offshore-Spezialisten Van Oord; Genehmigungsprozesse abgeschlossen im Juni 2024; Baubeginn startet ab 2026–2028, geplant ist die vollständige Inbetriebnahme bis 2031 (vgl. Saare Wind Energy o.J.: o.S.)
- Enefit Green - Liivi Offshore-Windpark
 - Projekt von Enefit Green in der Rigaer Bucht; Analyse seit 2023; Baubeginn startet ab 2028-2030 (vgl. Enefit Green: o.J.: o.S.)
- Utilitas - Saare-Liivi Offshore-Windpark
 - Projekt von Utilitas; südwestlich von Saaremaa in der Rigaer Bucht; Start der Produktion ist 2026; Abschluss der ersten Bauphase des Windparks 2030 (vgl. Utilitas o.J.: o.S.)

Nachhaltigkeitskonzepte

Fonds für Fischerei und Aquakultur:

Im Rahmen des Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) erhält Estland 97 Millionen Euro zur Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung der maritimen Wirtschaft einschließlich Fischerei, Aquakultur, Küsteninfrastruktur und innovativer Meerestechnologien. Die Förderung soll gezielt zur Stärkung ökologischer Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und digitaler Transformation im maritimen Sektor beitragen (vgl. European Commission 2022: o.S.).

Estonian Marine Greentech & Retrofit HUB:

Der Estonian Retrofit Hub ist eine nationale Innovationsplattform, die den estnischen maritimen Sektor bei der nachhaltigen Umrüstung von Bestandsflotten unterstützt. Im Fokus stehen emissionsarme Antriebstechnologien, Energieeffizienzlösungen und digitale Nachrüstung. Ziel ist es, Estland als regionale Drehscheibe für klimafreundliche Schiffsnachrüstung im Ostseeraum zu positionieren. Das Projekt wird im Rahmen des EU-Aufbauinstruments NextGenerationEU mit rund 8 Millionen Euro kofinanziert und bietet Unternehmen Zugang zu technischem Know-how, Pilotinfrastruktur und Partnernetzwerken (vgl. Maritime Cluster Estonia o.J.: o.S.). Ergänzend dazu hat Estland eine Fördermaßnahme für Schiffseigner initiiert:

- Förderprogramm für Nachrüstungen
 - 25 Millionen Euro Fördertopf, der 15-30 % Zuschuss (bis zu 5 Millionen) zur Umrüstung mit grünen Technologien bietet. Dabei wird Fokus auf Hybrid-/Elektroantriebe, Abgasreinigung, alternative Kraftstoffe und Energiesparmaßnahmen gelegt.

- Die Förderung richtet sich an Reedereien, Schiffseigner und Werften, die Retrofit-Maßnahmen im Einklang mit nationalen und europäischen Klimazielen umsetzen (vgl. Ministry of Climate 2025: o.S.)

Projekte im Hafenbereich

- Offshore-Terminal Paldiski Süd
 - In Paldiski Süd entsteht bis 2026 ein neuer Offshore-Terminal, der speziell für den Umschlag, Transport und die Vormontage von Windkraftanlagen konzipiert ist. Das Projekt zielt darauf ab, Estland zu einem logistischen Knotenpunkt für die angesprochenen Offshore-Windprojekte zu machen und diese effizient zu unterstützen.
- Twin-Port 5&6
 - Die Projekte modernisieren die Verbindung zwischen Tallinn und Helsinki. Dabei wird die Infrastruktur ausgebaut, sowie Digitalisierung weiter vorangetrieben. Das Budget von über 60 Millionen Euro wird von durch die EU kofinanziert (vgl. Port of Tallinn o.J. b: o.S.).
- EstMilMob
 - Ein Projekt, welches die Häfen Tallinn, Muuga und Paldiski erneuert. Die Häfen werden zur gleichzeitigen dualen Nutzung von Militär und Zivil ausgebaut. Die Investitionssumme von 62 Millionen Euro wird zur Hälfte von der EU finanziert (vgl. Ministry of Defence 2022: o.S.).

3.4 Wettbewerbssituation

Estlands Top-Unternehmen im Schiffsbau

Der estnische Schiffbausektor ist durch eine Vielzahl mittelständischer Unternehmen geprägt, die sich in spezialisiert positionieren und häufig international tätig sind. Charakteristisch für den Wettbewerb ist eine vergleichsweise hohe Differenzierung der Leistungen. Die Branche ist zudem stark exportorientiert und in internationalen Lieferketten eingebunden.

Die folgende Übersicht zeigt die umsatzstärksten Unternehmen der estnischen Schiffbaubranche im Jahr 2024, gefiltert nach dem NACE-Code 301. Sie bietet einen ersten Einblick in die Größenverhältnisse der zentralen Marktteure sowie deren jeweilige Spezialisierungsschwerpunkte:

Tabelle 2: Estlands Top-Unternehmen im Schiffsbau nach Umsatz

Unternehmen	Umsatz (2024)	Mitarbeiter (1.Quartal 2025)	Standort	Produkte
Baltic Workboats AS	51,9 Mio €	201	Saaremaa	Bau von spezialisierten Arbeitsbooten wie Pilot, Patrouillen-, SAR- und Zollboote; Fähren, Schlepper und hybride Arbeitsboote für maritime Behörden weltweit
Aktsiaselts Luksusjaht *	16,8 Mio €	93	Saaremaa	Herstellung von Luxus-Yachten und Sportbooten
Marketex Marine OÜ / BLRT Grupp AS	13 Mio €	110	Tallinn	Konstruktion schwimmender Stahlstrukturen, v. a. Futterbarken für Fischzucht und Offshore-Einsatz im Bereich Renewables/Öl & Gas
Tallinn Shipyard OÜ / BLRT Grupp AS	38 Mio €	121	Tallinn	
IPPON GROUP OÜ	1,3 Mio €	9	Tallinn	Schiffbau und -ausrüstung

OÜ GAVKON	0,8 Mio €	21	Tallinn	Schiffbau & maritimer Edelstahlbau – Rahmenbau, Ausrüstungsinstallation
Prydwen OÜ	6,2 Mio €	9	Keila	Fertigung von Schiffskomponenten – Stahl-/Aluminium-Konstruktionen, Montagearbeiten im maritimen Bereich
RS Consulting OÜ	6 Mio €	13	Saaremaa	Technische Beratung und Fertigung im Schiffbau – Metallkonstruktionen, Projektmanagement maritime Projekte
Marinox OÜ	5,4 Mio €	20	Pärnu	Innenausstattung und Modernisierung von Kreuzfahrtschiffen (Stahl-, Edelstahl- und Sanitärinstallation), inklusive Küchen, Bars, HVAC-Systeme und Isolierung

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Geschäftsberichte 2025

Das größte und umsatzstärkste Unternehmen ist Baltic Workboats mit 201 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von rund 51,9 Mio. €. Dahinter folgen Aktsiaselts Luksusjacht und Marketex Marine, die mit Luxus-Yachten, Sportbooten sowie schwimmenden Stahlkonstruktionen in spezialisierten Nischen aktiv sind. Weitere Unternehmen wie IPPON GROUP, Prydwen oder Marinox bedienen gezielt Teilbereiche wie Wartung, Ausrüstung oder Innenausbau. Die Hauptstandorte der Branche liegen in Saaremaa und Tallinn, wobei Saaremaa traditionell ein Zentrum des Boots- und Spezialschiffbaus ist, während Tallinn als industrieller Knotenpunkt vor allem Unternehmen mit Fokus auf Ausrüstung, Wartung und Stahlkonstruktionen beherbergt.

Häfen in Estland

Estland verfügt über eine Küstenlinie von 4000 Kilometern und insgesamt [222](#) Häfen, Marinas und Frachthäfen, die eine bedeutende Rolle in der maritimen Infrastruktur des Landes spielen. Viele dieser Häfen sind in der Lage, große Seeschiffe mit einer Bruttoreaumzahl (GT) von bis zu 200.000 zu empfangen (vgl. Trade Estonia 2024: 1). Die starke Hafeninfrastruktur wird im Jahr 2021 durch rund 2.500 registrierte Arbeitende unterstützt, die im Bereich der Hafenaktivität tätig sind, im gesamten Blue Economy Sektor sind etwa 21.000 beschäftigt. (vgl. European Commission o.J.: o.S.) Zu den größten Häfen Estlands zählen der Hafen Muuga, Paldiski South, Sillamäe und der Old City Harbour.

Der Hafen von Muuga ist das wichtigste Logistik- und Transitzentrum Estlands und zugleich der größte Frachthafen des Landes. Er zählt zu den modernsten Häfen im Ostseeraum und verfügt über das größte Erweiterungspotenzial in der gesamten Region. Der Standort ist auf den Umschlag von Transitgütern spezialisiert und verarbeitet etwa 50 % des gesamten Frachtaufkommens der Port of Tallinn sowie rund 40 % des gesamten estnischen Transitvolumens (vgl. Port of Tallinn o. J. a: o. S.).

Der Paldiski South Harbour stellt den zweitgrößten Frachthafen der Port of Tallinn dar und ist primär auf estnische Export-, Import- und Transitverkehre mit Schwerpunkt auf Roll-on/Roll-off-Güter ausgerichtet. In direkter Anbindung an den Hafen befindet sich der Paldiski South Harbour Industrial Park. Dieser entwickelt sich zunehmend zu einem zentralen Standort für Lagerung, Logistik und Produktion mit Fokus auf grüne Energie. Bestehende Wind- und Solarparks, Estlands einziger LNG-Kai sowie laufende Innovationsprojekte im Energiebereich schaffen dort günstige Rahmenbedingungen für nachhaltiges industrielles Wachstum (vgl. Port of Tallinn o. J. a: o. S.).

Der Hafen von Sillamäe (Silport), der geographisch am weitesten östlich gelegene Hafen der Europäischen Union an der Ostsee, ist der zweitgrößte Handelshafen Estlands. Er liegt rund 25 Kilometer von der russischen Grenze entfernt und spielt eine bedeutende Rolle im Güterumschlag Nordost-Estlands. Der Hafen verfügt über ein eigenes Schienennetz mit direkter Anbindung an den Bahnhof Vaivara (Estonian Railway) und ist mit sechs rangierfähigen Lokomotiven ausgestattet, was effiziente logistische Abläufe ermöglicht (vgl. Port of Sillamäe o. J.: o. S.).

Der Old City Harbour in Tallinn ist der größte Passagierhafen Estlands und zählt zu den verkehrsreichsten Häfen im Ostseeraum. Jährlich nutzen über zehn Millionen Passagiere den Hafen für Fährverbindungen, insbesondere nach Helsinki und Stockholm. Darüber hinaus ist der Standort ein zentraler Anlaufpunkt für den internationalen Kreuzfahrttourismus. Ergänzt wird die Hafeninfrastruktur durch eine Marina mit rund 110 Liegeplätzen für Freizeitboote. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt und der vielseitigen funktionalen Ausrichtung hat sich der Old City Harbour zu einem integrierten städtischen Areal mit wachsender Bedeutung für den Tourismus und die urbane Entwicklung

entwickelt (vgl. Port of Tallinn o. J. a: o. S.).

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes der Maritimen Wirtschaft

Tabelle 3: SWOT-Analyse

Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
- Hohe Qualifikation der Fachkräfte: Hochqualifizierter Nachwuchs, Spezialisierung auf maritime Technologien - Digitale Infrastruktur & IT-Kompetenz: Exzellente E-Government-Strukturen, starkes Know-how in Software & Automatisierung - Fokus auf maßgeschneiderte Lösungen: Hohe Individualisierungsfähigkeit im Schiffbau und bei Komponenten - Nachhaltigkeit als Qualitätsmerkmal: Fokus auf grüne Schifffahrt, emissionsarme Nachrüstungen & Offshore-Lösungen - Unternehmerfreundliches Steuersystem: Steuerfreiheit für reinvestierte Gewinne, einfache und digitale Steuerabwicklung - Attraktives Geschäftsumfeld: Politische Stabilität, liberale Handels- und Preispolitik, niedrige Verschuldung, hohe Kreditwürdigkeit - Günstige Arbeits- und Immobilienkosten im Vergleich zu Deutschland und Skandinavien	- Begrenzte Werftkapazitäten im EU-Vergleich - Geringere Produktionsvolumina möglich - Kleiner Binnenmarkt mit begrenzter Nachfrage, zwingt Unternehmen zu starkem Exportfokus - Marktaufteilung: Baltic Workboats als dominanter Player mit hohem Marktanteil - Regulierungen - Infrastruktur teilweise modernisierungsbedürftig (z.B. Hafenausbau) - Abhängigkeit von Importen bestimmter Materialien und Technik
Chancen (Opportunities)	Risiken (Threats)
- Green Shipping als globaler Trend: Steigende Nachfrage nach klimaneutralen Antrieben, nachhaltigen Schiffslösungen und maritimer Infrastruktur - EU-Fördermittel für Digitalisierung & Nachhaltigkeit: Hohe Attraktivität für Forschungsprojekte, Infrastrukturmodernisierung und Energieeffizienz - Wachsender Sicherheitsbedarf: Geopolitische Lage treibt Investitionen in maritime Sicherheit und Spezialschiffe voran - Marktnischen für Spezialschiffe und modulare Designs: Wettbewerbsvorteil für innovative Unternehmen mit Hightech-Lösungen - Steigende Nachfrage nach Offshore-Windpark-Services: Ausbau von Wartung, Versorgung und Spezialschiffen für Windparks in der Ostsee - Starkes DeepTech-Ökosystem: Schnittstellen zu Robotik, Automatisierung und digitaler Schifffahrtssteuerung bieten Exportchancen	- Geopolitische Spannungen im Ostseeraum, die Handel und Investitionen beeinträchtigen können - Unsicherheiten in globalen Lieferketten, steigende Versicherungskosten und Materialpreise - Abhängigkeit von Exportmärkten - Hoher Export macht Estland abhängig - Zunehmender Wettbewerb internationaler Werften, insbesondere aus Asien - Abwanderung von Fachkräften in größere Märkte mit attraktiveren Gehältern

Abschließend lässt sich festhalten, dass Estlands maritime Wirtschaft, insbesondere in den Bereichen Schiffbau, Reparatur und Offshore-Dienstleistungen, deutliche Wachstumschancen bietet. Der Markt ist nicht übersättigt und profitiert von einer starken Exportorientierung und einer hohen Spezialisierung der Unternehmen. Die enge Verknüpfung von maritimer Industrie mit digitaler Kompetenz und einem dynamischen DeepTech-Ökosystem schafft ein innovatives Umfeld, das sowohl für neue Geschäftsmodelle als auch für die Entwicklung nachhaltiger Technologien geeignet ist.

Die Kombination aus politischer Stabilität, unternehmerfreundlichen Rahmenbedingungen und einem hohen Qualifikationsniveau der Fachkräfte macht Estland zu einem attraktiven Partner für internationale Kooperationen. Deutsche Unternehmen können hier ihre Expertise in Bereichen wie klimaneutraler Antriebstechnik, Retrofit-Lösungen, Zulieferung hochwertiger Komponenten und Infrastrukturentwicklung einbringen und vom Ausbau des maritimen Sektors profitieren.

Trotz begrenzter Werftkapazitäten und einer starken Exportabhängigkeit ergeben sich durch den wachsenden Bedarf an maritimer Sicherheitstechnik und nachhaltigen Schiffslösungen erhebliche Geschäftsmöglichkeiten. EU-

Förderprogramme, die Digitalisierung und Dekarbonisierung vorantreiben, verstärken diese Dynamik zusätzlich. Insgesamt bietet Estland ein stabiles, innovationsorientiertes und international vernetztes Umfeld, das Unternehmen langfristig attraktive Marktchancen eröffnet.

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Deutsch-Baltische Handelskammer	Die Deutsch-Baltische Handelskammer (AHK) in Estland, Lettland und Litauen ist Teil des weltweiten Netzwerks von mehr als 150 bilateralen Industrie- und Handelskammern in 93 Ländern. Als offizielle Außenhandelsvertretung der Bundesrepublik Deutschland unterstützt sie die wirtschaftliche Zusammenarbeit und fördert den bilateralen Handel zwischen Deutschland und den baltischen Staaten. Mit über 400 Mitgliedsunternehmen aus den verschiedensten Branchen ist die AHK Baltische Staaten die größte bilaterale Handelskammer im Baltikum.
Deutsche Botschaft Estland	Die deutsche Botschaft Estland ist die Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in Estland. Sie ist der erste Ansprechpartner und übernimmt wichtige Dienstleistungen für deutsche Staatsangehörige in dem Stadtstaat. Darüber hinaus vermittelt sie mit und zwischen deutschen Institutionen zur Erfüllung diverser Aufgaben für die bilaterale Beziehung zwischen Deutschland und Estland.
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.
Ministerium für Wirtschaft und Kommunikation der Republik Estland	Das Wirtschaftsministerium gestaltet die Rahmenbedingungen für die Industrie- und Innovationspolitik in Estland. Maritime Angelegenheiten sind auf die Verwaltungsbereiche mehrerer Ministerien aufgeteilt, weshalb eine wirksame Koordinierung der verschiedenen Aktivitäten wichtig ist, um eine umsichtige Nutzung der estnischen Meeresressourcen und die Entwicklung des Sektors als Ganzes sicherzustellen. Die Umsetzung der maritimen Wirtschaftspolitik wird vom Ministerium für Wirtschaft und Kommunikation in Zusammenarbeit mit anderen Ministerien organisiert.
Verkehrsverwaltung der Republik Estland	Die Verkehrsverwaltung ist die zentrale Behörde für die Verkehrspolitik des Landes, einschließlich See- und Hafenangelegenheiten. Es entwickelt Strategien für die Hafeninfrastruktur, Seeverkehr und Logistik. Zudem ist es verantwortlich für die Regulierung und Aufsicht im Bereich Schifffahrt und maritime Sicherheit.
Estnische Wirtschafts- und Innovationsagentur	Die estnische Agentur für Wirtschaft und Innovation ist eine öffentliche Einrichtung, die das estnische Geschäfts- und Wirtschaftsumfeld durch die Bereitstellung von Dienstleistungen zur Förderung von Unternehmertum, Wohnraum und Internationalisierung fördern möchte.
Estonian Maritime Cluster (EMC)	Der Estonian Maritime Cluster ist ein dynamisches und innovatives Netzwerk von Fachleuten, Unternehmen und Organisationen der maritimen Industrie, die gemeinsam daran arbeiten, das Wachstum und die Innovation des maritimen Sektors Estlands zu fördern.
Technische Universität Tallinn	Die Estnische Maritime Akademie, eine Struktureinheit der Technischen Universität Tallinn, bietet mehrstufige Ausbildung und professionelle Forschung in den Meereswissenschaften und verwandten Bereichen und ist damit das einzige Kompetenzzentrum ihrer Art in Estland.

5 Quellenverzeichnis

Aslesen, S.; Sandaker, I.; Jakobsen, E.; Kleppesø, T.O. and Basso, M.N. (2023): The Competitiveness of the Estonian Maritime Industry: Menon Publication No. 45/2023, Quelle: <https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2023-07/Menon%20publication%20-%20Competitiveness%20of%20Estonian%20Shipping.%202023.pdf>, Zugriffsdatum: 06.08.2025

Association of Estonian Marine Industries (2025): The Association of Estonian Marine Industries, Quelle: <https://marineindustry.ee/en/>, Zugriffsdatum: 14.08.2025

Brand Estonia (o.J.): facts, Quelle: <https://brand.estonia.ee/messages/facts/?lang=en>, Zugriffsdatum: 06.08.2025

Brand Estonia (2024): Gateway to maritime excellence, Quelle: <https://toolbox.estonia.ee/asset-page/593556-fact-sheet-for-estonian-maritime-sector>, Zugriffsdatum: 30.06.2025

BLRT Grupp (2025): About us, Quelle: <https://blrtyards.com/en/>, Zugriffsdatum: 11.08.2025

Eurofish (2023): Overview of the Estonian fisheries and aquaculture sector, Quelle: <https://eurofish.dk/member-countries/estonia/>, Zugriffsdatum: 27.08.2025

Defense Estonia (2025): About Cluster, Quelle: <https://defence.ee/cluster-and-members/>, Zugriffsdatum: 14.08.2025

European Commission (o.J.): Estonia, Quelle: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/country-profiles/estonia_en, Zugriffsdatum: 03.06.2025

European Commission (2022): Estonia will receive €97 million from the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund 2021–2027, Quelle: https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/news/estonia-will-receive-eu97-million-european-maritime-fisheries-and-aquaculture-fund-2021-2027-2022-12-09_en, Zugriffsdatum: 25.07.2025

Elwind (o.J.): ELWIND, Quelle: <https://elwindoffshore.eu/elwind/>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Enefit Green (o.J.): Project Info, Quelle: <https://liivimeretuulepark.ee/en/projekti-info>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

ERR (2025) **a**: Estonian shipbuilder signs €110 million contract with Belgium, Quelle: <https://news.err.ee/1609582411/estonian-shipbuilder-signs-110-million-contract-with-belgium>, Zugriffsdatum: 14.08.2025

ERR (2025) **b**: Baltic Workboats and BLRT Group sign €55 million contract with Belgium, Quelle: <https://news.err.ee/1609718274/baltic-workboats-and-blrt-group-sign-55-million-contract-with-belgium>, Zugriffsdatum: 14.08.2025

ERR (2025) **c**: Estonian company leading EU project to build 45-meter semi-autonomous warship, Quelle: <https://news.err.ee/1609707072/estonian-company-leading-eu-project-to-build-45-meter-semi-autonomous-warship>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

ERR (2025) **d**: Port of Tallinn goods and passengers volumes grow in 2024, Quelle: <https://news.err.ee/1609570924/port-of-tallinn-goods-and-passengers-volumes-grow-in-2024>, Zugriffsdatum: 27.08.2025

Estonian Marine and Manufacturing Initiative (2023): Estonian Marine and Manufacturing Initiative – EMI, Quelle: <https://www.emi.com.ee/>, Zugriffsdatum: 12.08.2025

Estonian Maritime Cluster (o.J.): Estonian Maritime Cluster, Quelle: <https://maritimecluster.ee/#about>, Zugriffsdatum: 12.08.2025

Hindre M.; ERR (Hrsg) (2024): Defense ministry: Developers need to mitigate wind farm impact on maritime surveillance, Quelle: <https://news.err.ee/1609541119/defense-ministry-developers-need-to-mitigate-wind-farm-impact-on-maritime-surveillance>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

Invest in Estonia (o.J.): Marine industries, Quelle: <https://investinestonia.com/business-opportunities/marine/overview/>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Kavanagh, J. (2024): Steady YOY increase in boat registrations, investment in marina infrastructure *aus* International Boat Industry, Aug/Sept 2024, S. 37–38, Quelle: <https://ibi.marinemagazine.co.uk/IBI-Aug-Sep-2024/#page=39>, Zugriffsdatum: 09.06.2025

Lauri, V.; ERR (Hrsg.) (2025): Minister: New navy vessels should be built in Estonia, Quelle: <https://news.err.ee/1609636828/minister-new-navy-vessels-should-be-built-in-estonia>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

Ministry of Climate (2025): Estonia Launches €25 Million Grant to Support Green Retrofitting of Ships, Quelle: <https://kliimaministeerium.ee/en/news/estonia-launches-eu25-million-grant-support-green-retrofitting-ships>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

Ministry of Economic Affairs and Communications (2025): Estonian Maritime Spatial Plan, Quelle: <https://www.riigiplaneering.ee/en/maritime-spatial-plan/maritime-spatial-plans/estonian-maritime-spatial-plan>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Ministry of Defence (2022): European Commission allocates 31 mln EUR to Estonian military mobility project, Quelle: <https://www.kaitseministeerium.ee/en/news/european-commission-allocates-31-mln-eur-estonian-military-mobility-project>, Zugriffsdatum: 28.07.2025

Netherlands Enterprise Agency (2023): Offshore wind in the Baltic States, Quelle: <https://www.rvo.nl/files/file/2023-07/2023-Export-Markets-Offshore-Wind-in-the-Baltic-States.pdf>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

Parliament of Estonia (2025): The National Defence Committee sent a Bill aimed at strengthening maritime security to the plenary, Quelle: <https://www.riigikogu.ee/en/news-from-committees/national-defence-committee/the-national-defence-committee-sent-a-bill-aimed-at-strengthening-maritime-security-to-the-plenary/>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

Port of Sillamäe (o.J.): Silport- The most eastern port of the European Union in the Baltic Sea, Quelle: <https://www.silport.eu/eng/index.html>, Zugriffsdatum: 02.07.2025

Port of Tallinn (o.J.) a: Our Ports, Quelle: <https://www.ts.ee/en/our-ports/>, Zugriffsdatum: 30.06.2025

Port of Tallinn (o.J.) b: Ongoing EU Projects, Quelle: <https://www.ts.ee/en/ongoing-eu-projects/>, Zugriffsdatum: 28.07.2025

Port of Tallinn (2025): Port of Tallinn – Estonia’s emerging strategic hub for defense and industry, Quelle: <https://www.ts.ee/en/port-of-tallinn-estonias-emerging-strategic-hub-for-defence-and-industry/>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

Saare Wind Energy (o.J.): About the project, Quelle: <https://swe.ee/en/>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Sillasoo, S.; Trade with Estonia (Hrsg.) (2025): Estonian maritime companies target contracts with the world’s largest shipowners, Quelle: <https://tradewithestonia.com/estonian-maritime-companies-target-contracts-with-the-worlds-largest-shipowners/#>, Zugriffsdatum: 12.08.2025

Startup Estonia (2024): Overview of the Estonian DeepTech Ecosystem 2023, Quelle: <https://startupestonia.ee/overview-of-the-estonian-deeptech-ecosystem-2023/>, Zugriffsdatum: 19.08.2025

Statistics Estonia (2025) a: TS185: Loading and unloading of goods in Estonian ports by year, indicator and month, Quelle: https://andmed.stat.ee/en/stat/majandus_transport_veetransport/TS185/table/tableViewLayout2, Zugriffsdatum: 07.08.2025

Statistics Estonia (2025) b: EM001: financial statistics of enterprises by Indicator, Economic activity, Number of persons employed, Quelle: https://andmed.stat.ee/en/stat/majandus_ettevetete-majandusnaitajad_ettevete-tulud-kulud-kasum_aastastatistika/EM001, Zugriffsdatum: 07.08.2025

Statistics Estonia (2025) c: 3.6 million tourists: number of accommodated tourists was up by 5% in 2024 Quelle: <https://stat.ee/en/news/36-million-tourists-number-accommodated-tourists-was-5-2024>, Zugriffsdatum: 07.08.2025

Statistics Estonia (2025) d: Ships, boats and floating structures, Quelle: <https://data.stat.ee/profile/product/1789?locale=en>, Zugriffsdatum: 07.08.2025

TalTech (o.J.): Estonian Maritime Academy, Quelle: <https://taltech.ee/en/estonian-maritime-academy>, Zugriffsdatum: 09.06.2025

Teatmik.ee (o.J.): Statistics, Quelle: <https://www.teatmik.ee/en/statistics/personlegal/eyJhc3YiOiYMDI1IiwYXMi-OlsiMzAxMTEiXX0=>, Zugriffsdatum: 11.08.2025

Utilitas (o.J.): Saare-Livi, Quelle: <https://saareliivituulepark.ee/en/>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Voltri, J.; ERR (Hrsg.) (2024): Converting ships to greener fuels could bring in up to €70 million in tax take, Quelle: <https://news.err.ee/1609397209/converting-ships-to-greener-fuels-could-bring-in-up-to-70-million-in-tax-take>, Zugriffsdatum: 13.08.2025

Teil 2: Lettland

Tabellenverzeichnis

Tabelle T2 - 1: SWOT-Analyse	57
------------------------------------	----

1 Abstract

Die maritime Wirtschaft Lettlands ist ein zentraler Bestandteil der nationalen Ökonomie. Sie stützt sich auf die 494 Kilometer lange Ostseeküste, an der sich die bedeutendsten Häfen Riga, Ventspils und Liepāja befinden. Diese dienen als wichtige Umschlagplätze für Güter und Passagiere. Zum Sektor gehören neben Hafenbetrieb und Logistik auch die Fischerei, der Schiffbau, die Schiffsreparatur sowie zahlreiche begleitende Dienstleistungen. Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung bildet der nationale maritime Raumordnungsplan.

Eine wesentliche Herausforderung besteht derzeit in den noch unzureichend ausgeprägten Verbindungen zwischen den einzelnen Teilsektoren. Wachstumsfelder ergeben sich dagegen insbesondere durch den Ausbau von Terminals sowie die Etablierung einer integrierten maritimen Politik.

Die lettische Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie stellt einen wichtigen Bestandteil der maritimen Wertschöpfungskette dar. Anders als große internationale Werften konzentrieren sich die Betriebe in Lettland bewusst auf den Bau kleiner und mittlerer Spezialschiffe – darunter Arbeits- und Fischerboote oder Patrouillengefäße. Für diese Nischenprodukte besteht weltweit eine kontinuierlich steigende Nachfrage.

Der steigende geopolitische Druck im Ostseeraum und die verstärkte NATO-Präsenz – etwa durch die Mission „Baltic Sentry“ mit Patrouillenbooten, Fregatten und maritimen Drohnen – erhöhen den Bedarf an militärischen und paramilitärischen Schiffen. Lettische Werften können sich hier als zuverlässige Zulieferer und Systemintegratoren profilieren.

Die lettische maritime Wirtschaft befindet sich derzeit in einer Phase tiefgreifender Transformation. Sie ist geprägt von nachhaltigen Investitionen, Digitalisierung und internationaler Kooperation. Das Ziel besteht darin, Lettland nicht nur als Logistikkdrehscheibe im Ostseeraum zu etablieren, sondern auch als Innovationsstandort für klimafreundliche Schiffbautechnologien und Offshore-Entwicklungen. Mit einer klaren Strategie und einer Reihe von Leuchtturmprojekten werden die Grundlagen geschaffen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen und Werften langfristig zu sichern und zugleich die Integration in europäische und globale Wertschöpfungsketten zu vertiefen.

2 Wirtschaftsdaten Lettland kompakt



WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT • JUNI 2025

Lettland

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

GTAI GERMANY
TRADE & INVEST

Bevölkerung & Ressourcen

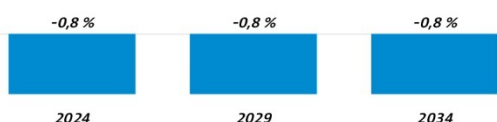
Bevölkerung und Demografie

Einwohnerzahl

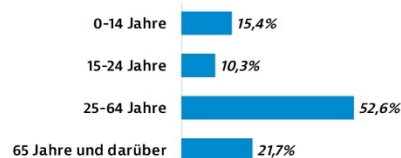
2024	1,9 Mio.
2029	1,8 Mio.
2034	1,7 Mio.

Fertilitätsrate 2023 | 1,4
Durchschnittliche Anzahl der
Geburten pro Frau

Bevölkerungswachstum



Altersstruktur 2024



Analphabetenquote 2021 | 0,1 %
Anteil an der Bevölkerung ab
15 Jahren in %

Fläche und Sprache

Fläche 2022 | 64.590 km²

Geschäftssprache(n) Lettisch, Englisch

Rohstoffe und Ressourcen

Rohstoffe Torf | Kalkstein | Dolomit | Bernstein
Fossil und mineralisch

Gas - Fördermenge

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Fördermenge

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Gas - Reserven

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Erdöl - Reserven

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Wirtschaftslage

Währung und Wechselkurse

Währung - Bezeichnung Euro
1 Euro = 100 Cent

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

Währung - Kurs 1 € = 1,13 US\$
04/2025

	2022	2023	2024
1 € =	1,05 US\$	1,08 US\$	1,08 US\$

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

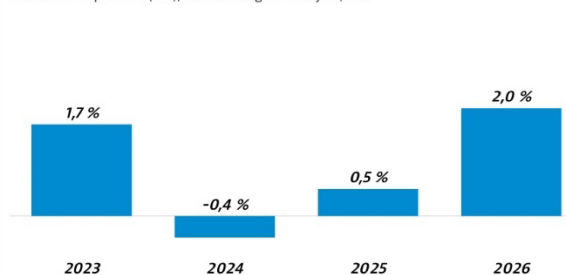
© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Seite 1/9

Wirtschaftliche Leistung

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahr, real



BIP

Nominal

	2024	2025	2026
US\$ (Mrd.)	43,5	45,5	48,4
Euro (Mrd.)	40,2	42,3	44,7

BIP/Kopf

Nominal

	2024	2025	2026
US\$	23.243	24.374	25.935
Euro	21.480	22.634	23.952

BIP/Kopf in Kaufkraftstandards

Nominal

2022	25.000 KKS
2023	26.900 KKS
2024	28.100 KKS

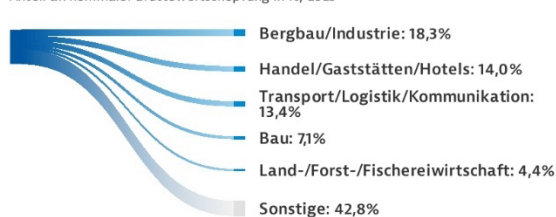
Ausgaben für F&E

% des BIP

2020	0,7 %
2021	0,7 %
2022	0,8 %

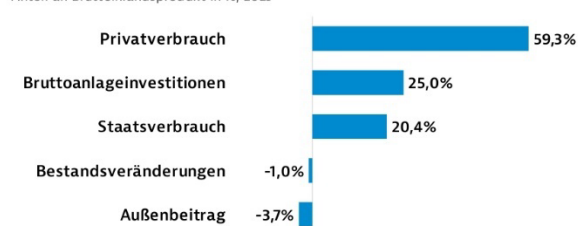
BIP-Entstehung

Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2023



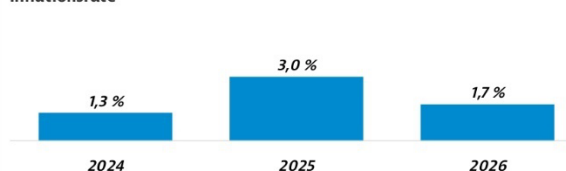
BIP-Verwendung

Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2023

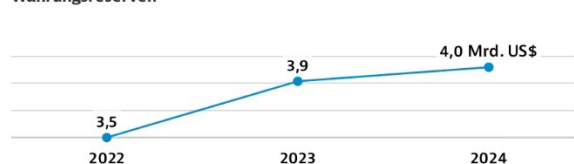


Makroökonomische Stabilität

Inflationsrate



Währungsreserven



Leistungsbilanzsaldo

% des BIP

2024	-3,3 %
2025	-3,9 %
2026	-3,5 %

Arbeitslosenquote

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

Investitionsquote

% des BIP, brutto, öffentlich und privat

2024	21,4 %
2025	21,7 %
2026	21,6 %

Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

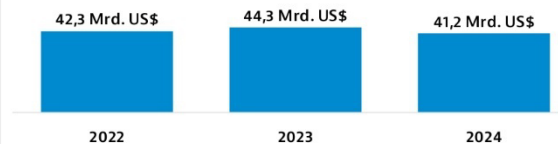
© Germany Trade & Invest 2025 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Öffentliche Finanzen & Verschuldung

Haushaltssaldo	2024	-1,8 %
% des BIP	2025	-3,1 %
	2026	-3,1 %

Staatsverschuldungsquote	2024	46,8 %
% des BIP, brutto	2025	48,6 %
	2026	49,3 %

Auslandsverschuldung



Ausländische Direktinvestitionen

FDI - Nettotransaktionen	2021	3.303 Mio. US\$
	2022	1.404 Mio. US\$
	2023	1.212 Mio. US\$

FDI - Bestand	2021	24.007 Mio. US\$
	2022	24.067 Mio. US\$
	2023	26.595 Mio. US\$

FDI - Hauptländer	Schweden: 31,1% Estland: 13,0% Litauen: 8,6% Deutschland: 5,9% Niederlande: 5,3% Zypern: 5,0% Russland: 3,9% Dänemark: 3,7% Luxemburg: 2,8% Malta: 2,0% Norwegen: 1,9% Sonstige: 16,7%
Anteil in %, Bestand; 2024	

FDI - Hauptbranchen	Finanzwirtschaft: 14,9% Handel, Reparaturen: 13,3% verarbeitendes Gewerbe: 13,0% Immobilien: 12,5% Information und Kommunikation: 3,5% Transport, Lagerwesen: 2,9% Elektrizität und Gas: 2,7% Bau: 1,6% Sonstige: 35,6%
Anteil in %, Bestand; 2024	

Außenwirtschaft

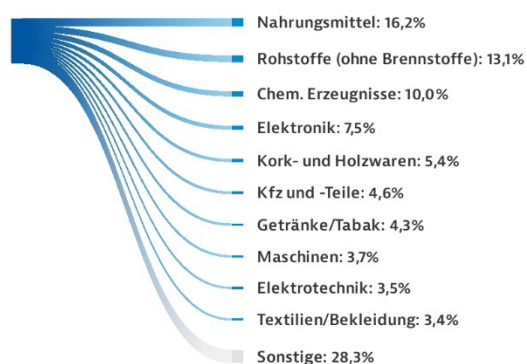
Warenhandel

Warenhandel						
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen						
	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. US\$)	22,5	15,6	20,6	-8,4	20,2	-1,8
Importe (Mrd. US\$)	27,9	20,9	25,3	-9,3	23,5	-7,3
Saldo (Mrd. US\$)	-5,4		-4,7		-3,2	

Exportquote	2022	59,1 %
Exporte/BIP in %	2023	48,4 %
	2024	46,4 %

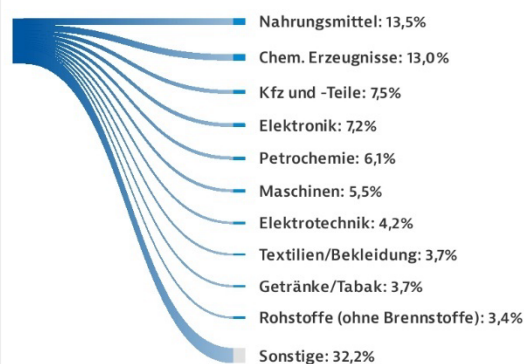
Ausfuhrgüter nach SITC

Anteil an den Warenexporten; 2024



Einfuhrgüter nach SITC

Anteil an den Warenimporten; 2024



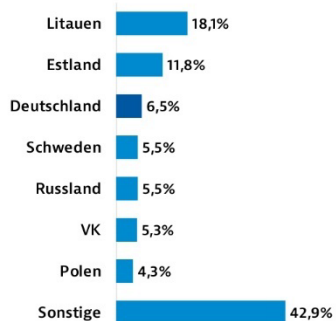
Kursiv geschriebene Werte sind vorläufige Angaben, Schätzungen oder Prognosen

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

Handelspartner

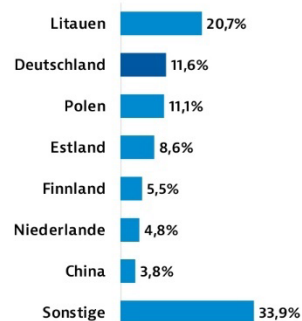
Hauptabnehmerländer

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 (Mio. US\$)	7.605,4	20,5	8.124,1	6,8	8.362,9	2,9
DL-Importe (Mio. US\$)	5.133,3	20,6	5.755,8	12,1	5.914,1	2,7
Saldo (Mio. US\$)	2.472,1		2.368,3		2.448,8	

Freihandelsabkommen

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)

Das Land profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Derzeit bestehen Abkommen mit 78 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt.

Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion

EU, seit 01.05.2004

Beziehungen zur EU & Deutschland

Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

Warenhandel der EU-27 mit dem Land

Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2022	%	2023	%	2024	%
Exporte (Mrd. Euro)	20,0	39,8	18,4	-8,1	18,1	-1,5
Importe (Mrd. Euro)	14,5	32,7	12,8	-11,5	12,2	-4,9
Saldo (Mrd. Euro)	5,5		5,5		5,9	

Freihandelsabkommen mit der EU

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land

Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	2.898,1	25,1	3.961,9	36,7	4.320,2	9,0
DL-Importe (Mio. Euro)	2.966,2	26,8	3.881,7	30,9	4.381,4	12,9
Saldo (Mio. Euro)	-68,1		80,2		-61,2	

Einseitige EU-Zollpräferenzen

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

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.

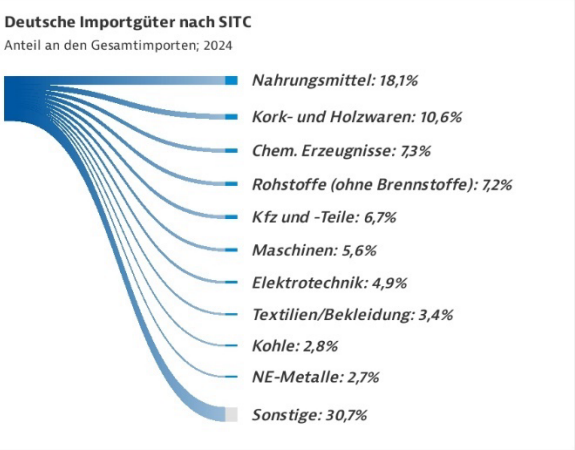
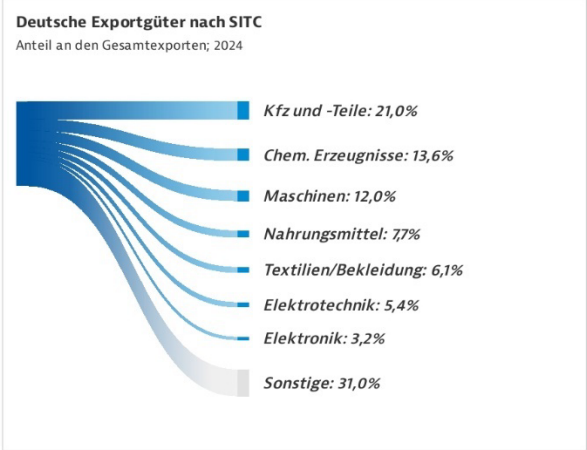
Warenhandel mit Deutschland

Warenhandel Deutschlands mit dem Land						
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen						
	2022	%	2023	%	2024	%
Dt. Exporte (Mio. Euro)	2.526,6	25,7	2.585,6	2,3	2.522,8	-2,4
Dt. Importe (Mio. Euro)	1.204,9	10,1	1.127,5	-6,4	1.009,6	-10,5
Saldo (Mio. Euro)	1.321,6		1.458,1		1.513,2	

Rangstelle bei deutschen Exporten	Rang 54 von 238
2024; 1 = beste Bewertung	

Rangstelle bei deutschen Importen	Rang 72 von 238
2024; 1 = beste Bewertung	

Deutsche Aus- und Einfuhrgüter



Bilateraler Dienstleistungshandel

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land						
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen						
	2022	%	2023	%	2024	%
DL-Exporte (Mio. Euro)	264,3	22,0	288,1	9,0	332,8	15,5
DL-Importe (Mio. Euro)	400,1	25,8	496,8	24,2	587,6	18,3
Saldo (Mio. Euro)	-135,8		-208,7		-254,8	

Bilaterale Direktinvestitionen

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)	2021	826 Mio. Euro
	2022	952 Mio. Euro
	2023	957 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)	2021	X
	2022	-10 Mio. Euro
	2023	-14 Mio. Euro

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)	2022	+63 Mio. Euro
	2023	+20 Mio. Euro
	2024	+47 Mio. Euro

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)	2022	-9 Mio. Euro
	2023	+14 Mio. Euro
	2024	+10 Mio. Euro

Bilaterale Kooperation

Doppelbesteuerungs-abkommen	Abkommen vom 21.02.1997, in Kraft seit 26.09.1998; Zusatzprotokoll vom 29.09.2022, in Anwendung seit 01.01.2025
-----------------------------	---

Investitionsschutz-abkommen	Außer Kraft seit 09.06.2021 (bezieht sich auch auf die Nachwirkungsfrist)
-----------------------------	---

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit

Daten für diese Kennzahl nicht
verfügbar oder nicht anwendbar.

Anlaufstellen

**Deutsche
Auslandsvertretung**

Riga, <https://riga.diplo.de/lv-de>

**Auslandsvertretung des
Landes in Deutschland**

Berlin, <https://www2.mfa.gov.lv/>

Auslandshandelskammer

Riga, <https://www.ahk-balt.org/>

Nachhaltigkeit & Klimaschutz**Emissionen**

**Treibhausgasemissionen
pro Kopf**
In Tonnen CO₂-Äquivalent

2012 | 6,0 tCO₂e

2022 | 5,9 tCO₂e

Treibhausgasemissionen
Anteil weltweit in %

2012 | <0,1 %

2022 | <0,1 %

**Emissionsintensität pro
Mio. US\$ BIP**
In Tonnen CO₂-Äquivalent

2012 | 504,1 tCO₂e

2022 | 358,9 tCO₂e

**Emissionsstärkste
Sektoren**
Anteil in %; 2022

Landwirtschaft: 28,5% | Transport: 28,5%
Elektrizität/Wärme: 9,5%

Energie und Nachhaltigkeit

Erneuerbare Energien
Anteil am
Primärenergieangebot in %

2011 | 33,3 %

2021 | 42,5 %

Stromverbrauch
In Kilowattstunden pro Kopf

2022 | 3.683 kWh pro Kopf

**Sustainable
Development Goals
Index**

2023; 1 = beste Bewertung

Rang 13 von 167

Geschäftsumfeld**Einschätzung des Geschäftsumfelds**

**Länderkategorie für
Exportkreditgarantien**
0 = niedrigste
Risikokategorie, 7 = höchste

Keine Risikoeinstufung

**Corruption Perceptions
Index**

2024; 1 = beste Bewertung

Rang 38 von 180

**Logistics-Performance-
Index**

2023; 1 = beste Bewertung

Rang 34 von 139

Internetqualität

2024; 1 = beste Bewertung

Rang 27 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.

Weiterführende Informationen

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

Quellen: Germany Trade & Invest bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, sodass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Wenn die Standardquellen nicht verfügbar sind, greifen wir auf andere Quellen zurück oder weisen keine Daten aus. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Umstrittene Gebiete werden als eigene Entitäten und zu keinem der beanspruchenden Staaten gehörend dargestellt. Die Bundesregierung unterstützt die territoriale Unversehrtheit der Ukraine in den Grenzen, die seit 1991 international anerkannt sind.

Die Bezeichnung „Länder“ in den Wirtschaftsdaten kompakt umfasst Staaten, Provinzen und Territorien. Sie spiegelt nicht die Position der Bundesregierung hinsichtlich des Status eines Landes oder einer Region wider.

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.

Ansprechperson bei Germany Trade & Invest:

Barbara Kussel
T +49 228 24 993 356
barbara.kussel@gtai.de

Germany Trade & Invest, Standort Bonn
Villemombler Straße 76, 53123 Bonn, Deutschland
T +49 228 24 993 0
trade@gtai.de
www.gtai.de

Germany Trade & Invest, Hauptsitz
Friedrichstraße 60, 10117 Berlin, Deutschland
T +49 30 200 099 0
invest@gtai.de
www.gtai.de

Quellenverzeichnis mit Anmerkungen

Altersstruktur

Vereinte Nationen. Abgerufen am 4. Oktober 2024

Analphabetenquote

CIA. Abgerufen am 3. April 2025

Arbeitslosenquote

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Ausfuhrgüter nach SITC

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Ausgaben für F&E

Weltbank. Abgerufen am 21. April 2025

Auslandshandelskammer

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

Auslandsverschuldung

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Auslandsvertretung des Landes in Deutschland

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

Bevölkerungswachstum

Vereinte Nationen. Abgerufen am 4. Oktober 2024

Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit

BIP

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 23. April 2025

BIP-Entstehung

Vereinte Nationen. Abgerufen am 27. März 2025

BIP-Verwendung

Vereinte Nationen. Abgerufen am 27. März 2025

BIP/Kopf

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 23. April 2025

BIP/Kopf in Kaufkraftstandards

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Corruption Perceptions Index

Transparency International. Abgerufen am 26. März 2025

Deutsche Auslandsvertretung

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

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.

Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 21. Mai 2025. Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)

Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 15. Mai 2025. Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)

Deutsche Exportgüter nach SITC

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 14. April 2025

Deutsche Importgüter nach SITC

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 14. April 2025

Dienstleistungshandel (mit dem Ausland)

UN Trade & Development (UNCTAD). Abgerufen am 24. April 2025

Dienstleistungshandel der EU-27 mit dem Land

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Dienstleistungshandel Deutschlands mit dem Land

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 20. Mai 2025

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 21. Mai 2025. Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)

Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 15. Mai 2025. Weitere Hinweise: Sonderangaben - X: keine Angabe zur Geheimhaltung statistischer Einzelangaben; k.A.: keine Angabe (keine Daten verfügbar)

Doppelbesteuerungsabkommen

Bundesministerium der Finanzen. Abgerufen am 31. März 2025

Einfuhrgüter nach SITC

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Einseitige EU-Zollpräferenzen**Einwohnerzahl**

Vereinte Nationen. Abgerufen am 4. Oktober 2024

Emissionsintensität pro Mio. US\$ BIP

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Emissionsstärkste Sektoren

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Erdöl - Fördermenge**Erdöl - Reserven****Erneuerbare Energien**

OECD. Abgerufen am 16. Oktober 2024

Exportquote

Berechnung von Germany Trade & Invest

FDI - Bestand

UN Trade & Development (UNCTAD). Abgerufen am 24. April 2025

FDI - Hauptbranchen

Latvijas Banka. Abgerufen am 6. März 2025

FDI - Hauptländer

Latvijas Banka. Abgerufen am 6. März 2025

FDI - Nettotransaktionen

UN Trade & Development (UNCTAD). Abgerufen am 24. April 2025

Fertilitätsrate

Weltbank. Abgerufen am 21. April 2025

Fläche

FAO (Vereinte Nationen). Abgerufen am 16. Oktober 2024

Freihandelsabkommen mit der EU**Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)**

Welthandelsorganisation, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Recherchen von GTAI. Abgerufen am 11. März 2025

Gas - Fördermenge**Gas - Reserven**

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.

Geschäftssprache(n)

Recherchen von GTAI. Abgerufen am 5. Juni 2025

Hauptabnehmerländer

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Hauptlieferländer

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Haushaltssaldo

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Inflationsrate

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Internetqualität

Surfshark. Abgerufen am 26. März 2025

Investitionsquote

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 23. April 2025

Investitionsschutzabkommen

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie. Abgerufen am 22. April 2025

Länderkategorie für Exportkreditgarantien

Euler Hermes AG. Abgerufen am 26. März 2025

Leistungsbilanzsaldo

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Logistics-Performance-Index

Weltbank. Abgerufen am 21. April 2025

Mitgliedschaft in Zollunion

Welthandelsorganisation, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Recherchen von GTAI. Abgerufen am 11. März 2025

Rangstelle bei deutschen Exporten

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 10. April 2025

Rangstelle bei deutschen Importen

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 10. April 2025

Rohstoffe

CIA. Abgerufen am 3. April 2025

Staatsverschuldungsquote

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

Stromverbrauch

Internationale Energieagentur. Abgerufen am 31. Juli 2024

Sustainable Development Goals Index

SDG Report der Vereinten Nationen. Abgerufen am 11. September 2024

Treibhausgasemissionen

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Treibhausgasemissionen pro Kopf

Climatewatch. Abgerufen am 9. Mai 2025

Währung - Bezeichnung

Recherche von Germany Trade & Invest

Währung - Kurs

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 13. Mai 2025

Währungsreserven

Internationaler Währungsfonds. Abgerufen am 28. März 2025

Warenhandel

UN Comtrade. Abgerufen am 8. Mai 2025

Warenhandel der EU-27 mit dem Land

Eurostat. Abgerufen am 20. Mai 2025

Warenhandel Deutschlands mit dem Land

Statistisches Bundesamt. Abgerufen am 14. April 2025

Wechselkurse im Jahresdurchschnitt

Deutsche Bundesbank. Abgerufen am 13. Mai 2025

Wirtschaftswachstum

Europäische Kommission. Abgerufen am 19. Mai 2025

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.

2.1 Weitere Informationen über Maritime Wirtschaft in Lettland

GTAI-Informationen zu Lettland	Link
Prognose zu Investition, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	Link zur SWOT-Analyse
Kompakter Überblick rund um die Wareneinfuhr in Lettland	Link zu Zoll und Einfuhr kompakt
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Lettland	Link zu Recht kompakt

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und -chancen

Die maritime Wirtschaft Lettlands verfügt über ein beachtliches Entwicklungspotenzial und bildet zugleich einen stabilen Pfeiler der nationalen Volkswirtschaft. Aufgrund ihrer strategisch günstigen Lage an der Ostsee bietet die Republik Lettland einen direkten und gesicherten Zugang zu den Märkten Skandinaviens sowie zu den westeuropäischen Ländern, darunter insbesondere Deutschland. Die Nähe zu internationalen Schifffahrtsrouten sowie eine moderne Hafeninfrastruktur – vor allem in Riga, Ventspils und Liepāja – prädestinieren das Land zu einem bedeutenden Logistik-, Produktions- und Serviceknotenpunkt im Ostseeraum.

Die lettische Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie stellt in diesem Zusammenhang einen wesentlichen Bestandteil der maritimen Wertschöpfungskette dar. Historisch und geografisch ist Lettland ein maritimer Staat; die rund 500 Kilometer lange Küstenlinie an der Ostsee unterstreicht diese Ausrichtung. Vor diesem Hintergrund ist die Schifffahrtsbranche – insbesondere der Bau, die Reparatur und die Instandhaltung von Schiffen, Booten und anderen schwimmenden Konstruktionen – bis heute eine tragende Säule der nationalen Industrie. Darüber hinaus schafft die enge Verflechtung mit anderen Industriezweigen wie der Metallverarbeitung, der Maschinen- und Anlagenproduktion sowie der Kunststoff- und Verbundstoffindustrie wichtige Synergieeffekte, die die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Sektors nachhaltig stärken (vgl. Verkehrsministerium der Republik Lettland 2021: o.S.).

In den vergangenen zehn Jahren hat sich die lettische Schiffbauindustrie in einem Spannungsfeld zwischen Wachstum, strukturellen Veränderungen und zunehmender internationaler Konkurrenz entwickelt. Doch die Erfolgsgeschichte des lettischen Schiffbaus ist nicht ohne Rückschläge verlaufen. Juristische und finanzielle Schwierigkeiten in den beiden größten lettischen Werften veränderten vor rund einem Jahrzehnt die Kräfteverhältnisse auf dem Schiffbaumarkt der baltischen Staaten und führten zu wesentlichen Korrekturen in der Branchenentwicklung des Landes. Die führenden Werften verloren nicht nur Marktanteile – so sank der Anteil der Rīgas kuģu būvētava AS von rund 60 % im Jahr 2013 auf 19 % im Jahr 2019, während der Marktanteil der Tosmares kuģu būvētava AS von 7,3 % im Jahr 2013 auf lediglich 5,1 % im Jahr 2017 zurückging (vgl. Unternehmensdatenbank Lettlands 2025: o.S.) –, sondern auch an Reputation und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Nachbarländern. Kunden begannen, Werften in Klaipėda, Danzig und Tallinn mehr Vertrauen zu schenken als jenen in Riga und Lettland.

Infolge dieser Entwicklung wandelte sich Lettland von einem ehemals gut positionierten Schiffbauland hin zu einem ernstzunehmenden, jedoch stark herausgeforderten Marktakteur im Bau von Schiffen, Yachten und Booten. Zwar haben sich zahlreiche Schiffbau- und Bootsbaubetriebe modernisiert, in Produktionsanlagen und Technologien investiert und zugleich neue Absatzmärkte und Nischen für ihre Produkte erschlossen, dennoch bleibt die Branche einem erheblichen Anpassungsdruck ausgesetzt.

Um seine Positionen im Schiffbausegment wiederzuerlangen, benötigt Lettland erhebliche Investitionen in die Modernisierung seiner Werften sowie in die Erweiterung ihrer technischen Kapazitäten, damit diese nicht nur Schiffe, die lettische Binnengewässer anlaufen, sondern auch größere Schiffe, die in der Ostsee und auf den Weltmeeren operieren, aufnehmen und instand setzen können. Dies würde Lettland langfristig ermöglichen, seine Wettbewerbsfähigkeit im Ostseeraum wiederherzustellen und zugleich seine Stellung auf den europäischen Schiffbau- und Schifffahrtsmärkten nachhaltig zu festigen.

Lettland kann auf eine jahrzehntelange Tradition im Schiffbau und in der Schiffsreparatur zurückblicken. Das Spektrum der Werftindustrie reicht vom Bau von Passagier- und Frachtschiffen über Patrouillen- und Arbeitsschiffe bis hin zu Spezialschiffen und schwimmenden Konstruktionen. Neben dem Schiffbau tragen weitere maritime Sektoren – wie Seeschifffahrt, Hafenwirtschaft und Küstentourismus – wesentlich zur nationalen Wertschöpfung bei.

Gemäß den IBIS World 2024 Daten, die in dieser Studie verwendet werden, belief sich der Umsatz des enger gefassten Schiffbausegments in Lettland im Jahr 2024 auf rund 14,8 Mio. Euro bei 270 Beschäftigten in 26 Unternehmen. Die Branche erwirtschaftete dabei eine negative Gewinnmarge von –0,9 %, womit Lettland im europäischen Vergleich den 26. Rang belegte. In einem erweiterten Branchenverständnis – das auch Boots- und Kleinschiffbau umfasst – lag der Umsatz 2024 laut IBIS World bei rund 46–47 Mio. Euro. Damit rangierte Lettland im europäischen Vergleich auf dem 22. Platz und erzielte etwa 0,1 % des Gesamtumsatzes der europäischen Schiffbauindustrie von 53,8 Mrd. Euro (vgl. IBISWorld 2025a: o.S.).

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der maritimen Sektoren war bereits 2021 erheblich: Die geschätzte Bruttowertschöpfung lag bei 400–500 Mio. Euro und entsprach rund 1,8 % des lettischen BIP (vgl. Europäische Kommission o. J.: o.S.). Der Lettische Maritime Cluster verfolgt das Ziel, diesen Anteil bis 2035 durch den verstärkten Einsatz von High-Tech-Lösungen, Digitalisierung und grünen Technologien signifikant zu erhöhen.

Die lettische Schiff- und Bootsbaubranche beschäftigte im Jahr 2024 rund 327 Personen. Dies entspricht lediglich 0,1 % der europäischen Schiffbaubeschäftigung von insgesamt 327.000 Personen, womit Lettland im Beschäftigungsvergleich den 24. Rang einnahm. Die Branche umfasste 2024 zwischen 28 und 69 Unternehmen, wobei diese Spanne darauf zurückzuführen ist, dass in verschiedenen Quellen unter „Schiffbauindustrie“ unterschiedliche Segmente berücksichtigt werden, die zu abweichenden Angaben über die Branchenstruktur führen. Damit rangierte Lettland bei der Zahl der Betriebe europaweit auf den Plätzen 23 bis 26. Laut IBIS World 2025 Prognose wird die lettische Schiffbauindustrie zwischen 2020 und 2025 voraussichtlich im Durchschnitt um 3,6 % pro Jahr wachsen, was auf eine insgesamt dynamische Entwicklung hindeutet. Für den Zeitraum 2025–2031 wird ein ähnliches jährliches Wachstum erwartet – allerdings ist diese Prognose aufgrund der Volatilität der Branche mit Vorsicht zu interpretieren (vgl. IBISWorld 2025b: o.S.).

Parallel dazu erwirtschaftete die lettische Seetransportbranche 2024 einen Umsatz von 87,6 Mio. Euro, mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 5,7 % seit 2019. Die lettische Handelsflotte wird voraussichtlich von 6.310 Einheiten im Jahr 2023 auf etwa 7.930 Schiffe bis 2028 anwachsen (durchschnittlich +3,6% p. a.) (vgl. IBISWorld 2024: o.S.).

Laut den Daten von IBIS World 2024 nimmt die lettische Schiffs- und Bootsbaubranche in der Außenhandelsstatistik einen vergleichsweise kleinen, jedoch dynamischen Platz ein und weist deutlich schwankende Indikatoren auf. Im Jahr 2024 importierte Lettland Waren der Warengruppe „Schiffe, Boote und schwimmende Konstruktionen“ im Wert von 34,0 Mio. Euro, während die Exporte 12,7 Mio. Euro betrugen. Daraus ergab sich ein negatives Handelsbilanzsaldo von –21,3 Mio. Euro. Der Anteil Lettlands am gesamten Import und Export der Europäischen Union in diesem Sektor belief sich damit lediglich auf rund 0,1 %. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass einzelne größere Transaktionen – etwa die Lieferung eines Schleppers oder von Pontons – die Jahresergebnisse erheblich beeinflussen können (vgl. IBISWorld 2025a: o.S.).

Zwischen 2019 und 2024 stiegen die Importe sehr stark an – durchschnittlich um 31 % pro Jahr. 2019 beliefen sie sich noch auf knapp 9 Mio. Euro. Auch die Exporte entwickelten sich positiv, wenn auch in geringerem Umfang. Die wichtigsten Handelspartner Lettlands in diesem Bereich sind die nordischen und baltischen Nachbarstaaten sowie Deutschland; besonders Schweden hat sich in den letzten Jahren zu einem der bedeutendsten Märkte im Segment der Freizeitboote entwickelt. Die Importe stammen überwiegend aus Deutschland, Polen, Litauen, Finnland, Schweden und den Niederlanden – allesamt Länder mit einer starken Schiffbau- und Bootsindustrie (vgl. IBISWorld 2025a: o.S.).

Die Produktstruktur wird vor allem durch Freizeit- und Sportboote bestimmt, daneben durch verschiedene andere Schiffe und schwimmende Konstruktionen wie Pontons, Flöße, Schwimmdocks und Bojen. In einzelnen Jahren treten zudem Schiffe für besondere Zwecke sowie Hafendienstfahrzeuge in der Exportstruktur auf, die charakteristisch für Lettlands Nischen im Schiffbau und in der Schiffsreparatur sind. Insgesamt handelt es sich um einen kleinen, aber stabilen Sektor mit Entwicklungspotenzial: Auf der Importseite ist ein steigender Binnennachfragebedarf sowohl im Freizeitsegment als auch in der Hafeninfrastruktur zu beobachten, während die Exportchancen vor allem mit dem Nischenschiffbau und dem Freizeitbootmarkt in Nordeuropa verbunden sind.

Da die Inlandsnachfrage nach komplexen Schiffen begrenzt ist, ist der lettische Schiffbau traditionell stark auf den Export ausgerichtet. Nach aktuellen Schätzungen gehen rund 60–70 % der maritimen Produktion ins Ausland, insbesondere nach Skandinavien und Deutschland. Besonders gefragt sind dabei Serviceeinheiten für Offshore-Windparks, Patrouillenboote sowie Reparatur- und Modernisierungsleistungen für internationale Reedereien. Ergänzend hat sich ein kleines, aber wachsendes Segment im Yacht- und Freizeitbootbau etabliert, das von der steigenden Nachfrage in der Ostseeregion getragen wird. Neben dem Neubau gewinnen hier Dienstleistungen wie Refit und Winterlagerung zunehmend auch für ausländische Kunden an Attraktivität (vgl. IBISWorld 2025a: o.S.).

Im europäischen Kontext bleibt Lettland unterhalb der kontinentalen Benchmarks. Während der europäische Medianumsatz im Schiffbau 2024 bei rund 171 Mio. Euro lag, blieb Lettland mit 47,6 Mio. Euro deutlich darunter. Belgien, mit einem Umsatz von 44,7 Mio. Euro, ist Lettlands nächster Konkurrent. Seit 2011 weist Lettland eine durchschnittliche jährliche Umsatzveränderung von –2,2 % auf – vergleichbar mit Kroatien (–2,0 %), jedoch im starken Kontrast zur Türkei, die ein Plus von 30 % erzielte (vgl. IBISWorld 2025a: o.S.).

Die Profitabilität bildet die größte Schwäche: Mit einer erwarteten Gewinnmarge von $-0,9\%$ im Jahr 2024 liegt Lettland ganze 6,6 Prozentpunkte unterhalb des europäischen Medians von $5,7\%$. Auch in dieser Kategorie rangiert Lettland europaweit nur auf Platz 26 (vgl. IBISWorld 2025a: o.S.).

Die lettische Schiffbauindustrie umfasst ein breites Spektrum an Tätigkeiten, das vom Neubau und Umbau über die Reparatur bis hin zur Modernisierung unterschiedlichster Schiffstypen reicht. Neben Militär- und Patrouillenfahrzeugen werden Passagier- und Frachtschiffe, Arbeitsboote sowie Spezialkonstruktionen hergestellt. Eine enge Verflechtung mit der Metallverarbeitung, dem Maschinenbau, der Elektronik- und Energietechnik, den Materialwissenschaften sowie der Entwicklung alternativer Antriebe stärkt die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors.

Lettische Werften konzentrieren sich auf Nischenmärkte wie Arbeitsboote, Patrouillenboote, Fischereifahrzeuge sowie Serviceplattformen für Offshore-Windparks. Besonders der europäische Ausbau erneuerbarer Energien führt zu einer steigenden Nachfrage nach solchen Schiffstypen. Kooperationen mit Zulieferern aus den Bereichen Elektronik, Navigationssysteme und Antriebstechnologien schaffen zusätzliche Wertschöpfungspotenziale und eröffnen Chancen für internationale Aufträge.

Obwohl der lettische Yachtmarkt im europäischen Vergleich klein ist, zeigt er ein kontinuierliches Wachstum. Die Werften bedienen hier vorrangig Nischenmärkte und kombinieren den Neubau von Segelyachten und Motorbooten mit umfassenden Serviceangeboten. Dazu zählen Überwinterung, Wartung, Modernisierung (Refit) sowie individuell zugeschnittene Ausstattungen. Dank der Nähe zu den Zielmärkten im Ostseeraum – insbesondere Skandinavien und Deutschland – verfügt Lettland über einen Standortvorteil.

Ein zentrales Geschäftsfeld bildet die Reparatur und Nachrüstung bestehender Flotten. Angesichts des steigenden Drucks zur Dekarbonisierung gewinnen klimafreundliche Lösungen wie LNG-, Hybrid- und Elektroantriebe zunehmend an Bedeutung. Lettische Werften können hier ihre Kompetenzen einsetzen, insbesondere für Kunden in Skandinavien und Deutschland, wo die Nachfrage nach Retrofit-Leistungen besonders hoch ist.

Die Zukunft der Branche wird maßgeblich durch Innovation geprägt. Digitale Zwillinge, automatisierte Wartungsprozesse, IoT-gestützte Datenanalysen und VR-Simulationen gehören zu den wichtigsten Trends, die den Produktions- und Serviceprozess effizienter machen. Parallel entwickelt Lettland neue Kompetenzen im Bereich emissionsarmer Antriebe, energieeffizienter Schiffsdesigns und leichter Verbundwerkstoffe. Damit positioniert sich die Branche, um die Vorgaben der International Maritime Organization (IMO) umzusetzen und langfristig internationale Marktanteile zu sichern.

Wichtige maritime Standorte:

- Freihafen Riga – 1.962 ha Landfläche, 6.348 ha Wasserfläche; privates 5G-Netzwerk zur Echtzeitkommunikation zwischen Hafen, Schiffen und autonomen Systemen (vgl. Freihafen Riga o.J.: o.S.; Graham 2025: o.S.).
- Freihafen Ventspils – Tiefwasserhafen mit einer Tiefe von 17,5 m, geeignet für Aframax- und Panamax-Schiffe (vgl. Freihafen Ventspils o.J.: o.S.).
- Freihafen Liepāja SEZ – Sonderwirtschaftszone mit Steuer- und Investitionsanreizen sowie multimodaler Anbindung (u. a. Fährverbindungen nach Deutschland und Eisenbahnanschluss) (vgl. Liepāja SEZ o.J.: o.S.).

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Die lettische maritime Industrie befindet sich in einer Phase tiefgreifender Transformation, die gleichermaßen durch globale Trends und regionale Entwicklungen geprägt wird. Besonders in den Segmenten grüne Technologien, Retrofit-Lösungen, digitale Integration und maritime Sicherheit entstehen neue Wachstumsfelder. Lettland positioniert sich zunehmend als spezialisierter Standort für Schiffsreparatur, die Nachrüstung klimafreundlicher Antriebe sowie für den Bau kleiner und mittlerer Spezialschiffe, die in Europa stark nachgefragt werden.

Die Kombination aus Digitalisierung, grüner Transformation, Spezialisierung und Exportorientierung bildet die Grundlage für das zukünftige Wachstum des Schiffbaus in Lettland. Für deutsche Unternehmen ergeben sich dabei Kooperationspotenziale insbesondere in den Bereichen Retrofit-Technologien, digitale Lösungen, Zulieferstrukturen und

Engineering-Dienstleistungen.

Experten der lettischen Schiffbauindustrie haben hierfür zentrale Entwicklungsrichtungen definiert, die als Leitlinie für die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit gelten (vgl. Tingström 2025: o.S.):

- Smart 3D-Design und digitale Zwillinge (z. B. AVEVA-Lösungen)
- KI-gestütztes Design (Generative SHIP-D, ShipHullGAN)
- Umweltfreundliche Schiffe mit alternativen Antrieben und energieeffizienten Rümpfen
- Autonome Navigationsplattformen (MASS)
- 3D-gedruckte modulare Teile und Konstruktionen
- AR-/VR-Lösungen für Schulungen und Prototyping (FORAN VR, IAR)

Darauf aufbauend zeichnen sich folgende Zukunftstrends in den relevanten Segmenten ab:

1. Technologische Innovation und Digitalisierung

Die lettische Schiffbauindustrie befindet sich in einem dynamischen Transformationsprozess, in dem digitale Technologien und Automatisierung eine Schlüsselrolle spielen. Ziel ist es, Effizienzgewinne entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erzielen – von der Planung und Konstruktion über die Fertigung bis hin zum Service.

Bereits in der Designphase setzen Werften zunehmend auf digitale Zwillinge und virtuelle Simulationsmodelle. Diese ermöglichen eine präzise Anpassung an kundenspezifische Anforderungen, die frühzeitige Identifikation von Optimierungspotenzialen sowie eine Verkürzung der Entwicklungs- und Produktionszyklen. Besonders bei Spezialschiffen und Retrofit-Projekten schafft dies einen deutlichen Wettbewerbsvorteil (vgl. Polemis et al. 2023: o.S.).

Ergänzend dazu unterzeichneten Lettland und Deutschland im Juni 2025 ein Memorandum of Understanding zur Förderung digitaler Innovationen im maritimen Bereich. Ziel der Kooperation ist es, die Hafeninfrastruktur im Ostseeraum durch private 5G-Netze, intelligente Infrastrukturüberwachung, KI-gestützte Datenanalyse und Cybersicherheitslösungen zu modernisieren. Beteiligt sind u. a. die Freihäfen Riga und Hamburg, der lettische Telekommunikationsanbieter LMT sowie das Elektronische Kommunikationsamt Lettlands. Diese Initiative stärkt die Position Lettlands als maritime Innovationsplattform und eröffnet deutschen Technologie- und Ausrüstungsanbietern neue Kooperationsmöglichkeiten in den Bereichen Smart Ports, digitale Schiffbautechnologien und intelligente Wartungssysteme (vgl. Safety4Sea 2025: o.S.).

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Modernisierung bestehender Flotten: Kleine Küsten- und Fischereiboote dienen als erste Zielgruppe für Hybrid- und Elektro-Umbauten, die zur Dekarbonisierung beitragen. Parallel dazu professionalisieren lettische Werften den Retrofit- und Service-Bereich und entwickeln diese Kompetenzen zunehmend zu einem exportfähigen Marktsegment (vgl. Labs of Latvia 2023a: o.S.; RTU 2017: o.S.; Electrify SIA 2025: o.S.; LIAA 2025a: o.S.).

Digitale Technologien wie IoT-Sensorik, Condition Monitoring und cloudbasierte Wartungslösungen verbessern nicht nur die Produktionsprozesse, sondern auch das Lebenszyklusmanagement maritimer Systeme. Damit eröffnen sich neue Geschäftsmodelle – von präventiver Wartung bis hin zu serviceorientierten Plattformlösungen für internationale Auftraggeber.

Unterstützt wird diese Entwicklung durch eine klare Förderlandschaft – von EU-Programmen wie dem Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakultur-Fonds (EMFAF) (vgl. European Commission 2022: o.S.), interregionalen Initiativen wie Interreg, Horizon Europe, Innovation Fund und InvestEU (vgl. BlueMissionBanos 2024: o.S.) bis hin zu nationalen Strategien zur grünen Schifffahrt und Digitalisierungsförderung durch die lettische Investitions- und Entwicklungsagentur LIAA (vgl. LIAA 2025b: o.S.). Lettland festigt damit seine Rolle als maritime Innovationsplattform im Ostseeraum, die Digitalisierung, Retrofit-Förderung und nachhaltige Technologien in einem zukunftsorientierten Ökosystem bündelt.

Für deutsche Unternehmen entstehen dadurch attraktive Kooperationsmöglichkeiten, insbesondere in den Bereichen Engineering, Softwareintegration und intelligente Ausrüstungen. Kooperationen mit den Werften in Riga, Ventspils und Liepāja bieten Chancen, gemeinsame Kompetenzen auszubauen und innovative Lösungen im internationalen Schiffbaumarkt zu etablieren.

2. Nachhaltigkeit und grüne Technologien

Der internationale Druck zur Dekarbonisierung der Schifffahrt führt zu einer deutlich steigenden Nachfrage nach Retrofit-Lösungen wie LNG-, Hybrid- und Elektroantrieben. Laut der IMO-Strategie von 2023 sollen bis 2030 mindestens 5 %, angestrebt 10 %, der Energieversorgung in der internationalen Schifffahrt durch null- oder nahezu null-Emissionstechnologien gedeckt werden, mit langfristigem Ziel einer Netto-Null-Emission bis 2050 (vgl. IMO 2023: o.S.). Die Branche reagiert praktisch: OECD-Analysen betonen die zentrale Rolle der Schiffbauindustrie bei der Entwicklung und Nachrüstung alternativer Antriebssysteme und energieeffizienter Technologien (vgl. OECD 2025: o.S.). Container- und Frachtschiffreedereien investieren zunehmend in Dual-Fuel-Lösungen — etwa LNG in Kombination mit Methanol, Ammoniak oder Wasserstoff — um ihre Flotten zukunftssicher und flexibel zu gestalten (vgl. Reuters 2024: o.S.).

Ein zentraler Hebel ist das EU-Programm NextGenerationEU – insbesondere durch die Recovery and Resilience Facility (RRF), das im Rahmen des lettischen Plans etwa 42 % der Mittel der grünen Transformation widmet. Darunter fallen Investitionen in nachhaltige Mobilität, Energieeffizienz öffentlicher Gebäude sowie saubere Transport- und Energielösungen (vgl. European Commission 2025a: o.S.). Zudem werden etwa 125 Mio. € für digitale Lösungen in Unternehmen, Verwaltung und Qualifizierung bereitgestellt (vgl. European Commission 2025b: o.S.). Vorgesehen sind:

- ein Fokus auf Hybrid- und Elektroantriebe, Scrubber-Systeme sowie alternative Kraftstoffe,
- Förderzuschüsse von 20–30 % pro Projekt, die Investitionen in innovative Umbauten und Nachrüstungen erleichtern.

Das Programm verfolgt das strategische Ziel, in Lettland ein grünes Retrofit-Cluster aufzubauen. Diese Plattform soll den Wissenstransfer zwischen Werften, Technologieunternehmen und Forschungseinrichtungen fördern, um neue Standards in Nachhaltigkeit und Effizienz zu setzen. Langfristig stärkt dies nicht nur die nationale Wertschöpfung, sondern auch die Exportfähigkeit der lettischen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie im europäischen und internationalen Wettbewerb.

3. Diversifikation und Spezialisierung (Nischenschiffe, Offshore-Dienstleistungen)

Die lettische Schiffbauindustrie ist nicht auf die Produktion großer Handelsschiffe ausgerichtet, sondern konzentriert sich bewusst auf die Herstellung kleiner und mittlerer Spezialschiffe ausgerichtet — etwa Arbeits- und Fischerboote oder Patrouillengefäße, die international eine stetig wachsende Nachfrage verzeichnen. Diese strategische Spezialisierung ermöglicht Lettland den Zugang zu profitablen Nischenmärkten, in denen Qualität, Flexibilität und technische Anpassungsfähigkeit entscheidend sind (vgl. TrustedDocks 2025: o.S.; Polemis et al. 2023: o.S.).

Mit dem dynamischen Ausbau des Offshore-Windenergiesektors im Ostseeraum entstehen neue Chancen: Offshore-Windprojekte wie ELWIND eröffnen Bedarf für Crew Transfer Vessels, modulare Plattformlösungen und technische Serviceeinheiten (vgl. LIAA 2025c: o.S.; Netherlands Enterprise Agency 2023: o.S.).

Neben dem Schiffbau entstehen auch Chancen im Engineering, Design und Zulieferbereich. Lettische Unternehmen können sich verstärkt in die Fertigung von Türmen, Fundamentstrukturen und spezieller Offshore-Ausrüstung einbringen. Parallel dazu gewinnt die Integration von grünen Technologien und digitalen Lösungen an Bedeutung. Smart-Maintenance-Systeme, Automatisierung und digitale Zwillinge tragen dazu bei, Effizienz und Nachhaltigkeit in Betrieb und Instandhaltung zu steigern. Damit positioniert sich Lettland zunehmend als spezialisierter Partner für Offshore-Dienstleistungen und Nischenschiffe im Ostseeraum – mit langfristigen Perspektiven für den Export und für internationale Kooperationen.

4. Internationale Expansion und Partnerschaften

Lettische Werften streben enge Kooperationen mit Unternehmen aus Deutschland, Skandinavien und den Benelux-Staaten an. Besonders gefragt sind Zulieferpartnerschaften, Engineering-Know-how sowie IT-Lösungen für Smart Shipyard-Konzepte (vgl. University of Turku 2019: o.S.).

Stärkere Ausrichtung auf Verteidigungs- und Sicherheitssektor

Der zunehmende geopolitische Druck und die verstärkte NATO-Präsenz im Ostseeraum – etwa durch die „Baltic Sentry“-Mission mit dem Einsatz von Patrouillenbooten, Fregatten und maritimen Drohnen – stärken die Nachfrage nach militärischen und paramilitärischen Schiffen (vgl. Reuters 2025: o.S.). Lettische Werften könnten hier als verlässliche Zulieferer und Systemintegratoren agieren.

Ein konkretes Beispiel ist die in Riga gebaute Skrunda-Klasse von Patrouillenbooten, die in Kooperation mit dem deutschen Unternehmen Abeking & Rasmussen entwickelt wurde. Diese Einheiten werden für Fischereikontrolle, Umweltüberwachung sowie NATO- und EU-Missionen eingesetzt (vgl. Wikipedia 2025: o.S.; Reuters 2025: o.S.). Auch das lettische Verteidigungsministerium hebt die Rolle dieser Patrouillenboote hervor, die regelmäßig in NATO-Operationen in der Ostsee zum Einsatz kommen (vgl. Militārais dienests 2025: o.S.).

5. Personalentwicklung und Fachkräftequalifizierung

Die Latvian Maritime Academy (LMA) als einzige Hochschulebeneinrichtung des Landes, die maritime Fachkräfte ausbildet, nimmt eine Schlüsselrolle in der Sicherstellung des Nachwuchses ein (vgl. Wikipedia 2025: o.S.). Sie bietet akkreditierte Studienprogramme in Bereichen wie Marine Engineering, Marine Electrical Automation und Maritime Transport Management, welche die technische Grundausstattung der Branche stärken (vgl. EducationBridge 2025: o.S.). Seit 2024 befindet sich die LMA auf dem RTU-Campus in Ķīpsala, wodurch Studierende Zugang zu modernen Simulations- und Forschungseinrichtungen sowie Innovationslabors erhalten. Das fördert die Ausbildung hochqualifizierter Fachkräfte insbesondere im Bereich digitaler Schiffbautechnologien und energieeffizienter Systeme (vgl. ResearchLatvia 2024: o.S.; RTU LJA 2025: o.S.). Trotz dieser Kapazitäten zeigt sich ein wachsender Bedarf an spezialisierten Fachkräften, vor allem in Digitalisierung, Automatisierung und nachhaltigen Energietechnologien.

6. Organisches Wachstum und Clusterbildung

Der Latvian Maritime Cluster fördert die Zusammenarbeit zwischen Werften, Zulieferern und Forschungseinrichtungen auf regionaler Ebene. Obwohl es bislang keine offizielle Definition in politischen Strategien gibt, sind die strukturellen Grundsteine für einen solchen Cluster vorhanden. Maritime Logistik, Hafeninfrastruktur, Schiffbau und maritime Dienstleistungen bilden bereits informell vernetzte Netzwerke – etwa rund um die Häfen von Riga, Ventspils und Liepāja (vgl. Gailitis & Jansen 2012: o.S.).

Darüber hinaus zeigen Vergleichsstudien aus Estland, Finnland und Lettland, dass diese Cluster durch Triple-Helix-Kooperation charakterisiert sind: Universitäten, Unternehmen und staatliche Institutionen arbeiten eng bei Forschung, Innovation und Ausbildung zusammen (vgl. University of Turku 2019: o.S.). Diese Zusammenarbeit bietet eine solide Basis für die Entwicklung von Technologie-Hubs ähnlich wie auf Saaremaa in Estland, mit starken Verbindungen zur nationalen Wirtschaft und Exportfähigkeit.

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

Die lettische maritime Wirtschaft befindet sich aktuell in einer Phase tiefgreifender Transformation, die durch Nachhaltigkeit, Digitalisierung und internationale Kooperation geprägt ist. Grundlage dieser Entwicklung bildet der von Hafenverwaltungen, Branchenverbänden und Ministerien gemeinsam erarbeitete Entwicklungsplan 2025–2027, der zwei Hauptziele verfolgt: die Steigerung und Diversifizierung des Frachtaufkommens sowie die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität der Häfen (vgl. Verkehrsministerium 2025: o.S.). Insgesamt umfasst er sechs strategische Handlungsfelder – von der Erschließung neuer Märkte und der Anwerbung von Investitionen über die Modernisierung der Hafeninfrastruktur bis hin zu grünem Wandel, Digitalisierung, Innovation und militärischer Mobilität (vgl. Latvijas Avīze 2025: o.S.). Bis 2027 soll das Frachtaufkommen rund 47 Mio. Tonnen erreichen (2024: 36 Mio.), das Passagieraufkommen auf 1 Mio. Reisende steigen (2024: 0,4 Mio.) und der industrielle Produktionsumsatz in den Häfen um rund 10 % wachsen (vgl. Wirtschaftsministerium 2025: o.S.).

Im Zentrum der Investitionen steht der Freihafen Riga, der umfassende Modernisierungen zur Stärkung seiner Position als Logistik- und Innovationsstandort im Ostseeraum vorantreibt. Dazu gehören der Ausbau von Hafenanlagen für größere Schiffe, die Modernisierung von Docks und Maschinen sowie der Aufbau neuer Produktionshallen (vgl. ContainerNews.com 2025: o.S.). Parallel wird die digitale Transformation durch den Aufbau eines privaten 5G-Netzes in

Kooperation mit LMT vorangetrieben, das durch ein innovatives Multi-Hop-System Echtzeitkommunikation zwischen Hafen, Schiffen und autonomen Drohnen ermöglicht (vgl. Business Insider 2025: o.S.). Ergänzt wird dies durch eine multimodale digitale Logistikplattform, die den Austausch von Frachtinformationen über See-, Land- und Schienentransporte erleichtert (vgl. Freeport of Riga Authority 2025a: o.S.). Durch die Einbindung in das Rail-Baltica-Projekt werden die lettischen Häfen zusätzlich als zentrale Frachtknotenpunkte für Mitteleuropa positioniert (vgl. Container-News.com 2025: o.S.).

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Bereich Green Shipbuilding und alternativen Energien. Mit dem BalticSeaH2-Projekt wird die Einführung grüner Wasserstofflösungen für maritime Anwendungen vorangetrieben, unterstützt durch LNG- und Wasserstoffinfrastrukturen sowohl für Neubauten als auch Retrofit-Maßnahmen (vgl. Freeport of Riga Authority 2025b: o.S.). Strategisch ist die Offshore-Windkraft von besonderer Bedeutung: Der Nationale Energie- und Klimaplan 2021–2030 sieht vor, dass bis 2030 mindestens 50 % des Endenergieverbrauchs aus erneuerbaren Quellen stammen, wobei Offshore-Wind als Schlüsseltechnologie gilt (vgl. Ministry of Economics 2020: o.S.). Geplant ist ein Ausbau von Offshore-Windparks mit über 1.000 MW Kapazität sowie die Entwicklung spezialisierter Hafenlogistik in Riga, Ventspils und Liepāja (vgl. Livzeniece et al. 2021: o.S.). Das wichtigste Projekt ist der estnisch-lettische ELWIND-Offshore-Windpark (bis zu 1 GW), kofinanziert durch das EU-Programm CEF, mit einem 200 km² großen Forschungsbereich und umfangreichen Umweltstudien (vgl. ELWIND Project 2023: o.S.; Latvian Cabinet 2025: o.S.; BalticWind.eu 2025: o.S.). Der Marine Spatial Plan 2021–2030 weist zudem Vorranggebiete in der Rigaer Bucht und entlang der Kurzeme-Küste aus (RVO/ESA 2023). Parallel dazu laufen Vorbereitungen für Projekte wie den Liepāja Offshore-Windpark (500–600 MW, ab 2028, Merko Group) sowie weitere Vorhaben in der Rigaer Bucht (vgl. Energy in Latvia 2025: o.S.).

Die internationale Kooperation bildet ein zentrales Element der maritimen Innovationsstrategie Lettlands. Über den Bilateral Cooperation Fund der Norway Grants wurden seit 2020 zahlreiche Projekte mit einem Volumen von rund 13 Mio. EUR gefördert, die vor allem grüne Innovationen, digitale Technologien und emissionsarme Antriebe unterstützen (vgl. LIAA 2024a: o.S.). Das norwegische Green Shipping Programme beschleunigt zusätzlich Partnerschaften im Bereich Retrofit-Lösungen und digital gestützter Wartungsmodelle (vgl. TradeWinds 2025: o.S.; Norwegian Maritime Authority 2023: o.S.). Parallel beteiligen sich lettische Unternehmen an europäischen Programmen wie Horizon Europe und Interreg Baltic Sea Region, die Forschungs- und Innovationsprojekte im Bereich grüner Schifffahrtskorridore, E-Fuels, Seekabelüberwachung, Baggertechnologien und Drohnentechnologien ermöglichen (vgl. European Commission 2021a: o.S.; Interreg BSR 2023: o.S.; European Commission 2023b: o.S.; EUSBSR 2024a: o.S.).

Auch konkrete Investitionsprojekte unterstreichen die Ambitionen. Für 2025 sind im Hafen Riga 7,43 Mio. EUR vorgesehen, davon 5,43 Mio. EUR Eigenmittel der Hafenverwaltung und 2 Mio. EUR aus dem EU-Aufbau- und Resilienzmechanismus für die digitale Transformation der Hafenverwaltungen (vgl. Freeport of Riga Authority 2025c: o.S.; European Commission 2023a: o.S.). Der Investitionsplan konzentriert sich auf Infrastrukturmodernisierungen und die digitale Infrastruktur, um den Standort für große Produktions- und Logistikprojekte attraktiver zu machen (vgl. Freeport of Riga Authority 2025d: o.S.). In Kundziņsala entsteht eine neue Hafen- und Logistikinfrastruktur für die Produktion von Windtechnologien mit einem Investitionsvolumen von über 85 Mio. EUR, darunter ein neuer Tiefwasserkais mit RoRo-Rampe und zusätzliche Kapazitäten, die rund 800 neue Arbeitsplätze schaffen sollen (vgl. Latvian Cabinet 2024: o.S.; Freidenfelds 2025: o.S.).

Darüber hinaus laufen Modernisierungen der Passagierinfrastruktur mit dem geplanten Bau eines Kreuzfahrt- und Ro-Pax-Terminals im Exporthafen, wofür u. a. der Rückbau des ED-Damms bis 2026 erforderlich ist, um Schiffe von 300 m Länge aufnehmen zu können (vgl. Freeport of Riga Authority 2025e: o.S.). Ergänzend wird gemeinsam mit nationalen und kommunalen Partnern an der Wiederaufnahme von Passagier- und Frachtfährverbindungen gearbeitet (vgl. LIAA 2024b: o.S.; Ministry of Economics 2024a: o.S.). Parallel dazu erfolgen weitere Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, die Vertiefung des Schifffahrtskanals, den Umbau hydrotechnischer Bauwerke sowie die Erweiterung der Yachthafeninfrastruktur (vgl. OECD 2024: o.S.; Freeport of Riga Authority 2025f: o.S.). Hierzu zählen auch Baggerarbeiten in Kooperation mit Rohde Nielsen, bei denen 123.000 m³ Sediment entfernt wurden (vgl. Rohde Nielsen 2024: o.S.), sowie die Umsetzung des Projekts zur Verbesserung des Yachthafennetzes in Ostlettland mit neuen Wellenbrechern und Ausrüstungen (vgl. Freeport of Riga Authority 2025g: o.S.).

Damit positioniert sich Lettland im maritimen Sektor strategisch als kombinierter Logistik-, Energie- und Innovationsstandort im Ostseeraum. Die Kombination aus nationaler Entwicklungsstrategie, Großprojekten im Bereich Offshore-Wind, internationaler Forschungskooperation und gezielten Investitionen in Infrastruktur und Digitalisierung legt die Grundlage für Wettbewerbsfähigkeit, Klimaneutralität und industrielle Wertschöpfung in einer zunehmend vernetzten europäischen Blue Economy.

Entwicklung von Kundziņsala

Kundziņsala entwickelt sich zum dynamischsten Wachstumsgebiet des Hafens Riga. Bis 2029 sind 13 neue Investitionsprojekte geplant, darunter Frachtterminals, Logistikzentren, Energieunternehmen und Produktionsstätten. Rund sieben neue Unternehmen werden ihre Tätigkeit aufnehmen, das Investitionsvolumen liegt bei etwa 500 Mio. EUR, rund 800 neue Arbeitsplätze entstehen (vgl. Demidovs 2025: o.S.). Die Insel etabliert sich als Standort für nachhaltige Energie, moderne Industrie und intelligente Logistik.

Die Produktionsanlage für erneuerbare Kraftstoffe wird die erste in den baltischen Staaten sein, die HVO und SAF herstellt. Das Unternehmen Amber Flow Fuels investiert rund 120 Mio. EUR, die Produktion soll bis 2027 starten, etwa 120 Arbeitsplätze entstehen. Etwa 70 % der Produktion ist für den Export vorgesehen (vgl. Amber Flow Fuels 2024: o.S.; Ministry of Economics 2024b: o.S.).

Ein Industriekomplex für Windenergiotechnologien im nördlichen Teil Kundziņsalas wird bis 2029 errichtet, gefördert durch EFRE und nationale Mittel. Er soll Exporte von rund 160 Mio. EUR ermöglichen, 650 Arbeitsplätze schaffen und jährlich 7,8 Mio. EUR Steuereinnahmen generieren (vgl. Ministry of Economics 2024c: o.S.; Freeport of Riga Authority 2025h: o.S.).

Strategische Projekte zur militärischen Mobilität erweitern die Infrastruktur mit NATO-Partnerschaften, Modernisierung von Straßen, Eisenbahnverbindungen und Kaianlagen sowie einem multifunktionalen Hybridantriebs-Schiff für die Grenzpolizei (vgl. CINEA 2024: o.S.; LVR Flote 2025: o.S.; Freeport of Riga Authority 2025i: o.S.).

Die neue Verkehrsanbindung von Sarkandaugava nach Kundziņsala wird 2026 fertiggestellt und integriert die Insel besser in Rigas Verkehrsnetz. Gleichzeitig entsteht einer der modernsten Zugangskontrollpunkte Europas mit digitaler Frachtverarbeitung und Bilderkennung (vgl. European Commission 2024a: o.S.; Freeport of Riga Authority 2025j,k: o.S.).

Das Containerlogistikzentrum auf Kundziņsala wickelt rund 72 % aller lettischen Seefrachtcontainer ab. Neue Ladeflächen und Lagerhallen werden errichtet, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden (vgl. Freeport of Riga Authority 2025l: o.S.; OECD 2024: o.S.).

Modernisierung des Passagierhafens

Der Hafen Riga plant ein neues Passagierterminal für Fähren, Kreuzfahrt- und Ro-Ro-Schiffe, gestaltet von Zaha Hadid Architects. Drei Liegeplätze ermöglichen eine integrierte Abfertigung von Passagieren und Fracht. Das Investitionsvolumen beträgt über 90 Mio. EUR (vgl. Freeport of Riga Authority 2025m: o.S.; Riga Ropax Terminal 2025: o.S.). Die Bauarbeiten beginnen 2028, die Inbetriebnahme ist für 2030 vorgesehen, mit einer Kapazität von bis zu 1 Mio. Passagieren jährlich. Die Infrastruktur wird durch die Stadt Riga unterstützt.

Stärkung der militärischen Mobilität und Infrastruktur

Ende 2024 wurde ein Projekt zur Erhöhung der dual-use Verkehrsinfrastruktur abgeschlossen, kofinanziert von CINEA. Liegeplätze im Baltic Container Terminal wurden verlängert und das Hafenbecken vertieft, die Eisenbahninfrastruktur modernisiert. Dies erhöht sowohl die kommerzielle Effizienz als auch die militärische Mobilität im Rahmen der NATO (vgl. Freeport of Riga Authority 2025n: o.S.; Baltic Container Terminal 2025: o.S.; CINEA 2024: o.S.). Das Gesamtinvestitionsvolumen betrug 12,51 Mio. EUR.

Projekte für grüne Energie und Klimaschutz im Hafen Riga

Die Produktionsanlage für erneuerbare Kraftstoffe stärkt Lettlands Position als regionaler Anbieter nachhaltiger Energieträger (vgl. Amber Flow Fuels 2024: o.S.; Ministry of Economics 2024b: o.S.). Die Anlage verarbeitet Pflanzenöle zu HVO und SAF mit einer Jahreskapazität von 236.000 t.

Zusätzlich entstehen Produktions- und Logistikinfrastrukturen für Windturbinenkomponenten, der Solarpark WT Terminal mit 220,8 kW auf Lagerhallen und die Beteiligung am Wasserstoffprojekt BalticSeaH2 – Baltic-Nordic Hydrogen

Valley (vgl. WT Terminal 2024: o.S.; ALTUM 2024: o.S.; Freeport of Riga Authority 2025o,p: o.S.; BalticSeaH2 2023: o.S.). Landstromanschlüsse für Schiffe und die Modernisierung der Hafenflotte ergänzen die Dekarbonisierungsstrategie.

Flottenmodernisierung und Innovationen

Das Hybridschiff LAURA wurde von LVR Flote angeschafft, kofinanziert durch die EU im Rahmen von CEF, mit 10,8 Mio. EUR Gesamtkosten. Es kann für zivile Aufgaben wie Eisbrechen und Wartung sowie für militärische Mobilität eingesetzt werden (vgl. LVR Flote 2025: o.S.; CINEA 2024: o.S.; Freeport of Riga Authority 2025q: o.S.).

WTM Solutions entwickelte zusammen mit LVR Flote eine innovative Abgasreinigungstechnologie für Schiffsdieselmotoren. Die Technologie reduziert Schwefel, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe, mit dem Ziel, die internationale Emissionsgesetzgebung zu erfüllen und die Kreislaufwirtschaft zu fördern. Der Prototyp wurde bereits auf dem Schiff LĪVA getestet. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 278,5 Tsd. EUR, davon über 50 % EU-finanziert (vgl. WTM Solutions 2024: o.S.; LVR Flote 2024: o.S.; EU RRF 2023: o.S.; Kompetenzzentrum Maschinenbau 2024: o.S.).

Innovative Schiffbauprojekte in Lettland

In Lettland wurde mit dem Bau des ersten Fischereifahrzeugs mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb begonnen. Das Projekt wird von der Werft AtoZ, der Technischen Universität Riga (RTU) und internationalen Partnern umgesetzt (vgl. Labs of Latvia 2023b: o.S.; RTU 2017: o.S.; AtoZ 2024: o.S.). Ziel ist eine emissionsfreie Lösung für Küstenfahrzeuge, die wissenschaftliche und industrielle Kapazitäten Lettlands demonstriert.

Das Schiff wird 12 Meter lang, ausgestattet mit einem 40-kW-Brennstoffzellensystem von Genevos und einem Elektromotor für emissionsfreien Betrieb (vgl. Genevos 2024: o.S.). Das Projekt läuft von Mai 2024 bis Oktober 2026 mit einem Budget von 3,38 Mio. €, davon 2,8 Mio. € EU-Fördermittel (vgl. SEI Tallinn 2024: o.S.).

Parallel entwickelt Electrify SIA ein industriell produzierbares, wasserstoffbetriebenes Kleinschiff für Binnengewässer (vgl. Electrify SIA 2025: o.S.; LIAA 2025d: o.S.). Es dient Ökotourismus, Freizeitfahrten und Hafenlogistik. Ein 3D-Modell wurde bereits zu einem funktionalen Prototyp weitergeführt. Diese Projekte unterstützen den europäischen Grünen Deal und die Klimaneutralitätsstrategie (vgl. European Commission 2019: o.S.).

Modernisierung und Ausbau der Terminals des Hafens Liepāja

Die Entwicklungsstrategie der Sonderwirtschaftszone Liepāja (LSEZ) bis 2030 sieht umfassende Modernisierungen vor, um Liepāja als multimodales Logistik- und Energiezentrum zu stärken (vgl. LSEZ 2023a: o.S.; European Commission 2021b: o.S.).

Der Ausbau des Vorhafens umfasst bis zu 86 Hektar neue Hafenflächen, 39,5 Hektar werden bis 2027 erschlossen, inklusive Hafenbecken-Vertiefung, neuen Liegeplätzen und Logistikflächen, bei einem Investitionsvolumen von 360 Mio. € (vgl. LSEZ 2023a: o.S.). Getreide- und Wassertankterminals wurden modernisiert; das Wassertankterminal kann 3 Mio. t Wasser pro Jahr verarbeiten (vgl. LSEZ 2024a: o.S.; Dan Store 2024: o.S.).

Ro-Ro- und Jachthafenterminals werden ebenfalls erweitert, inklusive Servicegebäude, Schwimmstegen und Liegeplätzen, was die Attraktivität für internationale Yachten erhöht (vgl. LSEZ 2024b: o.S.; DB 2023: o.S.). Die Eisenbahninfrastruktur wird modernisiert, inklusive neuer Strecken und digitaler Logistiklösungen (vgl. LSEZ 2024c: o.S.).

Projekte im Bereich erneuerbarer Energien umfassen ein Power-to-X-Terminal mit Wasserstoffanlage (1000 MW, 150.000 t Wasserstoff/Jahr) und eine SAF-Produktionsstätte (100.000 t/Jahr) in Kooperation mit internationalen Partnern (vgl. CIS Liepāja 2024: o.S.; NorSAF 2024: o.S.).

Neue Produktionsinvestitionen in LSEZ im Bereich Schiffbau und Meerestechnologien

LSEZ investiert stark in Schiffbau, Schiffsreparatur, Yacht- und Bootsproduktion sowie Meerestechnologien (vgl. LSEZ 2023a: o.S.). Neue Reparaturbasen werden für traditionelle und alternative Antriebe, inklusive Wasserstoff, vorbereitet.

Innovative Technologien wie Abgasreinigungssysteme und Schiffsanstriche werden eingeführt (vgl. European Commission 2023c: o.S.).

Der Yacht- und Kleinbootbau, besonders für skandinavische Märkte, wird durch neue Liegeplätze und Werkstattkapazitäten gefördert (vgl. LSEZ 2024d: o.S.). Spezialterminals für Ro-Ro- und Containerverkehr verbessern die Logistikkapazität (vgl. DB 2023: o.S.).

Durch die Integration alternativer Treibstoffe, digitaler Lösungen und intelligenter Logistiksysteme wird Liepāja bis 2030 ein regionales Zentrum für Schiffbau, Schiffsreparatur und Meerestechnologien (vgl. RTU 2024a: o.S.).

Entwicklungspläne des Freihafens Ventspils

Der **Freihafen Ventspils** verfolgt bis 2030 umfangreiche Projekte in Infrastruktur, Terminals und Energieinnovationen (vgl. Ventspils Freeport Authority 2023: o.S.). Neue Produktionsgebäude, Yachthäfen und Massengutterminals werden errichtet. Liegeplätze und Zuwegungen werden modernisiert, einschließlich Schwergutkorridoren (vgl. Ventspils Freeport Authority 2024a: o.S.).

Grüne Energieprojekte umfassen Solarparks (240 ha, 40 ha verpachtet) sowie Wasserstoff- und E-Methanol-Infrastruktur (vgl. Latvian Hydrogen Association 2023: o.S.). Digitalisierungslösungen erhöhen Effizienz und Sicherheit (vgl. Ventspils Freeport Authority 2023: o.S.).

Neue Produktionsinvestitionen in Ventspils im Bereich Schiffbau und Meerestechnologien

Ventspils konzentriert sich auf Schiffskomponenten, Schwergutabfertigung und Integration alternativer Kraftstoffe (vgl. European Commission 2023c: o.S.). Industrieflächen und Produktionsgebäude werden für internationale Hightech-Partner bereitgestellt (vgl. Ventspils High Technology Park 2024: o.S.).

Logistik für Schwergut und Schiffskomponenten wird optimiert, inklusive moderner Liegeplätze und Schwerlastkorridore. Grüne Energietechnologien wie Wasserstoff und E-Methanol werden integriert, was die Dekarbonisierung des maritimen Sektors unterstützt (vgl. European Commission 2021b: o.S.).

Beteiligung der lettischen Häfen an der Betreuung von Offshore-Windparks

Die lettischen Häfen entwickeln sich zu strategischen Servicezentren für Offshore-Windparks (vgl. European Commission 2023d: o.S.).

- **Ventspils:** Fertigung von Turbinenkomponenten, Montage- und Umschlagsterminals, Power-to-X-Lösungen, Mitglied bei WindEurope, Projekt ELWIND (vgl. Ventspils Freeport Authority 2024b: o.S.; ELWIND Project 2023: o.S.).
- **Liepāja:** 90 ha Offshore-Wind-Service-Hafen, Kooperation mit Esbjerg und Van Oord, SAF-Produktion (vgl. LSEZ 2023b: o.S.).
- **Riga:** 200 ha Industriepark für Windenergietechnologien, Infrastruktur-Ausbau mit 64,6 Mio. € Investition, 650 neue Arbeitsplätze bis 2029 (vgl. Riga Freeport Authority 2024: o.S.; European Commission 2022b: o.S.).
- **Kleine Häfen:** Salacgrīva, Skulte, Mērsrags, Roja und Pāvilosta dienen als Servicebasen für CTV und SOV (vgl. Latvian Ports Association 2024: o.S.; Rail Baltica 2023: o.S.).

Nachhaltigkeitskonzepte in Lettland

Lettland etabliert sich als maritime Innovationsplattform mit EU-Mitteln, nationalen Förderprogrammen und Clusterentwicklung (vgl. European Commission 2023e: o.S.; BluOr Bank 2023: o.S.).

- **EMFAF 2021–2027:** 192,7 Mio. €, u.a. Modernisierung der Fischerei, Aquakultur, Küsteninfrastruktur (vgl. SeafoodSource 2023: o.S.).
- **Latvian Marine GreenTech & Retrofit Initiative:** CO₂-Reduktion, Hybrid-, Elektro-, LNG-Antriebe, digitales Condition-Monitoring (vgl. Latvian Marine GreenTech 2024: o.S.; Ministry of Transport Latvia 2024: o.S.).
- **Cluster & Innovation:** Baltic Marine GreenTech Hub in Riga, Kooperation mit RTU und Latvian Maritime Academy, internationale EU-Projekte (Horizon Europe, Interreg, CEF) (vgl. RTU 2024b: o.S.; Latvian Maritime Academy 2024: o.S.; European Commission 2024b: o.S.).

Ziel ist ein **leistungsfähiges Ökosystem** für GreenTech-Schiffbau, Retrofit und Exportfähigkeit, gestützt auf nationale und EU-Fördermittel.

3.4 Wettbewerbssituation im lettischen Schiffbau

Die Schiffbauindustrie in Lettland

Die Schiffbauindustrie in Lettland zeichnet sich durch eine moderate Wettbewerbsfähigkeit aus. Aufgrund der begrenzten Zahl an Marktteilnehmern ist der Zugang der Kunden zu Alternativen eingeschränkt, was den Unternehmen relative Vorteile verschafft. Der Wettbewerb auf dem Binnenmarkt bleibt gering, und Substitutionsprodukte existieren kaum (vgl. IBISWorld 2024: o.S.). Eine ähnliche Marktstruktur zeigt sich in 31 weiteren europäischen Ländern, darunter Ungarn und Österreich.

Diese geringe Wettbewerbsintensität birgt Risiken, da sie Innovationsanreize reduziert und notwendige Modernisierung hemmen kann. Als Gegenstrategie bietet sich verstärkte Internationalisierung an, insbesondere durch den Ausbau der Exporte von Schiffen, Yachten, Kuttern und Booten. Dies generiert Wachstumsimpulse, verbessert die Importbilanz und steigert die Nachfrage nach technologischen Lösungen und hochwertiger Ausrüstung. Internationale Integration wirkt so als Katalysator für Nachfrage und Angebot.

Die lettische Schiffbauindustrie ist eng in eine umfassende Wertschöpfungskette eingebettet. Sie reicht von Rohstoff- und Komponentenbereitstellung über die Produktion bis zur Nutzung der Endprodukte. Wesentliche Zulieferer sind Metallproduzenten sowie Hersteller von Hebe- und Förderanlagen, Kunststoffen und Gummierzeugnissen. Werften transformieren diese Vorleistungen in spezialisierte Endprodukte für See-, Küsten- und Binnenschifffahrt sowie mittelbar für Eisenbahn- und Straßengüterverkehr.

Das externe Umfeld ist durch einen strengen Regulierungsrahmen gekennzeichnet, der Ressourcen für Compliance erfordert. Vergleichbare Niveaus bestehen in Estland und Frankreich. Gleichzeitig profitieren Unternehmen von moderater Unterstützung durch Regierung, Verbände und branchenspezifische Programme (vgl. Polemis et al. 2023: o.S.). Positive Trends ergeben sich aus wachsender Nachfrage nach See- und Küstentransporten, Binnengütertransporten und steigenden Verteidigungsausgaben. Negativ wirken steigende Weltmarktpreise für Stahl (vgl. ECORYS 2023: o.S.).

Innerhalb des Binnenmarktes gibt es keine Werft mit über 5 % Marktanteil, was niedrige Konzentration bedeutet. Regionale Konkurrenten – etwa in Klaipėda, Gdańsk und Tallinn – sowie asiatische Großwerften aus China, Südkorea und Japan dominieren jedoch global den Schiffbau. Lettlands Vorteile liegen in Flexibilität, kurzen Lieferzeiten und Spezialisierung auf Nischenprodukte. Die Riga Shipyard verfügt über Kapazitäten für Panamax-Schiffe und moderne Dockinfrastruktur. In Liepāja und Ventspils entstehen kleinere Arbeitsschiffe, Patrouillenboote und Offshore-Serviceeinheiten.

Gut ausgebildete Fachkräfte sichern die Wettbewerbsfähigkeit. Die Lettische Maritime Akademie bietet Studiengänge in Nautik, Schiffsmaschinenbetrieb und Schifffahrtsmanagement. Regionale Ausbildungszentren vermitteln praxisnahe Qualifikationen. Die Werften sind zudem in internationale Lieferketten eingebunden, häufig für skandinavische und finnische Auftraggeber, und kooperieren mit wissenschaftlichen Einrichtungen wie der Riga Maritime Academy (vgl. Polemis et al. 2023: o.S.).

Langfristige Wettbewerbsfähigkeit hängt ab von: Innovationen und Zukunftstechnologien (Digitalisierung, Automatisierung, KI-gestütztes Design, nachhaltiger Schiffbau, modulare Fertigung, Cybersicherheit), enger sektorübergreifender Kooperation sowie klarer Internationalisierungsstrategie. Insgesamt bewegt sich die Branche zwischen begrenztem Binnenwettbewerb, strenger Regulierung und dominanter internationaler Konkurrenz.

Marktstruktur und Hauptakteure

Die lettische Schiffbauindustrie ist mittelständisch geprägt, flexibel in Nischenmärkten und eng mit internationalen Partnern vernetzt. Neben Werften sind Häfen und Cluster zentrale Plattformen. Die Ausbildung durch Universitäten und maritime Akademien sichert langfristig Fachkräfte (vgl. Latvian Maritime Academy 2024: o.S.).

2024 waren in Lettland 114 Unternehmen in Schiff- und Bootswartung aktiv (NACE C3315), 19 im Bau von Schiffen und schwimmenden Konstruktionen (NACE C3011) und 29 im Bau von Freizeit- und Sportbooten (NACE C3012) (vgl. Central Statistical Bureau of Latvia 2024: o.S.; IBISWorld 2024: o.S.). Der Großteil entfällt auf Sportboote, Yachten und kleinere Freizeitfahrzeuge (70–85 %) (vgl. Dun & Bradstreet 2024: o.S.).

Wichtige Werften sind:

- **Riga Shipyard:** Panamax-Schiffe, Patrouillenboote, Arbeitsboote, Kooperationen mit Abeking & Rasmussen; derzeit in Restrukturierung (vgl. Riga Shipyard 2025: o.S.).
- **Liepāja Shipyard:** Reparatur und Wartung, Instandsetzung von Schiffsmotoren, regional stabil und profitabel (vgl. Liepājas kuģu būves rūpnīca 2024: o.S.).
- **LAT Shipbuilding SIA:** Bau von Rümpfen, Innenausbau, Isolierungsarbeiten, kooperiert mit skandinavischen Auftraggebern (vgl. LAT Shipbuilding 2024: o.S.).

Zuliefernetzwerke und Spezialisierungen

Zuliefernetzwerke sind breit aufgestellt und bilden das Rückgrat der Wertschöpfungskette. Sie umfassen Metallbearbeitung, technische Dienstleistungen, Komponentenfertigung und Schiffszubehör. Beispiele: **Euroship Service SIA, ASK ENTERPRISE SIA, LatFin Group LLC** (vgl. Central Statistical Bureau of Latvia 2024: o.S.; Euroship Service 2024: o.S.; ASK ENTERPRISE 2024: o.S.; LatFin Group 2024: o.S.).

Spezialisierte Schiffsversorger sichern internationale Anschlussfähigkeit: **Baltic Ship Supplies SIA, Compass Tranzits SIA, Lions AR Serviss SIA** und **Unimars SIA** liefern Motoren, Sicherheitsausrüstung, Schmierstoffe, Funktechnik und Wartungsservices (vgl. ISSA 2024: o.S.). Der Sport- und Freizeitbootbau wird von **O Yachts, Uniworkboats SIA, Enmar, Buto Yacht, Black Swan Marine, Plasts SB, Latrex Boats, BIC und Latitude Yachts** dominiert (vgl. Dun & Bradstreet 2024: o.S.; Panjiva 2024: o.S.; YachtAll 2024: o.S.).

Internationale Vernetzung und die der Häfen als Wettbewerbsfaktor

Die Häfen Riga, Ventspils und Liepāja bilden zentrale Logistik- und Produktionszentren (vgl. Freeport of Riga Authority 2024: o.S.; Ministry of Transport Latvia 2023: o.S.).

- **Riga:** Container- und Transitzentrum für Russland, Belarus und GUS-Staaten; moderne Terminals, Öl- und Massengutumschlag (vgl. Freeport of Riga Authority 2024: o.S.).
- **Ventspils:** Tiefwasserhafen für Massengüter, direkte Eisenbahnanbindung (1520 mm), Engagement in erneuerbarer Energie (vgl. Ventspils Freeport Authority 2024c: o.S.).
- **Liepāja:** Umschlag von Stückgut und Projektladungen, Schwerpunkt auf kleine/mittelgroße Schiffe und projektbasierte Transporte (vgl. LSEZ 2024f: o.S.).

Internationale Investoren und Joint Ventures

Ausländische Investitionen modernisieren und vernetzen die Branche. **Gannet Marine Group** betreibt Tochtergesellschaften in Riga und baut Spezialschiffe bis 35 m mit internationalen Partnern wie Ray Hunt Design und Studio Ris (vgl. Gannet Marine Group 2024: o.S.; Maritime Executive 2024: o.S.).

Die **Liepāja Special Economic Zone (LSEZ)** zieht Investoren aus Skandinavien, Deutschland und den Niederlanden an, unterstützt durch Steuererleichterungen und flexible Logistik (vgl. LSEZ 2024e: o.S.). Die **Latvijas Kuģniecība (LSC Ltd.)** zeigt, wie internationale Übernahmen Modernisierung und Flottenerneuerung fördern (vgl. Vitol Group 2019: o.S.).

Cluster, Verbände und Institutionen

Cluster und Verbände fördern Innovation, Forschung und internationale Vernetzung: **Latvijas Jūras Klaster**, Baltic Sea Maritime Cluster, Latvijas Kuģu būvētāju un remontētāju asociācija, European Boating Industry, SSA (vgl. Latvian Maritime Cluster 2024: o.S.; European Boating Industry 2024: o.S.; SSA 2024: o.S.).

Fachkräfte und Forschung

Fachkräfte sichern Wettbewerbsfähigkeit und Innovationspotenzial. Relevante Einrichtungen:

- **Riga Technical University (RTU):** Maschinenbau, Schiffbau, Meerestechnik, Logistik, Umwelttechnologien, Horizon Europe-Projekte (vgl. RTU 2024c: o.S.).
- **Maritime Academy of Latvia:** Nautik, Schiffsmanagement, maritime Sicherheit; Mitglied IAMU (vgl. Latvian Maritime Academy 2024: o.S.).
- **Universität Lettlands:** Meeresforschung, Biowissenschaften, Klimawandel (vgl. University of Latvia 2024: o.S.).
- **Liepājas Jūrniecības koledža:** praxisorientierte Programme für Schiffsbetrieb und Hafenlogistik (vgl. Liepāja Maritime College 2024: o.S.).

Diese Einrichtungen bilden ein komplementäres System aus Forschung, Lehre und praxisnaher Ausbildung, sichern Innovationspotenzial und internationale Anschlussfähigkeit der lettischen Schiffbauindustrie.

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes der Maritimen Wirtschaft

Die in Tabelle 4 präsentierte Analyse bietet eine aktuelle Bewertung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des lettischen maritimen Marktes und basiert auf verfügbaren Daten und Studien bis zum Jahr 2025.

Tabelle T2 - 1: SWOT-Analyse

Stärken (Strenghts)	Schwächen (Weaknesses)
- Strategische Lage im Ostseeraum: Lettland verfügt über eine geografisch vorteilhafte Position mit Zugang zu fünf ganzjährig eisfreien Häfen und unmittelbarer Anbindung an zentrale Schifffahrtsrouten der Ostsee. Dies ermöglicht effiziente Verbindungen zu skandinavischen und westeuropäischen Märkten sowie eine Brückenfunktion zwischen Nordeuropa und Osteuropa. - Leistungsfähige Hafeninfrastruktur: Die bedeutendsten Häfen – Riga, Ventspils und Liepāja – sind modern ausgestattet, multimodal angebunden und fungieren als zentrale Handels- und Logistikdrehkreuze der Region. Investitionen in digitale Hafenlösungen (5G, IoT, Automatisierung) erhöhen die Effizienz und	- Begrenzte Marktgröße und starke Exportabhängigkeit: Der kleine Binnenmarkt zwingt Unternehmen zur Exportorientierung und erhöht die Abhängigkeit von globalen Konjunkturzyklen. - Verschärfter internationaler Wettbewerb: Asiatische Schiffbaunationen (China, Südkorea, Japan) dominieren den Weltmarkt. Lettische Unternehmen verfügen weder über vergleichbare Kapazitäten noch Skaleneffekte. - Fachkräftemangel und Ausbildungslücken: Trotz vorhandener Bildungseinrichtungen herrscht Mangel an qualifizierten Fachkräften, besonders im mittleren Management und in spezialisierten technischen Berufen - Überalterung und Know-how-Verlust:

Wettbewerbsfähigkeit. - Etablierte Werftkapazitäten und Spezialisierung: Lettland verfügt über erfahrene Schiffbau- und Schiffsreparaturunternehmen. Die Spezialisierung auf hochwertige Nischen wie Patrouillen- und Arbeitsboote sowie der Bau von Yachten und Luxusyachten stärken die internationale Wettbewerbsposition. Lettland besitzt zudem eine der größten Werften im Baltikum. - Hohe Qualität und flexible Produktion: Die Schiffbau- und Maschinenbauindustrie zeichnet sich durch hohe Fertigungsqualität, flexible Produktionslinien und kundenorientierte Lösungen aus. Fokus auf Qualität, wettbewerbsfähige Preise und langfristige Kooperationen sichern Marktchancen. - Qualifizierte maritime Ausbildung und Fachkräfte: Die Lettische Maritime Akademie in Riga sowie regionale Einrichtungen sichern die Ausbildung maritimer Fachkräfte. International zertifizierte Spezialisten (DNV, Lloyd's Register, BV etc.) gewährleisten ein hohes Qualitätsniveau. - Technische Qualitätssicherung: Zertifizierte Labore führen Materialtests und Prüfungen nach internationalen Standards durch, was eine durchgehend hohe technische Zuverlässigkeit sicherstellt. - Exportorientierte Unternehmen: Lettische Unternehmen im Schiffbau, in der Hafenlogistik und Offshore-Technologien sind stark exportorientiert und international vernetzt. - Attraktive Investitionsbedingungen: Sonderwirtschaftszonen (z. B. Liepāja SEZ) sowie EU-Förderprogramme schaffen günstige Rahmenbedingungen für Investitionen. - Förderung von Innovation und Kooperation: EU-Projekte, nationale Entwicklungsinitiativen und der Lettische Maritime Cluster fördern Forschung, Entwicklung und sektorübergreifende Zusammenarbeit. - Hohe Nachfrage nach Green Retrofit und Technologiepartnerschaften - Lettlands Förderstruktur ermöglicht gute Finanzierungsmodelle	Viele erfahrene Fachkräfte nähern sich dem Rentenalter. Nachwuchs fehlt, was Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit gefährdet. - Veralterte Infrastruktur und technische Einschränkungen: Ein Großteil der Werftanlagen ist technologisch überholt. Kapazitäten zur Aufnahme von Großschiffen (z. B. BaltiMax-Klasse) fehlen. - Unzureichende Finanzierung und Innovationsdefizite: Mangel an Investitionen in Automatisierung, Digitalisierung und grüne Technologien schwächt die Wettbewerbsfähigkeit. - Finanzielle Instabilität einzelner Schlüsselunternehmen: Die wiederholten Krisen bei Riga Shipyard und Tosmare Shipyard beeinträchtigten das Vertrauen und führten zu Marktanteilsverlusten. - Rückgang der Auftragsvolumina: Sinkende Nachfrage und eingeschränkte Modernisierung führten zu reduzierten Auftragseingängen. - Fehlende staatliche Unterstützung: Während die Hafenlogistik politisch priorisiert wird, fehlt eine gezielte Förderung des industriellen Schiffbaus. - Niedrigere Profitabilität: Die Gewinnmargen liegen unter dem EU-Durchschnitt, was Investitionen hemmt. - Rückläufige Beschäftigtenzahlen: Seit 2019 sinkt die Zahl der Beschäftigten durchschnittlich um –0,8 % pro Jahr. - Umwelt- und Klimabelastung: Der Sektor verursacht erhebliche CO₂-Emissionen; Dekarbonisierung stellt eine große Herausforderung dar. - Begrenzte lokale Produktionskapazität, KMU-Struktur - Fragmentierter Markt, Bedarf an Koordination
Chancen (Opportunities)	Risiken (Threats)
- Wachstum im Offshore-Windenergiesektor: Lettland kann sich als führender Offshore-Windenergieproduzent pro Kopf in Europa etablieren. Chancen bestehen im Spezialschiffbau, in Offshore-Logistik und Wartung. - Digitale Transformation: Digitalisierung in Hafenlogistik, Frachtabwicklung und Schiffsbetrieb eröffnet Effizienz- und Kostenvorteile. - Technologieintegration und Innovation: Einsatz von modularer Fertigung, 3D-Druck, Automatisierung und nachhaltigen Materialien stärkt Wettbewerbsfähigkeit. - Ausbau des militärischen Schiffbaus: Bau und Export von Patrouillen- und Spezialbooten bietet Absatzchancen, insbesondere im NATO-Rahmen. - EU-Fördermittel: Gezielte Investitionen in Werftmodernisierung, Fachkräfteausbildung und grüne Technologien durch EU-Programme - Green-Shipping und IMO-konforme Technologien: Wachsende Nachfrage nach LNG-, Hybrid- und Wasserstofflösungen eröffnet Chancen für Spezialisierung im „Green Shipbuilding“ - Servicequalität und neue Dienstleistungen: Erweiterung des Portfolios sowie kontinuierliche Qualitätsverbesserungen sichern langfristige Kundenbindungen. - Teilnahme an internationalen Fachmessen:	- Geopolitische Unsicherheiten: Spannungen im Ostseeraum gefährden Handel, Investitionen und Infrastruktur. - Verschärfte Umwelt- und Klimavorschriften: Strenge internationale Vorgaben können erhebliche Mehrkosten verursachen. - Zunehmender Konkurrenzdruck in der Region: Litauen, Estland und Polen investieren massiv in Häfen und Werften. - Intensiver globaler Wettbewerb: Übermacht asiatischer Werften schwächt lettische Marktchancen. - Steigende Betriebskosten und Rohstoffpreise: Volatile Stahl- und Energiekosten belasten die Margen. - Makroökonomische Risiken: Globale Rezessionen und Nachfrageschwankungen wirken stark auf den Exportsektor. - Rückgang des Transitfrachtvolumens: Neue Handelsrouten und geopolitische Restriktionen mindern Umschlagszahlen. - Sinkende Auftragslage: Nachfrageeinbrüche schwächen die wirtschaftliche Basis. - Produktivitätsdefizite: Internationale Qualitäts- und Effizienzstandards werden schwer erreicht. - Fachkräftemangel und Überalterung:

Stärkt Sichtbarkeit lettischer Unternehmen und erleichtert Markteintritte. - Intensivere Markt- und Branchenforschung: Ermöglicht passgenaue Anpassungen an Nachfrageentwicklungen. - Regionale Kooperationen im Baltikum: Gemeinsame Offshore-Projekte und Nutzung von Hafeninfrastruktur. - Rail Baltica: Integration in das Rail-Baltica-Netzwerk steigert die intermodale Transportkapazität. - Ausbau maritimer Ausbildung: Neue Studienprogramme im Schiffbau und Kooperationen mit Werften sichern Fachkräftenachwuchs. - Exportpotenzial im Yacht- und Sportbootsegment: Stark steigende Nachfrage 2024–2028. - Moderates Branchenwachstum: Prognostiziertes Wachstum von +2,8 % pro Jahr (2024–2029) - Leadership in Retrofit/GreenTech durch Partnerschaften - Erweiterung von Smart-Ship-Dienstleistungen & Condition Monitoring - Beteiligung an EU-geförderten Konsortien (Interreg, Horizon) - Marktnischen für Spezialschiffe und modulare Designs: Wettbewerbsvorteil für innovative Unternehmen mit Hightech-Lösungen - Steigende Nachfrage nach Offshore-Windpark-Services: Ausbau von Wartung, Versorgung und Spezialschiffen für Windparks in der Ostsee - Starkes DeepTech-Ökosystem: Schnittstellen zu Robotik, Automatisierung und digitaler Schifffahrtssteuerung bieten Exportchancen	Strukturelles Risiko durch Nachwuchsdefizite. - Preiswettbewerb in Krisenzeiten: Führt zu Margendruck und finanziellen Engpässen. - Insolvenzrisiken: Krisen bei Schlüsselunternehmen schwächen Branchenstabilität. - Regulatorische Unsicherheiten: Gesetzesänderungen können ungünstige Rahmenbedingungen schaffen. - Administrativer Aufwand bei Förderanträgen: - Konkurrenz aus Estland/Litauen mit bereits etablierten Retrofitsspuren - Technologische Unsicherheit bei alternativen Kraftstoffen (Methanol, Ammoniak)
--	---

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Deutsch-Baltische Handelskammer	Die Deutsch-Baltische Handelskammer (AHK) in Estland, Lettland und Litauen ist Teil des weltweiten Netzwerks von mehr als 150 bilateralen Industrie- und Handelskammern in 93 Ländern. Als offizielle Außenhandelsvertretung der Bundesrepublik Deutschland unterstützt sie die wirtschaftliche Zusammenarbeit und fördert den bilateralen Handel zwischen Deutschland und den baltischen Staaten. Mit über 400 Mitgliedsunternehmen aus den verschiedensten Branchen ist die AHK Baltische Staaten die größte bilaterale Handelskammer im Baltikum.
Deutsche Botschaft Lettland	Die Deutsche Botschaft in Lettland ist die offizielle Vertretung der Bundesrepublik Deutschland in Riga. Sie ist zentrale Ansprechpartnerin für deutsche Staatsangehörige und bietet konsularische Dienstleistungen an. Darüber hinaus fördert sie den politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Austausch und unterstützt die bilateralen Beziehungen zwischen Deutschland und Lettland in vielfältiger Weise.
Germany Trade & Invest	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit rund 60 Standorten weltweit und einem starken Partnernetzwerk unterstützt sie deutsche Unternehmen bei ihren Auslandsgeschäften, wirbt international für den Wirtschaftsstandort Deutschland und begleitet ausländische Investoren bei ihrer Ansiedlung in Deutschland.
Verkehrsministerium der Republik Lettland	Das lettische Verkehrsministerium ist die zentrale Behörde für die Verkehrspolitik des Landes, einschließlich See- und Hafenangelegenheiten. Es entwickelt Strategien für die Hafeninfrastruktur, Seeverkehr und Logistik. Zudem ist es verantwortlich für die Regulierung und Aufsicht im Bereich Schifffahrt und maritime Sicherheit.
Wirtschaftsministerium der Republik Lettland	Das Wirtschaftsministerium gestaltet die Rahmenbedingungen für die Industrie- und Innovationspolitik in Lettland. Es unterstützt die Entwicklung des Schiffbaus, maritimer Technologien sowie Investitionen in die Hafeninfrastruktur. Außerdem spielt es eine Schlüsselrolle bei der Förderung von Export und internationaler Wettbewerbsfähigkeit lettischer Unternehmen.
Schifffahrtsverwaltung der Republik Lettland	Die Lettische Schifffahrtsverwaltung überwacht die Sicherheit in der Schifffahrt und die Einhaltung internationaler Standards. Sie ist zuständig für die Registrierung von Schiffen, Zertifizierung sowie für die Qualifikation von Seeleuten. Darüber hinaus wirkt sie an der Weiterentwicklung der lettischen Seeverkehrspolitik mit.
Verwaltungen der größten lettischen Häfen: Riga , Ventspils und Liepāja	Die Hafenverwaltungen von Riga, Ventspils und Liepāja sind die wichtigsten Akteure bei der Entwicklung und Modernisierung der Hafeninfrastruktur. Sie sichern die Wettbewerbsfähigkeit der lettischen Häfen im Ostseeraum und sind Partner für internationale Investoren. Zusätzlich fördern sie Innovationen im Bereich nachhaltiger Hafen- und Logistiklösungen.
Investitions- und Entwicklungsagentur der Republik Lettland (LIAA)	Die LIAA fördert ausländische Direktinvestitionen und unterstützt lettische Unternehmen beim Export. Sie begleitet auch Projekte im Bereich Schiffbau und maritime Technologien. Zudem arbeitet die Agentur an Innovationsprogrammen und internationalen Partnerschaften zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit.
Rat für Hafen, Transit und Logistik	Dieser Rat ist ein Beratungsgremium der lettischen Regierung, das die Interessen der Hafen- und Logistikbranche bündelt. Er koordiniert die Zusammenarbeit zwischen Staat, Hafenverwaltungen und Unternehmen. Damit trägt er zur langfristigen Entwicklung der maritimen Wirtschaft bei.
Lettische Industrie- und Handelskammer (LTRK)	Die LTRK ist die größte Unternehmensvereinigung Lettlands und vertritt die Interessen zahlreicher Branchen, einschließlich der maritimen Industrie. Sie setzt sich für bessere wirtschaftliche Rahmenbedingungen und internationale Kooperationen ein. Für Unternehmen bietet sie zudem ein breites Netzwerk und Beratungsleistungen.
Lettische Arbeitgeberkonföderation (LDDK)	Die LDDK ist die führende Organisation der Arbeitgeber in Lettland. Sie vertritt die Interessen von Unternehmen in politischen Entscheidungsprozessen, insbesondere bei Fragen der Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung. Auch im maritimen Sektor wirkt sie als Stimme der Arbeitgeber.
Riga Technische Universität (RTU)	Die RTU ist eine der führenden technischen Universitäten im Baltikum und bietet Programme im Bereich Ingenieurwesen und Schifffahrtstechnologien an. Sie betreibt Forschung zur Innovation im Schiffbau und zur Modernisierung von Hafeninfrastruktur. Zudem arbeitet die Universität eng mit Industrie und staatlichen Institutionen zusammen.
Lettische Seefahrtsakademie	Die Seefahrtsakademie ist auf die Ausbildung von Fachkräften im Bereich Schifffahrt und maritime Technologien spezialisiert. Sie bildet Kapitäne, Ingenieure und andere maritime Experten aus. Gleichzeitig ist sie in Forschungsprojekten zur Weiterentwicklung der lettischen Seeverkehrsbranche aktiv.

5 Quellenverzeichnis

ALTUM (2024): Green Energy Support Programme – Solar and Renewable Energy Projects in Latvia, Quelle: <https://altum.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Amber Flow Fuels (2024): Project Announcement – Renewable Fuel Production Facility in Latvia, Quelle: <https://amberflowfuels.com>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

ASK ENTERPRISE (2024): Company profile, Quelle: <https://www.ask.lv>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

AtoZ (2024): Hydrogen-powered fishing vessel project, Quelle: <https://www.atoz.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Baltic Container Terminal (2025): Infrastructure Modernisation and Capacity Expansion Report, Quelle: <https://bct.lv>, Zugriffsdatum: 21.07.2025

BalticWind.eu (2025): Environmental studies for the ELWIND offshore wind project, Quelle: <https://balticwind.eu>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

BalticSeaH2 (2023): Baltic-Nordic Hydrogen Valley Project Overview, Quelle: <https://balticseah2.eu>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

BlueMissionBanos (2024): Financing opportunities for sustainable blue economy, Quelle: <https://bluemissionbanos.eu/wp-content/uploads/2024/05/Financing-main.pdf>, Zugriffsdatum: 15.07.2025

BluOr Bank (2023): Green credit lines for SMEs in Latvia, Quelle: <https://www.bluorbank.lv>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

Business Insider (2025): A busy port's new 5G network can help cargo ships 100 miles away stay connected to the mainland, Quelle: <https://www.businessinsider.com/freeport-of-riga-5g-technology-connects-ships-sea-drones-2025-5>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Central Statistical Bureau of Latvia (2024): Enterprises by NACE activity – shipbuilding and repair, Quelle: <https://data.stat.gov.lv>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

CINEA – European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (2024): Military Mobility Projects – Funding Overview for Latvia, Quelle: <https://cinea.ec.europa.eu>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

CIS Liepāja (2024): Power-to-X and hydrogen production terminal project in Liepāja, Quelle: <https://www.cis-liepaja.com>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

Container-News.com (2025): Riga to invest over US\$8 million in port upgrades in 2025, Quelle: <https://container-news.com/riga-to-invest-over-us8-million-in-port-upgrades-in-2025/>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Damen Shipyards (2024): Hull Construction for Hybrid Ice-Class Vessel LAURA, Quelle: <https://www.damen.com>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Dan Store (2024): Grain terminal expansion project in Liepāja, Quelle: <https://www.danstore.lv>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

DB (2023): Liepājas ostā par 23,09 miljoniem eiro plānots pārbūvēt piestātņi, Quelle: <https://www.db.lv/zinas/liepajas-osta-par-2309-miljoniem-eiro-planots-parbuvet-piestatni-521468>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

Demidovs, V. (2025): Kundziņsala kļūst par jauno Rīgas industriālo centru, Quelle: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/16.07.2025-kundzinsala-tuvako-cetru-gadu-laika-jaunos-uznemumos-radis-ap-800-jaunu-darba-vietu.a607054/>, Zugriffsdatum: 04.08.2025

Dun & Bradstreet (2024): Latvia shipbuilding and boatbuilding sector report, Quelle: <https://www.dnb.com>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

ECORYS (2023): Latvia Shipbuilding Sector Competitiveness Analysis, Quelle: <https://ec.europa.eu/docsroom>, Zugriffsdatum: 28.07.2025

EducationBridge (2025): Latvian Maritime Academy — study programmes and maritime engineering, Quelle: <https://educationbridge.eu/latvian-maritime-academy>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Electrify SIA (2025): Entwicklung des industriellen Designs eines kleinen Bootes mit erneuerbarer Energie, Innovations-Voucher Projekt Nr. VP-PI-2022/74, Quelle: <https://electricbus.lv>, Zugriffsdatum: 21.07.2025

ELWIND Project (2023): Estonia–Latvia joint offshore wind project, Quelle: <https://elwind.eu>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

Energy in Latvia (2025): Energy in Latvia – Offshore wind developments, Quelle: https://en.wikipedia.org/wiki/Energy_in_Latvia, Zugriffsdatum: 17.07.2025

EU RRF (2023): Recovery and Resilience Facility Latvia, Quelle: <https://commission.europa.eu>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Europäische Kommission (o.J.): Blue Economy Observatory, Latvia, Quelle: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/country-profiles/latvia_en?prefLang=et&utm_source=chatgpt.comEU, Zugriffsdatum: 04.08.2025

European Boating Industry (2024): Members and activities, Quelle: <https://www.europeanboatingindustry.eu>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

European Commission (2019): The European Green Deal, Quelle: <https://ec.europa.eu/green-deal>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

European Commission (2021) **a**: Horizon Europe – The EU Research and Innovation Programme 2021–2027, Quelle: <https://research-and-innovation.ec.europa.eu>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

European Commission (2021) **b**: EU climate and energy policy framework, Quelle: <https://ec.europa.eu/clima>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

European Commission (2022) **a**: Latvia will receive €135 million from the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund 2021–2027, Quelle: https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/news/latvia-will-receive-eu135-million-european-maritime-fisheries-and-aquaculture-fund-2021-2027-2022-12-06_en, Zugriffsdatum: 15.07.2025

European Commission (2022) **b**: Strategic Technologies for Europe Platform (STEP), Quelle: <https://ec.europa.eu>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

European Commission (2023) **a**: EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR) – Policy Area Ship & Safe, Quelle: <https://balticsea-region-strategy.eu>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

European Commission (2023) **b**: Recovery and Resilience Facility – Latvia country allocation and project overview, Quelle: <https://commission.europa.eu>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

European Commission (2023) **c**: FuelEU Maritime Regulation – Reducing greenhouse gas emissions from shipping, Quelle: <https://transport.ec.europa.eu>, Zugriff: 29. August 2025

European Commission (2023) **d**: European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF) 2021–2027, Quelle: <https://ec.europa.eu>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

European Commission (2023) **e**: Offshore renewable energy strategy, Quelle: <https://energy.ec.europa.eu>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

European Commission (2024) **a**: Cohesion Fund Projects – Latvia: Transport Infrastructure Investments, Quelle: https://ec.europa.eu/regional_policy, Zugriffsdatum: 18.07.2025

European Commission (2024) **b**: Horizon Europe and CEF projects – Baltic Sea Region, Quelle: <https://ec.europa.eu>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

European Commission (2025) **a**: European Commission disburses €237 million in pre-financing to Latvia under NextGenerationEU, Quelle: <https://www.pubaffairsbruxelles.eu/eu-institution-news/nextgenerationeu-european-commission-disburses-e237-million-in-pre-financing-to-latvia/>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

European Commission (2025) **b**: Latvia's recovery and resilience plan – green transition measures, Quelle: <https://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery/recovery-and-resilience-facility/country-pages/latvias->

[recovery-and-resilience-plan_en](#), Zugriffsdatum: 16.07.2025

Euroship Service (2024): Company information, Quelle: <https://www.euroship.lv>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

EUSBSR (2024): Annual Forum of the EU Strategy for the Baltic Sea Region – Proceedings, Quelle: <https://balticsea-region-strategy.eu>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

Freeport of Riga Authority (2024): Port of Riga – Development and Statistics, Riga: Freeport of Riga Authority, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **a**: Development of a Digital Multimodal Logistics Platform – Project Overview, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **b**: Green Shipbuilding Initiatives and Hydrogen Infrastructure – BalticSeaH2 Project Overview, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **c**: Digitalisation and Security Projects in the Freeport of Riga – Annual Report, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **d**: Smart Port Development Strategy 2025–2030, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **e**: Investment Programme 2025 – Press Release, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **f**: Port Channel and Marina Infrastructure Development – Investment Programme, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **g**: Improvement and Popularisation of the Yacht Harbour Network in Eastern Latvia – Project Report, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **h**: Industrial Zone Development for Wind Energy Technologies in Kundziņsala – Project Overview, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **i**: Military Mobility Infrastructure Development in Kundziņsala, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **j**: New Road Connection from Sarkandaugava to Kundziņsala – Project Overview, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **k**: Next-Generation Port Access Control Systems, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **l**: Kundziņsala as Riga Port's Container Logistics Hub – Investment and Development Report, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **m**: Riga Passenger Port Modernisation – Project Overview, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 21.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **n**: Dual-Use Infrastructure Capacity Enhancement Project – Final Report, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 21.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **o**: Green Energy Development Strategy – Renewable Energy Projects in Riga Port, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **p**: BalticSeaH2 Project Participation – Green Port Strategy Report, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Freeport of Riga Authority (2025) **q**: Fleet Modernisation and Hybrid Vessel LAURA – Sustainability Report, Riga, Quelle: <https://rop.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Freidenfelds, D. (2025): Kundziņsalā gatavojas būvēt vēja turbīnu rūpnīcu, nosacījumi prasa arī atrast privātu investoru, Latvijas Sabiedriskais medijs, Quelle: https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/20.07.2025-kundzinsala-gatavojas-buvet-veja-turbinu-rupnicu-nosacijumi-prasa-ari-atrast-privatu-investoru.a607432/?utm_source=lsn&utm_medium=article-bottom&utm_campaign=article, Zugriffsdatum: 04.08.2025

Freihafen Riga (o.J.): Über Hafen, Quelle: www.rop.lv, Zugriffsdatum: 04.08.2025

Freihafen Ventspils (o.J.): Über Hafen, Quelle: <https://www.portofventspils.lv/lv/par-ostu/>, Zugriffsdatum: 04.08.2025

Gailitis, R. & Jansen, M. (2012): Development of the Latvian maritime policy; a maritime cluster approach, TransNav – International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, 6(2), pp. 287–292, Quelle: https://www.transnav.eu/Article_Development_of_the_Latvian_Maritime_Gailitis%2C22%2C364.html, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Gannet Marine Group (2024): Company information, Riga: Gannet Marine Group, Quelle: <https://www.gannetmarine.com>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Genevos (2024): Marine Hydrogen Fuel Cell Systems, La Rochelle, Genevos SAS, Quelle: <https://www.genevos.com>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Graham, F. (2025): A busy port's new 5G network can help cargo ships 100 miles away stay connected to the mainland, businessinsider.com, Tech, Quelle: https://www.businessinsider.com/freeport-of-riga-5g-technology-connects-ships-sea-drones-2025-5?utm_source=chatgpt.com, Zugriffsdatum: 16.07.2025

IBISWorld (2024): Sea & Coastal Water Transport in Latvia, IBISWorld, Zugriffsdatum: 01.08.2025

IBISWorld (2025) a: Shipbuilding in Latvia, IBISWorld, Zugriffsdatum: 29.07.2025

IBISWorld (2025) b: The Ship & Boat Building in Latvia, IBISWorld, Zugriffsdatum: 31.07.2025

IMO (2023): Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships, Quelle: <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/2023-imo-strategy-on-reduction-of-ghg-emissions-from-ships.aspx>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Interreg BSR (2023): Interreg Baltic Sea Region Programme 2021–2027 – Innovation and Smart Specialisation, Rostock, Quelle: <https://interreg-baltic.eu>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

ISSA (2024): Members directory, International Shippers & Services Association, Quelle: <https://issa.com>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

Kompetenzzentrum Maschinenbau (2024): Programm zur Förderung von Innovationen im Maschinenbau, Riga: Kompetenzzentrum Maschinenbau, Quelle: <https://masinzinatneskompetence.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

Labs of Latvia (2023) a: Construction begins on the first hydrogen-electric coastal fishing vessel in Latvia, Quelle: <https://labsoflatvia.com/en/news/construction-begins-on-the-first-hydrogen-electric-coastal-fishing-vessel-in-latvia>, Zugriffsdatum: 21.07.2025

Labs of Latvia (2023) b: Latvia launches first hydrogen fishing vessel project, Riga, Labs of Latvia, Quelle: <https://labsoflatvia.com>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

LAT Shipbuilding (2024): Company profile, Riga: LAT Shipbuilding SIA, Quelle: <https://latshipbuilding.lv>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

LatFin Group (2024): Company profile, Riga: LatFin Group LLC, Quelle: <https://www.lfg.lv>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

Latvian Cabinet (2024): Decision on the Development of Port and Logistics Infrastructure for Wind Technology Production on Kundziņsala, Riga, Quelle: <https://www.mk.gov.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Latvian Cabinet (2025): Government approves 200 km² research area for ELWIND project, Riga, Quelle: <https://www.em.gov.lv/en/article/elwind-offshore-wind-park-research-area-moved-seven-kilometers-further-sea-initiative-residents>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

Latvian Hydrogen Association (2023): Memorandum on the development of green hydrogen in Latvia, Riga: Latvian Hydrogen Association, Quelle: <https://www.h2latvia.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Latvian Marine GreenTech (2024): GreenTech & Retrofit Initiative, Riga: Latvian Marine GreenTech Initiative, Quelle: <https://www.greentech.lv>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

Latvian Maritime Academy (2024): Programs in maritime technology and digitalisation, Riga: Latvijas Jūras akadēmija, Quelle: <https://www.lja.lv>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

Latvian Maritime Cluster (2024): About the cluster, Riga: Latvijas Jūras Klusters, Quelle: <https://www.maritimecluster.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Latvian Ports Association (2024): Role of small Latvian ports in offshore wind service, Riga: LPA, Quelle: <https://www.latvianports.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Latvijas Avīze (2025): Der Entwicklungsfahrplan für die großen lettischen Häfen 2025–2027 wurde erstellt, Quelle: <https://www.la.lv/izstradata-latvijas-lielo-ostu-attistibas-cela-karte-2025-2027-gadam>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

LIAA (2024) **a**: Latvian Entrepreneurs have Received EUR 13 Million from Norway Grants for Innovation and Development, Riga, Quelle: <https://www.liaa.gov.lv/en/article/latvian-entrepreneurs-have-received-eur-13-million-norway-grants-innovation-and-development>, Zugriffsdatum: 15.07.2025

LIAA (2024) **b**: Tourism and Transport Infrastructure Development Report, Riga, Quelle: <https://liaa.gov.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

LIAA (2025) **a**: Atbalsts procesu digitalizācijai, Quelle: <https://business.gov.lv/zinas/mainiti-atseviski-programmas-atbalsts-procesu-digitalizacija-istenosanas-nosacijumi>, Zugriffsdatum: 15.07.2025

LIAA (2025) **b**: Support Programmes for Green Shipping and Digitalisation, Riga, Quelle: <https://liaa.gov.lv>, Zugriffsdatum: 15.07.2025

LIAA (2025) **c**: Latvia's Offshore Wind Sector – Opportunities for Maritime Industries, Riga, Quelle: <https://liaa.gov.lv>, Zugriffsdatum: 15.07.2025

LIAA (2025) **d**: Innovationsgutschein-Programm zur Förderung von Forschung und Entwicklung, Riga: Investitions- und Entwicklungsgesellschaft Lettlands, Quelle: <https://www.liaa.gov.lv>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

Liepāja Maritime College (2024): Programmes in maritime studies, Liepāja: Liepājas Jūrniecības koledža, Quelle: <https://www.ljk.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Liepāja SEZ (o.J.): Liepāja SEZ, Quelle: <https://liepaja-sez.lv/>, Zugriffsdatum: 04.08.2025

Liepājas kuģu būves rūpnīca (2024): Company information, Liepāja: LKB SIA, Quelle: <https://www.liepajas-kuģubuve.lv>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

Livzeniece, L., Blumberga, A. & Blumberga, D. (2021): Sustainability Assessment of Wind Energy in Latvia, Riga, RTU Press, Quelle: <https://ortus.rtu.lv>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

LSEZ (2023) **a**: Liepāja Special Economic Zone Development Strategy 2030, Liepāja, Liepāja SEZ Authority, Verfügbar unter: <https://www.lsez.lv>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

LSEZ (2023) **b**: Liepāja SEZ offshore wind support projects, Liepāja: Liepāja SEZ Authority, Quelle: <https://www.lsez.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

LSEZ (2024) **a**: Commissioning of the new water tank terminal in Liepāja port, Liepāja, Liepāja SEZ Authority, Quelle: <https://www.lsez.lv>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

LSEZ (2024) **b**: Modernisation of yacht harbour and Ro-Ro terminals, Liepāja, Liepāja SEZ Authority, Quelle: <https://www.lsez.lv>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

LSEZ (2024) **c**: Digitalisation and infrastructure modernisation projects in Liepāja port, Liepāja, Liepāja SEZ Authority, Quelle: <https://www.lsez.lv>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

LSEZ (2024) **d**: Yacht and small boat production development in Liepāja. Liepāja: Liepāja SEZ Authority, Quelle: <https://www.lsez.lv>, Zugriff: 29. August 2025

LSEZ (2024) **e**: Investment opportunities in Liepāja Special Economic Zone. Liepāja: LSEZ Authority, Quelle: <https://www.lsez.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

LSEZ (2024) f: Liepāja Special Economic Zone – Port development projects, Liepāja: LSEZ Authority, Quelle: <https://www.lsez.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

LVR Flote (2024): Projektinformationen: Abgasreinigungsreaktor auf dem Schiff LĪVA, Riga: LVR Flote, Quelle: <https://www.lvrflote.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

LVR Flote (2025): Acquisition of a Hybrid Ice-Class Multipurpose Vessel for Security and Port Services, Riga, Quelle: <https://lvrflote.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Maritime Executive (2024): New joint ventures in Baltic shipbuilding, Fort Lauderdale: The Maritime Executive, Quelle: <https://www.maritime-executive.com>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Militārais dienests (2025): NATO 1. pastāvīgās jūras grupas kuģi ierodas Rīgā, Quelle: <https://www.mil.lv/lv/zinas/nato-1-pastavigas-juras-grupas-kugi-ierodas-riga>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Ministry of Economics (2020): Latvia's National Energy and Climate Plan 2021–2030 (NECP 2030), Riga, Quelle: <https://ec.europa.eu/energy>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

Ministry of Economics (2024) a: Maritime Economy and Transport Policy Strategy 2030, Riga, Quelle: <https://em.gov.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Ministry of Economics (2024) b: Latvia's Energy and Industrial Policy Strategy 2030, Riga, Quelle: <https://em.gov.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Ministry of Economics (2024) c: Latvia's Industrial and Renewable Energy Development Strategy 2030, Riga, Verfügbar unter: <https://em.gov.lv>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

Ministry of Transport Latvia (2023): Latvian Transport and Maritime Sector Strategy 2030, Riga: Ministry of Transport, Quelle: <https://www.sam.gov.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Ministry of Transport Latvia (2024): Latvian Climate Neutrality and Transport Strategy 2050, Riga: Satiksmes ministrija, Quelle: <https://www.sam.gov.lv>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

Netherlands Enterprise Agency (2023): Offshore wind in the Baltic States: Export opportunities for offshore wind sector in Estonia, Latvia and Lithuania, Quelle: <https://www.rvo.nl/files/file/2023-07/2023-Export-Markets-Offshore-Wind-in-the-Baltic-States.pdf>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

NorSAF (2024): Sustainable aviation fuel production project in Liepāja, Stockholm/Riga: NorSAF JV, Quelle: <https://www.norsaf.com>, Zugriffsdatum: 23.07.2025

Norwegian Maritime Authority (2023): Green Shipping Programme and Maritime Partnerships, Oslo, Quelle: <https://www.sdir.no/en/new-technology-and-the-environment/Environment/>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

OECD (2024): Port Development and Investment Trends in the Baltic Region, Paris, OECD Publishing, Quelle: <https://www.oecd.org/transport/policy/port-development-investment-trends.pdf>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

OECD (2025) The Role of Shipbuilding in Maritime Decarbonisation: Impacts of Technology Developments and Policy Measures, Paris, OECD Publishing, Quelle: https://www.oecd.org/en/publications/the-role-of-shipbuilding-in-maritime-decarbonisation_0c8362c0-en.html, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Panjiva (2024): Latvia yacht and boat exports database, Quelle: <https://panjiva.com>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

Polemis, D., Kapsalis, V. & Christodoulou, A. (2023): Potential Development Strategy for the Shipbuilding and Ship Repair in Baltics: A Case Study of Latvia. Pomorstvo, 37(1), pp. 1–13, Quelle: https://pfri.uniri.hr/web/en/dokumenti/pomorstvo/2023/06/01_662-Polemis.et.al.pdf, Zugriffsdatum: 21.07.2025

Rail Baltica (2023): Salacgrīva multimodal hub development, Riga: Rail Baltica Joint Venture, Quelle: <https://www.railbaltica.org>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

ResearchLatvia (2024): Latvian Maritime Academy of the Riga Technical University, Quelle: <https://www.research-latvia.gov.lv/en/latvian-maritime-academy-riga-tehnical-university>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Reuters (2024) Container shippers hedging green transition with dual-fuel vessel orders, Quelle: <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/container-shippers-hedging-green-transition-with-dual-fuel-vessel-orders-2024-11-21/>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Reuters (2025): NATO to deploy ships, aircraft in Baltic Sea after cable breaches, Quelle: <https://www.reuters.com/world/europe/baltic-sea-nations-look-limit-further-incidents-after-cable-breaches-2025-01-14/>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Riga Freeport Authority (2024): Offshore wind component production park in Riga, Riga: Freeport of Riga Authority, Quelle: <https://www.rop.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Riga Ropax Terminal (2025): Development Plan for the New Passenger and RoPax Terminal in Riga, Riga, Quelle: <https://rigaropax.com>, Zugriffsdatum: 21.07.2025

Riga Shipyard (2025): Company profile, Riga: Riga Shipyard, Quelle: www.riga-shipyard.lv, Zugriffsdatum: 29.07.2025

Rohde Nielsen (2024): Harbour Dredging Projects in the Baltic Sea Region, Copenhagen, Quelle: <https://rohde-nielsen.dk>, Zugriffsdatum: 18.07.2025

RTU (2017): Hydrogen research and development at Riga Technical University, Riga, Riga Technical University, Quelle: <https://www.rtu.lv>, Zugriffsdatum: 21.07.2025

RTU (2024) **a**: Research collaboration on green maritime technologies. Riga: Riga Technical University. Quelle: <https://www.rtu.lv>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

RTU (2024) **b**: Baltic Marine GreenTech Hub development, Riga: Rīgas Tehniskā universitāte, Quelle: <https://www.rtu.lv>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

RTU (2024) **c**: Faculty of Mechanical Engineering, Transport and Aeronautics – programmes and research, Riga: Riga Technical University, Quelle: <https://www.rtu.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

RTU LJA (2025): New study classes of the RTU Latvian Maritime Academy have been opened, Quelle: <https://www.researchlatvia.gov.lv/en/new-study-classes-rtu-latvian-maritime-academy-have-been-opened>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

RVO/ESA (2023): Offshore wind in the Baltic States. Netherlands Enterprise Agency (RVO) / Estonian Space Agency (ESA), Quelle: <https://offshore-wind.rvo.nl>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

Safety4Sea (2025): Latvia and Germany collaborate on smart port initiative, Quelle: <https://safety4sea.com/latvia-and-germany-collaborate-on-smart-port-initiative/>, Zugriffsdatum: 28.08.2025

SeafoodSource (2023): EU EMFAF funding and sustainable aquaculture, SeafoodSource.com, Quelle: <https://www.seafoodsource.com>, Zugriffsdatum: 25.07.2025

SEI Tallinn (2024): Participation in hydrogen coastal vessel project, Tallinn, Stockholm Environment Institute Tallinn Centre, Quelle: <https://www.sei.org/centres/tallinn>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

SSA (2024): Shipbuilders and Shiprepairers Association – members directory, London: SSA, Quelle: <https://www.ssa.org.uk>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Tingström E. (2025): Key Latvian maritime actors gathered to generate project ideas tackling current challenges, Quelle: https://eusbsr.eu/key-latvian-maritime-actors-gathered-to-generate-project-ideas-tackling-current-challenges/?utm_source=chatgpt.com, Zugriffsdatum: 14.08.2025

TradeWinds (2025): Norway awards record funding to green maritime projects, Quelle: <https://www.tradewindsnews.com/sponsored-content/team-norway/norway-awards-record-funding-to-green-maritime-projects>, Zugriffsdatum: 17.07.2025

TrustedDocks (2025): All shipyards, shipbuilders & docks in Latvia. Quelle: <https://www.trusteddocks.com/catalog/country/118-latvia>, Zugriffsdatum: 16.07.2025

University of Latvia (2024): Marine and environmental research projects, Riga: Latvijas Universitāte, Quelle: <https://www.lu.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

University of Turku (2019): Maritime companies and their business networks in the Baltic Sea region, Quelle: https://www.utu.fi/sites/default/files/media/PEI_SmartComp_ResearchReport2.pdf, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Unternehmensdatenbank Lettlands (2025): Quelle: firmas.lv, Zugriffsdatum: 04.08.2025

Ventspils Freeport Authority (2023): Ventspils Freeport Development Strategy 2030, Ventspils: Freeport of Ventspils Authority, Quelle: <https://www.portofventspils.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Ventspils Freeport Authority (2024) **a**: Project Cargo Overhaul – Heavy cargo terminal modernisation, Ventspils: Freeport of Ventspils Authority, Quelle: <https://www.portofventspils.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Ventspils Freeport Authority (2024) **b**: Offshore wind service hub development in Ventspils, Ventspils: Freeport of Ventspils Authority, Quelle: <https://www.portofventspils.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Ventspils Freeport Authority (2024) **c**: Port of Ventspils – Infrastructure and investment projects, Ventspils: Freeport of Ventspils Authority, Quelle: <https://www.portofventspils.lv>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Ventspils High Technology Park (2024): Industrial and digital innovation infrastructure in Ventspils, Ventspils: VHTP, Quelle: <https://www.vhtp.lv>, Zugriffsdatum: 24.07.2025

Verkehrsministerium der Republik Lettland (2021): Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam / Verkehrsentwicklungsleitlinien 2021–2027, Quelle: www.sam.gov.lv/sites/sam/files/media_file/tap-2021-2027_pec-sa-3.pdf, Zugriffsdatum: 04.08.2025

Verkehrsministerium der Republik Lettland (2025): Entwicklungsfahrplan für die großen Häfen Lettlands 2025–2027, Quelle: <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/latvijas-ostu-tranzita-un-logistikas-padomes-sede-diskute-par-ostu-parvaldibu-un-attistibas-cela-karti-parruna-ostu-attistibas-fonda-talako-darbibu>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

Vitol Group (2019): Vitol acquires majority stake in LSC Ltd., Rotterdam: Vitol Group, Quelle: <https://www.vitol.com>, Zugriffsdatum: 30.07.2025

Wikipedia (2025): Skrunda-class patrol boat, Quelle: https://en.wikipedia.org/wiki/Skrunda-class_patrol_boat, Zugriffsdatum: 16.07.2025

Wirtschaftsministerium der Republik Lettland (2025): Entwicklungsfahrplan für die großen Häfen Lettlands 2025–2027, Quelle: <https://www.em.gov.lv/lv/jaunums/izstradata-latvijas-lielo-ostu-attistibas-cela-karte-2025-2027-gadam>, Zugriffsdatum: 15.08.2025

WT Terminal (2024): Solar Park Project Implementation – Press Release, Riga, Quelle: <https://wtterminal.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

WTM Solutions (2024): Innovative Technologien für Abgasreinigung in der Schifffahrt, Riga, WTM Solutions SIA, Quelle: <https://www.wtmsolutions.lv>, Zugriffsdatum: 22.07.2025

YachtAll (2024): Latvia boatbuilders and yacht producers, Quelle: <https://www.yachtall.com>, Zugriffsdatum: 29.07.2025

