

SESSION 2005

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR
COMMERCE INTERNATIONAL

Communication en langues étrangères

ALLEMAND

Durée de l'épreuve : 3 heures
Coefficient : 1,5

Le sujet comporte 4 pages, numérotées de 1 à 4.
Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il soit complet.

L'usage d'un dictionnaire bilingue est autorisé.
Les dictionnaires numériques sont interdits.
Les calculatrices sont interdites.

Document 1

Deutsche Werften¹ profitieren von den vielen Aufträgen

Weltweiter Aufschwung der Handelsschiffsproduktion

Die Aufträge für die nächsten drei Jahre sind gesichert. Kaum eine Branche ist in einer so glücklichen Lage wie die deutschen Handelsschiffswerften¹. Sie haben mehr als 150 Containerschiffe, Kreuzfahrer² und Fähren³ in ihren Auftragsbüchern. Die Hälfte davon haben deutsche Reeder⁴ bestellt. Die Werften liefern jedes Jahr rund 60 Schiffe.

5 Vor zwei Jahren sah es an der deutschen Nordseeküste⁵ nicht gut aus. Es gab kaum Aufträge. Traditionsbetriebe mussten schließen. Aber plötzlich kam wie eine Explosion die Nachfrage nach Schiffen – eine Folge des gigantischen Aufschwungs im Welthandel. Nicht nur die asiatischen Großwerften profitierten, sondern auch die Schiffbauer an den deutschen Küsten⁵.

10 „Der Boom hat sich in diesem Jahr fortgesetzt“, sagt Werner Lundt, Geschäftsführer des Branchenverbandes *Schiffbau und Meerestechnik (VSM)*. Aber er fügt hinzu, dass die Schiffbauer die meisten Aufträge nur deshalb bekommen haben, weil die Werften in Südkorea total ausgebucht sind. Sonst wären die Deutschen chancenlos : Die asiatischen Rivalen sind billiger.

15 Trotz der vielen Aufträge von heute müssen sich die deutschen Schiffbauer also spezialisieren, denn sie werden bald keine Subventionen mehr bekommen. Im Moment erlaubt nämlich die EU-Kommission noch bis zu sechs Prozent des Preises als Subvention für Containerschiffe, um das Preisdumping der asiatischen Konkurrenz auszugleichen. Nach Meinung von Experten haben deshalb die deutschen Werften nur mit innovativen Schiffen eine Überlebenschance gegenüber der Massenware aus Asien. Jetzt müssen deutsche Schiffbauer auf moderne
20 Technologie setzen.

Es bleibt die Frage offen, ob die deutschen Werften auch eine europäische Dimension annehmen werden.

aus *Financial Times Deutschland* vom 24. September 2004

1 – die Werft (en) = die Schiffswerft (en) : le chantier naval.

2 – der Kreuzfahrer (-) = das Kreuzfahrtschiff (e) : le bateau de croisière.

3 – die Fähre (n) : le bac

4 – der Reeder : l'armateur

5 – die Küste : la côte

Document 2

Deutsche Häfen : Von Konkurrenz zu Kooperation

Die neue Drehscheibenfunktion¹ für Asien und Ostsee² bringt Frieden an die deutschen Küsten

Die deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremen waren immer Rivalen. Das hat jetzt ein Ende. Die wirtschaftliche Situation hat sich nämlich geändert und dieser ökonomische Hintergrund erklärt den neuen Frieden. Die Umschlagzahlen³ in den Häfen des Exportweltmeisters Deutschland sind gut, wenn auch Hamburg stärker als Bremen vom wachsenden Ostasien-Geschäft, besonders vom China-Handel profitiert. Im ersten Halbjahr 2004 hat Hamburg einen Zuwachs von 15,9 Prozent beim Containerumschlag, Bremen dagegen folgt mit nur 2,7 Prozent.

Dieser Boom aber setzt die Häfen unter Druck, weil sie zu klein geworden sind. Anstatt sich als Konkurrenten zu betrachten, ist jetzt Kooperation angesagt. Von „Konkurrenz“ ist nur noch die Rede, wenn es um Rotterdam geht, den größten Containerhafen Europas.

Man ist auch einverstanden, wenn man die Gründe für diesen Boom erklärt. Die deutschen Häfen leben nicht nur vom deutschen Außenhandel. Sie sind auch die Drehscheibe¹ zwischen Ostasien und den Ostsee-Staaten. Sie schlagen die Waren um⁴, die Containerschiffe zwischen den beiden Wachstumsregionen transportieren. So sind in den deutschen Häfen in den letzten Jahren immer mehr Güter empfangen und versandt worden – trotz der schlechten Inlandskonjunktur. Zwar könnte eines den Boom stören : Größere politische und wirtschaftliche Instabilität in Russland. Doch man ist sich sicher, dass die beiden Häfen weiterhin von der Globalisierung profitieren werden.

aus *Financial Times Deutschland* vom 24. September 2004

- 1 – die Drehscheibe (n) : la plaque tournante.
- 2 – die Ostsee : la mer Baltique
- 3 – der Umschlag : le transbordement.
- 4 – die Ware um/schlagen : transborder la marchandise.

I - Rédaction d'un compte rendu en français (20 points)

Vous rendrez compte de ces deux documents en mettant en lumière les points suivants :

- les raisons et les conséquences du nouvel essor du littoral allemand
- l'avenir du commerce maritime et des chantiers navals allemands

(entre 220 et 250 mots environ)

II – Répondre en allemand aux questions suivantes (20 points)

1. Was sind die Stärken und Schwächen der deutschen Werften und Häfen an der Nordseeküste ?
(80 à 100 mots environ) (10 points)
2. Glauben Sie, dass Deutschlands Werften und Häfen noch Chancen gegenüber der europäischen und asiatischen Konkurrenz haben ?
(80 à 100 mots environ) (10 points)

III – Lettre commerciale (20 points)

Le 10 janvier 2005, Monsieur Peter Fischer de l'entreprise Kurtz, Sarl, fabricant de pompes, Hasseltstr. 4, D – 26725 Emden, s'adresse à la firme Bénéteau, 92, avenue du port, F – 29228 Brest. Il remercie son correspondant de sa commande concernant 500 pompes du type A 103, 581 euros pièce, du 16 décembre 2004.

Il indique que son entreprise a les quantités souhaitées en stock de sorte que la livraison peut avoir lieu tout de suite. Le prix s'entend emballages exclus, transport aux frais du client. Le délai de paiement est de 90 jours à compter de la date de la facture. Le règlement s'effectuera par virement bancaire sur le compte de la Caisse d'Épargne à Emden, compte n° 275012. Il attire l'attention de son client sur le bon rapport qualité-prix des produits et garantit une exécution soignée.

Rédigez, **en allemand**, la lettre de l'entreprise Kurtz.