Zielmarktanalyse
Maritime Wirtschaft und Schiffbau-
industrie Griechenland

Zielmarktanalyse Griechenland 2019
Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-Markterschließungsprogramms für das Projekt Leistungsschau zum Thema "Maritime Wirtschaft und Schiffbauindustrie in Griechenland" 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.
## Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis ................................................................................................................... 4  
Abbildungsverzeichnis .......................................................................................................... 5  
Abkürzungsverzeichnis ......................................................................................................... 6  

### 1. Einleitung .............................................................................................................................8

### 2. Informationen zum Zielland ...............................................................................................10
  2.1 Basisdaten und politisches System .................................................................................. 10  
  2.2 Wirtschaft, Struktur und Entwicklung .......................................................................... 11

### 3. Marktdarstellung und Entwicklung .....................................................................................16
  3.1 Schiffbau und Schiffsaustrüstung – Bedeutung der griechischen Reederei ................. 16  
  3.2 Griechenland – internationaler Logistikstandort ............................................................... 20

### 4. Technologische Trends ..........................................................................................................25
  4.1 Sektor-Koppeln/Offshore-Technologie ........................................................................ 26  
  4.2 Innovativer Schiffsbau .................................................................................................. 26  
  4.3 Umweltfreundlicher Treibstoff ...................................................................................... 27  
  4.4 Digitalisierung ............................................................................................................ 29

### 5. Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele ..............................................................................30
  5.1 Der Hafen von Piräus ..................................................................................................... 30  
  5.2 Der Hafen von Thessaloniki .......................................................................................... 31  
  5.3 Neorio-Werft auf Syros ................................................................................................ 31  
  5.4 Egnatia Railway Projekt ................................................................................................. 31

### 6. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen der Schifffahrt ...........................................32
  6.1 Parlamentswahlen Juli 2019 ......................................................................................... 32  
  6.2 Privatisierungen ............................................................................................................ 34  
  6.3 Politische Gegebenheiten der Schifffahrtsbranche ......................................................... 35  
  6.4 Rechtliche Rahmenbedingungen .....................................................................................36

### 7. Markteinstieg, Marktpotenziale und Chancen für deutsche Unternehmen .........................40
  7.1 Markteinstieg ................................................................................................................ 40  
  7.2 Marktpotenziale ............................................................................................................ 40  
  7.3 Logistische Informationen ............................................................................................. 41  
  7.4 Finanzierung und Förderung .......................................................................................... 44

### 8. Schlussbetrachtung ................................................................................................................49

### 9. Anhang: Übersicht über zentrale Marktteure ......................................................................50
  9.1 Zentrale Anlaufstellen ................................................................................................... 50  
  9.2 Wirtschaftskammern, Verbände und Häfen .................................................................. 52  
  9.3 Marktteure ................................................................................................................... 56

Quellenverzeichnis .....................................................................................................................59
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Demographische Kennzahlen Griechenlands im Jahr 2018..........................................................10
Tabelle 2: Makroökonomische Prognosen .......................................................................................................14
Tabelle 4: Schiffsreparaturaktivitäten 2016 bis 2018 ......................................................................................19
Tabelle 5: Zuwachs der griechischen Handelsflotte .........................................................................................21
Tabelle 6: Anzahl und Tonnage griechischer Handelsschiffe mit 100 BRT und mehr nach Schiffstyp .......................22
Tabelle 7: Die größten griechischen Reeder geordnet nach der Tragfähigkeit ihrer Schiffe in dwt .........................23
Tabelle 8: Entwicklung der griechischen Schiffsfinanzierung in den letzten 18 Jahren .........................................46
Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verwaltungsbezirke Griechenlands ..................................................................................................................11
Abbildung 2: Wachstum des realen BIP 2009 bis 2018 in % (ggü. dem Vorjahr) .................................................................12
Abbildung 3: Wirtschaftliche Entwicklung Griechenlands 2017 bis 2019 (reale Veränderung zum Vorjahr in %) ......................13
Abbildung 4: Top 10 der Schiffbaunationen im Jahr 2017 nach gewichteter Bruttoraumzahl (in Mio. cgt) .............................16
Abbildung 5: Durchschnittsalter der griechischen und der weltweiten Handelsflotte ..............................................................17
Abbildung 6: Schiffsreparaturaktivitäten 2010 bis 2018 in Griechenland ...........................................................................19
Abbildung 7: Schiffsreparaturaktivitäten 2016 bis 2018 in Griechenland ...........................................................................19
Abbildung 8: Anzahl der griechischen Reedereien im Zeitverlauf .......................................................................................21
Abbildung 9: Entwicklung der Anzahl griechischer Schiffe und Bruttoregistertonnen für Schiffe mit mind. 100 BRT ............22
Abbildung 10: Massengutfrachter von Blue Shipping mit Windrotoren ..................................................................................27
Abbildung 11: Bestellungen von LNG-Tankern im Jahr 2018 .............................................................................................28
Abbildung 12: Tiefseehafen Piräus .......................................................................................................................................30
Abbildung 14: künftige Sitzverteilung im griechischen Parlament .......................................................................................33
Abbildung 15: Jahreswachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts der Welt ..............................................................35
Abbildung 16: aktuelle Bahnprojekte in Griechenland ........................................................................................................42
Abbildung 17: aktuelle Autobahnprojekte in Griechenland .................................................................................................43
Abbildung 18: aktuelle Flughafen- und Hafenprojekte in Griechenland .............................................................................44
Abbildung 19: Banken nach griechischen Portfolios geordnet (in Mio. USD), Stand Juni 2019: Fehler! Textmarke nicht definiert.47
<table>
<thead>
<tr>
<th>Abkürzung</th>
<th>Bedeutung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>AEUV</td>
<td>Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union</td>
</tr>
<tr>
<td>BIP</td>
<td>Bruttoinlandsprodukt</td>
</tr>
<tr>
<td>BMWi</td>
<td>Bundesministerium für Wirtschaft und Energie</td>
</tr>
<tr>
<td>BRT</td>
<td>Bruttoregistertonne</td>
</tr>
<tr>
<td>BRZ</td>
<td>Bruttoregisterzahl/Bruttoraumzahl</td>
</tr>
<tr>
<td>BWMS</td>
<td>Ballastwasser-Managementsystem</td>
</tr>
<tr>
<td>bzw.</td>
<td>beziehungsweise</td>
</tr>
<tr>
<td>ca.</td>
<td>circa</td>
</tr>
<tr>
<td>CO2</td>
<td>Kohlenstoffdioxid</td>
</tr>
<tr>
<td>D</td>
<td>Deutschland</td>
</tr>
<tr>
<td>d. h.</td>
<td>das heißt</td>
</tr>
<tr>
<td>DGIHK</td>
<td>Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer</td>
</tr>
<tr>
<td>DWT</td>
<td>Deadweight tonnage</td>
</tr>
<tr>
<td>ebd.</td>
<td>ebenda</td>
</tr>
<tr>
<td>ECA</td>
<td>Emission Control Area</td>
</tr>
<tr>
<td>EE</td>
<td>Erneuerbare Energien</td>
</tr>
<tr>
<td>EEDI</td>
<td>Energy Efficiency Design Index</td>
</tr>
<tr>
<td>ELSTAT</td>
<td>Elliniki Statistikí Archí; griechisches Statistikamt</td>
</tr>
<tr>
<td>Eurostat</td>
<td>Europäisches Statistikamt</td>
</tr>
<tr>
<td>etc.</td>
<td>et cetera</td>
</tr>
<tr>
<td>EU</td>
<td>Europäische Union</td>
</tr>
<tr>
<td>ggl.</td>
<td>gegenüber</td>
</tr>
<tr>
<td>GmbH</td>
<td>Gesellschaft mit beschränkter Haftung</td>
</tr>
<tr>
<td>GR</td>
<td>Griechenland</td>
</tr>
<tr>
<td>GRT</td>
<td>Gross Registered Tons</td>
</tr>
<tr>
<td>GT</td>
<td>Gross-Tonnage</td>
</tr>
<tr>
<td>GTAI</td>
<td>Germany Trade and Invest</td>
</tr>
<tr>
<td>GTP</td>
<td>Greek Travel Pages</td>
</tr>
<tr>
<td>i. d. R.</td>
<td>in der Regel</td>
</tr>
<tr>
<td>IEA</td>
<td>Internationale Energie Agentur</td>
</tr>
<tr>
<td>IMO</td>
<td>International Maritim Organisation</td>
</tr>
<tr>
<td>IOPP</td>
<td>International Oil Pollution Prevention</td>
</tr>
<tr>
<td>km²</td>
<td>Quadratkilometer</td>
</tr>
<tr>
<td>LNG</td>
<td>liquefied natural gas (Flüssigerdgas)</td>
</tr>
<tr>
<td>m²</td>
<td>Quadratmeter</td>
</tr>
<tr>
<td>Mio.</td>
<td>Millionen</td>
</tr>
<tr>
<td>Mrd.</td>
<td>Milliarde</td>
</tr>
<tr>
<td>NECA</td>
<td>Nitrous Oxide Emission Control Area</td>
</tr>
<tr>
<td>NBG</td>
<td>National Bank of Greece</td>
</tr>
<tr>
<td>NSRP</td>
<td>Nationale Strategische Rahmenpläne</td>
</tr>
<tr>
<td>o. ä.</td>
<td>oder ähnliches</td>
</tr>
<tr>
<td>OECD</td>
<td>Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung</td>
</tr>
<tr>
<td>OLP</td>
<td>Betriebsgesellschaft des Hafens von Piräus</td>
</tr>
<tr>
<td>RDP</td>
<td>Regional Development Program</td>
</tr>
<tr>
<td>s. o.</td>
<td>siehe oben</td>
</tr>
<tr>
<td>S. A.</td>
<td>Société Anonyme</td>
</tr>
<tr>
<td>SAG</td>
<td>State Aid Guidelines for Maritime Transport</td>
</tr>
<tr>
<td>SECA</td>
<td>Sulphur Emission Control Area</td>
</tr>
<tr>
<td>TAIPED</td>
<td>Verwertungsfonds für das öffentliche Privatvermögen</td>
</tr>
<tr>
<td>Abkürzung</td>
<td>Definition</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Tel.</td>
<td>Telefon</td>
</tr>
<tr>
<td>TEU</td>
<td>Twenty-foot Equivalent-Units</td>
</tr>
<tr>
<td>UNFCCC</td>
<td>United Nations Framework Convention on Climate Change</td>
</tr>
<tr>
<td>UGS</td>
<td>Union of Greek Shipowners</td>
</tr>
<tr>
<td>u. a.</td>
<td>unter anderem</td>
</tr>
<tr>
<td>USA</td>
<td>United States of America</td>
</tr>
<tr>
<td>u. U.</td>
<td>unter Umständen</td>
</tr>
<tr>
<td>WEF</td>
<td>World Economic Forum</td>
</tr>
<tr>
<td>z. B.</td>
<td>zum Beispiel</td>
</tr>
<tr>
<td>z. Hd.</td>
<td>zu Händen</td>
</tr>
<tr>
<td>ZMA</td>
<td>Zielmarktanalyse</td>
</tr>
</tbody>
</table>
1. Einleitung


Die weitestgehend mittelständisch geprägte deutsche Branche ist außerdem stark exportorientiert, wobei Griechenland aufgrund seiner geographischen Lage und Gegebenheiten ein ganz besonderes Potential als Absatzmarkt für die deutschen Unternehmen der maritimen Wirtschaft darstellt. Griechische Reedereien haben eine Vormachtstellung auf den Weltmeeren ein. 20% der Kapazitäten der weltweiten und ganze 50% der europäischen Handelsflotte befinden sich in griechischer Hand. Allerdings befindet sich auch die griechische maritime Wirtschaft aufgrund weiterer Überkapazitäten in einem harten internationalen Konkurrenzkampf auf dem Gebiet des Schiffbaus. Hierbei stellen Umweltschutzaspekte und Digitalisierungsentwicklungen im Schiffsbausegment Herausforderungen dar, die auch die griechischen Reedereien für die lösen müssen, was wiederum Marktwachstum für deutsche Unternehmen eröffnet. Im Rahmen der geplanten Energiewende muss sich die internationale Schifffahrt einem drastischen Wandel unterziehen. Obwohl der Versand über die Ozeane, gemessen an dem Transportvolumen, bereits die umweltfreundlichste Transportmöglichkeit ist, besteht noch viel Kapazität zur Verbesserung. Die IMO hat dabei hohe Ziele vorgegeben, von denen auch die griechische Branche betroffen ist. Während sich die Schadstoffimmissionen bis zum Jahr 2050 halbieren sollen, soll der Transport über die Ozeane bis Ende des Jahrhunderts vollkommen klimaneutral funktionieren.

Um dieses Potential der Schifffahrtindustrie vollumfänglich nutzen zu können, bedarf es eines weiteren Investitionsschwerpunktes im Hinblick auf die größeren und kleineren Häfen des Landes. Im Rahmen der griechischen Bestrebungen, sich als internationales Logistikzentrum zu etablieren und als Teil der neuen chinesischen Seidenstraße den wichtigsten Knotenpunkt im Handel zwischen Europa und China darzustellen, spielt die Modernisierung der Häfen und der Infrastruktur an Land eine herausragende Rolle.


So bieten sich Betätigungsfelder deutscher Unternehmen insbesondere in den Bereichen der innovativen Technik und Antrieb der eingesetzten Schiffe und in der Nachrüstung älterer Modelle, der Entwicklung von Effizienzsteigerungen der Häfen und der dortigen Frachtverladung (Kräne, Lagerkapazitäten, etc.), in der Zuliefererbranche im Hinblick auf Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen (Material) sowie in der Ausbildung und Vermittlung im Handwerksbereich (Instandhaltung). Gerade die lange Tradition der Schifffahrt in Griechenland macht diesen Wirtschaftssektor zu einem zukunfts- und aussichtsreichen Betätigungsfeld für deutsche Unternehmen. Denn diese Erfahrung, kombiniert mit neuen Inspirationen aus der deutschen Schifffahrtsindustrie und in dem schon aktuellen starken Betätigungsumfang, könnten zu innovativen Entwicklungen führen, die wegweisend für die maritime Wirtschaft weltweit wären.

2. Informationen zum Zielland

2.1 Basisdaten und politisches System

Griechenland befindet sich geographisch in Südosteuropa und grenzt im Norden an Albanien, die ehemalige jugoslawische Republik Nordmazedonien, Bulgarien und im Osten an die Türkei an. Von der Gesamtfläche von 131.957 km² entfallen 106.915 km² auf das Festland. Die weiteren 25.042 km² (ca. 19 %) verteilen sich auf mehr als 3.000 griechische Inseln, von denen knapp 113 bewohnt sind. Im Süden des Landes befindet sich mit Kreta die größte griechische Insel, im Osten liegen die Ägäischen, im Westen die Ionischen Inseln (Enterprise Greece 2015). Insgesamt beträgt die Küstenlinie Griechenlands 13.676 km (Deutschland: 2.389 km), von der etwa 4.000 km auf das griechische Festland entfallen. Nach letzter Erfassung im Januar 2018 leben nach OECD-Angaben ca. 10,6 Mio. Menschen in Griechenland. Die natürliche Wachstumsrate beträgt -0,1% und befindet sich somit mittlerweile im negativen Bereich. 73 % der Griechen leben in Städten, davon allein 4,5 Mio. in der Hauptstadt Athen.
Offiziell sind etwa 93 % der Bevölkerung ethnische Griechen. Zu den Minderheiten gehören Slawen, Aromunen, Türken, Pomaken (slawischsprachige Muslime), Roma und Armenier. 98 % der Menschen gehören offiziell der griechisch-orthodoxen Kirche an, ca. 1,3 % der Bevölkerung sind als Muslime erfasst (OECD 2015; CIA 2015).

Die nachfolgende Tabelle führt die wesentlichen demographischen Kennziffern Griechenlands auf:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Demographische Kennzahlen</th>
<th>Griechenland</th>
<th>Deutschland</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bevölkerung Mitte 2018 (in Mio.)</td>
<td>10,6</td>
<td>82,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Bevölkerungsprojektion für 2050 (in Mio.)</td>
<td>10</td>
<td>79,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Geburten pro 1.000 Einwohner</td>
<td>9</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Todesfälle pro 1.000 Einwohner</td>
<td>11</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamtrfruchtbarkeitsrate (Kinder pro Frau)</td>
<td>1,3</td>
<td>1,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Säuglingssterblichkeit pro 1.000 Lebendgeborene</td>
<td>4,2</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Lebenserwartung bei der Geburt (Jahre) – männlich</td>
<td>78</td>
<td>78</td>
</tr>
<tr>
<td>Lebenserwartung bei der Geburt (Jahre) – weiblich</td>
<td>84</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>Bevölkerung &lt; 15 Jahre (in %)</td>
<td>14</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Bevölkerung &gt; 64 Jahre (in %)</td>
<td>21</td>
<td>21</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Stiftung Weltbevölkerung, 2019, eigene Darstellung


Sie bestehen schließlich auf dritter Ebene aus 325 Gemeinden (Dimos), die jeweils von einem Bürgermeister geführt werden. Der jeweilige Gemeinderat wird alle fünf Jahre gewählt. Die Gemeinden unterteilen sich wiederum in Gemeindebezirke. Die graphische Verteilung der 13 Regionen, die aus den ehemaligen 54 Präfekturen zusammengefasst wurden, verdeutlicht die folgende Karte:

**Abbildung 1: Verwaltungsbezirke Griechenlands**

Die politische Situation nach den letzten Parlamentswahlen im Juli 2019, welche einen spürbaren politischen Machtwechsel zur Folge hatte, wird ausführlich im Kapitel 6 dargestellt und im Hinblick auf die damit einhergehenden wirtschaftlichen Auswirkungen untersucht werden.

### 2.2 Wirtschaft, Struktur und Entwicklung

Der Ausbruch der globalen Finanzkrise 2007 markierte den Beginn der griechischen Wirtschaftskrise. Bereits im Jahr 2009 musste die griechische Regierung gegenüber den Mitgliedern der Eurozone einräumen, dass die aktuelle Staatsverschuldung nicht den Kriterien des Maastricht-Vertrags in Höhe von 3 % Defizit pro Jahr, gemessen an der Wirtschaftsleistung, entsprach, sondern bereits bei 12,5 % lag. Die Folgen des zu hohen griechischen Defizits in Verbindung mit der bereits zu hohen Staatsverschuldungsquote in Höhe von 126 % im Jahr 2009 schlugen sich in den Verunsicherungen der internationalen Finanzmärkte und letztendlich in einem sprunghaften Anstieg der Zinsen auf neue griechische Staatsanleihen nieder, sodass die griechische Regierung infolgedessen de facto vom Kapitalmarkt abgeschnitten wurde. Mit der Zinssteigerung zusammenhängend schwächte sich auch das griechische Wirtschaftswachstum ab, was wiederum zu einem weiteren Anstieg der Zinsen für griechische Staatsanleihen führte.

In Folge der Staatschuldenproblematik ging im Zeitraum von 2009 bis 2017 das griechische BIP um rund 25 % zurück. Nach einer kurzzeitigen leichten Erholung im Jahr 2014 (+0,7 %) kam es in den Folgejahren infolge der politischen Entwicklung im Jahr 2015 (Referendum, Neuwahlen, Kapitalverkehrskontrollen) und der hohen Unsicherheiten bei den Verhandlungen über ein drittes Rettungspaket anfangs wieder zu einer Rezession und nachfolgend zu einer Stagnation der griechischen Wirtschaft. Im Jahr 2017 konnte dennoch ein sich langsam steigender Stabilitätskurs verzeichnet werden, so dass die Europäische Kommission ein BIP-Wachstum in Höhe von 1,4 % feststellen konnte. Diese positive Entwicklung wurde u. a. durch einen Anstieg des privaten Konsums in Folge der im Jahr

Abbildung 2: Wachstum des realen BIP 2009 bis 2018 in % (ggü. dem Vorjahr)

* Schätzungen bzw. Prognosen
Quelle: Ministry of Finance Minister of the Hellenic Republic; EU-Commission, European Economic Forecast Spring 2019

Der anziehende Tourismssektor konnte im Jahr 2017 ebenfalls einen positiven Effekt auf das griechische Wirtschaftswachstum ausüben. Im Vergleich zum Vorjahr wurden 8 % mehr ausländische Besucher registriert, was gemäß der griechischen Zentralbank zu einem Anstieg der Einnahmen um etwa 11 % führte. Neben der positiven Tourismusentwicklung fiel 2017 auch der erreichte Primärausgleich um 3,6 % positiv ins Gewicht. Für das Jahr 2016 war noch ein Haushaltssaldo von lediglich 0,6 % zu verzeichnen. Im Jahr 2018 wurde ein Anstieg des BIP von 1,9 % erreicht. Zum derzeitigen Wachstum trägt in erster Linie der Tourismus bei. Die Touristenzahlen nahmen auch im Jahr 2018 weiter um etwa 10 % zu, was sich wiederum positiv auf das griechische Wirtschaftswachstum auswirkte.


Abbildung 3: Wirtschaftliche Entwicklung Griechenlands 2017 bis 2019 (reale Veränderung zum Vorjahr in %)

* Schätzungen bzw. Prognosen, ** Waren und Dienstleistungen, nominale Veränderungen
Quelle: EU-Commission, European Economic Forecast Spring 2019

2.2.1 Investitionen

Die Bruttoanlageinvestitionen werden gemäß EU-Erwartungen im Jahr 2019 real um 10,1 % steigen. Im Jahr 2017 sorgten vor allem die Investitionen des Tourismussektors in neue Transportmittel für einen Anstieg bei den Bruttoanlageinvestitionen. Diese haben sich zum Vorjahreszeitraum fast verdoppelt.

Für das öffentliche Investitionsprogramm hat die griechische Regierung rund 6,8 Mrd. EUR veranschlagt. Etwa 5,8 Mrd. EUR sind für Projekte vorgesehen, die von der EU kofinanziert werden. Im Jahr 2017 wurden rund 6,2 Mrd. EUR dafür genutzt, 0,5 Mrd. EUR weniger als geplant. Im Mittelpunkt stehen Infrastrukturprojekte sowie die Förderung des verarbeitenden Gewerbes, des Tourismus, der Gesundheitsbranche und des Umweltschutzes.

2.2.2 Konsum

Tabelle 2: Makroökonomische Prognosen für Griechenland

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>BIP-Wachstum (% Jahr für Jahr)</td>
<td>0,5</td>
<td>0,7</td>
<td>-0,3</td>
<td>-0,2</td>
<td>1,6</td>
<td>2,5</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Arbeitslosigkeit (% der gesamten Erwerbsbevölkerung)</td>
<td>12,7</td>
<td>26,5</td>
<td>24,9</td>
<td>23,6</td>
<td>21,8</td>
<td>20,4</td>
<td>18,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Privater Konsum (% Jahr für Jahr)</td>
<td>0,7</td>
<td>0,6</td>
<td>-0,5</td>
<td>0,0</td>
<td>0,9</td>
<td>1,2</td>
<td>1,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Daten der Europäischen Kommission

2.2.3 Außenhandel

Nach Angaben der griechischen Statistikbehörde ELSTAT wurden im Jahr 2017 Waren und Dienstleistungen im Wert von ca. 50 Mrd. EUR von Griechenland importiert, was einen Zuwachs von ca. 7,1 % zum Vorjahr ausmachte.


Die wichtigsten Importe Griechenlands im Jahr 2017 stellten mineralische Brennstoffe (24 %), Maschinenbauerzeugnisse und Fahrzeuge (22 %), Chemikalien und Chemieprodukte (15 %), Nahrungsmittel und lebende Tiere (11 %) sowie verschiedene Industrieerzeugnisse (12 %) dar. Dabei stammen 52 % der Importe aus der EU und 48 % aus Drittländern. Den Großteil der griechischen Exporte machten im selben Jahr mineralische Brennstoffe (31 %), Industrieerzeugnisse (16 %), Nahrungsmittel und lebende Tiere (15 %) sowie Maschinenbauerzeugnisse und Fahrzeuge (9 %) aus. Griechenland exportiert 54 % seiner Waren und Erzeugnisse in die EU und 46 % in Drittländer.

Im Zeitraum von Januar bis August 2018 konnten Importe von insgesamt 36,5 Mrd. EUR verzeichnet werden. Verglichen mit der gleichen Periode im Vorjahr stellt dies einen Rückgang von ca. 9 % dar. Hingegen beliefen sich die Exportzahlen desselben Zeitraumes auf knapp 22 Mrd. EUR, was einen Zuwachs von über 17 % im Vergleich zur Vorjahresperiode ausmacht.

Wichtigster Handelspartner Griechenlands bleibt Deutschland, dicht gefolgt von Italien, das den größten Anteil griechischer Produkte darstellt. Gemäß dem Europäischen Statistikamt Eurostat bildeten hierbei die wichtigsten Exportländer Italien (10,6 %), Deutschland (7,1 %), die Türkei (6,8 %), Zypern (6,5 %) und Bulgarien (4,9 %). Was die Importe im Jahr 2017 betrifft, stellte Deutschland mit 10,4 % den Hauptlieferanten dar, gefolgt von Italien (8,1 %), Russland (6,8 %) und Südkorea (6,3 %) (DGIHK Wirtschaftsführer 2018).

2.2.4 Importe aus Deutschland


2.2.5 Exporte nach Deutschland

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2014</th>
<th>Δ (%)</th>
<th>2015</th>
<th>Δ (%)</th>
<th>2016</th>
<th>Δ (%)</th>
<th>2017</th>
<th>Δ (%)</th>
<th>2018</th>
<th>Δ (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Deutsche Exporte nach GR</td>
<td>5.063,8</td>
<td>+7,3</td>
<td>4.879,9</td>
<td>-3,6</td>
<td>4936,6</td>
<td>+1,1</td>
<td>5.224,4</td>
<td>+5,8</td>
<td>5.736,6</td>
<td>+9,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Exporte nach D</td>
<td>1.749,1</td>
<td>-2,7</td>
<td>1.838,2</td>
<td>+5,1</td>
<td>1.909,1</td>
<td>+3,9</td>
<td>1.915,3</td>
<td>+2,0</td>
<td>1.971,6</td>
<td>+1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Handelsvolumen</td>
<td>6.812,9</td>
<td>+4,6</td>
<td>6.718,1</td>
<td>-1,4</td>
<td>6.845,7</td>
<td>+1,9</td>
<td>7.139,7</td>
<td>+4,3</td>
<td>7.708,2</td>
<td>+8,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019
3. Marktdarstellung und Entwicklung

3.1 Schiffbau und Schiffsausrüstung – Bedeutung der griechischen Reeder

Der globale Schiffbau ist stark konzentriert. 90 % der Schiffe werden von asiatischen Werften gebaut. Dagegen ist der Markt für Ausrüstung bzw. einzelne Bestandteile, die letztendlich 65 % des Schiffswertes ausmachen, in einem umfangreichen Netzwerk globaler Lieferketten stark diversifiziert. NBG Research schätzte, dass griechische Reeder fast 1/10 dieses Marktes "kontrollieren", indem sie einen jährlichen Bedarf an Schiffsausrüstung von rund 8 Mrd. EUR erzeugen, wovon 6 Mrd. EUR auf den Bau neuer Schiffe (über Werften) und die restlichen 2 Mrd. EUR auf direkte Ausgaben der Reedereien für Reparaturen und Flottenwartung (Ersatzteile usw.) entfallen. Während die EU-Länder jedoch mehr als ein Drittel des weltweiten Angebots an Schiffsausrüstung produzieren, decken griechische Unternehmen derzeit nur 0,1 % des Marktes ab. (Branchenbericht der National Bank of Greece Juli 2016)

Abbildung 4: Top 10 der Schiffbaunationen im Jahr 2017 nach gewichteter Bruttoraumzahl (in Mio. cgt)

[Diagramm der Top 10 nationale des Schiffbaus im Jahr 2017 nach gewichteter Bruttoraumzahl]


Durch umfangreiche Investitionen der griechischen Reeder in neue Schiffe, ist das Durchschnittsalter der griechischen Flotte drastisch gesunken. In den letzten zehn Jahren haben griechische Reeder im Durchschnitt 10 Mio. BRZ pro Jahr bestellt, was 9 Mrd. EUR (18 % des weltweiten Schiffbauwertes) entspricht. Trotz der Aufwärtsspiegelung, die sich aus den überalterten Flotten der kleineren Unternehmen ergibt, wurde das Durchschnittsalter der von Griechenland kontrollierten Schiffe von mehr als 1.000 DWT von 18 Jahren im Jahr 1990 auf 10 Jahre im Jahr 2015 gesenkt (3 Jahre unter dem Welt durchschnitt).
3.1.1 Schiffbau in asiatischen Werften:


Es ist auch wichtig, die Bedeutung der griechischen Reeder für die Tätigkeit der asiatischen Werften zu beachten (in denen über 75 % des aktuellen griechisch kontrollierten Auftragsbüchs bearbeitet wird). Insbesondere decken die griechischen Aufträge 20 % des Umsatzes der koreanischen Werften, 10 % des Umsatzes der chinesischen Werften und 5 % des Umsatzes der japanischen Werften ab.


Auf diese Weise können die griechischen Reeder ihren Einfluss ausüben, damit die von ihnen gewünschten Hersteller in die Lieferantenliste der Werften aufgenommen werden, sodass der griechische Markt für maritime Technik zugleich einen Zugang zum asiatischen Markt der Schiffsproduktion bietet.

3.1.2 Angebot und Nachfrage für Schiffsausrüstung


Es sei darauf hingewiesen, dass es gewisse Unterschiede bei bestimmten Arten von Schiffsausrüstung gibt. So decken die EU-Länder mehr als die Hälfte der asiatischen Importe von Antriebssystemen ab, verglichen mit nur 14 % bei Navigationssystemen, die hauptsächlich aus anderen asiatischen Ländern importiert werden. Diese Art von Schiffsausrüstung steht im Mittelpunkt der deutschen Exporte, die 45 % der EU-Exporte nach Asien abdecken.


3.1.3 Schwachstellen des griechischen Marktes für Schiffsausrüstung

Die Schwachstellen des griechischen Schiffsausrüstungsmarktes sind vor allem seine angebotsseitigen Schwächen, hauptsächlich begrenzte Innovationstätigkeit und Clusterbildung.


3.1.4 Griechische Schiffsreparaturindustrie: 2018

Nach den vom Griechischen Statistischen Amt (ELSTAT) bekanntgegebenen Daten über die Aktivitäten der griechischen Schiffsreparaturindustrie, betrug im Jahr 2018 die Zahl der reparierten Schiffe 541, was einem Anstieg von 21,0 % gegenüber dem Jahr 2017 entspricht. Die Gesamttonnage der reparierten Schiffe beträgt 5.676.775 BRT, was einem Anstieg von 23,4 % entspricht. Im entsprechenden Zeitraum 2017-2016 war die Zahl der reparierten Schiffe um 0,4 % und ihre Tonnage um 10,4 % gestiegen (Tabelle 4).

Die meisten reparierten Schiffe im Jahr 2018 wurden auf Reparaturwerften repariert. Konkret wurden 69,5 % der reparierten Schiffe (376 Schiffe) mit einer Gesamttonnage von 4.097.457 BRT auf Reparaturwerften und die restlichen 30,5 % (165 Schiffe) mit einer Gesamttonnage von 1.579.318 BRT in Trockendocks repariert. Im Jahr 2018 wurde im Vergleich zu 2017 ein Anstieg der Anzahl der reparierten Schiffe auf Reparaturwerften um 12,2 % und ein entsprechender Anstieg der Gesamttonnage um 4,9 % verzeichnet. Die Reparaturen in Trockendocks verzeichneten einen stärkeren Anstieg, nämlich 47,3 % bei der Anzahl der reparierten Schiffe und 127,7 % bei der Gesamttonnage (Tabelle 4).
Abbildung 6: Schiffsreparaturaktivitäten 2010 bis 2018 in Griechenland

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>445</td>
<td>5.131.185</td>
<td>447</td>
<td>4.599.872</td>
<td>541</td>
<td>5.676.775</td>
<td>0,4</td>
<td>-10,4</td>
</tr>
<tr>
<td>In Trockendocks</td>
<td>123</td>
<td>1.177.933</td>
<td>112</td>
<td>693.456</td>
<td>165</td>
<td>1.579.318</td>
<td>-8,9</td>
<td>-41,1</td>
</tr>
<tr>
<td>In Reparaturwerften</td>
<td>322</td>
<td>3.953.252</td>
<td>335</td>
<td>3.906.416</td>
<td>376</td>
<td>4.097.457</td>
<td>4,0</td>
<td>-1,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: statistics 2019

Abbildung 7: Schiffsreparaturaktivitäten 2016 bis 2018 in Griechenland

Quelle: statistics 2019
3.2 Konsolidierungsprozess in der Schifffahrt


2018). In der folgenden Periode wurden etwa 4,7 Mrd. USD fast 400 neue und gebrauchte Schiffe einsetzen können.

3.3 Griechenland – internationaler Logistikstandort

3.3.1 Griechenland als internationaler Logistikstandort


Der griechische Staat und die Schiffsseigner sind sich einig, dass die griechische Schifffahrt international wettbewerbsfähig bleiben muss, um den wirtschaftlichen, politischen und strategischen Bedarf an Land zu maximieren und dem harten Wettbewerb der großen Schifffahrtszene außerhalb Europas Stand zu halten. Dies haben sie sich als gemeinsames Ziel gesetzt (UGS 2016-2017; Annual Report).

3.3.2 Griechische Handelsflotte

Tabelle 5: Zuwachs der griechischen Handelsflotte

<table>
<thead>
<tr>
<th>Schiffstyp</th>
<th>2015</th>
<th>2016</th>
<th>2017</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Massengutfrachter*</td>
<td>1.929</td>
<td>2.040</td>
<td>2.169</td>
</tr>
<tr>
<td>Tanker*</td>
<td>808</td>
<td>851</td>
<td>1.004</td>
</tr>
<tr>
<td>Containerschiffe*</td>
<td>274</td>
<td>381</td>
<td>363</td>
</tr>
<tr>
<td>LNG-Tanker</td>
<td>74</td>
<td>74</td>
<td>82</td>
</tr>
<tr>
<td>LPG-Tanker*</td>
<td>26</td>
<td>66</td>
<td>76</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* über 20.000 DWT
Daten von Petrofin (Stand: Dezember 2017)


Laut dem Beratungsunternehmen VesselsValue liegen fast ein Drittel aller Tanker, ein Fünftel aller Massengutfrachter und rund 15 % der LNG- und LPG-Flotte in griechischen Händen. Der Wert der griechischen Schiffe mit einer Tragfähigkeit über 1.000 Bruttoraumzahl liegt bei 99,6 Mrd. USD. Etwa 36 % entfallen jeweils auf Tanker und Massengutfrachter. Der Wert der griechischen LNG-Flotte liegt bei rund 13,5 Mrd. USD.


Die Entwicklung der Anzahl der Reedereien ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

Abbildung 8: Anzahl der griechischen Reedereien im Zeitverlauf

Quelle: Petrofin Research, 2018

Die Größe der griechischen Handelsflotte erhöhte sich im Oktober 2018 um 0,5 % gegenüber Oktober 2017, während im Oktober 2017 ein Anstieg von 0,7 % gegenüber Oktober 2016 zu verzeichnen war. Dem gegenüber steht im Oktober 2018 ein Rückgang der Bruttoregistertonnen für Schiffe mit 100 BRT und höher, um 4,1 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Entwicklung der Anzahl der Schiffe und der Bruttoregistertonnen im Zeitverlauf ist der folgenden Abbildung detailliert zu erkennen.

### Tabelle 6: Anzahl und Tonnage griechischer Handelsschiffe mit 100 BRT und mehr nach Schiffstyp

<table>
<thead>
<tr>
<th>Types of ships</th>
<th>2016</th>
<th>2017</th>
<th>Δ (%) 2017/2016</th>
<th>2018</th>
<th>Δ (%) 2018/2017</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Frachter</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Anzahl Schiffe</td>
<td>448</td>
<td>433</td>
<td>-3,3%</td>
<td>419</td>
<td>-3,2%</td>
</tr>
<tr>
<td>Tonnage (GRT)</td>
<td>14.401.203</td>
<td>13.489.205</td>
<td>-6,3%</td>
<td>12.877.504</td>
<td>-4,5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Tanker</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Anzahl Schiffe</td>
<td>521</td>
<td>519</td>
<td>-0,4%</td>
<td>500</td>
<td>-3,7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Tonnage (GRT)</td>
<td>28.658.789</td>
<td>29.367.706</td>
<td>2,5%</td>
<td>28.072.477</td>
<td>-4,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>Passagierschiffe</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Anzahl Schiffe</td>
<td>621</td>
<td>645</td>
<td>3,9%</td>
<td>677</td>
<td>5,0%</td>
</tr>
<tr>
<td>Tonnage (GRT)</td>
<td>1.366.364</td>
<td>1.351.801</td>
<td>-1,1%</td>
<td>1.305.947</td>
<td>-3,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>Andere</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Anzahl Schiffe</td>
<td>243</td>
<td>257</td>
<td>5,8%</td>
<td>265</td>
<td>3,1%</td>
</tr>
<tr>
<td>Tonnage (GRT)</td>
<td>85.191</td>
<td>90.296</td>
<td>6,0%</td>
<td>93.642</td>
<td>3,7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Anzahl Schiffe</td>
<td>1.833</td>
<td>1.854</td>
<td>1,1%</td>
<td>1.861</td>
<td>0,4%</td>
</tr>
<tr>
<td>Tonnage (GRT)</td>
<td>44.511.547</td>
<td>44.299.008</td>
<td>-0,5%</td>
<td>42.349.570</td>
<td>-4,4%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: statistics 2019a


15 griechische Reeder wurden auf der prominenten Lloydys-Liste der 100 mächtigsten Persönlichkeiten in der globalen Schifffahrt aufgeführt, darunter zwei Frauen (The National Herald July 10, 2019).

**Tabelle 7: Die größten griechischen Reeder geordnet nach der Tragfähigkeit ihrer Schiffe in dwt (Stand 2016)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Firma</th>
<th>Anzahl der Schiffe</th>
<th>dwt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Angelicoussis Group</td>
<td>137</td>
<td>26.027.862</td>
</tr>
<tr>
<td>Cardiff Marine Inc.</td>
<td>115</td>
<td>14.790.629</td>
</tr>
<tr>
<td>Navios Group</td>
<td>146</td>
<td>14.392.629</td>
</tr>
<tr>
<td>Dynacom Tankers</td>
<td>112</td>
<td>13.900.022</td>
</tr>
<tr>
<td>Tsakos Group</td>
<td>90</td>
<td>9.275.747</td>
</tr>
<tr>
<td>Thenamaris</td>
<td>89</td>
<td>9.255.932</td>
</tr>
<tr>
<td>Star Bulk Carriers</td>
<td>78</td>
<td>8.633.101</td>
</tr>
<tr>
<td>Minerva Marine Inc.</td>
<td>65</td>
<td>7.436.949</td>
</tr>
<tr>
<td>Marmaras Nav. Ltd</td>
<td>50</td>
<td>7.087.279</td>
</tr>
<tr>
<td>Alpha Tankers &amp; Frt.</td>
<td>44</td>
<td>6.805.760</td>
</tr>
<tr>
<td>Diana Shipping</td>
<td>62</td>
<td>6.575.981</td>
</tr>
<tr>
<td>Eastern Med Mar</td>
<td>66</td>
<td>6.224.786</td>
</tr>
<tr>
<td>Costamare Shipping</td>
<td>71</td>
<td>5.594.048</td>
</tr>
<tr>
<td>Golden Union</td>
<td>46</td>
<td>5.450.696</td>
</tr>
<tr>
<td>Capital Maritime</td>
<td>59</td>
<td>5.368.828</td>
</tr>
<tr>
<td>Olympic Shipping &amp; Management</td>
<td>27</td>
<td>5.227.308</td>
</tr>
<tr>
<td>Chandris Group</td>
<td>36</td>
<td>4.555.651</td>
</tr>
<tr>
<td>Neda Maritime Agency</td>
<td>29</td>
<td>4.544.956</td>
</tr>
<tr>
<td>New Shipping</td>
<td>26</td>
<td>4.461.577</td>
</tr>
<tr>
<td>Polembros Shipping</td>
<td>24</td>
<td>4.391.616</td>
</tr>
<tr>
<td>Enterprises Shipping &amp; Trad</td>
<td>51</td>
<td>4.219.756</td>
</tr>
<tr>
<td>Danaos Shpg</td>
<td>57</td>
<td>4.026.465</td>
</tr>
<tr>
<td>Centrofin Mngt</td>
<td>26</td>
<td>3.840.069</td>
</tr>
<tr>
<td>Embricos Group</td>
<td>26</td>
<td>3.646.938</td>
</tr>
<tr>
<td>Arcadia Shpmgt</td>
<td>33</td>
<td>3.607.767</td>
</tr>
<tr>
<td>Laskaridis Shpg</td>
<td>65</td>
<td>3.516.435</td>
</tr>
<tr>
<td>Safe Bulkers</td>
<td>39</td>
<td>3.497.336</td>
</tr>
<tr>
<td>Marine Management</td>
<td>56</td>
<td>3.120.016</td>
</tr>
<tr>
<td>Alma Maritime Ltd</td>
<td>33</td>
<td>2.980.133</td>
</tr>
<tr>
<td>Firma</td>
<td>Anzahl</td>
<td>Umsatz (ME)</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------------------</td>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Enesel</td>
<td>18</td>
<td>2.888.283</td>
</tr>
<tr>
<td>Moundreas, N.G.</td>
<td>26</td>
<td>2.834.565</td>
</tr>
<tr>
<td>Technomar Shipping</td>
<td>46</td>
<td>2.653.041</td>
</tr>
<tr>
<td>Fairsky</td>
<td>20</td>
<td>2.643.870</td>
</tr>
<tr>
<td>Samos Steamship</td>
<td>28</td>
<td>2.586.356</td>
</tr>
<tr>
<td>Transmed Shipping</td>
<td>20</td>
<td>2.580.403</td>
</tr>
<tr>
<td>Nereus Shipping S.A</td>
<td>17</td>
<td>2.580.274</td>
</tr>
<tr>
<td>Eletson Corp.</td>
<td>48</td>
<td>2.572.352</td>
</tr>
<tr>
<td>GasLog</td>
<td>27</td>
<td>2.273.175</td>
</tr>
<tr>
<td>Lomar Shipping</td>
<td>67</td>
<td>2.239.124</td>
</tr>
<tr>
<td>Kyklades Maritime</td>
<td>17</td>
<td>2.234.517</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Gesamt</strong></td>
<td><strong>2.092</strong></td>
<td><strong>230.551.381</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Quelle: Greek Reporter, Naftemporiki


Die größten Herausforderungen bestehen, wie bereits beschrieben, in der notwendigen weltweiten Konsolidierung der Branchen und hinsichtlich der Anpassung der griechischen Schifffahrt an die gegenwärtigen Umweltregulierungen und notwendigen Modernisierungsmaßnahmen für eine nachhaltige Schifffahrt.
4. Technologische Trends


Im September 2017 trat das Ballastwasser-Übereinkommen (Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) der International Maritime Organization (IMO) in Kraft. Seither müssen alle Schifffahrtsgesellschaften die folgenden Bestimmungen erfüllen:

1) Ballastwasser und dessen Ablagerungen müssen gemäß einem bestimmten Ballastwasser-Managementplan behandelt werden. Zu diesem Zweck muss auf jedem Schiff ein Ballastwasser-Managementsystem (BWMS) installiert werden. Die Investitionskosten belaufen sich auf bis zu 2,5 Mio. USD pro Schiff.
2) Das BWMS muss nach Ablauf des internationalen Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP) eingebaut werden. Das Zeugnis wird alle fünf Jahre erneuert, normalerweise im Rahmen der Klassenerneuerung des jeweiligen Schiffes. Daher muss jedes Schiff spätestens ab September 2022 über ein System zur Ballastwasseraufbereitung verfügen. Im Oktober 2016 beschloss die IMO, die weltweit zulässigen Schwebefloxidemissionen bis 2020 zu verringern. Dazu muss entweder der Schwefelgehalt des Marinedieselöls von 3,5 % auf 0,5 % verringert werden oder es müssen technische Anlagen zur Emissionsverringerung installiert werden.
Um die Emissionsobergrenzen einzuhalten, müssen Schiffseigentümer entweder Treibstoff mit niedrigem Schwefelgehalt verwenden, oder Abgasreinigungssystemen (sog. Scrubber) einbauen. Die Verwendung von LNG als Treibstoff wäre auch eine Möglichkeit, dabei sind allerdings umfangreiche Umbauten an den bestehenden Schiffen erforderlich, sodass dies nur für neu gebaute Schiffe eine sinnvolle Alternative.
Zur Einhaltung der neuen Verordnungen müssen Schiffseigentümer entscheiden, ob sie Investitionskosten für Ballastwasser-Aufbereitungssysteme, Scrubber-Technologie und Klassenerneuerungen in Höhe von ca. 7 bis 11 Mio. USD pro Schiff aufbringen oder ob sie das betreffende Schiff ab Ende 2017 verschrotten.


In der Schifffahrt, die immer wieder von Piraterie bedroht wird, sollen eine optimierte Lagebilderrstellung und Informationsvernetzung mehr Sicherheit garantieren. 

Die Etablierung moderner Sektorenkopplungssysteme, sowohl in Hafenanlagen als auch auf den Schiffen selbst, werden für die Branche besonders wichtig. Hinzu kommt die Notwendigkeit, die Schiffe mit innovativen Kraftstoffanlagen auszurüsten (BMWi 2018).

4.1 Sektoren-Kopplung/ Offshore-Technologie


Aufgrund der verlässlichen und leistungseffizienten Energiegewinnung, die die Windenergie in diesem Bereich bietet, ist zu erwarten, dass die klimafreundliche Energiequelle zukünftig mehr und mehr an Bedeutung gewinnen wird (BMWi 2017).

4.2 Innovativer Schiffsbau


Blue Planet Shipping möchte ihre Nachhaltigkeitspolitik umzusetzen und die Umwelt schützen. Das Unternehmen ist Gründungsmitglied der Thalassa Foundation. Diese gemeinnützige Organisation setzt sich für die Erhaltung der empfindlichen Meeresumwelt ein. „Wir verpflichten uns zum Schutz der Umwelt sowie zu Investitionen in Nachhaltigkeit und saubere Energie“, sagt Marianthe Patrona, Geschäftsführerin von Blue Planet Shipping (Greek City Times, 2018).
4.3 Umweltfreundlicher Treibstoff

Angesichts des straffen Klimaschutzfahrplans der IMO von 2018, der vorsieht, bis 2050 die globalen Treibhausimmissionen der Schiffsfahrt um 50 % zu reduzieren und bis Ende des Jahrhunderts sogar die vollständige Klimaneutralität der Schifffahrt zu erreichen, steht fest, dass gerade Griechenland im Bereich der Umwelttechnologien noch einige Investitionen tätigen wird.

Im Rahmen der Energiewende ist vor allem die Umrüstung der Schiffe auf umweltfreundlichere Treibstoffverarbeitungsanlagen notwendig. Das mit der Richtlinie verfolgte Ziel der Reduzierung des Treibstoffschwefelgehalts, von derzeit 3,5 % auf nur noch 0,5 % ab 2020, kann nur erreicht werden, wenn der Sektor kurzfristig entsprechende Maßnahmen ergreift. Mit dem Gemisch aus Schwer- und Dieselöl, das bisher von großen Schiffen getankt wird, sind die angestrebten Grenzwerte nicht zu erreichen. Daher sind bereits einige Reedereien dazu übergegangen, ihre Flotte mit Flüssiggas (LNG) zu betanken. Das geht derzeit mit einem enormen Ankauf von großen LNG-Tankern einher und wird auch in Zukunft für eine entsprechend große Nachfrage, auch bei deutschen Schiffsbauern, sorgen.


Abbildung 11: Bestellungen von LNG-Tankern im Jahr 2018

Quelle: Vessels Value


Die griechischen Reder haben nicht nur früher als ihre internationalen Konkurrenten den Trend zu LNG-Tankern entdeckt, sie haben auch das Design der Schiffe maßgeblich beeinflusst. Beispielsweise bei der Entwicklung besonders leichter Gastanks.

Eine Innovation ist auch die „Boris Sokolov“, ein Gastanker, der im Auftrag der griechischen Reederei Dynagas auf einer Werft im chinesischen Guangzhou gebaut wurde. Die Besonderheit des 214 Meter langen Schiffes, das 45.000 Kubikmeter verflüssigtes Erdgas transportiert: Die „Boris Sokolov“ ist ein Polartanker und kann bis zu 1,8 Meter dickes Eis durchbrechen.


4.4 Digitalisierung


5. Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

5.1 Der Hafen von Piräus


Abbildung 12: Tiefseehafen Piräus

Quelle: Die Presse 2015


5.2 Der Hafen von Thessaloniki

5.3 Neorio-Werft auf Syros

5.4 Egnatia Railway Projekt
6. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen der Schifffahrt

6.1 Parlamentswahlen Juli 2019


Die Wahlergebnisse stellen sich wie folgt dar:

**Abbildung 13: Wahlergebnisse der Parlamentswahl in Griechenland am 7. Juli 2019**

![Wahlgebenerisse](image)

Quelle: Tagesschau
Die künftige Sitzverteilung im Parlament stellt sich somit folgendermaßen dar:

**Abbildung 14: künftige Sitzverteilung im griechischen Parlament**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Partei</th>
<th>Sitze</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Nea Demokratia</td>
<td>53%</td>
</tr>
<tr>
<td>Syriza</td>
<td>29%</td>
</tr>
<tr>
<td>Bewegung des Wandels</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>KKE</td>
<td>5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>Griechische Lösung</td>
<td>3%</td>
</tr>
<tr>
<td>MeRa25</td>
<td>3%</td>
</tr>
</tbody>
</table>


6.2 Privatisierungen


Nachdem die Privatisierung lange nur schwer vorankam, sind inzwischen doch einige Privatisierungen abgeschlossen.


Auch der Hafen von Thessaloniki wurde privatisiert und befindet sich inzwischen in den Händen eines internationalen Konsortiums, bei dem wiederum China beteiligt ist.

6.3 Politische Gegebenheiten der Schifffahrtsbranche


Abbildung 15: Jahreswachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts der Welt

Ein Großteil des schleppenden Handelswachstums ist auf die gedämpften Investitionsausgaben in vielen Industrieländern zurückzuführen, die sich teilweise noch von der weltweiten Finanz- und der europäischen Schuldenkrise erholt. China trägt ebenfalls zur aktuellen Entwicklung bei, indem sich das Land weg von importintensiven Investitionen hin zu konsumabhängigem Wachstum bewegt (UGS 2016-2017; Annual Report).
6.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

6.4.1 Internationale Zuständigkeit und anwendbares Recht

Für den Fall eines Rechtsstreits mit einem Geschäftspartner in Griechenland sind insbesondere zwei Vorfragen entscheidend: Welche Gerichte sind international zuständig und welches Recht ist anwendbar?

6.4.1.1 Internationale Zuständigkeit

Da Deutschland und Griechenland Mitgliedstaaten der EU sind, gilt hinsichtlich der Frage nach der internationalen Zuständigkeit die EuGVVO (Verordnung über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen).

Nach Art. 4 Abs. 1 EugVVO gilt der Grundsatz, dass Personen, die ihren Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats haben, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit vor den Gerichten dieses Mitgliedstaats zu verklagen sind. Der „Wohnsitz“ von juristischen Personen bestimmt sich dabei nach Art. 63 Abs. 1 EugVVO. Eine juristische Person hat danach ihren Wohnsitz an dem Ort, an dem sich ihr satzungsmäßiger Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung befindet. Grundsätzlich sind also in dem Fall, dass gegen das griechische Unternehmen geklagt wird, griechische Gerichte zuständig, im umgekehrten Fall, deutsche.


Das bedeutet, dass die Vereinbarung in den schriftlichen Vertrag mit aufgenommen werden sollte. Außer Griechenland und Deutschland kann auch ein beliebiger anderer Mitgliedsstaat gewählt werden, sozusagen als „neutraler Boden“.

Möglich und empfehlenswert ist aber auch eine Schiedsgerichtsvereinbarung, vor einem internationalen Schiedsgericht. Dies hat einige Vorteile. Einer dieser Vorteile ist eine erheblich kürzere Verfahrensdauer. Schiedsgerichte arbeiten ihre Fälle schneller ab als die staatlichen Gerichte in Deutschland und erstreben auch jene in Griechenland. Ein Grund hierfür ist unter anderem das Fehlen von Berufungs- und Revisionsinstanz.


Außerdem können die Schiedsrichter durch die Parteien bestimmt werden und besitzen somit eine herausragende Expertise für das jeweilige Schiedsverfahren. Zu bedenken ist nur, dass je nach Einzelfall und Schiedsinstanz die Kosten des Schiedsverfahrens höher seien können, als im staatlichen Gerichtsverfahren und dass die Parteien des Schiedsverfahrens zum Teil auf ihr rechtliches Gehör
verzichten und im Rahmen einer möglichen Beschwerde auf grobe Verfahrensverstöße begrenzt sind. Dadurch besteht die Gefahr, dass falsche Entscheidungen nicht mehr korrigiert werden können.

6.4.1.2 Anwendbares Recht


Bei Kauf- und Dienstleistungsverträgen, in denen ein deutsches Unternehmen als Verkäufer bzw. Dienstleister fungiert, findet demnach deutsches Recht Anwendung.

6.4.2 Handelsrecht


6.4.3 Umweltrecht


6.4.4 Soziales


6.4.5 Arbeitnehmerschutz

Im Bereich des Arbeitnehmerschutzes gilt auch in Griechenland die Richtlinie 89/391/EWG vom 12. Juni 1989 (sog. „Rahmenrichtlinie“). Diese bildet gemeinsam mit den die Rahmenrichtlinie ergänzende Einzelrichtlinien ein Richtlinienpaket, das einen Sockel einzuhalten der Mindeststandards herstellt, um die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer in der EU zu verbessern. Diese beinhalten:

- Verpflichtung für Arbeitgeber, Evaluierungen der am Arbeitsplatz bestehenden Gefahren und einen diesbezüglichen Prozess der kontinuierlichen Verbesserung einzuführen
- Festlegung der Modalitäten der Einbindung der Arbeitnehmer in diesen Prozess
- Festlegung der neun allgemeinen Grundsätze der Gefahrenverhütung, die als Orientierung für Maßnahmen im Rahmen der Durchführung dieses Prozesses dienen
- Definition der Anforderungen in Bezug auf die Unterweisung der Arbeitnehmer, was im Rahmen der Durchführung dieses Prozesses von zentraler Bedeutung ist
- Festlegung der Pflichten der Arbeitnehmer in diesem Prozess
- Festlegung der präventivmedizinischen Überwachung, der die Arbeitnehmer unterzogen werden sollten

Die Richtlinienumsetzung erfolgte in Griechenland durch das “Gesetz für die Gesundheit und Sicherheit für Arbeiter”.

6.5 Zollinformationen

Als EU-Mitgliedsstaat fallen für Lieferungen aus der EU/EFTA keine Zollgebühren an. Wenn Waren in Drittländer verfrachtet werden, gilt grundsätzlich der gemeinsame EU-Außenzolltarif. Im Fall des innergemeinschaftlichen Warenverkehrs sind grundsätzlich keine Zollformalitäten notwendig, es sei denn es handelt sich um besondere Waren wie Humanarzneimittel oder Pflanzen und lebende Tiere.
7. Markteinstieg, Marktpotenziale und Chancen für deutsche Unternehmen

7.1 Markteinstieg

Für deutsche Unternehmen empfiehlt sich grundsätzlich die Zusammenarbeit mit einem griechischen Partner. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, auf die Erfahrungen des Partnerunternehmens auf dem Zielmarkt zurückzugreifen. Dies kann u. a. für die Akquise von Projekten hilfreich sein.


7.2 Marktpotenziale

Die griechische maritime Wirtschaft bietet, angesichts der oben dargestellte Situation, perspektivenreiche Marktpotenziale für deutsche Anbieter von Produkten und Dienstleistungen aus diversen Industriezweigen. Die lange Tradition der Schifffahrt in Griechenland einerseits und die deutschen Entwicklungen in der maritimen Industrie andererseits, bieten eine Basis für innovative Entwicklungen, die maßgeblich für die weltweite maritime Wirtschaft sein kann.

Es besteht insbesondere die Nachfrage nach deutschem Knowhow auf dem Gebiet innovativer Antriebsmaschinen und Technik zur Nachrüstung der älteren Schiffe im griechischen Bestand, um diese umweltfreundlicher zu machen. Die griechische Regierung prüft öffentlich-private Partnerschaften (PPPs), um die Küstenschiffahrt des Landes durch Hybrid-, LNG- und elektrische Alternativen zu ersetzen und die Nachhaltigkeit der Schifffahrtsindustrie in Richtung umweltfreundlicherer Praktiken zu verbessern, so der stellvertretende Schifffahrtsminister Nektarios Santorinios auf dem 1. Circular Economy Forum, das im April in Athen stattfand.

Mit dem Ziel, auch in Zukunft eine der stärksten Handelsflotten zu haben, wird Griechenland auch weiterhin auf die deutsche Technik setzen, u.a. den Bau von LNG-Tankern, um ihre effizienten Handelsschiffe weiter unterhalten zu können.

Dies bietet Potential für deutsche Investitionen innerhalb der Zulieferbranche im Hinblick auf Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie die Ausbildung und Vermittlung im Bereich des Handwerks.

Enormer Bedarf besteht außerdem an Entwicklungen zur Effizienzsteigerung der Häfen. In diesem Zusammenhang kann vor allem die Nutzung erneuerbarer Energien ein großes Potenzial für sektoren spezifische Produkte und Dienstleistungen deutscher Unternehmen sein. Vor allem Offshore-Technologien, wie beispielsweise die sogenannten Windparkanlagen, werden mehr und mehr nachgefragt werden und aufgrund der guten Windverhältnisse entlang der Küstenlinien ähnlichen genutzt werden können, wie bereits in großen Hafenstädten Deutschlands.


7.3 Logistische Informationen

Die geopolitische Lage Griechenlands macht das Land logistisch zu einem der größten Tore Südosteuropas für Güter, die über den Suezkanal in das Mittelmeer gelangen. Das chinesisches Unternehmen COSCO hat bereits eine Großinvestition für ein neues Schwimmdock getätigt, um die große Tiefe des Hafens ausnutzen zu können. So sollen nun auch Mutterschiffe (mother vessels) in den Häfen einfahren können, was eine Verkürzung der Güterbeförderungszeit nach Zentral-Europa mit sich bringt. Der Hafen von Piräus belegt bereits den siebten Platz unter den 20 größten Häfen Europas und ist im globalen Vergleich von Platz 96 auf Platz 38 gestiegen. Der griechische Staat stuft die Logistikbranche zusammen mit der Tourismusindustrie als einen der wichtigsten Entwicklungspfeiler des Landes ein. Der Logistiksektor trägt heute bereits 11% zum griechischen Wirtschaftswachstum bei und soll in den kommenden Jahren weiter ansteigen. Diesbezüglich hat die griechische Regierung einen Aktionsplan erstellt, der die Fertigstellung der notwendigen Infrastruktur (Fertigstellung eines Frachtzentrums, Häfen, Straßennetz) priorisiert und Zollverfahren und Unternehmensgründungen für potentielle Investoren vereinfacht.


Die Infrastrukturinvestitionen waren von der tiefen wirtschaftlichen Rezession betroffen. Die Investitions-quote bei den Infrastrukturinvestitionen liegt zwischen 0,8 Prozentpunkten des BIP (im europäischen Durchschnitt) und 1,5 Prozentpunkten des BIP (im Vergleich zur historischen Entwicklung), was im Durchschnitt 1,1% des BIP oder 2 Mrd. EUR Ausgaben pro Jahr entspricht. Der Rückstand an Infrastruktur ist in der Krise deutlich gewachsen. Der Wert von 75 laufenden oder anstehenden Projekten beläuft sich auf rund 18,7 Mrd. EUR von denen 21% auf Energieprojekte und 36% auf Bahn- und Autobahnprojekte entfallen. In Griechenland entsprachen die durchschnittlichen Infrastrukturinvestitionen im Zeitraum 2000-2017 nur 19% des BIP, dem dritt niedrigsten aller EU-Länder, was die aufkommende Infrastrukturqualität des Landes beeinträchtigte.


Dabei sind konkret geplant:

- Der Bau einer neuen, zweigleisigen Eisenbahnlinie mit moderner technischer Ausstattung, zwischen dem Korridor Athen-Patras: Diakopto-Rododafni und Rio-Patra, die den Hafen und die Stadt Patras mit Athen und dem Frachzentrum in der Ebene von Thrissio verbinden
- Elektrifizierung der Eisenbahnlinie Kioto – Rododafni
- Ost-Korridor-Projekt: Modernisierung der bestehenden eingleisigen Eisenbahnstrecke auf dem Korridor Thessaloniki-Promahonas (bulgarische Grenzen)
- Aufrüstung der Eisenbahnlinie Thessaloniki-Edomeni
- Ausbau der Eisenbahnverbindung des Hafens Pier VI von Thessaloniki mit dem Haupteisenbahnkorridor
- Installation moderner Signal- und Telekommunikationssysteme in ausgewählten Abschnitten des Eisenbahnnetzes und hier- durch Abschluss der Modernisierungsarbeiten am Korridor Athen-Saloniki
- Bau einer neuen zweigleisigen Eisenbahnlinie im Abschnitt Rododafni-Rio (nach Patras)
- Elektrifizierung des Eisenbahnabschnittes Larissa-Volos, der S-Bahn-Verbindung von Loutraki zur Hauptbahnachse sowie anderer Verbindungen (z. B. Industriegebiete, Häfen usw.)
- Verbindung der Industriegebiete Kilkis (Region Zentralmakedonien) mit der Haupteisenbahnachse
- Verbindung des Industriegebiets von Alexandroupolis (Ostmazedonien und Thrakien) mit der Haupteisenbahnachse
- Modernisierung des Eisenbahnabschnitts SKA (Acharnes)-Oinoi
- Modernisierung des Eisenbahnabschnitts Piräus-Athen-3-Brücken am Athener Hauptbahnhof (Anschluss an die Athener U-Bahn)
- Inbetriebnahme der West-Thessaloniki S-Bahn
- Modernisierung der eingleisigen Eisenbahnstrecke zwischen Paleoparsalos und Kalambaka

7.3.1 Bahnbau- und Modernisierungsprojekte:

- Bau der Metro in Thessaloniki und Erweiterung nach Kalamaria (14,3 km) mit 315.000 Passagieren pro Tag
- Die neue MetroLine 4 in Athen mit 33 km Länge (31 neue Bahnhöfe) wird voraussichtlich täglich rund 500.000 Fahrgäste bedienen, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten (Kipseli, Pagrati, Zografou)
- Ausbau der Athener U-Bahn nach Piräus (6 neue Stationen), die den Internationalen Flughafen Athen mit dem Hafen von Piräus verbinden, wird die derzeitige Kapazität auf 123.000 Passagiere erhöhen
- Die Straßenbahnverlängerung von N. Faliro to Piraeus (5,3 km) wird eine Tageskapazität von 100.000 Passagieren haben
- Der Bau des Eisenbahnkreuzes Triassio Pedio Rail Hubs wurde 2019 abgeschlossen – eines der größten kommerziellen Eisenbahnprojekte in Europa
- Bau von Doppelgleisen und Modernisierung der Signaltechnik und Elektrifizierung des OSE-Hauptnetzes zur Verbesserung des Kundenservice und der Reisezeit, um die Schiene zu einer effizienten Alternative für den Fernverkehr zu machen

Abbildung 16: aktuelle Bahnbau- und Modernisierungsprojekte in Griechenland

Quelle: PwC Greece infrastructure summary March 2018
7.3.2 Autobahnprojekte:

- EgnatiaOdos vertical Axes wird den Hauptteil von EgnatiaOdos mit Bulgarien und Serres mit Drama und Kavala verbinden
- Ionia Odos side Axis, mit einer Länge von 48,5 km wird Aktioto Amvrakia verbinden
- die Autobahn Mittelgriechenland (Teil der Autobahn E65) ist mit einer Gesamtlänge von 175 km im Bau und wird Lamia, Karditsa und Trikala mit EgnatiaOdos verbinden
- die Patras-Pyrgos Motorway ist eine physische Verlängerung von Olympia Odos mit einer Gesamtlänge von 75 km und wird eine bessere Verbindung zwischen den beiden Städten herstellen

Abbildung 17: aktuelle Autobahnprojekte in Griechenland

Quelle: PwC Greece infrastructure summary March 2018

7.3.3 Flughafen- und Hafenprojekte:


- Modernisierung der 14 vom Gemeinschaftsunternehmen Slentel-Fraport erworbenen Regionalflughäfen
- zweite Welle von Flughafenprivatisierungen
- Bau neuer Regionalflughäfen zur Unterstützung der in den Folgejahren zu erwartenden Zunahme der Touristen ankünfte
- Ausbau wichtiger Häfen als Transitterminals und Erleichterung der Verbindung mit den Nachbarländern
- Ausbau und Bau wichtiger Yachthäfen (Alimos, Kalamaria, Chios, Kreta, Glyfada, Zakynthos & Katakolo, Patra, Pylos und Rhodos & Kos) zur Deckung der steigenden Nachfrage im Marinetourismus
Abbildung 18: aktuelle Flughafen- und Hafenprojekte in Griechenland

Quelle: PwC Greece infrastructure summary March 2018

7.4 Finanzierung und Förderung


Die griechischen Banken sind nun in einer besseren Position, um die griechische Schifffahrt zu unterstützen, nachdem sie angesichts der Griechenlandkrise große Turbulenzen erlebt haben. Derzeit bleiben kleinere Eigentümer keine Fokusgruppe, aber das kann sich durchaus ändern. Griechische Banken konzentrieren sich weiterhin auf Kundeneinlagen, die ihre Liquidität unterstützen.


Insgesamt haben die 75 größten griechischen Eigentümer, die 80 % der griechischen Schifffahrt ausmachen, mehrere Möglichkeiten der Schiffsfinanzierung genutzt und ihr Wachstum wurde durch den Rückgang der westlichen Schiffsfinanzierungsbanken nicht beeinflusst.

Der Rückzug der westlichen Banken aus der Schiffsfinanzierung geht weitgehend zu Ende, da die Banken ihre gewünschten Exits oder Reduzierungen erreicht haben, während die Kredite aus Fernost und alternative Finanzierungen weiterwachsen. Die Erholung vieler Schiffssektoren unterstreicht den Prozess ebenfalls. Die Schifffahrt ist und bleibt eine kapitalintensive Branche und da die griechische Schifffahrt ihr Wachstum fortsetzt, wird erwartet, dass die griechische Schiffsfinanzierung in all ihren Formen in den kommenden Jahren ein solides Wachstum zeigen wird.

Diese Erkenntnisse ergeben sich unter anderem aus den Ergebnissen der Petrofin Bank Research von 2019 zur griechischen Schiffsfinanzierung.

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie im Überblick:

- Internationale Banken mit griechischer Beteiligung reduzierten ihr Engagement im Jahr 2018 weiter um -14,13 %, verglichen mit -10,52 % im Jahr 2017, -6,5 % im Jahr 2016 und -4,96 % im Jahr 2015. HSBC und BNP Paribas sind die einzigen beiden, die Wachstum zeigten.
- Die Credit Suisse bleibt mit einem um fast 13 % gestiegenen Portfolio an der Spitze und hat damit die Reduktion des Vorjahres von -4,17 % wieder aufgehoben.
- Die 10 größten griechischen Schiffsfinanzierungsbanken haben den Rückgang des Vorjahres rückgängig gemacht und weisen einen leichten Anstieg von 1,14 % auf, und ihr Anteil am gesamten griechischen Portfolio ist von 56,17 % im Jahr 2017 auf 57,69 % und 55,19 % im Jahr 2016 gestiegen. Das ist verständlich, denn diese Banken sind diejenigen, die sich der Schifffahrt verschrieben haben.
Die europäischen Banken machen mit 76,9 % nach wie vor den weitaus größten Teil der Gesamtkredite aus, nach 78,70 % im Jahr 2017 und 81,04 % im Jahr 2016. Für das Jahr 2015 hielten sie 81,23 % des gesamten griechischen Portfolios, verglichen mit 85,44 % im Jahr 2014 und 90 % im Vorjahr. Die Lead Manager sind um 9,21 % gestiegen und drehen damit den Vorjahresrückgang von -29,32 % um.

Die Forward-Verpflichtungen, die per Definition die Vertrauensstellung in die Zukunft der griechischen Schifffahrt belegen, gehen weiter zurück auf 2 Mrd. USD von 2,4 Mrd. USD im Vorjahr und 3,55 Mrd. USD im Jahr 2016. Die Terminzusagen für Neubauten sind um -18,09 % gesunken, was zeigt, dass die Bedeutung der Neubaufinanzierung im Vergleich zur Finanzierung aus zweiter Hand geringer ist.


| Tabelle 8: Entwicklung der griechischen Schiffsfinanzierung in den letzten 18 Jahren |
|------------------------------------------|-------|---------|
| Dezember 2001                           | 16,525 Mio. USD |
| Dezember 2002                           | 21,261 Mio. USD |
| Dezember 2003                           | 25,554 Mio. USD |
| Dezember 2004                           | 32,353 Mio. USD |
| Dezember 2005                           | 36,112 Mio. USD |
| Dezember 2006                           | 46,387 Mio. USD |
| Dezember 2007                           | 66,941 Mio. USD |
| Dezember 2008                           | 73,228 Mio. USD |
| Dezember 2009                           | 67,020 Mio. USD |
| Dezember 2010                           | 66,235 Mio. USD |
| Dezember 2011                           | 67,694 Mio. USD |
| Dezember 2012                           | 65,780 Mio. USD |
| Dezember 2013                           | 61,498 Mio. USD |
| Dezember 2014                           | 64,019 Mio. USD |
| Dezember 2015                           | 62,712 Mio. USD |
| Dezember 2016                           | 57,211 Mio. USD |
| Dezember 2017                           | 53,995 Mio. USD |
| Dezember 2018                           | 53,176 Mio. USD |

Der Abwärtstrend setzt sich fort, da das Engagement in der griechischen Schifffahrt um weitere -1,5% zurückgegangen ist. Dieser Trend hat sich jedoch in den letzten zwei Jahren verlangsamt, und 2018 ist gekennzeichnet durch eine positivere Einschätzung der Schiffsfinanzierung durch die verbleibenden Banken und den Rückgang des Engagements der aus der Branche ausscheidenden Banken.
Als Ausblick ihrer Studie, stellt die Petrofin Bank unter anderem fest, dass unter den Eigentümern weiterhin der zweistufige Kreditmarkt als Kreditmodell dominiert. Während die Top-Eigentümer kostengünstige Anlagen mit flexiblen Konditionen erreichen, kämpfen die kleineren Eigentümer um die Finanzierung. Private Equity-Fonds in der griechischen Schiffsfinanzierung wurden aufgrund ihrer hohen Kosten, weitgehend eingestellt, obwohl sie höhere Kredite als Banken anbieten.


Alle Banken, die kürzlich in den Schiffsfinanzierungsmarkt eingetreten sind, verzeichnen ein solides Wachstum. Dazu gehören die Amsterdam Trade Bank, die Bank of Cyprus, die Hellenic Bank, M&M und die Amsterdam Trade Bank und seit Kurzem auch die AstroBank. Auch viele kleinere nationale Banken im Fernen Osten und Nahen Osten bauen ihre Präsenz im Schiffsfinanzierungsbereich aus. Trotz allem ist die griechische Schiffsfahrt weiter gewachsen, was das Interesse der Banken an der griechischen Schiffsfahrt unterstreicht.
Schlussbetrachtung


Da die griechischen Reeder unter den weltweit größten Flottenbesitzern rangieren ist die Nachfrage entsprechend groß.


Die griechische Flotte, sondern vielmehr auch die griechischen Häfen müssen einen Modernisierungs- und Digitalisierungsprozess durchlaufen, wofür entsprechende Technologien benötigt werden. Der Ausbau der Häfen erfordert gegebenenfalls die Anfertigung einzelner, extra auf bestimmte Aufgaben zugeschnittener Spezialschiffe.


Mit dem Regierungswechsel, hin zu einer wirtschaftsfreundlichen und entwicklungsorientierten Regierung, ist damit zu rechnen, dass Hemmnisse, die Projekten und Investitionen bisher im Wege standen, schnell abgebaut werden und die geplanten Vorhaben bald an Fahrt gewinnen werden.

Als offizieller Repräsentant der deutschen Wirtschaft hat die Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer weitreichende Expertise in der Einleitung bilateraler Geschäftsbeziehungen und unterstützt deutsche Unternehmen bei der Identifizierung und Wahl geeigneter und erfahrener Partnerunternehmen im Land.
9. Anhang: Übersicht über zentrale Marktakteure

Dieses Kapitel führt die wichtigsten griechischen Marktakteure, Branchenvertreter und Unternehmen sowie deren Kontaktdaten auf. Die Kontaktdaten der jeweiligen Ansprechpartner, die nicht in diesem Kapitel aufgeführt sind, können auf Nachfrage bei der DG IHK eingeholt werden. Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

9.1 Zentrale Anlaufstellen

Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer (DG IHK)
Die Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer ist seit über 90 Jahren im Rahmen der bilateralen Wirtschaftsbeziehungen aktiv und stellt den natürlichen Katalysator der unternehmerischen Bemühungen dar, welche sich im Rahmen der Wirtschaftsbeziehungen entwickeln. Dabei werden die Dienstleistungen der Kammer sowohl von griechischen als auch von deutschen Unternehmen (Mitglieder und Nichtmitglieder) aller Größenordnungen sowie von Freiberuflern, Behörden und Berufsverbänden in Anspruch genommen.

Als offizielle Repräsentanz der deutschen Wirtschaft in Griechenland verfügt die Kammer über weitreichende Expertise in der Einleitung bilateraler Geschäftsbeziehungen und unterstützt aktiv die Förderung der EE, der Energieeffizienz und Umwelttechnologien sowie die Forcierung des Umweltschutzes vor Ort. Diese Expertise konnte besonders bei diversen Geschäftsreiseprogrammen, Informationsveranstaltungen und Informationsreisen unter Beweis gestellt werden, welche u. a. im Rahmen der Exportinitiative Erneuerbare Energien und Energieeffizienz des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie organisiert wurden.


Kontaktdaten:

Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer
Zweigstelle Nordgriechenland
Voulgari 50
GR-542 48 Thessaloniki
Tel.: 0030 2310 327 733
Fax: 0030 2310 327 737
E-Mail: ahkthess@ahk.com.gr, Web: www.ahk.com.gr

Hauptgeschäftsstelle Athen
Dorileou 10-12
GR-115 21 Athen
Tel.: 0030 210 6419 000
Fax: 0030 210 6445 175
E-Mail: ahkathen@ahk.com.gr, Web: www.ahk.com.gr
Ministerium für Handelsschifffahrt und Inselpolitik


Das Ministerium für Handelsschifffahrt und Inselpolitik gestaltet insbesondere die Küsten- und Hafenpolitik, regelt die Aufsicht über die Hafengebäude jeglicher Nutzungsart und unterstützt das nationale Hafensystem als prägenden und tragenden Faktor der griechischen Wirtschaft, der Inseln und der Marine.

Griechische Küstenwache

Über die Einrichtung der Griechischen Küstenwache, die dem Ministerium zugehört, ist dieses außerdem für die Sicherheitspolitik in diesem Bereich zuständig. Dem unterfallen die Regelungen zur Kontrolle der Fischerei und des Verkehrs sowie die Prävention und Strafverfolgung, insbesondere im Bereich der organisierten Kriminalität.

Darüber hinaus wird die Küstenwache auch für den Naturschutz des Meeres eingesetzt und übernimmt die Überwachung und Kontrolle der Seegrenzen. Sie unterstützt die griechische Handelsschifffahrt durch die Umsetzung internationaler Konventionen und Regulierungen auf nationaler Ebene und schafft den institutionellen Rahmen für die Ausbildung der Seeleute sowie die Arbeitsbedingungen an Bord.

Im Kontext dieser Aufgaben überwacht die Griechische Küstenwache die Entwicklungen auf internationaler Ebene und beteiligt sich an den Tätigkeiten der eingebundenen internationalen Organisationen und EU-Institutionen, um die Stellung Griechenlands hierbei zu stärken und seine Interessen zu unterstützen.

Hierfür wird die Küstenwache mit den nötigen Mittel und Ressourcen in Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Institutionen und Services ausgestattet.

Kontaktdaten:
Ministerium für Handelsschifffahrt und Inselpolitik
Akti Vasiliadi, Gate E1 – E2
GR-185 10 Athen
Tel.: +30 213 1371700, +30 213 1374700
E-mail: info@yen.gr, Web: ddy.by@yna.gov.gr
9.2 Wirtschaftskammern, Verbände und Häfen

**Industrie- und Handelskammer zu Piraeus (EBEP)**


Kontaktdaten:
Georgiou Kasimati 1, Plateia Odissou
GR-185 31 Piraeus
Tel: +30 210 41 77 2415
E-Mail: evep@pcci.gr, Web: http://www.pcci.gr/

**Schifffahrtskammer Griechenland**


Kontaktdaten:
Akti Miaouli 65
185 36 Piraeus - Griechenland
Tel: +30 210 429 3827
E-Mail: nee@nee.gr, Web: http://nee.gr/

**Vereinigung griechischer Schiffseigentümer (UGS)**


Kontaktdaten
Akti Miaouli 85 & Flessa 2 Str
GR-185 38 Piraeus
Tel: +30 210 429 1159-65
Fax: +30 210 429 1166, +30 210 429 0107
E-Mail: ugs@ath.forthnet.gr, Web: www.ugs.gr

**Maritime Hellas - navigate the Greek cluster**

Die erhobenen Mitgliedsbeiträge dienen dabei ausschließlich der Deckung der laufenden Kosten des Clusters. Etwaige Überschüsse werden direkt in die maritime Ausbildung investiert.

Kontaktdaten:
**Maritime Hellas - navigate the Greek cluster**
Akti Miaouli 65, GR-185 36 Piraeus
Tel. +30 210 42 93 827
E-Mail: info@maritimehellas.org, Web: http://www.maritimehellas.org

**Verband griechischer Schiffseigentümer im Kurzstreckenseeverkehr (HSSA)**
Mit mehr als 75 Jahren aktiver Tätigkeit ist die Vereinigung griechischer Schiffseigentümer im Kurzstreckenseeverkehr die älteste Vereinigung der Branche in Europa. Dabei vertritt sie große Schiffseigentümer wie Laskaridis, Tsakos, Nomikos, Markantonakis, Leventakis Daifa, Moundrea und Latsis.
Griechische Flussschiffe bilden dabei einen großen Anteil an der Schiffsflotte, seit sich diese Branche im letzten Jahrhundert durch die aktive Nutzung der Donau immer weiter entwickelt hat und dominieren mittlerweile den Markt im Hinblick auf die Anzahl der Schiffe und die transportierte Tonnage.

Kontaktdaten
81, Akti Miaouli Street
GR-185 38 Piraeus
Tel: +30 210 45 25 567
E-Mail: info@shortsea.gr, Web: www.shortsea.gr

**Verband griechischer Schiffseigentümer von Passagierschiffen**
Der im Jahr 1921 gegründeten Vereinigung gehören griechische und weitere europäische Schifffahrtsunternehmen an, die Eigentümer sog. Kombifähren sind, welche sowohl Fracht also auch Passagiere befördern können. Sie arbeitet als Interessenvertretung eng mit der griechischen Regierung bei der Entwicklung der Passagierschifffahrt, des Küstennetzwerks sowie der Inselpolitik zusammen.
Als Sozialpartner verhandelt und unterzeichnet die Vereinigung außerdem die Tarifverträge für die Schiffsbesatzungen.

Kontaktdaten
Akti Miaouli 7-9
GR-185 35 Piraeus
Tel: 210 42 20 820, 210 42 26 156
Fax: 210 42 20 822
E-Mail: seen@ath.forthnet.gr, Web: http://seen.org.gr/el/

**Griechischer Verband der Schifflieferanten und -Exporteure**

Kontaktdaten:
Kasimatis 1
GR-18531 Piraeus
Tel: +302104517428
Fax: +302104537345
E-Mail: info@ship-suppliers.gr, Web: http://www.ship-suppliers.gr

**Zusammenschluss griechischer Hersteller und Exporteure von Marineequipment**
Der Vereinigung gehören die größeren griechischen Unternehmen an, welche innovative und technisch hochwertige Ausrüstungsteile für den Bau, die Um- und Aufrüstung und die Instandhaltung von Schiffen sowie Hafenanlagen herstellen und exportieren. Der Zusammenschluss der Unternehmen soll das Knowhow dieser Unternehmen bündeln und ihre Position am Markt stärken.
Kontaktdaten:
Schisto Industriegebiet, Block 13,
Keratsiniou-Skaramagkas, GR-188 63 Perama
Tel.: +30 210 4093076
Fax: +30 210 4617423
E-Mail: info@hemexpo.gr, Web: http://hemexpo.gr

Weltweiter Industrie- und Marineverband (WIMA)
Es handelt sich um einen gemeinnützigen Wirtschaftsverband von marineorientierten Unternehmen. Seit 2006 hat sich die Anzahl der Mitgliedsunternehmen aus den unterschiedlichen Sektoren der Schifffahrtsbranche kontinuierlich erhöht, sodass mittlerweile ein großes Netzwerk entstanden ist, das es dem Verband möglich macht, auf jede Art der Anfrage im maritimen Wirtschaftsbereich zu bedienen. Die zugehörigen Unternehmen decken dabei die Nachfrage vom Bau neuer Schiffe über die Herstellung der nötigen Ausrüstung bis zur Instandhaltung und Reparatur bestehender Schiffe ab. Dabei arbeitet der Verband unter anderem mit dem Ministerium für Handels- schifffahrt und Inselpolitik sowie der DGIHK zusammen.

Kontaktdaten:
Skouze 14
GR-185 36 Piraeus
Tel. +30 210 4122834
Fax. +30 210 4122891
E-Mail: info@wima.gr, Web: http://www.wima.gr/

Piraeus Port Authority S.A.

Kontaktdaten
10 Akti Miaouli
Piraeus 185 38
Greece
Tel. +30 210 4550229; Fax: +30 210 4550310
E-Mail: prolp@olp.gr, Web: www.olp.gr

Thessaloniki Port Authority S.A.

Kontaktdaten
Pier A, inside the Port
54625Thessaloniki
Greece
Tel. +30 2310 593 118-121, Fax. +30 2310 510 500
E-Mail: secretariat@thpa.gr, Web: www.thpa.gr

Heraklion Port Authority S.A.
Der Hafen von Heraklion ist das Haupttor für den Personen-, Kreuzfahrt- und Handelsverkehr auf Kreta und das zweite im Personen- verkehr in Griechenland. Der Hafen verfügt über eine ausgezeichnete geostrategische Lage, da er sich in der Mitte des südöstlichen Mittelmeerrahms befindet. Heute passieren jährlich rund 1,5 Millionen Fährpassagiere, 2.500 Fähren, 250.000 Kreuzfahrtpassagiere, 300.000 Fahrzeuge, 150.000 Tonnen Bulk- und Stückgut sowie über 20.000 Container die Gates des Hafens.
Kontaktdaten
Leof. Nearchou
716 01 Nea Alikarnassos Heraklion
Greece
Tel. +30 2810-338 000, Fax. +30 2810 226110
E-Mail: info@portheraklion.gr, Web: https://portheraklion.gr

**Patras Port Authority S.A.**

Zu den Haupttätigkeiten des Hafens gehören die Verwaltung des Hafenbereichs, die Entwicklung von Hafendienstleistungen, die Eröffnung neuer Aktivitäten im Seeverkehr, Kreuzfahrten. Das staatliche Unternehmen Patras Port Authority S.A. besteht aus 3 verschiedenen Direktionen (Administration - Finanzen, Technik und Holding & Entwicklung) mit diskreten Verantwortlichkeiten, die unter der Leitung des Verwaltungsrates eng zusammenarbeiten.

Kontaktdaten
Port Services Building, South Port
Post Code. 26333 - Patras
Tel.: +30 2610 365 135, Fax: +30 2610 365 134
Email: info@patrasport.gr, Web: http://www.patrasport.gr

**Igoumenitsa Port Authority S.A.**


Kontaktdaten:
Central Passenger Terminal 2
New Port of Igoumenitsa
46100 Igoumenitsa
Tel.: +30 26650 99300, Fax: +30 26650 99330
E-Mail: olig@olig.gr, Web: https://olig.gr/en/
9.3 Marktakteure

Attica Holdings S.A. (Attica Group)

Die Attica-Gruppe ist führend in der Erbringung von Fährdiensten für Passagiere und Fracht im östlichen Mittelmeer und bedient mehr als 40 Destinationen auf dem griechischen Inlandsmarkt (einschließlich der entfernteren Destinationen der griechischen Inseln) und auf den internationalen Routen zwischen Griechenland und Italien.

Die Flotte der Attica-Gruppe besteht aus 30 Schiffen und Hochgeschwindigkeitsschiffen, die Transportdienstleistungen für Personen, Lastwagen und Privatfahrzeuge anbieten. Zu ihrer Flotte gehört die Blue Star Ferries Maritime S.A., die ein führender Anbieter von Fährdiensten auf den griechischen Inlandslinien.

Mit einer Flotte von 9 Schiffen bietet Blue Star Ferries das ganze Jahr über Transportdienstleistungen für Passagiere, Lastwagen und Privatfahrzeuge, die zu den Kykladen, dem Dodekanes, den Inseln der Nordostägäis und Kreta reisen.

Ihre Flotte besteht aus

- BLUE STAR DELOS
- BLUE STAR PATMOS
- BLUE STAR 1
- BLUE STAR 2
- BLUE STAR PAROS
- BLUE STAR NAXOS

Zur Attica Group gehört ebenfalls Hellenic Seaways, die zu den größten griechischen Unternehmen im Bereich der Personenbeförderung auf See. Das Unternehmen besitzt eine Flotte von 16 konventionellen und Hochgeschwindigkeitsschiffen, die mehr als 36 Ziele in Griechenland erreichen, sowohl auf dem Festland als auch auf den Inseln.

Das Unternehmen verfügt über:

- 8 konventionelle Schiffe (Nissos Chios, Nissos Samos, Nissos Rodos, Nissos Mykonos, Ariadne, Express Skiathos, Express Pegasus, Artemis)
- 2 highspeed Schiffe (Highspeed 4, Hellenic Highspeed)
- 4 Flying Cats (Flying Cat 3, Flying Cat 4, Flying Cat 5, Flying Cat 6)
- 2 Flying Dolphins

Kontaktdaten:
Attica Group
1-7 Lysikratous & Evripidou Street
17674 Kallithea, Athens
Greece
Tel: +30 210 891 9500; Fax: +30 210 891 9500
E-Mail: sofroni@attica-group.com; Web: www.attica-group.com

Minoan Lines Shipping S.A.


Ihre Flotte besteht aus

- H/S/F Mykonos Palace
- H/S/C Santorini Palace
- H/S/F Knossos Palace
- H/S/F Festos Palace
- Cruise Europa
- Cruise Olympia

Kontaktdaten:
17, 25th Avgoustou str.
Heraklion, Crete
Greece
Tel.: +30 2810399899, Fax: +30 2810 330308
E-Mail: info@minoan.gr, Web: www.minoan.gr

Shipping Company of Crete S.A. (ANEK Lines)
Die Reederei Shipping Company of Crete S.A (ANEK Lines) verfügt über eine Flotte von derzeit 10 Schiffen, während das Personal rund 820 Mitarbeiter (Crew und Land) umfasst.

Ihre Flotte besteht aus:
- F/B ELYROS
- F/B EL. VENIZELOS
- H/S FOLYMPIA
- H/S F HELLENIC SPIRIT
- F/B ASTERION II
- F/B KYDON
- F/B KRIKI II
- F/B KRIKI III
- F/B PREVELIS

Kontaktdaten:
24 Akti Kondili Str.
18545 Piraeus
Greece
Tel. +30 210 4197470
E-Mail: customerservice@anek.gr, Web: www.anek.gr

Neptune Lines Shipping & Managing Enterprises S.A.

Kontaktdaten:
5-9 Iassonos Street,
18537 Piraeus
Greece
Tel.: +30 210 45 57 700, Fax: +30 210 42 83 858
E-Mail: info@neptunelines.com Web: http://www.neptunelines.com

Weitere Marktakteure:

Environmental Protection Engineering S.A.
Marine Equipment
Kontaktdaten:
24 Dervenakion Str.
185 45, Piraeus, Greece
Tel.: +30 210 40 60000, Fax: +30 210 46 17423
Email: epe@epe.gr, Web: www.epe.gr

NAP Engineering P.C.
Ship Design and Marine Engineering
Kontaktdaten:
80 Kolokotroni Str.
185 35 Piraeus
Greece
Tel.: +30 210-4127655
E-Mail: nap@nap.gr, Web: http://www.napeng.gr/

Rogan Associates S.A.
Port Master Planning, Port and Marina Design
Kontaktdaten:
9, Valetta Str.
15771 Athens
Greece
Tel.: +30 210 7783958, Fax: +30 210 7750629
E-Mail: rogan@otenet.gr Web: https://www.roganassoc.gr/

Captain Nemo
Manufacturing company operating within the shipping, industrial and tourist sectors.
Kontaktdaten:
Nikitara str. 32
18233 Agios Ioannis Rentis
Greece
Tel.: +30 2104517064, +30 2104516084
Email: info@captainnemo.gr; web: http://www.captainnemo.gr

D.Koronakis S.A.
Manufacturing of ropes and wire ropes
Kontaktdaten:
Gravias Str. 56
18545 Piraeus
Greece
Fax: +30 210 4615211
Tel: +30 210 4060600
Email: koronakis@koronakis.gr; Web: http://www.koronakis.gr
Quellenverzeichnis

(Tagesschau 2019), abgerufen am 15.07.2019
https://www.tagesschau.de/multimedia/bilder/crbilderstrecke-593-origin-f1424a56-91f6-46f6-839e-d6e15f4ce801.html

(Greek City Times 2018), abgerufen am 02.08.2019

(Griechisches Amt für Statistik), abgerufen am 01.08.2019
http://www.statistics.gr/documents/20181/63d63b48-95b7-41d2-a470-786d96675e7e

(Europäisches Parlament 2018), Politische Abteilung für Struktur- und Kohäsionspolitik

(Fraport Griechenland 2019), abgerufen am 30.07.2019
https://www.fraport-greece.com/eng/airport-profiles/thessaloniki

(KfW IPEX-Bank), veröffentlicht: Januar 2017

(KPAG Kosmidis & Partner) Anwaltsgesellschaft
https://www.rechtsanwalt-griechenland.de/handelsrecht.html

https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents%CE%92%CE%B9%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%87%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B1%20%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CF%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CF%8D%20%CE%95%CE%BE%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D%20%28%CE%99%CE%BF%CF%8D%20%2016273624.html

(WKO Österreich), Ausbau und Modernisierung der griechischen Eisenbahn, 18.06.2019
https://www.wko.at/service/ausenwirtschaft/griechenland--rahmenplaene-gaben-eisenbahnsektor-prioritaet.html

(PwC Greece 2018), Infrastructure summery March 2018

(FAZ 2019), Tobias Piller, Griechenlands Wirtschaft ist hoffnungsvoll gestimmt-Aktualisiert am 08.07.2019-07:05


(FAZ 2019a), Michael Martens, Griechenland nach der Wahl - Aktualisiert am 09.07.2019-10:56

(Greek Reporter 2016), The 40 Most Powerful Greek Shipowners by Evgenia Choros - Jun 8, 2016
https://greece.greekreporter.com/2016/06/08/the-40-most-powerful-greek-shipowners/

(The National Herald December 2018)
https://www.thenationalherald.com/223888/lloyds-list-puts-15-greeks-on-100-most-powerful-shipowners/

(NafsGreen Press 2018), Staff posted on Thursday, 10 May 2018


(BMWi 2016), https://www.bmw.i.de/pressemitteilung/weltschiffsfahtsorganisationimo-beschliesst-weltweites-schwefellimit-in-kraftstoffen-ab-2020/

(BMWi 2017), Maritime Agenda 2025- Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland, verfügbar unter: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/maritime-agenda-2025.pdf?__blob=publicationFile&v=6, aufgerufen am 04.03.2019

(BMWi 2018), Maritime Forschungsstrategie 2025, verfügbar unter: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/maritime-forschungsstrategie-2025.pdf?__blob=publicationFile&v=12, aufgerufen am 23.02.2019


(European Commission 2017), Investitionsprojekt “Egnatia Railway”, verfügbar unter: https://ec.europa.eu/eipp/desktop/de/projects/project-64.html, aufgerufen am 12.02.2019

(Greek City Times, 2018), Greek ship, first in the world to use wind power, verfügbar unter https://greekcitytimes.com/2018/10/19/greek-ship-first-in-the-world-to-use-wind-power/, aufgerufen am 20.05.2019

(Greek law digest 2019), Exports/ Imports/ Costums Introduction, verfügbar unter: http://www.greeklawdigest.gr/topics.exports-imports-customs/item/256-exports-imports-customs, aufgerufen am 02.03.2019

(green shipping 2018), Mitglieder der IMO einigen sich auf Klimaziele, verfügbar unter: (https://www.green-shipping-news.de/imo-mepc-klimaziele/), aufgerufen am 23.01.2019


(GTAI 2018), German Trade &Invest, Griechische Reedereien auf Einkaufstour, online verfügbar unter https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=griechische-reedereien-auf-einkaufstour,did=1915938.html, aufgerufen am 10.04.2019


(Handelsblatt 2019a), Handelsblatt, Griechenland will zurück an den Kapitalmarkt, verfügbar unter: https://www.handelsblatt.com/finanzen/maerkte/anleihen/anleiheemission-griechenland-will-zurueck-an-den-kapitalmarkt/24035928.html, aufgerufen am 04.03.2019


(Statistisches Bundesamt 2019), Zusammenfassende Übersichten für den Außenhandel, verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/_inhalt.html aufgerufen am 14.05.2019

