MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

# Innovative Technologien für einen grünen Schiffbau und eine nachhaltige Schifffahrt in Griechenland

## Handout zur Zielmarktanalyse

## Leistungsschau 13.10. – 16.10.2025

Durchführer

AHK
Deutsch-Griechische
Industrie- und Handelskammer
Ελληνογερμανικό Εμπορικό
και Βιομηχανικό Επιμελητήριο

IMPRESSUM

**Herausgeber**
Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer
Dorileou 10 - 12
115 21 Athen
Griechenland
Tel.: +30 210 6419000
E-Mail: ahkathen@ahk.com.gr
Website: https://griechenland.ahk.de/

**Text und Redaktion**
Elsa Gavriilidou

**Stand**
Juli 2025

**Gestaltung und Produktion**
Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer

**Bildnachweis**
Canva

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

AHK Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer
Ελληνογερμανικό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο

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

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

MITTELSTAND GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für KMU (Leistungsschau in Griechenland: Innovative Technologien für einen grünen Schiffbau und eine nachhaltige Schifffahrt) erstellt.
Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.
Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

# Inhalt

**Abbildungsverzeichnis** ..... **2**

**Abkürzungsverzeichnis** ..... **3**

**1 Abstract** ..... **4**

**2 Wirtschaftsdaten kompakt** ..... **5**

Weitere Informationen über Schiffbau und Schifffahrt in Griechenland ..... 12

**3 Branchenspezifische Informationen** ..... **13**

3.1 Marktpotenziale und -chancen ..... 13

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren ..... 18

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele ..... 23

3.4 Wettbewerbssituation ..... 27

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes ..... 29

**4 Kontaktadressen** ..... **32**

**Quellenverzeichnis** ..... **36**

# Abbildungsverzeichnis

**Abbildung 1: Griechenlands Position im globalen Markt** ..... 14

**Abbildung 2: Eigentumsverteilung an der Welthandelsflotte** ..... 14

**Abbildung 3: Schiffstypen der griechischen Flotte** ..... 15

**Abbildung 4: Key Players im griechischen Markt geordnet nach dwt** ..... 28

**Abbildung 5: SWOT-Analyse Griechenland** ..... 31

# Abkürzungsverzeichnis

| Abkürzung | Bedeutung |
|---|---|
| AFIF | Alternative Fuels Infrastructure Facility – EU-Programm zur Förderung von Landstrom- und alternativen Bunkersystemen |
| AFIR | Alternative Fuels Infrastructure Regulation – EU-Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe |
| BIP | Bruttoinlandsprodukt |
| BRZ | Bruttoraumzahl (Raummaß für Schiffe) |
| CCS | Carbon Capture and Storage – $CO_2$-Abscheidung und -Speicherung |
| dwt | dead-weight tonnage – Tragfähigkeit eines Schiffes in Tonnen |
| EMFAF | European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund – EU-Förderfonds für Meer & Fischerei |
| EU-ETS | Emissions Trading System der Europäischen Union |
| FRP | Fibre-Reinforced Polymer – faserverstärkter Kunststoff |
| FSRU | Floating Storage and Regasification Unit |
| HEREMA | Hellenic Hydrocarbons and Energy Resources Management Company – griechische Energie- und Offshore-Agentur |
| H2MARINE | EU-Projekt „Hydrogen for Marine Applications“ |
| IMO | International Maritime Organization – UN-Seeschifffahrtsorganisation |
| IoT | Internet of Things – Vernetzung von Sensoren und Geräten |
| KI | Künstliche Intelligenz |
| LNG | Liquefied Natural Gas – verflüssigtes Erdgas |
| LR1 / LR2 | Long-Range-Tanker Klasse 1 bzw. 2 (ca. 60 – 120 Tsd. dwt) |
| MR1 / MR2 | Medium-Range-Tanker Klasse 1 bzw. 2 (ca. 30 – 55 Tsd. dwt) |
| NECP | National Energy and Climate Plan – nationaler Energie- und Klimaplan |
| PEM | Proton Exchange Membrane – Brennstoffzellen-Technologie |
| RRF | Recovery and Resilience Facility – EU-Aufbauinstrument |
| SAR | Search and Rescue – Seenotrettung |
| TEU | Twenty-foot Equivalent Unit – Standard-Containermaß |
| VLAC | Very Large Ammonia Carrier |
| VLCC / ULCC | Very Large / Ultra Large Crude Carrier – große / ultragroße Rohöltanker |

# 1 Abstract

Griechenland, das fast ein Fünftel der weltweiten Tramp- und Massengut-Tragfähigkeit kontrolliert, erlebt 2025 eine doppelte Zeitenwende. EU-Gesetze wie FuelEU Maritime, der Eintritt der Seeschifffahrt in den EU-ETS und die AFIR-Richtlinie verschärfen Emissionsgrenzen, während der nationale Energie- und Klimaplan die Modernisierung der Flotte priorisiert. Über 3 Mrd. € aus dem Wiederaufbauplan „Greece 2.0“ fließen gezielt in grüne Hafen- und Schiffsprojekte. Für exportorientierte deutsche Ausrüster signalisiert der Gleichklang von Regulierung und Förderung eine seltene Marktkonstellation, in der Nachhaltigkeit und Profitabilität Hand in Hand gehen.

Treiber Nummer eins ist die Wiederbelebung der Werften. Skaramangas, Elefsina und Syros wurden nach ihrer Privatisierung umfassend modernisiert und zu Zentren für Reparatur, LNG-Carrier-Wartung und Neubau ausgebaut. 2024 bearbeitete Skaramangas bereits 37 Schiffe; landesweit hat sich die Zahl der Reparaturaufträge seit 2013 nahezu verdoppelt. Der Sektor steuerte zuletzt rund 1,5 % zum BIP bei und könnte bis 2030 auf 2,5 % anwachsen. Allein in Perama entstehen hunderte neue Arbeitsplätze.

Parallel modernisiert die Handelsflotte ihr Herzstück. Im März 2025 umfasste das Register 4.221 Schiffe über 1.000 BRZ, zusätzlich stehen 426 Neubauten in den Auftragsbüchern. Die Orders stiegen binnen Jahresfrist um 50 %; besonders gefragt sind Tanker und Bulker mit Dual-Fuel-Motoren, Scrubbern, Waste-Heat-Recovery und digitalen Effizienz-Dashboards. Bereits 35 % der Neubauten verfügen über Emissionsminderungssysteme. Reeder wie Naftomar, Capital Gas und Dorian LPG ordern VLAC-Tanker mit ammoniakfähigen Aggregaten, Diana Shipping lässt Methanol-fähige Kamsarmax-Bulker bauen, und die Celestyal Discovery bunkerte 2025 erstmals Biofuel in Piräus.

Ein zweiter Wachstumsmotor ist die geplante Offshore-Windindustrie. Die Energieagentur HEREMA hat 25 geeignete Meereszonen identifiziert; bis 2030 sollen dort mindestens zwei Gigawatt installiert sein. Ein 400-Megawatt-Leuchtturmprojekt südlich von Alexandroupolis befindet sich bereits in der Pipeline. Aufbau und Betrieb verlangen Spezialschiffe, Unterwassertechnologien und intelligente Steuerungsplattformen – Felder, in denen deutsche Firmen erprobte Lösungen einbringen können. Energieinseln sind vorgesehen.

Auch die Hafenlandschaft wird umfassend umgestaltet. Piräus investiert rund 600 Mio. € in erweiterte Kreuzfahrt- und Autoterminals, Logistikzentren, umweltschonende Baggerarbeiten und ein vier-Megawatt-Landstrom-Pilotfeld. Thessaloniki vertieft und verlängert Pier 6 für Carrier bis 24.000 TEU, während Igoumenitsa, Rafina und Patras bis 2028 Cold-Ironing-Anlagen installieren. EU-Projekte wie 5G-LOGINNOV und PIXEL vernetzen Krane, Sensoren und KI-Plattformen zu durchgängig gesteuerten Umschlagketten und demonstrieren, wie Smart-Port-Konzepte Emissionen und Liegezeiten zugleich senken.

Diese Infrastruktur-Offensive wird von einer breiten Förderkulisse flankiert. Die Alternative Fuels Infrastructure Facility stellt noch 578 Mio. € für Landstrom und alternative Bunkersysteme bereit; der Islands Decarbonisation Fund bündelt 1,6 Mrd. € aus EU-ETS-Erlösen für Netzausbau, Speicher und Elektromobilität auf Inseln. Zugleich müssen alle Recovery-and-Resilience-Facility-Projekte bis August 2026 fertiggestellt sein, was die Projektgeschwindigkeit weiter erhöht und Planungssicherheit für Zulieferer schafft. Ergänzend wurden 2025 über 1,6 Mrd. € aus EU-Fonds für grüne Fähren und Hafenmodernisierungen bereitgestellt – ein klares Signal für nachhaltige Transformation auch im Kurzstrecken- und Passagierverkehr.

Bilanziert wird daher wie folgt: Stärken wie eine dominante Handelsflotte, investitionsbereite Werften, ehrgeizige Hafenbetreiber und attraktive EU-Programme überwiegen Risiken wie Fachkräftemangel, bürokratische Schnittstellen und das hohe Durchschnittsalter vieler Tanker. Für deutsche Mittelständler in Antriebstechnik, Abgasreinigung, Automatisierung oder Offshore-Logistik öffnet sich daher ein äußerst günstiges Eintrittsfenster. Wer bis 2030 strategische Allianzen mit griechischen Reedereien, Werften und Hafenbehörden schmiedet, kann sich frühzeitig in einem wachstums- und klimapolitisch geförderten Markt verankern.

# 2 Wirtschaftsdaten kompakt

## Bevölkerung & Ressourcen

### Bevölkerung und Demografie

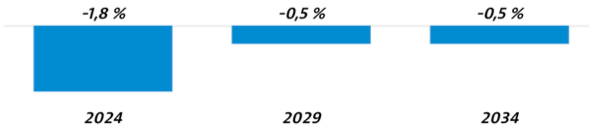
**Einwohnerzahl**

| | |
|---|---|
| 2024 | 10,0 Mio. |
| 2029 | 9,8 Mio. |
| 2034 | 9,5 Mio. |

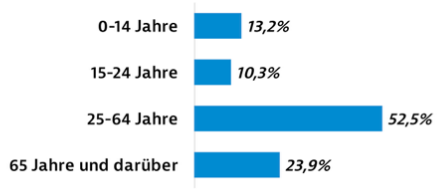
**Fertilitätsrate**
Durchschnittliche Anzahl der Geburten pro Frau

2023 | 1,3

**Bevölkerungswachstum**




**Altersstruktur**
2024




**Analphabetenquote**
Anteil an der Bevölkerung ab 15 Jahren in %

2018 | 2,1 %

### Fläche und Sprache

**Fläche**

2022 | 131.960 km²

**Geschäftssprache(n)**

Griechisch, Englisch

### Rohstoffe und Ressourcen

**Rohstoffe**
Fossil und mineralisch

Braunkohle | Erdöl | Eisenerz | Bauxit | Blei | Zink | Nickel | Magnesit | Marmor | Salz

**Gas - Fördermenge**

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

**Erdöl - Fördermenge**

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

**Gas - Reserven**

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

**Erdöl - Reserven**

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

# Wirtschaftslage

## Währung und Wechselkurse

**Währung - Bezeichnung** Euro
1 Euro = 100 Cent

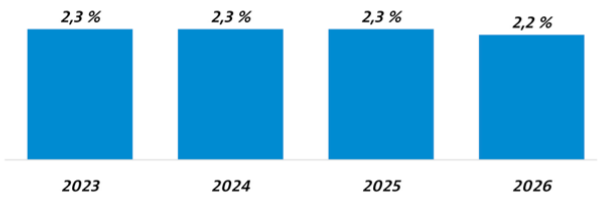
**Währung - Kurs** 1 € = 1,13 US$
04/2025

**Wechselkurse im Jahresdurchschnitt**

| | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|
| 1 € = | 1,05 US$ | 1,08 US$ | 1,08 US$ |

## Wirtschaftliche Leistung

**Wirtschaftswachstum**
Bruttoinlandsprodukt (BIP), Veränderung zum Vorjahr, real




**BIP**
Nominal

| | 2024 | *2025* | *2026* |
|---|---|---|---|
| US$ (Mrd.) | 257,1 | *267,3* | *279,6* |
| Euro (Mrd.) | 237,6 | *248,3* | *258,3* |

**BIP/Kopf**
Nominal

| | 2024 | *2025* | *2026* |
|---|---|---|---|
| US$ | 24.716 | *25.756* | *26.981* |
| Euro | 22.842 | *23.917* | *24.917* |

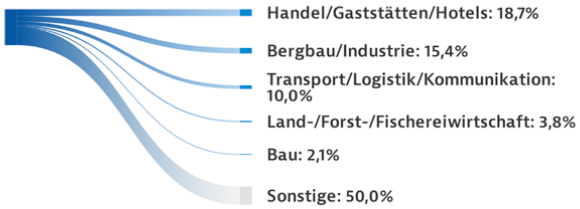
**BIP/Kopf in Kaufkraftstandards**
Nominal

| | |
|---|---|
| 2022 | 24.100 KKS |
| 2023 | 26.400 KKS |
| 2024 | 27.800 KKS |

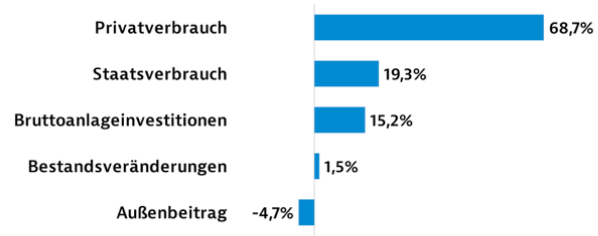
**Ausgaben für F&E**
% des BIP

| | |
|---|---|
| 2020 | 1,5 % |
| 2021 | 1,5 % |
| 2022 | 1,5 % |

**BIP-Entstehung**
Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %; 2023

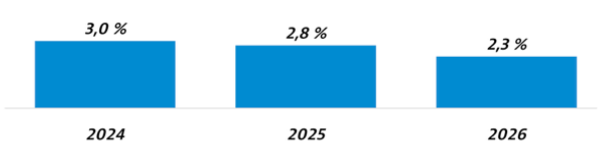



**BIP-Verwendung**
Anteil an Bruttoinlandsprodukt in %; 2023

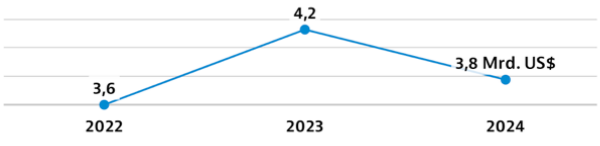



## Makroökonomische Stabilität

**Inflationsrate**




**Währungsreserven**




**Leistungsbilanzsaldo**
% des BIP

| | |
|---|---|
| *2024* | *-8,3 %* |
| *2025* | *-8,2 %* |
| *2026* | *-7,9 %* |

**Arbeitslosenquote**

| | |
|---|---|
| *2024* | *10,1 %* |
| *2025* | *9,3 %* |
| *2026* | *8,7 %* |

**Investitionsquote**
% des BIP, brutto, öffentlich und privat

| | |
|---|---|
| 2024 | 18,1 % |
| *2025* | *19,3 %* |
| *2026* | *20,3 %* |

## Öffentliche Finanzen & Verschuldung

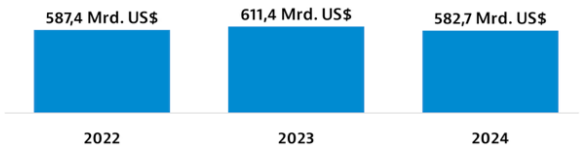
**Haushaltssaldo**
% des BIP

| | |
|---|---|
| *2024* | *1,3 %* |
| *2025* | *0,7 %* |
| *2026* | *1,4 %* |

**Staatsverschuldungsquote**
% des BIP, brutto

| | |
|---|---|
| *2024* | *153,6 %* |
| *2025* | *146,6 %* |
| *2026* | *140,6 %* |

**Auslandsverschuldung**




## Ausländische Direktinvestitionen

**FDI - Nettotransaktionen**

| | |
|---|---|
| 2021 | 6.328 Mio. US$ |
| 2022 | 8.451 Mio. US$ |
| 2023 | 5.430 Mio. US$ |

**FDI - Bestand**

| | |
|---|---|
| 2021 | 43.479 Mio. US$ |
| 2022 | 50.578 Mio. US$ |
| 2023 | 61.593 Mio. US$ |

**FDI - Hauptländer**
Anteil in %, Bestand; 2023

*Luxemburg: 17,6% | Deutschland: 13,5% | Zypern: 11,0% | Niederlande: 10,0% | Schweiz: 6,7% | USA: 5,5% | Italien: 4,9% | Vereinigtes Königreich: 4,1% | Belgien: 3,4% | Frankreich: 3,2% | Sonstige: 20,1%*

**FDI - Hauptbranchen**
Anteil in %, Bestand; 2023

*Verarbeitendes Gewerbe: 14,7% | Groß- und Einzelhandel: 11,4% | Information und Kommunikation: 9,6% | Transport und Lagerung: 8,9% | Finanzen und Versicherung: 7,2% | Energieversorgung: 7,0% | künstlerische Unterhaltung: 5,0% | Real Estate: 4,2% | Verwaltung: 3,1% | Sonstige: 28,9%*

# Außenwirtschaft

## Warenhandel

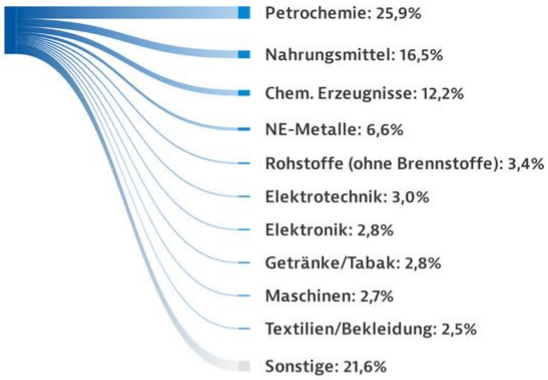
**Warenhandel**
Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen

| | 2022 | % | 2023 | % | 2024 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Exporte (Mrd. US$) | 57,6 | 21,9 | 55,1 | -4,4 | 53,4 | -3,1 |
| Importe (Mrd. US$) | 98,0 | 26,8 | 88,6 | -9,6 | 89,3 | 0,8 |
| Saldo (Mrd. US$) | -40,4 | | -33,6 | | -35,9 | |

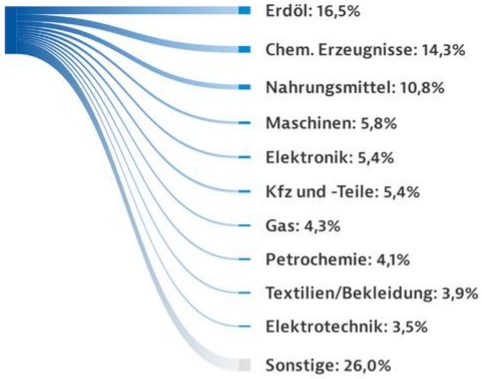
**Exportquote**
Exporte/BIP in %

| | |
|---|---|
| 2022 | 26,3 % |
| 2023 | 22,6 % |
| 2024 | 20,8 % |

**Ausfuhrgüter nach SITC**
Anteil an den Warenexporten; 2024

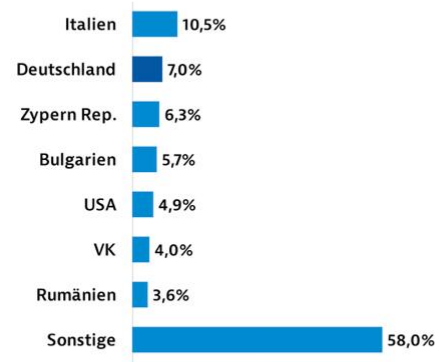



**Einfuhrgüter nach SITC**
Anteil an den Warenimporten; 2024

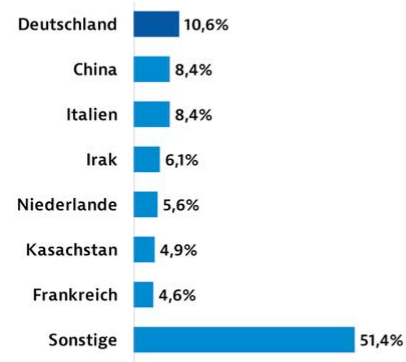



## Handelspartner

**Hauptabnehmerländer**
Anteil an den Warenexporten; 2024




**Hauptlieferländer**
Anteil an den Warenimporten; 2024




## Dienstleistungshandel

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

| | 2022 | % | 2023 | % | *2024* | *%* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DL-Exporte (Mrd. US$) | 49,7 | 20,4 | 53,1 | 6,8 | *55,8* | *5,0* |
| DL-Importe (Mrd. US$) | 29,8 | 13,6 | 29,4 | -1,2 | *31,2* | *6,0* |
| Saldo (Mrd. US$) | 20,0 | | 23,7 | | *24,6* | |

## Freihandelsabkommen

| | |
|---|---|
| **Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)** | Das Land profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Derzeit bestehen Abkommen mit 78 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt.<br><br>Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory |

| | |
|---|---|
| **Mitgliedschaft in Zollunion** | EU, seit 01.01.1981 (EG) |

# Beziehungen zur EU & Deutschland

## Waren- und Dienstleistungshandel mit der EU

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

| | 2022 | % | 2023 | % | 2024 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Exporte (Mrd. Euro) | 39,6 | 18,5 | 40,8 | 2,9 | 41,8 | 2,5 |
| Importe (Mrd. Euro) | 25,2 | 32,8 | 24,7 | -1,9 | 23,5 | -4,9 |
| Saldo (Mrd. Euro) | 14,4 | | 16,0 | | 18,3 | |

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

| | 2021 | % | 2022 | % | 2023 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DL-Exporte (Mrd. Euro) | 7,7 | 31,4 | 10,4 | 34,5 | 11,4 | 9,3 |
| DL-Importe (Mrd. Euro) | 16,5 | 68,1 | 22,8 | 38,5 | 22,3 | -2,1 |
| Saldo (Mrd. Euro) | -8,7 | | -12,4 | | -11,0 | |

**Freihandelsabkommen mit der EU**

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

**Einseitige EU-Zollpräferenzen**

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

## Warenhandel mit Deutschland

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

| | 2022 | % | 2023 | % | *2024* | *%* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dt. Exporte (Mrd. Euro) | 8,5 | 20,0 | 8,3 | -2,5 | *8,6* | *3,4* |
| Dt. Importe (Mrd. Euro) | 3,1 | 10,0 | 3,3 | 6,1 | *3,4* | *4,9* |
| Saldo (Mrd. Euro) | 5,5 | | 5,1 | | *5,2* | |

**Rangstelle bei deutschen Exporten**
2024; 1 = beste Bewertung

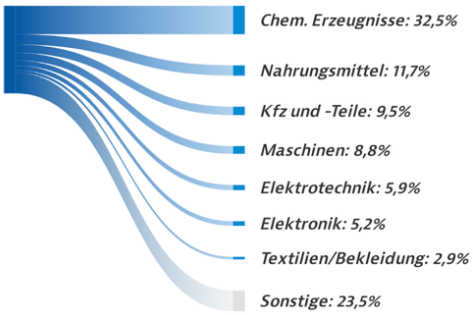
*Rang 34* *von 238*

**Rangstelle bei deutschen Importen**
2024; 1 = beste Bewertung

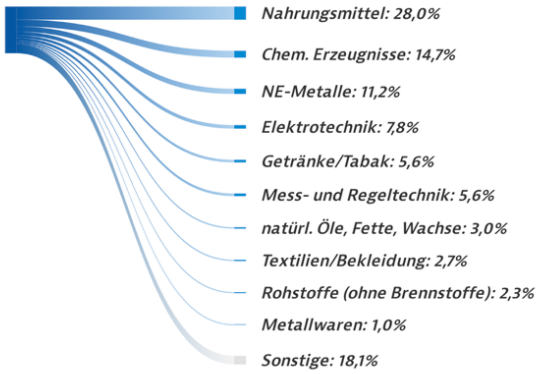
*Rang 45* *von 238*

## Deutsche Aus- und Einfuhrgüter

**Deutsche Exportgüter nach SITC**
Anteil an den Gesamtexporten; 2024




**Deutsche Importgüter nach SITC**
Anteil an den Gesamtimporten; 2024




## Bilateraler Dienstleistungshandel

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

| | 2022 | % | 2023 | % | 2024 | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DL-Exporte (Mrd. Euro) | 1,3 | 36,0 | 1,6 | 24,8 | 1,6 | -1,4 |
| DL-Importe (Mrd. Euro) | 7,0 | 20,2 | 5,8 | -17,0 | 6,4 | 11,1 |
| Saldo (Mrd. Euro) | -5,7 | | -4,2 | | -4,8 | |

## Bilaterale Direktinvestitionen

| | | |
|---|---|---|
| **Deutsche Direktinvestitionen (Bestand)** | 2021 | 7.337 Mio. Euro |
| | 2022 | 7.366 Mio. Euro |
| | 2023 | 6.635 Mio. Euro |
| **Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Bestand)** | 2021 | 108 Mio. Euro |
| | 2022 | 152 Mio. Euro |
| | 2023 | 156 Mio. Euro |
| **Deutsche Direktinvestitionen (Nettotransaktionen)** | 2022 | +704 Mio. Euro |
| | 2023 | -114 Mio. Euro |
| | 2024 | +331 Mio. Euro |
| **Direktinvestitionen des Landes in Deutschland (Nettotransaktionen)** | 2022 | +18 Mio. Euro |
| | 2023 | +227 Mio. Euro |
| | 2024 | +322 Mio. Euro |

## Bilaterale Kooperation

| | |
|---|---|
| **Doppelbesteuerungs-abkommen** | Abkommen vom 18.04.1966; in Kraft seit 08.12.1967 |
| **Investitionsschutz-abkommen** | Abkommen seit 29.10.2021 außer Kraft (bezieht sich auch auf die Nachwirkungsfrist) |

**Bilaterale öffentliche Entwicklungszusammenarbeit**

Daten für diese Kennzahl nicht verfügbar oder nicht anwendbar.

## Anlaufstellen

| | |
|---|---|
| **Deutsche Auslandsvertretung** | Athen, https://griechenland.diplo.de/ |
| **Auslandsvertretung des Landes in Deutschland** | Berlin, https://www.mfa.gr/germany/de/ |
| **Auslandshandelskammer** | Athen, Thessaloniki, https://griechenland.ahk.de/de |

# Nachhaltigkeit & Klimaschutz

## Emissionen

| | | |
|---|---|---|
| **Treibhausgasemissionen pro Kopf** In Tonnen CO2-Äquivalent | 2012 | 9,3 $tCO_2e$ |
| | 2022 | 6,9 $tCO_2e$ |
| **Treibhausgasemissionen** Anteil weltweit in % | 2012 | 0,2 % |
| | 2022 | 0,1 % |
| **Emissionsintensität pro Mio. US$ BIP** In Tonnen CO2-Äquivalent | 2012 | 516,7 $tCO_2e$ |
| | 2022 | 335,3 $tCO_2e$ |
| **Emissionsstärkste Sektoren** Anteil in %; 2022 | Elektrizität/Wärme: 31,5% \| Transport: 25,5% \| Landwirtschaft: 9,6% | |

## Energie und Nachhaltigkeit

| | | |
|---|---|---|
| **Erneuerbare Energien** Anteil am Primärenergieangebot in % | 2011 | 8,2 % |
| | 2021 | 16,6 % |
| **Stromverbrauch** In Kilowattstunden pro Kopf | 2022 | 4.533 kWh pro Kopf |
| **Sustainable Development Goals Index** 2023; 1 = beste Bewertung | Rang 29 von 167 | |

# Geschäftsumfeld

## Einschätzung des Geschäftsumfelds

| | |
|---|---|
| **Länderkategorie für Exportkreditgarantien**<br>0 = niedrigste Risikokategorie, 7 = höchste | Keine Risikoeinstufung |
| **Corruption Perceptions Index**<br>2024; 1 = beste Bewertung | Rang 59 von 180 |
| **Logistics-Performance-Index**<br>2023; 1 = beste Bewertung | Rang 19 von 139 |
| **Internetqualität**<br>2024; 1 = beste Bewertung | Rang 64 von 121 |

# Weiterführende Informationen

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

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

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

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

---

*Germany Trade & Invest* ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ansprechperson bei Germany Trade & Invest:

**Nadja Beyer**
T +49 228 24 993 457
nadja.beyer@gtai.de

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

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

## Weitere Informationen über Schiffbau und Schifffahrt in Griechenland

| GTAI-Informationen zu Griechenland | Link |
|---|---|
| Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel | Wirtschaftsausblick von GTAI |
| Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen | Link zur SWOT-Analyse |
| Kulturelle Hintergründe und Regeln für den Geschäftskontakt | Link zu Verhandlungspraxis kompakt |
| Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Griechenland | Link zu Recht kompakt |
| Schiffbau und Schifffahrt in Griechenland | Link zum Artikel |

# 3 Branchenspezifische Informationen

## 3.1 Marktpotenziale und -chancen

Nach langer Stagnation erfährt die griechische Werftindustrie durch die Privatisierung ehemals staatlicher Standorte – etwa in Skaramangas, Elefsina und Syros – eine deutliche Wiederbelebung. Die Übergabe an Investoren wie George Prokopiou und ONEX Shipyards setzte gezielte Impulse zur Reindustrialisierung. Die Regierung unter Premierminister Kyriakos Mitsotakis leistete damit einen konkreten Beitrag zur industriellen Erneuerung des Sektors. Die Erfolge dieser Strategie sind sichtbar: In der Skaramangas-Werft nahe Athen wurde 2024 bereits an 37 Schiffen gearbeitet – die Kapazität soll künftig verdoppelt werden. Landesweit hat sich die Zahl der Schiffsreparaturen in nur einem Jahrzehnt mehr als verdoppelt, von rund 330 im Jahr 2013 auf knapp 700 im Jahr 2024. Der Anteil der Werften am BIP liegt bei 1,5 % und könnte bis 2030 auf 2,5 % steigen. Neben dem wirtschaftlichen Aufschwung zeigen sich auch deutliche regionale Effekte. In Perama entstehen neue Jobs, Fachkräfte werden gesucht, Investitionen steigen. ONEX investiert darüber hinaus in den Ausbau der griechischen Werften zu Standorten für Schiffsneubauten sowie für spezialisierte Reparaturen, insbesondere im Bereich von LNG-Carriern. Insgesamt ist festzustellen, dass Griechenlands Werftindustrie – dank gezielter Privatisierungen, unternehmerischer Investitionen und staatlicher Unterstützung – wieder eine zentrale Rolle im maritimen Wirtschaftsraum des östlichen Mittelmeers einnimmt.[1]

Schifffahrt und Tourismus zählen zu Griechenlands wichtigsten Wirtschaftszweigen. Im Jahr 2023 trug die griechische Schifffahrtsbranche mit etwa 7 % zum Bruttoinlandsprodukt des Landes bei.[2] Laut der von S&P Global Market Intelligence erstellten jährlichen Flottenanalyse verfügen griechische Reeder zum Stichtag 4. März 2024 über insgesamt 4.212 Schiffe verschiedenster Kategorien – ein historischer Höchststand. Die Gesamttragfähigkeit beläuft sich auf 335,2 Mio. dwt, das Gesamtvolumen auf 208,3 Mio. BRZ. Damit verzeichnet die Flotte im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Zuwachs. Im Vergleich zum März 2023 ist die Flotte um 102 Schiffe gewachsen, was einer zusätzlichen Tragfähigkeit von 5,99 Mio. dwt und 3,91 Mio. BRZ entspricht. Besonders bemerkenswert ist der Anstieg der Neubestellungen: Innerhalb eines Jahres haben diese um 50 % zugenommen – ein deutliches Zeichen für das anhaltende Interesse griechischer Reeder an modernen Schiffen. Die aktuellen Zahlen unterstreichen die führende Rolle Griechenlands im internationalen Schiffbau. Mit einem Auftragsbestand von 373 Schiffen in 2024, die eine kombinierte Tragfähigkeit von 33,1 Mio. dwt und 22,9 Mio. BRZ aufweisen, tragen griechische Reeder maßgeblich zur Auslastung der Werften bei.[3] Dies entspricht etwa 6,7 % der weltweiten Schiffsanzahl und 15,1 % der globalen Tragfähigkeit. Griechische Schiffseigner haben zudem bis zum 30. April 2025 den Bau von rund 600 Schiffen in Auftrag gegeben, wie griechische Medien berichten. Etwa die Hälfte dieser Bestellungen entfällt auf Öltanker, rund 27 % auf Massengutfrachter.[4]

Die griechisch kontrollierte Handelsflotte hat im März 2025 zudem einen neuen Höchststand erreicht: Mit insgesamt 4.221 Schiffen über 1.000 BRZ festigt sie ihre führende Stellung im weltweiten Vergleich. Gegenüber dem Vorjahr (4.212 Schiffe) entspricht dies einem Zuwachs von neun Einheiten. Zusätzlich befinden sich derzeit 426 weitere Schiffe verschiedener Kategorien in Bestellung.[5]

[1] Reuters 02/2025
[2] GTAI 06/2025
[3] SeaTrade Maritime 03/2024
[4] GTAI 06/2025
[5] Greek Reporter 03/2025

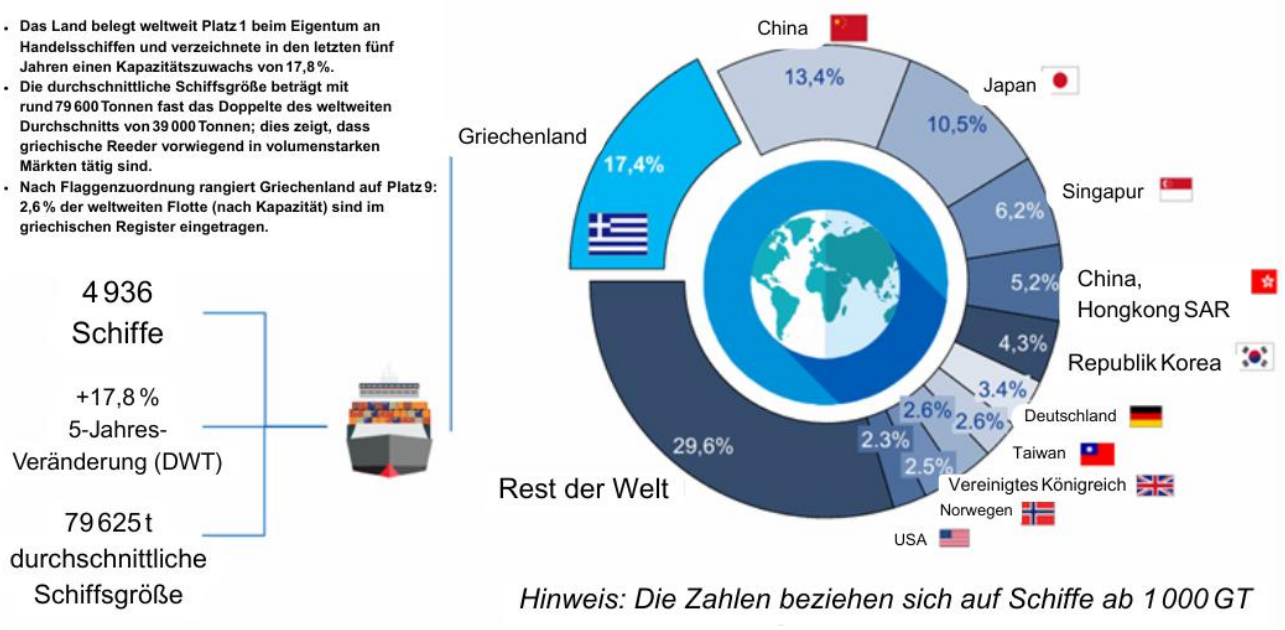



**Abbildung 1: Griechenlands Position im globalen Markt**
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an KPMG 05/2024

### *3.1.1 Schifffahrt und -frachtentwicklung*

Die griechische Handelsschifffahrt bleibt ein globaler Player. Mit einem Weltmarktanteil von etwa 20 % an der globalen Flottenkapazität nach dwt manifestiert sich Griechenlands Stellung als Anführer in der Tramp- und Massengutschifffahrt.[6] Bemerkenswert ist auch die Dominanz innerhalb Europas – knapp 60 % der Flottenkapazität der EU entfallen auf griechische Eigner. Griechenland ist damit mit großem Abstand die bedeutendste Schifffahrtsnation der Europäischen Union und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit Europas – insbesondere in den Bereichen Energie, Nahrungsmittel und weiteren systemrelevanten Gütern.[7] Dieser hohe Anteil unterstreicht das enorme Frachtaufkommen, das von griechischen Unternehmen gehandhabt wird.

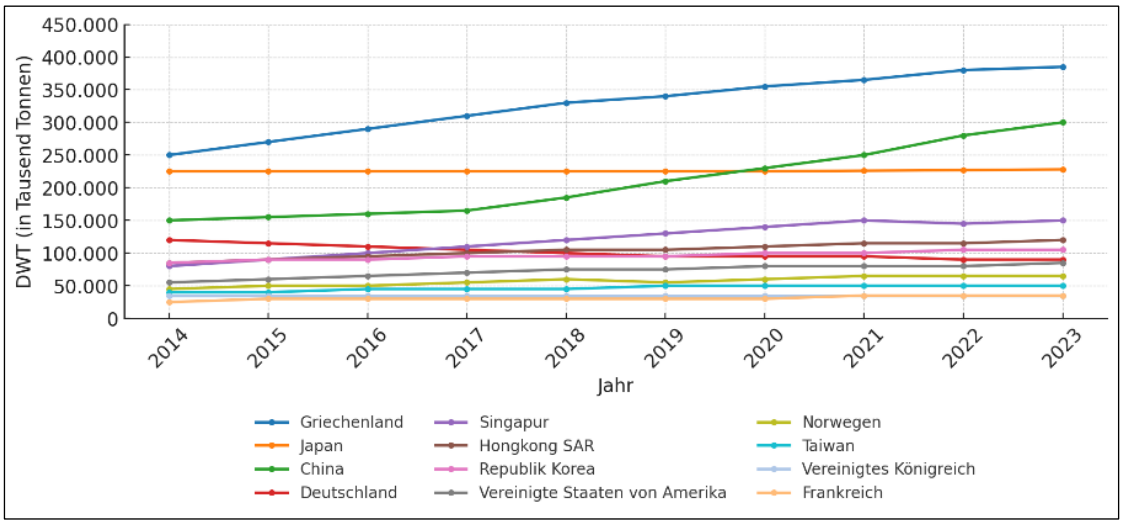
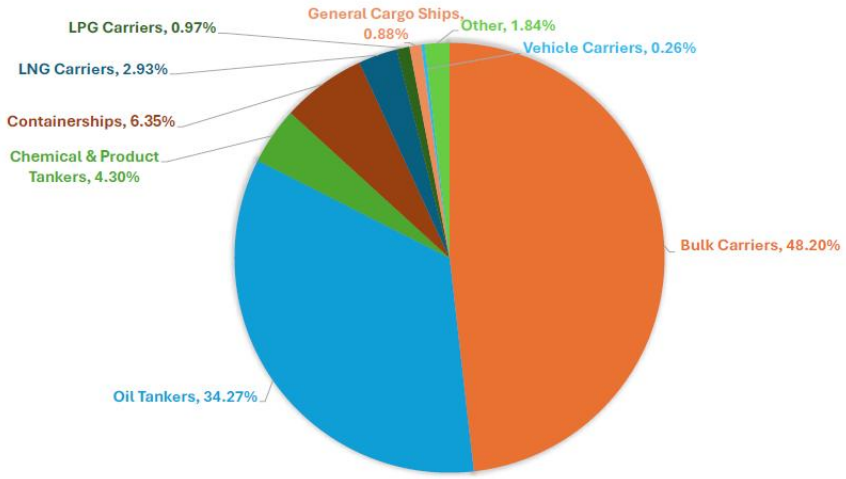



**Abbildung 2: Eigentumsverteilung an der Welthandelsflotte**
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Union of Greek Shipowners 05/2024

[6] Union of Greek Shipowners 05/2024
[7] Union of Greek Shipowners 08/2023




Die griechische Schifffahrt konzentriert sich vor allem auf die Massengut- und Trampschifffahrt. Transportiert werden zentrale Rohstoffe wie Getreide, Öl, Gas, Erze, Aluminiumoxid, Kohle, Düngemittel, Stahl sowie Chemie- und Forstprodukte – Güter, die weltweit für Versorgung und Stabilität unverzichtbar sind.[8]

**Abbildung 3: Schiffstypen der griechischen Flotte**
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Union of Greek Shipowners 05/2024

Auch ökonomisch spiegelt sich die Bedeutung der Schifffahrt deutlich wider: Laut einer Analyse von McKinsey trägt der griechische Schifffahrtssektor etwa 14 Mrd. US-Dollar zur heimischen Wertschöpfung bei und generiert direkt sowie indirekt etwa 150.000 Arbeitsplätze. Diese entstehen durch maritime Tätigkeiten (Arbeitsplätze für Seeleute sowie an Land in den Bereichen Schiffsmanagement und im weiteren maritimen Cluster), durch die Reinvestition von Kapital aus der Schifffahrt in andere Wirtschaftsbereiche (unter anderem Tourismus, Medien, Sport, Energie und Immobilien) sowie durch gesellschaftliches Engagement (Investitionen und philanthropische Aktivitäten).[9] Die griechische Schifffahrt hat damit in den vergangenen Jahren wesentlich zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Landes beigetragen. In einer Phase, in der andere Wirtschaftszweige Schwächen zeigten, sorgte der maritime Sektor insbesondere durch erhebliche Deviseneinnahmen und Investitionen für einen bedeutenden Ausgleich. Griechische Reeder profitierten in besonderem Maße von einem Anstieg der Frachtraten, vor allem im Tankersektor sowie im Bereich des Flüssigerdgases (LNG). Die Umleitung globaler Ölströme und die gestiegene Nachfrage nach Gas in Europa trugen maßgeblich zu dieser positiven Entwicklung bei. Ein Teil der Gewinne floss in die Modernisierung der Flotte: 2024 bestellten griechische Reeder 122 Tanker, 40 Massengutfrachter, 25 Flüssiggastransporter und 8 LNG-Schiffe – mit einem Gesamtvolumen von rund 188 Mrd. US-Dollar.[10]
Auch im Linien- und Fährverkehr verzeichnen griechische Reedereien steigende Transportvolumina. Der Containerumschlag über griechische Häfen – insbesondere Piräus – hat seit 2010 deutlich zugenommen und verdeutlicht die zunehmende Einbindung Griechenlands in globale Lieferketten. Mit einem Umschlag von 5,1 Mio. TEU im Jahr 2023 konnte sich Piräus als wichtigster Containerhafen im Mittelmeerraum etablieren.[11]

### *3.1.2 Alternde Tankerflotte stellt globale Schifffahrt vor strukturelle Herausforderungen*

Der jüngste Bericht des Schifffahrtsmaklers Xclusiv Shipbrokers verdeutlicht nachdrücklich, dass die weltweite Tankerflotte in allen Segmenten von einer wachsenden Alterungsproblematik betroffen ist, die unverzüglich die Aufmerksamkeit sämtlicher Akteure der maritimen Wirtschaft erfordert. Obwohl ein umfangreiches Auftragsbuch nominal für Erneuerung sorgt, nimmt die Zahl veralteter Einheiten weitaus schneller zu als die der Neubauten. Von den aktuell 7.735 aktiven Tankern sind bereits 1.366 Schiffe – das entspricht 17,6 % – älter als 21 Jahre. Besonders ausgeprägt zeigt sich der Verschleiß in der Handy/MR1-Klasse, in der rund 34 % der Flotte (279 von 829 Einheiten) dieses kritische Alter überschreiten. Kleinere Tanker folgen mit 19 %, während MR2-Tanker mit lediglich 11 % ein vergleichsweise günstiges Altersprofil aufweisen. Panamax/LR1-, Aframax/LR2-, Suezmax- sowie VLCC/ULCC-Tanker bewegen sich mit Alterungsanteilen von jeweils 16 bis 17 % im mittleren Bereich und lassen damit einen sektorenübergreifenden Trend erkennen.

[8] Union of Greek Shipowners 05/2024
[9] McKinsey & Company 07/2024
[10] Athen Nachrichten 12/2024
[11] Technik Einkauf 01/2025

Die Prognose bis 2029 zeichnet ein noch ernsteres Bild: Die Flotte wird voraussichtlich auf 8.948 Schiffe anwachsen, doch der Anteil der über 21 Jahre alten Tanker dürfte sich mehr als verdoppeln und mit 3.023 Einheiten rund 34 % des Weltbestandes erreichen. Besonders dramatisch ist der Ausblick für Handy/MR1-Tanker: Hier soll der Alterungsanteil binnen vier Jahren auf 56 % steigen – ein Plus von 22 Prozentpunkten. Kleine Tanker werden mit 37 %, Panamax/LR1-Einheiten mit 46 % (damit dem zweitältesten Segment) und MR2-Tanker mit 27 % ebenfalls deutlich über dem heutigen Niveau liegen. Selbst Aframax/LR2-, Suezmax- und VLCC/ULCC-Schiffe, die traditionell als weniger überaltert gelten, werden Alterungsquoten von 31 %, 25 % beziehungsweise 26 % erreichen.

Diese Entwicklung hat weitreichende Konsequenzen. Insbesondere ältere Schiffe erfüllen immer seltener die steigenden Anforderungen von Charterern, deren Auswahlkriterien zunehmend auf Energieeffizienz und Umweltkonformität ausgerichtet sind. Mit der Verschärfung internationaler Emissionsvorschriften drohen betagten Tankern daher operative Einschränkungen bis hin zum Marktaustritt, was die Transportkapazitäten zusätzlich verknappen könnte. Zwar weist das Orderbuch bis 2029 mit 1.213 Neubauten eine respektable Größe auf, doch steht zu befürchten, dass dieses Volumen die drohenden Abwrackungen nicht ausgleicht. Ein strukturelles Ungleichgewicht zwischen ausgemusterten und neu gelieferten Schiffen wird somit immer wahrscheinlicher – mit potenziellen Engpässen in der Verfügbarkeit moderner, umweltkonformer Tonnenkapazität.[12]

### *3.1.3 Entwicklung und Ausblick: Offshore-Technologien, maritime Technik, Schiffbau*

Griechenland befindet sich in einem dynamischen Transformationsprozess im Energiesektor und setzt dabei zunehmend auf den Ausbau erneuerbarer Energien, insbesondere der Windkraft. Sowohl an Land als auch auf See spielt Windenergie eine zentrale Rolle in den nationalen Plänen zur Erreichung von Klimazielen, zur Diversifizierung der Energiequellen sowie zur Förderung der Energieunabhängigkeit. In den vergangenen Jahren hat sich Griechenland als ein bedeutender Standort für Windenergieprojekte etabliert, wobei das Land zugleich auf seine günstigen geographischen und klimatischen Voraussetzungen zurückgreifen kann. Darunter fallen lange Küstenlinien, starke und konstante Winde sowie große ungenutzte Flächen im Binnenland und auf See. Pläne im Bereich der Offshore-Windenergie, einem Sektor, der in Griechenland bislang weitgehend unerschlossen ist, nun jedoch rasant an Bedeutung gewinnt. Die nationale Strategie sieht vor, bis zum Jahr 2030 eine Offshore-Windkraftleistung von mindestens 2 GW zu realisieren.[13] Die staatliche Energieagentur HEREMA (Hellenic Hydrocarbons and Energy Resources Management Company) hat bereits 25 Meereszonen identifiziert, die sich aufgrund ihrer Windverhältnisse, ihrer Meeresbodenbeschaffenheit und der Nähe zu Stromnetzinfrastruktur für Offshore-Projekte eignen. Diese befinden sich in unterschiedlichen Seegebieten – etwa in der Nordägäis, südlich von Kreta, im Ionischen Meer sowie im Bereich zwischen Andros und Euböa.[14]

Ein erstes konkretes Projekt befindet sich bereits in der Entwicklung: Südlich der Hafenstadt Alexandroupolis soll bis zum Ende des Jahrzehnts die erste griechische Offshore-Windfarm mit einer Leistung von rund 400 MW entstehen. Hinter dem Vorhaben stehen die Unternehmen Terna Energy und Motor Oil, die damit ein Leuchtturmprojekt für die künftige Nutzung der griechischen Meeresflächen schaffen wollen.[15] Darüber hinaus gibt es visionäre Konzepte, die den Innovationsanspruch Griechenlands im Bereich erneuerbarer Energien unterstreichen. So wird derzeit an der Idee künstlicher Energieinseln gearbeitet. Es handelt sich um schwimmende oder fest verankerte Plattformen, auf denen Windkraftanlagen installiert werden sollen. Diese künstlichen Inseln könnten autonom operieren und mit innovativen Energiespeicherlösungen kombiniert werden. Neben ihrem energiewirtschaftlichen Nutzen könnten solche Anlagen langfristig auch neue technologische Impulse für die griechische Werft- und Offshore-Industrie liefern. Um Investitionen zu fördern, hat die Regierung zahlreiche Reformen umgesetzt. Ein Gesetz aus dem Jahr 2022 senkt die Genehmigungsdauer für Projekte im Bereich erneuerbarer Energien von rund fünf Jahren auf etwa 14 Monate – ein entscheidender Schritt für schnellere Realisierungen.[16]

Besonders der Offshore-Windsektor eröffnet neue Chancen für Griechenlands maritime Wirtschaft: Bau, Installation und Wartung der Anlagen erfordern spezialisierte Infrastruktur – etwa Installationsschiffe, Versorgungsplattformen und geeignete Häfen. Davon profitieren Werften, Ingenieurbüros, Zulieferer und Dienstleister entlang der maritimen Wertschöpfungskette.

---

[12] Naftemporiki 06/2025
[13] HEREMA
[14] Offshorewind 11/2023
[15] Baird Maritime 01/2025
[16] GTAI 05/2023

### *3.1.4 Hafen und Hafenbau*

Die Hellenic Ports Association, der Zusammenschluss aller 13 großen griechischen Hafenbehörden sowie 13 bedeutender Hafenfonds (darunter Mykonos, Santorini und Rhodos), spielt eine zentrale Rolle bei der strategischen Entwicklung der griechischen Hafenwirtschaft. Sie vertritt die Interessen der Branche auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene – etwa in Organisationen wie der ESPO, MedPorts oder IAPH – und wirkt aktiv an der Ausgestaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen mit. 2023 rückten mehrere Häfen (u. a. Igoumenitsa, Heraklion, Volos und Kavala) ins Visier internationaler Investoren. Sie befinden sich in fortgeschrittenen Privatisierungsphasen. Ziel ist es, diese Standorte durch Investitionen zu modernisieren und in enger Abstimmung mit den Städten weiterzuentwickeln. Die Integration von Häfen in urbane Räume ist dabei Herausforderung und Chance zugleich.[17]

Gleichzeitig sieht sich die griechische Hafenwirtschaft mit globalen Herausforderungen konfrontiert: die Auswirkungen des Ukrainekriegs, Energiekrisen, weltwirtschaftliche Unsicherheiten und Nachwirkungen der Pandemie. Die Association setzt daher auf eine grüne und digitale Transformation der Häfen. Der Ausbau von Landstromanschlüssen (Onshore Power Supply) steht ebenso im Fokus wie die Vorbereitung auf alternative Treibstoffe wie LNG, Wasserstoff, Ammoniak und Methanol – im Einklang mit der europäischen FuelEU Maritime-Initiative. Auch digitale Lösungen zur Verbesserung von Energieeffizienz, Umweltkontrolle und Sicherheit (Stichwort Smart Port) werden gezielt vorangetrieben. Diese Transformation erfordert erhebliche Investitionen, etwa für die Integration emissionsarmer Stromversorgung in bestehende städtische Strukturen. Die Hellenic Ports Association betont in diesem Zusammenhang, dass künftige Regulierungen im Emissionshandel auf dem Verursacherprinzip und dem Gebot der Verhältnismäßigkeit beruhen müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit der griechischen Schifffahrt nicht zu gefährden – immerhin stellt Griechenland rund 60 % der EU-Handelsflotte und 21 % der weltweiten Flotte.[18]

**Cold-Ironing-Anlagen**

Griechenland arbeitet mit Hochdruck daran, seine Häfen bis 2028 mit sogenannten Cold-Ironing-Anlagen auszustatten – also mit Landstromanschlüssen für Schiffe im Hafenbetrieb. Hintergrund ist die Einhaltung der EU-Vorgaben, wonach größere Schiffe ab 2030 verpflichtet sind, in ausgewiesenen Häfen Landstrom zu nutzen, um Emissionen im Hafen zu reduzieren. Derzeit fehlen allerdings noch zentrale gesetzliche Regelungen, etwa zur Frage, wer die Verantwortung für Bau und Betrieb der Anlagen trägt – Hafenbehörden, Netzbetreiber oder andere Akteure. Ebenso ungeklärt ist, ob die Häfen eigene Photovoltaikanlagen zur Stromversorgung errichten dürfen und wie die Einspeisung ins Netz erfolgt. Ein ressortübergreifender Ausschuss, bestehend aus dem griechischen Energieministerium, dem Schifffahrtsministerium, der Regulierungsbehörde RAAEY sowie den Netzbetreibern ADMIE und HEDNO, hat bereits eine erste Bewertung relevanter Hafenstandorte vorgenommen. Ziel ist es, Landstromverfügbarkeit bis 2030 auf 0,1 TWh auszubauen, langfristig sogar auf 0,6 TWh bis 2050 – so sieht es der nationale Klimaplan vor. Konkrete Projekte laufen bereits: In Igoumenitsa entsteht eine Cold-Ironing-Anlage mit drei Anschlusspunkten und einer Gesamtleistung von rund 6,5 MW. Die Fertigstellung ist für Ende 2026 geplant. Auch in Rafina ist eine Anlage mit vier Anschlusspunkten in Vorbereitung, deren Bau bis Ende 2028 abgeschlossen sein soll. Studien und Planungen gibt es auch für weitere Häfen wie Lavrio, Kavala, Korfu sowie den wichtigen Hafen von Volos. In Piräus und Thessaloniki, den größten Häfen des Landes, liegen bereits Machbarkeitsstudien im Rahmen der EU-Projekte EALING und CiPORT vor.[19]

**Griechenlands größter Hafen Piräus erhält einen umfassenden Ausbau**

Die Piraeus Port Authority (PPA), mehrheitlich im Besitz von COSCO SHIPPING, verfolgt eine integrierte Wachstumsstrategie, die auf operative Effizienz, technologische Innovation und nachhaltige Entwicklung abzielt. Durch gezielte Investitionen, eine Diversifizierung der Dienstleistungen sowie die Einführung kundenorientierter Prozesse konnte der Nettogewinn der PPA im Jahr 2024 um über 30 % auf 87,4 Mio. € gesteigert werden – ein Rekordergebnis in der Unternehmensgeschichte. Gleichzeitig setzt der Hafen konsequent auf Umwelt- und Klimaschutz. Als erster EcoPort-zertifizierter Hafen im Mittelmeer engagiert sich die PPA in mehreren EU-geförderten Nachhaltigkeitsprojekten und hat ihre Gebührenstruktur für das Abfallmanagement angepasst, um Umweltziele zu fördern.[20]

---

[17] AIVP 06/2023
[18] AIVP 06/2023
[19] Tovima 06/2025
[20] Safety4Sea

Der Masterplan für Piräus – ein Investitionspaket von ca. 600 Mio. € – wurde im Januar 2023 per präsidialem Erlass genehmigt. Damit können mehrere seit 2017 geplante Projekte umgesetzt werden, die zuvor durch archäologische Auflagen verzögert waren.[21] Geplant sind die Erweiterung des Autoterminals, ein neues Kreuzfahrt-Terminal und ein Logistikzentrum sowie Verbesserungen im Werftbereich.[22] Zudem investiert die Betreibergesellschaft in neue Umschlaggeräte und elektrische Anlagen, um den Hafen auf modernsten Standard zu bringen. Durch diese Projekte soll Piräus seine Drehscheiben-Funktion im Mittelmeer ausbauen und besser in die umliegenden Stadtgebiete integriert werden. „Die sozioökonomischen und kommerziellen Ergebnisse der beiden privatisierten Häfen des Landes, Piräus und Thessaloniki, sind nicht nur gut, sondern beeindruckend positiv“, betonte der griechische Schifffahrtsminister Yiannis Plakiotakis. Es wird ergänzt, dass in dieselbe Richtung auch Maßnahmen für die Häfen von Kavala, Igoumenitsa, Heraklion und Volos ergriffen werden sollen. Bislang wurden Masterpläne für die zur Privatisierung vorgesehenen Häfen Alexandroupolis, Kavala und Igoumenitsa eingereicht.[23]

Griechenland entwickelt sich zunehmend zu einem leistungsfähigen und nachhaltig ausgerichteten Logistikknoten im östlichen Mittelmeer. Die griechischen Häfen befinden sich in einem rasanten Wandel: Mit einer klaren Ausrichtung auf Nachhaltigkeit, Digitalisierung und internationale Vernetzung wird gezielt daran gearbeitet, die Hafenwirtschaft zukunftsfähig und resilient aufzustellen. Für exportorientierte Mittelständler aus Deutschland mit Spezialisierung in Bau, Logistik, Digitalisierung und Umwelttechnik eröffnen sich dadurch hervorragende Einstiegsmöglichkeiten in einem wachsenden Zukunftsmarkt – unterstützt durch EU-Mittel, staatliche Förderinstrumente und private Investoren.

## 3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

Beim 18. Jahreskongress für maritime Technologie in Athen betonte der stellvertretende griechische Minister für Schifffahrt und Inselpolitik die zentrale Rolle Griechenlands als führende Schifffahrtsnation in der grünen Transformation und Digitalisierung der Branche. In seiner Rede unterstrich er die Bedeutung eines aktiven, strategischen Engagements Griechenlands sowohl bei der Umsetzung internationaler Umweltziele (insbesondere der IMO-Vorgaben) als auch bei der Weiterentwicklung digitaler Infrastrukturen in der Schifffahrt. Zu den prioritären Maßnahmen zählen die Modernisierung der nationalen Passagierflotte, die Förderung emissionsarmer Küstenschiffe sowie ein gesetzliches Rahmenwerk für Cold Ironing. Gleichzeitig forciert das Ministerium die Digitalisierung zentraler Verwaltungsprozesse – darunter ein elektronisches Schiffsregister, digitale Zulassungsverfahren (e-NEPA), digitale Genehmigungen für Charterverkehre sowie eine elektronische Kontrolle der Ticketpreise. Ziel dieser Maßnahmen ist eine höhere Transparenz, Effizienz und Nutzerfreundlichkeit, etwa auch durch barrierefreie Informationen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Angesichts zunehmender geopolitischer Risiken – darunter die anhaltende Instabilität in der Roten See – engagiert sich Griechenland aktiv in internationalen Sicherheitskooperationen, insbesondere in der EU-Mission EUNAVFOR ASPIDES.[24]

Insgesamt wird die maritime Wirtschaft in den kommenden Jahren in Griechenland von drei Kernthemen geprägt: der technologischen Transformation (hin zu digitalisierten und grünen Lösungen) und einem veränderten wirtschaftspolitischen Umfeld (mit neuen Fördermaßnahmen und Regulierungen). Gleichzeitig gewinnen Sicherheitsaspekte – sowohl zivil als auch militärisch – im maritimen Sektor an Gewicht. Im Folgenden werden diese Dimensionen analysiert, um zukünftige Entwicklungen und Nachfragetrends aufzuzeigen.

### *3.2.1 Digitalisierung und technologische Trends in Schiffbau und Meerestechnik*

**Predictive Maintenance, Big Data, KI – Wie digitale Tools Griechenlands Flotten und Häfen optimieren**
Die traditionell konservative Schifffahrtsbranche steht vor einem tiefgreifenden technologischen Wandel. Bei der Posidonia 2024 ist die Nachfrage nach Ausstellungsflächen durch High-Tech- und Innovationsunternehmen, die digitale Dienstleistungen für die Schifffahrt anbieten, deutlich gestiegen. Dieser Trend unterstreicht die wachsende Relevanz technologischer Lösungen in einem traditionell eher zurückhaltenden Sektor.[25]

[21] Greek Travel Pages 01/2023
[22] European Investment Bank 06/2018
[23] Greek Travel Pages 01/2023
[24] Hellenic Coast Guard 12/2024
[25] Naftemporiki 03/2024

Eine aktuelle Studie von Lloyd's Register und der Innovationsberatung Thetius prognostiziert, dass der Markt für KI- und Autonomiesysteme in der Schifffahrt bis 2028 ein Volumen von rund 5 Mrd. US-Dollar erreichen wird. Derzeit sind bereits 276 Unternehmen aktiv, die gezielt KI-Lösungen für maritime Anwendungen entwickeln. Die Studie fordert Reedereien auf, proaktiv in Technologien zu investieren und empfiehlt gezielte Weiterbildungs- und Schulungsmaßnahmen, um ein tieferes Verständnis für Sicherheitsanforderungen und regulatorische Rahmenbedingungen zu schaffen. Diesen Wandel bestätigt auch EMMIS MARINE S.A., ein Anbieter von Stromversorgungs-, Steuerungs- und Power-Quality-Systemen. Das Unternehmen betont: „Die Künstliche Intelligenz steht an vorderster Front, wenn es darum geht, den technologischen Anforderungen der Schifffahrt zu begegnen. Unsere Verpflichtung, KI in Forschung, Entwicklung und Produktion zu integrieren, spiegelt unseren proaktiven Ansatz wider, im Zeitalter des digitalen Wandels voraus zu bleiben."[26]

Auch im Schiffbau rückt KI zunehmend in den Fokus. Das Unternehmen Captain Nemo arbeitet bereits an ersten Projekten, die auf datenbasierte Prozessoptimierung und Automatisierung setzen. Künstliche Intelligenz gilt dabei als entscheidendes Werkzeug, um Innovationen im maritimen Anlagenbau voranzutreiben. Darüber hinaus zeigt sich, dass KI auch in bisher wenig beachteten Bereichen der Schifffahrt zunehmend Anwendung findet: So nutzt GMT Greece KI-basierte Prognosetools zur Reiseroutenoptimierung mit dem Ziel, Betriebskosten zu senken. Greensea IQ wiederum setzt auf KI-gesteuerte Roboter, die Schiffsrümpfe effizienter reinigen und damit nicht nur Kosten, sondern auch Emissionen reduzieren.[27]

Trotz dieser Dynamik mahnen einige Akteure zur Vorsicht. So wird betont, dass die Schifffahrtsbranche traditionell erst auf nachgewiesene Ergebnisse warte, bevor neue Technologien wie unbemannte Navigation flächendeckend eingeführt werden. Gleichzeitig wird anerkannt, dass der zunehmende Fachkräftemangel als Katalysator wirken und die Implementierung digitaler Lösungen beschleunigen könnte.[28]

Die Pandemie hat den globalen Handel nachhaltig verändert und den digitalen Wandel beschleunigt. Der E-Commerce-Anteil am weltweiten Einzelhandel stieg 2022 auf 19,7 % und soll bis 2026 auf 24 % anwachsen. Dieses Wachstum erfordert ein Umdenken in der Logistik: Maritime Akteure investieren verstärkt in E-Commerce- und Last-Mile-Lösungen, wie Übernahmen durch A.P. Moller Maersk zeigen. Auch das Lagermanagement reagiert – bei niedrigen Leerstandsquoten entstehen etwa mehrstöckige Lagerhallen. Parallel treiben technologische Innovationen Handel und Transport voran. Die Branche setzt zunehmend auf IoT, Blockchain, Big Data und Künstliche Intelligenz, um Effizienz und Resilienz zu steigern. Häfen modernisieren ihre Abläufe mithilfe smarter Technologien. Der Markt für Smart Ports soll von 1,9 Mrd. US-Dollar (2022) auf 5,7 Mrd. bis 2027 wachsen – mit einer jährlichen Wachstumsrate von 24,3 %.[29]

In der griechischen Schifffahrtsbranche nimmt der Einsatz digitaler Technologien stark zu – vor allem im Flottenmanagement und in der Ferndiagnose. Reedereien nutzen Plattformen, die Schiffsdaten in Echtzeit an Land übertragen. Sensoren an Bord erfassen laufend Informationen zu Maschinenparametern, Treibstoffverbrauch oder Routenverlauf, die zentral ausgewertet werden. So wird eine vorausschauende Wartung möglich. Potenzielle Probleme lassen sich frühzeitig beheben. Big-Data-Tools liefern ergänzend Einblicke in Betriebsprozesse und Kennzahlen – für mehr Effizienz und Wirtschaftlichkeit. Gleichzeitig bringt der technologische Fortschritt neue Herausforderungen mit sich. Die zunehmende Vernetzung der Schiffe erschwert die Systemintegration und erhöht die Anfälligkeit gegenüber Cyberangriffen. Der Schutz sensibler Schiffsdaten entwickelt sich daher zu einem zentralen Anliegen in der Branche, wie aktuelle Marktanalysen betonen. Ein weiterer Technologietrend ist der Einsatz von Künstlicher Intelligenz zur Routenoptimierung. Griechische Reedereien nutzen zunehmend KI-Systeme, um auf Basis von Wetter- und Meeresdaten emissions- und kostenoptimierte Fahrtrouten zu berechnen. Neben der Reduzierung des Treibstoffverbrauchs wird der Weg für eine schrittweise Automatisierung des Schiffsbetriebs geebnet: Bis 2030 wird in der autonomen Schifffahrt ein jährliches Wachstum von rund 9,3 % erwartet.[30] Schon heute helfen KI-Assistenzsysteme bei Entscheidungen – etwa zur Kollisionsvermeidung oder für Just-in-Time-Ankünfte. Einige Unternehmen testen bereits Computer-Vision-Technologien und die Integration von Bordradardaten für teilautomatisierte Navigation.

[26] Naftemporiki 03/2024
[27] Naftemporiki 03/2024
[28] Naftemporiki 03/2024
[29] KPMG 05/2024
[30] KPMG 05/2024

**Strengere Regulierungen und technologische Antworten: Wie Griechenlands Reeder die IMO- und EU-Ziele umsetzen**

Ab dem 1. Januar 2025 gelten strengere IMO-Vorgaben für Schwefelemissionen in u. a. Mittelmeer, Ost- und Nordsee: Schiffstreibstoffe dürfen maximal 0,1 % Schwefel enthalten. Verstöße können Hafeneinschränkungen, Strafzahlungen oder rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Ab Oktober 2025 sind zudem Ausgleichszahlungen für emissionsstarke Schiffe im Rahmen der Net-Zero-Initiative fällig. Reeder, die weiterhin schwefelhaltigen Treibstoff nutzen, müssen Scrubber einsetzen – oder auf schwefelarmen Kraftstoff bzw. LNG umsteigen. Bereits 35 % der griechischen Flotte verfügen über Energieeinsparsysteme (weltweit: 23 %). Dies bietet Chancen für deutsche Anbieter: „Die griechische Schifffahrt ist ein Schlüsselmarkt für effizienzsteigernde Technologien", betont der VDMA. Firmen wie Bilfinger beliefern Griechenland bereits seit Jahren mit Abgasreinigungssystemen; über ein Drittel der griechischen Neubauten ist damit ausgerüstet. Seit Anfang 2024 ist der europäische Seeverkehr Teil des EU-Emissionshandels (EU-ETS).[31]

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO), die für die Ausarbeitung internationaler Übereinkommen und wichtiger Regelwerke zur Gewährleistung der Sicherheit und Nachhaltigkeit im maritimen Sektor zuständig ist, verfolgt das Ziel, die Treibhausgasemissionen aus der internationalen Schifffahrt bis zum Jahr 2050 um 50 % und die Kohlenstoffintensität um 70 % im Vergleich zu 2008 zu reduzieren. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels, der durch den Seeverkehr verursacht wird.[32] Griechische Reeder treiben die Dekarbonisierung systematisch voran: Bereits heute sind über 6 % der Flotte LNG-dual-fuel-fähig[33], was gegenüber Schweröl rund 20 % weniger $CO_2$ bedeutet. 2023 wuchs die LNG-Tonnage der griechischen Flotte um 14,6 % – ein Zuwachs von zwanzig Einheiten in nur einem Jahr.[34]

Auf dieser LNG-Basis bauen die Reeder bereits die nächste Technologie-Generation auf. Naftomar orderte vier 93000-m³-VLACs, die ab 2026 mit Ammoniak fahren können.[35] Capital Gas legte 2023 zwei 88000-m³-VLACs mit ammoniakfähigem Antrieb nach (Lieferung 2027)[36], und Dorian LPG folgte Anfang 2024 mit einem weiteren VLAC-Auftrag[37]. Auch Methanol findet Einzug: Diana Shipping bestellte im Februar 2024 zwei Kamsarmax-Bulker, die wahlweise Methanol oder herkömmlichen Treibstoff nutzen können.[38] Für bestehende Schiffe testen Reeder Drop-in-Lösungen: Die Celestyal Discovery bunkerte im April 2025 als erstes Schiff in Griechenland einen Biofuel-Blend aus Altspeiseöl und senkte die $CO_2$-Bilanz um rund 21 %.[39]

Perspektivisch bereitet sich die Branche sogar auf Wasserstoff vor. RINA erteilte in Piräus bereits 2022 eine „Approval in Principle" für ein MR-Tanker-Design, das an Bord aus LNG-Wasserstoff reformiert und damit sowohl Verbrennungsmotoren als auch Brennstoffzellen speist – ein Konzept, das die IMO-2050-Vorgaben heute schon erfüllt.[40] Das EU-Projekt H2MARINE, an dem mehrere griechische Partner beteiligt sind, entwickelt parallel PEM-Stacks mit 250–300 kW für Serienanwendungen auf größeren Einheiten. [41]

Die Transformation stützt sich auf enge Industrie-Kooperationen. So liefert MAN Energy Solutions vierzig 16V175D-MM-Dual-Fuel-Aggregate für eine neue Schlepperserie der Onex-Werften in Elefsina und Syros.[42] Technologien zur Effizienzsteigerung flankieren den Kraftstoffwechsel: Waste-Heat-Recovery-Systeme gewinnen typischerweise etwa 10 % der Wellenleistung aus Abgaswärme zurück[43], während moderne Silicon-Fouling-Release-Beschichtungen wie Hempaguard dank glatter Oberfläche eine Gesamtkraftstoffersparnis von bis zu 20 % über die Dockungsperiode ermöglichen.[44] Eine Ebene tiefer im Design setzt das EU-Projekt FIBRESHIP an: Durch den Ersatz von Stahl durch

[31] GTAI 06/2025
[32] KPMG 05/2024
[33] Shipping Telegraph 05/2024
[34] Petrofin 08/2024
[35] Hanwha 11/2023
[36] Capital Gas Ship Management Corp 09/2023
[37] Offshore Energy 02/2024
[38] Diana Shipping Inc. 02/2024
[39] Manifold Times 04/2025
[40] Rina 02/2022
[41] Clean Hydrogen Partnership 01/2025
[42] Onex Shipyards 12/2024
[43] MDPI 01/2023
[44] Maritime Informed

faser-verstärkte Kunst-stoffe (FRP) lässt sich das Struktur-gewicht um bis zu 70 % verringern, was Energiebedarf, Emissionen und Korrosionsaufwand gleichermaßen senkt.[45]

### *3.2.2 Wirtschaftspolitische Maßnahmen für den Bereich Schiffbau und Meerestechnik*

Der maritime Sektor wird durch EU- und nationale Politik stark geprägt. Der EU Green Deal und das Fit-for-55-Paket setzen neue Standards für Emissionen. Ab 2024 wird die Seeschifffahrt schrittweise in den EU-Emissionshandel (EU-ETS) integriert. Die FuelEU Maritime-Verordnung verpflichtet Betreiber zudem, die Treibhausgasintensität ihrer Kraftstoffe zu senken. Diese Regulierung zwingt Reedereien zu Investitionen in grüne Technologien – faktisch ein Konjunkturprogramm für emissionsarme Schifffahrt. Griechische Reeder haben früh reagiert und setzen sich für praktikable Umsetzungen ein. Auch die griechische Regierung unterstützt die Maßnahmen und betont die strategische Rolle der Schifffahrt für die EU-Versorgung.[46]

Der Nationale Energie- und Klimaplan (NECP) 2021–2030, veröffentlicht 2025, widmet der Schifffahrt hohe Priorität. Ziel ist die Dekarbonisierung der Küstenschifffahrt bis 2050 – der Anteil fossiler Brennstoffe soll von 94 % auf 28 % sinken, der $CO_2$-Ausstoß von 1900 auf 234 Kilotonnen reduziert werden. Zum Einsatz sollen klimafreundliche Kraftstoffe wie Bio-LNG, grünes Ammoniak und E-Methanol kommen.[47]

Zur Zielerreichung plant Griechenland ein umfassendes Maßnahmenpaket: Elektrifizierung von Kurzstreckenfähren, Ersatz alter Schiffe durch emissionsarme Neubauten, $CO_2$-Abscheidung an Bord und Ausbau der LNG-Infrastruktur, etwa in Revithoussa. Parallel dazu werden Häfen zu klimaneutralen Energie-Hubs umgestaltet – mit Landstromanlagen in Piräus, Rafina und Igoumenitsa, erneuerbaren Energien, Batteriespeichern und Schulungen für Hafenpersonal. Der strategische Fokus liegt auf drei zentralen Säulen: der Förderung grüner Schiffe, der Transformation der Häfen zu Smart Ports und der Modernisierung der maritimen Anbindung der Inseln. Der NECP betont, dass eine enge Verzahnung mit internationalen Maßnahmen – insbesondere jenen der EU und der International Maritime Organization (IMO) – erforderlich ist, um Versorgungssicherheit, Investitionsanreize und technologische Entwicklung erfolgreich zu koordinieren. Zusammenfassend verfolgt Griechenland im maritimen Bereich eine ambitionierte Doppelstrategie: einerseits den konsequenten Ausbau alternativer Kraftstoffe und emissionsfreier Technologien, andererseits die systematische Neuausrichtung der maritimen Infrastruktur. Damit möchte das Land seine Rolle als führende Seefahrtsnation auch unter klimaneutralen Vorzeichen behaupten.[48]

Ein zentrales Umsetzungsinstrument dieser Strategie ist das nationale Flottenerneuerungsprogramm, das im Jahr 2025 offiziell angelaufen ist. Griechenland hat die erste Phase eines groß angelegten Erneuerungsprogramms für die nationale Küstenschifffahrt eingeleitet. Das Vorhaben wird mit 300 Mio. Euro aus dem EU-Modernisierungsfonds finanziert und zielt auf die energetische Modernisierung sowie die Emissionsminderung von mindestens 70 Schiffen im Besitz von rund 30 Fährgesellschaften ab – im Einklang mit den Zielen des europäischen Green Deal. Der Modernisierungsfonds stellt die Hauptfinanzierungsquelle dar; zusätzliche Mittel kommen aus dem Sozialen Klimafonds und dem Dekarbonisierungsfonds für Inseln. Unter Einbeziehung privater Investitionen und Darlehen soll sich das Gesamtvolumen des Programms auf rund 1 Mrd. Euro belaufen. Das Programm umfasst drei zentrale Maßnahmen: den Neubau und die Modernisierung von Schiffen, einschließlich sich bereits im Bau befindlicher Einheiten, die mit modernen Dual-Fuel-Motoren und Umweltschutzsystemen ausgestattet werden sollen; die schrittweise Außerdienststellung älterer, besonders emissionsintensiver Schiffe; sowie umfangreiche Energieeffizienzmaßnahmen an bestehenden Schiffen, etwa durch den Einbau fortschrittlicher Energiemanagementsysteme, Abwärmerückgewinnung, LED-Beleuchtung und weiterer kraftstoffsparender Technologien, ohne die strukturellen Eigenschaften der Schiffe zu verändern. Darüber hinaus sind umfassende technische Nachrüstungen geplant, insbesondere der Austausch veralteter Hauptantriebe durch emissionsärmere Dual-Fuel-Alternativen. Rund die Hälfte der bereitgestellten Mittel – über 150 Mio. Euro – ist für Neubauten vorgesehen, der verbleibende Anteil dient der energetischen Aufrüstung und technischen Nachrüstung bestehender Flotten. Auch der touristische Sektor soll von den Investitionen profitieren: Ausflugsschiffe und Fähren werden modernisiert, um den maritimen Tourismus nachhaltig zu stärken. Ergänzend dazu plant das Ministerium Investitionen in eine umweltfreundliche Hafeninfrastruktur, insbesondere in Tankmöglichkeiten für alternative Kraftstoffe.[49]

---

[45] Open Access Government 05/2020
[46] Union of Greek Shipowners 08/2023
[47] European Commission 01/2025
[48] European Commission 01/2025
[49] Greek Travel Pages 07/2025

Das Programm ist Teil eines breiteren Investitionsrahmens, der sich aus nationalen und europäischen Finanzierungsquellen speist – allen voran aus Mitteln des RRF, des Islands Decarbonisation Fund sowie aus spezifischen Förderinstrumenten wie der Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF).

Nach der fünften Auszahlungsrunde Ende 2024 hat Griechenland 21,3 Mrd. € – rund 59 % seines 35,95-Mrd.-€-RRF-Budgets – erhalten. Zu den Prioritäten zählen die Cluster „Green Ports“ und „Maritime Transport Decarbonisation“, die zusammen gut 3 Mrd. € mobilisieren (u. a. Landstrom in Piräus, Heraklion, Rafina; alternative-Fuel-Bunker). Alle RRF-Projekte müssen bis August 2026 baulich abgeschlossen sein, sonst verfallen die Zuschüsse.[50]

Die griechische Regierung, die Europäische Kommission und die Europäische Investitionsbank (EIB) haben gemeinsam den „Islands Decarbonisation Fund“ ins Leben gerufen, der mit 1,6 Mrd. € ausgestattet ist. Ziel dieses Fonds ist es, gezielt Projekte zur Dekarbonisierung auf griechischen Inseln zu finanzieren. Finanziert wird der Fonds durch Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelssystem (EU ETS): Griechenland plant, 25 Mio. $CO_2$-Zertifikate zu versteigern und die Erlöse für entsprechende Maßnahmen auf den Inseln zu verwenden. Die Mittel sollen vor allem in drei zentrale Bereiche fließen: in erneuerbare Energien und Energiespeicherlösungen, wobei mindestens die Hälfte des Budgets dafür vorgesehen ist; in neue Stromnetzverbindungen zwischen den Inseln und dem griechischen Festland; sowie in Infrastrukturprojekte wie Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Landstromversorgung in Häfen und Wasseraufbereitungsanlagen.[51]

Zusätzlich unterstützt die EU über die AFIF39 Projekte mit 422 Mio. €, vor allem im maritimen Bereich. Gefördert werden Landstromanlagen und Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wie Ammoniak und Methanol. Die Maßnahmen stehen im Einklang mit der FuelEU Maritime-Verordnung. Der aktuelle AFIF-Aufruf (seit Februar 2024) läuft weiter; 578 Mio. € stehen noch zur Verfügung. Für kleinere Schiffe und Fischereiflotten stellt der European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF) ergänzende Mittel bereit.[52]

Im Zuge des Recovery- und RRF-Finanzierungsrahmens stehen zusätzlich 1,68 Mrd. € zur Verfügung, um die Küstenschifffahrt und Hafeninfrastruktur in Griechenland zu fördern. Darunter 604 Mio. € für öffentlich-private Partnerschaften im Fährverkehr, 583 Mio. € für Hafenausbau, 90 Mio. € für maritime Ausrüstungscluster und 2,5 Mio. € für digitale Systeme zur Flottenüberwachung. Ziel ist die Verbesserung der Inselanbindung, die Schaffung resilienter maritimer Lieferketten und die Dekarbonisierung durch moderne Infrastruktur und emissionsarme Schiffe.[53]

Im Rahmen der Our Ocean Conference 2024 bekräftigte Griechenland zudem seine Führungsrolle im maritimen Umweltschutz: Mit 21 Selbstverpflichtungen im Wert von über 800 Mio. US-Dollar investiert das Land gezielt in die Ausweisung neuer Meeresschutzgebiete, die Reduktion der Meeresverschmutzung und in Dekarbonisierungsprojekte.[54]

### *3.2.3 Zivil- und militärisch-maritime Sicherheitsthemen*

Griechenlands maritime Lage im östlichen Mittelmeer bringt spezielle Sicherheitsaspekte mit sich. Zivile maritime Sicherheit betrifft vor allem die Kontrolle der EU-Außengrenzen auf See, den Such- und Rettungsdienst (SAR) und den Schutz kritischer Infrastruktur. Aufgrund verstärkter Migrationsbewegungen stehen die griechische Küstenwache und Marine vor großen Herausforderungen. Die Dauereinsatzbereitschaft erfordert eine gut ausgerüstete Flotte von Patrouillenbooten, Überwachungsflugzeugen und Drohnen. Griechenland hat – teils mit EU-Unterstützung (Frontex) – in den letzten Jahren seine Küstenwache modernisiert, z.B. neue schnelle Boote beschafft und bestehende mit moderner Elektronik ausgestattet. Trotzdem gibt es immer wieder Kritik und Untersuchungen (z.B. nach tragischen Unfällen), was den Druck erhöht, in Rettungstechnik und Training zu investieren. Auch der Umweltschutz fällt unter zivil-maritime Sicherheit: Ölbekämpfung und Reaktion auf Schiffsunfälle haben zur Anschaffung neuer Mehrzweck-Schiffe für die Küstenwache geführt.

Im Bereich militärische Seesicherheit erlebt Griechenland derzeit eine beispiellose Aufrüstung. Angesichts anhaltender Spannungen mit der Türkei (Streit um Hoheitsrechte in der Ägäis und Erdgasfelder im östlichen Mittelmeer) hat Athen das größte Rüstungsprogramm seiner Geschichte gestartet. Bis 2036 sind Rüstungsvorhaben von 25 Mrd. € geplant, wovon rund 7 Mrd. € auf die Marine entfallen. Die griechische Kriegsmarine soll umfassend modernisiert und

[50] Tovima 12/2024
[51] PV Magazine 11/2024
[52] European Commission 07/2021
[53] Kuehne + Nagel 04/2025
[54] Our Ocean 2024

erweitert werden: Geplant sind der Zulauf neuer Fregatten, Korvetten und U-Boote, während bestehende Schiffe (z.B. MEKO-200-Fregatten) ein Upgrade erhalten, um ihre Schlagkraft zu erhöhen. Bereits bestellt wurden in Frankreich drei hochmoderne Fregatten des Typs FDI („Belharra"); das erste Schiff wurde Ende 2023 geliefert. Interessant dabei: Einige Rumpfsektionen und Komponenten dieser Fregatten werden in Griechenland (Salamis-Werft bei Piräus) gefertigt – ein Novum, denn erstmals ist die griechische Industrie in diesem Umfang in Rüstungs-Exportschiffe eingebunden. Auch weitere Vorhaben zeigen Kooperation: Im Juli 2023 unterzeichnete die Skaramangas-Werft eine Vereinbarung mit ThyssenKrupp Marine Systems in Deutschland zur möglichen Zusammenarbeit bei der Modernisierung von Marineeinheiten. Darüber hinaus verhandelt Griechenland über den Kauf zusätzlicher Einheiten (z.B. italienische FREMM-Fregatten aus Zweithand) und investiert in neue Seeziel-Flugkörper, U-Jagd-Technik und einen Ausbau der Überwachungssysteme entlang der ausgedehnten Küstenlinie.[55]

Maritime Kritische Infrastruktur rückt ebenfalls verstärkt ins sicherheitspolitische Blickfeld. Der Schutz von Untersee-Pipelines, Datenkabeln und Offshore-Anlagen (etwa der geplanten Windparks und der FSRU bei Alexandroupolis) gewinnt an Bedeutung, insbesondere nach den Nord-Stream-Vorfällen in der Ostsee.[56] Griechenland arbeitet hier eng mit EU- und NATO-Partnern zusammen, um etwaige Sabotage zu verhindern. Die Präsenz internationaler Flotten in der Region (US-Marinebasis Souda Bay auf Kreta, ständige NATO-Missionen) trägt zur allgemeinen Sicherheit bei und bietet Unternehmen Möglichkeiten, etwa im Bereich Hafenschutz, Cybersecurity oder Versorgung (Logistik für Marineschiffe).

Zusammengefasst sind Sicherheitsthemen im maritimen Sektor zweigeteilt: zivil – Grenzschutz, SAR, Umweltschutz – und militärisch – Abschreckung und Verteidigung. Beide Segmente erfahren derzeit eine Aufwertung. Für Unternehmen ergeben sich daraus Chancen in der Lieferung von Ausrüstung (z.B. Schiffselektronik, Drohnentechnik, Überwachungssysteme) und in Beratungsleistungen (Ausbildung, Strategie). Gleichzeitig müssen Projekte in Griechenland diese sicherheitsrelevanten Aspekte stets mitdenken, da etwa Bauvorhaben in Häfen von strategischer Bedeutung (Piräus, Alexandroupolis) unter strenger Aufsicht stehen. Insgesamt trägt die stärkere sicherheitspolitische Fokussierung dazu bei, dass Griechenland in Maritime Safety & Security investiert – ein Marktsegment, das für Spezialanbieter (aus Deutschland z.B. im Bereich maritimer Sensorik oder Wehrtechnik) interessant sein dürfte.

## 3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

### *3.3.1 Maritime Großprojekten, Flottenmodernisierung, Hafenentwicklung*

**Naval Group**

Im April 2025 hat die französische Werft Naval Group Griechenland ein Angebot zum lokalen Bau von drei zusätzlichen FDI-Fregatten (Frégate de Défense et d'Intervention) unterbreitet. Es ergänzt die bereits bestellten vier Fregatten der Kimon-Klasse und verfolgt das Ziel, die strategische Partnerschaft beider Länder zu vertiefen sowie die griechische Verteidigungsindustrie nachhaltig zu stärken. Kern des Angebots ist ein umfassender Technologietransfer, einschließlich Ausbildungsprogrammen für griechisches Fachpersonal an französischen Standorten wie Lorient und Toulon-Ollioules. Die Einbindung griechischer Unternehmen wie METKA in die industrielle Lieferkette soll lokale Wertschöpfung schaffen und zum Aufbau eigener wehrtechnischer Kapazitäten beitragen. Die geplante Standardisierung der Flotte würde zudem Ausbildung, Wartung und Logistik vereinfachen. Parallel dazu ist eine Modernisierung der Infrastruktur der Skaramangas-Werften vorgesehen, um die Integration griechischer Industrien in das internationale Liefernetzwerk von Naval Group zu ermöglichen und langfristig industrielle Souveränität zu fördern.[57] Bis zu 40 % der Arbeiten von der griechischen Verteidigungsindustrie übernommen werden sollen.[58]

Am 6. und 7. Mai 2025 unterzeichnete die französische Naval Group im Rahmen der DEFEA-Messe in Athen neue Verträge mit sechs griechischen Unternehmen. Diese Kooperationen sind Teil des Hellenic Industrial Participation (HIP)-Plans. Seit Beginn des HIP-Plans hat die Naval Group über 120 Verträge mit rund 70 griechischen Unternehmen abgeschlossen. Ziel ist es, die griechische Verteidigungsindustrie nachhaltig zu stärken. Darüber hinaus unterstützt die Naval Group über ihre griechische Tochtergesellschaft Naval Group Hellas Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit griechischen Unternehmen, Universitäten und Forschungseinrichtungen wie der Nationalen

[55] RedaktionsNetzwerk Deutschland 04/2025
[56] Stiftung Wissenschaft und Politik 02/2024
[57] NavalNews 04/2025
[58] Ekathimerini 04/2025

Technischen Universität Athen (NTUA), der Universität Patras, dem Forschungszentrum FORTH und der Hellenischen Marineakademie. Diese Zusammenarbeit erstreckt sich auch auf bilaterale und europäische Projekte in den Bereichen Strukturüberwachung und maritime Überwachung.[59]

**Die Digitalisierung des griechischen Schiffsregisters**

Das griechische Ministerium für Schifffahrt und Inselpolitik hat mit der Einführung der digitalen Plattform niologio.gov.gr einen wichtigen Schritt zur Modernisierung und Digitalisierung des nationalen Schiffsregisters vollzogen. Seit Mai 2024 können Reeder und Schifffahrtsunternehmen ihre Schiffe vollständig online registrieren und verwalten. Die neue Plattform ersetzt den bisherigen papierbasierten Prozess und ermöglicht unter anderem die Ausstellung digitaler Nationalitätsdokumente, die mit einem QR-Code versehen sind. Diese erlaubten Behörden weltweit eine sofortige Echtheitsprüfung, was insbesondere bei internationalen Schiffsbewegungen einen erheblichen Vorteil darstellt. Bis März 2025 wurden bereits 21 neue Hochseeschiffe über das digitale Verfahren in das griechische Register aufgenommen. Darüber hinaus konnten 37 digitale Nationalitätsdokumente im Rahmen von Übertragungen, Neubemessungen und sonstigen Registrierungsprozessen elektronisch ausgestellt werden. Weitere vier Schiffe befinden sich derzeit in der finalen Phase der digitalen Eintragung. In einer Pilotphase stehen zusätzliche Funktionalitäten zur Verfügung, deren vollständige Implementierung zeitnah erfolgen soll. Hierzu zählen die digitale Ausstellung von Vermessungszertifikaten und Telekommunikationslizenzen sowie die elektronische Beantragung von Nationalitätsdokumenten infolge von Neubemessungen und Eigentumsübertragungen. Perspektivisch sollen auch die elektronische Registrierung und Löschung von Schiffshypotheken sowie die Beantragung der Löschung eines Schiffes aus dem Register digital möglich sein. Mit dieser Initiative verfolgt die griechische Regierung das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des nationalen maritimen Sektors zu stärken, die Attraktivität der griechischen Flagge zu erhöhen und die Transparenz sowie Effizienz in Verwaltungsverfahren nachhaltig zu verbessern. Die Digitalisierung des Schiffsregisters ist damit Teil einer umfassenderen Strategie zur Stärkung des Schifffahrtsstandorts Griechenland im internationalen Kontext.[60]

**Smarte Häfen**

Griechenlands Häfen reagieren auf wachsende Anforderungen an Resilienz, Nachhaltigkeit und Finanzierbarkeit, indem sie ihre Geschäftsprozesse vollständig digitalisieren und damit in die Sphäre der vierten industriellen Revolution eintreten. Auslöser sind einerseits neue Umwelt- und Sicherheitsauflagen, andererseits der Druck, die Wettbewerbsposition im Mittelmeerraum durch effizientere Betriebsabläufe zu sichern.

Zentrales Resultat einer Branchenuntersuchung ist die Empfehlung, alle Waren- und Informationsströme auf einer einheitlichen Plattform zu bündeln. Diese Plattform soll auf ein Ökosystem aus 5G-Funknetzen, flächendeckenden IoT-Sensoren, KI-gestützter Datenanalyse und Blockchain-basierten Smart Contracts setzen; sie soll sämtliche Hafenprozesse in Echtzeit vernetzen und damit Kosten, Liegezeiten und Emissionen senken. Im Detail sollen KI-Algorithmen die Prognose von Frachtaufkommen und die autonome Einsatzplanung von Umschlaggerät übernehmen, während IoT-Geräte lückenlos Temperatur-, Vibrations- und Positionsdaten liefern. Blockchain sichert den nahtlosen Informationsaustausch zwischen Reedereien, Zoll und Logistikdienstleistern, reduziert Betrugsrisiken und eliminiert papierbasierte Prozesse. Die notwendige Übertragungsbandbreite stellt 5G bereit; es trägt dazu bei, dass sich Sensor- und Videodaten ohne Zeitverzug in die Entscheidungslogik einspeisen lassen. Griechenland nutzt bereits konkrete Pilotprojekte als Testfelder für dieses Industrie-4.0-Szenario: In Piräus erprobt das EU-Vorhaben 5G-LOGINNOV maschinelles Lernen zur Automatisierung von Sicherheits- und Logistikabläufen; Thessaloniki integriert im Projekt PIXEL Umwelt- und Betriebsdaten, um Kaiproduktivität und $CO_2$-Bilanz gleichzeitig zu optimieren. Heraklion digitalisiert seine Terminalinfrastruktur, ergänzt LED-Lichtsysteme und installiert Landstrom, um Emissionen an der Kaje zu vermeiden.[61]

Flankierend bündeln Hafen- und Fährreederei-Verband ihre Kräfte, um bis Ende 2025 ein landesweites Netzwerk „smarter, grüner Häfen“ aufzubauen. Für den Technologiemarkt eröffnet das Gesamtprogramm messbare Nachfragepotenziale: Netzwerkausrüster, IoT-Plattformanbieter, Cyber-Security-Dienstleister und Energie-Contractor finden in den Projekten Auftragsvolumen, während Betreiber durch beschleunigte Umschlagzyklen und niedrigere Betriebskosten ihre Marge steigern. Gleichzeitig steigen Investitionsrisiken durch hohe Anlaufkosten und den Fachkräftemangel in Daten- und KI-Kompetenzen. Kurzfristig dürfte jedoch die EU-Förderkulisse (CEF Transport,

[59] Naval Group 05/2025
[60] Naftika Chronika 03/2025
[61] NewMoney 01/2025

Horizon-Europe) große Teile der Finanzierung abfedern, sodass Griechenlands Häfen sich als Reallabor für digitale Hafenlogistik im östlichen Mittelmeer etablieren können.[62]

**Hafeninfrastruktur**

Das Passagierhafen-Herzstück in Piräus wird 2025 buchstäblich rund um die Uhr aufgerüstet. Neben drei neuen Ro-Pax-Rampen entstehen klimatisierte Wartehallen, digitale Self-Check-in-Schalter und ein erstes 4-MW-Cold-Ironing"-Prototypfeld, das ab Herbst Fähren mit Landstrom versorgen soll. Parallel läuft die Sanierung von 760 Metern Kaimauer; das Budget der laufenden Phase A beläuft sich auf 136 Mio. €. COSCO / PPA treiben zudem die Umweltprüfung für den zusätzlichen Container-Pier IV voran, mit dem die Jahreskapazität langfristig auf über 10 Mio. TEU steigen könnte.[63]

Auf der anderen Seite des Landes wächst Thessalonikis 6. Pier sichtbar in die Thermaikos-Bucht: Die Erweiterung und Vertiefung des 6. Piers ist die größte der verpflichtenden Investitionen, die im Konzessionsvertrag für das Investorenkonsortium vorgesehen sind. Das Budget wird aufgrund gestiegener Preise auf etwa 200 Mio. € geschätzt. Die Umsetzung wird die internationale Position des Hafens Thessalonikis erheblich verbessern und es ermöglichen, Hauptlinien-Containerschiffe mit einer Kapazität von bis zu 24.000 TEU aufzunehmen.[64] Ergänzt durch die nun geplanten Maßnahmen wird der Hafen nicht nur in seiner Kapazität, sondern auch hinsichtlich seiner intermodalen Anbindung gestärkt. So sollen die Verbindungen zu Schiene und Straße – insbesondere zur Egnatia-Autobahn sowie zur Verbindung Patras–Athen–Thessaloniki–Evzoni – weiter ausgebaut werden, um den nahtlosen Weitertransport von Gütern ins griechische Hinterland und angrenzende Balkanregionen zu gewährleisten. Der Hafen soll damit nicht nur als Umschlagplatz für Container- und Massengutverkehr fungieren, sondern auch für den Kreuzfahrttourismus, den intermodalen Transport und als Schnittstelle für multimodale Logistikdienste ausgebaut werden. Insgesamt markiert die Genehmigung des Masterplans den Beginn einer neuen Ära für den Hafen Thessaloniki, getragen von umfassenden Modernisierungsmaßnahmen, Digitalisierung und nachhaltiger Infrastrukturentwicklung. [65]

**Energiewende und grüne Schifffahrt**

Griechenland gilt derzeit als einer der weltweit führenden Akteure im Bereich der grünen Schifffahrt. Griechische Reeder nehmen eine Vorreiterrolle beim Bau umweltfreundlicher Schiffe ein und leisten damit einen aktiven Beitrag zur ökologischen Transformation der globalen Schifffahrt. Sie passen sich nicht nur frühzeitig an die verschärften Umweltanforderungen der International Maritime Organization (IMO) an, sondern investieren auch gezielt in Technologien zur Emissionsminderung und Energieeffizienz. Die griechisch kontrollierte Handelsflotte ist weltweit führend beim Einsatz alternativer Kraftstoffe sowie bei der Ausstattung mit Abgasreinigungssystemen für Schwefeloxide (SOX-Scrubber). Laut Daten der Union der griechischen Reeder sind 43 % der Flotte mit modernen Energiespartechnologien ausgerüstet – ein Anteil, der über dem weltweiten Durchschnitt von 39 % liegt. Zudem verfügen 7,3 % der griechischen Schiffe über Dual-Fuel-Systeme mit Flüssigerdgas (LNG), während dieser Anteil im globalen Vergleich bei 6,4 % liegt. Auch bei den Tankern, die sich aktuell in Bestellung befinden, zeigt sich die technologische Führungsrolle Griechenlands: 66 % dieser Schiffe werden mit SOX-Scrubbern ausgeliefert, verglichen mit 57 % im internationalen Durchschnitt.

Derzeit befinden sich 589 griechisch kontrollierte Schiffe mit neuen Technologien und alternativen Antrieben im Bau. Sie haben eine kombinierte Tragfähigkeit von über 56 Mio. Tonnen und machen damit 17 % des weltweiten Orderbuchs aus. Die Investitionen griechischer Reeder in grüne Technologien spiegeln sich auch in den globalen Zahlen wider. Laut dem „Green Technology Tracker" von Clarksons Research wurden im Jahr 2024 weltweit 820 Schiffe mit alternativen Kraftstoffoptionen bestellt – ein Rekordniveau. Ein Großteil dieser Bestellungen entfällt auf LNG-Dual-Fuel-Schiffe. Besonders gefragt sind derzeit Schiffe, die mit LNG, Methanol, Ammoniak, Flüssiggas oder Wasserstoff betrieben werden können. Methanol und Ammoniak gelten dabei als besonders relevante „bereit verfügbare" alternative Kraftstoffe.[66]

Die größte Herausforderung der kommenden Jahre liegt in der grünen Transformation des Sektors. Die Dekarbonisierung der internationalen Schifffahrt gilt als besonders komplex, da technische und wirtschaftliche Lösungen für klimaneutrale Antriebe sowie geeignete Treibstoffe bislang nur eingeschränkt verfügbar sind. Studien auf EU-Ebene gehen davon aus, dass allein für diesen Sektor zwischen 2031 und 2050 jährliche Investitionen von rund

[62] NewMoney 01/2025
[63] Piraeus Port Authority 05/2025
[64] Naftemporiki 02/2025
[65] Greek Travel Pages 02/2025
[66] Fortune Greece 02/2025

40 Mrd. Euro erforderlich sein werden. Die griechische Schifffahrt zeigt sich offen für eine nachhaltige Neuausrichtung, fordert jedoch eine sektorübergreifende Herangehensweise. Um die Umstellung auf alternative Treibstoffe, emissionsärmere Technologien und digitale Effizienzlösungen erfolgreich zu gestalten, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Reedereien, Werften, Ausrüstern, Treibstoffproduzenten, Hafenbetreibern, Charterern, Finanzinstituten und politischen Entscheidungsträgern unerlässlich. Der Verband Griechischer Reeder (EEE) betont dabei die Notwendigkeit eines pragmatischen regulatorischen Rahmens, der globale Wettbewerbsbedingungen berücksichtigt und die Verantwortung nicht einseitig bei den Schiffsbetreibern verortet. Griechenland unterstützt die Dekarbonisierungsstrategie der International Maritime Organization (IMO), weist jedoch zugleich darauf hin, dass flankierende politische Maßnahmen erforderlich sind, um auch vorgelagerte Industrien und Lieferketten in die Transformation einzubeziehen. Nur durch ein abgestimmtes, international tragfähiges Regelwerk kann die Wettbewerbsfähigkeit der griechischen Handelsflotte auch unter den Bedingungen der grünen Wende langfristig gesichert werden.[67]

Ein bedeutendes Vorhaben in diesem Kontext ist die Einführung des sogenannten „Cold Ironing" – die Landstromversorgung von Schiffen während ihrer Liegezeit im Hafen. Hierfür wurden bereits 10 Mio. Euro bereitgestellt, um die ersten vier Häfen in Rafina, Lavrio, Korfu und Kavala entsprechend auszurüsten. Bis 2029 soll diese Technologie in insgesamt zwölf griechischen Häfen implementiert sein.[68]

### *3.3.2 Entwicklungen im Bereich Schiffsreparatur und -wartung*

Der Schiffsreparatur- und Wartungssektor Griechenlands erlebt derzeit ein spektakuläres Comeback: 2023 wurden laut der griechischen Statistikbehörde erstmals 651 Schiffe instandgesetzt, fast 10 % mehr als im Vorjahr, bei zugleich zweistellig wachsendem Gesamttonnage-Volumen – ein Rekord, der den Anspruch des Landes untermauert, wieder zum Mittelmeer-Hub für Dockings zu werden.[69]

Herzstück dieses Aufschwungs ist der ONEX-Konzern, der 2019 die traditionsreichen Neorion-Werften auf Syros übernahm und 2020 in Elefsina einstieg. Seither haben beide Standorte mehr als 500 Schiffe aller Typen abgefertigt; Der Geschäftsplan der Onex-Gruppe sieht Investitionen in Höhe von 550 Mio. US-Dollar in die Werften vor, mit dem Ziel, die Reparaturkapazität auf 300 Schiffe pro Jahr zu steigern.[70]

Die zweite Ausbaustufe läuft in Elefsina: Ein von der US-Entwicklungsbank DFC mit 125 Mio. US-Dollar finanziertes Modernisierungsprogramm bringt neue Kräne, digitale Dock-Management-Systeme und einen voll reaktivierten Panamax-Schwimmdock, das Schiffe bis knapp 294 Meter Länge aufnehmen kann. Die Werften von Elefsina werden sich in ein modernes Schiffbauzentrum verwandeln, das jährlich über 200 Schiffe bedient und in den nächsten drei Jahren mehr als 3.000 Arbeitsplätze schafft.[71] Parallel dazu positioniert sich ONEX offensiv als „Green Ship Repair Hub"; CEO Panos Xenokostas hob hervor, dass die Vision von ONEX für eine führende Position in der Schiffsreparaturbranche eng mit der Einführung grüner Praktiken und neuer Technologien verknüpft ist. Seit der Übernahme der Werften in Syros und Elefsina durch ONEX wurde eine umfassende Modernisierung eingeleitet, um den Anforderungen der neuen europäischen Umweltvorschriften gerecht zu werden.[72]

Die zweite Wachstumssäule bildet Skaramangas bei Athen: Seit der Übernahme durch den Tanker-Reeder George Prokopiou im Jahr 2024 wurden dort binnen zwölf Monaten bereits 37 Reparaturaufträge abgeschlossen, womit der neue Eigner die Produktion, aber auch militärische Bauabschnitte für künftige Fregatten zügig hochfährt; bis 2025 soll sich das Reparaturvolumen verdoppeln.[73] Die Skaramangas-Werft in Griechenland plant, sich als führendes Zentrum für die Reparatur von LNG-Tankern zu etablieren. Dies würde sie zur einzigen Werft in Griechenland und zu einer der wenigen in Europa machen, die solche spezialisierten Dienstleistungen anbieten.[74]

Nach Jahrzehnten der Stagnation verzeichnet die Branche laut Reuters einen deutlichen Aufschwung: Für das Jahr 2024 werden rund 1.100 Schiffsreparaturen gemeldet – im Vergleich zu etwa 500 im Jahr 2015. Der Beitrag der

[67] OT 01/2025
[68] Efsyn 09/2024
[69] Hellenic Statistical Authority 04/2025
[70] Seatrade Maritime 01/2024
[71] To Pontiki 11/2023
[72] ONEX 12/2024
[73] Reuters 02/2025
[74] Seatrade Maritime 11/2024

Werftwirtschaft zum Bruttoinlandsprodukt liegt derzeit bei 1,5 % und soll nach Plänen von ONEX innerhalb von fünf Jahren auf 2,5 % steigen.[75]

Die geplanten US-Zölle auf in China gebaute Schiffe, die ab dem 14. Oktober 2025 in Kraft treten sollen, sind von erheblicher Relevanz für die griechische Schifffahrt. Die Abgaben sollen unabhängig von der Betreiber-Nationalität erhoben werden – ein kritischer Punkt, da rund zwei Drittel der Neubauten griechischer Reeder in chinesischen Werften entstehen. Für viele griechische Unternehmen könnte dies erhebliche wirtschaftliche Konsequenzen haben.[76]

Kurzum: Mit massiven Investitionen, hohem persönlichen Serviceanspruch und einem klaren Fokus auf grüne Nachrüstung haben ONEX und Skaramangas Griechenland in wenigen Jahren von der Krise zum Wachstumstreiber für mediterrane Schiffsreparaturen gewandelt – und das Land sucht nun mehr Fachkräfte und High-Tech-Zulieferer als je zuvor.

## 3.4 Wettbewerbssituation

### *3.4.1 Inländische und internationale Wettbewerber im Bereich Schiffbau, Meerestechnik und Schifffahrt*

Die griechische maritime Branche bewegt sich heute in einem Spannungsfeld aus wiedererstarkten heimischen Werften, global führenden griechischen Reedereien und intensiver, oft preisgetriebener Konkurrenz aus dem Ausland.

Trotz des Aufbruchs ringen ONEX und Skaramangas um dieselben Reparaturaufträge der heimischen Flotte; allzu oft steuern die Schiffe jedoch weiterhin das benachbarte Tuzla-Cluster bei Istanbul an, wo mehr als vierzig Dockbetriebe mit günstigen Preisen und kurzen Wartezeiten locken. Im Bereich der Schiffsdemontage gehört die Türkei weltweit zu den führenden Ländern. Drei türkische Abwrackwerften sind bereits von der EU gemäß Verordnung 1257/2013 anerkannt, weitere befinden sich im Genehmigungsverfahren. Griechenland hingegen verfügt bislang über keine entsprechende Infrastruktur.[77]

Eine aktuelle Marktstudie des griechischen Außenwirtschaftsdienstes beziffert das jährliche Reparaturvolumen türkischer Werften bereits auf knapp 30 Mio. dwt – ein Level, das Athen allein kaum kontern kann.[78]Auf der Seetransportseite bleibt Griechenland zwar Weltspitze: Familienkontrollierte Konzerne wie Maran, Dynacom oder Navios bedienen unterschiedliche Segmente und begegnen sich selten direkt, doch im Fährverkehr tobt ein offener Schlagabtausch. Die Attica Group meldete für 2024 einen Umsatzsprung von rund 30 % und investiert über 500 Mio. € in den Flottenumbau, um ihre Position auf den „Filet-Routen“ der Ägäis zu festigen[79], während Minoan Lines laut Branchenportalen jede freie Slot auf Kreta- und Kykladenlinien anfechtet und sogar Hafeninfrastruktur mitbietet, um Marktanteile zurückzugewinnen.[80] Parallel behaupten sich kleinere Spezialbetriebe wie Spanopoulos Shipyards auf Salamis, die mit schnell abgewickelten Schlepperumbauten und Reparaturen eine feste Nische besetzen.[81]

Gleichzeitig verschiebt sich das weltweite Kräfteverhältnis: China überholte Griechenland 2023 erstmals bei der vermessenen Flottentonnage, gestützt auf staatlich finanzierte Leasinggesellschaften und eine aggressive Neubaupolitik.[82] Der Vorsprung zeigt sich auch im Orderbuch: Laut der Fachzeitschrift Ναυτικά Χρονικά gingen 2024 etwa 70 % der Tanker-, 78 % der Bulker- und 80 % der Containerschiffbestellungen an chinesische Werften, Südkorea blieb bei 13 %, Japan bei 8 %.[83]

Für Griechenlands Dockyards heißt das, sich auf technologische Nischen zu konzentrieren. Die niederländische Damen-Gruppe unterzeichnete bereits eine Absichtserklärung mit dem griechischen Zulieferverband HEMEXPO, um gemeinsam komplexe Spezialschiffe zu entwickeln – ein Schritt, der Know-how importiert, aber auch den Wettbewerb in diesen Segmenten verschärft.[84] Neue Konkurrenz und Kooperationsoptionen entstehen offshore: Bereits 2022 gründeten RWE und HELLENiQ Energy (ehemals HELPE) ein Joint Venture, das bis 2030 mehrere Gigawatt

[75] Reuters 02/2025
[76] GTAI 06/2025
[77] Deal 04/2024
[78] Griechisches Generalkonsulat in Istanbul 12/2024
[79] Attica Group 2024
[80] Insider 08/2022
[81] Spanopoulos Group
[82] Newmoney 08/2023
[83] Naytika xronika 12/2024
[84] Damen 03/2022

schwimmender Windparks in der Ägäis errichten will und sich damit gegen Konsortien aus Norwegen, Dänemark und Großbritannien positioniert.[85]

Auch $CO_2$-Speicherung entwickelt sich: Energean will die Kapazität im Prinos-Becken auf 3 Mio. t/Jahr erhöhen; die EU fördert ein $CO_2$-Terminal mit 120 Mio. €.[86] Die europäische Kommission hat im Rahmen der Connecting Europe Facility (CEF) einen Zuschuss von rund 120 Mio. € bereitgestellt, um den Aufbau eines Terminals zur Aufnahme von verflüssigtem CO2 am CO2-Speicherstandort im Öl- und Gasfeld Prinos vor Nordgriechenland zu unterstützen.[87]

Insgesamt zeigt sich ein zweigeteiltes Bild: Während Griechenland auf Seiten der Reederei weiterhin zur Weltspitze gehört, vollzieht der Werft- und Meerestechniksektor erst eine mühsame Renaissance. Gerade hier eröffnen sich Chancen für deutsch-griechische Partnerschaften: Deutsche Mittelständler können als Ausrüster in den wiederbelebten Dockyards punkten, sich an Offshore-Wind-Ausschreibungen beteiligen oder – wie Damen – mit lokalen Verbänden gemeinsam Produkte entwickeln und so den Druck internationaler Preis- und Technologieführer abfedern.

### *3.4.2 Analyse der Marktstruktur, Markteintrittsbarrieren und Kooperationspotenziale*

**Marktstruktur:** Die griechische maritime Wirtschaft gliedert sich in einen sehr internationalen Reedereisektor und einen sich entwickelnden industriellen Sektor (Werften, Technik). Die Reedereien sind überwiegend privat geführt (Familienunternehmen) und zahlreich – 2023 waren es 592 Firmen.[88]

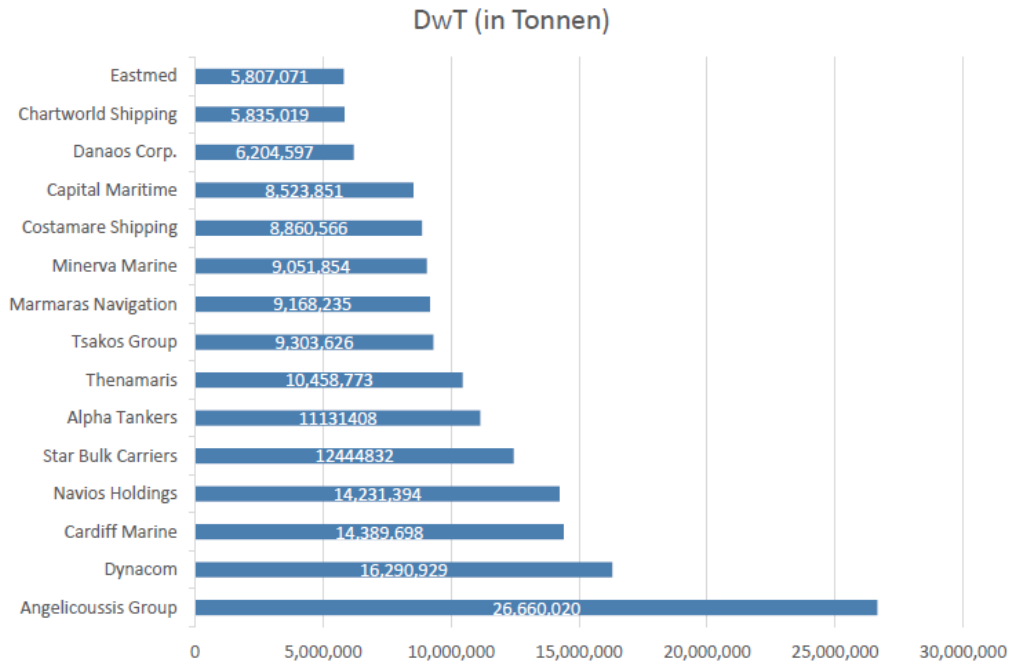



**Abbildung 4: Key Players im griechischen Markt geordnet nach dwt**
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an KPMG 05/2024

Allerdings kontrolliert eine relative kleine Anzahl Großreeder den Löwenanteil der Tonnage, wie in Abbildung 4 deutlich wird. Knapp 80 % der griechischen Handelsflotte entfallen auf den Besitz von lediglich 83 Unternehmen.[89] Diese Struktur – viele kleine, einige sehr große – bedeutet, dass Entscheidungen oft individuell getroffen werden und persönliche Netzwerke wichtig sind. Auftraggeber im Schiffbau und in der Reparatur sind primär ebenjene Reeder. Die griechische Werftindustrie ist mittlerweile stark konsolidiert: Der Markt wird im Wesentlichen von zwei großen Unternehmensgruppen – ONEX und Skaramangas – sowie einigen wenigen kleineren Akteuren geprägt. Diese oligopolistische Struktur kann durchaus positive Effekte entfalten, etwa durch gebündelte Ressourcen, höhere

[85] Capital 07/2022
[86] Naftemporiki 08/2024
[87] Baird Maritime 02/2025
[88] Petrofin 08/2024
[89] GTAI 06/2025

Investitionskraft und eine geringere Fragmentierung im Vergleich zur früheren Vielzahl maroder und ineffizient arbeitender Werften.

**Markteintrittsbarrieren:** Ausländische Unternehmen, die in diesen Markt eintreten wollen – sei es als Zulieferer, Dienstleister oder Kooperationspartner –, sehen sich einigen Hürden gegenüber. Erstens ist da die institutionelle Bürokratie: Verfahren in Griechenland können zeitaufwendig sein, gerade bei öffentlichen Ausschreibungen kommt es oft zu Verzögerungen und Rechtsmitteln. Das bedeutet, dass Geduld und lokales Know-how (bzw. lokale Vertreter) wichtig sind.[90] Zweitens bestehen informelle Hürden: Die maritime Community Griechenlands ist eng verflochten; viele Geschäfte kommen durch langjährige Beziehungen zustande. Ein Newcomer ohne Referenzen kann es schwer haben, Vertrauen zu gewinnen – Reputation und Präsenz vor Ort sind daher Schlüssel. Drittens spielt die Konkurrenzkostenstruktur eine Rolle: In Bereichen wie einfachem Stahlschiffbau kann Griechenland (Lohnniveau, Effizienz) nicht mit asiatischen Preisen mithalten. Wer in diesen Markt eintritt, muss also entweder Nischen besetzen oder einen Technologievorsprung bieten, der den höheren Preis rechtfertigt.

**Zusätzliche Markteintrittsbarrieren** können sich aus sprachlichen und kulturellen Faktoren ergeben. Im maritimen Sektor dient Englisch zwar als verbreitete Verkehrssprache, und zahlreiche griechische Fach- und Führungskräfte wurden in London oder New York ausgebildet, sodass die Hürden hier geringer sind als in vielen anderen Branchen. Regulierungstechnisch gewährt Griechenland als Mitgliedstaat der europäischen Union grundsätzlich freien Marktzugang; zugleich haben sich die Investitionshemmnisse in den vergangenen Jahren verringert, da das Land aktiv um ausländische Direktinvestitionen wirbt. Gleichwohl unterliegt insbesondere der Rüstungsbereich spezifischen Vorgaben – etwa Offset-Programmen und NATO-Standards – und Investitionen in strategisch sensible Sektoren wie Hafeninfrastrukturen werden einer intensiven behördlichen Prüfung unterzogen.

**Kooperationspotenziale:** Trotz oder gerade wegen dieser Barrieren sind Kooperationen der bevorzugte Weg zum Markteintritt. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass Kooperation Win-win schafft: Deutsche Unternehmen etwa haben in gemeinsamen Projekten mit griechischen Partnern Erfolg gehabt. So beteiligt sich Thyssenkrupp Marine Systems an der Modernisierung griechischer Fregatten in Partnerschaft mit der lokalen Werft.[91] Im Offshore-Wind haben sich RWE und der griechische Energiekonzern Hellenic Petroleum zu einem Joint Venture zusammengeschlossen, um zusammen Windparks zu entwickeln.[92] Solche Partnerschaften kombinieren lokales Know-how und Kontakte mit technologischem Know-how und Kapital von außen.

## 3.5 Stärken und Schwächen des Marktes

Abschließend soll eine Bewertung der besonderen Stärken und Schwächen des griechischen Marktes im Bereich grüner Schiffbau und nachhaltige Schifffahrt erfolgen. Dabei werden wirtschaftliche, technologische und politische Faktoren ebenso berücksichtigt wie wichtige Akteure und Programme.

**Stärken**

**1. Weltmarktführende Schifffahrtsnation**: Griechenland verfügt über eine enorme maritime Erfahrung und Präsenz. Die griechischen Reeder kontrollieren etwa 21 % der globalen Flotte und stellen damit einen immensen Markt für maritime Technologien dar. Entscheidungen griechischer Reeder (etwa für alternative Antriebe) haben Gewicht in der gesamten Branche.

**2. Investitionsbereitschaft und Modernisierungsdruck**: Die griechische Schifffahrt reinvestiert ihre Gewinne in moderne Flotten und Umwelttechnologien für mehr Effizienz und Nachhaltigkeit.[93] Dies schafft eine hohe Nachfrage nach grünen Lösungen.

**3. Strategische Lage und Infrastruktur:** Mit Piräus als Top-Mittelmeerhafen (Platz 4 in Europa)[94] und weiteren Häfen an zentralen Routen ist Griechenland logistisch stark positioniert. Diese Drehkreuze werden ausgebaut[95], was Chancen für Anbieter nachhaltiger Hafen- und Umschlagstechnik eröffnet (z.B. Landstrom, energieeffiziente Kräne).

---

[90] GTAI 04/2024
[91] RedaktionsNetzwerk Deutschland 04/2025
[92] Windbranche 07/2022
[93] Union of Greek Shipowners 08/2023
[94] Technik Einkauf 01/2025
[95] Europäische Investionsbank 11/2019

Geografisch ist Griechenland prädestiniert für Offshore-Wind in der Ägäis und Ionischen See (konstante Winde), was ein großes Potential für den grünen Sektor und schwimmende Offshore-Windkraft darstellt.[96]

**4. Politische Unterstützung und Fördermittel:** Die Regierung erkennt die strategische Relevanz des grünen Schiffbaus und treibt internationale Kooperationen und Investitionen aktiv voran. Für umweltfreundliche Projekte stehen umfangreiche europäische Fördermittel zur Verfügung.[97] Steuerliche Rahmenbedingungen (Tonnagesteuer) und investorenfreundliche Politik sorgen für Planungssicherheit. Großprojekte – ob militärisch oder zivil – sollen bevorzugt heimische Werften einbinden[98], was deren Wachstum und Technologietransfer fördert.

**5. Wachsende Werft-Kompetenz und Clusterbildung:** Nach Jahren der Stagnation erleben griechische Werften einen Modernisierungsschub. Investoren wie ONEX schaffen neue Kapazitäten in Bau und Reparatur. Die Reparaturaufträge haben sich innerhalb eines Jahrzehnts verdoppelt. In Piräus entsteht zudem ein maritimes Cluster, das Innovationen begünstigt.

**6. Hohe Akzeptanz deutscher Produkte:** Deutsche maritime Technik genießt in Griechenland einen guten Ruf, was den Markteintritt erleichtern kann.

**Schwächen**

**1. Abhängigkeit von globalen Zyklen und externen Technologien:** Die griechische Schifffahrt hängt stark vom Weltmarkt ab; etwaige Abschwünge könnten Investitionen in grüne Technik bremsen. Viele Schlüsseltechnologien wie Motoren, LNG-Systeme und Offshore-Turbinen werden importiert, wodurch Griechenland von Lieferketten und Lizenzen abhängig ist.

**2. Konkurrenzdruck und Kostenproblem im Schiffbau:** Obwohl die Werften im Aufwind sind, bleiben sie preislich im globalen Vergleich weniger wettbewerbsfähig. Billiganbieter aus der Türkei und Asien setzen die griechischen Reparaturwerften unter Druck.[99] Auch im Neubaubereich wäre es schwer, mit den großen asiatischen Werften zu konkurrieren. Dieses Kostenhandicap könnte die Nachhaltigkeit des Werftenaufschwungs in Frage stellen, falls z.B. die Lohnkosten steigen oder Subventionen auslaufen.

**3. Bürokratie und Verzögerungen:** Trotz Verbesserungen gilt die Verwaltung noch als relativ schwerfällig. Verzögerungen bei Ausschreibungen und Genehmigungen sind an der Tagesordnung. Die Umsetzung von EU-finanzierten Projekten gerät unter Zeitdruck. Für ausländische Firmen kann dies Einstiegsprojekte erschweren und Kosten erhöhen.[100]

**4. Fachkräftemangel und demografische Herausforderung:** Viele Werftarbeiter haben während der Krise den Beruf gewechselt oder sind in Rente gegangen. Heute suchen Werften händeringend nach Personal.[101] Auch bei Seeleuten fehlt Nachwuchs. Ohne erhebliche Ausbildungsinvestitionen droht dieser Engpass zum Wachstumsflaschenhals zu werden.

**5. Geopolitische Risiken:** Die Lage in einer geopolitisch sensiblen Region birgt Unsicherheiten: Spannungen im östlichen Mittelmeer und der Ägäis – bis hin zu einer möglichen Eskalation mit der Türkei – könnten Häfen und Handelsrouten beeinträchtigen. Migrationsbewegungen oder Instabilitäten im Nahen Osten können Prioritäten Richtung Grenzschutz verschieben, zulasten umweltpolitischer Maßnahmen.

**6. Fragmentierte Reederlandschaft bei Innovation:** Die Vielzahl kleiner Reedereien (592 Unternehmen)[102] bedeutet, dass nicht alle die Finanzkraft haben, in neueste grüne Technologien zu investieren. Einige Marktsegmente (z.B. kleinere Küstenschiffe, Fischerflotte) hinken beim Umweltstandard hinterher. Ohne Förderanreize verzögert sich der flächendeckende Markthochlauf bestimmter Technologien.

---

[96] Euronews 04/2024
[97] GTAI 04/2024
[98] RedaktionsNetzwerk Deutschland 04/2025
[99] RedaktionsNetzwerk Deutschland 04/2025
[100] GTAI 04/2024
[101] RedaktionsNetzwerk Deutschland 04/2025
[102] Petrofin 08/2024

| **Stärken** | **Schwächen** |
|---|---|
| • Weltmarktführende Schifffahrtsnation (21% der globalen Flotte)<br>• Hohe Investitiotionsbereitschaft in grüne Technik<br>• Strategische Lage & Hafeninfrastruktur<br>• Regierungsunterstützung & EU-Fördermittel<br>• Modernisierte Werften & maritimes Cluster<br>• Hohe Akzeptanz deutscher Technologie | • Abhängigkeit von importierten Schlüsseltechnologien<br>• Kosten- & Preisnachteil der Werften ggü. Asien/Türkei<br>• Bürokratische & langwierige Genehmigungen<br>• Fachkräftemangel & demographische Entwicklung<br>• Fragmentierte Reederlandschaft mit begrenzter Investitionskraft<br>• Umweltstandard-Rückstand bei Küsten- & Fischereiflotte |
| **Chancen** | **Risiken** |
| • EU-Recovery- & Kohäsionsfonds für grüne Projekte<br>• Ausbau schwimmender Offshore-Windparks<br>• Nachfrage nach Landstrom & Hafenlogisitk<br>• Technologietransfers mit deutschen KMU<br>• Cluster-Innovation & Start-ups in Piräus<br>• IMO-Ziele treiben Marktnachfrage | • Globale Frachtertragszyklen & Wirtschaftskrisen<br>• Geopolitische Spaltungen im östl. Mittelmeer<br>• Migrations- & Nahostkrisen verschieben Prioritäten<br>• Verzögerungen bei EU-Förderprojekten<br>• Lieferkettenrisiken bei importierter Technik |

**Abbildung 5: SWOT-Analyse Griechenland**
Quelle: Eigene Darstellung

Die ausgeprägte maritime Kompetenz Griechenlands und die gegenwärtige Investitionsdynamik überwiegen die strukturellen Schwächen des Marktes – vorausgesetzt, die bekannten Problemfelder werden konsequent adressiert. Bereits eingeleitete Programme zur Entbürokratisierung, zur Qualifizierung von Fachkräften und zur Stärkung der internationalen Vernetzung dürften mittelfristig spürbare Effekte zeigen. Für deutsche KMU ergibt sich damit ein anspruchsvolles, aber chancenreiches Umfeld: Ein hoher Bedarf an nachhaltigen Lösungen trifft auf eine ausgeprägte Kooperations- und Qualitätsorientierung. Erfolgreiche Marktteilnehmer sollten die vorhandenen Stärken – etwa Clusterstrukturen und EU-Förderinstrumente – strategisch nutzen und zugleich partnerschaftliche Wege finden, um bürokratische sowie kulturelle Hürden zu überwinden. Griechenland positioniert sich zunehmend als zukunftsorientierter maritimer Standort, der traditionelle Größe mit Innovationsstreben vereint – eine attraktive Ausgangslage für Unternehmen im grünen Schiffbau und in der nachhaltigen Schifffahrt.

# 4 Kontaktadressen

| Institution | Kurzbeschreibung |
|---|---|
| Archipelagos Institute of Marine Conservation | NGO mit Fokus auf Meeres- und Küstenschutz, Forschung und Bildung in der Ägäis. |
| Association of International Freight Forwarders & Logistics Enterprises of Greece (IFFAG & L) | Verband für Spediteure und Logistikunternehmen in Griechenland. |
| Athens International Boat Show | Führende Messe für Freizeitboote, Wassersport und maritime Ausrüstung, jährlich im Dezember im Metropolitan Expo Center in Athen. |
| Boat & Fishing Show | Größte Messe Griechenlands für Freizeitboote, Angeln und Wassersport, jährlich im März im MEC Paiania. |
| Chalkis Shipyards S.A. | Werft in Chalkida, spezialisiert auf Reparaturen, Umrüstungen und Trockendock-Arbeiten. Engagiert in Forschungsprojekten zu Offshore-Windenergie. |
| Department of Marine Sciences - Universität der Ägäis | Einzige Universität in Griechenland, die Bachelor-, Master- und Ph.D.- Programme in Ozeanografie anbietet, mit internationaler Forschung in Meereswissenschaften. |
| Department of Maritime Studies - Universität Piräus | Bietet Studiengänge mit starker Verbindung zur griechischen maritimen Industrie und globalen Schifffahrtsunternehmen. |
| DNV Greece | Griechische Niederlassung der internationalen Klassifikationsgesellschaft DNV. Bietet Klassifizierungs-, Zertifizierungs- und Beratungsdienste für die maritime Industrie an. |
| European Marine Biological Resource Centre (EMBRC) - Griechenland | Europäische Forschungsinfrastruktur, die Zugang zu Meeresorganismen und Einrichtungen für deren Studium bietet. |
| GAC Greece | Anbieter von integrierten Schiffsagenturdiensten, Logistik und maritimen Services mit Büros in Piräus, Thessaloniki und am Flughafen Athen. |
| Germany Trade & Invest | Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland. |
| Hellenic Centre for Marine Research (HCMR) | Führendes staatliches Forschungszentrum für Meeresbiologie, Ozeanografie und Aquakultur mit drei Instituten: IMBBC, IMBRIW und IO. |
| Hellenic Coast Guard | Limeniko Soma – Elliniki Aktofylaki ist die nationale Küstenwache Griechenlands. Ähnlich wie die griechische Polizei ist sie eine zivile, jedoch paramilitärische Organisation. In Krisen und Kriegssituationen ist sie dem Verteidigungsministerium unterstellt und unterstützt die griechische Marine. |
| Hellenic Hydrocarbons and Energy Resources Management Company S.A. (HEREMA) | Staatliche Gesellschaft, zuständig für die Verwaltung von Griechenlands Öl- und Gasressourcen sowie die Entwicklung von Offshore-Windenergieprojekten. HEREMA spielt eine zentrale Rolle bei der Förderung nachhaltiger Energiequellen und der Umsetzung von Projekten zur Kohlenstoffabscheidung und -speicherung (CCS). |

| | |
|---|---|
| Hellenic Institute of Marine Technology (HIMT) | Unabhängige Non-Profit-Organisation zur Förderung maritimer Technologie in Griechenland und international. |
| Hellenic Marine Equipment Manufactures & Exportes (HEMEXPO) | Verband griechischer Hersteller und Exporteure maritimer Ausrüstung und technischer Dienstleistungen. |
| Hellenic Register of Shipping | Griechische Klassifikationsgesellschaft mit Sitz in Piräus, bietet Zertifizierungs- und Inspektionsdienste für Schiffe. |
| Hellenic Shipbuilding Industry Ltd. | Werft in Perama, spezialisiert auf Reparaturen, Umbauten und Neubauten von mittelgroßen Handelsschiffen. |
| Hellenic Shipyards S.A. (HSY) - Skaramangas | Größte Werft Griechenlands und des östlichen Mittelmeers, gegründet 1937. Führend im Bau und der Wartung von Marineschiffen, einschließlich U-Booten und Fregatten. Seit 2021 im Besitz von George Prokopiou. |
| Hellenic Shortsea Shipowners Association (HSSA) | Seit 1940 aktive Interessenvertretung für den griechischen Kurzstreckenseeverkehr. Fördert umweltfreundliche und kosteneffiziente Lösungen im nationalen und europäischen Kontext. |
| HELMEPA - Hellenic Marine Environment Protection Association | Freiwillige Initiative zur Förderung des Umweltschutzes in der Schifffahrt durch Schulungen und Sensibilisierungen. |
| Hellenic Management Centre | Das Hellenic Management Centre bietet seit über 20 Jahren außergewöhnliche professionelle maritime Studiengänge, Schulungen und Ausbildungen für die Schifffahrtsbranche an. Durch seine Programme, Kurzkurse und Inhouse-Schulungen hat es sich als führendes Zentrum für maritime Studien in Griechenland etabliert, das sich auf Schiffsmakler- und Chartergeschäfte, Schiffsbetrieb und -management, Schiffsfinanzierung, maritime Wirtschaft, Versicherungen und Schifffahrtsrecht spezialisiert hat. Seit 2003 ist es der offizielle Vertreter des Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) in Griechenland. |
| Infomarine Maritime Directory | Online-Verzeichnis für die griechische Schifffahrtsbranche, das Unternehmen listet, die von maritimen Fachleuten bewertet wurden.. Bietet umfassende Informationen zu Schiffbau, Reparatur, Ausrüstung und Dienstleistungen. |
| Institute of Marine Biological Resources and Inland Waters (IMBRIW) | Größtes öffentliches Forschungsinstitut in Griechenland mit Schwerpunkt auf Binnen- und Meeresökosystemen sowie Fischereiforschung. |
| International Maritime Union (IMU) - Griechenland | Repräsentiert nahezu alle Schifffahrtsagenturen, die internationale Linien- und Kreuzfahrtschiffe in griechischen Häfen vertreten. |
| Kompass Business Directory - Greece | Internationales B2B-Verzeichnis mit umfangreicher Datenbank zu griechischen Unternehmen im Bereich Transport, Logistik, Schiffbau und maritimer Ausrüstung. Ermöglicht gezielte Suche nach Branchen und Dienstleistungen. |
| Maritime Hellas Cluster | Plattform zur Vernetzung von Unternehmen, Verbänden und Institutionen der griechischen maritimen Industrie. |
| Mediterranean Yacht Show (MEDYS) | Weltweit größte Messe für gecharterte Yachten, jährlich im Mai in Nafplion, mit Fokus auf Luxus-Yachtcharter. |
| Ministerium für Schifffahrt und Inselpolitik | Zuständig für die Regulierung und Entwicklung der griechischen Schifffahrtsindustrie sowie der Inselpolitik. |

| | |
|---|---|
| Navalarchitects | Vereinigung aller Diplom-Ingenieure der Schifffahrt zu einem einheitlichen Verband und die berufliche Synergie und Zusammenarbeit zwischen ihnen. |
| NAVIGATOR | NAVIGATOR wurde 1991 gegründet und ist seit mehr als 30 Jahren eine feste Größe im griechischen Schifffahrtssektor. Das Unternehmen hat ein robustes Netzwerk von Schleppunternehmen und Schiffsagenturen auf der ganzen Welt aufgebaut und bietet maßgeschneiderte Programme für Reeder und Schiffsmanagementunternehmen in mehr als 1.400 Häfen weltweit an. |
| NAVIGATOR – The Shipping Decision Makers Forum | Das Forum war eine Initiative des NAVIGATOR-Teams, deren Ziel es war, die führenden Experten des weltweiten maritimen Clusters zusammenzubringen, um die entscheidenden Themen der Schifffahrtsbranche zu diskutieren und zu analysieren und ein aktuelles Brainstorming zu erreichen, das nicht nur das Bewusstsein schärft, sondern auch Lösungen hervorbringt. |
| Papadakis Shipyards Brokers & Co. S.A. | Griechisches Unternehmen, das seit 2005 umfassende technische Dienstleistungen für die Schifffahrtsindustrie anbietet, einschließlich Werftvertretung, Reparaturdienste und maritimer Ausrüstungsversorgung. |
| Pireas Gala & Forum | Alle zwei Jahre stattfindendes Treffen von Führungskräften der maritimen Industrie, organisiert von der Hellenic Shipbrokers Association. |
| Piraeus Marine Club | Der Piraeus Marine Club wurde 1968 von einer Gruppe von Reedern gegründet. Heute, 50 Jahre später, zählt der Club mehr als 500 Mitglieder, und sein symbolträchtiges Logo – eine Möwe vor dem Hintergrund des Universums – ziert die Wände der Büros von Führungskräften der Schifffahrtsbranche in Griechenland und im Ausland als Zeichen ihrer Mitgliedschaft. Reeder, Bankiers, Rechtsanwälte, Versicherungsmakler, Schiffsmakler und viele andere aus aller Welt treffen sich zu einem freundlichen Plausch, kreativen Dialogen, professionellen Briefings und profitablen Geschäftsabschlüssen beim Mittagessen oder bei einem Drink. |
| Posidonia International Shipping Exhibition | Seit 1969 eine der weltweit führenden Messen für die Schifffahrtsindustrie, findet alle zwei Jahre in Athen statt und zieht internationale Aussteller und Besucher an. |
| Propeller Club of the United States, Port of Piraeus | Geschäftliches Networking und die Stärkung des Piraeus Maritime Cluster. Zusammenarbeit mit der US-Botschaft und der US-Küstenwache in maritimen Angelegenheiten Spendenaktionen für wohltätige Zwecke und Bildungsstipendien Soziale Interaktion und Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Schifffahrtsindustrie und den griechisch-amerikanischen Beziehungen. |
| Salamis Shipyards | Werft auf der Insel Salamis, gegründet 1974. Spezialisiert auf komplexe Schiffsumrüstungen und militärische Projekte. Engagiert in internationalen Verteidigungsprogrammen. |
| Seamark Marine Inc. | Anbieter von maritimer Ausrüstung und Dienstleistungen mit Sitz in Glyfada. Bietet Lösungen für Schiffbau, Häfen, Offshore-Industrie und zivile Ingenieurprojekte. |
| Shipyards Directory Griechenland | Online-Verzeichnis, das umfassende Informationen über griechische Werften, Reparaturwerkstätten und Vertreter bietet. Nützlich für Schiffseigner und -manager zur schnellen Suche nach geeigneten Werften. |
| Skaramangas Shipyards | Große Werft in Skaramangas, West-Athen, gegründet 1937. Beteiligt an Neubauten und Wartung von Marineschiffen sowie zivilen Projekten. Seit 2023 im Besitz von George Prokopiou. |
| Syn-enosis | Diese Initiative der UGS konzentriert sich auf die Bereitstellung von Lebensmitteln und medizinischer Versorgung, die Unterstützung von Organisationen und sozialen Einrichtungen sowie die Stärkung der maritimen Ausbildung, wodurch die Schifffahrtsgemeinschaft Solidarität mit ihren Mitbürgern zeigt, die um ein menschenwürdiges Leben kämpfen. |
| Union of Greek Shipowners (UGS) | Vertretung der griechischen Reeder, die über 20% der weltweiten Handelsflotte kontrollieren. |

| | |
|---|---|
| University of Patras - Laboratory of Marine Geology & Physical Oceanography | Das Labor für Meeresgeologie und physikalische Ozeanographie wurde 1989 an der Fakultät für Geologie der Universität Patras gegründet. Es ist derzeit das mit Abstand größte universitäre Lehr- und Forschungszentrum seines Fachgebiets in Griechenland. |
| WISTA Hellas | Netzwerk zur Förderung von Frauen in der maritimen Industrie durch Bildung und berufliche Entwicklung. |
| Worldwide Industrial & Marine Association (WIMA) | WIMA (Worldwide Industrial & Marine Association) ist eine gemeinnützige Initiative, die im Jahr 2006 ins Leben gerufen wurde. Sie wurde ins Leben gerufen, um ein innovatives Netzwerk zertifizierter maritimer Unternehmen mit globalen Dienstleistungskapazitäten aufzubauen und zu fördern, das erfolgreich alle Bereiche der Schifffahrt abdeckt. |

# Quellenverzeichnis

AIVP 06/2023: New member interview – Hellenic Ports Association: Promoting the Greek maritime sector (Aufgerufen am 16.06.2025)

Athen Nachrichten 12/2024: Griechische Reeder investierten 188 Mrd. US-Dollar in neue Schiffe (Aufgerufen am 22.05.2025)

Attica Group 2024: Οικονομικά Αποτελέσματα 2024 (Aufgerufen am 30.05.2025)

Baird Maritime 01/2025: First offshore wind farm in Greece to proceed (Aufgerufen am 27.05.2025)

Baird Maritime 02/2025: Energean subsidiary secures EU grant funding for CO2 storage at Prinos Field offshore Greece (Aufgerufen am 16.06.2025)

Capital 07/2022: RWE και ΕΛΠΕ ενώνουν δυνάμεις για να αναπτύξουν υπεράκτια αιολική ενέργεια (Aufgerufen am 16.06.2025)

Capital Gas Ship Management Corp 09/2023: Capital Gas Ship Management Corp. announces the order of world's first two next-generation 88,000cbm eco-friendly very large ammonia newbuilding carriers. (Aufgerufen am 22.05.2025)

Clean Hydrogen Partnership 01/2025: Hydrogen PEM fuel cell stack for marine applications (Aufgerufen am 22.05.2025)

Damen 03/2022: Damen Shipyards to cooperate with HEMEXPO (Aufgerufen am 16.06.2025)

Deal 04/2024: «Μπρα ντε φερ» Ελλάδας – Τουρκίας στο Αιγαίο (Aufgerufen am 23.05.2025)

Diana Shipping Inc. 02/2024: Diana Shipping Inc. Announces the Signing of Shipbuilding Contracts for Two 81,200 dwt Methanol Dual Fuel New-Building Kamsarmax Dry Bulk Vessels (Aufgerufen am 22.05.2025)

Efsyn 09/2024: Πράσινη μετάβαση και ψηφιοποίηση, οι δύο πυλώνες του υπ. Ναυτιλίας (Aufgerufen am 26.05.2025)

Ekathimerini 04/2025: French shipbuilder Naval Group proposes Greek production line (Aufgerufen am 20.05.2025)

European Commission 07/2021: European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF) (Aufgerufen am 04.06.2025)

European Commission 01/2025: Greece - Final updated NECP 2021-2030 (submitted in 2025) (Aufgerufen am 21.05.2025)

European Commission 02/2025: EU mobilises €422 million to support the deployment of alternative fuels infrastructure in road, maritime and air transport (Aufgerufen am 04.06.2025)

Europäische Investionsbank 11/2019: Griechenland: EIB-Darlehen über 140 Mio. € für den Hafen von Piräus (Aufgerufen am 02.06.2025)

Fortune Greece 02/2025: Ρεκόρ ναυπηγήσεων ελληνόκτητων πλοίων με εναλλακτικά καύσιμα το 2024 (Aufgerufen am 26.05.2025)

Greek Reporter 03/2025: Number of Greek-Owned Ships Breaks New Record, Surpasses 4,000 (Aufgerufen am 21.05.2025)

Greek Travel Pages 01/2023: Master Plan for Piraeus Port Upgrade Approved (Aufgerufen am 16.06.2025)

Greek Travel Pages 02/2025: Thessaloniki Port's €180 Million Upgrade Gets Green Light (Aufgerufen am 27.05.2025)

Greek Travel Pages 07/2025: Greece to Upgrade Coastal Fleet with €300 Million from EU Modernization Fund (Aufgerufen am 24.07.2025)

Griechisches Generalkonsulat in Istanbul 12/2024: Έρευνα αγοράς για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία στη

Τουρκία (Aufgerufen am 30.05.2025)

GTAI 04/2024: EU-Förderung in Griechenland (Aufgerufen am 03.06.2025)

GTAI 05/2023: Ausbau der erneuerbaren Energien fordert das Stromnetz (Aufgerufen am 27.05.2025)

GTAI 06/2025: Kurs voraus: Griechenlands Schifffahrt erhöht das Tempo (Aufgerufen am 17.06.2025)

Hanwha 11/2023: Hanwha Ocean Clinches Order for World's Largest Ammonia Carriers (Aufgerufen am 22.05.2025)

Hellenic Coast Guard 12/2024: Στέφανος Γκίκας: «Η Ελλάδα, ως δεσπόζουσα δύναμη στη ναυτιλία, πρέπει να έχει καθοριστικό ρόλο στην πράσινη μετάβαση και στην ψηφιοποίηση» (11.12.2024) (Aufgerufen am 19.06.2025)

Hellenic Statistical Authority 04/2025: GREEK SHIP REPAIRING INDUSTRY: 2024 (Aufgerufen am 23.05.2025)

HEREMA: OFFSHORE WIND (Aufgerufen am 27.05.2025)

Insider 08/2022: «Ναυμαχία» Attica Group και Minoan Lines (και) για τις λιμενικές υποδομές σε Νότιο Αιγαίο και Ιόνιο (Aufgerufen am 30.05.2025)

KPMG 05/2024: The Future of Shipping (Aufgerufen am 17.06.2025)

Kuehne + Nagel 04/2025: Greece commits to measures for greening of coastal shipping (Aufgerufen am 24.07.2025)

Manifold Times 04/2025: Biofuel"Celestyal Discovery" becomes first-ever vessel in Greece to receive bio bunker fuel (Aufgerufen am 22.05.2025)

Maritime Informed: Hempel's high performance marine coating solution, Hempaguard receives DNV validation (Aufgerufen am 22.05.2025)

McKinsey & Company 07/2024: Greek shipping: Success factors and opportunities (Aufgerufen am 22.05.2025)

MDPI 01/2023: Energy Saving Analysis of a Marine Main Engine during the Whole Voyage Utilizing an Organic Rankine Cycle System to Recover Waste Heat (Aufgerufen am 22.05.2025)

Naftemporiki 03/2024: Ποσειδώνια 2024: Η AI και η ναυτιλία (Aufgerufen am 19.06.2025)

Naftemporiki 08/2024: Energean: Μελέτες για την αύξηση της δυναμικότητας αποθήκευσης CO2 στον Πρίνο (Aufgerufen am 16.06.2025)

Naftemporiki 02/2025: ThPA: Investment at the 6th pier to start immediately (Aufgerufen am 26.05.2025)

Naftemporiki 06/2025: Σε… βαθύ γήρας ο παγκόσμιος στόλος τάνκερ (Aufgerufen am 23.06.2025)

Naftika Chronika 12/2024: Στα κινεζικά ναυπηγεία το 70% των παραγγελιών το 2024 (Aufgerufen am 02.06.2025)

Naftika Chronika 03/2025: Σε πλήρη λειτουργία η ψηφιακή νηολόγηση (Aufgerufen am 26.05.2025)

Naval Group 05/2025: Naval Group and six Hellenic companies sign new contracts in the frame of the Hellenic Industrial Participation plan (Aufgerufen am 20.05.2025)

NavalNews 04/2025: Naval Group Offers Greece Local Build of 3 More FDI Frigates (Aufgerufen am 20.05.2025)

NewMoney 01/2025: Τα «έξυπνα» λιμάνια της Ελλάδας – Πώς αλλάζουν στο πλαίσιο της τέταρτης βιομηχανικής επανάστασης (Aufgerufen am 26.05.2025)

Newmoney 08/2023: Ναυτιλία: Σε ποιον δείκτη η Κίνα ξεπέρασε την Ελλάδα για πρώτη φορά από το 2013 (πίνακας) (Aufgerufen am 02.06.2025)

Offshore Energy 02/2024: Dorian LPG joins VLAC bandwagon with debut order (Aufgerufen am 22.05.2025)

Offshorewind 11/2023: Greece Launches Offshore Wind Development Plan, Targets 4.9 GW by 2032 (Aufgerufen am 27.05.2025)

ONEX 12/2024: Panos Xenokostas from the Forum Towards greener shipping:a reality check : ONEX Group shipyards will lead the way with their flexibility and pioneering spirit in the global green transition of shipping

(Aufgerufen am 23.05.2025)

Onex Shipyards 12/2024: ONEX Shipyards & Technologies Group signs agreement with MAN Energy Solutions SE for the supply of propulsion engines for the RAstar 2800 Tugs (Aufgerufen am 22.05.2025)

Open Access Government 05/2020: FIBRESHIP Project: The sustainability of the €pean waterborne transport and shipbuilding industry (Aufgerufen am 22.05.2025)

OT 01/2025: Ελληνική ναυτιλία: Οι νέες προκλήσεις για το 2025 (Aufgerufen am 26.05.2025)

Our Ocean 2024: Commitments (Aufgerufen am 19.06.2025)

Petrofin 08/2024: Key Developments of Greek Shipping in 2023 and 2024 Prospects (Aufgerufen am 22.05.2025)

Piraeus Port Authority 05/2025: Targeted infrastructure interventions and upgrade works in full progress to enhance operational readiness of the Port of Piraeus in view of the upcoming summer season (Aufgerufen am 26.05.2025)

PV Magazine 11/2024: Greece, EU set up €1.6 billion fund for island decarbonization (Aufgerufen am 26.05.2025)

RedaktionsNetzwerk Deutschland 04/2025: Griechenlands Werften erwachen wieder: Bau von Kriegsschiffen als Zukunftsgeschäft (Aufgerufen am 20.05.2025)

Reuters 02/2025: 'We are back' Greek shipyards say after decades of pain (Aufgerufen am 23.05.2025)

Rina 02/2022: RINA Approves First MR Tanker to Exceed IMO 2050 Targets Using Fossil Fuels (Aufgerufen am 22.05.2025)

Safety4Sea 04/2025: Port of Piraeus advances operations and sustainability (Aufgerufen am 19.06.2025)

Seatrade Maritime 01/2024: Onex plans $550m further investments in Greek ship repair revival (Aufgerufen am 23.05.2025)

SeaTrade Maritime 03/2024: Greek shipowner newbuild orderbook grows by over 50% (Aufgerufen am 21.05.2025)

Seatrade Maritime 11/2024: Skaramangas Shipyards sets LNG carrier repair business goal (Aufgerufen am 23.05.2025)

Shipping Telegraph 05/2024: Greek fleet: fitted with ESTs, LNG dual fuel capable, tanker orderbook SOx scrubber-fitted (Aufgerufen am 22.05.2025)

Stiftung Wissenschaft und Politik 02/2024: Maritime kritische Infrastrukturen - Strategische Bedeutung und geeignete Schutzmaßnahmen (Aufgerufen am 20.05.2025)

Spanopoulos Group: ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ (Aufgerufen am 30.05.2025)

Union of Greek Shipowners 05/2024: Annual Report (Aufgerufen am 20.05.2025)

Union of Greek Shipowners 08/2023: The Union of Greek Shipowners' Annual Report 2022 – 2023: Greek shipping continues to hold its prominent position as a world leader. (Aufgerufen am 21.05.2025)

Technik Einkauf 01/2025: Die größten Häfen in Europa (Aufgerufen am 22.05.2025)

To Pontiki 11/2023: ONEX: «Έπεσαν» οι υπογραφές με την DFC για τη χρηματοδότηση 125 εκατ. δολαρίων των Ναυπηγείων Ελευσίνας (Aufgerufen am 23.05.2025)

Tovima 12/2024: Greece Unveils €3 Billion Green Maritime Transport Plan at OT Forum (Aufgerufen am 26.05.2025)

Technik Einkauf 01/2025: Die größten Häfen in Europa (Aufgerufen am 02.06.2025)

Euronews 04/2024: Wird Griechenland dank Windenergie zur "grünen Steckdose" Europas? (Aufgerufen am 02.06.2025)

European Investment Bank 06/2018: PIRAEUS PORT EXPANSION (Aufgerufen am 16.06.2025)

Tovima 06/2025: Cold Ironing: Greece's Race to 'Green' its Ports by 2028 (Aufgerufen am 16.06.2025)

Reuters 02/2025: 'We are back' Greek shipyards say after decades of pain (Aufgerufen am 17.06.2025)

Windbranche 07/2022: Wachstumsmarkt: RWE und Hellenic Petroleum planen griechische Offshore Windprojekte (Aufgerufen am 18.06.2025)

www.gtai.de/mep