

**Міжнародна економіка**

Айкатеріні-Сотірія АРГІРІУ

**ГРЕЦЬКА ГАЛУЗЬ СУДНОПЛАВСТВА
ТА ЇЇ РОЗВИТОК****Резюме**

Окреслено емпіричні результати щодо судноплавного сектору, акцентовано на судноплавній галузі Греції та позиціонуванні грецького судноплавства на міжнародному ринку. Методологія дослідження базується на зборі вторинних даних зі статей у журналах, книг та офіційних вебсайтів. Проведення такого дослідження складається з пошуку, вивчення, аналізу, критики та представлення поглядів і даних з опублікованих текстів.

Грецьке судноплавство відповідає за 16% світового комерційного потенціалу, тоді як відсоток грецького валового національного продукту (ВВП) до світових показників становить 0,4%, що в 40 разів менше. Дванадцять років тому Греція зіткнулася з найбільшою економічною кризою після Другої світової війни і все ще намагається її подолати. Водночас сьогодні Греція стикається з новою економічною кризою через пандемію Covid-19. У цей критичний момент грецька судноплавна галузь, яка вже робить значний внесок у грецький ВВП, може головним рушієм зростання, підтримавши грецьку економіку через забезпечення ліквідності, зайнятості, внеску у ВВП та інвестицій. Це дослідження було підготовлене для оцінювання економічних та соціальних переваг грецької судноплавної галузі (кластера).

© Айкатеріні-Сотірія Аргіріу, 2020.

Аргіріу Айкатеріні-Сотірія, магістр із судноплавства, Атени, Греція. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0505-6105>. Емейл: katerina_swtiria1@yahoo.com.

Ключові слова

Судноплавство; валовий внутрішній продукт (ВВП); економічна криза; грецький флот; судновласники; прапори; фрахтувальники; брокери; перевезення насипних вантажів; регулярні лінійні перевезення; пасажирські перевезення; транспортні цикли; грецький торговий флот; зріджений природний газ.

Класифікація за JEL: R40, L91, L92, L98.

Вступ

У судноплавній галузі можливі вияви економічного спадання, що суттєво впливає на ринок законодавства, яке є одним із основних компонентів світової торгівлі та важелем економічного зростання, оскільки сприяє 90% обсягу світової торгівлі. Криза 2008 р. була найбільшою і найглибшою рецесією для сучасного купця в історії судноплавної галузі. Вартість перевезень за основними операціями знизилась майже до історичних мінімумів. Внаслідок кризи посилилась руйнівна конкуренція, і не всі судноплавні компанії змогли втримати свої позиції в таких умовах. Економічна криза, а також інші фактори спричиняють коливання на ринку судноплавства (судноплавні цикли). Судноплавний цикл – це економічна концепція, яка пояснює, як транспортні компанії реагують на попит та пропозицію, оскільки важливою особливістю судноплавної діяльності є поділ між типами транспортних циклів – основних коливань, які можуть бути тривалими або короткими. Загалом ринкові цикли є рушійною силою інвестицій у судноплавство та фрахтування. Це основа судноплавного ринку, входу та виходу із судноплавного бізнесу. Змушуючи компанії конкурувати між собою за частку цього багатства, ринок спрямовує їх на більш ефективне використання ресурсів. Насправді «кола» – це частина культури судноплавної галузі, якій багато уваги приділяють науковці та дослідники судноплавної галузі, що прагнуть визначити її сутність.

Дослідження спрямоване на вивчення грецького сектору судноплавства з метою отримання даних, які сприятимуть формуванню пропозицій щодо його вдосконалення та більшого розвитку. Грецький судноплавний сектор зростає, але у зв'язку з розвитком світової економіки на цьому етапі йому доводиться стикатися із значними проблемами.

Огляд літератури

На думку Манталіса та співавторів (Mantalis et al., 2016), судноплавство за своєю природою є міжнародним і регулюється нормами, конвенціями, рішеннями, прийнятими на міжнародному рівні; воно залучає ресурси та кошти з міжнародного грошового ринку і на нього впливають події (військові чи фінансові), що відбуваються в різних частинах світу і навіть у більш віддалених країнах. Також у судноплавстві існує сувора конкуренція, а умови внутрішньої та міжнародної конкуренції враховуються в процесі розробки морської політики. Меріка та співавтори (Merika et al., 2015) згадують фактори, що впливають на розвиток судноплавства, і поділяють їх на три категорії: (а) економічні (національна торгівля, фінансування, суднобудування, страхування та конкурентоспроможність); (b) географічні (острівна природа та природні ресурси); та (с) історичні (морські традиції та загрози).

Згідно з Пантувакіс та співавторами (Pantouvakis et al., 2017), мета судноплавства полягає у створенні галузі, в якій буде об'єднано багато держав. Це досягається завдяки діяльності, яка розвиває та поглиблює розподіл праці для боротьби з будь-якою кризою в майбутньому.

Судноплавство як заняття людини в морі має давню історію, яка сягає ще періоду, коли людина вперше використовувала його як джерело здобування їжі. Однак море дуже важливе для Греції, оскільки воно суттєво вплинуло на культуру, створену греками, і завдяки їхньому торговому флоту грецька цивілізація набула поширення в усьому світі (Goodwin, 2016).

Щодо впливу кризи на судноплавство, то вже в 2018 р. два найбільші банки у світі в галузі морського фінансування («Nordea Bank AB» (NDA) та «DNB ASA») визначили, що виявлено перші ознаки того, що криза, яка негативно впливати на судноплавну галузь і спричинила її суттєву реструктуризацію за останні роки, нарешті закінчується (Tzamouzakis & Spathi, 2017). «Nordea Bank AB» заявив, що збитки від позик судноплавних компаній зменшені на 15%, а операційний прибуток досяг найвищої точки. Відповідно, DNB оголосила, що збитки, спричинені кризою в широкій галузі (судноплавство, офшор та логістика), значно зменшились на 43%. Обидва банки дійшли висновку, що судноплавство поступово відновлюється, оскільки розподіл позик у ширшій галузі судноплавства відіграє важливу роль у допомозі йому, на відміну від банків, які відмовились від цієї галузі або продали свої акції зі знижкою (Parathanasiou et al., 2020).

Оцінюючи загальний стан міжнародних морських перевезень з моменту настання кризи, низькі ціни як щодо вартості суден, так і щодо чартерів вже не сигналізують про глобальні економічні труднощі попередніх років, а вказують на той факт, що існує надлишок великих суден. Однак як світова економіка, так і світова торгівля не буде швидко відновлена в найближчі роки (Goodwin, 2016).

Вихід світової економіки та судноплавства з кризи не вказує на те що відновився період їхнього швидкого зростання (Bissias & Kapetanakis, 2018). Розвиток і курс судноплавного сектору у світі (а також у Греції) залежатимуть, з одного боку, від курсу відновлення міжнародної економіки та міжнародної торгівлі, від яких він безпосередньо залежить, а з іншого – від спроможності великих суднобудівних заводів виконувати основні замовлення на суднобудування. Хоча майбутній прогноз щодо судноплавства є позитивним, оскільки простежується значне збільшення доходів, проте знадобиться кілька років, щоб ця галузь повністю відновилася і результати її діяльності досягли докризових показників.

Судноплавна галузь суттєво сприяє покращенню балансу послуг, торгового та платіжного балансу країни, а також ситуації у фіскальному секторі за рахунок оподаткування та податкових надходжень від судноплавства (Fafaliou & Aroni, 2016). Щодо балансу, експорт та надходження капіталу від морської діяльності Греції перевищують відплив, позитивно сприяючи платіжному балансу (Goulielmos, 2007). З іншого боку, у фінансовому секторі важливу роль у розвитку національної економіки відіграють податки, якими обкладаються судноплавні компанії та працівники судноплавної галузі, а також інші податкові надходження від них (Bissias & Kapetanakis, 2018).

Розвиток грецької судноплавної галузі

Унікальність грецького прикладу судноплавства полягає в тому, що в складних і вимогливих умовах як XIX, так і, перш за все, XX ст., невелика острівна держава з кількома мільйонами жителів у східному куточку Середземного моря змогла побудувати та підтримувати один з найбільших торгових флотів у світі, конкуруючи з економічними гігантами того часу, такими як Японія, США, Великобританія та Норвегія (Kamralampidis, 2018).

Дивовижне зростання грецької судноплавної галузі протягом післявоєнного періоду можна легко продемонструвати наявними кількісними даними. У 1938 р., безпосередньо перед початком Другої світової війни, флот, що належав Греції, досяг загальної потужності 1,8 млн БРТ. У 1949 р., через кілька років після закінчення війни, потужність флоту зросла до 2,4 млн кубічних метрів, досягнувши дивовижних 50,6 млн кубічних метрів у 1976 р., причому грецькі судовласники стали найсильнішими гравцями у галузі світового судноплавства (Bissias & Kapetanakis, 2018).

Варто зазначити, що навіть сьогодні, наприкінці другого десятиліття XXI ст., грецький флот все ще є найбільшим у світі як за загальною місткістю, так і за водотоннажністю, хоча за абсолютною кількістю суден він має менше кораблів порівняно з, наприклад, Китаєм чи Японією. Орієнтовно грецькі суд-

новласники на кінець 2018 р. були на першому місці за кількістю танкерів, на другому – суховантажних суден і на другому – транспортних суден зрідженого природного газу (Parathanasiou et al., 2020).

Згідно з офіційними даними за грудень 2018 р., грецький флот налічував загалом 4995 кораблів, тоді як міжнародна оціночна компанія «Vesselsvalue.com» підрахувала, що вартість торгового флоту, що належить Греції, у серпні 2018 р. досягла 111 млрд доларів. Таким чином, сьогодні грецькі судновласники мають найбільший у світі морський торговий флот, який є основою світового торгового судноплавства (Parathanasiou et al., 2020).

Отже, питання таке: як грецькі судновласники змогли зайняти це домінуюче становище в ієрархії світової судноплавної галузі? Відповіді на запитання не варто шукати лише в «морській природі» греків або в тому, що ми навчилися називати «їх морським ДНК». Навпаки, як показали дослідження в архівах великих історичних грецьких морських портів, таких як Спеце, Кефалонія, Ідра, Хіос, Сірос, Касос тощо, грецький морський суверенітет полягає в основних бізнес-стратегіях та цінностях, на яких грецькі судновласники вирішили побудувати своє морське диво з XIX ст. (Harlaftis & Tsakas, 2019).

Якими були ці стратегічні рішення та цінності греків? Створення глобальної мережі офісів та агентств, укомплектування персоналу їхнього бізнесу на основі спорідненості та спільного місця походження, використання грецьких екіпажів на своїх кораблях, доступу до міжнародних судноплавних та фінансових центрів, спеціалізації у перевезенні сипучих вантажів, використання різних прапорів, прямий доступ до фрахтувальників, вибір традиційної бізнес-моделі ринку та експлуатації старих перекуплених суден і, звичайно, позачасовий діловий принцип грецьких судновласників, який вчить «дешево купувати і дорого продавати» (Parathanasiou et al., 2020).

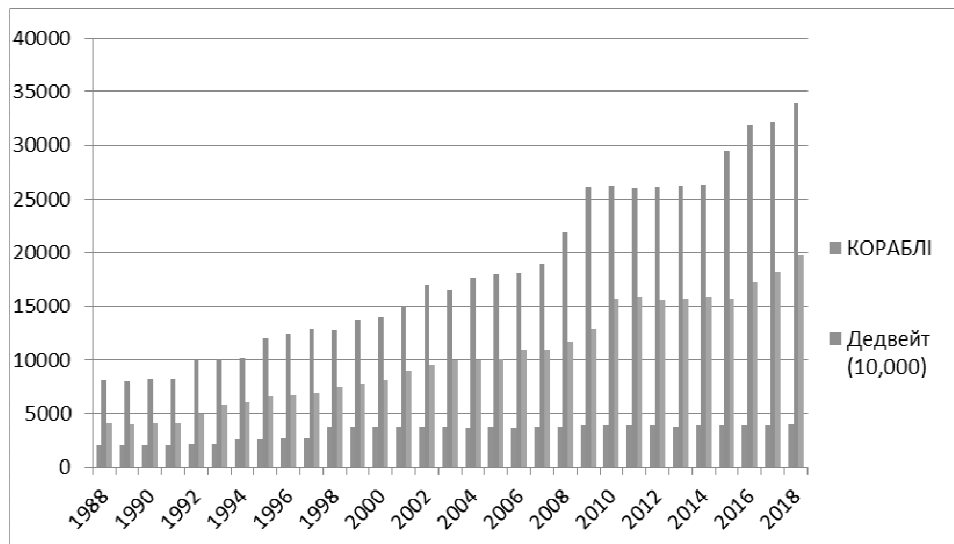
Великим викликом для морського дива грецьких судновласників і моряків XX ст. стала популяризація серед широкого загалу. Перечитування унікальної історії грецького мореплавства XX ст. викликає у багатьох почуття гордості за минуле і сьогодення грецького судноплавства (Lagoudis & Theotokas, 2007).

Згідно з щорічною статистикою Грецького комітету з питань співпраці судноплавства, яка надходить від аналітичної компанії «IHS Markit» і стосується суден ємністю понад 1000 т, що перебувають у власності Греції, незалежно від прапора, грецький флот все ще зростає за показниками дедвейт (DWT) та валового тоннажу (GT) (Bissias & Kapetanakis, 2018).

Зокрема, 19 березня 2018 р. флот складався з 4148 кораблів різних класів валовим тоннажем 199 286 013 т та вантажопідйомністю 341 925 357 DWT. Порівняно з березнем 2017 р. кількість грецьких кораблів збільшилась на 63 кораблі. Валовий тоннаж і вантажопідйомність суден значно зросли, відповідно на 6 855 494 т та 1316190 т дедвейту (Parathanasiou et al., 2020).

Рисунок 1

Контрольований Грецією флот у період 1988–2018 р.



Джерело: Papandreou, K. (2019).

Щодо реєстрації, то грецькі кораблі ходять під 41 різним прапором. Дві відкриті реєстрації ділять перше місце, оскільки 19% грецьких кораблів (824 кораблі) мають прапор Ліберії, а ще на 19% суден майорить прапор Маршаллових островів. Під прапором Греції ходять 723 кораблі загальною місткістю 74 537 350 т, під прапором Мальти – 694 кораблі, Панами – 355 кораблів, Кіпру та Багамських островів – 274 та 247 кораблів відповідно. Порівняно з минулорічними даними, простежується збільшення кількості кораблів, які обрали прапор Маршаллових островів, Ліберії, Кіпру та Мальти, тоді як грецький прапор вибрало на 24 кораблі менше, вантажопідйомністю 672 557 DWT та валовим тоннажем 317 788 т. Частка грецького флоту у світовому флоті становить 7,6% за кількістю суден, 13,8% – за валовим тоннажем та 16,4% – за вантажопідйомністю. Кораблі під грецьким прапором за кількістю суден, валовим вантажем та вантажопідйомністю становлять 1,3%, 3% та 3,6%, відповідно, світового флоту (Pantouvakis et al., 2017).

Мета статті

Метою дослідження є аналіз конкурентоспроможності грецького сектору судноплавства на міжнародному ринку послуг та розробка пропозицій щодо збереження (зміцнення) світового лідерства.

Методологія

Методологія дослідження базуватиметься на зборі вторинних даних зі статей у наукових журналах, книгах та офіційних вебсайтів. Проведення вторинного дослідження полягає у пошуку, вивченні, аналізі, критиці та поданні поглядів та даних з опублікованих текстів.

Емпіричні результати та обговорення: сектор судноплавства

Ринок судноплавства (судноплавна галузь) складається з чотирьох підринків, які виконують завдання морського транспортування. Перший – ринок вантажних перевезень, другий – ринок купівлі-продажу, третій – ринок суднобудівництва, четвертий – торги в рамках операцій ліквідації.

Більш конкретно: на ринку судноплавства домінують судовласники, фрахтувальники та брокери, які також є постачальниками податкових надходжень, тобто джерелом капіталу, необхідного судноплавній компанії (Thanopoulou, 1994). Ринок вантажних перевезень поширюється на ринок деривативів, завдяки якому судовласники мають можливість компенсувати бізнес та застрахувати ризики, що виникають внаслідок коливань податків (Slack et al., 2002).

На ринку використаних суден власники суден або як покупці, або як продавці здійснюють свої операції за участю судових посередників. Ціни формуються динамічно, оскільки вони визначаються відповідним попитом та пропозицією, приносячи судовласникові значні доходи. Важливими факторами на цьому ринку є технічні характеристики, які бажає потенційний судовласник, погоджений час доставки, умови оплати та обсяг фінансування. Ціни на новозбудовані кораблі пропорційні їхньому розміру, тоді як щодо раніше використовуваних суден вони коливаються у певному діапазоні.

Ринок брухту займається старими кораблями, яких їхні власники більше не можуть використовувати, тому вони продають їх (Faule, 2006). Посередник купує застаріле судно, щоб отримати вигоду від експлуатації сталі та іншого обладнання корабля. Ціни на матеріали визначаються з огляду на їхній вік, загальний стан та рівень попиту на брухт (корисний – непотрібний матеріал, часто доступний для повторного використання).

Вищевказані ринки співіснують і функціонують у межах доступних коштів. Вони пропонують своїм членам значні умови, можливості для отримання прибутку, гнучкість у своїх стратегіях, а отже, дають змогу транспортній компанії розвивати свою конкурентоспроможність (Sys, 2009).

Структура судноплавної галузі визначається всіма ринками, що її формують, різними типами суден і типом вантажу, який вони перевозять. Згідно з Вlachосом (Vlachos, 1999), основними категоріями судноплавства є вантажо-перевезення навалом, регулярні лінійні перевезення та пасажирські перевезення. До першої категорії належать компанії, які перевозять сухі вантажі, рідкі вантажі або вантажі з небезпечними або спеціальними специфікаціями. У категорії регулярних лінійних перевезень судна можуть перевозити вантажі по-різному, з чіткими умовами щодо часу доставки, маршруту та встановлених тарифів. Вантажі, що перевозяться по цих лініях, іноді бувають «сипучими», а іноді «ящиками», рідкими, охолоджуваними або важкими (Fafaliou et al., 2006).

У пасажирських перевезеннях характеристикою компаній є коливання попиту та поява попиту на будівництво. Останній походить насамперед від попиту на інші послуги, що приводить до потреби в послугах доставки або інших переваг.

У судноплавній галузі основна класифікація здійснюється щодо видів операцій (Vlachos, 2011):

- судновласники: компанії, що базуються на світовому або внутрішньому ринку, володіють суднами, які експлуатуються виключно;
- менеджмент компанії, які в обмін на заздалегідь узгоджену плату забезпечують безперешкодну економічну експлуатацію суден, впроваджуючи необхідні стратегії та інструменти;
- брокерські фірми: у цій категорії чартерні брокери, вантажні брокери, страхування, продаж, закупівлі, запасні частини та, як правило, компанії, які здійснюють посередницькі послуги в галузі морських перевезень;
- експлуатаційні та розподільчі компанії: їхньою метою є перепродаж паливно-мастильних матеріалів для суден;
- компанії-постачальники: займаються переважно поставкою запасних частин, матеріалів та витратних матеріалів для суден;

- компанії з комплектування та укомплектування суден: проводять вибір, оцінювання та ширшу комплектацію судна, а також будь-які переговори щодо контрактів та домовленостей з екіпажем;
- транспортні агенти: об'єктом їхньої діяльності є перевезення вантажу та все, що це передбачає, наприклад вантаж, рахунки-фактури, угоди, чартери, платежі тощо.

Згідно з дослідженнями Хараламбідеса (Haralambides, 2007), до основних особливостей ринку м. Нафпліо належать періодичність і циклічність коливань усіх пов'язаних з цим економічних змінних. На рівні дослідження економісти, які аналізують цю галузь на міжнародному рівні, стверджують, що як у довгостроковій, так і в середньостроковій та короткостроковій перспективі формуються особливі явища та циклічні умови, які стосуються таких показників, як загальний продукт, рівень цін, безробіття, попит на робочу силу та багато інших.

Зокрема, в довгостроковій перспективі час, необхідний для переходу від максимальних до мінімальних значень, становить від тридцяти до п'ятдесяти років. У середньостроковій перспективі досліджуються інвестиції та цикл їх повернення протягом десяти років у галузі. У короткостроковій перспективі циклічність пов'язана з торговим циклом галузі та триває від трьох до чотирьох років.

Вищезазначені три випадки також називаються циклами судноплавства, що сприяють систематичному забезпеченню балансу між попитом та пропозицією. Формування такого циклу залежить від змінних як у внутрішньому, так і в зовнішньому середовищі транспортної компанії.

Зрештою, в галузі загалом спостерігається вплив таких факторів, які зумовлені політичними, технічними, економічними, або глобальними змінами та умовами і непрості для аналізу. Такі фактори спостерігаються в довгостроковому циклі. Фактори, пов'язані з короткочасними кризами, навпаки легко вивчити та оцінити.

Крім вищезазначених двох типів морських циклів, існує сезонний, який аналізується щороку і стосується сезонного попиту на морський транспорт. З огляду на вищесказане типовий судноплавний цикл проходить чотири етапи: недостача, оновлення, пік та рецесія (Venacchio et al., 2007).

Судноплавні цикли особливо цікаві для аналізу галузі, а також для розуміння загального ринкового механізму. Однак нерегулярність циклічності перешкоджає прогнозуванню циклів.

Судноплавна компанія працює в умовах, що динамічно змінюються під глобальними впливами. Цей глобалізований характер судноплавного ринку зумовлює складність та особливу динаміку галузі.

Інші особливості – похідний попиту на доставку, складність прогнозування, велика відстань між виробничим підрозділом та центром управління, інтенсивна конкуренція, різниця у розмірі компаній, вибір стратегій негайної ефективності та гнучкість у формуванні змінних витрат. Крім того, особливості галузі та загального середовища, в якому працює судноплавна компанія, охоплюють великий оборотний капітал, різноманітність та різну національність людських ресурсів, географічну розподіленість підприємств, страхові внески судна та ризику, пов'язані з коливаннями чартеру. Зокрема, судноплавна компанія отримує свої виробничі показники на світовому ринку, одночасно надаючи свої послуги на тому самому ринку (Grammenos & Choi, 1999).

Щодо похідного попиту, це означає, що попит на послуги судноплавства безпосередньо залежить від ширших економічних умов. Так, у періоди рецесії попит обмежений, що призводить до сильних коливань на ринках вантажних перевезень.

Крім того, важко передбачити вищезазначений попит, оскільки нестабільне зовнішнє середовище судноплавної галузі створює умови, що ускладнюють прийняття рішень та розробку стратегій.

Існування відстані між виробничим підрозділом та адміністративним центром, тобто кораблем та офісом, створює ще більше обмежень щодо застосування адміністративних моделей управління людськими ресурсами та організації діяльності судноплавної компанії (Goulielmos, 2004).

Ще однією особливістю морського середовища є співіснування та конкуренція, що розвивається між компаніями різного розміру, методів управління, стратегічних та операційних моделей. Це означає, що всі компанії, від найменших до найбільших, повинні мати справу з гнучкістю, потенціалом, перспективами та портативністю того самого світового ринку судноплавства (Fayle, 2006).

Характеристики судноплавної галузі залежать також від формулювання стратегій, спрямованих на негайну ефективність, що також впливає на відносну ціну послуг, що надаються. Особливо коли тарифи низькі, судноплавна компанія часто приймає рішення придбати нове судно. Ситуація протилежна, якщо підвищуються тарифи на перевезення, – судновласники воліють продати частину свого флоту (Goulielmos, 2004).

Останньою особливістю судноплавних компаній є гнучкість у пристосуванні до ринкових змін. Це стосується їхньої здатності змінювати свою стратегію кожного разу, коли вони бачать можливість або помічають негативний розвиток на ринку. Гнучкість переважно заснована на здатності зменшити експлуатаційні витрати шляхом зміни прапора, укомплектування більш економічним персоналом, зменшення швидкості судна та впровадження ділових та адміністративних моделей на основі заздалегідь визначених цілей (Lun et al., 2010).

Результати досліджень: розвиток судноплавної галузі в Греції

Сьогодні судноплавство дуже важливе для Греції. Воно відповідає за 6,5% ВВП, у ньому працює близько 290 000 осіб (7% робочої сили) і становить 1/3 торгового дефіциту країни.

У табл. 1 наведено кількість кораблів та їхню місткість за 2016–2018 рр.

Таблиця 1

Кількість суден та їхня місткість за 2016–2018 рр.

Класи кораблів	2016		2017		2018	
	К-сть кораблів	БРТ	К-сть кораблів	БРТ	К-сть кораблів	БРТ
Вантажні судна	473	15.458.267	441	13.934.876	427	13.320.602
Танкери	522	27.800.582	529	29.667.703	518	29.168.180
Пасажирські	613	1.363.379	626	1.345.752	648	1.377.622
Інші	238	70.344	246	86.131	262	92.411
Всього	1.846	44.692.842	1.842	45.034.462	1.855	43.958

Джерело: Papandreou, K. (2019).

У наведеній вище таблиці показано поступове зменшення суден, що перевозять вантажі, тоді як навпаки, пасажирські кораблі, що перевозять пасажирів, демонструють збільшення. Це свідчить про тенденцію до зростання суден, що обслуговують туристичні цілі, порівняно з комерційними.

Динаміка грецького торгового флоту щодо кораблів 100 КОХ і вище у травні 2015 р. порівняно з динамікою травня 2014 р. показала зниження на 2,2% порівняно зі зменшенням на 2,6% відповідного порівняння 2014 р. з 2013 р.

Загальна ємність грецького торгового флоту з кораблів 100 КОХ і вище у травні 2015 р. У порівняльному аналізі з його ємністю травня 2014 р. зрос-

ла на 0,2%, тоді як у відповідному порівнянні попереднього року (2014 до 2013) простежувалось збільшення на 0,9% (Fafaliou et al., 2006).

У табл. 2 наведені прибутки Греції в іноземній валюті від перевезень (у мільйонах євро).

Таблиця 2

Валютні прибутки Греції від перевезень (у мільйонах євро)

Рік	Приплив	Відтік	Чисті надходження
2017	13.130	6.258	6.872
2018	9.968	5.430	4.538
2019	7.814	4.453	3.361

Джерело: Papandreou, K. (2019).

Згідно з наведено вище таблицею чистий прибуток Греції від судноплавства демонструє значне зменшення з 2017 по 2019 р. Судноплавство, незважаючи на всі вищезазначені негативні тренди, все ще є одним із двох «китів» грецької економіки, оскільки протягом десятиліть стабільно допомагає грецькій економіці різними способами, сприяючи розвитку країни на міжнародному рівні. Крім того, надходження від перевезень до платіжного балансу становлять приблизно 136 млрд євро за 2007–2016 рр. Це на 16% більше, ніж показник іншого важливого економічного сектору – туризму, який за те саме десятиліття становив близько 117 млрд євро. У судноплавній галузі працює близько 200 000 осіб (Hellenic Shipowners Association, 2017).

Внесок грецької судноплавної галузі у грецький ВВП

Немає сумнівів щодо потужності грецького судноплавства, яке характеризується як надмірно розвинена сила для грецьких внутрішніх даних. Протягом десятиліття (2009–2019) грецьке судноплавство було основним сектором послуг, який найбільше сприяв поточному балансу операцій грецької економіки. Річна крива курсових надходжень від перевезень впливала на коливання надходжень балансу послуг. Паралельні зміни цих двох показників доводять, що надходження від перевезень є головним фактором, від якого залежать загальні надходження балансу.

Діяльність грецького судноплавства як експортної послуги є частиною валового внутрішнього продукту. Представлення його надходжень за десять років та їхнє порівняння з обсягами валового внутрішнього продукту тих років дає змогу нам зрозуміти значення його діяльності. Методологією складання таблиці було отримання річних сум у мільйонах євро Валового внутрішнього продукту з Грецького статистичного управління (ELSTAT) та дослідження річних надходжень грецьких судноплавних послуг через рахунки сфери послуг ELSTAT.

Таблиця 3

Надходження від перевезень у відсотках від ВВП, мільйони євро

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ВВП	199.013	217.831	232.831	233.198	231.081	222.151	208.532	193.347	182.054
Надходження від перевезень	12.953	13.280	15.679	17.624	12.262	14.013	12.711	11.761	10.672
Відсоток	7%	6%	7%	8%	5%	6%	6%	6%	6%

Джерело: складено автором на основі статистичних даних ELSTAT.

Останні вісім років є достатнім періодом часу, щоб отримати обґрунтоване уявлення про відсоток ВВП, наданий надходженнями від перевезень. Це проміжок часу з кількома коливаннями: протягом двох років (2012–2013 рр.) ВВП зростав, у 2014 р. ВВП впав, а з 2015 по 2018 р. він залишався стабільним на рівні 6%. Однак, на відміну від даних про ВВП, у 2015 та 2016 рр. доходи від судноплавства стабілізувались, і хоча вони незначно зменшувались у попередні роки, їх зменшення не мало нічого спільного з валовим внутрішнім продуктом.

Діяльність судноплавства та доходи від нього, безумовно, відіграють вирішальну роль у грецькій економіці і можуть стати плацдармом для економічного відновлення країни. Судноплавство є галуззю, яка може сприяти розвитку виробничих потужностей Греції та стимулювати економічне зростання. В останні роки внесок галузі у грецьку економіку часто відображається в політичних та економічних дискусіях. Крім того, відсоток надходжень від судноплавства є особливо високим, що робить його одним з двох найважливіших секторів грецької економіки разом із туризмом.

Позиція грецького судноплавства на міжнародному ринку

Грецьке лідерство підтверджено найбільш надійним та найбільш відомим рейтингом, складеним компанією. Згідно з рейтингом «Lloyd's», єдина країна, яка, має більшу судноплавну могутність ніж Китай, – це Греція: 12% наймогутніших людей у судноплавстві походить з країни Дракона, тоді як 14% (15 представників) – вихідці з Греції. На третьому місці Великобританія (10%), далі йдуть Норвегія (8%), США (7%), Корея (6%) та Німеччина (5%). Варто зазначити, що вплив Китаю дещо нижчий, ніж у списку 2017 р., через проблеми, спричинені китайсько-американською торговою війною. На противагу цьому, греки, здається, розширюють свій вплив і лідирують у галузі, яка переживає критичний перехідний період через нові екологічні норми (управління морськими баластами, нове паливо ІМО 2020, цілі на різке скорочення викидів CO₂ до 2050) завдяки грецькому діловому духу, який встигає випереджати розвиток подій і навіть перетворити кризу на можливість.

Згідно з рейтингом «Lloyd's», який є міжнародною орієнтиром для цієї галузі, грецькі судновласники залишаються найбільшою силою у світовому судноплавстві і демонструють, як можна перемагати навіть у низхідному ринковому циклі. Щодо присутності Греції, то окремо згадується тенденція її домінування на новому ринку СПГ, зумовлена судновласниками Джаннісом Анжелікусісом, Джорджем Прокопіу та Панайотисом Ліваносом, швидко зростаючою «Star Bulk», очолюваній Петросом Паппасом, а також великою дивідендною прибутковістю «Capital Group» Марінакіса. Крім того, у рейтингу зазначаються ноу-хау, які Анжелікі Франгу та Джордж Ойконому демонструють як лідери деяких найбільших судноплавних компаній. За даними «VesselsValue», 16 греків із цього списку мають флот із 1058 кораблів усіх типів (суховантажні судна, танкери, танкери на зрідженому газі, бурові судна та контейнери) загальною вартістю 38,187 млрд.

Загалом у грецькому реєстрі зареєстровано 839 грецьких кораблів потужністю 80,4 млн тонн, що охоплює 20,6% від загальної потужності грецького флоту. За даними Реєстру Ллойда та Грецької комісії Лондонського морського співробітництва, далі йдуть Ліберія з 739 суднами (18%) вартістю 54 млн т, Маршаллові острови з 697 кораблями (17%) потужністю 54,8 млн т, Мальта з 606 суднами (15%) ємністю 48,5 млн т, Панама – 398 кораблів (10%) місткістю 25 200 000 т, Кіпр – 253 судна (6% і 17 600 000 т), і Багамські острови – 243 судна (6% і 17,5 млн. т) (Faule, 2006).

Скrapлений природний газ (СПГ) у грецьких перевезеннях

Скrapлений природний газ (СПГ) відкриває нові можливості для грецького судноплавства. Зокрема, мореплавці змогли скористатися новими тенденціями на світовому ринку, оскільки половина кораблів СПГ, побудованих нещодавно, є грецькими. Статистика показує, що цього року грецьке судноплавство контролює 9,1% світового потенціалу СПГ порівняно з 7,4% минулого року. Щодо кількості кораблів, грецькі компанії експлуатують 140 кораблів із СПГ із загальної кількості 1512 кораблів у всьому світі. Крім того, греки посіли перше місце з точки зору Північного проходу, оскільки кілька місяців тому грецький корабель СПГ здійснив подорож з Європи до Азії, проходячи через Полярне коло (Zouroudi, 2018).

Щодо природного газу, то його використання як палива для суден значно зменшить викиди, але водночас для цього буде потрібне нове покоління двигунів і кораблів, які зможуть його використовувати. З цієї причини Греція надає пріоритет морському паливу в рамках європейських директив. Крім того, нещодавно ЄС представив свої настанови щодо розвитку мереж альтернативного палива, до яких входить СПГ. Зокрема, для Греції використання СПГ у судноплавстві зменшило б залежність від нафти, маючи позитивний вплив на національну економіку, якщо ціни на газ будуть конкурентоспроможними. Однак для того, щоб Греція використовувала СПГ, потрібні інвестиції в порти, щоб зробити газ доступним як паливо для тих суден, які в майбутньому його виберуть (Strantzali et al., 2018).

Висновки

Відповідно до проведеного аналізу, однією з найсильніших і найвпливовіших морських держав у світі є Греція, де торгове судноплавство та туризм є основами національної економіки, оскільки грецький флот протягом багатьох років посідає перше місце у світі. Судноплавство на сьогодні є найважливішою галуззю Греції (251,1 млрд євро в 2018 р.). На нього припадає близько 6% ВВП, у цьому секторі працює близько 300 000 осіб (7,5% робочої сили), а надходження від перевезень покривають близько 1/3 дефіциту торгівлі в країні. Згідно з рейтингом «Lloyd's», грецький торговий флот у 2018 р. був найбільшим торговим флотом у світі із загальним дедвейтом 334 649 089 т. і чисельністю 5226 кораблів. Греція також посідає перше місце за загальною кількістю кораблів, а також за кількістю танкерів та балкерів. У перші місяці 2017 р. грецьке судноплавство успішно пододало кризу, і, зви-

чайно, флот із 5272 кораблів, що належать Греції, вартістю близько 86 мільярдів доларів, як і раніше, є найбільшим у світі за валовим тоннажем. Однією з найбільш екстравертних галузей грецької економіки є судноплавство.

На основі сприятливих результатів грецького судноплавства у 2018 р. Міністерство судноплавства та острівної політики прагне створити конкурентні умови на національному та міжнародному рівнях для довгострокового підтримання світової позиції грецького судноплавства, зосередившись на розвитку конкурентоспроможності, оцифрування, безпеки та захисту газового та морського середовища, у повній гармонії зі стратегічними цілями морської політики ЄС та ІМО, а також вимогами національної економіки.

Основною умовою збереження та підвищення частки грецького судноплавства на міжнародному рівні є підтримка та покращення його конкурентоспроможності, яка була перевірена кризою. Зниження конкурентоспроможності грецького судноплавства призведе до зменшення надходжень у грецьку економіку. Фактори, що визначають конкурентоспроможність залежно від підгалузі судноплавства, різні, але загальним фактором для усього сектору є судно та послуги, які воно пропонує, у т. ч. якість та витрати на персонал. Грецьке судноплавство через свої розміри вимагає великого досвіду та знань на міжнародному рівні, що створює декілька пропозицій та можливостей. Греція може стати Міжнародним центром судноплавства з політикою розвитку для отримання нових багатств. Можна створити єдине Міністерство судноплавства, яке матиме чітку структуру та обов'язки, як Берегова охорона (сьогодні воно роздроблене). Податковий режим судноплавства повинен бути повністю переглянутий. Уряд має підтримувати грецьке судноплавство та заохочувати реєстрацію або перереєстрацію в грецькому реєстрі суден грецького та інших походжень. Заходи з розвитку охоплюють модернізацію інституційної бази, ліквідацію бюрократії, модернізацію послуг державного сектору.

В контексті реорганізації грецької банківської системи банки мають виконувати важливу роль у фінансуванні грецького судноплавства. В рамках національної політики розвитку роль грецьких банків у фінансуванні судноплавства не повинна зменшуватися, покриваючи будь-які прогалини, залишені іноземними банками.

Модернізація державної системи морської освіти повинна забезпечити перепідготовку викладацького складу, особливо на новозбудованих судах. У контексті активізації НСРР не варто ігнорувати морську освіту та навчання.

Розвиток Греції як відправної точки круїзів у Середземному морі з одночасним розвитком усієї наземної інфраструктури має бути одним із пріоритетів. З огляду на це з метою збереження національних інтересів розробка національної стратегії розвитку грецького флоту в Егейському морі як зони особливого національного значення має бути іншою.

Список використаної літератури

- Benacchio, M., Ferrari, C., & Musso, E. (2007). The liner shipping industry and EU competition rules. *Transport Policy*, 14(1), 1–10.
- Bissias, I., & Kapetanakis, P. (2018). The London-based Greek Shipping Co-operation Committee: A paradigm of collective action in the shipping sector, 1930–1950. *International Journal of Maritime History*, 30(2), 266–286.
- Fafaliou, I., & Aroni, T. (2016). Corporate social responsibility in the Greek shipping business. In A. Örtenblad (Ed.), *Research handbook on corporate social responsibility in context* (pp. 228–251). Edward Elgar Publishing.
- Fafaliou, I., Lekakou, M., & Theotokas, I. (2006). Is the European shipping industry aware of corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies. *Marine Policy*, 30(4), 412–419.
- Fayle, C. E. (2006). *A short history of the world's shipping industry*. Taylor & Francis.
- Goodwin, A. P. (2016). *The economic value of shipping and maritime activity in Europe*. Oxford Economics
- Goulielmos, A. (2004). *Maritime business management*. Stamoulis.
- Goulielmos, A. (2017). Strategies in «Shipping Business Management». *Modern Economy*, 8, 1211–1229. <https://doi.org/10.4236/me.2017.810083>
- Grammenos, C. T., & Choi, C. J. (1999). The Greek shipping industry: Regulatory change and evolving organizational forms. *International Studies of Management & Organization*, 29(1), 34–52.
- Haralambides, H. E. (2007). Structure and operations in the liner shipping industry. *Handbook of Transport Modelling*, 1, 761–775.
- Harlaftis, G., & Tsakas, C. (2019). The Role of Greek Shipowners in the Revival of Northern European Shipyards in the 1950s. In N. P. Petersson, S. Tenold, & N. J. White (Eds.), *Shipping and globalization in the post-war era: Contexts, companies, connections* (pp. 185–212). Palgrave Macmillan, Cham.
- Kampalampidis, C. (2018). *The Greek shipping industry: A comprehensive approach of period 2007–2016* [Master's Thesis, International Hellenic University]. International Hellenic University Repository.
- Lagoudis, I. N., & Theotokas, I. (2007). The competitive advantage in the Greek shipping industry. *Research in Transportation Economics*, 21, 95–120.
- Lun, V., Pang, A., & Panayides, P. M. (2010). Organisational growth and firm performance in the international container shipping industry. *International*

- Journal of Shipping and Transport Logistics*, 2(2), 206–223. <https://dx.doi.org/10.1504/IJSTL.2010.030867>.
- Mantalis, G., Garefalakis, A., Lemonakis, C., Vassakis, K., & Xanthos, G. (2016). Efficiency and ship class of shipping companies: The case of Greek-owned shipping companies. *International Journal of Supply Chain Management*, 5(4), 78–84.
- Merika, A., Theodoropoulou, S., Triantafyllou, A., & Laios, A. (2015). The relationship between business cycles and capital structure choice: The case of the international shipping industry. *The Journal of Economic Asymmetries*, 12(2), 92–99.
- Pantouvakis, A., Vlachos, I., & Zervopoulos, P. D. (2017). Market orientation for sustainable performance and the inverted-U moderation of firm size: Evidence from the Greek shipping industry. *Journal of Cleaner Production*, 165, 705–720.
- Papathanasiou, A., Cole, R., & Murray, P. (2020). The (non-) application of blockchain technology in the Greek shipping industry. *European Management Journal*, 38(6), 927–938. <https://doi.org/10.1016/j.emj.2020.04.007>
- Slack, B., Comtois, C., & McCalla, R. (2002). Strategic alliances in the container shipping industry: a global perspective. *Maritime Policy & Management*, 29(1), 65–76.
- Strantzali, E., Aravossis, K., Livanos, G. A., & Chrysanthopoulos, N. (2018). A novel multicriteria evaluation of small-scale LNG supply alternatives: The case of Greece. *Energies*, 11(4), 903. <https://doi.org/10.3390/en11040903>
- Sys, C. (2009). Is the container liner shipping industry an oligopoly? *Transport policy*, 16(5), 259–270.
- Tzamouzakis, F. G., & Spathi, S. K. (2017). *Shipbuilding and ship-repairing industry in Greece*. Centre Of Planning And Economic Research.
- Vlachos, G., (1999). *Basic principles of maritime science*. Jay & Jay Hellas.
- Vlachos, G., (2011). *Shipping economy*. Stamoulis.
- Zouroudi, K. (2018). The Adoption of Liquefied Natural Gas as a Fuel in Greek Passenger Shipping: Possibilities and Limitations [Master's Thesis, Erasmus University Rotterdam]. Erasmus University Thesis Repository. <http://hdl.handle.net/2105/44322>.

Стаття отримана: 27 травня 2020 р.
Стаття рецензована: 18 червня 2020 р.
Стаття прийнята: 28 жовтня 2020 р.