

**Європа у світовій економічній системі**

Айкатеріні-Сотірія АРГІРІУ

**ТАНКЕРНИЙ ФЛОТ ГРЕЦІЇ:
СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ
В УМОВАХ САНКЦІЙ ПРОТИ РОСІЇ****Резюме**

Розкрито тему переорієнтації економічної політики Греції у сфері розвитку танкерного флоту під впливом геополітичних зрушень унаслідок російсько-української війни, які спричинили зміни в глобальному попиті на послуги танкерного флоту внаслідок запровадження санкцій на експорт нафти з Росії. Головна мета дослідження – порівняти танкерний і ЗПГ-флоти Греції із флотами США і Сінгапуру. Дослідження побудоване на аналізі вторинних даних, зібраних зі статей у журналах, книгах, на офіційних вебсайтах та в базі даних «Clarksons Research». Згідно з результатами дослідження за період з 2001 до 2023 рр. тоннаж грецького флоту був значною мірою задіяний для вантажних перевезень в азійському, африканському та середземноморсько-чорноморському районах навігації. Водночас значну частку тоннажу ЗПГ-флоту впродовж 2013–2023 рр. використовували для морських перевезень в азійському, американському та африканському районах навігації. Зібрані дані також демонструють помітне зростання протягом останнього року обсягів перевезень російської сирої нафти грецькими танкерами, незважаючи на санкції ЄС на експорт російської нафти. Грецькі перевізники дедалі більше застосовували операції перевалки нафти з судна на судно як спосіб уникнення санкцій з боку ЄС. Автор доходить висновку, що подальші санкції з боку ЄС

© Айкатеріні-Сотірія Аргіріу, 2023.

Аргіріу, Айкатеріні-Сотірія, магістр із судноплавства, аспірант кафедри міжнародної економіки, Західноукраїнський національний університет, м. Атени, Греція. ORCID: 0000-0002-0505-6105
Email: katerina_swtiria1@yahoo.com

можуть обмежити практику таких трансферів, однак кінцевий ефект від їх запровадження все ще невизначений, адже грецькі власники танкерів зможуть транспортувати російську нафту на альтернативні ринки для збереження прибутковості операцій.

Ключові слова

Міжнародний ринок морських вантажних перевезень; російське вторгнення в Україну; санкції; танкерний флот Греції.

Класифікація за JEL: F5.

14 рисунків, 3 таблиці, 38 джерел літератури.

Вступ

Запровадження санкцій проти росії у відповідь на її напад на Україну викликали значні зрушення у глобальній економіці, зокрема в танкерній галузі. У процесі дослідження цієї галузі особливу увагу зосереджено на грецьких судновласниках. З методологічної точки зору, стаття сформована на основі використання вторинних джерел інформації. З огляду на новизну предмета дослідження і нестачу відповідних даних виявилось неможливим виконати фінансовий аналіз діяльності грецького нафтоналивного флоту, порівнявши з танкерним флотом, що здійснює міжнародні перевезення зрідженого природного газу (ЗПГ), як і дослідити особливості транспортного ціноутворення на міжнародних ринках морських перевезень сирої нафти і ЗПГ.

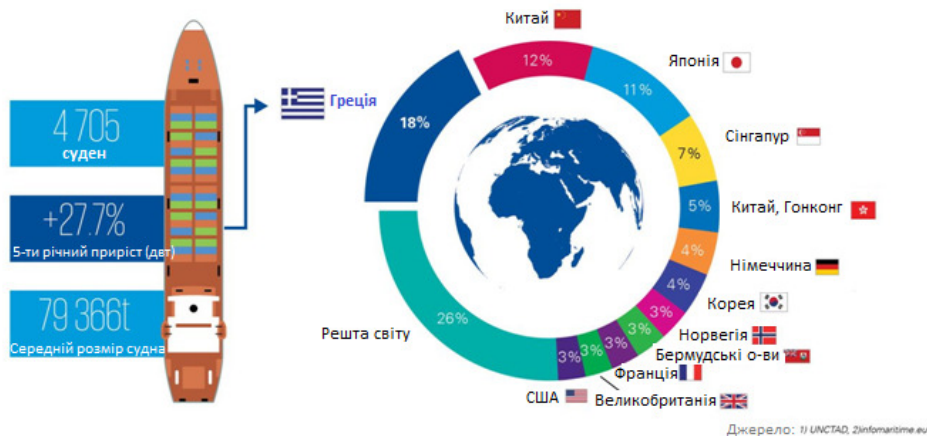
Постановка проблеми й огляд літератури

Греція – одна з найбільших морських держав. Судноплавство і туризм – це базові сектори економічної системи країни. Декілька років поспіль Греція посідає перше місце у світі за обсягом торговельного флоту, що знаходиться у власності її громадян (Close, 2014). Особливо очевидні масштаби володіння судновласниками з Греції танкерним і балкерним флотами, які здійснюють більшість вантажних перевезень у світовій торгівлі (Hellenic Chamber of Shipping, 2022).

Сьогодні близько 90% світової торгівлі товарами (за показником провізної спроможності) транспортується морем, а протягом останнього десятиліття обсяг світового флоту зріс на 67%. Зокрема, Греція – найбільша у світі країна-судновласник, а впродовж останніх п'яти років повна вантажопідйомність (дедвейт) її власних суден зросла на 28% (рис. 1). Середній розмір судна в країні майже удвічі перевищує середньосвітовий показник, що вказує на те, що грецькі судновласники здебільшого працюють на ринках великої ємності.

Рисунок 1

Світові позиції Греції за кількістю комерційних вантажних суден у власності



Джерело: KPMG (2022).

Обсяг суден під грецьким прапором становить 1% від загальної чисельності світового флоту. Частка суден, що знаходяться у власності грецьких судновласників та ходять під грецьким прапором, становить 15,6%. Загальну структуру флоту у власності грецьких судновласників відповідно до держави реєстрації прапора, відображено в табл. 1.

Таблиця 1

Структура флоту у власності грецьких судновласників за країною реєстрації прапора

Країна реєстрації прапора	Частка, %
Ліберія	25.6%
Маршаллові острови	24.4%
Мальта	17.6%
Греція	15.6%
Кіпр	5.6%
Багамські острови	5.6%
Інші країни	5.5%

Джерело: KPMG (2022).

За останніми даними, грецькі судновласники здійснюють значні інвестиції у розширення своїх флотів через капіталовкладення у будівництво нових суден і підтримку середнього віку власного флоту на рівні, нижчому від середньосвітового. Розвиток цієї галузі історично пов'язаний зі змінами в глобальній економічній кон'юктурі, яка також впливала на торговельне мореплавство через механізми попиту й пропозиції на послуги морських вантажоперевезень.

Впродовж останніх двох років, особливо під час пандемії, обсяги відвантажень товарів різко зросли у зв'язку зі значним сплеском попиту. Водночас збільшення попиту призвело до різкого зростання тарифів на перевезення контейнерів і суховантажів до рекордного рівня. Це відображено у нових пікових значеннях індексів «Baltic Dry Index» (BDI) і «Freightos Baltic Global Container Index» (FBGCI), які перевершили попередні рекорди, що були незмінні впродовж останніх 10 і 13 років відповідно. Натомість, ставки на танкерні вантажні перевезення обвалились майже на 50% вже через кілька місяців після запровадження перших локдаунів (рис. 2).

Рисунок 2

**Динаміка зростання світової морської торгівлі
протягом 2000–2020 рр., %**



Джерело: KPMG (2022).

Галузь морських перевезень зіштовхнулася з новими тенденціями й викликами, які пов'язані з технологіями. По-перше, нещодавно ухвалена нормативно-правова база щодо мінімізації викидів сірки може негативно вплинути на цю галузь. Крім цього, у зв'язку зі зростанням кількості кібератак на 400% під час пандемії COVID-19 виникла необхідність застосування новітніх технологій для вдосконалення систем кіберзахисту.

Економічні результати діяльності в галузі торгового мореплавства залежать від багатьох факторів, які формуються під впливом зовнішніх умов. Це зумовлює необхідність пошуку альтернативних моделей фінансування та вчасного й ефективного реагування на ризики. Однією із проблем для галузі є взаємодія сил попиту і пропозиції – адже надлишок пропозиції суден призводить до погіршення умов на ринку фрахту та морських вантажних перевезень. Багато проблем можна вирішити через цифрову трансформацію, яка сьогодні є основною тенденцією у галузі судноплавства. Технологічні рішення дають змогу судноплавним компаніям оптимізувати операційну діяльність, забезпечити ефективність та приріст доданої вартості (Bravos, 2022).

Діяльність морського торговельного флоту відбувається у вкрай складних економічних умовах, що характеризуються дисбалансами попиту і пропозиції, мінливістю фрахтових ставок і вартостей суден, зростанням обсягів регулювання, проблемами, що пов'язані з питаннями захисту навколишнього середовища, піратством і геополітичними ризиками (Orhan, 2022). Незважаючи на це, грецькі судновласники займають провідні позиції на глобальному ринку морського судноплавства і в транспортній галузі, де їхній внесок у розвиток високо цінується (PWC, n. d.). Для покращення галузі морського перевезення в контексті екологічних трансформацій Міжнародна Морська Організація (ММО) розробила спеціально для галузі судноплавства цілі щодо зниження викидів парникових газів на 2018–2050 рр. (рис. 3).

Рисунок 3

Стратегія ММО щодо зниження викидів парникових газів у судноплавстві



Джерело: KPMG (2022).

Російське вторгнення в Україну призвело до нових зрушень у судноплавній галузі, викликаних поточними геополітичними трансформаціями та пов'язаними із ними ризиками. Чорне море може бути ключовим транзитним пунктом для сільськогосподарської продукції, металів та енергії, а також, можливо, нафти, вугілля та інших товарів (рис. 4 і 5).

Рисунок 4

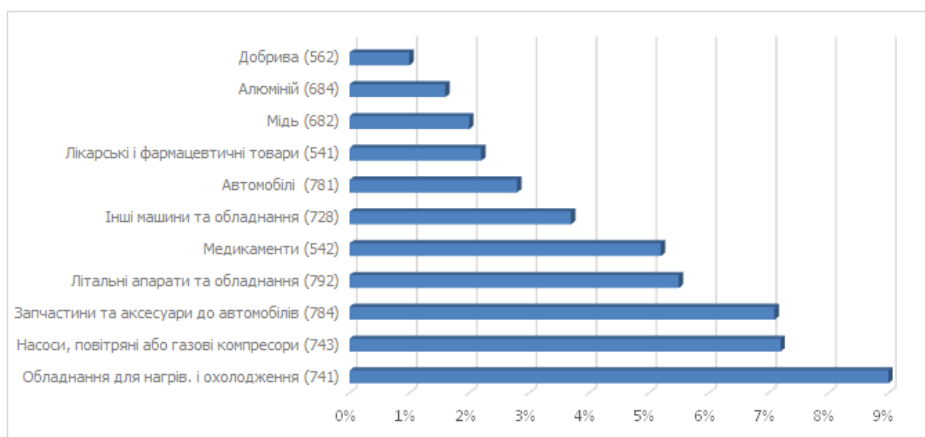
Окремі категорії імпорту із росії згідно з переліком основних позицій зовнішньої торгівлі між ЄС та росією (частка в імпорті ЄС із третіх країн, %)



Джерело: Fechner & Luman (2022).

Рисунок 5

Окремі категорії експорту до росії згідно з переліком основних позицій зовнішньої торгівлі між ЄС та росією (частка в експорті ЄС до третіх країн, %)



Джерело: Fechner & Luman (2022).

Передбачається, що військові дії призведуть до порушення ланцюгів поставок чи збоїв у їхній роботі (Fink, 2022). У зв'язку з цим судноплавні компанії повинні ретельно переглянути свої поточні договірні зобов'язання за чартерними угодами, контрактами на поставку та агентськими контрактами, а також застосувати процедури комплексних перевірок («дью-ділідженс») щодо порядку розрахунків за угодами з участю російських банків чи інших фінансових установ.

Участь у транспортуванні нафти може спричинити значні втрати компаній – від сплати штрафу й пені до арешту суден. Поточні трансформації і майбутня невизначеність, яку вони створюють, можуть суттєво вплинути на галузь судноплавства, зокрема на доходи судновласників, а отже, на їхнє виживання (Nevitt, 2023). Вивчення страхового ринку з метою пошуку страхових продуктів, які могли би мінімізувати фінансові ризики, пов'язані з геополітичною невизначеністю, може допомогти проактивно керувати майбутніми доходами компанії та захистити її від ризиків (Pothitos & Maraslis, 2022).

Конфлікт, який розгорнувся між росією та Україною, загрожує зруйнувати світовий порядок і відкинути світ на кілька десятиліть назад (Stylianios, 2022). Оскільки уряди держав світу все ще намагаються подолати пандемію, а також з огляду на тривалість і масштаби конфлікту та широке запровадження пов'язаних із ним санкцій, його економічні наслідки можуть бути вкрай руйнівними. Хоча економічне відновлення після усіх фінансових невдач буде повільним, така нова реальність уже суттєво позначається на складній галузі судноплавства (Toygar & Yildirim, 2023).

З приблизно 44 000 вантажних суден і танкерів, які працювали в усьому світі впродовж останніх двох років, близько 2 000 належали компаніям, зареєстрованим у росії. Це означає, що будь-який судновласник, компанія, трейдер або банк, який з ними працює, несе значно більший ризик, оскільки російські компанії можуть внести в чорний список у будь-який момент. Через невизначеність виникає ризик, що всі майбутні угоди за участі російських компаній і суден будуть скасовані чи переглянуті (Windward, 2022).

Російсько-українська війна неабияк вплинула на бізнес, особливо в секторі логістики, насамперед тому, що ці дві країни є одними з найбільших світових експортерів сировинних товарів. У багатьох галузях передбачається виникнення проблем з ланцюгами поставок та макроекономічною турбулентністю, і галузь судноплавства є однією з тих, які неодмінно зазнають цих впливів (de Dainville, 2023). У діяльності світових портів відбулись деякі зміни, які призвели до ускладнення умов праці для моряків. Така нова реальність, безсумнівно, створює нові потрясіння для функціонування галузі судноплавства. Це пов'язано з тим, що санкції проти росії також впливають на логістику, а отже, на ланцюги поставок, викликаючи занепокоєння щодо перспектив транспортування сировини й товарів (Haesebrouck & Taghon, 2022).

Як бачимо, конфлікт впливає на судноплавну галузь у два способи: а) по-перше, він спричинив підвищення цін на нафту; б) по-друге, це змусило багато країн запровадити санкції проти росії з метою ізоляції останньої. Підвищення цін на бункерування, ймовірно, спричинить подальший тиск на фрахтові ставки на ринку, що і так демонструє історично високий рівень активності. Через війну в Україні тисячі моряків потерпатимуть впродовж невідомого періоду часу, і це, безсумнівно, суттєво позначиться на морському транспорті (Kakachia et al., 2022). У зв'язку з цим уряди окремих держав започаткували ініціативи для допомоги морякам по всьому світу. Ці ініціативи охоплюють такі дії:

- Компанія «INTERCARGO» була однією з перших організацій, яка закликала Міжнародну морську організацію (ММО), її держави-члени та їхні уряди сприяти ефективній взаємодії із залученими країнами та місцевими органами влади з метою гарантування безпечного проходу для суден та їхніх екіпажів (Guénette et al., 2022);
- ММО погодилася підтримати створення «блакитного» морського коридору безпеки для евакуації моряків і суден із зон високого ризику та постраждалих районів Чорного та Азовського морів у безпечне місце з метою захисту життя моряків. У Греції Союз Грецьких Судновласників (Union of Greek Shipowners – UGS) підтримав це рішення. UGS так само повністю погоджується зі створенням морського коридору, наголошуючи на тому, що морякам потрібно дозволити покинути зону конфлікту для уникнення подальших гуманітарних інцидентів (Gollnisch, 2022);
- Компанія «ShipMedCare», постачальник телемедицини у Греції, співпрацює з грецькою компанією «Prime Marine Management» щодо вирішення гуманітарної кризи, яка вплинула на сім'ї моряків;
- Міжнародна морська благодійна організація із захисту прав людей на морі «Human Rights at Sea» виділила £50 000 на допомогу і підтримку осіб, які постраждали від гуманітарної кризи, спричиненої війною;
- Міжнародна морська благодійна організація «Товариство моряків» («Sailors' Society») організувала ініціативу «Ukrainian Crisis Appeal» із закликом допомогти зневіреним морякам, які постраждали від конфлікту;
- Фонд міжнародної допомоги морякам (Seafarers' International Relief Fund – SIRF) організував фандрейзингову ініціативу з підтримки морського судноплавства із закликом про надання допомоги морякам та їхнім родинам, які постраждали від конфлікту. Сьогодні фонд займається вирішенням проблеми забезпечення базових потреб людини (житло, харчування, питна вода, транспорт, доступ до медичних послуг і надання практичної фінансової допомоги);

- Дорада рада Паризького меморандуму з контролю суден державою порту («Paris MoU Advisory Board» – MAB) надала рекомендації щодо репатріації моряків із зазначенням, що репатріація має охоплювати не лише українських моряків на борту суден, які ходять під українським прапором, а усіх моряків, які постраждали внаслідок ситуації, що склалася;
- Британська благодійна організація, що опікується соціальним захистом моряків торговельного флоту «The Merchant Navy Welfare Board» (MNWB), створила екстрений фонд SIM-карт у розмірі 5 000 фунтів стерлінгів з метою надання українським морякам можливості залишатися на зв'язку зі своїми близькими вдома (Safety4Sea, 2022).

Вторгнення в Україну спричинило масштабний збій у світовому судноплаванні. Індустрія судноплавства постраждала у багатьох аспектах: загинувши людей і суден у морі, порушення торгівлі з росією та Україною, а також зростання тягаря санкцій. Галузь також стикається з проблемами в щоденній діяльності, що негативно впливає на екіпажі, вартість і наявність бункерного палива, а також зростання загрози, пов'язаної з кіберризиком. Поки що війна найбільшою мірою позначилася на діяльності суден, що здійснюють перевезення морем і торгують з росією (Allianz, 2022).

З огляду на російське вторгнення Одеса все ще є найбільш вразливим великим містом на південному кордоні України. Вищезазначені геополітичні події посилили тертя в міжнародній торгівлі, оскільки чорноморські порти стали небезпечними для суден, незважаючи на значну роль регіону в обробці вантажів сільськогосподарської продукції та добрив. Війна негативно вплинула на кількість суден, які стояли в російських портах впродовж останніх двох місяців. Якщо до війни в будь-який день у російських портах стояло в середньому шість суден, то зараз там пришвартовуються лише чотири судна (Pedrozo, 2023).

З огляду на вищезазначене очевидно, що війна в Україні також спричинила значні зміни в даних у ширшому комерційному контексті. Дослідження, проведені такими організаціями, як «Allianz» (2022) і «Windward» (2022), показали, як війна обмежує міжнародну торгівлю, негативно впливає на судноплавну галузь і переформатовує раніше встановлені взаємозалежності в секторі судноплавства. Хоча в цих дослідженнях окреслено й ізоляцію росії, і боротьбу України за свободу, науковці не заглиблюються в конкретні зміни, що відбудуться, і не намагаються їх спрогнозувати. У центрі уваги статті – визначення нової стратегії грецької держави щодо економічної підтримки судноплавства, зокрема танкерів, які безпосередньо пов'язані з енергетичним ринком. Центральне питання полягає у визначенні майбутніх дій грецької держави з урахуванням наявних даних.

Мета статті – визначити зміни орієнтирів економічної політики Греції у сфері розвитку танкерного флоту в умовах геополітичних зрушень, спричинених російсько-українською війною.

Методологія дослідження

Дослідження побудоване переважно на вторинних даних. У процесі написання роботи використано лише метод бібліографічного аналізу. Під час підготовки статті теоретичні аспекти теми досліджено на основі використання праць, перелічених у розділі «Список використаної літератури». Числові дані зібрано переважно із вторинних джерел. Для вибору джерел теоретичних даних насамперед звернуто увагу на їх об'єктивність, яка оцінювалася відповідно до змісту, академічного характеру статей та використаних ключових слів. Зрештою, обрано лише джерела, опубліковані після 2021 р., з метою забезпечення відповідності між часовими рамками дослідження і періодом між початком війни та її сучасним етапом.

Результати дослідження

Незважаючи на незначне зниження кількості пришвартованих у портах суден по ринку загалом, варто взяти до уваги економічні наслідки процесів, що відбуваються у морській галузі, для економіки країни. Греція має потенціал значно покращити свою позицію в аспекті глобальної конкурентоспроможності портів, особливо якщо порівнювати безпеку в Егейському і Чорному морях. Егейське море в цьому контексті видається безпечною гаванню. Крім цього, для успішного проходження судна Чорним морем необхідно спочатку пройти Босфорську протоку, хоча Президент Туреччини Реджеп Таїп Ердоган заявив про свої наміри збудувати штучний канал, який можна буде використовувати як альтернативний маршрут. За таких умов Греція має значну перевагу в проведенні перемовин між портовою владою і судноплавними компаніями. Егейське море все ще є спокійним місцем, де судна можуть пришвартуватися без перешкод, пов'язаних з потенційними конфліктами. Крім цього, протягом останнього періоду Греція реалізувала численні інфраструктурні проекти, а також ініціативи з розвитку інфраструктури, зокрема доріг і комерційних залізничних сполучень, у внутрішніх районах країни (Melas, 2022).

Грецькі судновласники володіють найбільшою кількістю танкерів у світі, а отже, були найбільш активними перевізниками російської нафти ще до вторгнення в Україну в лютому. Як зазначають ринкові аналітики, відтоді їхня

ринкова частка зростала з огляду на те, що західні судноплавні компанії «самосанкціонувалися», тобто самостійно відмовилися від торгівлі з міркувань моралі чи з метою запобігання негативного відображення у вітчизняній пресі (Parachristou & Peachey, 2022).

Домінування грецького танкерного флоту в транспортуванні більшості видів викопного палива після 24 лютого 2022 р. відображено в табл. 2.

Таблиця 2

Тоннаж суден, які транспортують викопне паливо з росії до інших країн світу, млн т двт

Країна	Вугілля	Нафта	Газ
Греція	12,4	49,8	2,6
Китай	11,4	9,5	0
ОАЕ	0,5	13,8	0
Німеччина	5	4,2	0
Сингапур	2,3	6,8	0
Туреччина	2,7	4,5	0
Японія	4	0,1	3
російська федерація	1,3	4	0
Монако	0	5,1	0
Великобританія	0,5	1,2	3,2

Джерело: адаптовано автором (Matthews et al., 2022).

У табл. 3 визначено десять найбільших європейських суднохідних компаній, які виходили з російських портів після початку вторгнення в Україну (з 24 лютого 2022 р. по 31 серпня 2022 р.). Згідно з наведеними даними переважну частину рейсів здійснили грецькі компанії.

Грецькі судна зайняли нішу, що звільнилася у перевезенні вантажів із основних російських експортних вузлів. Оскільки експорт нафти з росії спрямовується на схід, багато найбільш відомих судновласників Греції занурилися у вивчення нового для себе бізнесу. Морські, банківські та фінансові санкції у поєднанні з портовими обмеженнями в Європі, Великобританії та Північній Америці не в змозі зупинити російський експорт енергетичних сировинних товарів, і з 24 лютого 2022 р. приблизно 4,5 млн барелів сирої нафти вартістю 509 млн дол. щодня залишають країну.

Таблиця 3

**10 найбільших європейських компаній,
які виходили з російських портів після початку війни**

Назви європейських компаній	Обсяг перевезе- них вантажів (млн т двт)	Кількість вантажних партій
Tms Tankers Ltd. (Греція)	8,7	86
Minerva Marine Inc. (Греція)	6,4	75
Eastern Mediterranean Mtmе-Lie (Греція)	4,3	72
Scorpio Commercial Management (Монако)	3,9	71
Oldendorff Carriers GmbH & Co. (Німеччина)	3,9	67
Thenamaris Ships Management (Греція)	3,5	54
Marine Trust Ltd-Mai (Греція)	2,8	44
Tsakos Columbia Shipmgmt-Pan (Греція)	2,7	41
German Tanker Shipping GmbH (Німеччина)	2,6	33
Dynagas Ltd. (Греція)	2,6	31

Джерело: адаптовано автором за Matthews et al. (2022).

Згідно з проведеним аналізом, хоча багато європейських та американських трейдерів, нафтових компаній і постачальників морських послуг припинили співпрацю з російськими судноплавними компаніями після початку російського вторгнення в Україну, найбільші судновласники Греції, навпаки, наростили обсяги подібної співпраці. У квітні 2022 р. «судна, що належать грецьким судновласникам, почали перевозити вантажі російського походження, оскільки збільшення кількості танкерів, які стали проходити більші відстані для розвантаження в портах на схід від Суецького каналу, підштовхнуло попит на ці судна. За даними «Lloyd's List», зі 190 танкерів (дедвейтом 15 000 тонн і більше), які були помічені за доставкою вантажів або сирової нафти з основних портів Приморська, Новоросійська, Усть-Луги та Санкт-Петербурга з 1 по 27 квітня 2022 р. близько 76 належали грецьким судновласникам» (Vockmann, 2022).

Переорієнтація на перевезення зрідженого природного газу (ЗПГ) виявляється особливо сприятливою для грецьких судновласників, які володіють майже чвертю світових транспортних потужностей для ЗПГ. Ноу-хау, яким вони володіють, дозволяє їм сприяти регіональній синергії. Крім того, вони збільшили свою частку в транспортуванні російської нафти, оскільки кілька європейських компаній припинили свою діяльність через конфлікт в Україні (PWC, н. д.). Також зростання непроникності російсько-європейських кордонів, яка може зірвати розвиток залізничної складової китайського «шов-

кового шляху», може зумовити перенаправлення частини потоків вантажів у бік Середземномор'я. Такі зміни, ймовірно, підуть на користь порту Пірей – головному регіональному пункту ввезення китайських товарів. Таким чином, український конфлікт видається шансом для Греції досягти якісного та кількісного прориву в морській сфері в той час, коли вона прагне відродити свій морський статус і роль в енергетичній безпеці Європи, що становлять два головні елементи її регіональної стратегії (Marghélis, 2022).

Росіяни намагалися доставити якомога більше нафти до грудня, коли, як очікується, набудуть чинності санкції ЄС проти росії. Країни Заходу, пов'язані своїм членством в ЄС, зобов'язалися не купувати в росії, якщо вона буде під санкціями. Реалізація цих санкцій також негативно позначиться на європейських власниках танкерів, які займаються транспортуванням російської нафти. Окрім маршрутів, які вони втратять, є також побоювання щодо оцінювання їхньої участі в транспортуванні.

Греція в альянсі з Кіпром і Мальтою намагалася заблокувати ембарго Європейської Комісії на транспортування російської нафти європейськими танкерами (Zgurovsky et al., 2022). Міжнародні судновласники, зокрема грецькі, зараз стикаються з угодою ЄС про ембарго на російську нафту. Хоча транспортування до третіх країн дозволено, однак страхові премії, які переважно контролюються європейськими структурами, не виплачуються за транспортування російських вантажів (Bastian, 2022). Тобто остаточна угода не була ідеальною для грецької сторони.

Незважаючи на те, що події початку війни з 24 лютого по квітень 2024 р. зруйнували економічний ландшафт, сьогодні грецький флот все ще є лідером у галузі судноплавства. Судна, що належать грецьким судновласникам, зайняли місце, що звільнилось на ринку перевезень з ключових експортних вузлів росії (Hosoi & Johnson, 2022). Греція – як країна, чия економіка значною мірою залежить від галузі морських вантажних перевезень – була серед країн-членів ЄС, які підтримували усунення положення про заборону на експорт сирової нафти до третіх країн із шостого пакета санкцій, запроваджених проти росії за вторгнення в Україну. Однак зусиль цих країн було недостатньо для того, щоб запобігти запровадженню цих санкцій (Saridakis et al., 2022). Деякі науковці заперечували, що нинішня енергетична криза може тривати до 10 років, а минулі санкції, як і ті, що були введені проти Ірану та Венесуели, не спрацювали (Brown, 2020). Незважаючи на це, очікується, що грецькі судновласники скористаються моментом і виведуть свої судна на нові морські шляхи до Китаю та Індії, взявши на себе роль активних покупців дешевої російської нафти. Країни-споживачі нафти, натомість, нестимуть тягар додаткових витрат, оскільки їм доведеться переплачувати за російську нафту, яка тепер транспортуватиметься з Індії та Китаю, а грецькі судновласники вимагатимуть підвищення фрахтових ставок за використання своїх суден для транспортування російської нафти з Азії до Європи (Bastian, 2022). У контексті проблематики статті стверджуємо, що грецькій державі необхідно

підтримувати грецьке судноплавство, особливо танкерний ринок, і запроваджувати більш суворі критерії для суден, які бажатимуть зареєструватися під грецьким прапором. Ці заходи не лише дозволять покращити репутацію грецького прапора, а й сприятимуть серйозним діям і зусиллям з розвитку грецького судноплавства, що дасть змогу забезпечити його життєздатність під час війни і в післявоєнний період.

Практичне застосування

Брокери, які спеціалізуються на транспортуванні нафти, стверджують, що левова частка нафти належала грецьким власникам танкерів – тим, хто найбільше транспортував російську нафту, удвічі збільшивши маршрути. Танкери далекого плавання ходять в рейси аж до Сибіру. Він був традиційним місцем збору не лише для грецьких, а й для російських та китайських власників танкерів.

Рисунок 6

Світовий розподіл грецького вантажного судноплавства за сукупним дедвейтом суден, які заходили в порти



Джерело: Lowry (2020).

За даними постачальника морських даних «MarineTraffic», судно «Kriti Legend», власником і оператором якого є компанія «Avin International», 12 липня прибуло в порт Лайчжоу в Китаї після завантаження сирої нафти з Козьміно в російському Сибіру. Санкції ЄС набудуть чинності 5 грудня, що призведе до заборони поставок російської нафти до Європи. Перевезення за межі континенту операторами танкерів не будуть заборонені, але судна не встигнуть підготуватися для отримання страхового покриття, що зробить будь-які плавання незаконними згідно з міжнародним адміралтейським правом. Офіційні особи ЄС стверджують, що надання тривалого періоду часу до моменту заборони поставок має дати достатньо часу урядам для переходу на джерела енергії з-за меж росії.

Згідно з деякими джерелами раніше танкери, які належали європейським власникам, перевозили російську нафту за схемою «з судна на судно». Таку практику часто використовують у портах, особливо в умовах обмеженого простору. Однак цей спосіб транспортування нафти з росії також незаконний. Щоб уникнути санкцій, деякі судна намагаються приховати своє місцезнаходження і порт призначення вантажу. Для цього вони вимикають свої транспондери і здійснюють перевалку вантажу на інші судна поза межами порту. Такі практики, можливо, спрацьовували в минулому та під час кризи, але із запровадженням санкцій і суворим контролем, яким вони супроводжуватимуться, очікується, що вони більше не будуть використовуватися (Paris & Fauson, 2022).

Згідно з аналізом даних лондонської газети «Sunday Times», грецькі судноплавні компанії все частіше вдаються до операцій трансферу вантажів із судна на судно, щоби приховати транспортування російської нафти. Дані вказують на те, що кількість перевезень за схемою «із судна на судно», – коли російське судно вивантажує нафту зі свого судна на інше судно нейтральної компанії, – зростала у російському порту «Кавказ» з часу вторгнення росії в Україну в лютому 2022 р. Крім того, аналітики газети дійшли висновку, що в грецьких портах відбувся сплеск таких перевезень, зокрема в порту м. Каламата, де лише за місяць їх кількість зросла на 20% (Hogg, 2022).

Греція була лідером транспортування нафти, на що вказує значна кількість танкерів, які транспортували нафту до портів країни. Цей факт також підтверджують такі відомі інформаційні агентства, як «Reuters», яке повідомило про подвоєння партій нафти з росії, що надійшли до грецьких портів лише за місяць – з березня по квітень. Після прибуття до грецьких портів танкери, завантажені російським паливом, здійснюють перевалку з судна на судно, щоб експортувати вантаж у пункти призначення по всьому світу. У цьому процесі місто Каламата в регіоні Пелопоннес зіграло ключову роль як головні ворота для російської нафти. За даними «Reuters», Греція історично мала важливе значення в експорті палива в країни всього світу, але рівень активності, який простежувався минулого місяця, був особливо високим, як порівняти із середніми показниками.

Наприклад, танкер «Evridiki» вантажопідйомністю близько 130 000 т завантажив «au sougan» російське паливо з Каламати, а потім вирушив до Об'єднаних Арабських Еміратів. Так само судно «Oceanos» завантажило російське паливо поблизу п. Каламата і попрямувало до Індії. Експортні операції «із судна на судно» – це лише один із багатьох способів, які компанії використовують, щоб обійти суворі санкції ЄС щодо придбання російського палива. Згідно з нещодавно опублікованими вказівками ЄС, європейські компанії все ще можуть купувати російську нафту та газ, відкриваючи чекові рахунки навіть у таких російських банках, як «Газпромбанк», і здійснюючи платежі у валюті, передбаченій їхніми контрактами (Wichmann, 2022).

Деякі компанії-власники танкерів публічно торгують акціями на фондових біржах, що зацікавило багатьох інвесторів. Це дало змогу інвесторам отримали значні прибутки, зокрема в нафтовому секторі, хоча цього не можна сказати про всі продукти. Така ситуація викликала широкі дискусії та роздуми щодо майбутнього судноплавної галузі. Хоча за нинішніх обставин сектори нафти, палива і супутніх товарів розвиваються, такий успіх може виявитись тимчасовим.

Незважаючи на трагедію російського вторгнення в Україну, така ситуація сприяла позитивним зрушенням у галузі танкерних перевезень. Так, до вторгнення в Україну тарифи на перевезення знижувалися, а після вторгнення ціни на продукцію, зокрема на основі нафти, різко зросли. Крім цього, на такі зміни вказує ще більш очевидне подвоєння цін на акції, хоча ще кілька місяців до того деякі компанії боролися за виживання і навіть вдалися до продажу своїх суден через брак ліквідності. Так, згідно з даними, оприлюдненими «Scorio Tankers», за період з січня по березень 2022 р. танкери заробляли в середньому 16 тис. дол. на день. Позитивна динаміка збереглася, і вже в наступному кварталі прибутки танкерів досягли 30 тис. дол. на день. Зазначимо, що в історії танкерної промисловості вже простежувались ситуації, коли такі збурення позитивно впливали на її розвиток. Це пояснюється тим, що кризи, як правило, стимулюють зростання попиту на продукцію, в результаті чого танкери долають набагато більші відстані, щоб задовольнити його.

Крім того, зміни, що відбуваються на нафтопереробних заводах (НПЗ), також сприятимуть такому розвитку подій. НПЗ все частіше перемищуються у райони, віддалені від споживчих ринків. Така тенденція буде сприятливою для танкерів, які здійснюватимуть більш тривалі подорожі для транспортування продукції від НПЗ до споживчих ринків, збільшуючи свій виторг. Наприклад, у звіті про компанію «Puxis Tankers Inc.» (PXS) зроблено оцінку прибутковості її грошових потоків, порівнюючи з більшими та більш відомими судноплавними компаніями. Норма прибутку компанії PXS оцінюється у більш ніж 40%, що є значною перевагою, якщо порівняти з близько 20% у компаній «STNG», «Torm» і «Ardmore» (Parker, 2022).

На цьому етапі найбільше занепокоєння викликає зростання витрат, пов'язаних з ширшим колом економічної діяльності, що також впливає на сектор судноплавства. З огляду на те, що нещодавні сильні інфляційні тенденції вплинули на економічний розвиток після подолання пандемії коронавірусу, збільшується переконання, що зростання цін, витрат і пов'язаної з ними економічної діяльності відбуватиметься доти, доки триватиме геополітична невизначеність через військові дії у зоні воєнного ураження. Варто зазначити, що з березня 2020 р. за перші 18 місяців вартість контейнерних перевезень на морських маршрутах зросла в сім разів, а вартість перевезення сировини – ще більше.

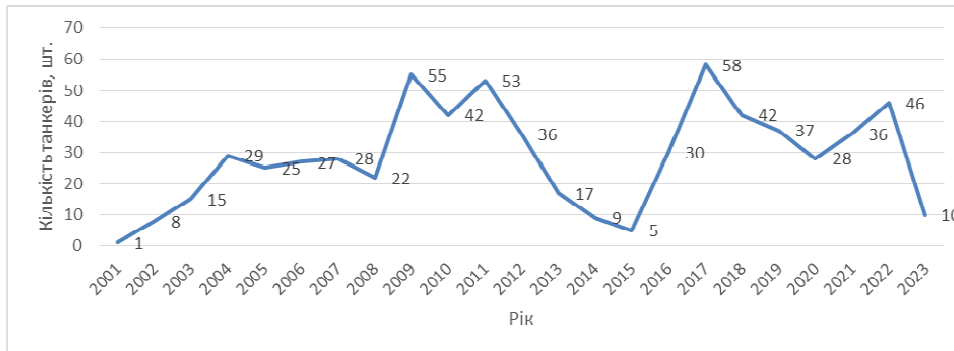
Ймовірно, танкери також застосовують практику перевалки російської нафти з судна на судно, оскільки такі операції трансферу нафти доволі поширені. Такі перевантаження іноді використовуються для консолідації поставок нафти на великих танкерах, що підвищує ефективність рейсів на далекі відстані. Нафта іноді переходить з рук у руки після виходу танкера з порту, тоді складніше визначити її походження. Хоча держави вимагають від імпортерів повідомляти митні органи про країну походження свого вантажу, однак деякі компанії помилково вказують замість країни походження місце перевалки з судна на судно, щоби приховати справжнє джерело надходження нафти (Goerlandt & Montewka, 2015).

Основна мета наукової розвідки – краще зрозуміти грецький ринок морських вантажних перевезень, дослідивши шість країн із найбільшою кількістю суден у світі, зокрема на основі порівняння грецьких танкерних та ЗПГ-флотів з флотами Китаю (12 353 судна), Індонезії (11 283 судна), Японії (8 699 суден), Греції (5 883 судна), США (5 016 суден) і Сінгапуру (3 580 суден). Для цього як джерело даних взято базу даних «Shipping Intelligence Network» компанії «Clarksons Research» (Clarksons Research, n.d.), однак у ній доступні дані лише для Греції, США та Сінгапуру. У зв'язку з цим увагу зосереджено на аналізі даних для цих трьох країн, оскільки їхні флоти порівняні за розміром. Отримано дані щодо чотирьох змінних: 1) кількість суден танкерного флоту (за роком побудови, за період 2001–2023 рр.); 2) кількість суден ЗПГ-флоту (за роком побудови, за період 2001–2023 рр.); 3) сукупний дедвейт суден танкерного флоту (за роком побудови, за період 2001–2023 рр.); 4) сукупний дедвейт суден ЗПГ-флоту (за роком побудови, за період 2001–2023 рр.). Ці змінні обрано для того, щоб мати можливість оцінити розміри флотів з точки зору кількості суден і сукупного тоннажу. Крім того, виконано графічний аналіз розвитку обох флотів з 2001 по 2023 рр.

На рис. 7 показано, що грецький танкерний флот, який містить 659 суден, побудований переважно протягом двох часових проміжків: з 2003 по 2012 рр. і з 2016 по 2022 рр.

Рисунок 7

Танкерний флот Греції (за роком побудови суден, 2001–2023 рр.)

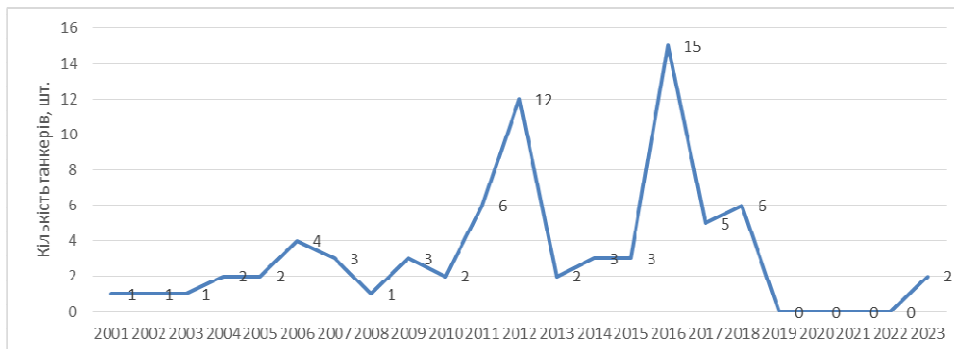


Джерело: Clarksons Research (n.d.).

Згідно з рис. 8, танкерний флот США, який охоплює 75 суден, здебільшого побудований упродовж двох часових періодів: з 2010 р. по 2013 рр. та з 2016 по 2018 рр.

Рисунок 8

Танкерний флот США (за роком побудови суден, 2001–2023 рр.)



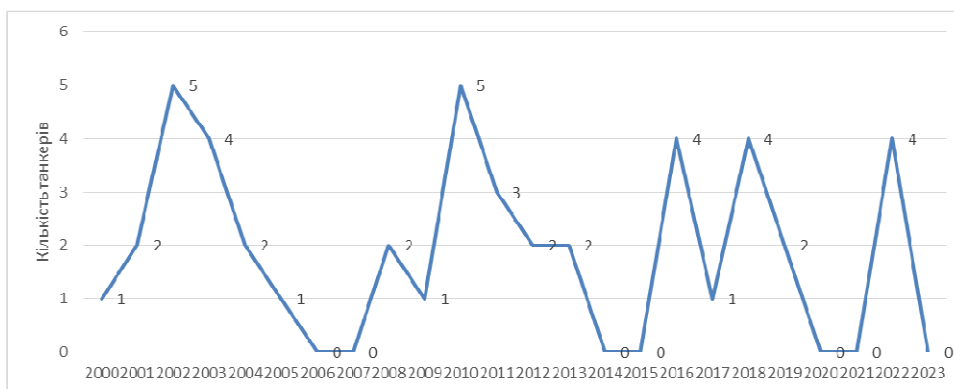
Джерело: Clarksons Research (n.d.).

На рис. 9 показано, що танкерний флот Сингапуру, який складається з 62 суден, переважно побудований в окремі роки з 2001 р. по 2023 р.

На рис. 10 визначено, що ЗПГ-флот Греції, який складається із 132 суден, здебільшого побудований впродовж двох періодів між 2013 р. і 2022 р.

Рисунок 9

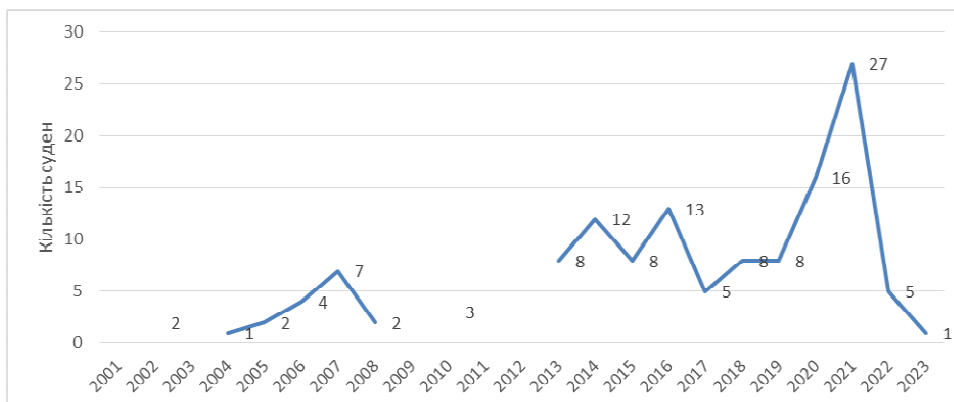
Танкерний флот Сингапуру (за роком побудови суден, 2001–2023 рр.)



Джерело: Clarksons Research (n.d.).

Рисунок 10

ЗПГ-флот Греції (за роком побудови суден, 2001–2023 рр.)



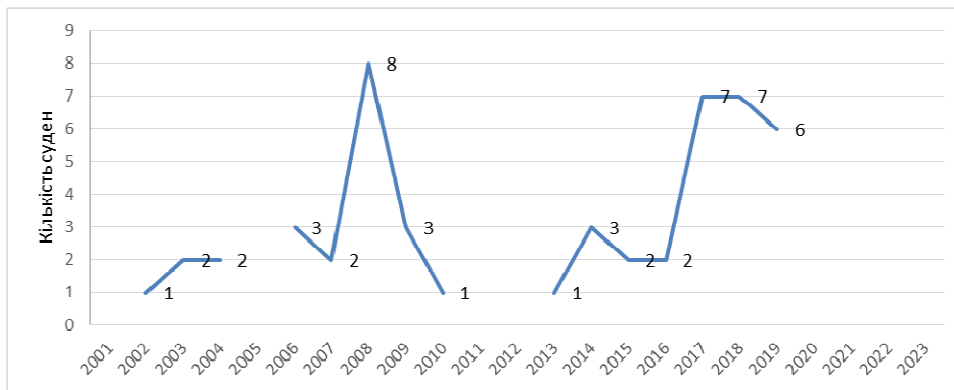
Джерело: Clarksons Research (n.d.).

На рис. 11 показано, що ЗПГ-флот США, який складається з 52 суден, побудований переважно впродовж двох періодів: між 2006 р. і 2010 р. та між 2014 р. і 2019 р.

Згідно з даними рис. 12, ЗПГ-флот Сингапуру, який містить 22 судна, побудований між 2014 і 2022 рр.

Рисунок 11

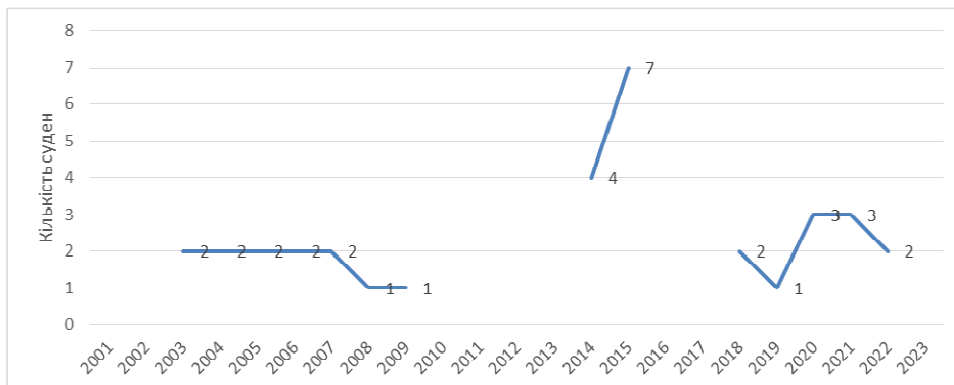
ЗПГ-флот США (за роком побудови суден, 2001–2023 рр.)



Джерело: Clarksons Research (n.d.).

Рисунок 12

ЗПГ-флот Сингапуру (за роком побудови суден, 2001–2023 рр.)

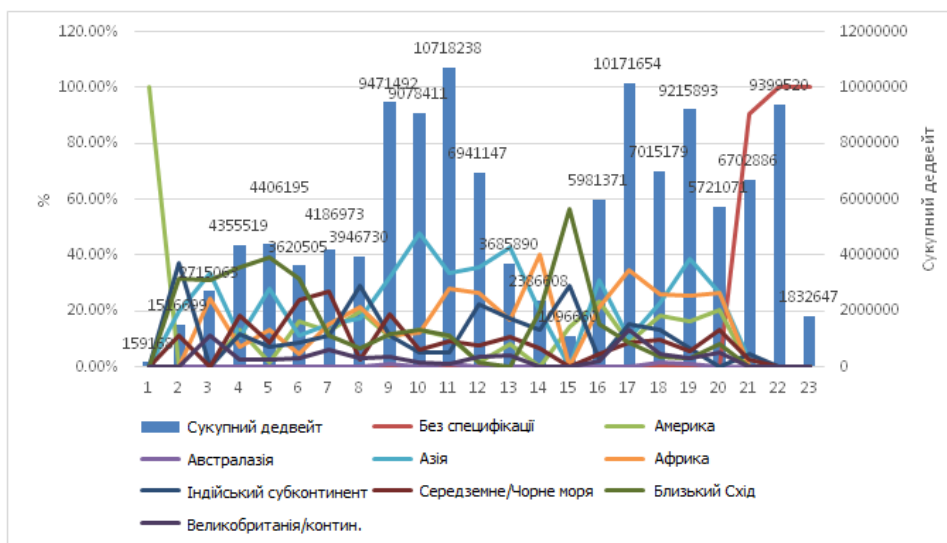


Джерело: Clarksons Research (n.d.).

На основі аналізу сукупного дедвейт-тоннажу (рис. 13) виявлено, що грецький танкерний флот пережив два етапи будівництва: з 2009 р. по 2012 р. і з 2016 р. по 2022 р. Значна частина цього тоннажу задіяна для здійснення вантажних перевезень в азійському, африканському, та середземно-морсько-чорноморському районах навігації протягом 2001–2023 рр.

Рисунок 13

Танкерний флот Греції за відносними показниками сукупного дедвейту і району навігації (за роками побудови танкерів, 2001–2023 рр.)

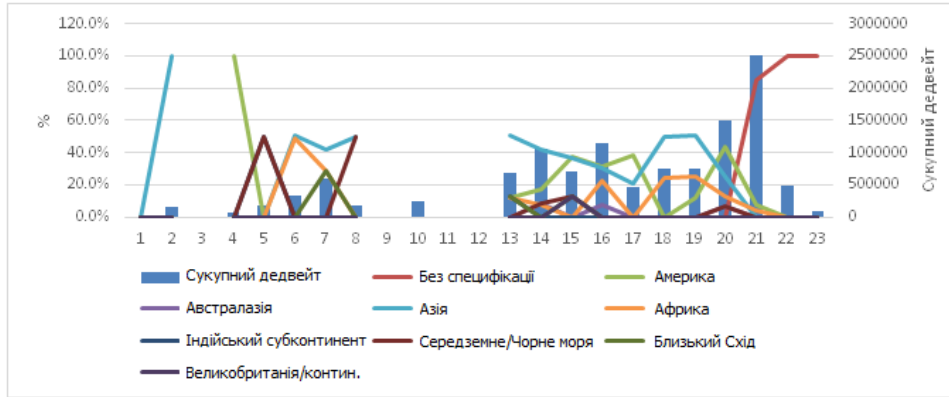


Джерело: Clarksons Research (n.d.).

На рис. 14 зображено, що основна частка дедвейт-тоннажу ЗПГ-флоту Греції припадає на судна, побудовані у 2013–2022 рр. Значна частина цього дедвейт-тоннажу задіяна для морських вантажних перевезень в азійському, американському та африканському районах навігації впродовж 2013–2023 рр.

Рисунок 14

ЗПГ-флот Греції за відносними показниками сукупного дедвейту і району навігації (за роками побудови танкерів, 2001–2023 рр.)



Джерело: Clarksons Research (n.d.).

Висновки

У результаті дослідження визначено, що грецький танкерний флот переважно створювався протягом двох періодів: з 2003 по 2012 рр. і з 2016 по 2022 рр. Для порівняння: танкерний флот США побудований протягом двох періодів: з 2010 по 2013 рр і з 2016 по 2018 рр. Танкерний флот Сингапуру створений в окремі роки між 2001 р. і 2023 р. Водночас ЗПГ-флот Греції здебільшого сформований протягом двох періодів між 2013 і 2022 рр. На відміну від цього, основні етапи будівництва ЗПГ-флоту США припадають на 2006–2010 рр. та 2014–2019 рр. ЗПГ-флот Сингапуру переважно побудований між 2014 і 2022 рр.

Аналізуючи сукупний дедвейт-тоннаж танкерних флотів, можна зробити висновок, що основна його частка припадає на судна, що побудовані упродовж двох періодів: з 2009 по 2012 рр. і з 2016 по 2022 рр. Значна частина цього сукупного дедвейту задіяна для здійснення вантажних перевезень в азіському, африканському та середземноморсько-чорноморському районах навігації впродовж 2001–2023 р. Так само аналіз сукупного дедвейт-тоннажу грецького ЗПГ-флоту показав, що основна його частка припадає на судна, що побудовані протягом 2013–2022 рр. Значна частина цього тоннажу

використовувалася в азійському, американському та африканському районах навігації упродовж 2013–2023 р.

Як згадувалося вище, глобальні ланцюги поставок зазнали негативно-го впливу як через пандемію, так і через війну в Україні. З іншого боку, санкції, зокрема ті, що накладають різні порти на російські судна, у т. ч. обмеження щодо надання послуг з постачання палива або бункерування, безпосередньо впливають на локальні економічні системи. Крім того, санкції підкреслюють значні виклики, з якими стикаються різні країни щодо дотримання правил портовим керівництвом, судноплавними компаніями та страховиками. Ці виклики стосуються як юридичних питань, так і питань, пов'язаних з компенсацією або відхиленням претензій, що підпадають під положення про форс-мажорні обставини та війну. Вплив війни в Україні на світове судноплавство потрібно розглядати як комплексне питання. Вирішення цієї проблеми потребує формулювання стратегії, яка визнавала би необхідність забезпечити більшу гнучкість сектору у відповідь на глобальні кризи.

Грецькі судновласники утримували домінуючі позиції в транспортуванні більшої частини сирої нафти та нафтопродуктів, які експортуються до ключових портів, забезпечуючи собі лідерство в цій торгівлі. Проте майбутнє танкерної галузі неможливо передбачити, особливо у зв'язку з впровадженням європейських санкцій. Однією з можливостей є те, що грецькі судновласники надалі торгуватимуть нафтою, оскільки попит на неї не зменшиться. Однак вони можуть обрати маршрути, які не потрапляють під заборону ЄС і потенційно можуть бути більш прибутковими через їхню довжину. Це може принести більше прибутку грецьким судновласникам, однак рівень невизначеності щодо майбутнього галузі все ще високий.

З огляду на вищевказане можна зробити висновок про те, що і сьогодні, і в майбутньому зростатиме необхідність інвестування у розвиток сектору судноплавства, що дасть змогу зміцнити його позиції та покращити престиж грецького прапора, що зробить грецьку реєстрацію суден більш привабливою для ширшого кола учасників ринку. Сильна галузь судноплавства Греції – критично важливий елемент грецької економіки, що може посилити її позиції на світовій арені.

Список використаної літератури

- Allianz. (2022). *Impact of Ukraine war on global shipping*. <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/shipping-safety-22-ukraine-war.html>
- Bastian, J. (2022). The sanctions roulette in Southeast Europe. *Südosteuropa Mitteilungen*, 62(4), 21-34. <https://sogde.org/de/publikationen/suedosteuropa-mitteilungen/>

- Bockmann, M. W. (2022, April 29). *Russian sanctions provide opportunity for Greek shipowners*. Lloyd's List. <https://loydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1140633/Russian-sanctions-provide-opportunity-for-Greek-shipowners>
- Bravos, I. (2022, February 7). *The future of shipping: Trends and developments in the Greek market*. KPMG. <https://home.kpmg/gr/en/home/insights/2022/02/the-future-of-shipping.html>
- Brown, P. (2020, February 5). *Oil market effects from US economic sanctions: Iran, Russia, Venezuela* (CRS Report No. R46213). Congressional Research Service. <https://sgp.fas.org/crs/row/R46213.pdf>
- Clarksons Research. (n.d.). *Shipping Intelligence Network* [Interactive database]. Retrieved March, 2023, from <https://sin.clarksons.net/>
- Close, D. H. (2014). *Greece since 1945: Politics, economy and society*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315839486>
- de Dainville, A. O. (2023). Stratégie navale russe et conséquences maritimes de la guerre en Ukraine. *Revue Défense Nationale*, 857(2), 84-89. <https://www.defnat.com/e-RDN/vue-article.php?carticle=23098&cidrevue=857>
- Fechner, I., & Luman, R. (2022, March 11). *Russia-Ukraine crisis to reshape supply chains, flatten world trade*. ING, Economic and Financial Analysis. <https://think.ing.com/articles/russia-ukraine-crisis-to-disrupt-supply-chains-flatten-world-trade>
- Fink, M. (2022). Naval blockade and the Russia–Ukraine conflict. *Netherlands International Law Review*, 69(3), 411-437. <https://doi.org/10.1007/s40802-022-00228-8>
- Goerlandt, F., & Montewka, J. (2015). A framework for risk analysis of maritime transportation systems: A case study for oil spill from tankers in a ship–ship collision. *Safety Science*, 76, 42-66. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.02.009>
- Gollnisch, A. (2022). Naval and maritime lessons learned from the war in Ukraine. *Revue Défense Nationale*, 853, 13-18. <https://doi.org/10.3917/rdna.853.0013>
- Guénette, J. D., Kenworthy, P., & Wheeler, C. (2022). *Implications of the war in Ukraine for the global economy* (EFI Policy Note 3). World Bank Group. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/5d903e848db1d1b83e0ec8f744e55570-0350012021/related/Implications-of-the-War-in-Ukraine-for-the-Global-Economy.pdf>
- Haesebrouck, T., & Taghon, S. (2022). Russia's invasion in Ukraine: What happened before? In T. Haesebrouck, S. Taghon, & H. Van Coppenolle (Eds.), *Vol.1 GIES Occasional Paper* (pp. 1-7). Ghent: Ghent University. Ghent Institute for International and European Studies (GIES). <https://biblio.ugent.be/publication/8751756>

- Hellenic Chamber of Shipping. (2022). *Greek shipping*. <https://nee.gr/en/greek-shipping/>
- Hogg, R. (2022, June 5). Greek shipping companies are profiting by masking the transport of Russian oil. *Business Insider India*. <https://www.businessinsider.in/international/news/greek-shipping-companies-are-profiting-by-masking-the-transport-of-russian-oil-report-says/articleshow/92019392.cms>
- Hosoi, A., & Johnson, S. (2022, April 16). *How to implement an EU embargo on Russian oil* (CEPR Policy Insight 116). Centre for Economic Policy Research. https://cepr.org/system/files/publication-files/148832-policy_insight_116_how_to_implement_an_eu_embargo_on_russian_oil.pdf
- Kakachia, K., Valiyev, A., Shelest, H., Lebanidze, B., Khytko, M., Alili, A., & Kandelaki, S. (2022, September). The Black Sea security after Russian invasion of Ukraine: Views from Ukraine, Georgia, and Azerbaijan (Policy Paper Issue No. 31). The Georgian Institute of Politics. <http://prismua.org/wp-content/uploads/2022/09/Policy-Paper-31-ENG-Web.pdf>
- KPMG. (2022). *The future of shipping: Trends and developments in the Greek market*. <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/gr/pdf/2022/02/the-future-of-shipping-070222.pdf>
- Lowry, N., (2020, October 28). *Greece: Europe's global shipping powerhouse*. Lloyd's list. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134439/Greece-Europes-global-shipping-powerhouse>
- Matthews, C., Sideris, S., Leontopoulos, N., Maltepioti, K., & Chondrogiannos, T. (2022, September 29). *European ships bolster Russian fossil fuel trade despite looming EU sanctions*. Reporters United. <https://www.reportersunited.gr/en/9775/european-ships-bolster-russian-fossil-fuel-trade-despite-looming-eu-sanctions/>
- Marghélis, A. (2022, July 21). *War in Ukraine: What are the stakes for Greece?* Fondation Méditerranéenne D'études Stratégiques. <https://fmes-france.org/war-in-ukraine-what-are-the-stakes-for-greece/>
- Melas, K. D. (2022, May-June). The Russian–Ukrainian war and the Greek shipping industry: How will the Greek ports be affected? *Greek Business File*, 28-31. <http://www.economia.gr/en/home/>
- Nevitt, M. (2023, February 21). *Assessing military operations in the Black Sea a year into Russia's full-scale invasion of Ukraine*. Just Security. <https://www.justsecurity.org/85181/assessing-military-operations-in-the-black-sea-a-year-into-russias-full-scale-invasion-of-ukraine/>
- Orhan, E. (2022). The effects of the Russia-Ukraine war on global trade. *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 8(1), 141-146. <http://jital.org/index.php/jital/article/view/277>

- Papachristou, H., & Peachey, P. (2022, July 6). Zelensky rebukes Greek tankers for carrying Russian oil. *TradeWinds*. <https://www.tradewindsnews.com/tankers/zelensky-rebuked-greek-tankers-for-carrying-russian-oil/2-1-1252985>
- Paris, C., & Faucon, B. (2022, July 17). EU shipowners race to move Russian oil before sanctions kick in: Greek tankers are carrying record levels of Russian seaborne oil cargoes to China and India as the European market is drying up. *The Wall Street Journal*. <https://www.wsj.com/articles/eu-shipowners-race-to-move-russian-oil-before-sanctions-kick-in-11658055600>
- Parker, B. (2022, May 9). Russian Invasion of Ukraine accelerates product tanker market recovery. *Seatrade Maritime News*. <https://www.seatrade-maritime.com/tankers/russian-invasion-ukraine-accelerates-product-tanker-market-recovery>
- Pedrozo, R. P. (2023). Russia-Ukraine Conflict: The War at Sea. *International Law Studies*, 100(1), 1-61. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3038&context=ils>
- Pothitos, M., & Maraslis, A. (2022, March 4). Ukraine crisis and potential damaging effects on ship owners'/ship operators' finances. *Hellenic Shipping News*. <https://www.hellenicshippingnews.com/ukraine-crisis-and-potential-damaging-effects-on-ship-owners-ship-operators-finances/>
- PWC. (n.d.). *Shipping industry*. <https://www.pwc.com/gr/en/industries/shipping.html>
- Safety4Sea. (2022, March 23). *How Russia's invasion of Ukraine impacts shipping: Latest developments* [Editorial]. <https://safety4sea.com/cm-how-russias-invasion-of-ukraine-impacts-shipping-latest-developments/>
- Saridakis, G., Alexiou, C., Hosein, R., & Satnarine-Singh, N. (2022, August 1). *Hegemonic sanctions and global economic ramifications in the context of the Russian-Ukrainian conflict: A commentary*. (SSRN Paper No. 4176209). <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4176209>
- Stylianou, A. (2022, May 26). *The war in Ukraine and the impact on global shipping* [in Greek]. In Business News. <https://inbusinessnews.reporter.com.cy/opinions/article/309867/o-polemos-stin-oykrania-kai-oi-epiptoseis-stin-paggosmia-naftilia>
- Toygar, A., & Yildirim, U. (2023). Examining the effects of the Russia-Ukraine conflict on global supply chains. In F. Özsungur (Ed.), *Handbook of research on war policies, strategies, and cyber wars* (pp. 184-199). IGI Global. <https://doi.org/10.4018/978-1-6684-6741-1.ch010>
- Wichmann, A. (2022, May 19). Greece becomes top destination for Russian fuel tankers. *Greek Reporter*. <https://greekreporter.com/2022/05/19/greece-russian-fuel-oil/>
- Windward. (2022, February 28). *The impact of the Russia/Ukraine conflict on shipping and trading*. <https://windward.ai/blog/the-impact-of-the-russia-ukraine-conflict-on-shipping-and-trading/>

Zgurovsky, M., Kravchenko, M., Boiarynova, K., Ilyash, O., Kopishynska, K., & Pyshnograiev, I. (2022). Analysis of the impact of Russia's military invasion of Ukraine on the energy independence of European countries. *System Research and Information Technologies*, 2, 7-31.

Отримано: 21 листопада 2022 р.
Рецензовано: 25 червня 2023 р.
Рекомендовано до друку: 25 серпня 2023 р.