

## **SHIPPING INDUSTRY AFTER UKRAINIAN WAR OUTBREAK: QUANTITATIVE AND QUALITATIVE CHANGES**

**Acknowledgement:** Theses were prepared within the research project: “Socio-economic impact of the COVID-19 pandemic and Russia’s full-scale invasion on the development of EU and Ukraine: fostering research collaborations through establishing of a digital knowledge exchange platform”. This project has received funding through the EURIZON project, which is funded by the European Union under grant agreement No 871072.



Apparently, all forms of international economic relations have been affected by the Ukrainian war outbreak, with shipping industry being no exception. Being responsible for transportation of various goods worldwide, the shipping industry has been impacted both qualitatively and quantitatively by macroeconomic headwinds. However, the analysis suggests that the shipping world managed to adjust to quantitative changes much quicker than for qualitative ones.

As to volumes of the seaborne trade, in 2022 the ubiquitous drop on a year-on-year basis was observed in overall volumes of seaborne trade as well as in all sub-segments apart from wet bulk (the one which was severely impacted earlier by the pandemic). Nonetheless, a recovery was observed in all segments in 2023 when the volumes of seaborne trade increased on a year-on-year basis. 2023 was a year when the overall volumes of global seaborne trade as well as specifically tonnage of dry bulk trade reached the all-time highs. For the containership segment, 2021 remains the most prominent year both volume wise and charter rates wise, while in wet bulk sector trade volumes spot in 2018 remain the highest [1]. All in all, the above findings suggest that quantitatively the seaborne trade appeared to be highly resilient and adaptive towards the geopolitical challenges posed by the war outbreak.

In the meantime, qualitatively there have been several worthwhile developments inside the shipping industry stipulated mainly by shift in traditional trade patterns. While in containership sector nothing has significantly changed with this part of the shipping world still being under domination of intra-Asian trade [2], both dry bulk and wet bulk sectors structurally changed.

Pre-war role of Ukraine in the world grain exports was rather significant – 10% [2]. The UN Black Sea initiative could not meet the demand in grains transportation, as such, the consumers of grain imports shifted towards the Americas – Brazil, Argentina, and the USA. Although African region consumes a high portion of grains worldwide, the role of China in exports of commodities transported by dry bulk carriers should not be underestimated. This presupposed an increased demand in dry bulk carriers’ vessel space as bulkers traveled longer to reach the final consumers while ships’ supply is inelastic short- and middle-term [3] as vessels cannot be built and put on trade overnight. Later in 2023 and in 2024 Ukraine managed to regain the positions having almost reached pre-war seaborne grain export level [4]. In the coal trade, the exports weight of Russia was not affected [2].

In tanker trade, the sanctions against Russia directly increased the milage covered by tankers as Europe sought for new energy sources while Russia tried to secure new marketplaces to export its crude oil and petroleum products. Although still having carried the amount of cargo beyond pre-covid levels, world tanker vessels had a much longer average haul in 2023 [1]. Through ship-to-ship transfers off coast, the crude oil cargo from Russia was still delivered to China (criticizing sanctions) and India [5]. Coupled with restricted fleet growth and stricter environmental regulations, longer-haul trade supported the energy shipping sector.

The global seaborne trade was rather resistant to the war outbreak in general, although structurally it reshaped. 2024 will bring to the table more fleets' energy efficiency considerations as well as further geopolitical impacts, albeit the trade is projected to continue growing on a year-on-year basis.

#### REFERENCES:

1. Clarksons Shipping Intelligence Network. Available at: <https://sin.clarksons.net> (Accessed: 01 February 2024).
2. UNCTAD (2023) Review of Maritime Transport. New York: United Nations Publications. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf) (Accessed: 23 May 2024).
3. Stopford, M. (2009) Maritime Economics. 3rd edn. Abingdon: Routledge.
4. New York Times (2024) Ukraine's Seaborne Grain Exports Bounce Back to Near Prewar Levels. Meheut, C. Available at: <https://www.nytimes.com/2024/05/12/world/europe/ukraine-black-sea-grain-exports.html> (Accessed: 23 May 2024).
5. TradeWinds (2024) Sanctioned Sovcomflot tankers switch tactics as they discharge cargoes in China. Available at: <https://www.tradewindsnews.com/tankers/sanctioned-sovcomflot-tankers-switch-tactics-as-they-discharge-cargoes-in-china/2-1-1613320> (Accessed: 23 May 2024).

*доктор філософії Алексеєвська Г. С., Тамарина К. С.  
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова*

### ВПЛИВ МОНЕТАРНОЇ ПОЛІТИКИ НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК КРАЇН

Тези підготовлено у межах проекту 101048173 — Monetary policy — ERASMUS-JMO-2021-HEI-TCH-RSCH "Успіхи і недоліки монетарної політики Європейського Союзу: наслідки для України"



Funded by the  
European Union

Монетарна політика – це набір інструментів, що використовуються центральним банком країни для контролю загальної пропозиції грошей і сприяння економічному зростанню[1]. Монетарна політика відіграє життєво-важливу роль у підтримці економічного зростання та стабільності. Впливаючи на вартість запозичень, доступність кредитів і фінансові умови, монетарна політика може стимулювати або пом'якшувати економічну активність. Особливо актуальним в дослідженні монетарної політики є порівняльне дослідження її особливостей та впливу на показники економічного розвитку в різних регіонах задля імплементації та поширення досвіду та реформ інших країн.

У дослідженні розглянуті ефекти монетарної політики в таких країнах як США, Німеччина та Японія, як найбільш економічно розвинутих країн в кожному відповідному регіоні. Для емпіричного дослідження в даній роботі було обрано дослідити вплив основних показників монетарної політики США, Німеччини та Японії на ВВП даних країн, оскільки ВВП є універсальним показником, який відображає зміни в продуктивності економіки та економічного зростання. Період дослідження становить 2001-2023 роки.

Для кожної з країн була побудована матриця кореляції наступних показників з ВВП: рівень інфляції (Infl), рівень безробіття (Unempl), обсяг споживчих витрат (Expenses) та обсяг грошової маси (Money Sup). Результати представлені у табл. 1. З даної таблиці можна простежити пряму кореляцію між ВВП та інфляцією, споживчими витратами й обсягом грошової маси в США та Німеччині, а також зворотну кореляцію між ВВП та рівнем безробіття в усіх представлених країнах. Отриманий результат означає, що при збільшенні рівню цін, обсягу грошової маси в економіці та споживчих витрат населення