



Кризис международных контейнерных перевозок 2020-2021 гг.: причины и последствия

 eee-region.ru/article/6826/



Crisis in international container traffic 2020-2021: causes and consequences

Авторы

Веселов Евгений Михайлович

Россия, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
evgeniyvsl@vk.com

Белозёрцева Наталья Петровна

кандидат экономических наук, доцент, кафедра маркетинга и торговли

Россия, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Belozertseva.NP@vvsu.ru

Аннотация

Абсолютное большинство товаров, потребляемое населением любой страны мира, транспортируется при помощи двадцатифутовых или сорокафутовых контейнеров. Более 80% контейнерных перевозок совершается при помощи морского транспорта по транспортным путям, сформированным под влиянием политических и экономических процессов. Данный вид транспорта общепризнанно является самым оптимальным в соотношении факторов цены и надёжности. Наступления нового кризиса, вступившего в активную фазу в 2019-м году под влиянием распространяющейся пандемии Covid-19, сделало актуальной тему анализа изменений в транспортной отрасли, происходивших

в отрасли мировых контейнерных перевозок с начала кризиса и до наших дней, а также то, каким образом выделенные во время исследования события могут повлиять на дальнейший курс сферы международных грузоперевозок. В статье проведён анализ произошедших с отраслью контейнерных грузоперевозок событий за последние 2 года, выполненный посредством изучения статистической информации и проведения экспертного опроса, а также выдвинута гипотеза относительно будущего развития отрасли транзитных железнодорожных перевозок, в силу изменения ценовой политики морских перевозок и происходящих политических и экономических процессов.

Ключевые слова

международные контейнерные перевозки, морские перевозки, железнодорожные перевозки, сухопутные транзитные маршруты, логистические пути сообщения, международные транспортные перевозки.

Рекомендуемая ссылка

Веселов Евгений Михайлович , Белозёрцева Наталья Петровна
Кризис международных контейнерных перевозок 2020-2021 гг.: причины и последствия// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №4 (68). Номер статьи: 6826. Дата публикации: 13.12.2021. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/6826/>

Authors

Veselov Yevgeniy Mikhaylovich

Russia, Vladivostok State University of Economics and Service
evgeniyvsl@vk.com

Belozortseva Natalya Petrovna

PhD in Economics, Associate Professor, Department of Marketing and Trade
Russia, Vladivostok State University of Economics and Service

Belozertseva.NP@vvsu.ru

Abstract

The vast majority of goods consumed by the population of any country in the world are transported using twenty-foot or forty-foot containers. More than 80% of container traffic is carried out using sea transport along transport routes formed under the influence of political and economic processes. This type of transport is generally recognized as the most optimal in the ratio of price and reliability factors. The onset of a new crisis, which entered an active phase in 2019 under the influence of the spreading Covid-19 pandemic, made it relevant to analyze the changes in the transport industry that took place in the global container transport industry from the beginning of the crisis to the present day, as well as how the events highlighted during the research can affect the further course of the field of international cargo

transportation. The article analyzes the events that have occurred with the container shipping industry over the past 2 years, carried out by studying statistical information and conducting an expert survey, and also put forward a hypothesis regarding the future development of the transit railway transportation industry, due to changes in the pricing policy of sea transportation and ongoing political and economic processes.

Keywords

international container transport, sea transport, rail transport, land transit routes, logistic routes of communication, international transport.

Suggested Citation

Veselov Yevgeniy Mikhaylovich , Belozortseva Natalya Petrovna
Crisis in international container traffic 2020-2021: causes and consequences// Regional economy and management: electronic scientific journal. ISSN 1999-2645. — №4 (68). Art. #6826. Date issued: 13.12.2021. Available at: <https://eee-region.ru/article/6826/>

Введение

Данная работа преследует цель выявления значимых причин усложнения ситуации грузоперевозок в 2020-2021 гг., а также степени влияния названных причин на деятельность компаний-грузоперевозчиков в виде последствий, формирующихся в транспортной отрасли в настоящий момент времени. Для оценки степени влияния выявленных факторов на возникновение кризиса контейнерных перевозок был проведен экспертный опрос среди руководителей транспортных отделов компаний Дальнего Востока.

Логистические цепи поставок во все времена были ориентированы на потребности, нужды и геополитическую ситуацию, формируемую странами-представителями мирового сообщества. В ответ на интенсификацию развития процессов глобализации и международную интеграцию всех отраслей деятельности человека, транспортные процессы отвечали регулировкой собственного механизма действия, позволяющего соответствовать современным требованиям. В данный момент времени мы можем наблюдать масштабную корректировку и, вследствие, перераспределение логистических цепей поставок, отвечающих на глобальные и, в некотором роде, беспрецедентные геополитические процессы, затронувшие все сферы экономической деятельности.

Логистические цепи поставок (Logistic supply chains) – комплекс устойчивых транспортных связей, состоящий из участников логистических процессов (отправители; перевозчики; экспедиторы; страны, через территорию которых проходят цепи

поставок), цифровых, информационных и иных ресурсов и технологий, формирующих устойчивые линии перевозок товаров через активные центры распределения грузовых единиц.

Как и любое глобальное изменение, происходящее в экономической, политической или социокультурной сфере, изменения в актуальных транспортных путях вызывают трудности участников деятельности по международным перевозкам, в первую очередь у тех, кто не прорабатывает сценарий действий на случай кризисных ситуаций. Тем не менее, даже у участников рынка, подготовленных к различного рода чрезвычайным ситуациям, нарушается отлаженный рабочий процесс, и нынешняя ситуация в сфере международных грузоперевозок является прямым тому подтверждением.

Результаты исследования

За последние полтора года обсуждения каких-либо процессов во всех отраслях деятельности стало невозможным, без отсылок на влияние пандемии Covid-19. Данное событие, потрясшее мир в 2020-м году, является не единственной причиной заметных изменений в отрасли грузоперевозок, но, тем не менее, оно сильно усложнило прогнозирование и оценку экономических процессов и развития отраслей человеческой деятельности. Компании, выстраивающие свою работу по набирающей популярность концепции «Just-in-Time» («Just-in-Time» — логистическая концепция, предполагающая выстраивание деятельности таким образом, что все материалы, компоненты и полуфабрикаты будут поступать в необходимом количестве, в нужное место и точно к назначенному сроку) столкнулись с большими трудностями, так как для работы без создания страхового запаса нужно проводить прогнозирование уровня спроса, что в ситуации пандемии стало практически невыполнимым.

Беспрецедентность ситуации с Covid-19 заставила участников логистической среды адаптироваться к условиям, регламентов для которых предусмотрено не было. Как в социальной среде, так и в профессиональной образовались своего рода панические настроения, вызванные незнанием определённо верного пути действия в условиях международных локдаунов и повсеместных запретов или ограничений многих видов деятельности. Усугубляло ситуацию неслаженность действий мирового сообщества: страны вводили разные ограничительные меры в разные промежутки времени, из-за чего проводить полноценное налаживание транспортных путей сообщения представлялось проблематичным.

Довольно стремительной реакцией на угрозу массового заражения населения стало введение ограничительных мер. К и без того сложным процессам внутренних и международных перевозок добавились дополнительные процедуры в виде регулярного тестирования на Covid-19 персонала, осуществляющего транспортировку, проверки груза по более строгим санитарно-эпидемиологическим нормам, дезинфекции транспортного оборудования и т.д. Такое усложнение комплекса операций, требуемых

для ведения логистической деятельности, нарушило оперативность проведения перевозочных операций, в результате чего общий уровень товаропотока начал снижаться. Это привело к затору как судов, так и контейнеров в портовых терминалах крупных логистических центров. К примеру, китайские портовые терминалы, работая не более, чем в половину своей мощности, испытывали заполненность контейнерного парка на уровне 90%. В результате снижения объёмов перевозимых грузов, крупные компании, такие как Maersk и MSC принимали решения о возврате взятых в аренду транспортных судов, так как в сложившейся ситуации сниженного грузопотока операторы были способны выполнять объёмы работы собственным транспортным флотом, в то время как аренда судов приносила убытки [1].

Вышеперечисленные меры, принятые компаниями, отражают критический уровень ситуации в транспортной деятельности 2020-го года. По данным международного транспортного форума OECD (OECD-Организация экономического сотрудничества и развития), мировой уровень транспортных перевозок в 2020-м году испытал общее сокращение на 36%, сравнивая с докризисным уровнем. Стоит обратить внимание, что заключение комиссии форума разнится в зависимости от исследуемого региона: наибольшее сокращение испытали на себе страны АСЕАН, Индия, Россия и страны Центральной Азии, а также страны Южной Америки, принадлежащие к Андейской горной цепи. В перечисленных регионах снижение товаропотока может достигать 50%. Страны Европы и Северной Америки испытывают снижение в районе 40%, в то время как Китаю удаётся сохранить снижение уровня товарооборота в пределах 30% [2].

Пиковой точкой кризиса, вызванного пандемией, можно считать весну 2020-го года, общественность осознала угрозу нового вируса и многие страны ввели свои ограничения именно в этот сезон года.

Рисунок 1 — **Данные по импорту и экспорту Российской Федерации за 2020-й год** [3]

Как можно увидеть на графике, экспорт и импорт РФ испытывал снижение в весенние месяцы 2020-го года, после чего пошёл тренд на восстановление (Рисунок 1). По итогу результаты конца года превысили показатели января 2020 г. Тем не менее, данные показатели не означают, что кризиса не было или его влияние было незначительным для мировой экономики. Отчасти, такой вид графику принёс незначительный рост уровня перевозок в 2019-м году. Тогда рост уровня морских перевозок, включающих в себя 80% мирового товаропотока, относительно 2018-го года составил 0,5% [4]. Ежемесячно составляемый индекс деловой активности (PMI (PMI- Purchasing Managers' Index) в 2020-м году достиг наиболее низкого уровня в марте, оказавшись на отметке в 48,5 пунктов, хотя с 2012-го года среднее значение данного индекса

составляет 53,53 пункта [5]. Даже в условиях локдаунов люди нуждались в поставках товаров, из-за чего логистической отрасли пришлось адаптироваться максимально быстро, чтобы мировая экономика не столкнулась с непоправимыми последствиями.

Кризис международных контейнерных перевозок 2020-2021 гг. образовался не только из-за пандемии Covid-19, но и из-за её совокупности с прочими факторами, происходившими в то же время. В 2020-м году торговая война между Китаем и США, разговоры о которой ведутся уже не первый год, продолжила своё развитие в виде радикальной политики действующего на тот момент президента США Дональда Трампа и новых пакетов санкций против Гонконга и материкового Китая. В результате, на фоне пандемии и геополитической ситуации, импорт в США из Китая снизился на 31,4%, достигнув показателей уровня 2009-го года [5].

Отчасти, обострившаяся геополитическая ситуация привела к образованию ещё одной проблемы – дефицит порожних контейнеров. В результате напряжённых экономических отношений с США и более быстрого восстановления собственной экономики, Китай стал импортировать из США ощутимо меньшее количество товаров. Это привело к скоплению порожних контейнеров с американской стороны, оставшихся от китайского экспорта. Так как с китайской стороны спрос на данные контейнеры снизился, возвращать их стало нецелесообразно, ведь транспортировка порожнего контейнера на такое расстояние приносит большие издержки. В совокупности к резко возросшему спросу на товары азиатского полигона, данные контейнерные перемещения спровоцировали возникновение дефицита на контейнерном рынке, затронувшего всех участников перевозок.

Из-за замедления общего мирового производства в мире начал формироваться неудовлетворённый спрос. В февраля 2020-го года, когда пандемия только набирала обороты, Китай, являющийся крупнейшим мировым экспортёром, традиционно праздновал восточный Новый год и многие фабрики приостанавливали работу на срок около двух недель. Праздничные выходные в совокупности с пандемией внесли свой вклад в формирование «снежного кома» из спроса, который можно наблюдать до сих пор. Значимым витком в развитии кризиса стоит отметить инцидент с танкером Evergreen и блокировкой Суэцкого канала, пропускающего через себя около 12% мировой торговли, осуществляемой при помощи морского транспорта. По оценкам вышеупомянутой организации OECD, доля морского транспорта в осуществляемой мировой торговле может достигать 90% [10]. С момента блокировки канала танкером и до полного возобновления пропускного режима прошло 11 дней. Учитывая, что один контейнеровоз может перевозить более 20 тысяч единиц двадцатифутовых контейнеров, каждый из которых вмещает 26-28 тонн груза, своих товаров не дождались вовремя сотни получателей [11]. С момента блокировки канала танкером до полного возобновления пропускного режима прошло 11 дней. Согласно расчётам судоходной компании Lloyd's List, каждый час блокировки судов в Суэцком канале

обходился мировой торговле в 400 млн. дол. США [6]. Согласно данной оценке, за 11 дней простоя мировая экономика потеряла более 105 млрд. долл. США, и испытала задержки во всех грузопотоках, проходящих через Суэцкий канал. Некоторые компании, стараясь избежать дополнительных издержек, перенаправили свои суда в обход Африканского Рога (Полуостров на Востоке Африки). Данный маршрут увеличивает время в пути на 7-9 дней и добавляет десятки тысяч долларов ежедневных издержек на расход топлива. Данное событие привело к увеличению затрат и формированию дополнительных задержек в поставках, что в условиях сформировавшегося высокого отложенного спроса имело ещё более губительные последствия, нежели в более стабильной экономической ситуации. Произошел резкий рост цен на контейнерные перевозки.

Рисунок 2 – Данные об изменении индексов WCI Drewry и ERAI в период с января по декабрь 2020 года и в период с января по август 2021 года [7]

На рисунке 2 представлены индексы WCI Drewry и ERAI, которые отражают стоимость транспортировки одного сорокафутового контейнера, выраженного в FEU, морским и железнодорожным транспортом соответственно. После повышения стоимости фрахта в январе и феврале 2021 года, индекс начал снижаться в марте, но потом цена изменила курс и начала расти до беспрецедентных значений, вызывая рост индекса WCI Drewry. Из этих данных можно сделать вывод о причастности событий с блокировкой Суэцкого канала, как отправной точки для начала роста цены, сохранившейся даже спустя полгода после инцидента. По последним данным индекса WCI Drewry на 14 октября 2021 года, индекс находится на отметке 9900 долл. США, что на 2,3% меньше значений индекса за сентябрь 2021 г, который составляет 10 127 долл. США [8]. Так как данные индекса ERAI за сентябрь и октябрь не были опубликованы на момент написания статьи, значения были спрогнозированы, а соответствующие столбцы на графике выделены пунктиром.

Из-за сложившейся экономической и геополитической ситуации, повлиявшей на цену морских перевозок, начало происходить изменение транспортных потоков. Данный процесс призван сократить издержки на транспортировку, укладываясь в прежние временные рамки поставок. Многие азиатские поставщики начали рассматривать в качестве альтернативы развиваемое Россией направление Северного морского пути и транзитные железнодорожные перевозки в Европу через Россию и Казахстан. Произошедшие изменения повысили нагрузку на транспортную инфраструктуру России. По данным аналитического агентства SeaNews на июль 2021 года, уровень контейнерооборота всех морских портов на территории РФ вырос на 13,7%. В это же время, почти 40% общего грузопотока контейнеров пришлось на регион Дальнего Востока, в частности, на порты Приморья. На один только Владивостокский морской торговый порт (ВМТП) пришлось 13,5% от общего объема контейнерооборота РФ [9].

Все компании Приморского края в 2021 году испытывают рост количества пропускаемых через себя грузов. На первый взгляд хорошая новость на деле обернулась рядом проблем: нехваткой рабочей силы и оборудования. Приморские порты, при нынешнем своём оснащении, не способны оперативно обработать нарастающий объём поставок и заявок, что приводит к задержкам как на приёмку контейнеров, так и на их отправку и упомянутый ранее сформировавшийся дефицит контейнерного оборудования только увеличивает напряжённость в работе морских портов. Из-за сформировавшейся перегруженности ведущие морские операторы (Maersk, MSC) остановили приём букингов (Букинг- бронирование грузового места на транспортном судне) на отправления из Владивостока, в то время как судоходная линия Korea Marine Transport (КМТС) объявила об отказе ВМТП принимать более одного судна КМТС в неделю по причине нехватки портовых мощностей. Это привело к отмене захода двух транспортных судов в порт Владивостока.

Рассматривая ситуацию конца лета – осени 2021-го года, стоит отметить ряд негативных локальных событий, отражающихся на отрасли грузоперевозок в общем и не дающих стоимости фрахта приблизиться к докризисным значениям.

Порт Пусан- крупнейший порт в республике Корея, входящий в десятку крупнейших мировых портов. Из-за географического положения и удобных судоходных маршрутов, между данным портом и портами Дальнего Востока проходят крупные логистические цепи поставок. Помимо корейских товаров, через Пусан в Россию поступает более половины всех контейнерных поставок из Японии. Задержки в Пусане начали формироваться в конце августа, после прошедшего через азиатский регион тайфуна «Омаис». Меньше, чем через месяц, страны азиатского региона встретили тайфун «Чатни». Сложившиеся метеорологические условия нарушили оперативность работы порта, испытывающего высокий уровень контейнерной загрузки. Практически все морские линии, находящиеся в Пусане, оказались в ситуации овербукинга, которая, по оценке компании Itella Logistics, постепенно привела к формированию застоя в 35 000 TEU, ожидающих отправку во Владивосток с задержкой в 1-2 месяца. Стоит отметить проблемы из-за возросших нагрузок не только в Корее, но и в Китае, где в конце сентября 2021-го наблюдаются перебои с поставками электроэнергии.

Ограничительные меры, введённые властями, приостановили уровень выработки фабрик на 5-10 дней, а по оценке инвестиционного банка Goldman Sachs, перебои с электричеством уже коснулись 44% промышленности Китая. По некоторым данным, полное восстановление дефицита электроэнергии продлится до конца зимы, ведь в холодные периоды года нагрузка на электросети только возрастает.

Перечисленные события в азиатском регионе не могут оказать значительного влияния на отрасль мировых грузоперевозок, но, происходя примерно в один временной отрезок, эффекты от всех кризисных инцидентов в одной отрасли накладываются друг на друга, оказывая значительное влияние на всю отрасль в целом. С момента

наступления активной стадии логистического кризиса в первом квартале 2020-го года, отрасль была не в состоянии удовлетворить формирующийся спрос, чему препятствовали вводимые ограничения. Взять курс на восстановление удалось в третьем квартале 2020-го года, но ещё не оправившаяся от кризиса, вызванного пандемией Covid-19, отрасль грузоперевозок столкнулась с рядом проблем в виде нехватки контейнерного оборудования, задержек в поставках, затронувших всех участников мировой торговли, а также давящая на все перечисленные последствия величина потребительского спроса, возросшая непропорционально актуальным транспортным мощностям, которые оказались неспособны осуществить запрашиваемый рынком объём работ.

Для подкрепления собранных данных был проведён опрос среди 16-ти руководителей транспортных отделов компаний Дальнего Востока. На основе вопроса была подготовлена диаграмма «галстук-бабочка»: перечислены факторы возникновения кризиса контейнерных перевозок и его возможные последствия (Рисунок 3). В опросе экспертам требовалось дать оценку влиянию приведённых на диаграмме факторов и вероятности наступления последствий по пятибалльной шкале, где 5 — наивысшая степень влияния для фактора и наивысшая вероятность возникновения — для последствий.

Средние значения мнений экспертов по каждому пункту указаны в прямоугольниках на соединяющих линиях диаграммы.

Рисунок 3 – Факторы, вызвавшие кризис контейнерных перевозок и возможные последствия (согласно мнения опрошенных экспертов)

По мнению экспертов, отраженному на рисунке 3, наиболее влиятельным фактором, повлиявшим на развитие кризиса, стали эпидемиологические ограничения, вызванные пандемией Covid-19, они получили среднюю оценку в размере 4,2. Наименее влиятельным фактором признан инцидент с блокировкой Суэцкого канала, средний балл этого фактора равен 2,4. Наиболее вероятным последствием кризиса контейнерных перевозок эксперты считают повышение стоимости морских грузоперевозок, в то время как поиск способов повышения вместимости транспортных судов имеет наименьшую, по оценкам экспертов, вероятность развития в качестве последствия кризиса контейнерных перевозок.

Экспертам был задан дополнительный вопрос с оценкой последующей динамики цены морских перевозок. По результатам опроса, никто из 16 опрошенных экспертов не считает, что цены вернуться к докризисному уровню. Позиции, согласно которой на морские перевозки начнут только расти, придерживается два эксперта, столько же

экспертов считает, что цены начнут снижаться. Остальные 12 опрошенных экспертов выбрали варианты с задержкой цен на нынешнем уровне, сформировавшемся в результате кризиса 2020-2021 гг.

Помимо обязательных вопросов с вариантами ответов, экспертам была дана возможность дать совет транспортным компаниям Дальнего Востока в виде краткого комментария. Из ответов респондентов можно резюмировать, что компаниям стоит набраться терпения и серьезнее подойти к составлению контрактов, закладывая в них возможные риски, увеличенные сроки доставки и условия свидетельствования обстоятельств непреодолимой силы. Помимо этого, логистическим компаниям стоит присмотреться к альтернативным логистическим путям и больше обращать внимание на консолидацию отправляемых грузов. Сразу несколько экспертов отметили важность налаживания диалога с клиентами, оперативное информирование о ситуации на рынке грузоперевозок и совместное планирование маршрутов доставки, с целью нахождения наиболее оптимального варианта для обеих сторон.

Прошло не так много времени с момента возникновения инцидентов, оказавших негативный эффект на восстановление отрасли контейнерных перевозок. Этот факт позволяет говорить о возможности оказания дополнительного негативного эффекта на отрасль грузоперевозок на дистанции в несколько месяцев. Нельзя исключать и заявления о том, что происходившие за последние полтора года события вынудят участников рынка контейнерных перевозок искать новые пути уменьшения сопутствующих трат на свою деятельность. Скорее всего, цены на контейнерные перевозки не вернуться к уровню 1500 долл., и сформировавшаяся на момент осени 2021 года цена станет новой послекризисной нормой, того же мнения придерживаются и опрошенные эксперты. Данные изменения в ценовой политике ведущих морских перевозчиков могут закономерно привести к повышению спроса на железнодорожные перевозки, уровень цен на которые, по результатам последнего года, оказался стабильнее и дешевле морских перевозок. На данный момент морские перевозки переживают напряжённый период повсеместных задержек поставок, дефицита необходимого оборудования и увеличения сопутствующих издержек.

Выводы

Таким образом, мы наблюдаем новый виток развития современной логистики. Ранее морские перевозки считались самыми надёжными, стабильными и дешёвыми, но теперь мнения об этом начали сильно разниться, приводя к увеличению конкуренции между транспортными отраслями, переориентировке морских грузопотоков на сухопутные транзитные маршруты и модернизации ряда внутренних структур регионов, ставших центрами новых логистических путей сообщения: создание новых пропускных пунктов между странами, установка нового дорожного оборудования для автомобильного и железнодорожного транспорта, внесение изменений в действующее

законодательство, связанное с таможенным режимом и перевозками и т.д.. Возможно, в ближайшие 5 лет карта наиболее активных логистических потоков будет значительно отличаться от нынешней, давая новые возможности для научного и практического исследования области международных транспортных перевозок, как одной из самых гибких отраслей человеческой деятельности.

Список литературы

1. Зыкин, Д.Д. Влияние пандемии коронавирусной инфекции Covid-19 на международные грузоперевозки // Вопросы устойчивого развития общества – 2021. – №6. – стр. 90-94.
2. How Badly Will the Coronavirus Crisis Hit Global Freight?: мат. Международного транспортного форума, 11 мая 2020, Режим доступа: global-freight-covid-19.pdf (itf-oecd.org)
3. Итоги внешней торговли со всеми странами за январь-декабрь 2020 (Электронный ресурс) // Федеральная таможенная служба – Режим доступа: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>
4. Ночевкина, Т.А. Мировой рынок морских грузоперевозок: современное состояние и факторы, оказывающие влияние // Наука и образование: мат. сборника статей XXXV Международной научно-практической конференции, 20 сентября 2021 г. – Пенза – стр. 37-42.
5. Troubled waters for the shipping sector (Электронный ресурс) / Monique Giese // Консалтинговая фирма KPMG – 2020 – Режим доступа: <https://home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/06/troubled-waters-for-the-shipping-sector.html>
6. Suez Canal blockage is delaying an estimated \$400 million an hour in goods (Электронный ресурс) // CNBC – 2021. – Режим доступа: <https://www.cnbc.com/2021/03/25/suez-canal-blockage-is-delaying-an-estimated-400-million-an-hour-in-goods.html>
7. ERAI Eurasian Rail Alliance Index (Электронный ресурс) // ERAI – 2021. – Режим доступа: <https://index1520.com/>
8. World Container Index — 14 Oct (Электронный ресурс) // Drewry – 2021. – Режим доступа: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
9. Контейнерооборот российских портов в июле 2021 года увеличился на 13,7% (Электронный ресурс) // Информационно-аналитическое агентство SeaNews – 2021. – Режим доступа: <https://seanews.ru/2021/08/24/kontejnerooborot-rossijskih-portov-v-ijule-2021-goda-uvlechilsja-na-13-7/>
10. Ocean shipping and shipbuilding (Электронный ресурс) // Organisation for Economic Co-operation and Development — 2021. – Режим доступа: <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/>

11. Review of Maritime Transport 2020. United Nations Conference on Trade and Development. // UNCTAD – 2021. – стр. 159

Bibliography

1. Zykin, D.D. Impact of the Covid-19 coronavirus infection pandemic on international cargo transportation [Vliyaniye pandemii koronavirusnoy infektsii Covid-19 na mezhdunarodnyye gruzoperevozki]// Issues of sustainable development of society — 2021. — No. 6. — pp. 90-94.
2. How Badly Will the Coronavirus Crisis Hit Global Freight? [How Badly Will the Coronavirus Crisis Hit Global Freight?]: checkmate. International Transport Forum, 11 May 2020, Access mode: [global-freight-covid-19.pdf](https://www.itf-oecd.org/global-freight-covid-19.pdf) (itf-oecd.org)
3. The results of foreign trade with all countries for January-December 2020 [Itogi vneshney trgovli so vsemi stranami za yanvar'-dekabr' 2020] // Federal Customs Service — Access mode: <https://customs.gov.ru/statistic/vneshn-torg/vneshn-torg-countries>
4. Nochevkina, T.A. World market of sea freight: current state and factors influencing [Mirovoy rynek morskikh gruzoperevozok: sovremennoye sostoyaniye i faktory, okazyvayushchiye vliyaniye]// Science and education: mat. collection of articles of the XXXV International Scientific and Practical Conference, September 20, 2021 — Penza — pp. 37-42.
5. Troubled waters for the shipping sector [Troubled waters for the shipping sector] / Monique Giese // Consulting firm KPMG — 2020 — Access mode: <https://home.kpmg/xx/en/blogs/home/posts/2020/06/troubled-waters-for-the-shipping-sector.html>
6. Suez Canal blockage is delaying an estimated \$ 400 million an hour in goods [Suez Canal blockage is delaying an estimated \$400 million an hour in goods] // CNBC — 2021. — Access mode: <https://www.cnbc.com/2021/03/25/suez-canal-blockage-is-delaying-an-estimated-400-million-an-hour-in-goods.html>
7. ERAI Eurasian Rail Alliance Index [ERAI Eurasian Rail Alliance Index] // ERAI — 2021. — Access mode: <https://index1520.com/>
8. World Container Index — 14 Oct [World Container Index — 14 Oct] // Drewry — 2021. — Access mode: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
9. Container turnover of Russian ports in July 2021 increased by 13.7% [Konteynerooborot rossiyskikh portov v iyule 2021 goda uvelichilsya na 13,7%] // Information and analytical agency SeaNews — 2021. — Access mode: <https://seanews.ru/2021/08/24/kontejnerooborot-rossijskih-portov-v-iyule-2021-goda-velichilsja-na-13-7/>
10. Ocean shipping and shipbuilding [Ocean shipping and shipbuilding] // Organization for Economic Co-operation and Development — 2021. — Access mode: <https://www.oecd.org/ocean/topics/ocean-shipping/>

11. Review of Maritime Transport 2020 [Review of Maritime Transport 2020]. United Nations Conference on Trade and Development. // UNCTAD — 2021. — p. 159