

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2022-2-5-19>

НОВЫЕ ТРЕНДЫ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

О. Н. Бабурина

Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова,
Новороссийск, Россия

Г. В. Кузнецова, Г. В. Подбиралина, Н. П. Савина

Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова,
Москва, Россия

В статье рассматриваются современные тенденции развития морских грузовых перевозок в увязке с основными трендами формирования международной торговли, складывающими-ся под влиянием пандемии COVID-19 и спецоперации российских войск на территории Украины на фоне процессов цифровой трансформации и декарбонизации экономики в сочетании с другими факторами. Авторы приходят к заключению, что рынок услуг морского транспорта, как и другие области международных экономических отношений, продолжает оставаться в состоянии неопределенности, связанном в том числе с неясностью относительно сроков окончания эпидемии коронавируса, последствий разрывов глобальных цепочек поставок, надвигающихся энергетического, финансового и продовольственного кризисов. Делается вывод, что единственным правильным решением в этих условиях может быть ставка на научно-технический прогресс и дальнейшее продвижение по путям цифровой трансформации морского транспорта с ориентиром на усиление экологической составляющей. В остальных вопросах будущее непредсказуемо.

Ключевые слова: морской транспорт, международная торговля, цифровизация, COVID-19, экология, глобальные цепочки поставок, санкции, спецоперация.

NEW TRENDS IN WORLD TRADE AND THEIR INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL SEA TRANSPORTATION

Olga N. Baburina

Admiral Ushakov Maritime State University, Novorossiysk, Russia
Galina V. Kuznetsova, Galina V. Podbiralina, Natalia P. Savina
Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

The article examines the current trends in the development of sea freight transport in conjunction with the main trends in the formation of international trade, emerging under the influence of the COVID-19 pandemic, special operations of Russian troops on the territory of Ukraine on the background of the processes of digital transformation and decarbonization of

the economy in combination with other factors. The authors come to the conclusion that the market for maritime transport services, as well as the other areas of international economic relations, continue to remain in a state of uncertainty related to ambiguity at the timing of the end of the epidemic, the consequences of breaks in global supply chains, looming energy, financial and food crises. It is concluded that the only correct solutions in these conditions of uncertainty may be a stake on scientific and technological progress and further advancement along the paths of digital transformation of maritime transport with a focus on strengthening the environmental component. Otherwise, the future is unpredictable.

Keywords: sea transport, international trade, digitalization, COVID-19, ecology, global supply chains, sanctions, special operation.

Введение

Морской транспорт и в XXI в. сохраняет свои ведущие позиции в перевозках внешнеторговых грузов. Несмотря на рост значимости других видов транспортных средств, морским путем по-прежнему перевозится около 4/5 физических объемов мировой торговли. Однако, имея очевидные преимущества, морские грузоперевозки несут в себе ряд естественных рисков, к числу которых в первую очередь можно отнести зависимость от географических, природно-климатических и навигационных условий, а также необходимость создания дорогостоящего портового хозяйства и инфраструктуры. Тем не менее альтернативы морскому транспорту в части массовых межконтинентальных перевозок грузов в настоящее время нет и в ближайшее время не будет.

В последние годы морская транспортная инфраструктура еще раз подтвердила *свою функцию* кровеносной системы мировой экономики. В эпоху пандемии от ее состояния и возможностей зависело и продолжает зависеть снабжение населения жизненно необходимыми продуктами питания, медицинскими препаратами, оборудованием, средствами защиты, материалами для их производства, т. е. практическое выживание человечества. Таким образом, от транспортной системы в наше чрезвычайно сложное время как никогда требуются скорость, своевременность, устойчивость, ритмичность и безопасность. В этой связи состояние морского судоходства как одной из важнейших частей мирового хозяйства оказалось в центре внимания и озабоченности правительства, экспертов и общества в целом.

Целью данного исследования является оценка влияния экономических и политических факторов на *развитие морских грузовых перевозок и обоснование взаимосвязи последних с основными трендами формирования международной торговли*. Такой подход обусловлен в первую очередь тем, что с изменениями векторов движения международной торговли меняется и структура, и география мировых грузовых перевозок, в том числе, осуществляемых морским транспортом.

При подготовке статьи авторы опирались на обзоры ЮНКТАД «Review of Maritime Transport» за 2018–2021 гг., в которых представлены

актуальные тенденции развития и взаимозависимости морского транспорта и торговли. Оценка текущего состояния морских грузоперевозок базируется на данных, представленных в информационно-аналитическом докладе «Обзор текущего состояния рынка морских грузоперевозок и авиаперевозок: сценарий выхода из кризиса», подготовленном Eurasian Rail Alliance Index (ERAJ) и аналитических исследованиях по данной проблематике [1. – С. 109–115; 2. – С. 67–72; 8; 9].

Динамика и структура развития международной торговли и морских перевозок

Развитие грузовых морских перевозок определяется динамикой и структурой международной торговли товарами. В связи с тем, что морским транспортом перевозится 80% всех внешнеторговых грузов, любое изменение товаропотоков отражается на итогах работы транспорта. Взаимосвязь объемов международных морских перевозок и международной торговли в разные годы исследовалась в работах О. Н. Бабуриной, С. И. Кондратьева [2. – С. 112–116], и О. Н. Бабуриной, Е. В. Хекерта [4. – С. 11–17].

Следует отметить, что в последние годы мир столкнулся с небывалой неопределенностью и непредсказуемостью хода развития основных макроэкономических факторов даже на краткосрочную перспективу. Украинские события стали триггером нового мирового кризиса, развивающегося в трех ипостасях – как продовольственный, как энергетический и как финансовый, – при сохраняющейся опасности нового витка пандемии COVID-19 и неблагоприятных климатических изменений. По оценкам ЮНКТАД, 1,7 млрд человек из 107 стран оказались заложниками этого тройного кризиса [19].

Вместе с тем в секторе морских перевозок наблюдаются свои особые кризисы (контейнерный, портовой инфраструктуры), приведшие в 2021–2022 гг. к частичному разрыву глобальных цепочек поставок.

В целом спад деловой активности стал заметен в мире уже в 2019 г. Объемы мировой торговли снизились по сравнению с итогами 2018 г. на 0,2% – по стоимости и 1% – по объему. Стагнировал и рост потоков прямых иностранных инвестиций. На 40% снизилась динамика слияний и поглощений. Тогда в поисках причин затухания мировых хозяйственных процессов эксперты предложили множество объяснений, общим знаменателем которых стала концепция новой нормальности: падение спроса на массовые товары со стороны Китая, начавшего политику освоения внутренних территорий, энергетический переход, сокращающий потребление угля, изменения в структуре потребления товаров, стимулирующие рост контейнерных перевозок, торговая война США с Китаем и другие факторы.

Как известно, 2020 г. прошел под знаком COVID-19 и привел к резкому падению большинства макроэкономических показателей. Начиная с четвертого квартала, стало наблюдаться медленное, но в целом поступательное улучшение положения в экономике и внешней торговле большинства стран. В результате итоговые данные по результатам 2021 г. выглядели весьма позитивно: стоимостный объем мировой торговли увеличился до 28,5 трлн долларов, превысив показатель 2020 г. на 25%, а уровень 2019 г. – на 13%, что давало основания для сдержанного оптимизма в оценках будущего.

Вместе с тем появилась надежда на то, что вызванный пандемией кризис в ближайшее время будет преодолен, в том числе благодаря последовательной вакцинации населения и взрывному росту цифровой трансформации экономической и социальной жизни. Однако начало спецоперации России на Украине в корне изменило прогнозы в сторону их ухудшения: оценки роста ВВП международными экспертами в марте 2022 г. были снижены на 1,0–1,5 процентного пункта по сравнению с ожиданиями, озвученными в феврале. По некоторым странам прогнозируемый спад оценивается двузначными цифрами (для России –10%). Также были снижены оценки перспектив развития мировой торговли (табл. 1).

Таблица 1
Прогнозы развития мировой торговли* (в %)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Мировая торговля товарами	3	0,2	-5	9,5	3	3,4
<i>Экспорт</i>						
Северная Америка	3,8	0,3	-8,8	6,3	3,4	5,3
Южная Америка	-0,9	-1,2	-4,6	6,8	-0,3	1,8
Европа	1,8	0,6	-7,8	7,9	2,9	2,7
СНГ	4	-0,3	-1,2	1,4	4,9	2,8
Африка	3,1	-0,3	-7,5	5,1	1,4	1,1
Ближний Восток	4,6	-1,9	-9,3	7,3	11	2,9
Азия	3,7	0,9	0,5	13,8	2	3,5
<i>Импорт</i>						
Северная Америка	5,1	-0,6	-6,1	12,6	3,9	2,5
Южная Америка	4,8	-1,7	-11,2	25,8	4,8	3,1
Европа	1,9	0,3	-7,3	8,1	3,7	3,3
СНГ	4	8,3	-5,5	10,7	-12	-5,2
Африка	5,4	3	-11,8	4,2	2,5	3,9
Ближний Восток	-4,1	5,2	-9,8	5,3	11,7	6,2
Азия	5	-0,4	-1	11,1	2	4,5

* Источник: [17].

Новые тенденции развития мировой торговли не могли не сказаться на характере международных морских перевозок, затронув их объемы, структуру и географию.

Морской транспорт оказался в числе наиболее пострадавших от пандемии секторов. Вынужденная изоляция, закрытие многих предприятий и снижение деловой активности в целом привели к сокращению экспортно-импортных товаропотоков и, соответственно, объемов перевозок. Локдауны в портах ухудшили ситуацию, способствуя росту дисбалансов структуры и географии грузопотоков [14]. Объем перевезенных морским путем грузов в 2020 г. снизился на 3,9% – с 11 070 млн т в 2019 г. до 10 648 млн т, при этом перевозки танкерным флотом упали на 8,0%, сухогрузами – на 1,5%, другими видами транспорта – на 3,1% (рис. 1).

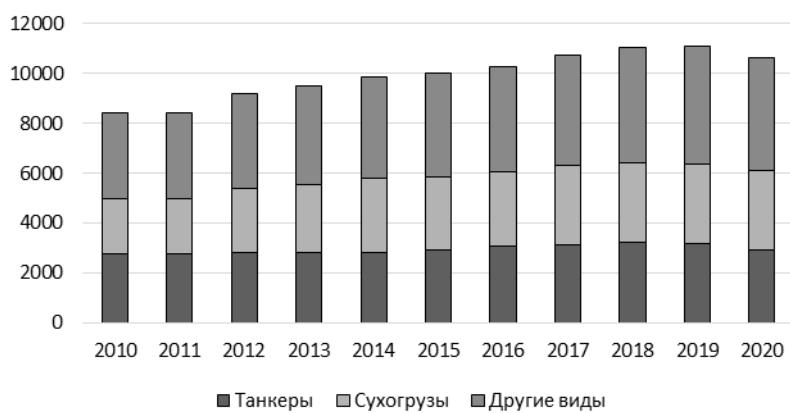


Рис. 1. Динамика международных морских перевозок с 2010 по 2020 г. , в млн отгруженных т [18. – С. 3]

На динамику морских перевозок, безусловно, повлияло развитие электронной торговли в период пандемии: ее доля увеличилась с 7,4% общемировых продаж в 2015 г. до 15% к 2021 г. [9], что способствовало росту грузовых перевозок автомобильным и авиационным транспортом, повысив значение «последней мили», и сократило транспортировку грузов морским способом в силу более продолжительных сроков доставки.

Отрицательная динамика оказалась неравномерной не только по структуре морских перевозок, но и по географии: при общем снижении трафика в 2020 г. на 3,9% отгрузки из развитых стран сократились на 4,4%, из развивающихся стран – на 3,6%, в том числе из Азии – на 4,8%. Тем не менее доля развивающихся стран в морских грузовых перевозках оставалась преобладающей: в 2021 г. она составила 70% от объема выгруженных грузов и 60% – отгруженных. В региональной разбивке 52% объема международных морских перевозок пришлось на Азию, 18% – на Америку и 15% – на Европу (табл. 2).

На фоне падения мировой товарной торговли в 2020 г. и снижения отгрузок морским транспортом продолжался процесс наращивания численности и тоннажа морского флота, что было связано с завершением

исполнения старых заказов, сделанных в более спокойное время. Морской торговый флот в 2019 г. увеличился на 4,1% по сравнению с показателем 2018 г. и насчитывал 98 140 судов совокупным дедвейтом 2,06 млрд т. Этот рост был самым высоким с 2014 г., хотя и ниже среднегодового уровня 2004–2012 гг. Но уже к началу 2021 г. численность флота выросла на 3% до 99 800 ед., а дедвейт – до 2,13 млрд т [18. – С. 31].

Таблица 2
Международные морские перевозки в разбивке по видам грузов и группам стран, 2019–2020 гг.* (в млн т)

Направление	Год	Отгруженные товары			Выгруженные товары			
		Все грузы	Сырая нефть	Другие наливные грузы	Сухие грузы	Все грузы	Сырая нефть	Другие наливные грузы
Мир – всего	2019	11 071	1 860	1 303	7 908	11 055	2 023	1 321
	2020	10 648	1 716	1 202	7 730	10 631	1 864	1 222
Развитые страны	2019	4 503	454	477	3 573	3 778	902	463
	2020	4 317	425	430	3 461	3 245	732	370
Развивающиеся страны	2019	6 567	1 407	826	4 335	7 277	1 121	857
	2020	6 331	1 290	772	4 269	7 386	1 131	851
Африка	2019	814	302	92	420	534	35	113
	2020	735	236	83	416	510	31	108
Латинская Америка и Карибский бассейн	2019	1 406	222	81	1 103	621	45	144
	2020	1 369	0	76	1 093	590	40	130
Азия	2019	4 331	880	645	2 807	6 108	1 040	596
	2020	4 212	852	606	2 755	6 272	1 060	610
Океания	2019	14	2	8	5	15	1	5
	2020	15	2	8	5	15	1	5

* Источник: [18. – С. 4].

Наращивание флота сопровождалось увеличением размера морских судов, притом что этот процесс развивался более высокими темпами, чем шло развитие международной торговли. С первого квартала 2006 г. по второй квартал 2021 г. средний размер торгового судна вырос на 155% до 23 963 TEU (в эквиваленте двадцатифутовых контейнеров) [18. – С. 95]. Особенno заметно рос тоннаж контейнеровозов, которые по своим объемам превзошли средние размеры сухогрузов и практически сравнялись с нефтеналивными танкерами. В то время казалось, что единственным ограничением дальнейшего роста размеров судов являются возможности портов по обработке грузов и ширина каналов [5]. В этот же период отмечалось укрупнение бизнеса путем слияний и поглощений и вытеснение с рынка мелких и средних компаний. Число морских операторов в среднем на страну сократилось с 18 в 2006 г. до 13 в 2021 г. [18. – С. 95]. Эта повышательная тенденция развития судостроения подпитывалась ожиданиями оживления мировой торговли вследствие затухания пандемии,

снижения накала торговой войны между США и Китаем в результате подписания в январе 2020 г. двустороннего соглашения, согласно которому КНР обещала увеличить закупки в Соединенных Штатах Америки на 200 млрд долларов. Кроме того, завершалась сделка по Brexit, что также позволяло надеяться на некоторую стабилизацию международной торговли. Как видно, 2021 г. оправдал эти ожидания, однако наступивший 2022 г., похоже, не станет благоприятным для наращивания грузовых мощностей.

Негативное влияние на развитие мировой торговли и рынок морских грузовых перевозок оказал так называемый контейнерный кризис, вызвавший разрыв многих глобальных цепочек поставок. В 2020 г. цены на контейнеры основных китайских производителей увеличились, как и арендные ставки сухогрузных контейнеров, на 15–20% по сравнению с четвертым кварталом 2019 г. [8. – С. 4]. В 2020 и 2021 гг. рост цен продолжился, особенно в направлении Азия – Северная Америка (табл. 3).

Т а б л и ц а 3
Стоимость 40-футового контейнера в международных перевозках* (в долл.)

Отправление	Назначение	2018	2019	2020
Азия	Европа	1 782	1 847	1 916
	Северная Америка	2 426	2 603	2 711
Европа	Азия	967	870	1 004
	Северная Америка	1 518	1 742	2 256
Северная Америка	Азия	1 009	1 111	1 269
	Европа	858	1 109	1 323

* Источник: [18. – С. 62].

Согласно индексу Drewry, расходы на контейнеры увеличились на 4,5% в 2020 г. на фоне их снижения на 2% в 2019 г. и на 2,5% в 2018 г. после подъема в 2016–2017 гг. (рис. 2). Рост цен на контейнеры был напрямую связан с кризисом портового хозяйства. Карантинные ограничения повлияли на работу персонала в портах и транспортных компаниях, привели к замедлению обработки грузов, в том числе таможенных процедур, затовариванию в одних портах и нехватке контейнеров и мощностей в других. Пандемия также выявила наличие узких мест и ограничений имеющейся инфраструктуры в отдельных странах и регионах. В их числе недостаточная развитость портового хозяйства, его отставание от современных запросов рынка, плохое взаимодействие с другими видами транспорта, наличие административных барьеров и т. д. [5].

Согласно оценкам компании Drewry, пропускная способность контейнерных портов упала в феврале 2020 г. на 20 пунктов до 108, на 15,6% в годовом исчислении. Это стало наиболее значительным падением индекса за один месяц с момента запуска этого индикатора в январе 2012 г. При этом индекс портов Китая снизился на 45 пунктов за один месяц. Вырос-

ли расходы на персонал (в целом за год – на 6,2%), страхование – на 4,5%, притом что сами условия страхования были заметно ужесточены.

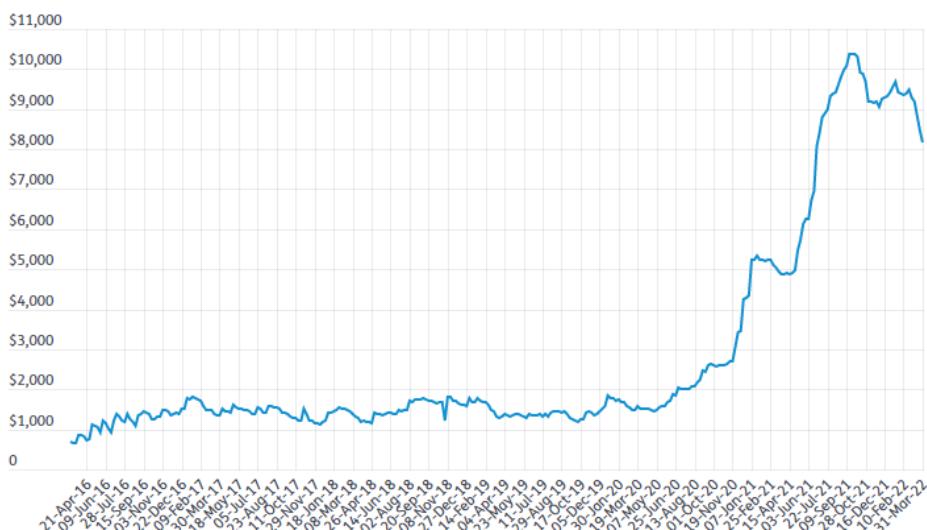


Рис. 2. Динамика World Container Index. DREWRY, стоимость 40-футового контейнера, в долл.¹

Помимо фактора коронавируса, оказавшего влияние на текущее положение на мировом рынке морских перевозок, не следует упускать из виду глобальные тренды, под воздействием которых в последние годы находится вся система международных экономических отношений. В первую очередь это эффекты цифровой трансформации, все глубже охватывающей все стороны транспортной логистики².

Новейшие технологии открыли возможности, позволившие обеспечить большую устойчивость работы транспорта, терминалов, портового и складского хозяйства, повысить их производительность и эффективность. Особенно заметное влияние на характер развития морских перевозок оказывает внедрение цифровых платформ – маркетплейсов. Так, использование системы портового сообщества (Port Community System, PCS), которая является открытой и нейтральной платформой электронного взаимодействия информационных систем, принадлежащих различным компаниям и организациям, заметно повысило эффективность портовых услуг и работу морских портов в целом. Свои грузовые сервисы организует Amazon через Prime Air, Alibaba в партнерстве с COSCO создала

¹ Источник: World Container Index. – URL: <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> (дата обращения: 28.03.2022).

² URL: <https://seanews.ru/2020/05/29/ru-logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-zhizn-posle-pandemii/> (дата обращения: 12.03.2022).

логистическую платформу для малых и средних предприятий. Uber и Tencent (владелец WeChat) расширяют логистические и транспортные услуги через свои платформы [2. – С. 67–72; 17].

Еще одна важная тенденция – ужесточение экологических требований к объемам выбросов вредных веществ. Несмотря на то что судоходство не включено в Парижское соглашение по климату, тем не менее члены Международной морской организации (ИМО) приняли в апреле 2018 г. Первоначальную стратегию по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ), согласно которой отрасль к 2050 г. должна сократить свой общий годовой объем выбросов как минимум на 50% от уровня 2008 г. [15; 16], что приведет объем выбросов от судоходства в соответствие с условиями Парижского соглашения.

На Саммите ООН по климату (сентябрь 2019 г., Нью-Йорк) была создана коалиция Getting to Zero – партнерство между Global Maritime Forum, ассоциацией Friends of Ocean Action и Всемирным экономическим форумом (ВЭФ). Коалиция поставила перед собой амбициозную цель – внедрить в эксплуатацию на глубоководных торговых маршрутах коммерчески эффективные суда с нулевыми выбросами к 2030 г. Согласно подсчетам, совокупный объем инвестиций, необходимых для достижения цели по сокращению выбросов вдвое на период с 2030 по 2050 г., составит 1–1,4 трлн долларов, или в среднем 50–70 млрд долларов в год [12]. Это сложный и дорогостоящий процесс, на его пути много коммерческих рисков. Очевидно, что следование экологическим стандартам приведет к росту себестоимости перевозок. В сложном положении могут оказаться наименее развитые страны и малые островные государства.

Новым вызовом для морского судоходства стала начавшаяся в конце февраля 2022 г. спецоперация России на территории Украины, приведшая практически к полному прекращению морского грузового судоходства в территориальных водах Черного моря Украины и частично России. Введенные Западом санкции в отношении России привели к замораживанию многих товаропотоков в направлении российских портов и их переориентации на другие маршруты.

В начале марта 2022 г. в России прекратил свою деятельность крупнейший в мире контейнерный перевозчик Maersk, вслед за ним отказалась работать вторая и третья по объему грузооборота глобальные компании CMA и MSC. На начало апреля 2022 г. из России ушло четырнадцать международных (контейнерных) линий, контролирующих 70–80% грузооборота страны. Это создает серьезную проблему для российских получателей грузов, так как из внесенных в реестр Росморречфлота 78 морских линий российских только две – Sakhalin Shipping Company (Sasco) и Fesco (ПАО «ДВМП»).

Проблема усугубляется небольшим числом торговых судов, зарегистрированных под российским флагом – 2 873 единицы (24-е место в ми-

ре, менее 3%), общим дедвейтом 10 899 тыс. т (0,5% мирового тоннажа). Средний размер судна 3 877 т – в десятки раз меньше, чем у стран-лидеров (Китая, Нидерландов, Германии и т. п.). При этом во владении российских собственников находятся только 1 464 судна общим дедвейтом 9 184,6 тыс. т [18. – С. 38]. Судами под национальным флагом России перевозится около 17 млн т внешнеторговых грузов. Это крайне малый объем. Но и здесь возникли проблемы. Одна из них – отключение российских судов от обновления электронных систем навигации и от корректуры электронных навигационных карт. И хотя российские капитаны и штурманы способны вносить все необходимые изменения в электронные системы вручную и умеют управлять судами без электронной навигации, возникает юридическая проблема – по действующим международным правилам судно, на котором не обновляются электронные карты, считается не мореходным и может быть задержано [10].

Другая проблема – отказы в выдаче иностранных виз для российских моряков, смена моряков становится возможной только в странах, не участвующих в санкциях. Между тем по числу моряков, плавающих под разными флагами, Россия стоит на 2-м месте в мире после Филиппин.

В 2021 г. грузооборот всех российских портов составил 835 млн т; максимальное значение наблюдалось в 2019 г. – 840 млн т.

Влияние санкций уже сказалось на российском морском грузообороте: в марте 2022 г. падение грузооборота в Северо-Западном (Балтийском) бассейне составило около 35%, в Азово-Черноморском – 50%. В апреле 2022 г. судозаходы крупнейших компаний в российские порты продолжаются, при этом в основном осуществляется вывоз своих контейнеров или выполняются старые заказы. По предварительным оценкам, в мае 2022 г. падение грузооборота в портах Северо-Западного бассейна может составить 95% [12].

Что касается возможностей переориентации внешнеторговых связей России с Запада на Восток, то в ближайшей перспективе грузовые перевозки столкнутся с дефицитом железнодорожных мощностей (объемы перевозок через БАМ и Транссиб могут увеличиться в два и более раза), а также недостаточной подготовленностью инфраструктуры дальневосточных портов, что в совокупности вызовет рост стоимости услуг по перевозке товаров российского экспорта и приведет к дальнейшему витку мировых цен.

Заключение

Подводя итоги, отметим, что морской транспорт и международные морские перевозки, как и вся система международных экономических отношений, с 2020 г. переживают кризис. Факторы неопределенности, о которых было сказано выше, сохраняют свою значимость. В этих условиях снижение рисков возможно только в результате дальнейшего углубления

цифровизации как в области морских перевозок, так и в остальных сферах экономической и социальной жизни. В первую очередь речь идет о дальнейшей роботизации всех процессов и служб, которая сможет помочь решить вопросы нехватки кадров, снизить себестоимость работ, повысить их качество и эффективность. Использование искусственного интеллекта снижает время оформления грузов, прохождения таможенных формальностей, сокращает расходы, позволяет обеспечить мониторинг выполнения работ. Облачные технологии, распределенные реестры, спутниковое слежение помогают организации навигации, повышают безопасность и т. д. В результате услуги морского судоходства станут более клиентоориентированными, что позволит судовладельцам и операторам сократить потери. В связи с процессами декарбонизации морского сектора, который может стать мейнстримом развития отрасли, будет продолжаться процесс экологизации транспорта, в том числе с помощью внедрения инновационных финансовых институтов и механизмов, которые позволили бы разделить возникающие риски. При этом для наименее развитых стран и малых островных государств должна быть предусмотрена целенаправленная адресная помощь, в том числе грантовое финансирование переоснащения флота и модернизации портового хозяйства.

Что касается геополитических факторов, влияния на международную торговлю и мировой морской транспорт, то здесь мир остается в условиях полной неопределенности. В настоящее время глобальная транспортная система встал перед угрозой перестройки. Цепочки поставок, возможно, больше никогда не станут прежними. Компаниям бросили вызов – они больше не могут отделять свой бизнес от геополитики. Оказалось, что разногласия мировых лидеров иногда стоят выше торговли и зарабатывания денег¹.

Список литературы

1. Бабурина О. Н., Гуриева Л. К. Риски и угрозы функционирования морской отрасли в условиях цифровизации мировой экономики // Морские интеллектуальные технологии. – 2019. – № 2-2 (44). – С. 109–115.
2. Бабурина О. Н., Кондратьев С. И. Морские перевозки: тенденции развития в мировой и российской экономике // Транспортное дело России. – 2016. – № 5. – С. 112–116.
3. Бабурина О. Н., Кузнецова Г. В. Перспективы цифровизации международных морских перевозок // Морские интеллектуальные технологии. – 2020. – № 4-4 (50). – С. 67–72.

¹URL: <https://www.finam.ru/publications/item/pochemu-letom-budget-poslednyaya-vozmozhnost-zarobatat-na-roste-rynkov-20220418-181000>

4. Бабурина О. Н., Хекерт Е. В. Динамика морских перевозок нефтегазовых ресурсов в условиях великой рецессии ХХI столетия // Бюллетень транспортной информации. – 2017. – № 5 (263). – С. 11-17.
5. Как декарбонизация судоходства может положить начало глобальному энергетическому переходу. – URL: <https://index1520.com/Analytics/kak-dekarbonizatsiya-sudokhodstva-mozhet-polozhit-nachalo-globalnomu-energeticheskому-perekhodu/> (дата обращения: 28.03.2022).
6. Лесных А. Рост перевозок: в ООН увидели признаки восстановления мировой экономики. 21 октября 2020. – URL: <https://www.gazeta.ru/business/2020/10/21/13327687.shtml> (дата обращения: 28.03.2022).
7. Обзор морского транспорта. 2020 год. Резюме. 2020. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (дата обращения: 28.03.2022).
8. Обзор текущего состояния рынка морских грузоперевозок и авиаперевозок: сценарий выхода из кризиса. Информационно-аналитический обзор. ERAI. 2020, май. – С. 4. – URL: <https://index1520.com/upload/medialibrary/5be/Avia4.pdf> (дата обращения: 28.03.2022).
9. Развитие трансграничной интернет-торговли: оценка социально-экономического эффекта. 2021. – URL: <https://www.hse.ru/mirror/pubs/share/469297676.pdf> (дата обращения: 15.04.2022).
10. России объявлена морская блокада: но выход есть. – URL: <https://sevastopol.bezformata.com/listnews/rossii-obyavlena-morskaya-blokada/> 104423426/ (дата обращения: 15.04.2022).
11. Российский флот и возможности его развития // Морские вести России. – 2020. – № 5. – URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/87497/> (дата обращения: 28.03.2022).
12. Россия может потерять весь Северо-Западный бассейн. – URL: https://logirus.ru/news/transport/rossiya_mozhet_poteryat_ves_severo-zapadnyy_basseyn.html (дата обращения: 15.04.2022).
13. Сложности морских перевозок 2020 и чего ожидать в 2021. 3 декабря 2020. – URL: <https://trademaster.ua/articles/313245/> (дата обращения: 28.03.2022).
14. Транспортная сфера в контексте COVID-19. Дайджест Департамента международного и регионального сотрудничества, 2020. – URL: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (дата обращения: 20.03.2022).
15. Addressing Financial Challenges of Sustainable Shipping IMO. 29 January 2021. – URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1579.aspx> (дата обращения: 14.03.2022).
16. Global Transport: What does the future hold beyond COVID-19? 16 July 2020. – URL: https://index1520.com/upload/medialibrary/32d/COFACE_PANORAMA_TRANSPORTS_MEL.pdf (дата обращения: 18.03.2022).

17. Global Trade Hits Record High of \$28.5 Trillion in 2021, But Likely to be Subdued in 2022. 17.02.2022. – URL: <https://unctad.org/news/global-trade-hits-record-high-285-trillion-2021-likely-be-subdued-2022> (дата обращения: 14.04.2022)
18. Review of Marine Transport. 2021. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf. (дата обращения: 28.03.2022).
19. UN Crisis Response Group Calls For Immediate Action to Avert Cascading Impacts of War in Ukraine. 2022. – April 13. – URL: <https://unctad.org/news/un-crisis-response-group-calls-immediate-action-avert-cascading-impacts-war-ukraine>. (дата обращения: 16.04.2022).

References

1. Baburina O. N., Gurieva L. K. Riski i ugrozy funktsionirovaniya morskoy otrassli v usloviyakh tsifrovizatsii mirovoy ekonomiki [Risks and Threats to the Functioning of the Marine Industry in the Conditions of Digitalization of the World Economy], *Morskie intellektual'nye tekhnologii* [Marine Intelligent Technologies], 2019, No. 2-2 (44), pp. 109–115. (In Russ.).
2. Baburina O. N., Kondrat'ev S. I. Morskie perevozki: tendentsii razvitiya v mirovoy i rossiyskoy ekonomike [Sea Transportation: Development Trends in the Global and Russian Economy], *Transportnoe delo Rossii* [Transport business of Russia], 2016, No. 5, pp. 112–116. (In Russ.).
3. Baburina O. N., Kuznetsova G. V. Perspektivy tsifrovizatsii mezhdunarodnykh morskikh perevozok [Prospects for Digitalization of International Shipping], *Morskie intellektual'nye tekhnologii* [Marine Intelligent Technologies], 2020, No. 4-4 (50), pp. 67–72. (In Russ.).
4. Baburina O. N., Khekert E. V. Dinamika morskikh perevozok neftegazovykh resursov v usloviyakh velikoy retsessii XXI stoletiya [Dynamics of Sea Transportation of Oil and Gas Resources in the Conditions of the Great Recession of the XXI century], *Byulleten' transportnoy informatsii* [Transport Information Bulletin], 2017, No. 5 (263), pp. 11–17. (In Russ.).
5. Kak dekarbonizatsiya sudokhodstva mozhet polozhit' nachalo global'nomu energeticheskому perekhodu [How Decarbonization of Shipping Can Initiate a Global Energy Transition]. (In Russ.). Available at: <https://index1520.com/analytics/kak-dekarbonizatsiya-sudokhodstva-mozhet-polozhit-nachalo-globalnomu-energeticheskому-perekhodu/> (accessed 28.03.2022).
6. Lesnykh A. Rost perevozok: v OON uvideli priznaki vosstanovleniya mirovoy ekonomiki [Traffic Growth: the UN Has Seen Signs of a Global Economic Recovery]. 2020, October 21. (In Russ.). Available at: <https://www.gazeta.ru/business/2020/10/21/13327687.shtml> (accessed 28.03.2022).

7. Obzor morskogo transporta. 2020 god. Rezyume. [Overview of Maritime Transport. 2020], Resume. (In Russ.). Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (accessed 28.03.2022).
8. Obzor tekushchego sostoyaniya rynka morskikh gruzoperevozok i aviaperevozok: stsenariy vykhoda iz krizisa. Informatsionno-analiticheskiy obzor. ERAI [Overview of the Current State of the Sea Cargo and Air Transportation Market: a Scenario for Overcoming the Crisis. Information and Analytical Review], 2020, May, p. 4. (In Russ.). Available at: <https://index1520.com/upload/medialibrary/5be/Avia4.pdf> (accessed 28.03.2022).
9. Razvitie transgranichnoy internet-torgovli: otsenka sotsial'no-ekonomiceskogo effekta. 2021 [Development of Cross-Border E-Commerce: Assessment of Socio-Economic Effect]. (In Russ.). Available at: <https://www.hse.ru/mirror/pubs/share/469297676.pdf> (accessed 15.04.2022).
10. Rossii obyavlena morskaya blokada: no vykhod est' [Russia Has Been Declared a Naval Blockade: But There is a Way Out]. (In Russ.). Available at: <https://sevastopol.bezformata.com/listnews/rossii-obyavlena-morskaya-blokada/104423426/> (accessed 15.04.2022).
11. Rossiyskiy flot i vozmozhnosti ego razvitiya [The Russian Fleet and Its Development Opportunities], *Morskie vesti Rossii*. [Sea News of Russia], 2020, No 5. (In Russ.). Available at: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/87497/> (accessed 28.03.2022).
12. Rossiya mozhet poteryat' ves' Severo-Zapadnyy basseyn [Russia May Lose the Entire Northwest Basin]. (In Russ.). Available at: https://logirus.ru/news/transport/rossiya_mozhet_poteryat_ves_severo-zapadnyy_basseyn.html (accessed 15.04.2022).
13. Slozhnosti morskikh perevozok 2020 i chego ozhidat' v 2021 [Difficulties of Sea Transportation 2020 and What to Expect in 2021], 2020, December 3. (In Russ.). Available at: <https://trademaster.ua/articles/313245/> (accessed 28.03.2022).
14. Transportnaya sféra v kontekste COVID-19. Daydzhest Departamenta mezhdunarodnogo i regional'nogo sotrudnichestva [Transport Sphere in the Context of OVID-19. Digest of the Department of International and Regional Cooperation], 2020. (In Russ.). Available at: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (accessed 20.03.2022).
15. Addressing Financial Challenges of Sustainable Shipping IMO, 29 January 2021. Available at: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-1579.aspx> (accessed 14.03.2022).
16. Global Transport: What does the future hold beyond COVID-19? 16 July 2020. Available at: https://index1520.com/upload/medialibrary/32d/COFACE_PANORAMA_TRANSPORTS_MEL.pdf (accessed 18.03.2022).

17. Review of Marine Transport, 2021. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf. (accessed 28.03.2022).
18. Global Trade Hits Record High of \$28.5 Trillion in 2021, But Likely to be Subdued in 2022, 17.02.2022. Available at: <https://unctad.org/news/global-trade-hits-record-high-285-trillion-2021-likely-be-subdued-2022> (accessed 14.04.2022).
19. UN Crisis Response Group Calls For Immediate Action to Avert Cascading Impacts of War in Ukraine, 2022, April 13. Available at: <https://unctad.org/news/un-crisis-response-group-calls-immediate-action-avert-cascading-impacts-war-ukraine> (accessed 16.04.2022).

Сведения об авторах

Ольга Николаевна Бабурина
доктор экономических наук, доцент,
профессор кафедры экономической
теории, экономики и менеджмента ГМУ
им. Ф. Ф. Ушакова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Государственный
морской университет имени адмирала
Ф. Ф. Ушакова», 353900, Новороссийск,
проспект Ленина, д. 93.
E-mail: olgababurina@mail.ru

Галина Владимировна Кузнецова
кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры мировой экономики
РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 177997, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: gkuznet3@gmail.com

Галина Викторовна Подбиралина
кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры мировой экономики
РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 177997, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: galvp@mail.ru

Наталья Павловна Савина
кандидат экономических наук, доцент
кафедры мировой экономики РЭУ им.
Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский
экономический университет имени
Г. В. Плеханова», 117997, Москва,
Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Savina.NP@rea.ru

Information about the authors

Olga N. Baburina
Doctor of Economics, Associate Professor,
Professor of the Department
for Economic Theory, Economics
and Management of the AUMSU.
Address: Admiral Ushakov Maritime State
University, 93 Lenin's Avenue,
353918, Novorossiysk,
Russian Federation.
E-mail: olgababurina@mail.ru

Galina V. Kuznetsova
PhD, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
for World Economy of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University
of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: gkuznet3@gmail.com

Galina V. Podbiralina
PhD, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
for World Economy of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University
of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: galvp@mail.ru

Natalia P. Savina
PhD Associate Professor of the Department
for World Economy of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University
of Economics, 36 Stremyanny Lane, Moscow,
117997, Russian Federation.
E-mail: Savina.NP@rea.ru