

Uticaj pandemije Covid-19 na međunarodne robne tokove

The impact of Covid-19 pandemic on international commodity flows

Miloš M. Zečević¹, prof. dr Marijana Joksimović^{2*}, doc. dr Suzana Balaban³

^{1,2,3}Alfa BK Univerzitet, Fakultet za finansije, bankarstvo i reviziju, Beograd, Srbija /
Alfa BK University, Faculty of Finance, Banking and Auditing, Belgrade, Serbia

*Autor za prepisku / Corresponding author

Rad primljen / Received: 11.07.2022, Rad prihvaćen / Accepted: 25.08.2022.

Sažetak: Autori u radu proučavaju uticaj pandemije COVID-19 na međunarodne robne tokove. Po prvi put se u XXI veku susrećemo sa pandemijom virusa koja teži da fundamentalno izmeni način na koji živimo i način na koji poslujemo. Brzo širenje virusa SARS-CoV-2 dovelo je svetske zdravstvene i globalne ekonomske krize, kao i do poremećaja u lancima snabdevanja u međunarodnoj trgovini. Ekonomska kriza će se produbiti tokom daljeg trajanja pandemije, a neće prestati ni sa zvaničnim proglašenjem njenog kraja. Autori u radu daju prikaz kako svetska ekonomska kriza, uzrokovana svetskom zdravstvenom krizom, utiče na lance snabdevanja robom u međunarodnim robnim tokovima. Takođe, biće prikazano koji su to problemi sa kojima se suočavaju svi koji čine karike lanaca snabdevanja i kako je do tih problema došlo. U radu su korišćeni ovlašćeni podaci iz oblasti međunarodne ekonomije na globalnom nivou u vremenskoj seriji od 2020. godine do 2021. godine.

Ključne reči: zdravstveno-ekonomska kriza, međunarodna trgovina, lanci snabdevanja, pandemija, COVID-19.

Abstract: The authors study the impact of the COVID-19 pandemic on international commodities flows in their research. For the first time in the 21st century, we are confronted with a virus pandemic that has the potential to drastically alter how we live and conduct business. Rapid spread of the SARS-CoV-2 virus has caused a global health and economic crisis as well as interruptions in international supply chains. During the period of the pandemic, the economic crisis will worsen, and it will not cease even when the pandemic is declared over. In this re-search, the authors explain how the global economic crisis, which was caused by the global health crisis, affects commodity supply chains in international commodity flows. In addition, the origins and nature of the difficulties experienced by all supply chain participants will be discussed. The research utilized global-level official data from the field of international economics for the time series from 2019 to 2021.

Keywords: Health and Economic Crisis, International trade, Supply Chains, Pandemic, COVID-19.

¹orcid.org/0000-0002-3322-0443, e-mail: miloszecevic@gmail.com

²orcid.org/0000-0002-5939-5137, e-mail: joksimovicmarijana80@gmail.com

³orcid.org/0000-0001-8132-9120, e-mail: suzana.balaban@alfa.edu.rs

UVOD / INTRODUCTION

Čovečanstvo se po prvi put u savremenom dobu susrelo sa pandemijom virusa koji na bezbroj načina utiče na sve sfere našeg života i rada. Širenje virusa SARS-CoV-2 dovelo je do svetske zdravstvene i globalne ekonomske krize i do poremećaja u poslovanju svih privrednih sektora i međunarodne trgovine. (Beslač i dr., 2022; Brankov, 2022).

Tokom trajanja pandemije, velike međunarodne korporacije povlače nesvakidašnje poteze kako bi rešile ogromne probleme koje imaju u nabavci robe koji su nastali zbog poremećaja u lancima snabdevanja. Mnoge korporacije su već počele da za svoje potrebe iznajmljuju brodove za prevoz robe. Među njima su švedska IKEA (The Maritime Executive, 2021) i američki giganti kao što su Walmart, Home Depot i Costco (Hanbury, 2021). Neke kompanije vide rešenje u skraćivanju lanaca snabdevanja, vraćanja proizvodnje bliže svojim tržištima, odnosno bliže „kući“ (Kulović, 2020).

Uprkos svemu što se dešava, avgusta 2021. godine luka Šangaj ostvaruje rekordan kontejnerski promet od 4.32 miliona TEU (jedan TEU je skraćena za "twenty-foot equivalent unit" i predstavlja kapacitet robe standardnog kontejnera od 20 stopa (Statista Research Department, 2021)) (Si, 2021). Međutim već u septembru iste godine, zbog nedostatka uglja i povećanja njegove cene, kao i pritiska da se smanji emisija CO₂, kineska vlada se odlučuje da uvede restrikcije na snabdevanje električnom energijom (Al Jazeera and News Agencies, 2021). U Srbiji, u periodu od jula 2021. do jula 2022. godine, zabeležena je stopa inflacije od 12,8%, od čega je oko 70% dolazilo od rasta cena pre svega energenata i hrane (Tabaković, 2022).

U radu, autori daju prikaz kako svetska ekonomska kriza, uzrokovana svetskom zdravstvenom krizom, utiče na lance snabdevanja robom u međunarodnim robnim tokovima. Prikazani su problemi sa kojima se suočavaju svi koji čine karike tog lanca snabdevanja i kako je do tih problema došlo.

1. METODE I PREDMET ISTRAŽIVANJA / METHOD AND SUBJECT OF RESEARCH

Autori u radu proučavaju uticaj pandemije COVID-19 na međunarodne robne tokove.

Korišćene metode istraživanja u radu su deskriptivna analiza, metoda indukcije i metoda dedukcije, kao i analiza sadržaja dostupne literature i postavljenog predmeta i cilja istraživanja. Da bi se došlo do adekvatnih rezultata istraživanja, u radu su korišćeni ovlašćeni podaci iz oblasti međunarodne ekonomije. Svi podaci korišćeni u radu su prikazani u godišnjim vremenskim serijama.

Krajem novembra 2019. godine u Kini, u pokrajini Hubej, u gradu Vuhan koji prema zvaničnim podacima naseljava oko deset miliona stanovnika (The government of Wuhan, 2021) zabeležen je prvi zvaničan slučaj zaraze virus SARS-CoV-2 (Ma J., 2020). S obzirom da se 15 godina ranije Kina susrela sa epidemijom virusa SARS-CoV-1 čija je smrtnost prema podacima svetske zdravstvene organizacije (World Health Organization, 2003, str. 10) iznosila čak 11%, vlasti u Kini su izbijanje epidemije SARS-CoV-2 shvatile izuzetno ozbiljno. Vlasti u Kini su gotovo odmah uvele najrigoroznije mere u cilju suzbijanja epidemije i daljeg širenja virusa. U najugroženijim gradovima i pokrajinama biva zabranjeno ili ograničeno kretanje stanovništva, a u rekordnom roku su izgrađene bolnice za smeštaj pacijenata obolelih od COVID-19 (BBC, 2020).

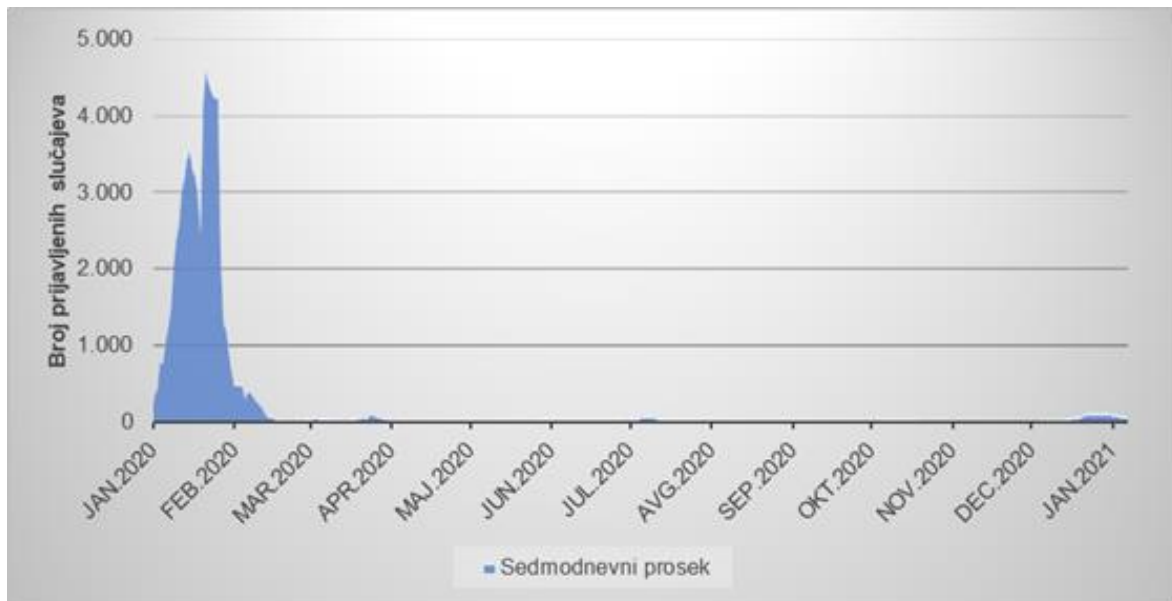
Na svaku pretnju od pojave novog slučaja zaraze vlasti u Kini reaguju masovnim testiranjima i ograničavanjem kretanja stanovništva, zatvaranjem opština i gradova i konačno lučkih terminala (Xu et al., 2021), što je relevantno za predmet istraživanja ovog rada. Pa tako, zbog testiranja i straha od daljeg širenja zaraze lučki terminali ponekada ostaju zatvoreni od 7 do 15 dana. Zatvaranja lučkih terminala za sobom povlače kašnjenja u utovaru i istovaru roba na i sa brodova. Zbog pojave delta soja virusa, vlasti u Kini u 2021. godini pojačavaju mere u borbi protiv virusa, uključujući i masovno vakcinisanje stanovništva dovodeći do toga da se zvaničan broj novih slučajeva zaraze spustio gotovo na nulu (Khaw & Foster, 2021), videti Grafikon 1.

Kao što se vidi na Grafikonu 1, Kina je u prva tri meseca 2020. godine vodila žestoku borbu u cilju sprečavanja širenja zaraze. Za to vreme su proizvodni kapaciteti fabrika i lučki kapaciteti bili znatno smanjeni. Već u aprilu 2020. godine, Kina je ponovo „stala na noge“ i nastavila relativno normalno da funkcioniše punim proizvodnim kapacitetima, što je prikazano na Grafikonu 2.

U međuvremenu, dok se Kina bori sa korona virusom, virus se brzo širi po svetu. Toliko brzo da svetska zdravstvena organizacija već 11. marta 2020. godine biva prinuđena da proglasi pandemiju COVID-19 (World Health Organization, 2020). Do trenutka proglašenja pandemije, virus SARS-CoV-2 je već bio zvanično potvrđen kod 118.000 pacijenata u 114 zemalja i odneo je već 4.291 života, a hiljade njih se u tom trenutku bore za svoje živote (World Health Organization, 2020). Nakon proglašenja pandemije, vlade u državama širom sveta sprovode različite mere kako bi obuzdale širenje virusa. U Republici Srbiji je na početku proglašenja pandemije

uveden policijski čas, granice i javni šalteri su bili zatvoreni, a u glavnom gradu Beogradu je prestao da radi gradski prevoz, sa ciljem da se što više smanji

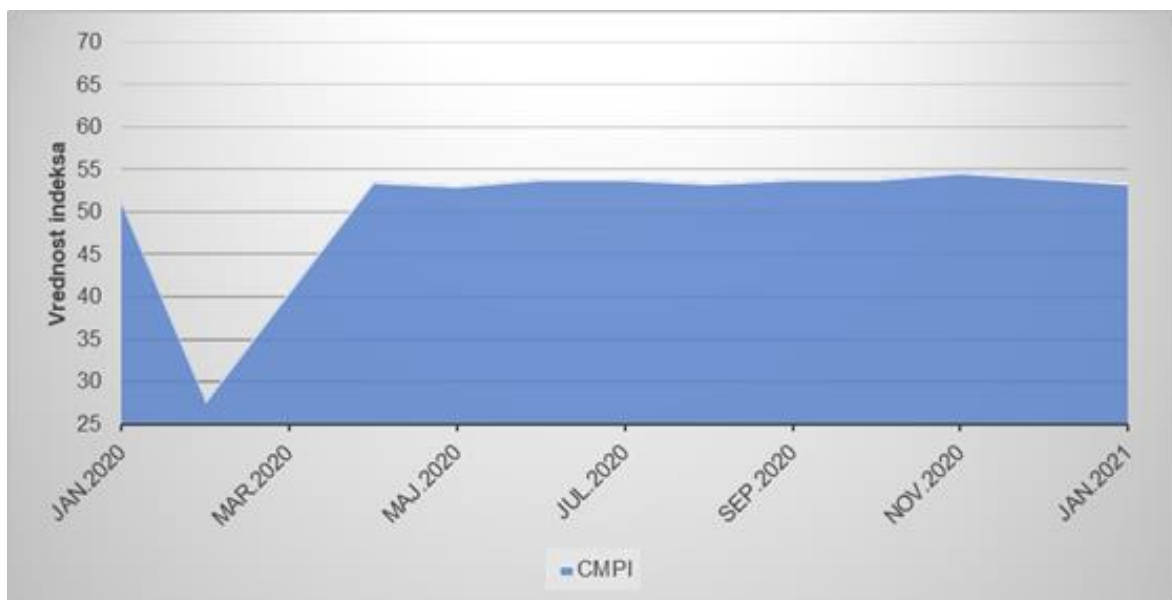
kretanje stanovništva i broj međusobnih interakcija, sa konačnim ciljem da se uspori širenje virusa i obuzda pandemija (Stefanović, 2020).



Grafikon 1. Prikaz trenda u broju COVID-19 pozitivnih slučajeva u Kini od januara 2020. do januara 2021. godine na bazi sedmodnevnog proseka

Graph 1. Trend in the number of COVID-19 positive cases in China from January 2020 to January 2021 based on a seven-day average

Izvor: Autori na osnovu podataka: who.int
Source: Authors based on data from: who.int



Grafikon 2. Indeks proizvodnje Kine od januara 2020. do januara 2021. godine

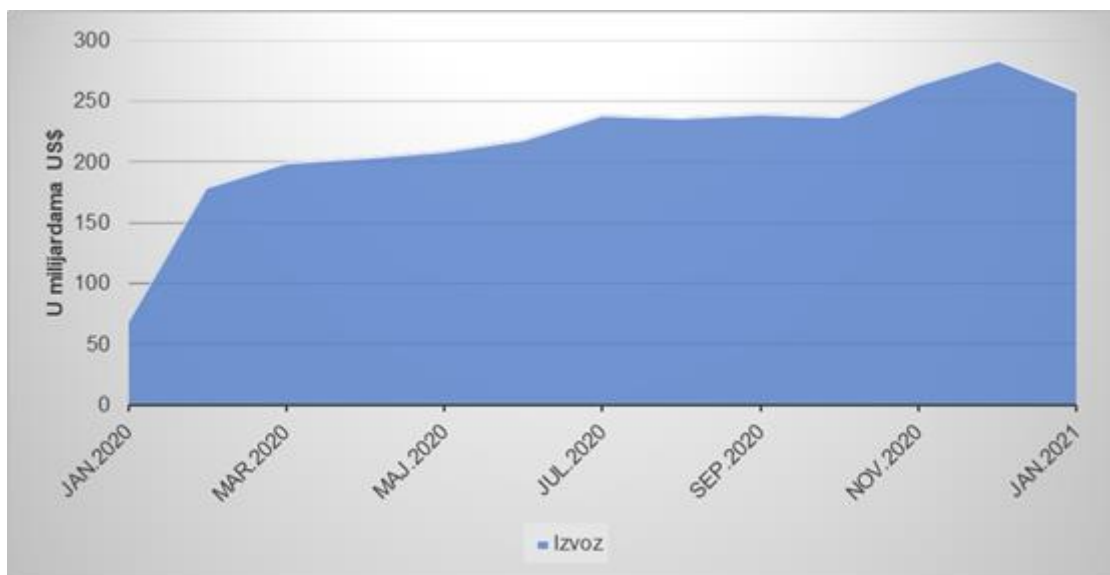
Graph 2. China's production index from January 2020 to January 2021

Izvor: Autori na osnovu podataka: ycharts.com, 2021.
Source: Authors based on data from: ycharts.com, 2021

2. REZULTATI ISTRAŽIVANJA I DISKUSIJA / RESEARCH RESULTS AND DISCUSSION

Kao što je već prikazano na Grafikonu 3, Kina se već posle par meseci od izbivanja epidemije vratila punim proizvodni kapacitetima i nastavila je da proizvodi i izvozi robu. Kako se na Grafikonu 3 vidi, u februaru 2020. godine, Kina je bila najjače pogo-

đena epidemijom pa je u tom periodu izvoz iz te zemlje je naglo opao. Nakon par meseci izvoz iz Kine se vraća na nivo iz prethodnih godina i od tada lagano nastavlja da raste. Ali, sada kineski proizvođači moraju da nadomeste zastoje u proizvodnji robe koja je poručivana dok su proizvodni kapaciteti u Kini bili smanjeni.



Grafikon 3. Vrednost mesečnog izvoza iz Kine od januara 2020. do januara 2021. godine

Graph 3. Value of monthly exports from China from January 2020 to January 2021

Izvor: Autori na osnovu podataka: Ma Y., statista.com, 2021.

Source: Authors based on data from: Ma Y., statista.com, 2021.

Godina 2020. je prošla relativno mirno što se tiče snabdevanja robom, jer su još uvek postojale kolike tolike zalihe kod distributera i u maloprodajnim objektima. Međutim u 2021. godini sve će se promeniti. Najveći kupac kineske robe su Sjedinjene Američke Države. U pregledu koji je objavio USTR (The Office of the United States Trade Representative), u 2019. godini Sjedinjenim Američkim Državama je Kina bila najveći dobavljač roba. Te godine je iz Kine nabavljeno robe u vrednosti od 451,7 milijardi američkih dolara. Kao i pred kraj svake godine, ogromne količine robe se iz Kine plasiraju na tržište Sjedinjenih Američkih Države, kako bi ta roba bila dostupna pred Božić i novu godinu. Od 2010. godine pa na ovamo, potrošnja u maloprodajnim objektima u Sjedinjenim Američkim Državama uoči Božićnih i novogodišnjih praznika se svake godine uvećava. Pre tri godine, 2019. godine, maloprodajni trgovinski objekti u Sjedinjenim Državama su ostvarili ukupan promet od 733 milijardi američkih dolara (Tighe, 2021). Zbog ionako već povećane tražnje za robom, brodovi se lagano gomilaju u američkim lukama i tu već polako kreće zastoj u celom lancu snabdevanja pomorskim putem.

Sa druge strane, zbog sve većeg broja obolelih u Sjedinjenim Američkim Državama, distribucija robe na tlu Sjedinjenih Američkih Država se usporava. I to od samog istovara u lukama, pa do prevoza robe vozovima i kamionima do konačnih destinacija.

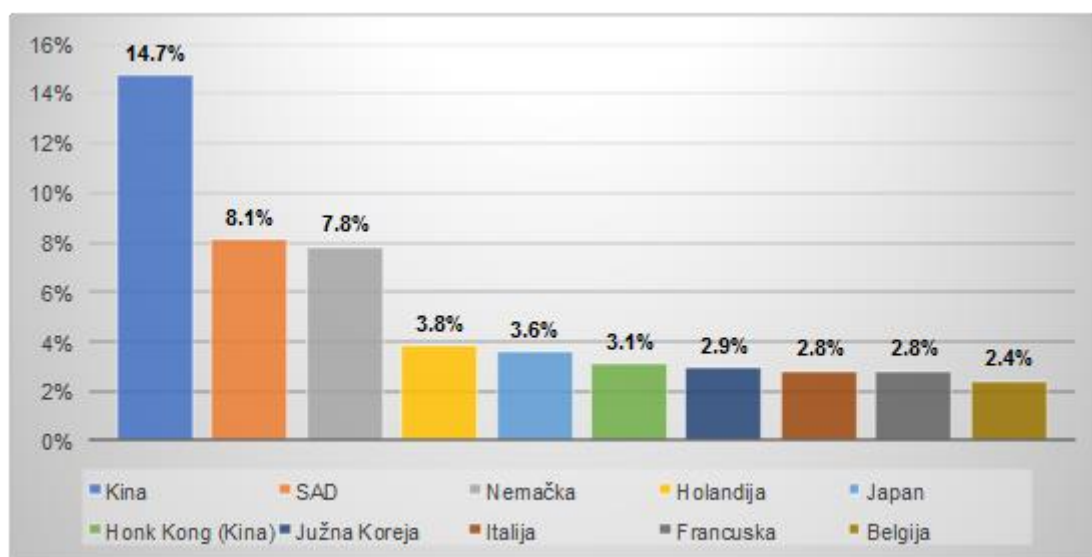
Zbog nedostataka radne snage, zbog odsustva usled zaraze SARS-CoV-2 virusom, istovari kontejnera duže traju. Iz istog razloga se brodski kontejneri kasnije vraćaju na lučke terminale i na brodove. To nije situacija specifična samo za Sjedinjene Američke Države, već se isti scenario odigrava svuda po svetu (Karajović et al., 2021). Ali, kako su Sjedinjene Američke Države najveći uvoznik robe iz Kine, one su date kao primer. Shodno njihovoj veličini, veliki je i njihov uticaj na lance snabdevanja pomorskim putem. Zbog nedostatka opreme, odnosno brodova i slobodnih kontejnera, dolazi do povećanja proizvodnje kontejnera, ali je za to potrebno određeno vreme, tako da ti kontejneri nisu odmah dostupni. Kao i svaka druga proizvodnja, i proizvodnja kontejnera zahteva određene sirovine i energente, pa se tako potražnja za energentima i na ovaj način povećava. Primera radi, Hapag-Lloyd, međunarod-

na kompanija za transport i prevoz kontejnera u svom saopštenju datom u avgustu 2021. godine navodi da je samo tokom 2020. godini naručila 625.000 TEU koji će biti proizvedeni u Kini i isporučeni u poslednjem kvartalu 2021. godine (Hapag-Lloyd AG Corporate Communications, 2021). Mada, sama ta činjenica da će se povećati broj kontejnera u opticaju ne znači mnogo, ako ne postoje slobodni kapaciteti na bodovima i slobodni kapaciteti u lukama. Pa tako dolazimo do toga da krajem septembra 2021. godine u jednoj od najvećih američkih luka u Kaliforniji, 66 brodova čeka na istovar (Kay, 2021). Pored toga, zbog kovid mera se takođe usporavaju utovari i istovari roba. Da bi se nadomestio broj zaposlenih u lancu snabdevanja, najčešće se pribegava davanju većih plata. Međutim, nova zapošljavanja i veće plate dovode to povećanja kupovne moći i na taj način do još veće potražnje za robom, a samim tim i za sirovinama, energentima i slobodnim mestima na brodovima.

Ako odemo korak u nazad, od lučkih terminala do proizvođača, videćemo da proizvođači koji proizvode robu, moraju duže da je skladište u magacinima. Kako se sada na utovar robe u brodove čeka malo duže, roba u magacinima proizvođača se gomila. Kako sve više proizvođača nema mesta da

smešta proizvedenu robu, odlaže se proizvodnja dok se ne oslobodi magacinski prostor koji bi mogao primiti novo proizvedenu robu. Tako da se sada produžuje i vreme proizvodnje i vreme čekanja na utovar robe. Kako bi nadoknadili to što im brodovi kasne i stoje, brodari moraju podizati cene pomorskog prevoza.

Procenjuje se da se u svetu oko 80% ukupnog prevoza dobara obavlja pomorskim putem. Od tog procenta oko 60% čini kontejnerski transport (Statista Research Department, 2021). Kina je od 2008. godine postala najveći izvoznik roba na svetu. Prema podacima UNCTAD-a (Nicita & Razo, 2021), Kina je u 2020. godini ostvarila učešće od 14,7% u ukupnom svetskom udelu izvoza roba (17,8% sa Hong Kong-om). Za njom slede Sjedinjene Američke države sa 8,1%, zatim Nemačka sa 7,8% i Holandija sa 3,8% (Ma Y., 2021). Ako uzmemo u obzir da na svetu postoji oko 200 država (broj varira u zavisnosti od izvora podataka), jasno je koliko je veliki udeo Kine u svetskoj razmeni roba. Pandemija virusa SARS-CoV-2 je između ostalog na delu pokazala kolika je zavisnost svetske ekonomije od Kine, kao i pomorskog transporta kao ključne karike u lancu snabdevanja robom. Udeo Kine u svetskoj robnoj razmeri prikazan je na Grafikonu 4.



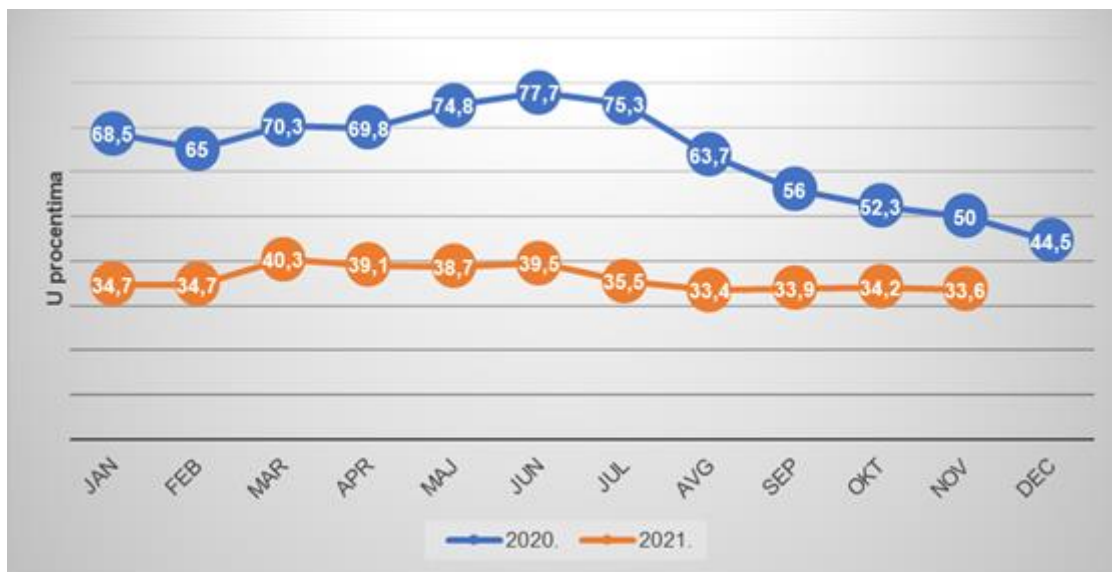
Grafikon broj 4. Svetska robna razmena u 2020. godini / Graph 4. World trade in 2020

Izvor: Autori na osnovu podataka: Ma Y., statista.com, 2021.

Source: Authors based on data from: Ma Y., statista.com, 2021

Pouzdanost rasporeda je bio relativno stabilna u periodu od 2018. godine pa na ovamo i kretao se u rasponu od oko 70%-85% (Murphy, 2021). Međutim, od sredine 2020. godine pouzdanost rasporeda opada na ispod 50%, da bi sa početkom 2021. godine pouzdanost rasporeda pala na izuzetno nisku vred-

nost od svega nešto više od 20%. Razlozi su brojni. Primera radi, dovoljno je da se desi da prevoznika ima jednog člana posade obolelog od COVID-a i u tom slučaju uz poštovanje svih mera karantina, može se desiti da brod kasni i do dva meseca, što značajno utiče na pouzdanost rasporeda i broj dana kašnjenja.



Grafikon 5. Pouzdanost rasporeda prevoznika od 2020. do 2021. godine

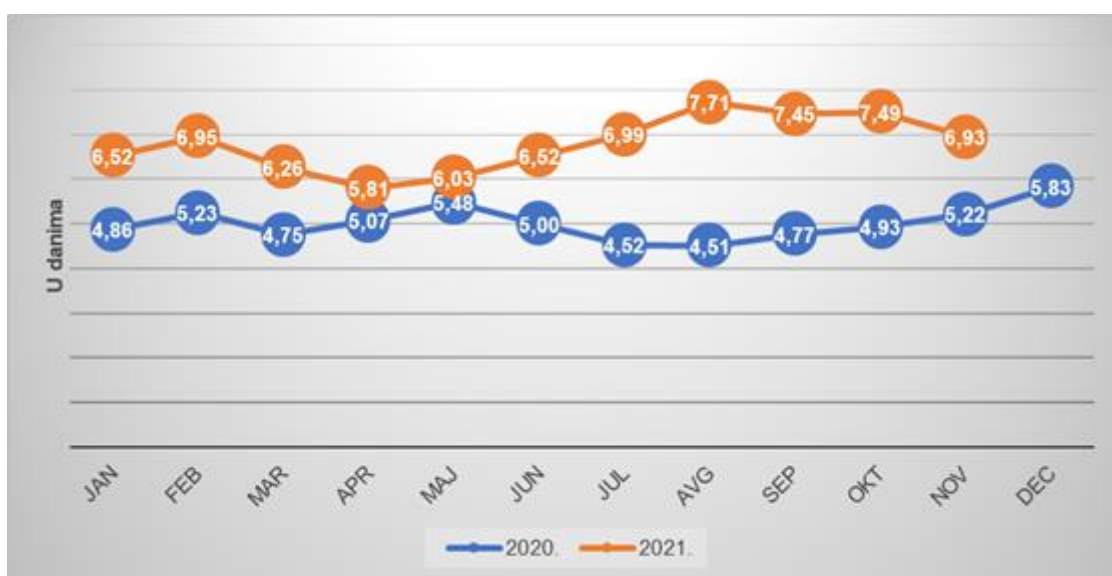
Graph 5. Global schedule reliability from 2020 to 2021

Izvor: Autori na osnovu podataka: sea-intelligence.com, 2021.

Source: Authors based on data from: sea-intelligence.com, 2021

Pouzdanost rasporeda se direktno odražava na broj dana kašnjenja u pomorskom prevozu. Do sredine 2020. godine, broj dana kašnjenja je iznosio u proseku oko jedan dan, dok se od sredine 2021. godine broj dana kašnjenja približio brojkama od oko šest do sedam dana. Međutim, iako je prosek kašnjenja svega šest do sedam dana, što zapravo ne izgleda mnogo, može se desiti da kašnjenja pojedinačnih plovidbi budu 20 i više dana (Wackett, 2021).

Pored svega navedenog, kontejnerski promet u svetu se iz godine u godinu povećava već 10 godina u nazad, a predviđanja govore da će se takav trend nastaviti tokom narednih godina. Izuzetak je 2020. godina, kada je godišnji kontejnerski promet pao na 775 miliona TEU. Godišnji promet TEU na globalnom nivou je predstavljen na Grafikonu 7.

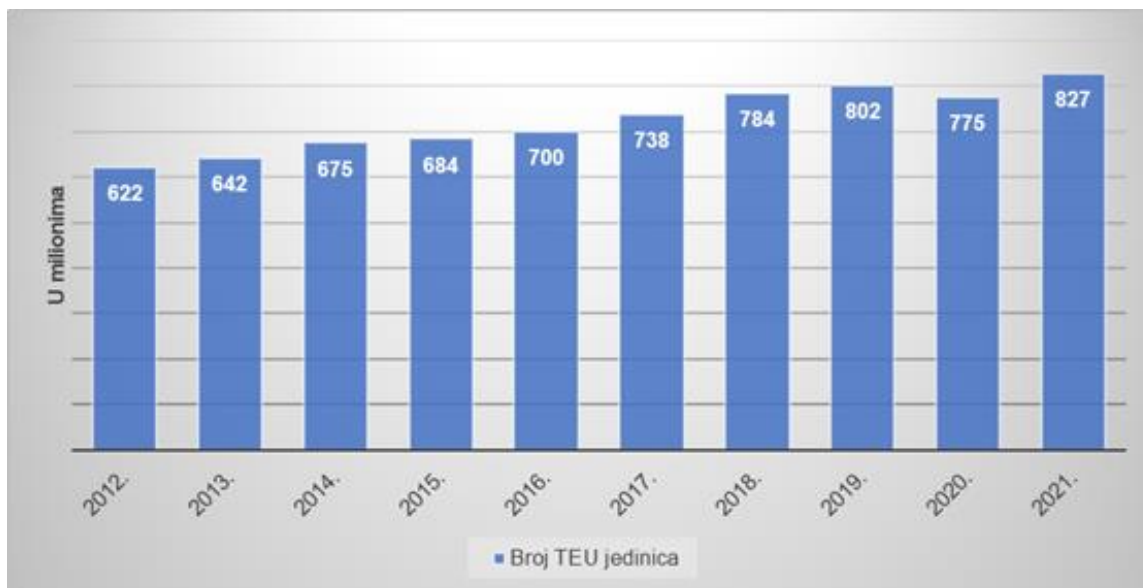


Grafikon 6. Prosečan broj dana kašnjenja u 2020. i 2021. godini

Graph 6. Global average delays for late vessel arrival in 2020 and 2021

Izvor: Autori na osnovu podataka: sea-intelligence.com, 2021.

Source: Authors based on data from: sea-intelligence.com, 2021



Grafikon 7. Godišnji promet brodskih kontejnera od 2012. do 2021. godini

Graph 7. Worldwide container throughput from 2012 to 2021

Izvor: Autori na osnovu podataka: statista.com, 2021.

Sours: Authors based on data from: statista.com, 2021

ZAKLJUČAK / CONCLUSION

Većina autora se slaže sa tvrdnjom da je pandemija COVID-19 iznela na svetlost činjenicu da su lanci snabdevanja, ovakvi kakvi su danas, izuzetno ranjivi. Da bi se u budućnosti predupredilo da ne dolazi do zakazivanja ključnih lanaca snabdevanja, kao što je to bio slučaj tokom pandemije COVID-19, potrebno je da se definiše koji su to lanci snabdevanja koji su od ključnog značaja za ekonomiju i društvo, te da se vlade svake države aktivno uključe u organizaciju tih lanaca.

Da bi firme opstale na tržištu i napredovale u budućnosti, potrebno je da preispitaju postojeće lance snabdevanja i da znanja i iskustva stečena tokom pandemije pretoče u ojačavanje svojih lanaca snabdevanja. Ojačavanje lanca snabdevanja se može ogledati u skraćivanju lanaca snabdevanja, njegovom pojednostavljivanju i diversifikaciji. To se pre svega odnosi na pronalaženje alternativnih dobavljača, kao i iznalaženja alternativa u načinu dostave robe od dobavljača i distribucije robe do sledećeg člana u lancu snabdevanja. Kako je svaka firma pripadnik više lanaca snabdevanja i kako u svakom od njih ima određenu ulogu, tako će firme ojačavanjem svojih lanaca snabdevanja, jačati u isto vreme i druge lance snabdevanja u kojima imaju neku drugu ulogu.

Pandemija koronavirusa je imala, ima i na žalost s obzirom da još uvek traje, imaće manji ili veći uticaj ne samo na lance snabdevanja nego na sve oblasti ljudskog delovanja. Od privatnog života do poslov-

nih aktivnosti, ne postoji ni jedna oblast ljudskog delovanja koja nije manje ili više pogođena pandemijom. Pandemija koronavirusa je izazvala svetsku zdravstvenu krizu, nakon čega je došlo do izbijanja svetske ekonomske krize i konačno i svetske energetske krize. Da bi se sve nastale krize rešile, potrebno je rešiti ih redom kako su nastajale. Bez da se okonča pandemija izazvana virusom SARS-CoV-2, izlišno je govoriti o okončavanju ekonomske i energetske krize koje su zadesile čovečanstvo.

Zahvalnost / Acknowledgement

Ovaj rad je deo rezultata u okviru istraživanja na projektu II IT-5001/20 Digital Learning Games for Mathematics, Computer Science and Social Science Education, Alfa BK Univerziteta kao i projekta II U-001/20, Procena uticaja Covid-19 na socijalni i ekonomski razvoj, Fakulteta za finansije, bankarstvo i reviziju, Alfa BK Univerziteta.

LITERATURA / REFERENCES

- [1] Al Jazeera and News Agencies. (28. septembar 2021). 'Unprecedented' power cuts in China hits homes, factories. Preuzeto sa Energy News | Al Jazeera: <https://www.aljazeera.com/news/2021/9/28/china-northeast-suffers-power-crunch>
- [2] BBC. (2. februar 2020.). Coronavirus: The hospital built in a matter of days. Preuzeto sa BBC News: <https://www.bbc.com/news/in-pictures-51280586>

- [3] Beslać, M., Janjušić, D., Cogoljević, V., Gačević, M. (2022). Posledice pandemije izazvane virusom SARS-COV-2 na realni sektor i privredni rast: slučaj Srbije, *Ecologica*, 29(106), 230-238.
- [4] Brankov, T. (2022). COVID-19: ekonomsko-ekološki izazovi, *Ecologica*, 29(106), 245-250.
- [5] Hanbury, M. (27. septembar 2021.). Costco is renting 3 container ships and 'several thousand containers' to shield itself from supply-chain delays and rising costs. Preuzeto sa Yahoo! News: https://news.yahoo.com/costco-renting-3-container-ships-100115623.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLnNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAAMJpQOPm2n-dFzDOKmEG3_79sSQ4QpXhRE9AxBD_hFsPby_kwSsypyl-aFibwv7EsT0R77FToovOkHzSyJ3qA9_BylJ0xjo0mkmCtnP
- [6] Hapag-Lloyd AG Corporate Communications. (2021, avgust 30.). Hapag-Lloyd orders another 75,000 TEU standard containers. Preuzeto sa https://www.hapag-lloyd.com/content/dam/website/downloads/press_and_media/publications/PM_Container_orders_August2021_ENG.pdf
- [7] Karajović, M., Kaličanin, M., Kaličanin, Z. (2021). Uticaj Covid-19 na međunarodne ekonomske odnose i međunarodno kretanje kapitala, *Ecologica*, 28(102), 315-324.
- [8] Kay, G. (29. septembar 2021.). The director of one of the largest ports in the US warns the shipping industry is in 'crisis mode' as 66 cargo ships float off the California shore. Preuzeto sa Business Insider: <https://www.businessinsider.com/port-director-warns-shipping-industry-is-in-crisis-mode-2021-9>
- [9] Khaw, A., & Foster, K. (24. avgust 2021.). China's Covid-hit Meishan terminal starts to reopen: Argus Media. (Argus Media group) Preuzeto sa Commodity & Energy Price Benchmarks: <https://www.argusmedia.com/en/news/2247204-chinas-covidhit-meishan-terminal-starts-to-reopen>
- [10] Kulović, D. (7. jun 2020.). Zašto globalne kompanije vraćaju proizvodnju iz Kine 'kući'. (Al Jazeera Media Network) Preuzeto sa MIŠLJENJA Vijesti | Al Jazeera: <https://balkans.aljazeera.net/opinions/2020/6/7/zasto-globalne-kompanije-vracaju-proizvodnju-iz-kine-kuci>
- [11] Ma, J. (13. mart 2020.). China's first confirmed Covid-19 case traced back to November 17. (South China Morning Post Publishers Ltd.) Preuzeto sa South China Morning Post: <https://www.scmp.com/news/china/society/article/3074991/coronavirus-chinas-first-confirmed-covid-19-case-traced-back>
- [12] Ma, Y. (22. septembar 2021.). China: monthly export value 2021. Preuzeto sa Statista: <https://www.statista.com/statistics/271616/monthly-value-of-exports-from-china/>
- [13] Ma, Y. (6. avgust 2021.). China's share of merchandise and commercial service exports in global exports in 2020. Preuzeto sa Statista: <https://www.statista.com/statistics/256604/share-of-chinas-exports-in-global-exports>
- [14] Murphy, A. (30. jun 2021.). Schedule reliability continues to be low in May 2021. Preuzeto sa Sea-Intelligence: https://www.sea-intelligence.com/images/press_docs/GLP-Jun2021/20210630_-_Sea-Intelligence_GLP_Press_Release_-_June_2021.pdf
- [15] Nicita, A., & Razo, C. (27. april 2021.). China: The rise of a trade titan. Preuzeto sa UNCTAD : <https://unctad.org/news/china-rise-trade-titan>
- [16] Sea-Intelligence ApS. (27. decembar 2021.). Schedule reliability continues to be under 40% in 2021. Preuzeto sa Sea Intelligence: <https://www.sea-intelligence.com/press-room/113-schedule-reliability-continues-to-be-under-40-in-2021>
- [17] Si, K. (24. septembar 2021.). Record high container volume at Shanghai port in August. Preuzeto sa Seatrade Maritime: <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/record-high-container-volume-shanghai-port-august>
- [18] Statista Research Department. (1. april 2021.). Topic: Container shipping. Preuzeto sa Statista: <https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping>
- [19] Stefanović, K. (29. decembar 2020.). Srbija, korona virus i 2020: Od najsmješnijeg virusa do italijanskog i španskog scenarija. (BBC) Preuzeto sa BBC News na srpskom: <https://www.bbc.com/serbian/lat/srbija-55279879>
- [20] Tabaković, J. (avgust 2022.). Uvodna reč na prezentaciji izveštaja o inflaciji, Narodna banka Srbije, Beograd. Preuzeto sa https://www.nbs.rs/export/sites/NBS_site/documents/publikacije/oi/prezentacije/govor_oi_08_2022_JT.pdf
- [21] The government of Wuhan (2021). Preuzeto sa: http://jyh.wuhan.gov.cn/pub/whs/wwwz/ywwz_1/WO_1/p_1/201912/t20191225_282161.shtml
- [22] The Maritime Executive. (2. september 2021.). Ikea is Buying Containers and Chartering Vess-

- els. Preuzeto sa The Maritime Executive:
<https://www.maritime-executive.com/article/ikea-is-buying-containers-and-chartering-vessels>
- [23] The Office of the United States Trade Representative. The People's Republic of China. Preuzeto sa United States Trade Representative:
<https://ustr.gov/countries-regions/china-mongolia-taiwan/peoples-republic-china>
- [24] Tighe, D. (16. februar 2021.). Holiday retail sales in the United States 2000-2020. Preuzeto sa Statista:
<https://www.statista.com/statistics/243439/holiday-retail-sales-in-the-united-states/>
- [25] Wackett, M. (6. jun 2021.). Carrier schedule reliability 'through the floor' – no normality till Q2 22, earliest. Preuzeto sa The Loadstar:
<https://theloadstar.com/carrier-schedule-reliability-through-the-floor-no-normality-till-q2-22-earliest>
- [26] World Health Organization. (2003). Consensus document on the epidemiology of severe acute respiratory syndrome (SARS). World Health Organization. Preuzeto sa <https://www.who.int/csr/sars/en/WHOconsensus.pdf>
- [27] World Health Organization. (11. mart 2020). WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020. Preuzeto sa World Health Organization:
<https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>
- [28] World Health Organization. WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard. Preuzeto sa World Health Organization: <https://covid19.who.int>
- [29] Worldwide - container port throughput. (18. mart 2021.). (Statista Research Department) Preuzeto sa Statista:
<https://www.statista.com/statistics/913398/container-throughput-worldwide/>
- [30] Xu, M., Gu, H., Zhang, M., & Singh, S. (20. avgust 2021.). Chinese ports choke over 'zero tolerance' COVID-19 policy. (T. Janowski, & G. Elgood, Eds.), Preuzeto sa Reuters:
<https://www.reuters.com/world/china/chinese-ports-choke-over-zero-tolerance-covid-19-policy-2021-08-17>.
- [31] YCharts (2021). China Manufacturing Production Index. (30. septembar 2021.). Preuzeto sa: https://ycharts.com/indicators/china_manufacturing_production_index.