

## **Хайнас Роман Михайлович**

аспірант кафедри міжнародних економічних відносин

Ужгородського національного університету

### **Світова транспортно-логістична система в умовах пандемії COVID-19**

Пандемія COVID-19 спричинила розвиток глобальної кризи світової економіки загалом та її окремих сфер зокрема. Однією з найбільш постраждалих сфер у результаті пандемії COVID-19 стала світова транспортно-логістична система. Серед основних негативних чинників, що спричинили такий стан речей можна виділити: закриття державних кордонів, введення обмежень на пересування людей та товарів, скорочення виробничих потужностей та розрив виробничо-збутових ланцюжків, дисбаланс вантажопотоків, пов'язаний із змінами попиту, призупиненням виробництв та введених обмежень, ізоляція населення, зниження попиту та купівельної спроможності.

При цьому, падіння попиту на товари та послуги та високий ризик зараження призвели, з одного боку, до різкого та безпрецедентного скорочення обсягу наданих транспортно-логістичних послуг у всьому світі, з іншого, показали як виглядає «нерухомий» світ - нова реальність підкреслила центральну роль транспорту у глобальній економіці та майже у всіх аспектах людської життєдіяльності.

Сукупність даних чинників позначилася всіх видах транспортних перевезень – від використання особистого та громадського транспорту у містах до здійснення пасажирських і вантажних перевезень як усередині країн, так і між ними. Слід наголосити, що значною мірою масштаби негативних наслідків для світової транспортної системи та транспортної системи окремої країни залежали від типу транспорту та інтегрованості держави у світову транспортну систему. Протягом часу з початку пандемії у країнах Європейського Союзу мало місце скасування майже 90% від всього обсягу авіарейсів, спостерігалось зниження обсягу пасажирських перевезень легковими автомобілями на 60 – 90%, а загальне

скорочення світового обсягу вантажних перевезень за підсумками 2020 року сягнуло майже 36% [1].

Криза суттєво вплинула на транспортні послуги як з погляду пропозиції, так і попиту. Відбувся колапс ринку авіаперевезень, постраждала значна частина авіакомпаній у всьому світі. У зв'язку з рекомендаціями щодо самоізоляції кількість машин на дорогах суттєво скоротилася. Так само пасажиропотік у громадському транспорті впав до рекордно низького рівня. Криза значно знизила надійність та ефективність транспортних мереж, особливо в такому секторі, як вантажні авіаперевезення. А оскільки вантажні перевезення, логістика і виробництво товарів так тісно синхронізовані, збої швидко позначилися на світовій торгівлі, оголивши крихкість ланцюжка поставок. Держави зіткнулися з нестачею медичного приладдя, сировини, комплектуючих та готової продукції, а також з проблемами матеріально-технічного забезпечення та накопичення запасів. За розрахунками Спільного дослідницького центру Європейської комісії, зважаючи на обсяги світового ринку пасажирських авіаперевезень, лише економічні втрати самих авіакомпаній через неможливість продовжувати діяльність у період пандемії у 2020 році призвели до скорочення світового ВВП на 1,67% за підсумками року, без урахування непрямих наслідків для економіки через обмеження пасажирського авіасполучення [2].

Очевидними негативними наслідками пандемії COVID-19 для галузі вантажних перевезень стали падіння ставок морського фрахту (90% світової торгівлі здійснюється з використанням морського транспорту), надлишок вільних контейнерів та швидке введення нових екологічних вимог. Світовий контейнерний індекс, який відображає середню вартість фрахту, поступово знижувався з середини грудня 2019 року у зв'язку із сезонними факторами, проте у лютому-березні 2020 року стався різкий обвал цін на 15%. У той же період середній час очікування кораблями розвантаження в шести найбільших портах світу було на 32% нижче від середніх значень, що свідчить про падіння транспортного потоку і слабке завантаження портових служб. На тлі скорочення обсягів морських вантажоперевезень 11 із 12 найбільших морських Ліній змушені

були повернути взяті в оренду суду їх власникам. Основні скорочення припали на датську компанію Maersk та міжнародну компанію MSC (зі штаб-квартирою у Швейцарії), які загалом відмовилися від судів сукупною вантажною місткістю 236 тисяч 20-футових еквівалентів. Перевізник НММ (Південна Корея) з тих же причин зіткнувся зі зростанням кількості вільних суден, отримавши транспортні засоби, що раніше здавались в оренду [3].

На сьогодні країни світу, а також світова транспортна сфера ще перебувають на перехідному етапі, який характеризується адаптацією до функціонування в оновлених умовах діяльності та поступове відновлення після кризи. Водночас, зберігається ціла низка ризиків, які впливають і впливатимуть на світову транспортну систему: ймовірність та очікування нових хвиль пандемії, зростання кількості хворих на COVID-19 у деяких регіонах світу та поява нових штамів COVID-19, часткове відновлення раніше знятих обмежень, тощо. Ці та інші фактори створюють подальшу невизначеність щодо глобальних транспортних систем та транспортних ринків, яка стосується не лише термінів повернення до докризових показників, а й майбутнього функціонування транспортної сфери в світі після коронавірусу.

### **Література:**

1. Транспортная сфера в контексте COVID-19. 2020. Електронний ресурс. - Режим доступу: <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> (дата звернення: 12.11.2021).

2. Stefano Maria Iacus, Fabrizio Natale, Carlos Santamaria, Spyridon Spyrtatos, Michele Vespe. Estimating and projecting air passenger traffic during the COVID-19 coronavirus outbreak and its socio-economic impact // Safety Science. Vol. 129. 2020. PP. 1-11.

3. Ocean freight market update. 2021. Електронний ресурс. - Режим доступу: <https://www.logistics.dhl.ru/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf> (дата звернення: 12.11.2021).