

ХИНДЯК
Ростислав Вікторович
bossrostsk261@gmail.com

УДК 31:656:338.467.4:629

ЗАВЕРБНИЙ
Андрій Степанович
andrii.s.zaverbnyi@lpnu.ua

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ
ПАНДЕМІЇ КОРОНАВІРУСУ COVID-19**

**CURRENT PROBLEMS AND PROSPECTS
OF TRANSPORT LOGISTICS
DEVELOPMENT IN THE CONVENIENCE
OF COVID-19 CORONAVIRUS PANDEMIC**

студент, Національний
університет "Львівська
політехніка"

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(1\).2](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(1).2)

д.е.н., доцент, професор
кафедри, Національний
університет "Львівська
політехніка"

KHINDIAK Rostyslav Viktorovich – student, National University "Lviv Polytechnic"

ZAVERNYI Andrii Stepanovich – Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of department, National University "Lviv Polytechnic"

У статті проаналізовано основні тенденції на ринку транспортної логістики до появи пандемії коронавірусу та у процесі її виникнення. Акцент зроблено на динаміку пасажиро- та вантажообігу. Відображено кількість перевезених пасажирів та обсяги перевезених вантажів за видами транспорту. Описано основні ризики транспортної логістики в умовах COVID-19 з урахуванням особливостей внутрішнього ринку.

* * *

В статье проанализированы основные тенденции на рынке транспортной логистики до появления пандемии коронавируса и в процессе ее возникновения. Акцент сделан на динамику пассажиро- и грузооборота. Отражено количество перевезенных пассажиров и объемы перевозимых грузов по видам транспорта. Описаны основные риски транспортной логистики в условиях COVID-19 с учетом особенностей внутреннего рынка.

* * *

The paper analyzes the main trends in the transport logistics market before the emergence of the coronavirus pandemic and in the process of its occurrence. Emphasis is placed on the dynamics of passenger and freight turnover. The number of transported passengers and volumes of transported goods by types of transport are reflected. The main risks of transport logistics in the conditions of COVID-19 are described taking into account features of the internal market. The paper examines the current problems of transport logistics in the context of the COVID-19 coronavirus pandemic and potential ways to solve them.

Many scientists have conducted research to improve the efficiency of transport logistics, in particular, freight, which are relevant areas of development, because the competitiveness of freight forwarding companies in a pandemic COVID-19 directly depends on the proper use of methods of logistics. Today, transport logistics is important for the planning process, forecasting not only the amount of costs directly for delivery, but also in the formation of plans for transport costs in general in order to fully fulfill the order of consumers of transport services. That is why the issue of transport logistics development in the context of the coronavirus pandemic COVID-19 is extremely relevant.

The COVID-19 coronavirus pandemic is affecting the global economy and every business in particular. Suspension of enterprises in different countries of the world, closure of passenger flights, reduction of production volumes – all this was reflected in the logistics of freight transportation. Today, logistics, like other areas of business, is experiencing turbulence as a result of the spread of Covid-19 in the world and in Ukraine. Now the delivery of goods and personal orders is carried out according to the usual schedules, but changes in the work of logistics and transport companies are also taking place.

Ключові слова: логістика, вантажоперевезення, пасажироперевезення, пандемія коронавірусу COVID-19

Ключевые слова: логистика, грузоперевозки, пассажироперевозки, пандемия коронавируса COVID-19

Keywords: logistics, cargo transportation, passenger transportation, COVID-19 coronavirus pandemic

ВСТУП

Введення карантину й посилення заходів безпеки через поширення коронавірусу змусило бізнес переглянути звичні графіки роботи і швидко перелаштовуватися. Частина робітників, які мають таку можливість, почали працювати дистанційно. Але є такі сфери як, наприклад, медицина, чи торгівля товарами першої необхідності, які не можуть повністю дистанціюватися.

Пандемія коронавірусу COVID-19 впливає на світову економіку та кожен бізнес зокрема. Призупинення роботи підприємств у різних країнах світу, закриття пасажирського авіасполучення, зменшення обсягів виробництва – усе це відобразилось і на логі-

стиці вантажних перевезень. На сьогодні логістика, як і інші сфери бізнесу, переживає турбулентність у результаті поширення Covid-19 у світі та в Україні. Так, наприкінці квітня бізнесмени поділилися досвідом роботи в умовах поширення коронавірусу і прогнозами розвитку ситуації у короткостроковій та довгостроковій перспективах у розрізі морських, автомобільних, авіаційних та залізничних перевезень. Зараз доставка вантажів і персональних замовлень здійснюється за звичними графіками, однак зміни у роботі логістичних і транспортних компаній також відбуваються. Насамперед це стосується підвищення заходів профілактики й попередження розповсюдження вірусу.

МЕТА роботи – дослідження актуальних проблем транспортної логістики в умовах пандемії коронавірусу COVID-19 та потенційних шляхів їх розв’язання.

Транспортна логістика сьогодні відіграє важливе значення для процесу планування, прогнозування не лише обсягів витрат безпосередньо на доставку, але й для формування планів транспортних витрат загалом з метою виконання у повному обсязі замовлення споживачами транспортних послуг. Саме тому проблематика розвитку транспортної логістики в умовах пандемії коронавірусу COVID-19 є надзвичайно актуальною.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Дослідженням логістики останніми роками займаються багато вітчизняних, закордонних вчених. Проблеми транспортної логістики знаходять відображення в працях таких фахівців як Є.В. Крикавський [1, 2, 3], Л.О. Кустріч [4], О.А. Похильченко [3], В. Фалович [2], Є.І. Федорук [5] та ін.

Дослідженнями ж саме у сфері транспортної логістики за умов COVID-19 займалися такі вітчизняні вчені, як: А. Голобородько [16], С. Легомінова [16], О.Я. Кобилух [17–18], О.Б. Гірна [17–18], Л.І. Гасва [17], А. Репіна, В. Колосок, В. Бакун, О. Іляш [7–11]. Науковці здійснювали дослідження підвищення ефективності транспортної логістики, зокрема, вантажоперевезень, які відносяться до актуальних напрямів розвитку, адже конкурентоспроможність транспортно-експедиційних компаній в умовах пандемії COVID-19 безпосередньо залежить від правильного використання методів організації логістичної діяльності.

РЕЗУЛЬТАТИ

Станом на вересень 2020 р. Кабміном України запроваджено поділ на 4 карантинні зони, і ситуація з обмеженнями може змінюватися протягом 3 днів – залежно від переходу тієї чи іншої області до іншої зони.

Якщо оцінювати збитки галузі загалом, то найбільше в результаті коронавірусної кризи постраждали авіаперевізники (зокрема цивільна авіація), а також оператори пасажирських перевезень: повна зупинка громадського транспорту, міжміського сполучення, авіаперельотів боляче вдарили по цих гравцях ринку.

Однак неможна сказати, що компанії, які доставляють вантажі (мова йде в основному про B2B-доставку), не відчули на собі наслідків карантинних заходів: вони втратили багатьох клієнтів. Адже із зупинкою неконкурентних підприємств попит на послуги доставки також впав. За даними Держслужби статистики, якщо порівнювати з попереднім роком, вантажообіг за січень-серпень впав на 17,1%, водночас найбільше постраждав саме автомобільний транспорт – мінус 23,5%.

Позитивними моментами під час карантину для перевізників стали: світове падіння цін на нафту, а також стабільна робота прикордонних пропускних пунктів для міжнародних вантажних перевезень.

Уже зараз очевидно, що на ринку надання послуг доставки вантажів переможуть ті гравці, які розроблять і введуть супергнучку робочу схему (за умови

встановлення внутрішніх обмежень на перевезення).

Ситуація з карантинним зонуванням може стрімко змінюватися. Відповідно, це так само буде впливати на зміну напрямків доставки товарів. Тому важливо, щоб логістичні компанії не припиняли розширювати свою інфраструктуру, незважаючи на те, що нанесені весняним локдауном збитки досить відчутні.

Затримка вантажів – неминуча проблема в умовах коронавірусної кризи – становить велику проблему, однак можна зменшити його негативний вплив за рахунок інфраструктурних рішень і швидкої, якісної комунікації з клієнтами.

Форс-мажорна ситуація змушує бізнес шукати рішення, а отже, розвиватися у тих напрямках, які в умовах стабільності й передбачуваності не демонструють видимих перспектив [6].

Від жорсткого карантину в Україні постраждали переважно пасажирські перевезення. Стосовно сегменту вантажних перевезень, то падіння розпочалося іще до карантину. В основному це відбулося через зниження транзиту газу через територію України – трубопровідний транспорт працював на потужності 40–60% від минулорічного середньомісячного обсягу, хоча «Газпром» і сплачував за більші обсяги. Залізничний та автомобільний транспорт очікувано втратили частину вантажів у квітні в розпал карантину, відновлення поки що відбувається повільно. Пасажиропотік очікувано скоротився у січні-травні до половини минулорічного і відновлюватиметься в прямій залежності від карантинних заходів. Найбільш серйозні втрати – у залізниці та авіації, натомість автомобільні перевезення та громадський транспорт у містах почуваються дещо краще.

За обсягами транспортних перевезень очікуються значне зменшення. Так, міжнародні перевезення скоротяться на 30–40% через карантинні обмеження й падіння промислового виробництва (табл. 1) [1].

На внутрішні перевезення очікує падіння 15–20% від загального обсягу вантажоперевезень. За підсумками року загальне падіння вантажоперевезень складе приблизно 10–15%. Тут підтримку автотранспорту становитимуть обсяги, що перейшли від залізниці.

Загалом автоперевізники недоотримають майже 3,8–4 млрд грн.

Пасажирські автоперевезення. Цей вид перевезень було зупинено на 2–3 місяці карантину (станом на липень 2020 р. в деяких регіонах відновився лише частково). У сегменті пасажирських перевезень очікується падіння на 45–50% (рис. 1) [1].

У 2019 р. офіційно перевезено 1804 млн пасажирів (табл. 1) [1]. Водночас 60–80% ринку автоперевезень перебуває «в тіні». Ліцензовані автоперевізники, які беруть участь у конкурсах на маршрути, становлять не більше 30% від загальної кількості автоперевізників [5].

Після введення карантинних обмежень відбувся різкий спад у сфері перевезень, а саме обсяг вантажоперевезень зменшився на 1248249,7 тис. т (572%), а кількість перевезених пасажирів – 2458483,7 тис. (226%).

Аналізування перевезень залізничним транспортом показало суттєві обсяги падіння у 2020 р.

Таблиця 1

Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту (тис. т) [1]

Рік\Вид транспорту	Автомобільний	Авіаційний	Водний	Залізничний	Усього
2016	1085663,4	74,3	6674,3	343433,5	1435845,5
2017	1121673,6	82,8	5893,3	339550,5	1467200,2
2018	1205530,8	99,1	5590	322342,1	1533562
2019	1147049,6	92,6	6110,5	312938,9	1466191,6
2020 (до 30.10.2020)	81374,2	53,8	2123,5	134390,6	217941,9

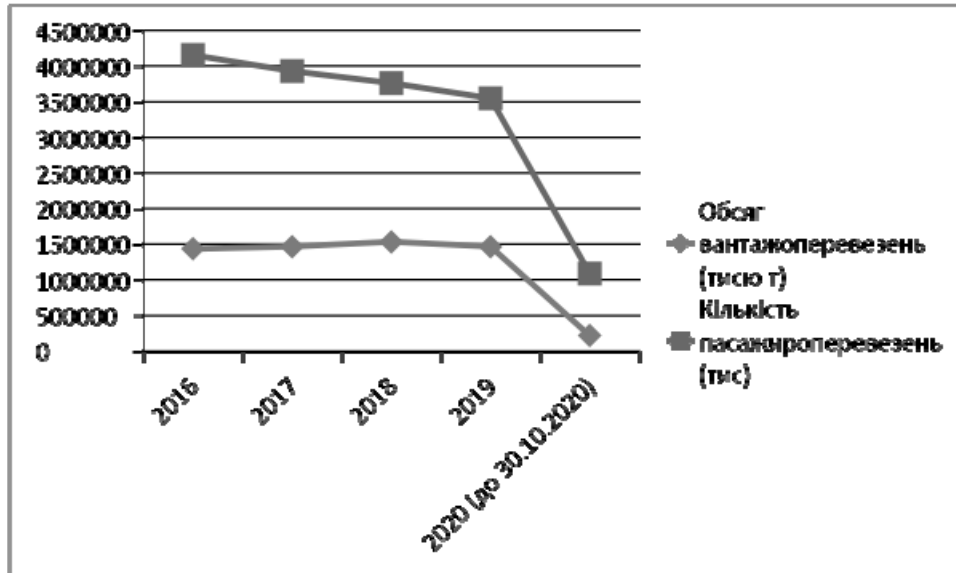


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезених вантажів та кількість перевезених пасажирів за всіма видами транспорту упродовж 2016–2020 рр. [1]

Таблиця 2

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту (тис.) [1]

Рік\Вид транспорту	Автомобільний	Авіаційний	Водний	Залізничний	Усього
2016	3757648,3	8277,9	478,8	389057,6	4155462,6
2017	3753308,4	10555,6	591,5	164941,6	3929397,1
2018	3589364,3	12529	668,1	157962,4	3760523,8
2019	3378138,9	13705,8	669,3	154811,8	3547325,8
2020 (до 30.10.2020)	997731,6	7385,7	483,4	83241,4	1088842,1

Вантажні перевезення. Падіння обсягів перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» у першому півріччі 2020 р. склало майже 9%. Сценарій розвитку ситуації залежатиме від:

- 1) тривалості карантинних заходів в Україні, їх жорсткості;
- 2) світової кон'юнктури на сировинні товари з України (зерно, руда, метал);
- 3) стану промислового виробництва в Україні;
- 4) від періоду відновлення світової економіки;
- 5) дій АТ УЗ відносно забезпечення безперервного перевезення вантажів.

Пасажирські перевезення. Пасажирські перевезення залізницею було повністю зупинено з 11 березня 2020 р., частково відновлено – у другій половині травня.

Під час карантину кількість призначених поїздів суттєво зменшилася, а продаж квитків на ці поїзди здійснювався на обмежену кількість місць у вагонах (50 % місць), тому збитки АТ «УЗ» збільшаться як мінімум у півтори-два рази (орієнтовно 1 млрд грн, враховуючи те, що такі перевезення носять соціальний характер, а ціни на них регулюються державою) [5].

Карантин значно вплинув на ефективність підприємств, які транспортують свою продукцію за допомо-

гою залізниці. Деякі з них були змушені зменшити обсяги товарів, які перевозяться.

Розуміючи негативні тенденції, які карантин несе українському бізнесу, представники УЗ та уряду розробили низку кроків, які мали на меті зменшити податкове навантаження на промисловість:

1. «Укрзалізниця» заради підтримки бізнесу відтермінувала на 2 місяці введення в дію нового договору на перевезення вантажів.

2. Запровадження маршрутизації перевезень вантажів. Вирішення цих питань неможливе без впровадження нових логістичних схем доставки вантажів не тільки за принципом «точно в термін», а й з урахуванням надання послуг зі зберігання вантажів, формування оптимальних партій відправки. Це потребує від залізниці певних інноваційних підходів до змін у технології просування вагонопотоків і насамперед відправлень вантажів маршрутними поїздами, що дозволить скоротити питомі експлуатаційні витрати та забезпечить вантажовласникам оптимальні умови перевезення, а залізниці – високий рівень конкурентоспроможності на транспортному ринку.

3. «Укрзалізниця» буде системну роботу над диверсифікацією переліку вантажів, які в перевезеннях

використовуватимуть маршрутні відправлення. Також розширюється перелік маршрутних продуктів.

4. Сьогодні в арсеналі компанії, крім звичайних маршрутів, використовуються також ступеневі та графікові маршрутні перевезення, що дає для різних видів вантажів необхідний комфорт.

На час карантину «Укрзалізниця» буде максимально лояльною стосовно малодіяльних станцій [3].

Введення карантинних обмежень призвело до закриття більшості підприємств та фабрик загалом у світі. Це так само вплинуло на обсяги міжнародних автомобільних перевезень. Ще в березні відчувався попит на транспорт, та ставки зростали, а вже у квітні попит почав падати. Отже, спад в автомобільній галузі становить орієнтовно 20% (відповідно до песимістичного прогнозу). Водночас наразі спостерігається ситуація поступового відновлення роботи [2].

Тарифи на автоперевезення сезонно опустилися нижче рівня минулого року. За великим рахунком в автотранспорті спостерігається профіцит. Кількість транспорту, яка працювала в цьому сезоні, виявилася більшою. Тому тарифи автоперевізників, знизилися. На цей момент немає факторів, які дозволили б очікувати позитивні зміни в автоперевезеннях.

Обмеження з боку ЄС, які виникли через коронавірусну загрозу, хоча і зрозумілі, проте створюють низку ускладнень, які не підуть на користь логістичним маршрутам.

ЄС виробив рекомендації для сприяння безперешкодному руху вантажів, доступності товарів та основних послуг у рамках Транс'європейської опорної транспортної мережі (TEN-T), до якої включена Україна. У ЄС вважають сприяння роботі перевізників за ступенем важливості наступним за протиепідеміологічними заходами кроком, адже підтримка сталого товарообігу – це підтримка функціонування економік європейських країн.

Так, зокрема, у рекомендаціях зазначається:

1) оформлення водіїв вантажних транспортних засобів для перетину кордонів на автомобільних дорогах транс'європейських дорожніх мереж, включаючи час на будь-які перевірки та обстеження стану здоров'я, має тривати не більш ніж 15 хв.;

2) під час митного оформлення водії можуть не залишати кабін своїх вантажівок, зокрема під час заповнення форм і бланків, а отримання, перевірка та повернення паперових документів працівниками національного контролю має здійснюватися з дотриманням мінімальної безпечної відстані;

3) час очікування та надання змоги безперешкодного пересування має бути забезпечено представникам усіх компаній-перевізників: водіям, пілотам, машиністам, а також членам їхніх екіпажів за умови, що жоден із них не має симптомів захворювання [5].

За підсумками року прогнозується приріст у галузі водних перевезень. У 2019 р. обсяг вантажів, перевезених водним транспортом, склав близько 12 млн т вантажів. Цьогоріч планується близько 13,5–14 млн т (або + 10–15%) за рахунок аграрних і будівельних вантажів. Водночас у 2020 р. вперше аграрні вантажі можуть перевищити обсяги будівельних вантажів у структурі перевезень.

Крім того, приріст очікується й у портовій галузі.

Приріст перевалки зросте на 10%, до 176 млн т в основному за рахунок аграрних вантажів і руди [5].

Економічні наслідки пандемії насамперед торкнулися сфери морських вантажоперевезень із Китаю. Однак останнім часом спостерігається збільшення вантажопотоку у зв'язку з тим, що почали приходити ті вантажі, які довгий час були заблоковані на китайських кордонах. Крім того, морські контейнерні лінії ввели додаткову надбавку за вивезення контейнерів до всіх країн Азії. Попри всі труднощі, порти продовжують працювати у звичайному режимі, дотримуючись вимог індивідуального захисту співробітників. Також логістична галузь стикнулася із проблемою відсутності зворотніх контейнерів, що безпосереднім чином вплине на вартість експорту та призведе до його подорожчання, оскільки виникла необхідність подачі прямих контейнерів. Серед позитивного – більш активне використання системи електронного документообігу у портах [2].

У вантажоперевезеннях морем уряд та експерти виділяють кілька кроків для стабілізації ситуації та уникнення негативних наслідків:

– задля зменшення навантаження на бізнес у цьому секторі знизити портові збори на 20%.

– зменшувати рівні оподаткування для бізнесу [3].

За січень-липень 2020 р. авіаперевезення в Україні зменшилися на 69,3%, – найбільш потерпілий від карантинних заходів вид транспорту.

У 2019 р. загальний обсяг авіаперевезень склав приблизно 24 млн осіб. У 2020 р. згідно з оптимістичними прогнозами це буде 14–15 млн осіб за відновлення перельотів у серпні-вересні 2020 р.

Водночас «Аерорух» фіксує майже повну зупинку авіатрафіку над нашою країною (падіння 97%) [5].

Втрати галузі складуть близько 10–15 млрд грн. У галузі вантажних авіаперевезень у всьому світі спостерігається зниження попиту на 15%. Так, скасування пасажирських рейсів вплинуло й на вартість послуг доставки вантажів, оскільки більшість з них раніше доставлялись пасажирськими літаками. Вантажних літаків немає практично в жодній авіакомпанії світу через дуже високу собівартість. Отже, тарифи підвищилися в понад 2 рази: раніше – 4 дол./кг, наразі ж стартують від 11 дол./кг. Можливим рішенням в існуючій ситуації може бути альтернатива мультимодальних (змішаних) перевезень або залізничні перевезення із Китаю [2].

Авіакомпанії мають запас міцності не більше ніж на три місяці. Подальший простій може призвести до банкрутства малих і середніх авіакомпаній. Існує великий ризик масового звільнення робітників, які працюють у цій сфері.

Так, один літак під простоем – це 4–5 екіпажів, або 36–50 осіб. Більшість вітчизняних компаній відправить персонал у неоплачувану відпустку. Виходу з кризи авіаторам варто очікувати не раніше 2021–2022 рр. [5].

Експерти та ризик-менеджери «ТТ клубу» спрогнозували ризики для транспортно-логістичної галузі у зв'язку з пандемією коронавірусу, а також вплив кризи на ринок вантажоперевезень. Зокрема, спеціалісти у сфері страхування транспортно-логістичних компаній дали поради для мінімізації ймовірних ризиків.

Представники «ТТ клубу» виокремили основні ризики. Серед них:

1. Затримка вантажів, особливо, коли мова йде про швидкокопсувні товари.

2. Карантин спричинить багато помилок в усіх бізнес-процесах.

3. Неможливість особисто проконтролювати безпеку угоди через закриті кордони.

Під час кризи деякі власники вантажу можуть вимагати від логістичних компаній організувати доставку менш надійними, або більш дорогими варіантами доставки.

Страховики радять звернути увагу на спеціальні умови договорів, адже нерідко договір наділяє клієнта більшими правами, ніж логістичну компанію. Нинішня ситуація на ринку вже говорить про необхідність перегляду обов'язків сторін і дозволяє логістичним компаніям спиратися на очевидну «обставину непереборної сили».

Тоді як більша частина транспортно-логістичної галузі працює за стандартними умовами перевезень (тобто в межах прийнятного обов'язкового законодавства – наприклад, у межах конвенції КДПВ або із відсиланням на правила Гаага-Вісбі та умови коносаментів ліній), деякі логістичні компанії, як і раніше, укладають із ключовими клієнтами особливі угоди. З урахуванням нинішньої ситуації усім експедиторам і транспортним операторам необхідно ретельно перевірити чинні договори, щоби визначити межі та обсяг своєї відповідальності в нових обставинах.

Водночас експерти радять операторам постійно повідомляти клієнта про всі потенційні зміни у логістичному ланцюжку, які оператор не мав змоги передбачити, посилаючись на форс-мажор. Навіть якщо оператор працює з клієнтом за договором зі стандартними умовами, то все одно необхідно повідомляти клієнта про форс-мажорні обставини. Важливість інформування клієнта полягає у тому, що в разі форс-мажору оператору важливо дбати про збереження товару. Нагадаємо, 17 березня Верховна Рада визнала карантин форс-мажорною обставиною.

Логістичним компаніям радять документувати усі свої дії, що були направлені на збереження вантажу й мінімізацію збитків клієнта. Усі перемовини з митницею, підрядниками й іншими долученими до логістичного ланцюга мають фіксуватись і відсилатися до клієнта.

Одним із важливим моментом є не лише транспортування вантажу, а й отримання. Важливо взяти до уваги, що видача вантажу без оригіналу коносаменту є причиною відмови від страхових виплат. Тому у разі відсутності оригіналу, страховики радять писати запити до митниці, терміналу тощо, а не платити збитки за зберігання вантажу.

Також варто зауважити, що в умовах карантину частіше будуть виникати ситуації, коли відправник не отримав кошти від покупця, тому страховики рекомендують перед видачою вантажу ще раз направити запит до продавця, аби переконались у дозволі на видачу вантажу й чи немає вказівки про затримку вантажу. В іншому разі, продавець може подати позов і до експедитора [4].

ВИСНОВКИ

Прогнозується, що для відновлення морських пе-

ревозень, знадобиться орієнтовно 2 місяці, та, скоріш за все, клієнти будуть продовжувати оптимізування та скорочення витрат. Для відновлення авіагалузі знадобиться не менше 2 років. Сфера залізничних і автоперевезень були найменш чутливими до карантинних обмежень.

Сьогодні, щоб утриматися на плаву, багатьом логістичним провайдером доводиться змінювати сформовані схеми роботи і використовувати альтернативні, – часом більш витратні варіанти й алгоритми. Цікавою альтернативою в нових умовах можуть бути мультимодальні (змішані) перевезення. Так, мова йде про перевезення вантажів двома або більше видами транспорту, яке організовується під відповідальністю оператора мультимодальних перевезень на основі єдиного договору. Для авіавантажів новим варіантом може стати доставка через європейські хаби, наприклад, Франкфурт.

Цілком ймовірно, що в найближчому майбутньому виникнуть нові типи доставки.

Водночас наразі існує ще низка питань у логістиці – це і проблема відсутності водіїв, і зниження рівня попиту на авіаперевезення, і можливий ріст тарифів на залізничні вантажоперевезення, і відсутність зворотних контейнерів для морських перевезень тощо. Однак важливо тримати оптимізм та максимально ефективно працювати, пристосовуючись до сьогоденних викликів.

Для відновлення кожної галузі встановлено різні часові межі. Задля збереження працездатності компанії, які здійснюють логістичне забезпечення та збереження своїх позицій на ринку необхідно мобільно та оперативного реагувати на зміни зовнішнього та внутрішнього середовища. Підприємствам, однак, в умовах карантину та наслідкової кризи необхідно створювати нові логістичні зв'язки. Лише за таких умов розвиток транспортної логістики у напрямі набуття ознак корпоративної стратегії дозволить сформувати інтегровані ланцюги поставок, завдяки яким будуть створені ключові компетенції або ж розвиватимуться існуючі. Можливо, саме зараз бізнесу час звернути увагу на альтернативні чи змішані перевезення. Досить ймовірно, що в недалекому майбутньому виникнуть ще нові, інноваційні типи доставки.

Список використаних джерел

1. Крикавський Є.В. Промислові ланцюги поставок: між ефективністю та відповідальністю. *Науковий економічний журнал «Актуальні проблеми економіки»*. 2016. № 5(179). С. 30–42.
2. Krykavskyi Y., Falovych V. The principle of the extended responsibility on the formation of multimodal transportation attractiveness. *Economic annals – XXI*. 2016. № 159 9(5–6). pp. 67–70.
3. Крикавський Є.В., Похильченко О.А. Логістичний канал: парадигми чи кон'юнктура? *Логістика: проблеми и решения*. 2016. № 3. С. 16–20.
4. Кустріч Л.О. Логістичні інновації як основа управління підприємством. *Економіка та держава*. 2020. № 2. С. 10–14.
5. Федорук Є.І. Особливості державного регулювання транспортно-логістичної сфери України. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 22. С. 109–114.
6. Чимош К.С. Генезис поняття «транспортна логістика». *Агроевіт*. 2020. № 17–18. С. 119–122.

7. Чимош К.С. Аналіз сучасних світових та вітчизняних тенденцій розвитку транспортної логістики в аграрному секторі економіки. *Економіка та держава*. 2020. № 9. С. 112–114.

8. Державна служба статистики України. URL: <http://ukrstat.gov.ua/>

9. Логістика в умовах карантину: чи є шанс на відновлення. URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/195323_logstika-v-umovakh-karantinu-chi--shans-na-vdnovlennya

10. Стратегія розвитку транспортної галузі України в умовах карантину: залізниця, порти та автотранспорт. URL: <https://agropolit.com/spetsproekty/720-strategiya-rozvitku-transportnoyi-galuzi-ukrayini-v-umovah-karantinu-zaliznitsya-porti-ta-avtotransport>

11. COVID-2019: Ризики для транспорту та логістики URL: <https://railinsider.com.ua/covid-2019-ryzyky-dlya-transportu-ta-logistyky/>

12. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України. URL: <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/Вплив+COVID-19+та+карантинних+обмежень+на+економіку+України.+Кабінетне+дослідження+ЦПД.+Липень+2020.pdf>

13. Логістична «антикрихіть»: як друга хвиля карантину вплине на ринок вантажоперевезень URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/692378.html>

14. Бакун В., Іляш О. Проблеми логістичного забезпечення діяльності підприємств в умовах карантину та кризи. *Конкурентні стратегії розвитку України в умовах альтерглобалізму*: Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 9 квітня 2020 р.). Київ: УВОІ «Допомога» УСІ», 2020. 107 с.

15. Репіна А., Колосок В. Вплив глобальних ризиків на міжнародну логістику (на прикладі епідемії COVID-19). *Стратегія інноваційного оновлення економіки України в сучасних умовах*: зб. тез доп. Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Маріуполь, 26 березня 2020 р.). Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2020. С. 239–242.

16. Голобородько А., Легомінова С. Сучасні особливості розвитку логістичних потоків в умовах цифрової економіки. *Інститут бухгалтерського обліку, контроль та аналіз в умовах глобалізації. Міжнародний науковий журнал*. 2020. Випуск 2. С. 93–90.

17. Кобылюх О.Я., Гірна О.Б., Гаєва Л.І. Ключові аспекти транспортної логістики в умовах пандемії COVID-19. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка й управління. Том 31 (70). № 4. К.: 2020. С. 117–122.

18. Гірна О.Б., Кобылюх О.Я. Реалії та перспективи пандемії COVID-19 для транспортної логістики. *Журнал Молодий Вчений*, № 7(83) 2020. С. 208–214.

References

1. Krykavskiy Ye.V. Industrial supply chains: between efficiency and responsibility. *Scientific economic journal «Actual problems of economy»* № 5 (179) 2016. pp. 30–42. (in Ukrainian).

2. Krykavskiy Ye.V., Falovych V. The principle of the extended responsibility on the formation of multimodal transportation attractiveness. *Economic annals – XXI*. 2016. № 159 9(5–6). pp. 67–70.

3. Krykavskiy Ye.V., Pokhilchenko O.A. Logistics channel: paradigms or conjuncture? *Logistics* 2016. № 3. pp. 16–20. (in

Ukrainian).

4. Kustrich L.O. Logistics innovations as the basis of enterprise management. *Economy and state*. 2020. № 2. pp. 10–14. (in Ukrainian).

5. Fedoruk Ye.I. Features of state regulation of the transport and logistics sphere of Ukraine. *Investments: practice and experience*. 2017. № 22. pp. 109–114. (in Ukrainian).

6. Chymosh K.S. Genesis of the concept of «transport logistics». *Ahrosvit*. 2020. № 17–18. pp. 119–122. (in Ukrainian).

7. Chymosh K.S. Analysis of modern world and domestic trends in transport logistics in the agricultural sector. *Economy and state*. 2020. № 9. pp. 112–114. (in Ukrainian).

8. State Statistics Service of Ukraine. URL: <http://ukrstat.gov.ua/> (in Ukrainian).

9. Logistics in quarantine: is there a chance to recover. URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/195323_logstika-v-umovakh-karantinu-chi--shans-na-vdnovlennya (in Ukrainian).

10. Strategy of development of the transport industry of Ukraine in the conditions of quarantine: railway, ports and motor transport. URL: <https://agropolit.com/spetsproekty/720-strategiya-rozvitku-transportnoyi-galuzi-ukrayini-v-umovah-karantinu-zaliznitsya-porti-ta-avtotransport> (in Ukrainian).

11. COVID-2019: Risks for transport and logistics. URL: <https://railinsider.com.ua/covid-2019-ryzyky-dlya-transportu-ta-logistyky/> (in Ukrainian).

12. Impact of COVID-19 and quarantine restrictions on the economy of Ukraine. URL: <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/Вплив+COVID-19+та+карантинних+обмежень+на+економіку+України.+Кабінетне+дослідження+ЦПД.+Липень+2020.pdf> (in Ukrainian).

13. Logistic «fragility»: how the second wave of quarantine will affect the freight market. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/692378.html> (in Ukrainian)

14. Bakun V., Iliash O. Problems of logistics of enterprises in quarantine and crisis. *Competitive strategies of Ukraine's development in the conditions of alterglobalism*: Materials of the II International scientific-practical conference (Kyiv, April 9, 2020) Kyiv: UVOI «Help» ALL», 2020. 107 p. (in Ukrainian).

15. Repina A., Kolosok V. The impact of global risks on international logistics (on the example of the COVID-19 epidemic). *Strategy of innovative renewal of the economy of Ukraine in modern conditions*: coll. thesis add. All-Ukrainian scientific-practical internet conference (Mariupol, March 26, 2020) Mariupol: SHEI «PDTU», 2020. pp. 239–242. (in Ukrainian).

16. Holoborodko A., Lehominova S. Modern features of the development of logistics flows in a digital economy. *Institute of Accounting. Control and Analysis in the context of globalization. International scientific journal*. 2020. Issue 2. pp. 93–90. (in Ukrainian).

17. Kobyliukh O.Ya., Hirna O.B., Haieva L.I. Key aspects of transport logistics in the context of the COVID-19 pandemic. *Scientific notes of TNU after V.I. Vernadskiyi. Series: Economics and Management*. Kyiv, 2020. Vol. 31 (70). № 4. pp. 117–122. (in Ukrainian).

18. Hirna O.B., Kobyliukh O.Ya. Realities and prospects of the COVID-19 pandemic for transport logistics. *Young Scientist*. 2020. № 7 (83). pp. 208–214. (in Ukrainian).