

international institutions nor national governments have developed an effective mechanism for transforming labor relations.

1. World Labor Organization // <https://www.ilo.org>
2. UN // <https://www.un.org/ru/>

УДК 339.5:656.02

ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ COVID–19 НА ТРАНСПОРТНУ СФЕРУ ЯК ОСНОВНУ ЛАНКУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

Стрілок І.І.

к.е.н., доцент кафедри ТПЕ Державного університету інфраструктури і технологій

Шкляр В.В.

к.е.н., доцент кафедри ТПЕ Державного університету інфраструктури і технологій

В сучасному глобалізованому, взаємозалежному світі транспортна галузь є однією з найважливіших. Урядові обмеження, направлені на уповільнення поширення епідемічних та пандемічних спалахів, створюють перешкоди для міжнародної торгівлі та діяльності транспорту, що призводить до серйозних економічних наслідків. За оцінками СОТ у 2020 р. відбудеться зменшення обсягів міжнародної торгівлі до 32%, що спричинить значний негативний вплив на діяльність міжнародних логістичних компаній [3].

У ЄС авіатранспорт є найбільш постраждалим сектором, який зазнав скасування понад 90% запланованих рейсів. Активність повітряного транспорту в регіоні ЄС поступово знижувалася в період з січня по квітень 2020 р. У таких країнах як Норвегія, Канарські острови, Італія, залежно від типу аеропорту, більшою мірою скоротились обсяги внутрішніх авіаперевезень, ніж міжнародних. У той же час в аеропортах країн Нідерланди, Німеччина, Люксембург, Ізраїль, Туреччина зафіксовано значне скорочення міжнародних перевезень [5]. У березні 2020 р. в порівнянні з аналогічним періодом 2019 р. найбільше зниження пасажиропотоку спостерігалось в Італії (-11,9 млн, -85%), Німеччині (-10,7 млн, -62%), Данії (-1,7 млн, -63%), Фінляндії (-1,1 млн, -57%), Чехії (-0,8 млн, -65%) та Угорщині (-0,7 млн, -58%) [2]. На авіаперевезення, у середньостроковій перспективі, вплине зменшення попиту на туризм, корпоративні та бізнес подорожі.

На діяльність морського транспорту та портів вплинуло зменшення обсягу торгівлі з Китаєм на ранніх етапах пандемії. В січні 2020 р. було зареєстровано понад 350000 анулювань глобальних контейнерних перевезень. У березні 2020 р. обсяг контейнерних перевезень на маршруті Азія-Європа зменшився на 30%, на відміну від аналогічного періоду минулого року, і становив близько 2,9 млн. TEU [7].

Проаналізувавши портову діяльність ЄС, було встановлено, що кількість заходів суден у порти ЄС зменшилась на 14,1% у перші 40 тижнів 2020 р., порівняно з попереднім роком. Відмічене найбільше скорочення кількості заходів суден в порти країн Хорватії, Ісландії, Словенії та Іспанії, що зв'язано з рухом круїзних і пасажирських суден. Тим часом, обсяг перевезення навалювальних вантажів, контейнеровозів, генеральних вантажів, нафтових танкерів та вантажних суден Ro-Ro лише незначно зменшився (до 5%). Незважаючи на труднощі, виробничі операції торговельних судноплавних суден, портів та інших секторів морського транспорту продовжували функціонувати, забезпечуючи рух товарів і доводячи стратегічне значення морського транспорту [1].

Значний вплив пандемія мала і на залізничний транспорт. Закриті кордони та впровадження санітарних заходів майже повністю зупинили надання пасажирських послуг. Втрати доходів від зменшення пасажирських перевезень становили 44% в Європі, 53% в Азії та 3% в інших країнах світу [8]. Щодо вантажних перевезень, то оператори перенаправили пропускну спроможність з морських портів на залізничний транспорт, який адаптувався до перевезення нетрадиційних типів вантажів. Також залізниці були надані «зелені смуги» на прикордонних пунктах з метою пришвидшення перевезень вантажів за короткий період часу. Проте навіть такі заходи не змогли стабілізувати різке зниження пасажиро- та вантажообігу. Втрати доходів від зменшення вантажообігу залізницею в другому кварталі 2020 р. становили 26% в Європі, 14% у Азії та 60% в інших країнах світу [8].

Щоб запобігти поширенню пандемії COVID-19, країни Європи прийняли ряд обмежувальних заходів, які суттєво вплинули на попит перевезень залізничним транспортом. Кількість пасажироперевезень залізницею скоротилося як мінімум удвічі в переважній більшості країн-членів ЄС. За даними Євростату [4] у другому кварталі 2020 р. найбільше скорочення кількості залізничних пасажирів спостерігалось в Ірландії (-94%, -11,7 млн. пасажирів), Франції (-78%, -262,6 млн. пасажирів), Іспанії (-78%, -125,3 млн. пасажирів), Люксембурзі (-78%, -4,9 млн. пасажирів) та Італії (-77%, -173,4 млн. пасажирів). Винятком з цього різкого скорочення стали Нідерланди, де пасажирські залізничні перевезення залишалися стабільними. Пасажирообіг зазнав ще більшого зниження: в Ірландії (-95%), Іспанії (-87%), Італії (-85%), Франції (-80%) і Люксембурзі (-78%).

Результати дослідження всесвітньої транспортної організації IRU [6] свідчать, що більше 3,5 млн. автотранспортних операторів у всьому світі несуть в 2020 р. безпрецедентні фінансові втрати в результаті транспортних обмежень і загального економічного спаду, викликаного пандемією. Автотранспортні компанії, що займаються вантажними перевезеннями, очікують зниження обороту в 2020 р. в середньому на 18% (до 551 млрд. євро). Даний сектор значно постраждав на Близькому Сході і в Північній Африці (-22%), в Азії (-21%), в Європі - на 64 млрд. євро (-

17%). Компанії в Аргентині, Китаї та Ірані зіткнулися зі спадом більш ніж на 30%.

Пасажирські автотранспортні компанії в Європі очікують втратити у розмірі близько 81 млрд. євро в 2020 р. або 57% їх річного доходу. Найбільше постраждали автобусний туризм (-82%) і міжміські перевезення (-70%), за ними ідуть компанії таксі (-60%) і міські автобусні перевезення (-42%). Автомобільні компанії в Великобританії, Болгарії, Іспанії, Швеції зіткнулися зі спадом пасажирських перевезень більш ніж на 70%.

Пандемія COVID-19 серйозно порушила функціонування в транспортних мережах, зокрема, в морській, залізничній, повітряній і автомобільній галузі. Швидкість відновлення обсягів вантажообігу та пасажиропотоку буде різнитися залежно від видів транспорту та значною мірою від швидкості відновлення економіки, вартості заходів щодо його підтримки та зміни попиту на транспортні послуги, в результаті прямих та непрямих наслідків пандемії.

Транспортний сектор, як життєво важливий чинник, що здатний забезпечити безперебійне функціонування міжнародних ланцюжків поставок та ефективну діяльність міжнародної економіки повинен зосередити увагу на зміцненні стійкості, в тому числі до екологічних катастроф і пандемій, а також на підвищенні ефективності і якості транспортних операцій незважаючи на вплив непередбачуваних зовнішніх чинників.

Список використаних джерел:

1.COVID-19 – impact on shipping EMSA/
URL:[file:///C:/Users/istri/Downloads/ COVID-19%20%20impact%20on%20shipping%20-%202009%20October.pdf/](file:///C:/Users/istri/Downloads/COVID-19%20%20impact%20on%20shipping%20-%202009%20October.pdf/).

2. Impact of COVID-19 on air passenger transport. EUROSTAT. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20200616-2>.

3. Impact of COVID-19 on Rail. EURNEX. URL: http://www.eurnex.org/wp-content/uploads/2020/06/Covid_Rail_AT.pdf.

4.Impact of COVID-19 on rail passenger transport in Q2 2020. EUROSTAT. URL:<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20201105-1>.

5.Impact of coronavirus (COVID-19) pandemic on air transport mobility, energy, and environment: A case study. URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/er.5706#:~:text=The%20recent%20pandemic%20caused%20by,the%20airline%20industry%20in%20general.&text=Cargo%20traffic%20was%20not%20significantly,the%20fight%20against%20the%20disease>.

6.Global recovery on line as road transport losses rise. URL: <https://www.iru.org/resources/newsroom/global-recovery-line-road-transport-losses-escalate>.

7. Monthly deployed and pro forma capacity of container ships on the Far East-Europe route between January and April 2020. URL:<https://www.statista.com/statistics/1112599/deployed-vs-pro-forma-teus-container-ships-asia-europe/>.

7. Monthly deployed and pro forma capacity of container ships on the Far East-Europe route between January and April 2020. URL:<https://www.statista.com/statistics/1112599/deployed-vs-pro-forma-teus-container-ships-asia-europe/>.

8. UIC COVID-19 TASK FORCE MANAGEMENT OF COVID-19 First estimation of the global economic impact of Covid-19 on Rail Transport. URL: https://uic.org/IMG/pdf/economic_impact_v2.pdf.

ПАНДЕМІЧНІ ОБЛІГАЦІЇ ЯК РІЗНОВИД НОВІТНІХ ІНСТРУМЕНТІВ УПРАВЛІННЯ КАТАСТРОФІЧНИМИ РИЗИКАМИ

Підвисоцький Я.В.

к.е.н., асистент кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Відомо, що катастрофічні ризики серед інших різновидів оцінюваних небезпек становлять найсуттєвіші та інколи наймасштабніші загрози не лише для окремого підприємства, а й для людства в цілому. Характеризуючи зони ризиків, що призводять до надмірних втрат, варто виділити наступні характеристики:

1. Катастрофічна, критична чи гранична небезпеки можуть траплятись часто, проте без визначеної закономірності та часової послідовності.

2. Можливе, проте несистематичне і не часте настання катастрофічних та критичних ризиків є найбільш ймовірне у процесі діяльності, що підлягає аналізу.

3. Випадкові події можуть призводити до катастрофічних наслідків через збіг обставин або «ефект доміно» [1].

На жаль, остання характеристика у сучасному світі стає все більш загрозливою з огляду як на масштаб оцінюваних збитків, так і на неможливість встановлення точної тривалості випадкової події чи їх комбінацій. У такому ключі ризик-менеджери зазвичай намагаються визначити граничні межі параметрів катастрофічних ризиків випадкових подій вже постфактум, коли необхідно вживати невідкладних заходів з подолання наслідків.

Однією з таких випадкових подій, що призводить до масових хвороб чи гибелі живих істот на планеті є пандемія. Людство не раз стикалося з проблемами пандемій, проте не завжди боротьба з недугами внаслідок масових заражень була успішною. Для врегулювання таких викликів потребувався час та значні фінансові ресурси. Але оскільки подія наставала раптово і нерідко набирала лавиноподібний характер, ані окремі особи, ані підприємства, ані навіть країни чи групи країн не були забезпечені достатль ресурсами і готові до боротьби.

Глобальна рада з моніторингу готовності до надзвичайних ситуацій, незважаючи на успіхи, досягнуті в період після кризи, пов'язаної зі спалахом лихоманки Ебола в Західній Африці в 2014-2015 роках, зазначила у своїй доповіді за 2019 рік «Світ під загрозою», що ризик масштабних епідемій стає все більш серйозним, і зробила висновок про те, що світова спільнота до них як і раніше не готова. Рада попередила, що