УДК 656.614.3

Круглий Д.Г.

(д.т.н., професор кафедри інноваційних технологій та технічних засобів судноводіння, Херсонська державна морська академія, Херсон, Україна)

ДОСЛІДЖЕННЯ СТАНУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІД ЧАС ПАНДЕМІЇ

У статті досліджено стан глобальної економічної ситуації галузі морських перевезень під час пандемії Covid-19, розглянуто взаємозв'язок та вплив факторів на стан всесвітньої економіки. В результаті дослідження запропоновано: прискорити введення безконтактного документообігу, закріпити позиції морської логістики, яка грає важливу економічно вигідну роль в економічних відносинах та товаропотоках.

Ключові слова: економічна криза; пандемія Covid-19; морська логістика; товарообіг; морські перевезення.

Вступ. Сьогодні людство зіштовхнулося з принципово новою катастрофою – пандемією Covid-19. Карантини, закриття кордонів, створення численних проблем практично для всіх держав – все це реалії сьогодення. У експертів ще зможуть повною мірою оцінити масштаб пов'язаного з епідемією економічного шоку і всіх його віддалених наслідків. Але вже зараз очевидно, що відновлення глобальної економіки це нелегкий шлях. Причому далеко не завжди будуть працювати вже апробовані антикризові заходи. Необхідно шукати принципово нові, нестандартні рішення.

Передові цифрові технології дозволили швидко перебудувати систему освіти, торгівлі, сфери послуг. Колосальним проривом стало введення в багатьох сферах штучного інтелекту. Але, як і будь-які інші інновації, цифрові технології мають тенденцію до некерованого поширення і, так само, як і звичайна зброя, можуть потрапити в руки кібер шахраїв не тільки в зонах регіональних конфліктів, а і у цілком благополучних країнах, породжуючи величезні ризики. [1, с.1-2] У зв'язку з цим питання кібербезпеки при застосуванні передових цифрових технологій заслуговують найретельнішого вивчення.

Постановка проблеми. На даний момент в усьому світі постала гостра необхідність введення так званих зелених коридорів – вільних від торгових воєн і санкцій шляхів, перш за все, для товарів першої необхідності: продовольства, ліків, засобів індивідуального захисту, які просто необхідні саме для боротьби з пандемією. Ринок морських перевезень занадто вузький, щоб трансформуватися в умовах коронавірусу і прийнятих державами обмежень. При цьому експерти акцентують увагу на готовність представників портів швидко пристосуватися в умовах, що склалися, до нових вимог і продовжити надавати якісні послуги.

Але на сьогодні не всі процеси залежать від них. Найчастіше складнощі полягають в процесах переговорів, термінах укладання договорів, портової бюрократії [2, с. 32-35].

Розчищення, звільнення світової торгівлі від бар'єрів, заборон, обмежень, нелегітимних санкцій могло б стати гарною основою для відновлення глобального зростання економіки. Це дійсно одна з найгостріших глобальних соціальних проблем, тому місія політики зараз – прокласти дорогу торгівлі, товарообміну, спільним проектам і чесній конкуренції, а не погіршувати умови для здорової діяльності бізнесу і ділової ініціативи.

DOI:10.32703/2617-9040-2020-36-15

В даній статті представлено актуальне дослідження стану товарообміну на тлі глобального світового економічного стану. Досліджено порівняння економічних показників країн, що впливають на глобальну економіку світу та товарообмін в період 2019 та 2020 рр. Визначено недоліки галузі, перспективи розвитку та доведено економічні переваги, на які необхідно звернути пріоритетну увагу з метою вдосконалення роботи та покращення ситуації під час пандемії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дана проблема була широко представлена на засіданні Генеральної асамблеї Організації Об'єднаних Націй. Багато голів держав висловили свою думку про необхідність глобального відновлення всіх напрямів життєдіяльності людства. Без сумнівів ООН може сприяти зміцненню і підвищенню ролі багатосторонніх відносин, а це - громадські та молодіжні обміни, культурні зв'язки, соціальні, економічні та освітні програми, кооперація у сфері спорту, науки, технологій, охорони навколишнього середовища і здоров'я людей. Свою актуальність в повній мірі довели відповідні багатосторонні конвенції, договори та протоколи в рамках ООН. Всі держави повинні відповідально підходити до їх дотримання, особливо по досягненню цілей Паризької угоди. У складних умовах, що сьогодні мають місце в нашому житті, всім країнам важливо проявити політичну волю, мудрість і далекоглядність. І звичайно, провідна роль тут належить постійним членам Ради Безпеки. У взаємопов'язаному, взаємозалежному світі, в вирі міжнародних подій необхідно діяти спільно і спиратися при цьому на зафіксовані в Статуті ООН принципи міжнародного права.

Цікава думка проголошена в одному з виступів Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА А. Асавбаева. Він наголосив, що навіть рішення компаній про трансформацію не вплине на показники вантажообігу в загальному обсязі. Тому всі держави мають координувати процеси, що впливають на збільшення вантажоперевезень, в тому числі і морським шляхом. Для цього необхідно сформувати більш привабливі тарифи, переглянути податкові режими і надати преференції – скасувати або призупинити стягування ПДВ.

Як українські порти пережили два місяці карантину і чого чекати галузі в найближчому майбутньому, представники морського бізнесу обговорили на онлайн-конференції Grain & Maritime Day. Генеральний директор «Майерск Україна» Р. Колоянов вважає, що відновлення світової економіки буде відбуватися по так званій U-подібній кривій. Тобто, буде не швидким, а плавним. «У другому кварталі 2020 року ми, швидше за все, знаходимося в нижній точці економічної кризи. Очікується, що відновлення почнеться з третього кварталу. Якщо не буде проблем з повторним введенням карантинних заходів, то до кінця року тренд повинен стати вже позитивним, а економіка повинна відновлюватися».

Вже зараз експерти застерігають від надмірного оптимізму: позитивні тенденції, відображені в звітах за перший квартал 2020 р. оманливі. Попереду криза, яку можна порівняти, за масштабами з кризою 2008-2009 років, якщо тільки вона не перевершить ці показники. І відновлення галузі буде тривалим і непростим.

Свої прогнози про те що пандемія не проходить безслідно у світі наголосив і глава Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) Тедрос Адханом Гебрейсус, він зазначив, що наслідки такого удару будуть виправлятися десятиліттями.

В літературі поки мало розкрито дане питання науковцями, але є вже опублікована думка науковців всього світу, щодо даного глобального питання, а саме: Долбнєвої Д. [3, с. 20-26], Мізінцева М. [4], Флахаурд А. [5, с. 1037-1038], Легідо-Квіклей Х. Метеос-Гарсія Х., Кампос В. [6, с. 1-2], Каннан С., Чезза А. [7, с. 2006-2011], Долгов С. И., Савинов Ю. А., Тарановская Е. В. [8, с. 7-18], Тейлор Л. Вулхаус М. [9, с. 983-989] та інші.

Мета статті, постановка задачі: дослідити та проаналізувати вплив світової пандемії Covid-19 на стан світової економіки загалом, товарообороту, перспектив відновлення процесу сталої економіки, визначити шляхи подолання саме у галузі морських перевезень.

Матеріали та методи дослідження. На сьогоднішній день перспективи економічного зростання залишаються невизначеними. Економісти серйозно побоюються подальшого поширення Covid-19, тому що це може нести серйозну загрозу продовольчій безпеці. Багато держав неодноразово зтикалися з подібними пандеміями: ГРВІ, пташиний грип, атипова

пневмонія та багато інших сплесків хвороб. Все це призводило до паніки і, як наслідок, підвищення цін, що неодмінно впливало на транспортування та умови імпорту та експорту товарів. Спостерігаючи за пандемією 2019-2020 р. року можна зробити висновок, що дефіциту продуктів харчування або критичного зростання ціни поки що не було. Навіть у Китаї, на піку зростання захворюваності, стан поставки продовольчих товарів задовільний. Але доставка продовольчих товарів, в той же час, може бути дещо порушена, в результаті того, що робота транспорту схильна до перебоїв та введення карантинних заходів та обмежень. На основні товари такі фактори суттєво не впливають в порівнянні з харчовими товарами з більшою ціною, тому що їх можна завантажувати, вивантажувати, відправляти та приймати з мінімальною присутністю людського ресурсу.

Вирішення проблеми при негативних ризиках та при зростанні, яке відбувається на значно низькому рівні протягом тривалого часу, полягає в наступних багатосторонніх діях, що забезпечать ефективну політику в сфері охорони здоров'я: стримання та пом'якшення заходів щодо контролю діяльності бізнесу, підтримка суб'єктів господарювання, контроль роботи сфери товарообміну, експорту та імпорту товарів.

Невизначеність дуже ускладнює ефективну оцінку наслідків спалаху пандемії Covid-19. Найбільш негативний сценарій, що зараз активно обговорюється, це ефект «доміно», від передбачає стрімке поширення коронавірусу саме в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні. Зачепить також основні розвинені країни Північної півкулі. Тоді під владу пандемії, потраплять країни, яким характерний паритет купівельної спроможності та на які припадає понад 70% світового валового внутрішнього продукту.

Розглянемо економічний стан великих держав, які впливають на економіку всього світу та значно на товарообіг та транспортні поставки, щоб зрозуміти шкоду нанесену пандемією світовій економіці.

Експерти Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР) оцінюють коронавірус і його наслідки як найбільший ризик для глобальної економіки з часів фінансової кризи. Організація опублікувала 2 березня звіт, що містить проміжну оцінку стану економік світу. Зростання світової економіки було слабким, але стабільним до поширення коронавірусу. Вплив спалаху Covid-19 на економічні перспективи є серйозним, і ОЕСР жорстко знижує прогнози по ВВП країн (табл. 1) [1, 1-2].

Таблиця 1. Темпи зростання ВВП. Річна зміна %

Назва країни	2019 р.	Проміжні прогнози ЕО 2020 р.	Різниця від листопаду ЕО 2020 р.	Проміжні прогнози ЕО 2021 р.	Різниця з листопаду ЕО 2021 р.
Світ	2,9	2,4	-0,5	3,3	0,3
G20 ^{1,2}	3,1	2,7	-0,5	3,5	0,2
Австралія	1,7	1,8	-0,5	2,6	0,3
Канада	1,6	1,3	-0,3	1,9	0,2
Єврозона	1,2	0,8	-0,3	1,2	0,0
Німеччина	0,6	0,3	-0,1	0,9	0,0
Франція	1,3	0,9	-0,3	1,4	0,2
Італія	0,2	0,0	-0,4	0,5	0,0
Японія	0,7	0,2	-0,4	0,7	0,0
Корея	2,0	2,0	-0,3	2,3	0,0
Мексика	-0,1	0,7	-0,5	1,4	-0,2
Туреччина	0,9	2,7	-0,3	3,3	0,1

Закінчення таблиці 1

Об'єднане Королівство	1,4	0,8	-0,2	0,8	-0,4
Сполучені штати	2,3	1,9	-0,1	2,1	0,1
Аргентина	-2,7	-2,0	-0,3	0,7	0,0
Бразилія	1,1	1,7	0,0	1,8	0,0
Китай	6,1	4,9	-0,8	6,4	0,9
Індія	4,9	5,1	-1,1	5,6	-0,8
Індонезія	5,0	4,8	-0,2	5,1	0,0
Росія	1,0	1,2	-0,4	1,3	-0,1
Саудівська Аравія	0,0	1,4	0,0	1,9	0,5
Південна Африка	0,3	0,6	-0,6	1,0	-0,3

Вивчивши дані та оцінюючи вплив пандемії, наприклад в Китаї, закриття заводів і повну зупинку виробництва, експерти відзначають різке скорочення виробничого і внутрішнього попиту в країні. Однак вплив епідемії на решту світу збільшується, особливо з огляду на ключову і зростаючу роль Китаю в глобальних ланцюжках поставок, на туристичних і товарних ринках: припиняються ділові та туристичні поїздки, порушується товарообмін, знижується довіра між партнерами і країнами.

На тлі таких даних зупинимося на аналізі справ Китаю під час спалаху Covid-19. Що насамперед необхідно відзначити: в лютому 2020 року китайська економіка зростала досить повільно. За даними Bloomberg та враховуючи різні джерела інформації можна констатувати, що економіка Китаю на початку березня працювала на 65-75% від рівня характерного цій країні. Зростання показників все ще можливе, якщо економіка компенсує деякі виробничі втрати в найближчі місяці. Рівень китайської економіки за 20 років зріс та зв'язок з іншими економіками світу став досить тісним. Сьогодні економіка Китаю становить 20% від всієї економіки світу. Для великої кількості країн Китай – це важливий експортний ринок, джерело туризму, майже основний постачальник проміжних товарів. З роками ця країна стала світовою «фабрикою». Під час спалаху пандемії виробництво в Китаї значно сповільнило свої темпи, тому багато товарів стали тимчасово недоступними в інших країнах. Торгівля проводилася спираючись на запаси товару. Рівень їх дефіциту призвів до підвищення цін, що негативно вплинуло на витрати покупців. І чим довше триває відсутність пропозицій товару, тим ситуація складнішає [10, с. 1-2].

Погіршення ситуації призведе до припинення виробництва на підприємствах, де використовуються проміжні товари, виготовлені в Китаї. За короткий термін загалом досить важко знайти аналог з такою ж якістю. Відсутність ключового компоненту, негативно вплине на весь ланцюг вартості [11, с. 72-79].

Отже, зазначимо, що Китай зі своїм ланцюгом вартості відіграє велику роль у економіці всього світу в цілому та кожної держави окремо. Результатом коронавірусу разом з руйнівними наслідками зниження торгових відносин між США та Китаєм може стати порушення міжнародної торгівлі. Все це сприяє диверсуванню виробництва в деяких країнах. Весь цей негативний вплив уповільнить темпи економічного розвитку Китаю.

В Південно-Східній Азії ринки, які поволі виходять з кризи, все таки потерпають від спалаху Covid-19. Велика кількість країн Південно-Східної Азії значно пов'язані з Китаєм. Їхні зв'язки також можуть призвести до значного спалаху пандемії, а в наслідку і на спад економіки. Якщо економічна активність не зросте найближчим часом, кількість збанкрутілих підприємств може швидко збільшитися, оскільки малі і середні підприємства будуть особливо вразливі. А це безпосередньо взаємопов'язане з поставками товару, товарообігом з країнами - партнерами зацікавленими в даному виді товару [12, с. 9-13].

Як наслідок, в результаті загального економічного уповільнення, кількість збанкрутілих підприємств може збільшитися в усьому світі. Особливо, якщо вірус пошириться, як в сценарії ризику, це може призвести до фінансової нестабільності. В першу чергу це стосується країн, де рівень корпоративного боргу стрімко зростає (наприклад, США) або які вже були уразливі (наприклад, Італія).

Ринки по-різному відреагували на пандемію Covid-19. Проте безпечна і надійна доставка товарів залишається незамінним аспектом сучасного життя. Більше 80% всього обсягу світової товарної торгівлі здійснюється морем.

Потреби в товарах, що цікавлять споживача на тлі епідемії сильно змінюються. Деякі галузі, такі як фармацевтика та продукти харчування, стали прискорювати свої ланцюжки поставок. Однак багато компаній і їх постачальники зіткнулися з додатковими витратами, не тільки грошовими, а й часовими. Йдуть судна, функціонують порти, здійснюються інтермодальні перевезення. Проте незаплановані збої в роботі залишаються загрозою, включаючи брак робочої сили з-за карантинних заходів, які іноді можуть призводити до скупчення вантажів у портах.

Висновки. Події 2020 року стали суворим нагадуванням про те, що хоча сьогоднішній глобальний ланцюжок поставок приносить вигоду, вона пов'язана з ризиком і фінансовими втратами, а збої на національному або регіональному рівні перестають бути ізольованими подіями. Компаніям - перевізникам необхідно приділяти більшу увагу підвищенню стійкості в ланцюжках поставок з метою зростання гнучкості, з тим, щоб справлятися з будь-якими несподіваними збоями. Ця тенденція вже зароджувалася, але її підштовхнула нинішня криза. Вартість більше не є єдиним чинником вибору способу транспортування [11, с. 45-53; 12, с. 63-68].

У зв'язку з цим компанії повинні розширити свої інтермодальні сервіси, які передбачають доставку вантажів з використанням морського транспорту. Часті скасування морських рейсів та затори в портах по всьому світу через пандемію Covid-19 зробили звичайні сервіси доставки менш привабливими для клієнтів. Для того, щоб відновити так звані довіру і безперебійну роботу морських перевезень необхідно зміцнити позиції морської логістики, яка грає ключову роль в сучасних економічних відносинах. Адже завдяки використанню в плануванні рейсу можливостей логістичних прийомів можна покращити і гнучкість у формуванні маршруту, і точність в прогнозах доставки, і ступінь безпеки, а також значно знизити кінцеву собівартість товару. Основне значення набуває економічність обслуговування вантажопотоків і надійність роботи маршруту.

Щодня тисячі суден перевозять десятки мільйонів тон вантажів. Річний оббіг морських перевезень колосальний. Саме морським шляхом перевозиться більшість великогабаритних і збірних вантажів. Міжнародна статистика говорить про те, що близько 90% товарів, представлених на полицях сучасних магазинів, були перевезені морем [13, с. 9-13; 14, с. 15-17].

Крім логістичної ланки велике значення має удосконалення безконтактного документообігу, розробленого ще кілька років тому. Адже нинішня інформаційна система порту дає можливість все автоматизувати і подавати всі документи в електронній формі [15, с. 9-13].

В цьому плані управління технічним станом і організацією роботи судноплавних компаній зводиться до вибору інноваційних проектів розвитку. Сучасний стан глобального ринку морської торгівлі характеризується постійною змінністю за кількісними та якісними характеристиками. При цьому особливою закономірністю розвитку стає посилення конкурентного протистояння операторських підсистем і формування інтеграційних взаємодій. Такі процеси націлені на досягнення збалансованості стану вантажопотоків та безперечної спроможності суден торговельного флоту.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Global Economic Prospects*, June 2020. Washington, DC: World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1553-9.
2. Моряков К. Проект для развития морской отрасли. *Порты Украины*, № 1 (173), 2018. С. 32-35.
3. Долбнева Д. В. Влияние COVID-19 на экономику стран мира. *Проблеми економіки*. 2020. №1. С. 20–26. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2020-1-20-26>
4. Пандемия COVID-19. *Биология и экономика*. Специальный выпуск: информационно-аналитический сборник: [Текст] / Под редакцией д.э.н. Мизинцевой М.Ф. // ВИНТИ РАН. – М., Издательство Перо, 2020. 110 с.

5. COVID-19 cacophony: is there any orchestra conductor? / Flahault A. *Lancet*. 2020. 395, № 10229, с. 1037-1038. Англ. DOI: 10.1016/S0140-6736(20)30675-9
6. The resilience of the Spanish health system against the COVID-19 pandemic / Legido-Quigley H., Mateos-Garcia J.T., Campos V.R., Gea-Sanchez M., Muntaner C., McKee M. *Lancet Pub. Health*. 2020. Published online. 18 March, с. 1-2. Англ. DOI: 10.1016/S2468-2667(20)30060-8
7. Novel Coronavirus 2019 – recent trends / Kannan S., Shaik Syed Ali P., Sheeza A., Hemalatha K. *Eur. Rev. Med. and Pharmacol. Sci.* 2020. 24, № 4, с. 2006-2011. Англ. DOI: 10.26355/eurrev_202002_20378.
8. Влияние вспышки нового коронавируса на международную торговлю. Долгов С. И., Савинов Ю. А., Тарановская Е. В. *Рос. внешнеэкон. вестн.* 2020. № 2, с. 7-18.
9. Taylor L.H., Latham S.M., Woolhouse M.E. Risk factors for human disease emergence. *Philos. Trans. R. Soc. Lond. Ser. B Biol. Sci.* 2001, № 356, pp. 983–989.
10. Стадник М. Мировой опыт. Украинская практика. *Вестник МСФО* №03. С.1-2
11. Д. Парк Грузы выходят на сушу. *Журнал «Гудок»*. Выпуск №155 (27004). 27.08.2020.
12. Сенко О.В. Організаційно-економічний механізм параметричного управління морською транспортною індустрією : Чернігів: ЧНТУ, 2019. 359 с.
13. Вадатурский А. В Украине нет проблемы переваливать объем экспорта в 60 млн. тонн. *Порты Украины*, 2019, № 6. С. 9-13.
14. Аткиссон А. Как устойчивое развитие может изменить мир. М. : БИНОМ, 2011. 455 с.
15. Чекаловец В.И., Скворцов Г.П., Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в условиях Европейской интеграции. *Транспорт*. 2013. №30 (458). С. 63-68.

REFERENCES

1. *Global Economic Prospects*, June 2020. Washington, DC:World Bank. DOI: 10.1596/978-1-4648-1553-9.
2. Morjakov K. *Proekt dlja razvitiya morskoy otrasli* // *Porty Ukrainy*, № 1 (173), 2018. p. 32-35. [in Russian].
3. Dolbneva D. V. *Vliyanie COVID-19 na ekonomiku stran mira*. Problemi ekonomiki. 2020. #1. С. 20–26. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2020-1-20-26> [in Russian].
4. *Pandemiya COVID-19. Biologiya i ekonomika*. Spetsialnyy vyipusk: informatsionno-analiticheskiy sbornik: [Tekst] / Pod redaktsiei d.e.n. Mizintsevoy M.F. // VINITI RAN. – М., Izdatelstvo Pero, 2020. – 110 s. [in Russian].
5. *Kakofoniya COVID-19: est li u orkestra dirizher?* COVID-19 cacophony: is there any orchestra conductor? / Flahault A. // *Lancet*. 2020. 395, # 10229, s. 1037-1038. Англ. DOI: 10.1016/S0140-6736(20)30675-9 [in Russian].
6. *The resilience of the Spanish health system against the COVID-19 pandemic* / Legido-Quigley H., Mateos-Garcia J.T., Campos V.R., Gea-Sanchez M., Muntaner C., McKee M. // *Lancet Pub. Health*. 2020. Published online. 18 March, с. 1-2. Англ. DOI: 10.1016/S2468-2667(20)30060-8
7. *Novel Coronavirus 2019 – recent trends* / Kannan S., Shaik Syed Ali P., Sheeza A., Hemalatha K. // *Eur. Rev. Med. and Pharmacol. Sci.* 2020. 24, № 4, с. 2006-2011. Англ. DOI: 10.26355/eurrev_202002_20378.
8. *Vliyanie vspyishki novogo koronavirusa na mezhdunarodnuyu torgovlyu* / Dolgov S. I., Savinov Yu. A., Taranovskaya E. V. // *Ros. vneshneekon. vestn.* 2020. # 2, s. 7-18. [in Russian].
9. *Vliyanie vspyishki novogo koronavirusa na mezhdunarodnuyu torgovlyu* / Dolgov S. I., Savinov Yu. A., Taranovskaya E. V. // *Ros. vneshneekon. vestn.* 2020. # 2, s. 7-18. [in Russian].
10. Stadnik M. *Mirovoy opyt. Ukrainskaya praktika* // *Vestnik MSFO* №03. S.1-2.
11. D. Park *Gruzy vyhodjat na sushu* // *Zhurnal «Gudok»* Vypusk №155 (27004) 27.08.2020. URL: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1532488&archive=2020.08.24> [in Russian].
12. Sen'ko O.V. *Organizacijno-ekonomichnij mehanizm parametrichnogo upravlinnja morskoyu transportnoju indusriju* : Chernigiv: ChNTU, 2019. 359 s. [in Russian].
13. Vadaturskij A. *V Ukraine net problemy perevalivat' ob'em jeksporta v 60 mln. tonn* // *Porty Ukrainy*, 2019, № 6. p. 9-13. 64 [in Ukrainian].
14. Atkisson A. *Kak ustojchivoe razvitie mozhet izmenit' mir*. М. : BINOM, 2011. p. 455. [in Russian].
15. Chekalovets V.I., Skvortsov G.P., Kryzhanovskiy S.V. *Morskie torgovye porty Ukrainy v usloviyah Evropeyskoy integratsii* // *Transport*. 2013. #30 (458). S. 63-68. [in Russian].

Круглый Д.Г.

(д.т.н., профессор кафедры инновационных технологий и технических средств судовождения, Херсонская государственная морская академия)

ИССЛЕДОВАНИЕ СОСТОЯНИЯ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ

В статье исследовано состояние глобальной экономической ситуации области морских перевозок во время пандемии Covid-19, рассмотрена взаимосвязь и влияние факторов на состояние глобальной экономики. В результате исследования предложено: ускорить введение

Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Транспортні системи і технології», 2020. Вип. 36

бесконтактного документооборота, закрепить позиции морской логистики, которая играет важную экономически выгодную роль в экономических отношениях и товаропотоков.

Ключевые слова: экономический кризис; пандемия Covid-19; морская логистика; товарооборот; морские перевозки.

D. Hr. Kruhlyi

(Doctor of Technical Sciences, Professor of the Department of Innovative Technologies and Technical Means of Navigation Kherson State Maritime Academy)

CONDITION STUDY SHIPPING DURING THE PANDEMIC

Today, humanity has faced a fundamentally new catastrophe - the Covid-19 pandemic. Quarantine, closing borders, creating numerous problems for almost all states - all these are the realities of today. Experts will still be able to fully assess the scale of the economic shock associated with the epidemic and all its long-term consequences. But it is already clear that the recovery of the global economy is not an easy one. And already tested anti-crisis measures will not always work. It is necessary to look for fundamentally new, non-standard solutions. The aim of the research is to analyze the state of trade against the background of the global world economic situation. Identify the shortcomings of the industry, development prospects and highlight the economic benefits that need to be addressed as a matter of priority in order to improve performance and improve the situation during a pandemic. The article examines the current state of the global economic situation in the maritime transport industry during the Covid-19 pandemic. The international market of maritime trade is based on certain patterns, among which there is a clear focus on the parameters of international economic relations, the constant use of innovative technologies and the cyclical changes in key indicators. The trend of development of the maritime transport industry and its regionalization is due to a complex set of external and internal factors. Therefore, the article considers the relationship and impact of both negative and positive factors on the state of the world economy. The data of the interim economic forecasts for 2019-2022 in the estimated comparison of countries that have a global impact on the economic development of partner countries are studied. The interrelation of economic and maritime industries is analyzed, the state of modern problems of sea transportation is investigated, perspective directions are revealed and the necessity of concrete decisions for large-scale development of competitiveness of the transport industry is emphasized. As a result of the research it is suggested: in order to automate the process of sea transportation to accelerate the introduction of contactless document management, to consolidate the position of maritime logistics, which plays an important organizational and cost-effective role in modern economic relations and trade flows.

Keywords: economic crisis; the Covid-19 pandemic; maritime logistics; commodity circulation; sea transportation.