

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: **« РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИКИ В УМОВАХ
ГЛОБАЛЬНОЇ НЕСТАБІЛЬНОСТІ »**

Виконав:
студентка 4 курсу, групи УЛМ-41
спеціальності
«Міжнародні економічні відносини»
освітньої програми «Міжнародна логістика
і митна справа»
першого (бакалаврського)
рівня вищої освіти

Керівник:



Замша А.О.



к.е.н., доц. Ревякін Г.В.

Рецензент:

Харків – 2024

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу

Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»

Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри
міжнародних
економічних відносин
імені Артура Голікова
Іван МАРЧЕНКО

«_____» _____ 2023 року

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Замші Анастасії Олександрівні

1. Тема роботи

« Розвиток міжнародної логістики в умовах глобальної нестабільності »

керівник роботи к.е.н., доц. Ревякін Г.В.,

затверджені наказом по університету від «24» січня 2024 р. № 4002-5/163

2. Строк подання студентом роботи 31.05.2024 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити

виявити теоретичні засади міжнародної логістичної діяльності; визначити види та особливості глобальних криз; дослідити розвиток міжнародної логістичної діяльності в глобальних умовах розвитку; проаналізувати особливості впливу світових криз на міжнародну логістичну діяльність; навести приклади «нівелювання» впливу дії глобальних криз на міжнародну логістичну діяльність.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Теоретичні основи дослідження міжнародної логістичної діяльності в глобальних умовах розвитку
2	Особливості розвитку міжнародної логістичної діяльності в кризових умовах сучасності

5. Дата видачі завдання 01.12.2023 р.

Студент



Анастасія ЗАМША

Керівник роботи



Георгій РЕВЯКІН

ЗМІСТ

Вступ.....	5
Розділ 1. Теоретичні основи дослідження міжнародної логістичної діяльності в глобальних умовах розвитку.....	7
1.1. Місце та роль міжнародної логістичної діяльності в сучасних умовах розвитку.....	7
1.2. Глобальні кризи, їх види та особливості	12
Висновки до першого розділу	23
Розділ 2. Особливості розвитку міжнародної логістичної діяльності в кризових умовах сучасності.....	25
2.1. Розвиток міжнародної логістичної діяльності в глобальних умовах розвитку.....	25
2.2. Особливості впливу світових криз на міжнародну логістичну діяльність	35
2.3. Напрями подолання глобальних криз у міжнародній логістичній діяльності.....	48
Висновки до другого розділу	54
Висновки.....	56
Список використаних джерел	58

ВСТУП

Актуальність обраної теми кваліфікаційної роботи полягає у високій частоті та масштабності глобальних криз у XXI столітті, які змушують постійно шукати нові підходи до адаптації та оптимізації міжнародних логістичних процесів. Дослідження впливу цих криз дозволяє не лише краще розуміти динаміку міжнародної логістики, але й розробляти стратегії для зниження ризиків та підвищення ефективності в умовах невизначеності. Також кризові ситуації часто ставлять перед керівниками виклик швидко реагувати та ухвалювати вирішальні рішення. Це підкреслює важливість освоєння методів антикризового управління, які можуть надати значущі знання щодо ефективного вирішення проблем, обміну інформацією, розподілу ресурсів та адаптації в умовах нестабільності.

Ступінь вивчення проблеми міжнародної логістики в умовах глобальної нестабільності постійно привертають увагу вчених через критичну роль, яку логістика відіграє в економічному розвитку та стабільності країн. Значний внесок зробили такі вітчизняні вчені, як: Мельник К. М., Негода А.В., Озарко К.С., Челомбитько В.В., Кузяк В.В.. Серед іноземних науковців ці питання досліджували С. Остер, В. Кумбс, Л. Бартон, С. Фінк. У своїх наукових роботах науковці аналізували вплив кризових явищ на міжнародну логістику та розробляли способи антикризового управління на підприємстві. Однак через сталий розвиток та зміни в світовій економіці проблеми управління кризами потребують сталого дослідження та удосконалення.

Метою дослідження є визначення особливостей розвитку міжнародної логістичної діяльності в умовах нестабільності. Виходячи з мети дослідження сформульовано і вирішено такі його **основні завдання**:

- виявити теоретичні засади міжнародної логістичної діяльності;
- визначити види та особливості глобальних криз;

- дослідити розвиток міжнародної логістичної діяльності в глобальних умовах розвитку;
- проаналізувати особливості впливу світових криз на міжнародну логістичну діяльність;
- виокремлення напрямів подолання впливу глобальних криз у міжнародній логістичній діяльності.

Об'єктом дослідження є процес розвитку міжнародної логістичної діяльності.

Предметом дослідження є закономірності розвитку міжнародної логістичної діяльності в умовах глобальної нестабільності.

Методи дослідження. З метою розкриття позначеної теми роботи були використані такі методи, як аналіз (при дослідженні впливу різних видів криз на логістичну діяльність), порівняння (для співставлення ефективності антикризових заходів в різних випадках), метод економіко-математичного моделювання (при розробці кореляційної матриці) та графічний метод (для відображення змін у світовій логістичній галузі).

Інформаційною базою дослідження послужили наукові публікації в спеціалізованих журналах, матеріали міжнародних організацій, статистична інформація, експертні оцінки дослідників.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, 2 розділів, висновків; містить 62 сторінки тексту, 15 рисунків, 5 таблиць. Список джерел містить 44 найменування.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГЛОБАЛЬНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ

1.1. Місце та роль міжнародної логістичної діяльності в сучасних умовах розвитку

Міжнародна логістика може бути визначена як координація та управління різними процесами, які пов'язані з переміщенням товарів, інформації та засобів через міжнародні кордони. Простіше кажучи, це означає, що бізнес-логістика охоплює дві чи більше країн.

Міжнародна логістика включає різні важливі види діяльності, такі як навантаження матеріалів, графіки доставки, зберігання, розподіл, безпека і упаковка, серед іншого. З появою глобалізації світової торгівлі міжнародна логістика стала дуже важливим компонентом для підтримки ефективності та результативності бізнесу у міжнародній торгівельній діяльності. [2]

Ефективне управління логістикою базується на добре розроблених методиках, які включають:

- Оптимізацію ланцюгів поставок,
- Ефективне управління запасами,
- Відстеження поточного попиту без його випередження,
- Максимально ефективну доставку товарів від постачальників до клієнтів.

Додавання міжнародного аспекту може значно ускладнити логістичні процеси порівняно з внутрішнім або національним рівнем. Проте це не обов'язково має стати перешкодою.

Для багатьох компаній, міжнародна логістика спочатку є процесом вирішення проблем на ходу, але з ростом бізнесу такий підхід поступово змінюється. Оптимальний шлях управління міжнародною логістикою — це не

лише адаптація до поточних викликів, а й стратегічний огляд та використання усіх можливих глобальних ресурсів і опцій, доступних для компанії.

Такий стратегічний підхід може відкрити неочікувані можливості для покращення бізнесу, наприклад, відкриття складських приміщень у країні без прямих продажів, або наймання персоналу в регіонах, де не проводиться виробництво або продажі.

Роль логістики у світовій економіці

В сучасному світі міжнародна логістика відіграє ключову роль, дозволяючи підвищити спеціалізацію у міру економічного зростання. Це означає, що окремі особи та компанії можуть зосереджуватися на обмеженій кількості завдань, виконуючи їх більш ефективно. Наприклад, у великих містах можна знайти спеціалізовані магазини, такі як крамниці кексів чи пончиків, на відміну від маленьких містечок з однією пекарнею.

На рівні національних економік регіони можуть спеціалізуватися, залучаючи критичну масу талантів і потенціалу для підвищення продуктивності та інновацій. Наприклад, Детройт став центром автомобільної промисловості, залучаючи виробників компонентів із навколишніх штатів.

За останнє сторіччя вартість та час міжнародного транспорту значно знизились, роблячи міжнародні перевезення більш доступними. Завдяки поширеності англійської мови та доступності перекладацьких технологій, спілкування в бізнес-центрах по всьому світу стало легшим, навіть якщо немає спільної мови. [3]

Крім того, глобалізація сприяла збільшенню кваліфікованих працівників завдяки кращому доступу до освіти. Можливість працювати на міжнародному рівні, залучаючи ресурси з усього світу, відкриває нові можливості для компаній та є необхідністю для збереження конкурентоспроможності. З входженням на міжнародні ринки, логістика компаній перетворюється на міжнародну логістику, підкреслюючи її значимість у сучасній економіці.

Розглянемо детальніше, у чому полягає важливість логістики на міжнародному рівні:

Таблиця 1.1

Важливість логістики на міжнародному рівні

Категорія	Опис
Зниження витрат та їх ефективність	Зниження витрат у світовій торгівлі критично важливе, логістика сприяє оптимізації діяльності в ланцюзі постачань, зменшує витрати на транспортування, зберігання та облік.
Підвищення задоволеності клієнтів	Ефективна логістика покращує якість обслуговування через своєчасну і точну доставку, зміцнює довіру та лояльність клієнтів, сприяє кращій комунікації та прозорості в відстеженні.
Інтенсифікація розвитку глобального ринку	Логістика сприяє швидкому розширенню глобальних ринків, дозволяючи бізнесам оперативного входити на нові ринки. Оптимізація транспортних мереж і ланцюгів постачань скорочує час обробки замовлень, підсилює міжнародні зв'язки і перетворює оперативність на конкурентну перевагу.
Вдосконалене керування запасами	Ефективна логістика дозволяє підтримувати оптимальний баланс запасів, уникаючи зайвого накопичення і мінімізуючи складські витрати. За допомогою точного прогнозування попиту та своєчасної інвентаризації, компанії можуть знизити операційні витрати та ризик застаріння товарів, забезпечуючи швидкий оборот запасів.
Мінімізація ризиків і підвищення стійкості	Логістика відіграє ключову роль у мінімізації ризиків та підвищенні стійкості у світовій торгівлі. Забезпечує диверсифікацію джерел постачання та транспортних шляхів, знижує вразливість до аварій та політичних коливань, та дозволяє вживати заходи проти потенційних ризиків у реальному часі.
Підтримка міжнародних торговельних угод	Ефективне управління логістикою сприяє дотриманню торговельних умов, зміцненню взаємних торговельних зв'язків та зниженню спорів, тим самим підкреслюючи своє значення для міжнародних угод та економічного зростання.
Екологічна стійкість та дотримання нормативів	Застосування стійких логістичних методів забезпечує довгострокове скорочення витрат через ефективніше використання ресурсів та зменшення витрат на утилізацію відходів. Інвестиції в екологічну логістику допомагають компаніям виконувати корпоративну соціальну відповідальність, здобуваючи конкурентні переваги в умовах, коли стійкість стає пріоритетом для споживачів. Підтримка глобальних стандартів сталого розвитку зміцнює репутацію компаній у відповідальній торгівлі.

Джерело: складено автором за матеріалами [4]

Міжнародна логістика охоплює кілька ключових компонентів, серед яких:

Транспортування

Важливою частиною глобальної логістики є використання різноманітних транспортних засобів: морського, авіаційного, автомобільного та залізничного. Вибір конкретного виду транспорту залежить від особливостей вантажу, дистанції, часових рамок і вартості перевезення.

Складське зберігання

Функціональність складів є критичною для ефективного управління логістикою на міжнародному рівні. Вони надають оптимальне місцезнаходження для зберігання товарів, що забезпечує їх доступність для розподілу. Застосування вдосконалених методів обробки та зберігання дозволяє зменшити можливість затримок та знизити ризики пошкоджень.

Відстеження інформації

Це передбачає постійне оновлення даних про запаси, транспортування та умови зберігання. Актуальна інформація допомагає у виборі найбільш ефективного варіанту транспортування і сприяє підтримці високого рівня управління логістичними процесами.

Управління ризиками

У міжнародній логістиці необхідно враховувати різні ризики, такі як геополітичні зміни, перебої в ланцюгах постачань і надзвичайні ситуації. Використання добре продуманих стратегій, наприклад страхування та розробка планів дій на випадок непередбачених ситуацій, допомагає зменшити можливі негативні наслідки. [3]

Міжнародна торгівля завжди була складною справою. Тому виробники та масштабні розподільники акцентують увагу на ланцюжку постачань. Раніше компанії намагалися зберегти повний контроль над логістичними процесами, здійснюючи власноруч максимальну кількість критично важливих операцій і функцій. Така стратегія вимагала значних ресурсів та розгалуженої експертизи

для якісного і своєчасного управління логістикою. У практиці це залучення великих логістичних активів мало обмежений вплив на прибутковість. Виявилось, що для збільшення рентабельності логістичних активів критично важливим є зменшення обсягу вкладеного капіталу шляхом делегування деяких логістичних функцій іншим компаніям. Зараз залучення зовнішніх фахівців для виконання логістичних завдань стало стандартною практикою. Міжнародні корпорації стали зосереджувати свої зусилля на спеціалізації, що призвело до необхідності формування альянсів із провідними світовими постачальниками, які могли б гарантувати високу якість послуг за прийнятними витратами. [5]

Отже, логістичне забезпечення міжнародної торгівлі є комплексним і включає складові, наведені на рисунку 1.1.

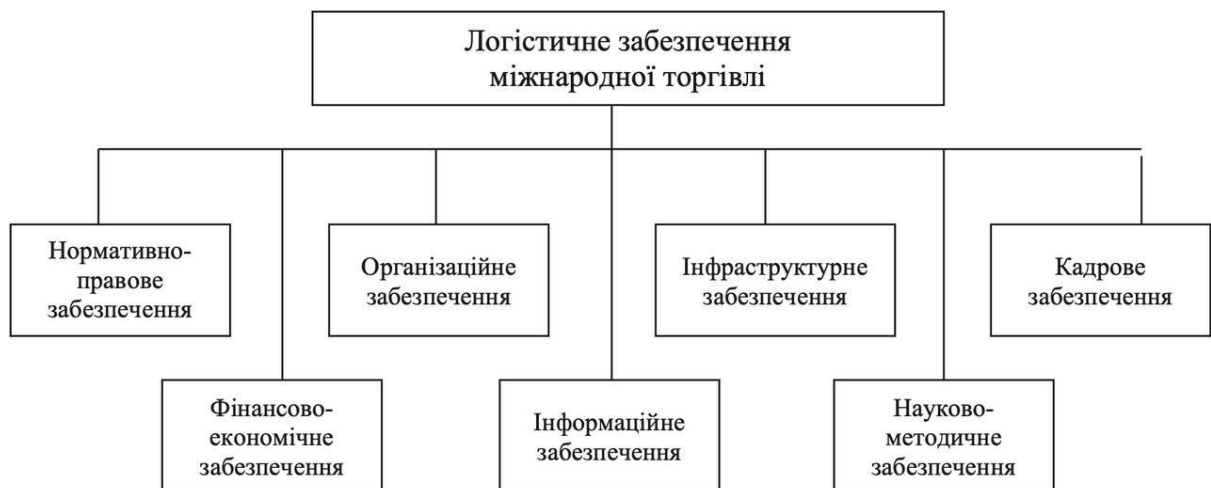


Рис. 1.1. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі

Джерело: [5]

Всі складові, наведені на рис. 1, є взаємопов'язаними і реалізуються суб'єктами логістичної діяльності в процесі виконання міжнародних торговельних контрактів.

Механізм нормативно-правового забезпечення полягає у виконанні міжнародних, регіональних та національних норм щодо логістики в міжнародній

торгівлі. Організаційне забезпечення створює міжнародні та національні логістичні системи для міжнародних ланцюгів постачання. Інформаційне забезпечення охоплює системи планування ресурсів, ERP та інші. Кадрове забезпечення включає залучення та розвиток персоналу. Фінансово-економічне забезпечення оцінює витрати на логістику, а науково-методичне забезпечення базується на знаннях та методах управління.

Підсумовуючи, можна впевнено стверджувати, що логістичне забезпечення є основою міжнародної торгівлі. Без ефективної логістики можливості для здійснення міжнародної торгівлі значно обмежені. Логістичне забезпечення являє собою складний та багатогранний процес, який включає такі важливі компоненти, як нормативно-правове, інформаційне, інфраструктурне, кадрове, фінансово-економічне, правове та науково-методичне забезпечення. Кожен із цих елементів є невід'ємною частиною успішного функціонування глобальних ланцюгів постачань, забезпечуючи злагоджену координацію та ефективність міжнародних торговельних операцій.

1.2. Глобальні кризи, їх види та особливості

Глобальні кризи різноманітні за своєю природою та мають різні впливи на світову спільноту. Останніми роками вчені і аналітики звертають увагу на декілька основних типів криз, які мають глобальний вплив.

Економічні кризи

Вони часто викликані фінансовими колапсами, спадом у виробництві, великою безробіттям чи глибокими борговими кризами. Наприклад, світова фінансова криза 2008 року, яка розпочалася з обвалу ринку житла в США, показала, як переплетення глобальної фінансової системи може викликати хвилю наслідків по всьому світу.

Економічна криза – це різке порушення існуючої рівноваги в економічній системі внаслідок диспропорцій, що зростають. [6]

Цей вид кризових явищ є серйозним порушенням в економіці країни або глобальної економічної системи, які характеризуються різким падінням ВВП, високим рівнем безробіття, зниженням обсягів виробництва, інвестицій та споживання. Вони можуть мати різні причини, включаючи фінансові бульбашки, банківські кризи, валютні кризи та економічні шоки, такі як високі ціни на нафту чи інші важливі товари.

Причини економічних криз

1. Фінансові бульбашки та крахи: Переоцінка активів та спекулятивні інвестиції часто призводять до створення фінансових бульбашок, що підживлюються циклічністю капіталістичної економіки. Коли бульбашки лопаються, виникає крах, який може розпочати економічну кризу через значні фінансові втрати та нестабільність.

2. Банківські кризи та паніка споживачів: Нестійкість банківської системи, посилена панікою серед споживачів, може призвести до масових збігів з банків. Це часто викликано новинами або чутками про фінансові труднощі установи, що посилюється відсутністю довіри до регуляторних та наглядових механізмів.

3. Валютні кризи: Валютні кризи можуть виникнути в результаті втрати довіри до національної валюти, що часто супроводжується спекулятивними атаками на валютні ринки. Ці кризи можуть спричинити швидку девальвацію валюти, зростання зовнішнього боргу та економічну нестабільність.

4. Економічні шоки: Різкі зміни у світовій економіці, такі як значне підвищення цін на нафту або інші ключові ресурси, можуть викликати економічні шоки, які розширюються глобально через взаємозалежність економік. Ці шоки можуть спричинити кризи, оскільки вони впливають на виробництво, транспорт та вартість товарів і послуг у багатьох країнах. [7]

Види економічних криз

1. Стратегічна криза:

Цей вид кризи виникає через неефективне стратегічне планування та управління на вищому рівні. Включає слабкості в прогнозуванні, плануванні, а також відсутність або неефективність системи контролінгу.

Неефективність управлінського апарату та ігнорування систем захисту можуть призвести до поганих управлінських рішень, що ускладнює адаптацію компанії до змін на ринку.

2. Криза прибутковості:

Часто є наслідком стратегічної кризи. Криза прибутковості означає, що компанія стикається зі зниженням прибутків до критичного рівня, часто внаслідок високих витрат або низьких доходів.

Зниження прибутковості може спричинити відтік власного капіталу і погіршення структури балансу, що, у свою чергу, підриває фінансову стабільність організації.

3. Криза ліквідності:

Появляється, коли підприємство не може вчасно задовольнити свої короткострокові фінансові зобов'язання, ведучи до проблем з платоспроможністю.

Ця криза зазвичай є результатом тривалої кризи прибутковості і поганої структури капіталу, високого рівня заборгованості та неефективної роботи з дебіторами.

4. Криза надєфективності:

Хоча менш згадуваний термін, цей вид кризи може відображати ситуацію, де підприємства стикаються з перепродукцією або надмірною ефективністю в умовах, що не вимагають такого рівня виробництва.

Це може призвести до неоптимального розподілу ресурсів і великих незапланованих запасів, що підвищує витрати і знижує загальну прибутковість.

5. Криза освіти:

Цей вид кризи виникає, коли в компанії є значні проблеми зі здобуттям, розвитком або утриманням кваліфікованих працівників. Це може статися через застарілі підходи до навчання та розвитку, невідповідність навчальних програм потребам ринку, або недостатнє інвестування в освіту та розвиток персоналу.[8]

Вплив економічних криз

Економічні кризи можуть мати глибокі та довготривалі впливи на суспільство та економіку:

Вплив на простих людей:

– Безробіття: Економічні кризи часто призводять до закриття підприємств та скорочення робочих місць, значно збільшуючи рівень безробіття.

– Зниження доходів: Кризи можуть призвести до зниження доходів для багатьох людей, особливо для тих, хто працює в найбільш постраждалих галузях економіки.

– Зниження вартості активів: Падіння ринків, зокрема ринку нерухомості та фондового ринку, може значно знизити вартість активів, які володіють громадяни.

– Збільшення фінансової невизначеності: Нестабільність у фінансовій системі може спричинити страх і невизначеність щодо майбутнього, що впливає на планування та інвестиційну поведінку.

Вплив на світову торгівлю:

– Зниження попиту на імпорт та експорт: у періоди економічної кризи споживчий попит часто знижується, що призводить до скорочення обсягів імпорту та експорту.

– Зміни у валютних курсах: Кризи можуть спричинити коливання валют, що впливає на грошову вартість міжнародної торгівлі.

– Протекціонізм: у відповідь на економічні труднощі, країни можуть приймати протекціоністські заходи, такі як мита і квоти, для захисту внутрішніх галузей, що ускладнює глобальну торгівлю.[9]

Відновлення після економічних криз

Процес відновлення після економічної кризи може бути тривалим і вимагати значних зусиль. Ефективні заходи зазвичай включають:

1. Фіскальна політика: Уряди можуть стимулювати економіку, збільшуючи державні витрати на ключові проекти та знижуючи податки, щоб залишити більше грошей у споживачів та бізнесу.

2. Грошово-кредитна політика: Центральні банки можуть знизити процентні ставки та збільшити грошову масу для стимулювання інвестицій та споживання.

3. Міжнародне співробітництво: Зміцнення глобальної координації та співпраці може допомогти стабілізувати світову економіку та відновити довіру до міжнародної торгівлі.

4. Інновації та науково-технічний розвиток: Підтримка інновацій може сприяти економічному зростанню, покращуючи продуктивність і створюючи нові робочі місця.

5. Посилення нагляду та управління ризиками: Покращення фінансового регулювання та нагляду допоможе запобігти майбутнім кризам і зміцнити стабільність фінансової системи.

Підтримка зайнятості: Реалізація програм зайнятості та навчання може допомогти зберегти робочі місця та допомогти людям адаптуватися до змін на ринку праці.

Міжнародна співпраця: Глобальні кризи вимагають координованих зусиль на міжнародному рівні, включно з підтримкою міжнародних фінансових інститутів, таких як Міжнародний валютний фонд та Світовий банк. [10]

Приклади відновлення після криз

Відновлення після Великої депресії 1930-х років у США включало ряд програм Нового курсу президента Франкліна Рузвельта, які спрямовані на реформування фінансової системи та створення нових робочих місць через державні роботи та інфраструктурні проекти.

Після фінансової кризи 2008 року уряди та центральні банки по всьому світу вжили надзвичайних заходів, включно з величезними пакетами стимулювання, зниженням процентних ставок до рекордно низького рівня та великомасштабними програмами кількісного пом'якшення.

Екологічні кризи

Ці кризи включають кліматичні зміни, втрату біорізноманіття, забруднення довкілля та катастрофічні природні явища, які збільшуються за частотою та інтенсивністю. Як підкреслює ООН у своїх звітах, зміна клімату веде до підвищення температур, підвищення рівня моря, а також до збільшення кількості екстремальних погодних явищ, таких як урагани та посухи.

Ці кризи часто спричинені діяльністю людини, хоча також можуть виникати в результаті природних явищ.

Традиційно екологічні кризи поділяються за причиненням – це екологічні кризи природного походження і антропогенного походження. Перші – природні екологічні кризи являють собою ті зміни в екологічних системах, що є наслідком природних біологічних процесів, самоорганізації систем, таких стосунків систем, як конкуренція тощо. Вони також можуть бути наслідком стихійних явищ.

Якщо розглядати детальніше, природні катастрофи включають землетруси, вулканічні виверження, цунамі, урагани та інші екстремальні погодні явища, які можуть мати руйнівні наслідки для екосистем. Наприклад, вулканічні виверження можуть змінити ландшафти, забруднити водні шляхи та повітря.

Зміни у біологічних процесах та самоорганізація систем - це включає екологічні зміни, які відбуваються без прямого втручання людини, такі як природні зміни у популяціях видів, які можуть спричинити дисбаланс в екосистемах. Наприклад, природне зменшення або збільшення популяції хижаків може вплинути на чисельність їхніх жертв, що викликає ланцюгові реакції в екосистемі.

Екологічні кризи антропогенного походження є результатом впливу людської діяльності на природу. Загалом кажучи, це наслідок цивілізаційного процесу, серед якого можна виділити:

1. Забруднення:

– Викиди забруднюючих речовин від промисловості, транспорту, і сільськогосподарства в атмосферу, водойми та ґрунти. Забруднення повітря, води та ґрунту може мати катастрофічні наслідки для здоров'я людини та довкілля, включаючи кислотні дощі, евтрофікацію водойм та накопичення токсинів у харчових ланцюгах.

2. Зміна клімату:

– Антропогенне глобальне потепління, викликане викидами парникових газів, які підвищують температуру земної поверхні, впливаючи на кліматичні патерни. Зміна клімату сприяє збільшенню частоти і інтенсивності екстремальних погодніх явищ, таненню полярних льодів, підняттю рівня моря та змінам в екосистемах.

3. Вирубка лісів:

– Масове знищення лісів для землеробства, розвитку інфраструктури, або через незаконну вирубку дерев, веде до втрати біорізноманіття, зміни ландшафтів та сприяє зміні клімату. Вирубка лісів також впливає на кругообіг води та сприяє ерозії ґрунтів. [11]

Причини екологічних криз:

1. Бідність та надмірне використання ресурсів:

– Бідність може змусити людей звертатися до нестійких практик, таких як надмірне вирубування лісів для виробництва деревного вугілля, яке є засобом виживання. Це призводить до обезлісення, ерозії ґрунту та втрати біорізноманіття.

2. Зміна клімату:

– Зміна клімату посилює інші екологічні проблеми, такі як ерозія ґрунту та екстремальні погодні явища, що призводить до деградації земель, посух і повеней. Зміна клімату також впливає на водний цикл, що має серйозні наслідки для сільськогосподарських та природних екосистем.

3. Вирубка лісів:

– Вирубка лісів для землеробства, видобутку корисних копалин та інших цілей веде до значної втрати біорізноманіття, змін у локальному та глобальному кліматі та зниження родючості ґрунтів. Це також сприяє збільшенню вуглецю в атмосфері, що посилює ефект парникових газів.

4. Ерозія ґрунту:

– Інтенсивне землеробство, недостатнє управління водними ресурсами та вирубка лісів сприяють ерозії ґрунту. Ерозія не тільки зменшує родючість ґрунтів, але й спричиняє засмічення водойм і навколишнього середовища, що погіршує якість води і здоров'я екосистем. [12]

Наслідки екологічних криз. У результаті тривалого антропогенного впливу на природне середовище сталися такі глобальні зміни природних процесів і компонентів природи:

1. Порушення теплового балансу планети:

– Інтенсивне використання викопного палива та вирубка лісів збільшують концентрацію парникових газів у атмосфері, що призводить до глобального потепління. Це, у свою чергу, впливає на кліматичні патерни по всьому світу, викликаючи аномалії погоди, такі як екстремальні температури та непередбачувані опади.

2. Зміна ланок колообігу речовин і енергії:

– Антропогенні впливи змінюють природні цикли таких елементів, як вуглець та азот, що веде до дисбалансу в екосистемах. Наприклад, збільшення вмісту азоту в ґрунті та водоймах через забруднення може спричинити

евтрофікацію водних джерел, вбиваючи водні організми та змінюючи водні екосистеми.

3. Забруднення навколишнього середовища:

– Хімічні забруднювачі, важкі метали, пластикові відходи, та інші токсини забруднюють повітря, воду та ґрунти. Це впливає на здоров'я людей та інших живих істот, зменшує біорізноманіття та призводить до хвороб та відмирання екосистем.

4. Деградація компонентів природи:

– Втрата родючості ґрунтів, ерозія, засолення та інші форми деградації ґрунту впливають на здатність землі підтримувати сільськогосподарське виробництво та інші природні функції. Обезліснення та втрата біотопів також зменшують біорізноманіття та впливають на глобальні екологічні процеси.

5. Формування антропогенних модифікацій ландшафтів:

– Великомасштабне перетворення природних ландшафтів на аграрні угіддя, міські та промислові території змінює екологічні функції цих зон. Це включає зміну гідрології території, зменшення природних сховищ вуглецю та зміну місць проживання для багатьох видів. [13]

Політичні кризи

Включають в себе міжнародні конфлікти, війни, тероризм та політичну нестабільність в окремих країнах. Такі ситуації можуть призводити до масових переміщень населення, гуманітарних криз і змін у міжнародних відносинах.

Рисунок 1.2 ефективно демонструє розмаїтість та складність політичних криз, які можуть виникати у суспільствах. Кожна категорія в схемі підкреслює важливі аспекти, що впливають на характер та динаміку кризи, від її географічного охоплення до тривалості та соціальних вимірів. Схема також вказує на те, що політичні кризи рідко бувають ізольованими подіями; вони часто взаємопов'язані з економічними, соціальними, технологічними та екологічними факторами, що заслуговує на увагу при плануванні відповідних втручань.

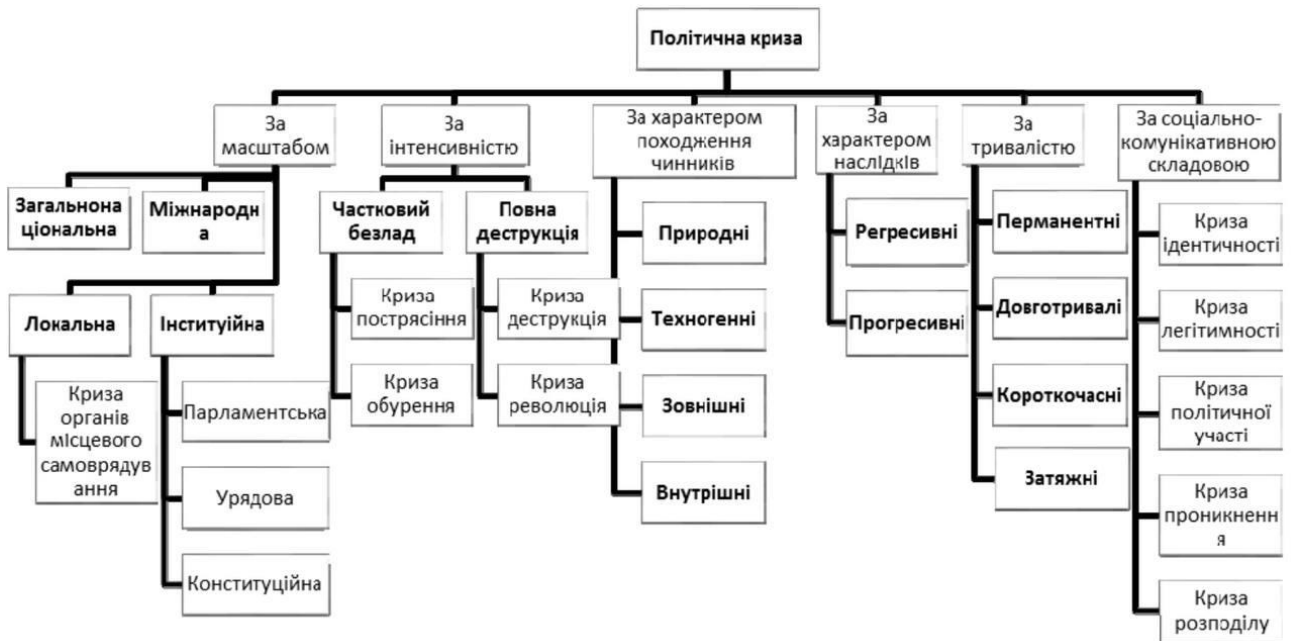


Рис. 1.2. Класифікація політичних криз

Джерело: [14]

Політичні кризи можуть виникати з різних причин і мати серйозні наслідки для країн, регіонів, а іноді й для глобальної стабільності. Вони відрізняються своєю природою, обставинами та впливом на суспільство, економіку та міжнародні відносини. Детальний огляд основних аспектів політичних криз представлено у таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Причини політичних криз

Категорія	Опис
Корупція	Зловживання владою, хабарництво, розкрадання
Економічна нестабільність	Безробіття, інфляція, спад
Соціальна нерівність	Різниця в багатстві, освіті, доступі до охорони здоров'я
Політична поляризація	Розкол між ідеологіями, відсутність компромісу між політичними групами

Джерело: [15]

Щодо наслідків політичних криз, вони можуть суттєво відрізнятися залежно від ефективності антикризового управління та відповідей, які застосовуються для їх вирішення. Але можна виділити наступні:

1. Поновлення або руйнування соціально-економічних систем:

– Ефективне антикризове управління може сприяти оновленню та оздоровленню соціально-економічних систем, наприклад, через реформи, що підвищують прозорість і зменшують корупцію. Невдале управління, навпаки, може призвести до глибшої дестабілізації і навіть до виникнення нових криз.

2. Загострення або послаблення кризи:

– Залежно від швидкості та адекватності реакції уряду, політична криза може бути швидко мінімізована або, навпаки, перерости у більш масштабну кризу.

3. Різкі чи поступові зміни в соціально-економічній системі:

– Криза може призвести до різких структурних змін, які можуть бути як позитивними (реформи, модернізація), так і негативними (економічний спад, зростання безробіття).

4. Довгострокові та короткострокові зміни:

– Наслідки можуть мати як довгостроковий, так і короткостроковий характер. Деякі рішення можуть мати негайний позитивний ефект, в той час як інші можуть потребувати часу для проявлення своєї повної ефективності або можуть спричинити довготривалі проблеми.

5. Незворотні або зворотні зміни:

– Деякі зміни, спричинені кризою, можуть бути незворотними, такі як втрата людських життів або культурної спадщини, в той час як інші можуть бути відновлені або виправлені. [16]

Здоров'я та пандемії

COVID-19 продемонстрував, як здоров'я може вплинути на всі аспекти глобальної взаємодії, включаючи економіку, освіту та міжнародні подорожі. Пандемії підкреслюють важливість глобальної співпраці в області громадського здоров'я та важливість підготовки до надзвичайних ситуацій.

До причин виникнення можна віднести:

1. Глобальні подорожі: Збільшення авіаперельотів сприяє швидкому розповсюдженню інфекцій, оскільки люди можуть подорожувати між країнами швидше, ніж проходить інкубаційний період багатьох хвороб.

2. Урбанізація: Зростання міського населення створює перенаселені і негігієнічні умови, що сприяє поширенню інфекційних захворювань.

3. Зміна клімату: Кліматичні зміни впливають на поширення хвороб через зміни ареалу поширення комах-переносників та збільшення частоти екстремальних погодних умов, що може призвести до спалахів водоносних хвороб.

4. Посилення контакту людини і тварини: Збільшення контактів між людьми та дикими тваринами збільшує ризик зоонозних захворювань, особливо через вирубку лісів та торгівлю дикими тваринами.

5. Дефіцит медичних працівників: Міграція кваліфікованих медичних працівників із бідніших країн у багатіші залишає перші з недостатньою кількістю персоналу для боротьби з місцевими спалахами захворювань.[17]

Для зменшення впливу майбутніх криз важливо інвестувати в профілактику та готовність, співпрацювати міжнародно для контролю інфекцій і обміну інформацією, а також розвивати вакцини, ліки та телемедицину.

Отже, було розглянуто різноманітні аспекти глобальних криз, включаючи їх типи - економічні, екологічні, політичні, та кризи здоров'я, а також їхні причини, наслідки, та способи відновлення, що допомагає краще зрозуміти шляхи підготовки та реагування на ці виклики.

Висновки до першого розділу

1. Міжнародна логістика координує переміщення товарів, інформації та засобів між країнами, включаючи навантаження, зберігання та розподіл. Вона є

критичною в умовах глобалізації, забезпечуючи ефективність і конкурентоспроможність бізнесу. Управління включає оптимізацію ланцюгів поставок, управління запасами і своєчасну доставку. Міжнародна логістика сприяє зниженню витрат, підвищенню задоволеності клієнтів, розвитку глобальних ринків і екологічній стійкості. Важливими аспектами є управління ризиками, використання різних видів транспорту та ефективне складське зберігання. Партнерство з постачальниками робить логістичне забезпечення основою міжнародної торгівлі. Логістичне забезпечення стало основою міжнародної торгівлі, включаючи нормативно-правове, інформаційне, кадрове, фінансово-економічне та інфраструктурне забезпечення.

2. Було розглянуто різноманітні аспекти глобальних криз, включаючи їх типи, причини, наслідки та способи відновлення. Економічні кризи, як з'ясовано, можуть мати значні довготривалі впливи на суспільство та економіку, спричиняючи зростання безробіття, зниження доходів і вартості активів. Екологічні кризи, викликані як природними, так і антропогенними факторами, підкреслюють важливість бережливого ставлення до природних ресурсів і біорізноманіття. Політичні кризи виявляють серйозний вплив на міжнародні відносини та внутрішню стабільність країн, часто спричиняючи гуманітарні катастрофи і масові переміщення людей. Кризи здоров'я та пандемії потребують міжнародної співпраці та інновацій для запобігання та контролю.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОЇ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В КРИЗОВИХ УМОВАХ СУЧАСНОСТІ

2.1. Розвиток міжнародної логістичної діяльності в глобальних умовах розвитку

Після другого півріччя 2021 року, яке ознаменувалося посиленням дисбалансу пропозиції та попиту, серйозні порушення ланцюгів постачання та повторні нові заходи щодо COVID-19 окремих країн, які обтяжували глобальні потоки товарів і особливо людей, 2022 рік мав стати роком відновлення та зростання після COVID-19. Натомість події розвивались в невизначений період геополітичних перебудов, постійного дефіциту пропозиції та посилення цінового тиску. Розвиток, який був очевидним протягом деякого часу, прискорюється нинішнім середовищем: відбувається перевпорядкування світу, змінюється природа глобалізації. Країни взаємодіють менш інтегративно та колективно; натомість вони ставлять на перше місце свій національний суверенітет та інтереси власної економічної політики. Наслідком для глобальних ланцюгів постачання є те, що переміщення виробничих процесів або неаркшоринг набувають все більшого значення. Індекс відстеження глобального економічного відновлення (Tracking Indices for the Global Economic Recovery), аналіз, який проводиться двічі на рік The Brookings Institution і The Financial Times, показує, що помітна втрата імпульсу зростання була очевидною з середини 2021 року. Як у розвинутих економіках, так і в країнах з економікою, що розвивається, реальна активність і фінансові ринки почали падати у 2021 році. Початок російсько-української війни наприкінці лютого 2022 року та відродження COVID-19 у Китаї погіршили цю і без того крихку ситуацію. Після того, як у січні світова торгівля перевищила докризовий рівень, у лютому вона впала на 5,6% із значним падінням експорту в Росію. В ЄС наслідки відчули з невеликим запізненням щодо санкцій,

запроваджених західними урядами. Згідно з показником, імпорт у березні порівняно з попереднім місяцем скоротився на 3,4%, експорт – на 5,6%. Дані про торгівлю стабілізувалися в квітні, але з того часу скупчення контейнеровозів, які зараз досягли Північного моря, знову призвело до погіршення. Наслідки пандемії все ще відчуваються в галузі транспорту та логістики, і відновлення знову порушується новими проблемами. Однак підсектори перебувають на різних етапах і на них різною мірою впливають поточні події. [18]

Для початку розглянемо розмір глобальної логістичної галузі з 2018 по 2023 рік.

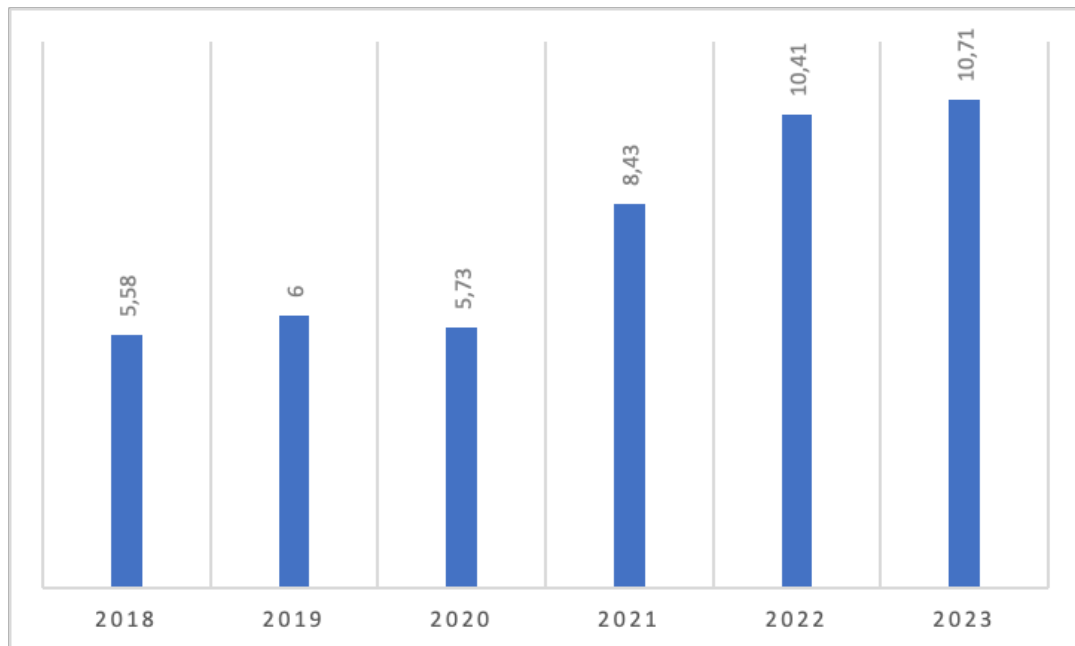


Рис. 2.1. Розмір глобальної логістичної галузі з 2018 по 2023 рік;
трлн. дол. США

Джерело: складено автором за матеріалами [19]

Аналізуючи дані про світову галузь логістики за останні роки, можна побачити стабільне зростання обсягів цієї галузі. У 2018 році галузь була оцінена вартістю приблизно 5,58 трильйонів доларів, яка зросла до 6 трильйонів у 2019 році. Навіть з невеликим зниженням до 5,73 трильйонів у 2020 році, ситуація відновилася та показала значне зростання до 8,43 трильйонів у 2021 році.

Найбільший приріст був зафіксований у 2022 та 2023 роках, коли галузь зросла до 10,41 трильйонів і 10,71 трильйонів доларів відповідно. Це свідчить про те, що логістична галузь є дуже важливою для підтримки світової економіки та торгівлі, і ці показники вказують на постійне зростання її значення і обсягів.

Транспорт, безперечно, є незамінною економічною діяльністю для будь-якого бізнесу. Це інструментальна логістична функція, яка включає переміщення товарів зі складу в місця, де вони потрібні. Простіше кажучи, транспорт надає основні послуги, за допомогою яких бізнес фізично підключається до своїх партнерів по ланцюжку поставок, а саме до споживачів та постачальників.



Рис. 2.2. Ринкова частка основних секторів транспорту та логістики; %

Джерело: [20]

Виходячи з рисунку, ми бачимо що за сектором логістики/вантажоперевезень слідує пасажирські наземні (26%), судноплавні перевезення (17%), пасажирські авіаперевезення (14%) та залізниця (4%).

Логістика сьогодні стоїть перед численними викликами, що визначають не лише її розвиток, а й успішність компаній у цій галузі. Розглянемо основні

фактори, що впливають на логістичний бізнес. Розуміння цих викликів допоможе логістичним компаніям ефективно адаптуватися до змінного середовища та розробляти стратегії для збереження конкурентоспроможності.

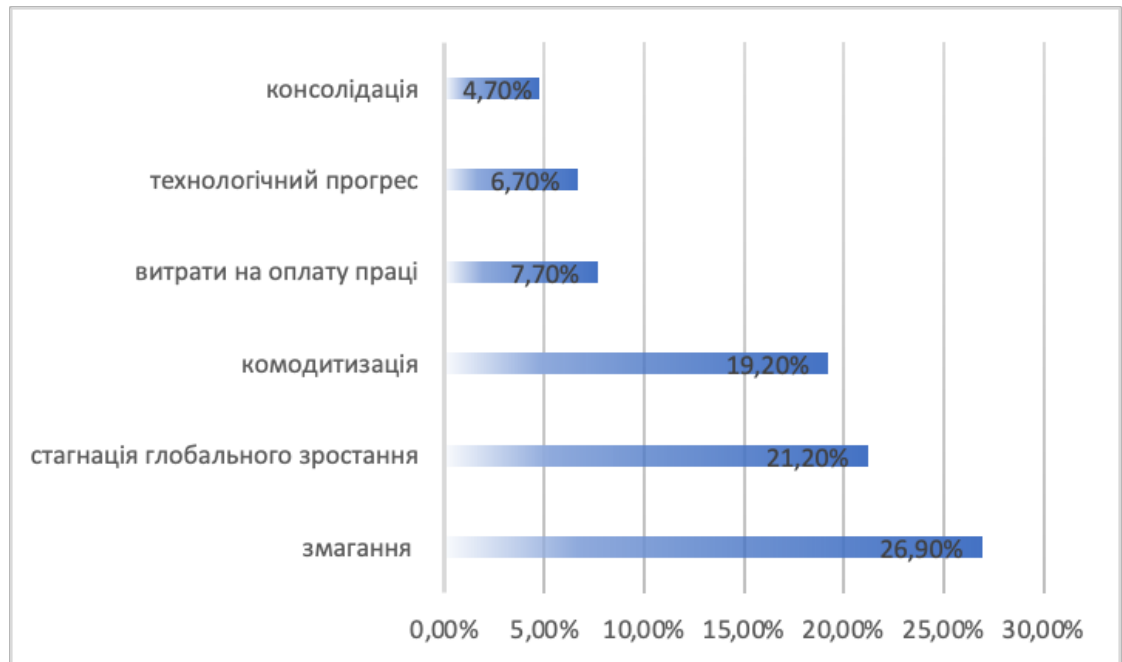


Рис. 2.3. Найбільші виклики розвитку логістичного бізнесу 2024; %

Джерело: [20]

Аналізуючи діаграму, можна виділити кілька ключових аспектів: Змагання (26,9%): Жорстка конкуренція у сфері логістики створює виклик для підприємств у забезпеченні конкурентоспроможних послуг та ефективного використання ресурсів. Стагнація глобального зростання (21,2%): Економічна нестабільність та інші фактори можуть призвести до зниження попиту на логістичні послуги, що ускладнює збереження та зростання прибутковості бізнесу. Комодитизація (19,2%): Ринок логістики стає все більш стандартизованим, що зменшує можливості для підприємств отримати прибуток за рахунок унікальних пропозицій. Витрати на оплату праці (7,7%): Зростання витрат на оплату праці може вплинути на загальну прибутковість логістичних підприємств, особливо при недостатній ефективності та автоматизації процесів. Технологічний прогрес

(6,7%): Зміни в технологічному ландшафті можуть створювати як можливості, так і виклики для логістичних компаній, особливо тих, що не можуть швидко адаптуватися до нових рішень та інновацій. Консолідація (4,7%): Злиття та придбання можуть створити великі гравці на ринку логістики, що може вплинути на конкуренцію та ринкову динаміку для менших підприємств.

Загалом, успішність логістичного бізнесу залежить від здатності компаній ефективно вирішувати ці виклики та адаптуватися до змін у галузі.

В контексті швидко змінюючогося світу, де глобальна торгівля та логістичні рішення стають все важливішими, аналіз розвитку логістичних ринків є актуальним та корисним. Розуміння тенденцій у цій галузі допомагає компаніям та державам адаптуватися до нових викликів та можливостей, що виникають у зв'язку з ростом глобальної торгівлі та технологічного прогресу.

Індекс LPI (Logistics Performance Index) є критично важливим показником, який вимірює ефективність логістичних операцій країни. Він оцінює шість основних аспектів логістики: ефективність митного оформлення, якість торгової та транспортної інфраструктури, простоту організації міжнародних вантажоперевезень, компетентність та якість логістичних послуг, своєчасність доставки та здатність відстежувати та визначати місцезнаходження вантажу. [21] Ці показники важливі, оскільки:

1. Поліпшення глобальної конкурентоспроможності: Високий LPI вказує на те, що країна має ефективну логістичну систему, що може сприяти залученню іноземних інвестицій та підвищенню конкурентоспроможності на міжнародному рівні.

2. Зниження вартості торгівлі: Ефективні логістичні системи знижують вартість торгівлі, покращуючи доступ до ринків, знижуючи транзакційні витрати і прискорюючи обіг товарів.

3. Сприяння економічному зростанню: Логістика має ключове значення для економічного зростання, оскільки вона впливає на торгівлю, виробництво та споживання, забезпечуючи ефективний розподіл ресурсів.

Аналізуючи цей показник, доцільно буде провести кореляційний аналіз. Цей аналіз дозволить визначити зв'язки між різними аспектами логістичної продуктивності (такими як оцінки митниці, інфраструктури, внутрішніх вантажоперевезень тощо) та загальним показником LPI. Кореляційний аналіз може допомогти ідентифікувати, які фактори найбільше впливають на загальну ефективність логістики в країнах.

Дані для аналізу були зібрані з офіційних звітів Світового банку щодо LPI, які оцінюють різні аспекти логістики в країнах по всьому світу. Використано кореляційний аналіз Пірсона для визначення ступеня зв'язку між загальними оцінками LPI та його компонентами.

Для подальшого аналізу взаємодії між різними аспектами логістичної компетенції та їх впливом на загальний LPI, створимо візуалізацію:

Кореляційна матриця - теплова карта, яка покаже кореляції між усіма розглянутими аспектами.

Теплова карта кореляційної матриці чітко показує взаємозв'язки між різними логістичними компетенціями. Ви можете бачити, що більшість зв'язків досить міцні, особливо між LPI Score і іншими оцінками.

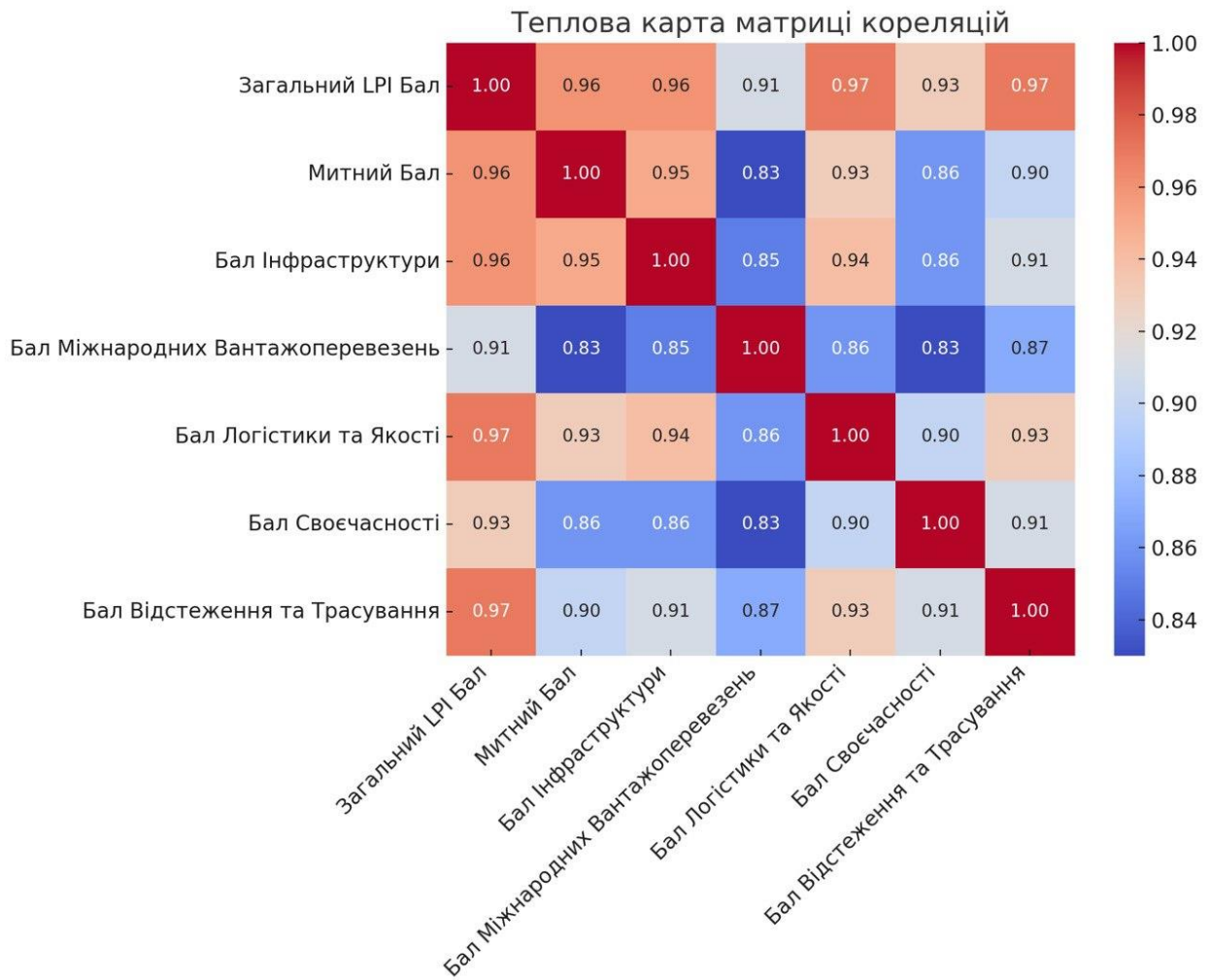


Рис. 2.4 Теплова карта кореляційної матриці за показниками LPI 2023; index LPI
Джерело: складено автором за матеріалами [21]

З рисунку можемо поділити:

1. Високі кореляції з LPI Score:

– Компетентність та якість логістики (0.97) і Відстеження та простежування (0.97) показують найвищі кореляції з загальним балом LPI. Це вказує на те, що висока компетентність та ефективність у відстеженні вантажів є критично важливими для загальної продуктивності логістики країни.

– Інфраструктура (0.96) і Митниця (0.96) також мають дуже високі кореляції, що підтверджує важливість належної інфраструктури та ефективних митних процедур у забезпеченні логістичної продуктивності.

2. Кореляції між компонентами:

– Міжнародні вантажоперевезення (International Shipments Score) демонструють відносно нижчі кореляції з іншими компонентами (0.83 - 0.85), що може свідчити про їх специфічну роль, яка не завжди прямо пов'язана з іншими аспектами логістичної системи.

– Високі внутрішні кореляції між інфраструктурою (0.95), компетентністю та якістю логістики (0.94), а також відстеженням та простежуванням (0.91) з митницею, свідчать про важливість інтегрованого підходу до управління всіма цими аспектами для підвищення загальної продуктивності.

Незважаючи на те, що екстремальний шок пропозиції через пандемію Covid-19 пішов нанівець, сектор все ще відчуває хвилі ефектів нормалізації поведінки споживачів і тривалих проблем із потужністю.

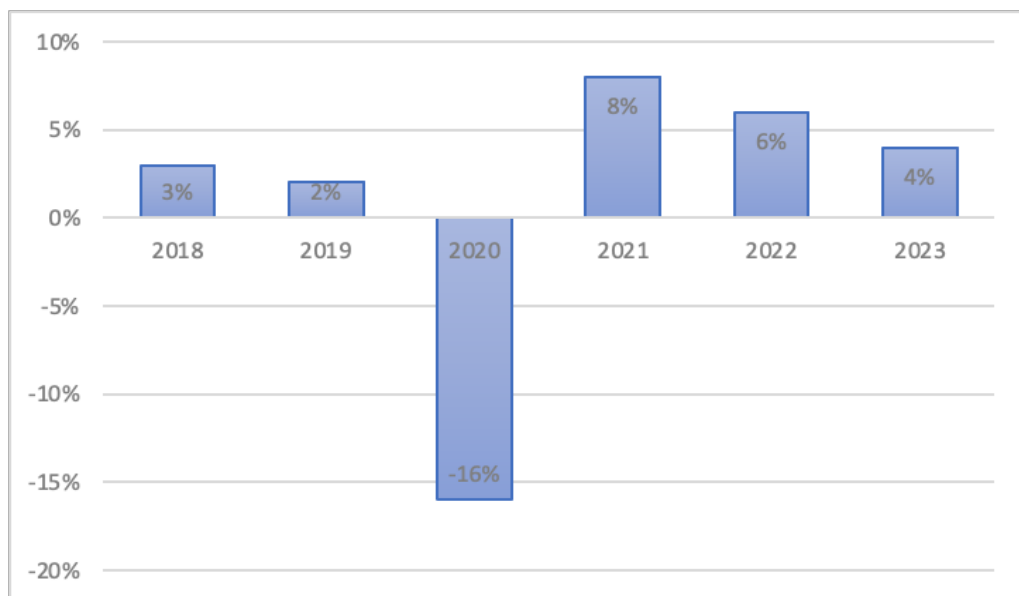


Рис. 2.5. Зміни у світовому транспортно-логістичному секторі; %

Джерело: [22]

Графік показує, що у 2018 та 2019 роках відбулася позитивна зміна на рівні 3% та 2% відповідно. У 2020 році спостерігається помітне зниження на 16%, ймовірно, вплинуте факторами, пов'язаними з пандемією. У 2021 році наступив позитивний розворот з ростом на 8%. Сектор транспорту та логістики зростає на 4% у 2023 році та, за прогнозом, на 3% у 2024 році.

Падіння вантажних повітряних перевезень – сигнал про тривалу слабкість ринку вантажних перевезень.

Вантажні повітряні перевезення зазнали подвійного удару за останній рік не лише через скорочення витрат на споживчі товари вищої вартості, які складають більшу частину їх обсягу, а й через повернення до морського транспорту після того, як були вирішені безпосередні проблеми з ланцюгом поставок і збільшився розрив у цінах. Зростаючі витрати на оборотний капітал для товарів у дорозі не могли цього компенсувати.



Рис. 2.6. Індекси світової торгівлі, авіавантажних перевезень і пропускної здатності світових портів 2019 = 100

Джерело: [22]

Згідно з графіку бачимо нестабільні коливання у весь період. Звичайно на пік коронавірусу припадає просідання всіх показників, особливо авіаперевезень.

Але після того вже у 2 кварталі 2020 бачимо відновлення ситуації. На початку 2021 спостерігаємо пік таких показників, як глобальна пропускна здатність портів та авіап перевезення. Показник Світової торгівлі товарами знаходився на верхній точці у кінці 2021 року. Наразі в останні роки показує нестабільність показник авіап перевезень, у решти відносна постійність у русі.

Також розглянемо, яка частина прибутку залишається у великих світових компаній, які надають логістичні послуги. Постачальники логістичних послуг підвищили рентабельність на тлі відновлення та збоїв

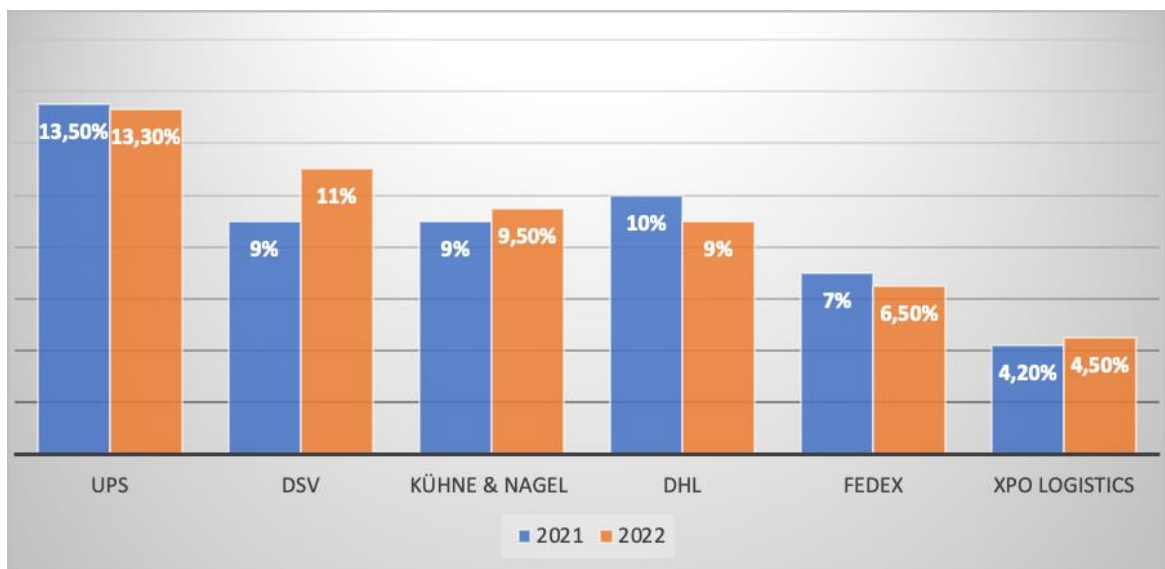


Рис. 2.7. Операційна маржа великих глобальних постачальників логістичних послуг; % на рік

Джерело: [22]

З аналізу графіку можна винести наступні спостереження щодо - UPS: операційна маржа UPS трошки зменшилася, з 13,50% в 2021 році до 13,30% в 2022 році, що може свідчити про тиск на прибутковість; DSV показав значне покращення, збільшивши операційну маржу з 9% в 2021 році до 11% в 2022 році. Це може вказувати на ефективність їхніх операцій; Kühne & Nagel зберіг практично стабільний рівень операційної маржі, трошки зростаючи з 9% до 9,50%; DHL зменшилася з 10% в 2021 році до 9% в 2022 році, що може вказувати

на виклики у їхньому бізнес-сегменті; Fedex також втратив на операційній маржі, зменшившись з 7% в 2021 році до 6,50% в 2022 році; XPO Logistics трошки покращив свою операційну маржу, збільшившись з 4,20% в 2021 році до 4,50% в 2022 році. Рентабельність залишалася відносно хорошою, але з огляду на зниження ставок у контейнерних перевезеннях і авіавантажних перевезеннях, здається логічним очікувати подальше погіршення в майбутньому.

Отже, 2022 рік виявився складним через геополітичні зміни, дефіцит пропозиції та ціновий тиск. Російсько-українська війна та відродження COVID-19 в Китаї ускладнили ситуацію. Глобальні ланцюги постачання стикаються з викликами, а торгівельні потоки зменшуються. Пандемія і геополітика впливають на транспорт та логістику, створюючи нові виклики для відновлення економіки. Важливо враховувати ці чинники при аналізі ефективності ланцюгів постачання та прийнятті стратегічних рішень у сучасному бізнес-середовищі.

2.2. Особливості впливу світових криз на міжнародну логістичну діяльність

Найбільш важливими факторами, що впливають на ризики ланцюжка постачання, є екологічні, геополітичні, економічні та технологічні. Кожен фактор має можливість викликати збої у глобальних ланцюжках поставок (виражені в опитуванні 400 керівників, проведеному Всесвітнім економічним форумом та Accenture), від високого до низького. Існує також рівень пом'якшення наслідків, пов'язаний з кожним фактором, починаючи від неконтрольованого, коли актор не має впливу на подію і, таким чином, повинен взяти на себе наслідки до контрольованого, де актор має хороший рівень впливу на саму подію і, таким чином, може ефективніше пом'якшити деякі з його аспектів. Основними факторами є такі, що наведені у таблиці 2.1

Таблиця 2.1

Ризики в глобальних ланцюгах поставок

Екологічні ризики	Геополітичні ризики	Економічні ризики	Технологічні ризики
●● Стихійні лиха	●● Політичні конфлікти та війни	●● Потрясіння попиту	●● Збої в ІКТ
●● Екстремальна погода	●● Торгові обмеження та санкції	●● Волатильність цін	●● Інфраструктурні збої
●● Пандемія	●● Територіальні напруження	●● Затримки на кордоні	
		●● Коливання курсу валют	
		●● Дефіцит енергії	

Ймовірність: ● Висока (>30%) ● Середня (15-30%) ● Низка (<15%)

Пом'якшення: ● Неконтрольоване ● Впливове ● Контрольоване

Джерело: [23]

Екологічні кризи. Постійно мінливі погодні умови та глобальні стихійні лиха мають відчутний вплив на галузь логістики. Ці явища змінюють спосіб транспортування товарів у всьому світі та змушують керівників ланцюгів постачання мислити на ногах — те, у чому ми всі стали дуже хорошими за останні кілька років.

Розумно поглянути на те, наскільки ці умови впливають на логістичну галузь у цілому.

Урагани, такі як «Харві», «Ірма» та «Катріна», завдали значної шкоди, порушивши транспортні шляхи, закривши порти та підвищивши ціни на газ. Торнадо та сильний вітер у таких регіонах, як Середній Захід США, можуть розкидати сміття, спричинити перебої з електроенергією та призупинити ланцюги поставок. Лісові пожежі, які стають все більш поширеними, вимагають зміни маршруту ланцюгів постачання, щоб уникнути зон високого ризику та зменшити затримки, спричинені димом. Політика ланцюга постачання повинна

включати стратегії боротьби з лісовими пожежами разом із існуючими планами щодо інших погодних явищ. [24]

Але також не слід забувати про антропогенний вплив, викиди забруднюючих речовин від промисловості, транспорту, сільського господарства в атмосферу, водойми та ґрунти.

Дослідження показують, що скорочення викидів CO₂ на транспорті, особливо в логістиці, є важливим кроком до більш сталого майбутнього. Одним із способів зменшення викидів є електрифікація транспортних засобів і збільшення використання громадського транспорту, оскільки вони виробляють менші викиди порівняно з бензиновими та дизельними транспортними засобами. Крім того, зменшення ваги транспортних засобів та оптимізація маршрутів доставки також може призвести до зменшення викидів.

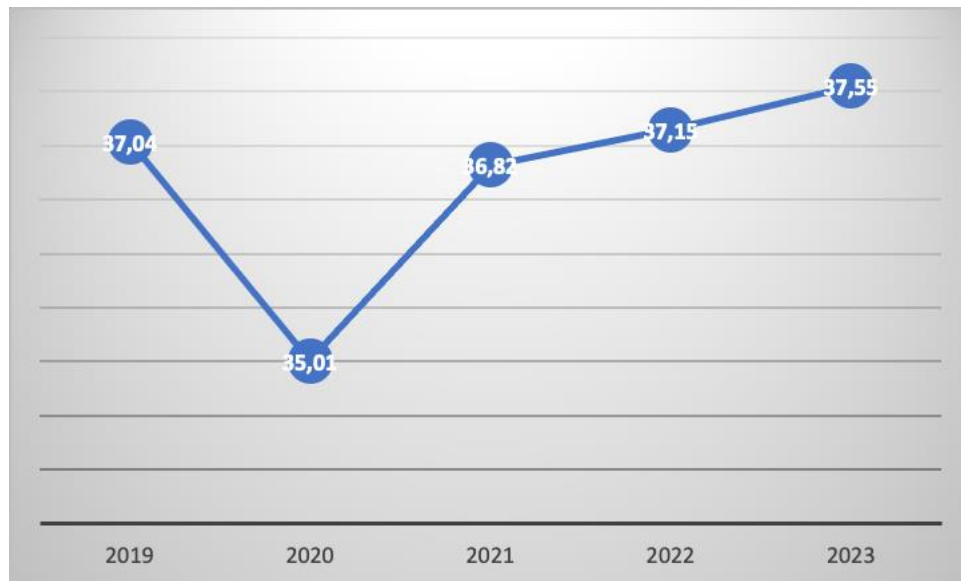


Рис. 2.8. Глобальні викиди CO₂ від спалювання енергії та промислових процесів; Гт CO₂

Джерело: складено автором за матеріалами [25]

Можемо помітити з графіку, що викиди CO₂ у транспорті (включаючи автомобілі) скоротилися більш ніж на 16% під час пандемії, з падінням дорожнього руху та крахом авіаперевезень. З поверненням двигунів

внутрішнього згоряння у великих кількостях на автомагістралях у 2021 році та поверненням більшої кількості літаків у небо у 2022 році, викиди CO₂ повернулися до 96,5% від рівня до пандемії минулого року.

Враховуючи прогрес в електрифікації у глобальному автопарку (у 2020 році 1% світового запасу становило електрику, зрости до 2,5% у 2022 році, включаючи гібридні гібриди), а також зусилля щодо підвищення ефективності в галузі вантажоперевезень, авіації та судноплавства, очікується, що викиди CO₂ у транспорті продовжуватимуть зростати на нижчому рівні, ніж попит. Це означає, що середня вуглецева інтенсивність транспортної діяльності знизиться.

Електрифікація світового автопарку продовжується, і в авіації сильний відскок у чисельності пасажирів, ймовірно, компенсує успіхи, отримані за рахунок використання екологічніших авіаційних палив. Міжнародне енергетичне агентство очікує, що споживання нафти на транспорті почне знижуватися після 2026 року. [26]

Пандемії – це події з низькою ймовірністю, але як тільки вони відбуваються, вони стають подіями з високим рівнем впливу.

Один з найяскравіших прикладів пандемії, що вплинула на логістичну діяльність, це пандемія COVID-19, яка спалахнула у 2020 році. Ця пандемія призвела до різких змін у глобальному руху товарів через введення карантинних обмежень, закриття кордонів, зміни виробничих обсягів та споживчих паттернах. Логістичні компанії стикнулися з великими викликами, такими як затримки в поставках, перевантаження складів та зміни в маршрутизації та плануванні доставок.

Щоб зрозуміти наслідки пандемії для глобального поширення, необхідно проаналізувати важливість у світовій торгівлі одного з головних гравців: Китаю. Протягом останніх років Китай значно зміцнив свої позиції, ставши лідером у виробництві ключових товарів та компонентів, а також важливим споживачем продукції з усієї планети і привабливим ринком. Від часів SARS, що минали 17

років тому, Азія, зокрема Китай, пройшла шлях еволюції до інноваційного центру, "світової фабрики" і стала другою за величиною економікою після США, становлячи 16% світового ВВП [27]. 2020 рік розпочався з оптимізму 15 січня, коли, після років торговельних воєн, Китай і Сполучені Штати підписали угоду, що зняла деякі мита та запобігла новим торговим обмеженням [28]. Китай мав на меті лібералізацію фінансових ринків і збільшення імпорту товарів зі США. З поширенням глобальної пандемії виробництво було призупинено, що спричинило зупинку у світовій торгівлі, а компанії змушені були призупинити виробництво та дотримуватися карантинних заходів. За даними Dun Bradstreet, вже наприкінці січня – на початку лютого, коли Covid-19 був лише в Китаї, 938 з 1000 найбільших за оборотом американських компаній відчували серйозні незручності в своїх ланцюжках поставок, які були тісно пов'язані з китайськими виробниками, які змушені були різко скоротити виробництво [29]. Індія є найбільшим експортером лікарських препаратів у світі, причому 70% інгредієнтів виробляється в Китаї, зокрема в провінції Хубей. Ухань, місто, що десятиліттями було ключовим у багатьох світових ланцюжках створення вартості, має процвітаючий виробничий сектор і в останні роки став центром високотехнологічних промислових обробок, включаючи фармацевтичну і автомобільну промисловості. [30]

Обмеження на повітряні та морські перевезення вантажів. Повітряний транспорт був видом транспорту, який найбільше постраждав від Covid-19.

Раптовий спалах епідемії підкреслив недоліки китайського сектору міжнародної повітряної логістики, особливо з точки зору пропускнуої здатності для далекомагістральної авіації. S. F. Express, компанія з найбільшою кількістю вантажних суден у Китаї, має лише 59 вантажних суден і 2 далекомагістральні вантажні судна. Судячи з кількості вантажних суден, все ще існує розрив між китайськими логістичними компаніями та міжнародними логістичними гігантами (як показано в таблиці). [31]

Порівняння вантажних суден між китайськими та іноземними
підприємствами

Тип	Назва компанії	Кількість власних вантажних суден
Китайські логістичні компанії	S.F. Express	61
	China Postal Airlines	33
	Air China Cargo	15
	China Southern Cargo	14
	YTO Express	12
	China Cargo Airlines	9
	ZTO Express	1
Міжнародні логістичні гіганти	FedEx	679
	DHL Express	420

Джерело: [31]

Крім того, скасування великої кількості міжнародних пасажирських рейсів призвело до значного зниження провізної спроможності черевів пасажирських літаків. У результаті вищевикладеного китайські експортери стикаються з проблемою відсутності товарів або різкого зростання витрат на транспортування.

До спалаху пандемії вантажні авіаперевезення перевозилися більшою мірою завдяки наявності саме маршрутів і запасів туристичних літаків. На них припадало близько 92% світового флоту, і через них перевозилося понад 50% вантажів. Через блокування кордонів і суворі урядові обмеження на прибуття туристів авіакомпанії вирішили вилучити з обігу більшість туристичних (пасажирських) літаків і залишити для авіаперевезень лише вантажні літаки, на які припадало майже 8% від загальної кількості літаків. [32]

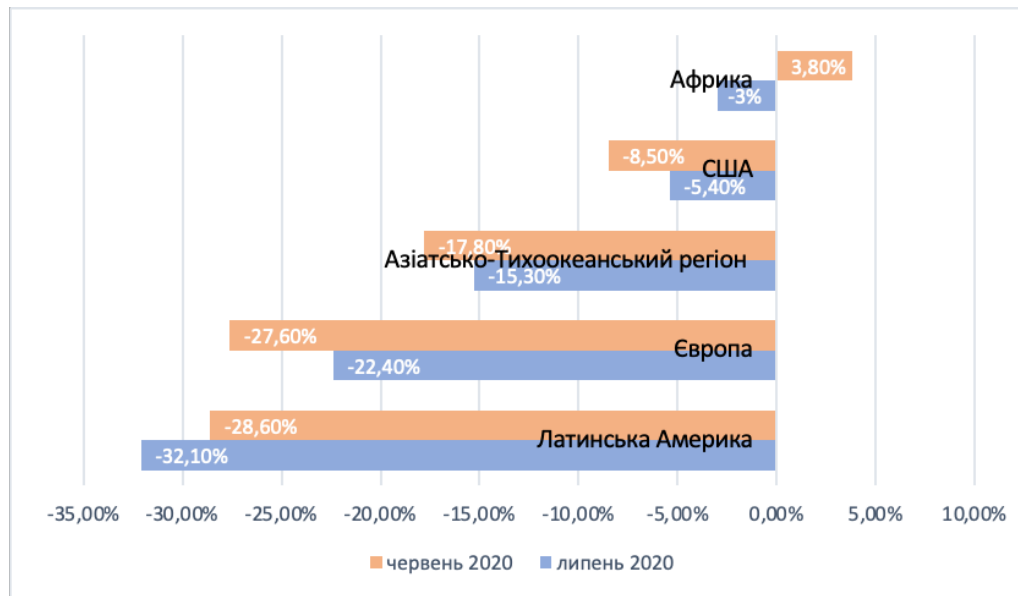


Рис. 2.9. Зниження використання світового авіапарку в період Covid 19; %

Джерело: [33]

На основі цієї діаграми можна зробити наступні спостереження: Латинська Америка має найбільше відсоткове зниження в обох місяцях порівняно з іншими регіонами. Європа також показує значне зниження, особливо в червні, коли відсоток зниження становить $-27,60\%$. Азіатсько-Тихоокеанський регіон має трохи менше відсоткове зниження порівняно з Європою, але все ж таки показник високий. США і Африка мають менше відсоткове зниження, але вони все ще показують відмітні спади використання авіапарку. Цей аналіз дозволяє зрозуміти, як різні регіони по всьому світу відреагували на пандемію COVID-19 та пов'язані з нею обмеження в авіаційній галузі.

Обмеження на подорожі, запроваджені для стримування поширення Covid-19, значно зменшили туристичну активність і міжнародні потоки в більшості країн. Це призвело до зменшення пасажиропотоку на комерційних маршрутах, тому деякі авіакомпанії вирішили використовувати деякі літаки у своєму парку, які зазвичай використовуються для перевезення пасажирів із вантажем у кріслах і верхніх відсіках. Цей процес дозволяє отримувати прибуток на кількох фронтах

як для пасажирів, так і для авіакомпаній і вантажників. Завдяки цій адаптації літак продовжує працювати, що дозволяє уникнути тривалої роботи на стоянці.

Щодо морського транспорту, міжнародні морські перевезення становлять 90% обсягу вантажів досить довго океанські маршрути, що використовуються як дешевший альтернативний спосіб транспортування за рахунок своєчасної доставки. [34] Однак навіть вони постраждали від вірусу, оскільки більшість постачальників припинили свою діяльність. Не маючи нічого для транспортування, постійно зайняті порти служили портами для стиковки багатьох вантажних лайнерів.

Китайські порти з січня по жовтень 2020 року, на ранніх стадіях пандемії, обробили близько 130 мільйонів TEU, що відповідає кількості контейнерів, оброблених за той же період минулого року, тоді як великі північноєвропейські порти обробили приблизно на 2,5 мільйона контейнерів менше, що відповідає майже 7 відсоткам. [35]



Рис. 2.10. Китайський індекс контейнерних перевезень; CCFI, SCFI

Джерело: [36]

З цього графіку можна виділити наступні тенденції:

1. Стабільність до 2020 року. В період з 2010 до початку 2020 року обидва індекси демонструють відносну стабільність із невеликими коливаннями вгору та вниз. Це свідчить про стабільний попит та пропозицію на ринку контейнерних перевезень.

2. Різке зростання у 2020-2021 роках. Виражений пік у 2021 році, особливо для SCFI, що досяг значних максимумів. Це зростання можна пояснити пандемічними порушеннями у ланцюгах постачання, збільшеним попитом на товари після початкового спаду попиту у 2020 році та обмеженнями в портах, що вплинули на вартість перевезень.

3. Падіння після піку. Після піку 2021 року індекси різко падають у 2022 році, що може відображати вирівнювання попиту і зменшення тисків інфляції в транспортному секторі. Це також може бути результатом покращення ефективності ланцюгів постачання та збільшення морських перевезених потужностей.

4. Нестабільність у 2023-2024 роках. Після стабілізації в 2022 році, індекси знову показують тенденцію до зростання у 2023 році. Це може бути пов'язано зі змінами у світовій економіці, військово-політичними конфліктами, а також з новими випадками COVID-19, які продовжують впливати на глобальну логістику.

Крім того, велика кількість закордонних докерів, заражених пандемією COVID-19, спричинила серйозне падіння неефективності та велику кількість кораблів, які застрягли в портах. Сповільнився потік порожніх контейнерів, що призвело до перевищення фактичної ваги вантажу в трюмі встановленого ліміту та нестачі контейнерів.

Наземний транспорт через водіїв вантажівок також постраждав від пандемії, оскільки тепер водіям вантажівок дозволено працювати як постачальники основних послуг. Також спостерігається підвищений попит на

місцеві продукти, такі як бакалія та медичні товари, які потребують транспортування. Прагнучи задовольнити основний попит, багато логістичних компаній перевантажили водіїв. Крім того, споживачі також стикаються із затримками через посилення медичних перевірок на державному кордоні. Прибувши до пункту призначення, компанії, які колись покладалися на те, щоб водій став підписувати їхні вантажі під час доставки, більше не можуть розраховувати на ці методи. Це пов'язано з запровадженими урядом правилами карантину та соціальної дистанції для стримування поширення вірусу. [37]

Економічні кризи. Ці вразливості відображають різноманітний набір глобальних проблем, з якими стикаються компанії. Наслідки економічного спаду та політичних потрясінь особливо впливають на ланцюг поставок. Нестабільність цін також викликає занепокоєння, оскільки вона впливає на витрати на дані, що вводяться. Як і геополітичні чинники, учасники ланцюжка постачання впливають на результат. Вони можуть спричиняти масові банкрутства, безробіття, зниження рівня життя та втрату довіри до фінансових інституцій. Фінансова криза 2008 року є яскравим прикладом важливості аналізу економічних криз. Ця криза розпочалася з обвалу ринку нерухомості в США та проблем у банківському секторі, що призвело до глобального фінансового колапсу.



Рис. 2.11. Збанкруття комерційних банків у США з 2001 по 2023 рік; млрд. дол. США. Джерело: [38]

Можна помітити, що звичайно максимальна кількість банкрутств спостерігалася близько 2010 року після фінансової кризи 2008 року, де було майже 160 випадків. З 2015 до 2022 року кількість банкрутств значно знизилася, становлячи менше 5 на рік. У 2023 році активи збанкрутілих банків зросли до приблизно 319 мільярдів доларів, хоча було лише 2 випадки банкрутства. Це вказує на збанкруття кількох великих банків з великою кількістю активів.

Графік показує, що величина активів може бути непропорційно великою порівняно з кількістю банкрутств, що свідчить про значний вплив на економіку від банкрутства великих банків.

Геополітичні ризики.

Війни впливають на міжнародну логістику через перешкоди в транспортуванні товарів, обмеження доступу до портів, зміни в маршрутах постачання тощо. Війна в Україні є яскравим прикладом через її географічне значення, велику кількість учасників конфлікту, важливість транспортних коридорів, які проходять через територію України, і вплив на глобальну економіку через пошкодження інфраструктури та зміни в торговельних потоках.

Наразі українські порти не можуть здійснювати комерційне судноплавство. Рух суден до України більше не застрахований, більшість портів відрізані або контролюються російськими військовими. Як і Російська Федерація, Україна експортує великі обсяги товарів, у тому числі близько 50 млн тонн зерна (2018-19). Експортний ланцюг поставок спирається на залізницю великої відстані до одного з портів на Чорному морі (Рисунок 3.1 та Рисунок 3.2). Основні українські морські порти знаходяться в Одеському районі: Південний (> 60 млн тонн у 2020 році), Одеса (> 20 млн тонн), Чорноморськ (> 20 млн тонн), обслуговуючи Західну та Центральну Україну. Спеціалізований річковий порт у Миколаєві (у 2020 році загальний обсяг перевезень 30 млн тонн, з них 13 млн тонн зерна)

обслуговує Східну та Центральну Україну та знаходиться неподалік від окупованого Росією Херсона. На сході Маріуполь в облозі. [38]

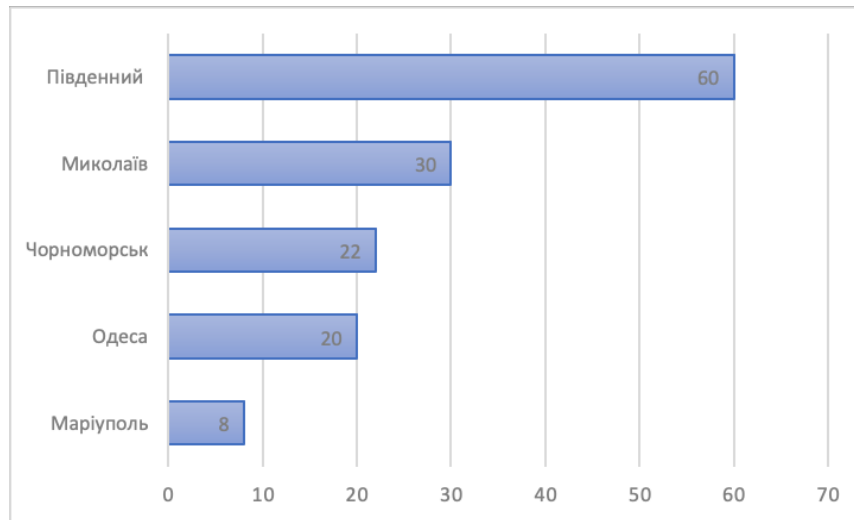


Рис. 2.12. Середня пропускну спроможність міст, 2006-2020; млн тонн

Джерело: [39]

Розглядаючи дані з діаграми, можна сказати, що Південний порт має найбільшу пропускну спроможність серед всіх перерахованих портів, що вказує на його значну роль у транспортних потоках регіону. Маріуполь має найменшу пропускну спроможність серед них, що може бути пов'язане з рядом факторів, таких як розмір міста та обсяги торгівлі.



Рис. 2.13. Локалізація українських портів. Джерело: [40]

Статус експорту з регіонів у внутрішній частині портів, наразі підконтрольних Росії, є невизначеним. Це стосується Східної України (близько половини українського виробництва).

Навіть якщо нормальний рух відновиться, морські страховики, ймовірно, застосовуватимуть премію за військовий ризик, що підвищить вартість імпорту як з Російської Федерації, так і з України.

Країни, які збільшують експорт, щоб компенсувати падіння з України (наприклад, Австралія, Канада), можуть зіткнутися з тимчасовими обмеженнями експортної логістики, щоб впоратися зі сплеском, затримуючи поставки.

Щодо санкцій і торгових обмежень до країни-агресора, вони суттєво обмежили контейнерні перевезення Російської Федерації.

Дотримуючись санкцій, великі західні логістичні компанії, морські перевізники та постачальники експрес-вантажів припинили операції з Російською Федерацією та в ній, за винятком, можливо, продуктів харчування та фармацевтичних товарів. Санкції, запроваджені проти Російської Федерації, вимагають від судноплавних компаній не тільки перевірити, чи вантаж є законним, але й переконатися, що кожна сторона транзакції відповідає вимогам, включаючи банки, страховики та вантажовідправників. Платежі в європейські порти суден під прапорами, власниками або операторами юридичних осіб, розташованих у Росії, стають дедалі складнішими. Це призвело до розриву сполучення між російськими балтійськими контейнерними портами (наприклад, у Санкт-Петербург, Усть-Луга) і шлюзи Північної Європи (наприклад, Антверпен, Роттердам, Гамбург). [39]

Завершимо аналіз технологічними ризиками. Збої у транспортній інфраструктурі досить рідкісні, тому найпомітнішою технологічною проблемою є збої у роботі ІКТ. Оскільки управління ланцюжками постачання все частіше покладається на інформаційні технології для управління та операцій, будь-який

збій інформаційної системи має важливі наслідки. Вантажні компанії діляться більшою кількістю даних з партнерами та клієнтами, ніж будь-коли раніше, в той час як кількість сторін у логістичних ланцюжках, що часто використовують пов'язані системи, означає, що існує більше потенційних слабких ланок для використання кіберзлочинців.

Коли менш захищена третя сторона в ланцюжку постачання зламається, навіть компанії з високим рівнем кіберзахисту можуть опинитися під загрозою. У 2021 році логістична компанія, задіяна в ланцюжку вакцин проти COVID, була скомпрометована саме таким чином [41].

Отже, перші роки цього десятиліття ознаменували особливо руйнівний період в історії людства. Повернення до «нової норми» після пандемії COVID-19 було швидко зірвано початком війни в Україні, що спричинило нову серію продовольчих та енергетичних криз – викликаючи проблеми, які десятиліттями намагалися вирішити прогрес. Успіх від подолання викликів залежить від планування на випадок непередбачених ситуацій та готовності компаній до змін. Деякі ризики включають додаткові витрати на логістику та транспорт, зниження попиту на пасажирські перевезення та високий попит на технологічні інновації.

2.3. Напрями подолання глобальних криз у міжнародній логістичній діяльності

Сучасний світ характеризується значним рівнем невизначеності та високим ступенем ризику, що суттєво впливає на діяльність підприємств. Низка подій останнього десятиліття посилили кризові явища, передусім у соціально-економічній системі. Перш за все мова йде про глобальну фінансову кризу, пандемію COVID-19 та військові дії та територію України. Тому антикризове управління є невід'ємною частиною управлінської діяльності на основі підприємств.

Основними складовими антикризового управління є три наступні аспекти:

1. Діагностика поточного стану організації та її зміни в порівнянні з минулими періодами. Для цього на підприємство запрошують кваліфікованих експертів для оцінки економічного стану та знаходження проблемних галузей. Вони виявляють та знешкоджують слабкі сторони підприємства і направляють зусилля підприємства на покращення стабільності організації.

2. Аналіз та визначення чинників, які призвели до зміни поточного стану організації. На цьому етапі необхідно визначити не тільки причини проблем, а й фактори успіху компанії. Потрібно точно з'ясувати, що зумовило той чи інший результат.

3. Запровадження та розробка плану дій на майбутній період. В кожному періоді методи покращення становища підприємства будуть різними. Тому рішення щодо запобігання кризового становища приймаються та розповсюджуються лише на певний період часу.

Базою логістичного антикризового управління є деякі основні принципи логістики. Це принцип глобальної оптимізації, тотальних витрат, використання теорії компромісів для перерозподілу витрат, відмови від випуску універсального транспортного обладнання, принцип координації та інтеграції. [42]

У мережі поставок виникають два види ризиків: внутрішні, які компанії можуть контролювати, і зовнішні, які вони не можуть. У сучасних складних мережах поставок компанії стикаються з обома видами ризиків, але їх підхід до них різний.

Внутрішні ризики, такі як неефективність ланцюжка поставок та помилки в даних, можуть спричинити затримки у постачанні товарів.

1. Планування та прогнозування ризиків

Неточні плани попиту, засновані на застарілих даних, можуть призвести до недовиробництва або перевиробництва. Наприклад, ручне прогнозування попиту

замість використання спеціалізованої програми може призвести до переоцінки, що, в свою чергу, призведе до надлишку непроданих запасів і збитків.

2. Внутрішні зміни в бізнесі

Реорганізація або відхід ключових співробітників може призвести до втрати інституційних знань. Щоб мінімізувати вплив таких змін на ланцюжок поставок, компанії повинні стандартизувати свої процеси управління ланцюгом поставок і максимально автоматизувати їх.

3. Відсутність планів на непередбачені обставини

Компанії, що базуються на ланцюжку поставок, повинні готуватися до найгірших сценаріїв. Наприклад, вони можуть відстежувати фінансові показники своїх постачальників, щоб визначити найбільш ризиковані з них і зменшити залежність від них. Компанії також можуть зменшити свою залежність від постачальників у політично нестабільних країнах.

4. Виробничі помилки

Неправильні замовлення з боку заводів або постачальників можуть бути викликані людськими помилками, пов'язаними з ручними процесами. Впровадження нових автоматизованих технологій може зменшити кількість таких помилок та пов'язані з ними витрати.

5. Помилки в замовленнях на доставку

Людські помилки також можуть призвести до затримок у доставці та збільшення витрат. Наприклад, неправильний розрахунок ваги вантажу менеджером складу може призвести до втрати часу на виправлення помилки. При багаторазовому виникненні таких помилок фінансові наслідки посилюються. [39]

Зовнішні фактори, такі як війни та стихійні лиха, можуть серйозно порушити ланцюжок поставок. Інші зовнішні ризики включають:

1. Зовнішні зміни в бізнесі:

Перепродаж постачальника іншою компанією або несподіваний дефіцит робочої сили можуть викликати проблеми в ланцюжку поставок для виробників.

Щоб пом'якшити такі ризики, виробники можуть урізноманітнити своїх постачальників і шукати альтернативні джерела.

2. Загрози інформаційної безпеки:

Вимагачі програми та інші кібератаки можуть сильно порушити роботу виробників. Інвестиції в безпечні інформаційні рішення та експерти з управління ризиками можуть допомогти впоратися з цими загрозами.

3. Коливання цін:

Нестача сировини та сплеск попиту можуть призвести до підвищення цін з боку постачальників. Виробники повинні враховувати такі коливання і планувати навколо них.

4. Затримки в транспортуванні:

Погодні умови, страйки та поломки можуть призвести до затримки поставок. Хоча ситуація з транспортом покращилася до кінця 2022 року, затримки все ще зустрічаються, і виробники повинні вжити заходів для пом'якшення їх наслідків.

5. Економічні, політичні та екологічні фактори:

Війна в Україні є прикладом світової події, яка впливає на пропозицію. У відповідь на економічні санкції з боку Групи семи промислових держав Росія скоротила експорт газу до Європейського Союзу, що призвело до дефіциту та підвищення цін. Тим часом, американським виробникам важких вантажів довелося мати справу зі скороченням поставок російської платини та чавуну та вищими цінами на них. Підприємства можуть передбачати такі проблеми та реагувати на них, диверсифікуючи постачальників, у тому числі внутрішніх, і робити інші кроки, продиктовані їхніми програмами управління ризиками та сценарним плануванням.

Для підготовки до збоїв у ланцюжку поставок та їх керування розумні виробники вживають заходів, які усувають як внутрішні, так і зовнішні ризики, контролюючи те, що вони можуть контролювати, та пом'якшуючи ризики

факторів та подій, які вони не можуть контролювати. Розглянемо наступні дев'ять найкращих практик.

Таблиця 2.3

Шляхи зменшення перебоїв в ланцюзі поставок.

<p>✓ Створіть план управління ризиками. Намітьте шляхи зменшення внутрішніх ризиків, які значною мірою піддаються контролю, а також способи реагування на зовнішні ризики, такі як стихійні лиха.</p>	<p>✓ Диверсифікуйте постачальників Якщо це можливо, менше покладайтеся на окремих постачальників і використовуйте кілька джерел ключових компонентів, інгредієнтів або інших матеріалів.</p>	<p>✓ Поліпшити комунікацію та відносини з постачальниками Покращене спілкування між людьми — плануєте щомісячні зустрічі з чітким планом — і автоматизовані платформи керування постачальниками можуть допомогти.</p>
<p>✓ Використовуйте технології та автоматизацію Такі технології, як 3D-друк і нові логістичні програми, можуть скоротити ланцюжки поставок і покращити ключові процеси.</p>	<p>✓ Збільште видимість ланцюжка поставок Краща видимість допомагає виробникам відстежувати компоненти, вузли та товари по всьому ланцюжку постачання.</p>	<p>✓ Інвестуйте в резервні запаси. Створіть резерви, щоб мати їх під рукою на випадок затримок поставок або різкого зростання попиту.</p>
<p>✓ Використовуйте прогнозу аналітику За допомогою нового програмного забезпечення аналітики запускайте симуляції, які передбачають можливі майбутні збої та моделюють найкращі відповіді.</p>	<p>✓ Запровадити гнучке управління ланцюгом поставок Хмарні програми дозволяють виробникам частіше й ефективніше коригувати плани попиту.</p>	<p>✓ Контролюйте роботу постачальника Використовуйте платформу керування постачальником, щоб вимірювати виконання контракту, своєчасну доставку, фінансовий стан постачальника тощо.</p>

Джерело: складено автором за матеріалами [40]

Розглядаючи конкретний приклад компанії, які успішно зменшили вплив криз на свою логістичну діяльність, проаналізуємо транспортну компанію DHL.

Щоб задовольнити всі потреби у прийнятті рішень, у компанії, з одного боку, є співробітник з надзвичайних ситуацій для кожної станції DHL Express, який може оцінити ситуацію на місці, що знаходиться в контакті з регіональною владою, який може швидко придумати рішення для своїх або всіх станцій і який може якнайшвидше визначити необхідність прийняття рішень на місцевому

рівні. З іншого боку, DHL має команду з антикризового управління, на початку з щоденних зустрічей, щоб забезпечити гнучкість і послідовність у прийнятті рішень там, де це необхідно.

Під час пандемії, наприклад, одним із центральних зусиль було, наприклад, те, що всі кур'єри були оснащені захисними масками якнайшвидше.

Також DHL активно впроваджувала гнучкі стратегії, щоб адаптуватися до змін в попиті та умовах ринку, які виникли внаслідок пандемії COVID-19. Вони швидко реагували на зміни в потребах клієнтів та переналаштовували свої послуги, щоб відповідати новим вимогам.

Використання цифрових технологій для оптимізації процесів: DHL активно використовувала цифрові технології для оптимізації своїх логістичних процесів, що дозволило їй збільшити ефективність та зменшити вплив кризи на її діяльність. Наприклад, впровадження інноваційних систем відстеження вантажів дозволило забезпечити надійну доставку в умовах обмежень.

Підтримка клієнтів у складних умовах: DHL активно співпрацювала з клієнтами, щоб надати їм необхідну підтримку у складних умовах. Вони розробляли індивідуальні рішення для кожного клієнта, щоб забезпечити найвищу якість обслуговування та зберегти взаємовигідні відносини.

Розвиток нових ринків: В умовах кризи DHL виявила можливості для розвитку нових ринків та розширення своєї глобальної присутності. Вони активно шукали нові можливості для розвитку бізнесу та диверсифікації своїх послуг, що дозволило зменшити вплив кризи на їх діяльність. [41]

Отже, готовність до кризових явищ - це не просто реактивна стратегія, проактивний підхід, який повинні прийняти підприємства в логістичній галузі. За результатами оцінки ризику до підвищення стійкості ланцюгів поставок і впровадження ефективного антикризового управління кожен аспект відіграє вирішальну роль у забезпеченні безперервності бізнесу. Прийняті ці стратегії та принципи, логістичні підприємства можуть не тільки орієнтуватися в проблемах,

але і стануть більш сильними та стійкими перед обличчям непередбачуваної бізнес-середы. Готовність є ключем до стійкого успіху в логістиці, що забезпечує прочну основу для розвитку бізнесу в довгостроковій перспективі.

Висновки до другого розділу

1. Проаналізовано особливості розвитку міжнародної логістичної діяльності в глобальних умовах розвитку. Встановлено, що У 2020-х роках відбулися серйозні виклики для ланцюгів поставок через пандемію COVID-19 та війну в Україні в 2022. Дослідження показало, що розмір логістичної галузі зростає, проте виникають значні виклики, зокрема в області технологій, сталого розвитку та конкуренції. Виявлено, що на протязі останніх років важливими розвиваючимися логістичними ринками є Китай, Індія, Об'єднані Арабські Емірати, Індонезія та Малайзія. Загальна картина вказує на тривалу слабкість ринку вантажних повітряних перевезень, що пояснюється скороченням витрат на товари та проблемами в ланцюгу поставок. Тренд на екологічність відображає важливість зменшення викидів CO₂ в транспорті.

2. Ми дійшли до висновків, що пандемія Covid 19 суттєво ускладнила повітряні та морські перевезення вантажів, обмеживши пропускну здатність авіації та призводячи до затримок у вантажному флоті. За допомогою комплексного аналізу було виявлено, що китайські логістичні компанії стали стикатися з проблемами через зменшення числа рейсів та вантажних суден. Виявлено, що морські порти також обробляли менше контейнерів, а тарифи на міжнародні перевезення зросли. Наземні перевезення також мали проблеми через обмеження на пересування водіїв та зростання попиту на місцеву продукцію. Також розглянуто економічні кризи та геополітичні ризики, що мають безпосередній вплив на міжнародну логістику, створюючи перешкоди для експорту та імпорту.

3. Досліджено, що ефективне антикризове управління в логістиці передбачає діагностику стану організації, аналіз факторів ризику та впровадження планів дій. Стратегії зменшення впливу глобальних криз на міжнародні логістичні операції охоплюють плани управління ризиком, диверсифікацію постачальників, використання нових технологій та забезпечення прозорості ланцюга поставок. Компанії також вкладають ресурси у резервні запаси, використовують прогнозну аналітику ланцюга поставок та практикують гнучке управління ланцюгом поставок. Виявлено, наскільки успішна компанія DHL в антикризовому управлінні, та що добре планування і використання новітніх технологій можуть значно знизити вплив глобальних криз на логістичні операції. Компанії мають бути готовими швидко реагувати на зміни, забезпечуючи стабільність у своїх ланцюгах поставок.

ВИСНОВКИ

1. Дослідження теоретичних аспектів дозволило розкрити важливість логістичного управління в міжнародній торгівлі, тому що вона є запорукою економічної стійкості будь-якої країни. Зазначено, що міжнародна логістика визначається як координація та управління різними процесами, які пов'язані з переміщенням товарів, інформації та засобів через міжнародні кордони. Переглянуто складові забезпечення міжнародної торгівлі та визначено, що вони є критичними для ефективного функціонування глобальних ланцюгів постачань, тому що без належного нормативно-правового, інформаційного, інфраструктурного, кадрового, фінансово-економічного та науково-методичного забезпечення міжнародна торгівля стає менш ефективною та надійною.

2. Розглядання різних видів криз вказало на їх різноманітність, тому що кожен вид має унікальні причини, характеристики та наслідки для суспільства й економіки. В роботі детально розглянуто економічні, екологічні, політичні кризи та криза здоров'я, підкреслюючи важливість впровадження антикризового управління.

3. Проаналізовано розвиток світової галузі логістики за останні роки. Виявлено, що логістична галузь продемонструвала значне зростання, що свідчить про її важливість для глобальної економіки та торгівлі. Досліджено основні виклики, з якими стикається логістична галузь та відзначено, що успішність логістичних компаній залежить від їх здатності адаптуватися до цих викликів. Було проведено аналіз впливу аспектів логістичної діяльності на показник LPI, на підставі чого виявлено, що висока компетентність та ефективність у відстеженні вантажів, а також належна інфраструктура та митні процедури є ключовими факторами, що впливають на загальний бал LPI.

4. Виявлено особливості впливу різноманітних криз на логістичну діяльність та світову економіку в цілому. Проаналізовано, що глобальні викиди CO₂ від

транспорту скоротилися під час пандемії, тому що падіння дорожнього руху та крах авіап перевезень призвели до тимчасового зменшення викидів, але вони знову зросли з відновленням економічної діяльності. Визначено, що економічні кризи, такі як фінансова криза 2008 року, значно впливають на логістичні ланцюги постачання, тому що вони спричиняють масові банкрутства, безробіття та зниження рівня життя, що знижує ефективність глобальної логістики. Зазначено, що пандемія COVID-19 мала значний вплив на глобальні ланцюги постачання, тому що запровадження карантинних обмежень і закриття кордонів спричинили затримки в поставках, перевантаження складів та зміни в маршрутизації доставок. Виявлено, що війна в Україні значно вплинула на міжнародну логістику, тому що порушила транспортні маршрути, обмежила доступ до портів та змінила торговельні потоки через пошкодження інфраструктури та санкції.

5. Розроблено антикризові заходи, як способи зменшення впливу глобальних криз на міжнародну логістичну діяльність. Виявлено, що основними складовими антикризового управління є діагностика поточного стану організації, аналіз чинників змін та розробка плану дій на майбутній період, тому що це дозволяє підприємствам виявляти слабкі сторони, оцінювати причини проблем та ефективно реагувати на кризові ситуації. Проаналізовано компанію DHL, яка успішно нівелювала вплив кризи на свою логістичну діяльність, використовуючи гнучкі стратегії та цифрові технології, тому що це дозволило їй швидко реагувати на зміни в умовах ринку та оптимізувати свої процеси. Визначено, що готовність до кризових явищ є ключовим фактором стійкого успіху в логістиці, тому що проактивний підхід до управління ризиками забезпечує безперервність бізнесу та дозволяє підприємствам стати більш стійкими перед обличчям непередбачуваних обставин.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Григорова-Беренда Л. І., Касьян С. А., Ханова О. В.. Методичні рекомендації до виконання для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівня спеціальності «Міжнародні економічні відносини», освітньо-професійної програми «Міжнародна логістика і митна справа». Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2021. – 40 с.
2. Що таке міжнародна логістика? URL: <https://karachun.com.ua/novini-kompanij/40782-sho-take-mizhnarodna-logistika> (дата звернення: 25.03.2024).
3. Unveiling the Importance of Logistics in International Trade. URL: <https://www.netsuite.com/portal/resource/articles/inventory-management/international-logistics.shtml> (дата звернення: 25.03.2024).
4. What Is International Logistics? Components, Process, Channels and Examples. URL: <https://www.netsuite.com/portal/resource/articles/inventory-management/international-logistics.shtml> (дата звернення: 25.03.2024).
5. Логістичне забезпечення міжнародної торгівлі. URL: https://library.krok.edu.ua/media/library/category/statti/alkema_0015.pdf (дата звернення: 25.03.2024).
6. Бібліотека Studies. Економічна криза. URL: <https://studies.in.ua/bzakon/51-85-ekonomchna-kriza.html> (дата звернення: 28.03.2024).
7. Financial Crisis: Definition, Causes, and Examples. URL: <https://www.investopedia.com/terms/f/financial-crisis.asp> (дата звернення: 28.03.2024).
8. Вікіпедія Вільна енциклопедія. Криза. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Криза#:~:text=6%20Посилання-,Економічна%20криза,%2C%20освіти%2C%20надефективності%20та%20ліквідності> (дата звернення: 28.03.2024).

9. Торгова стратегія: фінансова криза. URL: <https://skilling.com/row/cn/blog/trading-strategies/economic-crisis/> (дата звернення: 28.03.2024).

10. MBA. Як економічна криза впливає на світову економіку? URL: <https://www.mbalib.com/ask/question-1ae7807d9c25940d8c43954e06c83c19.html#:~:text=首先,经济危机会导致全球,引发金融市场的崩溃%E3%80%82> (дата звернення: 28.03.2024).

11. Екологічні кризи та екологічні катастрофи, їх класифікація. URL: <http://hydrogeology.univer.kharkov.ua/wp-content/uploads/2019/11/ЛекцЕкоБ.pdf> (дата звернення: 29.03.2024).

12. Stories of life chfnge. Causes, Effects and Solutions to Environmental Degradation. URL: <https://plantwithpurpose.org/causes-effects-and-solutions-to-environmental-degradation/> (дата звернення: 29.03.2024).

13. Екологічні кризи, їх причини та наслідки. URL: <https://vseosvita.ua/lesson/ekolohichni-kryzy-ikh-prychyny-ta-naslidky-362120.html> (дата звернення: 29.03.2024).

14. Класифікація політичних криз та їх основні ознаки. URL: <https://jvestnik-politology.donnu.edu.ua/article/view/6353> (дата звернення: 30.03.2024).

15. Political crises in the world. URL: <https://www.slideshare.net/slideshow/political-crisis-in-the-world1pptx/265130512> (дата звернення: 30.03.2024).

16. Кризи, причини та їх наслідки. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1439_ (дата звернення: 30.03.2024).

17. 5 reasons why pandemics like COVID-19 are becoming more likely. URL: <https://www.gavi.org/vaccineswork/5-reasons-why-pandemics-like-covid-19-are-becoming-more-likely> (дата звернення: 30.03.2024).

18. Transport & logistics barometer 2022. URL: <https://www.pwccn.com/en/transportation/transport-and-logistics-barometer-nov2022.pdf> (дата звернення: 25.11.2023).
19. Statista. Size of the global logistics industry from 2018 to 2022, with forecasts until 2028. URL: <https://www.statista.com/statistics/943517/logistics-industry-global-cagr/> (дата звернення: 25.11.2023).
20. 104 Transportation Industry Statistics You Can't Ignore: Market Share and Data Analysis in 2024. URL: <https://financesonline.com/transportation-industry-statistics/> (дата звернення: 25.11.2023).
21. International LPI 2023. URL: <https://lpi.worldbank.org/international> (дата звернення: 22.04.2024).
22. ING Research. URL: <https://www.ing.com/Newsroom/News/Global-transport-and-logistics-outlook-normalisation-in-a-different-world.htm> (дата звернення: 25.11.2023).
23. The Geography of Transport Systems/ Risks in Global Supply Chains. URL: <https://transportgeography.org/contents/chapter9/transportation-and-disasters/supply-chain-risks/> (дата звернення: 25.11.2023).
24. Environmental impacts on logistics. URL: <https://www.toclogistics.com/environmental-impacts-on-logistics/> (дата звернення: 05.12.2023).
25. Statista. Annual carbon dioxide (CO₂) emissions worldwide from 1940 to 2023 URL: <https://www.statista.com/statistics/276629/global-co2-emissions/> (дата звернення: 05.12.2023).
26. IEA CO₂ Emissions in 2022. URL: <https://www.iea.org/reports/co2-emissions-in-2022> (дата звернення: 05.12.2023).
27. ANSA In 70 anni Pil Cina cresciuto dell'8,1% medio l'anno. URL: https://www.ansa.it/sito/notizie/mondo/dalla_cina/2019/07/02/in-70-anni-pil-cina-

cresciuto-dell81-medio-lanno_816fb340-4d29-4a64-a499-4269d2b13351.html (дата звернення: 08.12.2023).

28. Usa e Cina firmano la prima fase dell'accordo sui dazi. URL: https://www.agi.it/economia/news/2020-01-15/usa_cina_dazi_accordo-6891811/ (дата звернення: 08.12.2023).

29. Business Impact of the Coronavirus - Business and Supply Chain Analysis Due to the Coronavirus Outbreak. UK: Dun & Bradstreet, 2020.

30. Covid-19 Managing supply chain risk. Kilpatrick, J. s.l. : Deloitte, 2020.

31. Research Gate. URL: https://www.researchgate.net/figure/Comparison-of-freighters-between-Chinese-and-foreign-enterprises_tbl1_363371319 (дата звернення 10.12.2024).

32. Rodriguez, C. Logística aérea y pandemia. s.l. : INNOVA UNTREF, 2020. (дата звернення 16.12.2024).

33. IATA. Insights on Passenger Travel, Cargo Flows, Safety, and Flight Operations. International Air Transport Association. URL 2020. <https://www.iata.org/en/services/statistics/>. (дата звернення 10.12.2024).

34. M, Mauvecin. Escenario del Transporte Marítimo Internacional en el Contexto de la Pandemia Covid-19. s.l. : INNOVA UNTREF, 2020.

35. Statistics, Container Trade. CTS 2020. URL: <https://www.containerstatistics.com/> (дата звернення 12.12.2024).

36. China - Global & Shanghai Export Containerized Freight Ind <https://en.macromicro.me/charts/947/commodity-ccfi-scfi> (дата звернення 12.12.2024).

37. The impact of the Covid-19 pandemic and the war in Ukraine on world logistics. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1338/1293> (дата звернення 16.12.2024)

38. Statista. SVB and Signature Failures Evoke Memories of 2008. URL: <https://www.statista.com/chart/amp/29479/us-commercial-bank-failures-and-associated-assets/> (дата звернення 16.12.2024).

39. The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099750104252216595/pdf/IDU0008eed66007300452c0beb208e8903183c39.pdf> (дата звернення 16.12.2024).

40. Як українським портам наблизитися до європейських? URL: <https://news.informer.od.ua/page2106401.html> (дата звернення 18.12.2024).

41. How One Email Compromised an Entire Logistics Company. URL: <https://darktrace.com/blog/how-one-email-took-down-a-logistics-company> (дата звернення 18.12.2024).

42. Бабак К. О., Хуторська П. О. Антикризове управління в логістичних компаніях України. URL: http://www.confcontact.com/2017-ekonomika-i-menedzhment/6_babak.htm (дата звернення 24.12.2024).

43. Disaster Preparedness: Ensuring Business Continuity in Logistics. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/disaster-preparedness-ensuring-business-continuity-logistics-8tkqe> (дата звернення 24.12.2024).

44. DHL. URL: <https://www.dhl.com/global-en/delivered/globalization/crisis-management-in-covid-19-times-dhl-express-germany.html> (дата звернення 25.12.2024).