

- тотальна діджиталізація (переорієнтація на інтернет-рекламу, електронну комерцію, онлайн-сервіси, онлайн дослідження, електронний документообіг, онлайн-комунікації тощо);
- посилення персоніфікації маркетингового впливу (через нові товари, комунікації тощо);
- прискорення прийняття маркетингових рішень і застосування креативних підходів (активізація маркетингової роботи, перехід на ситуативний маркетинг, інновації тощо).

Список використаних джерел:

1. Hamill Anna. Five more COVID-19 marketing trends for ‘the new normal’ of constant change. URL: <https://www.warc.com/newsandopinion/opinion/five-more-covid-19-marketing-trends-for-the-new-normal-of-constant-change/3833>
2. COVID-19: вплив на маркетинг. Всеукраїнська Рекламна Коаліція. URL: <https://vrk.org.ua/news-events/2020/covid-and-marketing.html>

UDC 339.90

THE WORLD LABOR MARKET IN THE CONTEXT OF THE IMPACT OF THE COVID-19 OF PANDEMIC

Kuzmenko Oksana

PhD (Ec.), Associate Professor at the Department of Theoretical and Applied Economics of State University of Infrastructure and Technology

Kostenko Anastasiia

PhD, Lector at the Department of Social Philosophy, Philosophy of Education and Educational Policy of National Pedagogical Dragomanov University

The modern world and economic system are quite volatile and dynamically turbulent, while the COVID-19 pandemic has pointed to the instability of both economic ties (manufacturing, logistics, and small business) and the system of international economic relations in general. One of the most significant losses during the COVID-19 pandemic was the global labor market.

The world of work has been deeply affected by the global virus pandemic. In addition to threatening the health of the population, economic and social disruptions threaten the long-term existence and well-being of millions of people.

The COVID-19 crisis is affecting both supply and demand in the labor market and has serious implications for full employment and decent work. In particular, the crisis is pushing many families into poverty and increasing existing inequality

Addressing the economic, employment and social consequences of this crisis requires a reasonable distribution of government policies. First, immediate stimulus packages are needed to strengthen the health sector, while mitigating

the impact on the economy and labor markets by providing financial assistance to enterprises (especially micro and small enterprises) and supporting workers' incomes. Ideally, this policy should be communicated through rapid and reliable assessments of the impact of blockages on economic activity, jobs and households. Sector variations should be carefully analyzed to facilitate responses to specific areas.

Measures taken should include providing support to workers and businesses in all affected sectors to prevent further reductions in consumption and investment. One of the important lessons learned from previous crises is that employment support and social protection should be a key element of economic stimulus packages [2].

Second, once the spread of the virus is contained and normal activity is slowly restored, a demand-based employment strategy will be needed for medium- and long-term job and income recovery. This strategy should include promoting job creation in strategic sectors; restoration of a favorable business environment and intensification of labor productivity growth; diversification of the economy and encouragement of structural transformations; and with the best use of technological advances. The speed with which restrictions can be relaxed without compromising public health, together with the very real possibility of restoring restrictions if the level of infection starts to rise again, is likely to lead to caution on the part of consumers and low investment by firms.

The aggregate effect of the latter is likely to be weaker demand and lower production and employment. These behavioral changes are likely to be lasting. It is important to consider taking steps to restore consumer and business confidence, which are important in preventing the economic depression and accelerating recovery. Although households and the private sector are likely to remain cautious, governments can play a crucial role by increasing demand in the construction sector through infrastructure-based stimulus packages, as has been done since other crises in the past. In terms of recovery, the construction sector has a number of key advantages: it is relatively time consuming; its activities can be focused on geographical areas with special economic problems; and in most countries this sector has a significant share of local resources. It can also relatively easily absorb workers from other sectors [1].

Not all countries are equally ready to respond to the above challenges. In addition to the effects of blocking and declining global demand, developing countries see their already limited fiscal space shrinking further due to falling fiscal revenues and increased capital outflows. This leads to higher borrowing costs and currency devaluation, undermining debt sustainability. Countries experiencing fragility, protracted conflicts, recurrent natural disasters or the forced displacement of certain groups face even greater challenges. Global support for national incentive packages is needed to save lives in these countries, strengthen their economies and labor demand, protect businesses, jobs and incomes, and protect workers in the workplace.

Thus, in modern conditions, as a result of the COVID-19 pandemic, the world market has experienced significant economic and social losses, direct and hidden unemployment has increased by an order of magnitude, and neither

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

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

УДК 339.5:656.02

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

Стрілок І.І.

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

Шкляр В.В.

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

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

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

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