



МЕЖДУНАРОДНАТА ЛОГИСТИКА И РИСКОВЕТЕ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА СЛУЧАЙНИ ФАКТОРИ В ОБКРЪЖАВАЩАТА СРЕДА (COVID-19)

Антоанета Кирова

akirova@vtu.bg

Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“

София, ул. „Гео Милев № 158

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: международна логистика, рискова стратегия, „зелени транспортни коридори“, иновативност и гъвкавост

Резюме: Пандемията, създаваща рискова ситуация и застрашаваща всички видове международни дейности (търговия, туризъм и други видове мобилност) предстои да бъде изучавана като реално въздействие, от гледна точка на различните загуби. Целта на логистичния отговор е да се даде възможност за ефективна медицинска намеса, но както при други форсмажорни обстоятелства (природни бедствия, войни и пр.), инфраструктурата, услугите по веригите за доставки са нарушени, а капацитетът за обслужване може да се окаже изчерпан. Сериозни срывове при входящите и изходящи пратки с въздушен, товарен автомобилен, железопътен транспорт, както и при комбинираните превози, наред с огромните задръствания на пристанищата обикновено представляват катастрофични ефекти. По отношение на риска, възникващ във връзка с осигуряването на транспортни услуги, както и на другите рискове, свързани с глобалното предизвикателство от пандемията е стратегията „приемане и задържане на риска“, като се подготвят възможни варианти за отклоняване и пренасочване на логистичните вериги. Реакцията на веригата за доставки на пандемията е предизвикателство, което следва мащаба на разпространение на вируса. Европейската комисия прие Насоки относно прилагането на „Зелени коридори“ за защита на здравето и осигуряване на наличността на стоки и основни услуги. Същевременно, необходими са и индивидуални целенасочени мерки, които да изявят нови възможности в създалата се кризисна ситуация, а именно висока адаптивност, гъвкавост и проактивност, креативност, взаимодействие и взаимопомощ, постигане на физическа и финансова сигурност.

УВОД

Огнището на COVID-19 в Ухан, критична точка за индустрията и транспорта, обслужваща няколко глобални пазара, както и бързото му разпространение¹ доведе до редица ограничения за различни видове бизнес. В света на бизнеса отговорът на

¹ **Източник:** <https://www.channelnewsasia.com/news/topics/wuhan-virus>

епидемията ще види значително влияние върху настоящите световни вериги за доставки.

Пандемията, създаваща рискова ситуация и застрашаваща всички видове международни дейности (търговия, туризъм и други видове мобилност) предстои да бъде изучавана като реално въздействие, от гледна точка на различните загуби. Целта на логистичния отговор е да се даде възможност за ефективна медицинска намеса, но както при други форсмажорни обстоятелства (природни бедствия, войни и пр.), инфраструктурата, услугите по веригите за доставки са нарушени, а капацитетът за обслужване може да се окаже изчерпан. От друга страна, въвеждат се и ограничения за движение, които са от съществено значение за ограничаване на болестта, но добавят допълнителни проблеми към създадените².

Според Ли Еделкорт, „Хората ще трябва да свикнат да живеят с по-малко притежания и да пътуват по-рядко, тъй като вирусът нарушава глобалните вериги за доставка и транспортните мрежи“³

1. СЪСТОЯНИЕ НА ПРОБЛЕМА

Интерактивна карта на разпространението на COVID-19 поддържа Университетът „Джон Хопкинс“ в САЩ⁴. Настъплението на коронавируса продължава, най-тежко е положението в Азия, но всички континенти вече са засегнати.

- **Европа:** засегнати са Германия, до момента най-тежко Италия (областите Ломбардия и Венето), Франция, Испания, Люксембург, Ирландия, Дания и Великобритания. Първи случаи на заразяване са обявени и у нас, на 8.03.2020 г., при това без връзка с мобилност от или до засегнатите райони;
- **Азия:** най-силно засегнат е Китай, провинция Хубей, но заразата се разпростира и до Хонконг, Тайван и Макао, Южна Корея, Япония, Иран, Кувейт, ОАЕ, Ирак, Израел и Оман.
- **Африка:** в Алжир, Египет и Нигерия са потвърдени случаи на зараза с COVID-19;
- **Австралия:** наложена карантина и забрана за чужденци, поради констатирана зараза на круизен кораб;
- **Америка:** първоначално в САЩ са регистрирани 62 случая на заразяване с COVID-19, което води до ограничаване на достъпа на чужденци, пребивавали в Китай или Иран; в Канада, Мексико, Бразилия и Еквадор заболяването също е регистрирано. Впоследствие ситуацията ескалира неконтролируемо и САЩ изпреварват по темп на нарастване на заразените дори Китай.

Сериозни сринове при входящите и изходящи пратки с въздушен, товарен автомобилен, железопътен транспорт, както и при комбинирания превози, наред с огромните задръствания на пристанищата обикновено представляват катастрофични ефекти. Въпреки липсата на реална оценка на щетите, тъй като кризата не е преминала, вече са налице добри практики, показващи степента на подготовка на бизнеса за защита на бъдещите продажби. Китайската икономика и в частност въздушният транспорт вече са претърпели загуби в размер на 1 трилион щатски долара. В глобален план, засегнати са електрониката и други индустрии, които силно зависят от китайски доставки.

² DOWNSTREAM LOGISTICS IN PANDEMICS, The Logistics Cluster, https://logcluster.org/sites/default/files/logistics_cluster_downstream_logistics_in_pandemics_2017.pdf

³ **Източник:** https://www.mila.bg/article/8298342?fbclid=IwAR3-xPNxZdUJb0cmXx5N_qVfRAaFCygNdrW9kEvz11iJsOm_jzpcRgKBzo

⁴ **Източник:** <https://www.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6>

В резултат на това, търсенето на енергийни източници от страна на Китай намалява и отражението върху глобалните енергийни пазари е силно негативно (проучване на Institute for Energy Research⁵ (IER) Според Международната агенция по енергетика (МАЕ), през годината се очаква търсенето на петрол да спада с 435 000 барела на ден през първото тримесечие на 2020 г., като е намалена прогнозата за растеж на потреблението на петрол през 2020 г. до 825 000 барела на ден. Търсенето на втечен природен газ в Китай също намалява и China National Offshore Oil Corp. прекрати договори с поне трима доставчици⁶.

2. Компоненти на стратегията „задържане на риска“ в усилията за справяне с щетите от COVID-19

По отношение на риска, възникващ във връзка с осигуряването на транспортни услуги, както и на другите рискове, свързани с глобалното предизвикателство от пандемията е стратегията „приемане и задържане на риска“, като се подготвят възможни варианти за отклоняване и пренасочване на логистичните вериги. Реакцията на веригата за доставки на пандемията е предизвикателство, което следва мащаба на разпространение на вируса. Най-добрият подход е да се подготвят алтернативни възможности, за да се избегне цялостното блокиране на доставките, а ако пандемията продължи, следва да се отчетат и приложат следните съображения при представяне на някои от възможните мерки:

- **Определяне на критичните доставчици в засегнатите райони.** Експертите и професионалистите по търговската верига за доставки трябва да анализират всеки аспект от нея, за да идентифицират засегнатите области и да разработят алтернативни решения. Точността на информацията е от решаващо значение още на първия етап от наличието на риска, с оглед на опасността от бързо разширяване на засегнатите от вируса области⁷.
- **Осигуряване на алтернативни източници за доставки и увеличаване на запасите като буфер (въпреки негативното въздействие от увеличаването на складовите запаси като цяло).** Всяко проектиране на верига за доставки, предназначено да ограничи въздействието на COVID-19 върху веригата за доставки, води до натрупване на резерви за преодоляване на последствията от прекъсване на производството и снабдяването. Използването на алтернативни източници⁸ и планирането на тяхното включване може съществено да ограничи риска⁹, както и навременна организация, с оглед запазване на конкурентните предимства. Значителното влияние на коронавируса върху веригата на доставки от Китай доведе до възможности за конкурентите да увеличат пазарния си дял

⁵ **Източник:** <https://www.instituteforenergyresearch.org/international-issues/coronavirus-lowers-energy-demand-and-energy-prices-fall/>

⁶ ОПЕК заявява намерение за допълнително намаляване на производството на петрол с 1,5 млн. барела дневно до края на 2020 г., след ценовия спад с повече от 20%, въпреки несъгласието на Русия. Общото свиване ще достигне 3,2 млн. барела, което се равнява на 3,6% от глобалните доставки

⁷ В провинция Хубей, един от най-засегнатите райони, повечето дистрибутори, доставчици или складове са изправени пред блокиране (ключовите места са Джянсу, Гуандонг, Шанхай, Джъдзян и др.

⁸ Решението за алтернативни източници от други държави, освен Китай, също може да се окаже решаващо по отношение на складовите запаси, но трябва да се държи сметка и за другите разходи (например, тези за придобиване на продуктите от алтернативни източници).

⁹ Наличието на информация за доставчици, за които се счита, че вече са изложени на вируса или се намират в уязвими региони може значително да повлияе на времето за противодействие, от гледна точка на спасяването на бизнеса

(на текстилната индустрия на Пакистан не достига капацитет, за да удовлетвори пренасоченото от Китай търсене¹⁰);

- **Обучение на служителите и на критични доставчици за идентифициране на непредвидени ситуации.** Човешкият капитал е от първостепенно значение за успешното прилагане на всеки бизнес план. Необходима е подготовка посредством целенасочено обучение на всички пряко заинтересовани страни относно въздействието на COVID-19 върху веригата за доставки, симптомите, свързани с него и възможните предпазни мерки. Загубата на производителност в резултат на отсъстващи служители може да бъде значително по-ниска в сравнение с потенциалния престой, свързан с преустановяването на бизнес процеса, поради евакуация на персонала или цялостно изолиране на работните помещения;
- **Наблюдение на потенциалните разрушителни рискове и дублиране на източниците за доставка на основни производствени компоненти.** Използването на инструменти за мониторинг на риска за веригата на доставки в реално време може да предостави решения, свързани с необходимостта от актуализиране на ситуацията за всички нейни участници. Актуализациите могат да включват ключови развития, свързани с блокирането, правителствени политики, възможни прекъсвания на транспортните услуги и оценка на състоянието на цялостните логистични мрежи. Потенциалното намаляване на броя на доставчиците, на база стратегически анализ на разходите и ползите от намаляване или промяна на направленията, позволява формирането на значими стратегически асоциации с няколко ключови доставчици, като същевременно се оцени и възможното въздействие от гледна точка намаляване на разпространението на заразата;
- **Формиране на резерви, под формата на планиране на алтернативно вътрешно производство, например принтиране 3D¹¹.** Планирането на веригата за доставки следва да включва и мерки за действие при извънредни ситуации, както в случая карантинният период, вследствие разпространението на вируса. Дългосрочният (устойчив) подход е установяването на взаимоотношения с надеждни производители или логистични доставчици, които притежават производствен и транспортен капацитет за доставки от различни дестинации, като при необходимост те могат да бъдат ангажирани в създаването на нови производствени линии, в най-кратки срокове. Също така е необходима преоценка на наличните местни източници, за да се подпомогнат техните производствени мощности в процеса на непрекъснати доставки. В това отношение, разпространяването на риска представлява възможност за създаване на нови, основани на икономии от мащаба и на ниски транспортни разходи алтернативни вериги за доставки.
- **Справяне с други възможни негативни последици, като намаляване и временно преустановяване на предлагането на транспортни услуги,**

¹⁰ Източник: <https://tribune-com-pk.cdn.ampproject.org/c/s/tribune.com.pk/story/2162491/2-textile-sector-jumps-full-capacity-production/?amp=1>

¹¹ 3-D печатът е производствен процес на база на дигитален модел за създаване на триизмерно твърдо тяло. Обектите са с разнообразна форма и размери. Предимствата са ниски разходи за производство, бързина и високо качество, достъпност и устойчивост, икономия на материали и др. 3-D печат Възможните приложения са многобройни (аерокосмическата и отбранителна промишленост, здравеопазване, продукти за индустриално и крайно потребление, хранителната и кулинарната промишленост, електрониката и пр.)

възможен недостиг на трайни транспортни опаковки, вследствие забавяне на връщането им¹²

В таблицата по-долу са представени данни за външнотърговските партньорства по отношение на вноса и износа на Р България за двугодишен период:

Таблица 1¹³

Търговски партньори по държави и общности	Износ FOB			Внос- CIF		
	2018 г.	2019 г.	% изменение	2018 г.	2019 г.	% изменение
	Млн. лв.			Млн. лв.		
Общо	51 818.5	53 773.6	3.8	57 998.0	56 325.6	-2.9
ЕС 27	35 025.3	36 223.9	3.4	36 841.8	37 818.3	2.7
ТРЕТИ СТРАНИ	16 793.2	17 549.7	4.5	21 156.2	18 507.3	-12.5
ОНД ¹⁴	1 073.4	1 388.7	29.4	5 832.0	3 718.5	-36.2
ОИСР ¹⁵	6 151.8	6 091.2	-1.0	5 513.4	5 633.8	2.2
ЕАСТ ¹⁶	379.1	428.8	13.1	496.3	510.8	2.9
Други ¹⁷	8889,9	10765,5	-17,5	25 000,1	9447,9	-62,2

От таблицата е ясно, че изходящи и входящи товаропотоци са насочени към и от рисков държави от гледна точка на разпространението на COVID-19. Като цяло, макар и с минимален процент, налице е увеличение при износа и намаление при вноса. Същевременно е налице сериозен спад при вноса през 2019 г. (основно от Русия).

В таблицата по-долу са показани примерни данни за международните превози по видове транспорт, отчетени според данни от Националния статистически институт, които са непълни и използват различна база. Данните показват, че основно дейността на международния товарен автомобилен транспорт (показана в най-големи детайли от националната статистика) е насочена от и към рисков държави, от гледна точка на пандемията. Основният проблем в този случай е опасността за водачите от зараза, както и поставянето им под карантина за поне 14 дневен период, което като цяло би довело до намаляване на транспортно обслужване. Друг констатиран проблем е налице, вследствие на затварянето на национални граници, което води до необходимост от осигуряване на „зелени“ коридори.

¹² **Източник:** https://www.rtands.com/freight/intermodal-containers-becoming-scarce-for-export-shippers/?utm_source=&utm_medium=email&utm_campaign=13654

¹³ **Източник:** НСИ, <https://www.nsi.bg/bg/content/7503/по-основни-търговски-партньори>

¹⁴ ОНД включва Азербайджан, Армения, Беларус, Казахстан, Киргистан, Р Молдова, РФ, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, но тук са отчетени само Казахстан и Русия

¹⁵ ОИСР включва Австралия, Американски Вирджински острови, Исландия, Канада, Мексико, Нова Зеландия, Норвегия, Република Корея, САЩ, Турция, Швейцария, Япония, Израел и Чили. Тук са отчетени само **Израел**, Канада, Република Корея, **САЩ**, **Турция** и Япония

¹⁶ ЕАСТ включва Норвегия, Швейцария, Исландия и Лихтенщайн. Тук са включени само Норвегия и **Швейцария**

¹⁷ Албания, Босна и Херцеговина, Бразилия, Виетнам, Грузия, **Египет**, **Индия**, Индонезия, **Иран**, **Китай**, **ОАЕ**, Перу, **Северна Македония**, Южна Африка, Сингапур, **Сирия**, **Сърбия**, Тайван, Украйна

Таблица 2

Международни товарни превози

СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В МЕЖДУНАРОДНО СЪОБЩЕНИЕ		
МЕЖДУНАРОДЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ (ЧЕТВЪРТО ТРИМЕСЕЧИЕ НА 2019 Г.)		
Дестинация на разтоварване	Обем товари (х.т)	Товарна превозна работа (млн. ткм)
ЕС (водещи по обем на превозите са Гърция, Румъния, Италия и Франция)	605.5	626.7
ЦИЕ (Сърбия и Северна Македония)	67.0	28.6
Близък изток (Турция)	246.4	122.3
Други страни (Азербайджан и Украйна)	8.9	17.2
Всичко	927.8	794.8
Дестинация на разтоварване	Обем товари (х.т)	Товарна превозна работа (млн. ткм)
ЕС (водещи по обем на превозите са Гърция, Румъния и Италия)	743,7	766,8
ЦИЕ (Сърбия и Северна Македония)	23,1	10,6
Близък изток (Турция)	240,3	116,9
Други страни (Азербайджан и Украйна)	4,6	8,5
Всичко	1011,7	902,8
ОБЩО ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ С МАТ (ВКЛЮЧИТЕЛНО ТРАНЗИТНИ И КАБОТАЖНИ ПРЕВОЗИ¹⁸)	4580.7	3463.4
МЕЖДУНАРОДЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ (ЧЕТВЪРТО ТРИМЕСЕЧИЕ НА 2019 Г.)		
	1305.5	363,0
МОРСКИ ТРАНСПОРТ (ВНОС И ИЗНОС 2018 Г.)		
	27868	Н.д.
РЕЧЕН ТРАНСПОРТ (ВНОС И ИЗНОС 2018 Г.)		
	3547	Н.д.
ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ (ВНОС И ИЗНОС 2018 Г.)		
	29,9	Н.д.

Във връзка с пандемията, Европейската комисия прие Насоки относно прилагането на „Зелени коридори“ за защита на здравето и осигуряване на наличността на стоки и основни услуги, на принципа, че всички вътрешни граници на ЕС трябва да останат отворени за товарни превози и веригите за доставки на основни продукти трябва да бъдат гарантирани на всички гранични пунктове по тях¹⁹. Допълнителните мерки в тази връзка включват също:

- Проверки и здравен скрининг на транспортните работници до 15 минути;
- При насищане на пунктовете, разположени по протежението на TEN-T, отваряне на допълнителни гранични пунктове за преминаване на стоки,

¹⁸ Източник: <https://www.nsi.bg/bg/content/1777/превозени-товари-по-вид-на-превоза-по-общо-тегло-на-превозените-средства-и-по-тип-на>

¹⁹ Документът, публикуван на 23 март, има за цел да подпомогне държавите-членки да прилагат Насоките по отношение на „зелените коридори“, с цел сътрудничество в ЕС относно бързи доставки на товари, включително стоки от първа необходимост, като храни и медицински консултативи

разположени възможно най-близо до граничните пунктове, по съображения за сигурност и заради икономическата логика на оптималните логистични разходи;

- Граничните преходи „Зелени коридори“ следва да бъдат отворени за всички товарни превозни средства, включително тежкотоварни и лекотоварни и ако е приложимо, за влакове и плавателни съдове, превозващи всякакъв вид стоки;

- Препоръчва се и използване на повишени мерки за осигуряване на хигиена и дезинфекция в летищата, пристанищата, жп гарите и други центрове за сухопътен транспорт.

Асоциацията по железопътна сигнализация, автоматика, комуникации и индустрия" (RASTIA) предлага организиране на „зелен железопътен коридор“ с маршрут „Турция (Истанбул) - България (Пловдив, София) - Западна Европа през Сърбия (Драгоман) или Румъния (Дунав мост 1 или 2) - Унгария (Будапеща) – Австрия (Виена)/Чехия (Прага). След достигане на товарите до Будапеща, Виена или Прага продължава придвижването на влаковете в посока Германия, Франция и Италия²⁰.

В таблицата по-долу е показано разпределението на международните товарни превози по вноса и износа на Р България, от която е видно, че за цитирания период (2017-2018 г.), от гледна точка на осъществяването на логистични вериги за доставка на материални продукти, преобладаващата част от дейността на международната логистика е в сферата на износа и е препоръчително тази тенденция да бъде запазена, независимо от създалата се ситуация.

Таблица 3

Количествено разпределение на международните превози по вноса и износа в т (период 2017-2018 г.)²¹

Превозени товари	Сухопътна спедиция		Морска и речна спедиция	Въздушна спедиция	Общо	Дял (%)
	Автомобилна	Железопътна				
Внос (2017 г.)	1 049 994	899 078,1	1 729 480	6 809,8	3 685 361,9	33,9
Износ (2017 г.)	1 342 953	1 080 037	4 961 974	6 748,4	7 391 712,4	66,7
Внос (2018 г.)	1 601 311	840 568,5	2 037 324	5 618,4	4 484 821,9	44,1
Износ (2018 г.)	1 193 788	1 096 098	3 388 723	6 658,6	5 685 267,6	55,9

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По инициатива на Ecommerce Europe²² е проведена анкета относно влиянието на пандемията върху онлайн търговията на дребно, като 65% от анкетираните посочват очаквания за спад в продажбите и освобождаване на персонал, особено в сектори като мода, пътувания и други, базирани на услуги. За разлика от тях, индустрии като хранителни продукти, здравни продукти, продукти, които допринасят за работа от дома (лаптопи, таблетки, екрани и т.н.) и карантина (фризери и др.) отбелязват рязко увеличение на продажбите. 94% от анкетираните посочват, че все още е възможно да се продават и доставят продукти в собствената им държава и през граница, като подчертават практически проблеми, в зависимост от това къде се доставят стоките, продавани чрез онлайн магазините, например на границата, или кои продукти се продават. Въпреки че доставката е все още по принцип възможна, между 55% и 60% от респондентите в момента се справят или очакват да се справят със забавянето на доставките в бъдеще.

²⁰ **Източник:** Economic.BG, https://www.economic.bg/bg/news/12/zhp-koridor-istanbul-sofiya-viena-shte-premahne-haosa-s-tirovete-po-granitsite.html?fbclid=IwAR3H_gWt6FPirvyWoERJ9ik7IzWK_Eu7HhTHP6OOx3UUNZrNPslHsbkmKOY

²¹ **Източник:** Статистически данни на НСБС

²² **Източник:** <https://beabg.com/2020/03/23/coronavirus-survey-e-commerce-industry/>

Според проведено проучване от Барометър на доверието в икономиката, с повече от 2900 участници - топ мениджъри от целия свят, очакват COVID-19, около 73% от ръководителите преосмислят бизнес моделите в отговор на кризата и усилията се насочват върху веригите за доставка, чиято уязвимост оказва допълнителен натиск върху бизнеса в различни части на света. Над половината (52%) от анкетираните предприемат стъпки за промяна по посока ускоряване на автоматизацията и дигиталната трансформация²³. Налице са и примери са използване на новите технологии (дронове) за доставка „до врата“ при крайни потребители в настоящата обстановка на пандемия.

В логистичния сектор възникват редица трудности, свързани с повишеното търсене на логистични услуги, поради ограниченията за движение. Особено засегнати са куриерите за електронната търговия и доставки на храни, които значително изостават от темпа на нарастване на търсенето. Следователно, необходими са целенасочени мерки, които да изявят нови възможности в създалата се кризисна ситуация, а именно висока адаптивност, гъвкавост и креативност, взаимодействие, постигане на физическа и финансова сигурност²⁴. Конкретните мерки за справяне, въз основа на предложените по-горе ще се решават в зависимост от възможност на всяка логистична фирма в Р България.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] European “green lanes” for smooth flow amid coronavirus, Railway Pro, **Източник:** <https://www.railwaypro.com/wp/european-green-lanes-for-smooth-freight-flow-amid-coronavirus/>
- [2] Статистически данни, НСИ транспорт, **Източник:** <https://www.nsi.bg/bg/content/1771/транспорт>
- [3] Обобщени статистически данни за превозени товари и реализирани обороти от членовете на НСБС за периода 2015 – 2018, **Източник:** https://nsbs.bg/uploads/content/ОбобщенаСтатистика_НСБС_2015-2018.pdf
- [4] Други, цитирани в разработката литературни източници

²³ Източник: Pariteni (онлайн)`, <https://www.pariteni.bg/novini/ikonomika/ekspert-shte-ima-pechelvshi-ot-krizata-234922>

²⁴ Пантелеев, Явор, „При високи скорости и важно да не спираме“, **Източник:** Списание „Логистика“, <https://www.logistika.bg/menu/23/post/25570/Pri-visokoskorostni-promeni-vazhno-e-da-ne-spirame>

INTERNATIONAL LOGISTICS AND THE RISKS OF ACCIDENTAL ENVIRONMENTAL FACTORS (COVID-19)

Antoaneta Kirova

akirova@vtu.bg

*Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

***Key words:** international logistics, risk strategy, green transport corridors, innovation and flexibility*

***Summary:** The pandemic situation is creating risky situation, threatening all kinds of international activities (trade, tourism and other types of mobility) is to be studied as a real impact, in view of the various losses. The objective of a logistical response is to enable effective medical intervention, but as in other force majeure circumstances (natural disasters, wars, etc.), infrastructure, supply chain services are impaired and service capacity may be affected and insufficient. Serious disruptions to inbound and outbound shipments by air, freight, rail and combined transport, in addition to huge port congestion, usually have catastrophic effects. Regarding the risk arising from the limited provision of transport services, as well as other risks related to the global pandemic challenge, the strategy is 'accepting and retaining risk', by preparing possible options for diverting and redirecting logistics chains. The response of the supply chain to the pandemic situation is a challenge that follows the scale of the spread of the virus. The European Commission has adopted Guidelines on the implementation of the Green Corridors to protect health and ensure the availability of goods and essential services. At the same time, individual targeted measures are needed to highlight new opportunities in the current crisis situation, namely high adaptability, flexibility and proactiveness, creativity, interaction and mutual assistance, achievement of physical and financial security.*