

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № 1 / 2023, Vol. 15, Iss. 1 <https://esj.today/issue-1-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/84ECVN123.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Быкова, Г. П. Оценка влияния новых глобальных трендов на развитие цепей поставок / Г. П. Быкова, Ф.-Д. Венде, О. Н. Жильцова, Д. А. Жильцов // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № 1. — URL: <https://esj.today/PDF/84ECVN123.pdf>

For citation:

Bykova G.P., Wende F.-D., Zhiltsova O.N., Zhiltsov D.A. Assessing the impact of new global trends on the development of supply chains. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(1): 84ECVN123. Available at: <https://esj.today/PDF/84ECVN123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета

УДК 656; 658

Быкова Галина Павловна

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»

Доцент Департамента логистики и маркетинга

ФГОБУ ВО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет», Москва, Россия
Факультет «Логистики и общетранспортных проблем»

Доцент

Кандидат технических наук, доцент

E-mail: rdcd@mail.ru

Венде Франк-Детлеф

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»

Профессор Департамента логистики и маркетинга

Кандидат технических наук

E-mail: fdvende@fa.ru

Жильцова Ольга Николаевна

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»

Доцент Департамента логистики и маркетинга

Институт онлайн-образования

Руководитель программы «Продуктовый маркетинг и аналитика»

Кандидат экономических наук, доцент

E-mail: olgnzhiltsova@fa.ru

Жильцов Денис Анатольевич

ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»

Доцент Департамента логистики и маркетинга

Институт онлайн-образования

Кандидат экономических наук

E-mail: dazhiltsov@fa.ru

**Оценка влияния новых
глобальных трендов на развитие цепей поставок**

Аннотация. Авторы научной публикации рассматривают изменившиеся глобальные тренды развития в мире, существенно повлиявшие на состояние бизнеса, в том числе логистики в целом. Эти тренды привели к необходимости значительного перенастраивания цепей поставок в Российской Федерации как по экспортным, так и импортным материальным потокам. Причем бизнесу пришлось это выполнить в ускоренном порядке, практически за один год, более того — как процесс изменения цепей поставок, так и проектирования новых до сих пор не завершен. Для обеспечения объективности и полноты анализа современных тенденций развития цепей поставок в нашей стране, авторы научной публикации исследовали также данные логистических компаний и бизнеса производства и торговли, использующего цепи поставок. В результате были выявлены новые, пока только намечающиеся тенденции развития цепей поставок. Для обоснования рассматриваемой проблематики авторами публикации были рассмотрены глобальные тренды влияния на логистику и цепи поставок с акцентом на международные автомобильные перевозки. Авторы научной публикации опирались на тот факт, что именно этот вид транспортного сообщения является обязательным компонентом цепей поставок, в том числе реализуемых с использованием других магистральных видов транспорта, поскольку начальные и конечные логистические операции выполняются автомобильным транспортом, работающим «от двери до двери». Выполненный авторами научной публикации анализ показал, что на данный момент имеют место тринадцать групп основных глобальных трендов, затронувших бизнес вообще и, соответственно, логистику в частности.

Ключевые слова: логистика; цепь поставок; тенденции; международные автомобильные перевозки; логистическая операция; экспорт; импорт; материальный поток

Введение

С начала специальной военной операции и постепенного разворачивания экономической и финансовой блокады в отношении Российской Федерации условия работы во внешнеэкономической деятельности, в том числе в цепях поставок с участием зарубежных поставщиков изменялись очень резко и быстро.

В связи с этим крайне важно было собрать, проанализировать и систематизировать информацию из первых рук (непосредственно от бизнеса) о последствиях реализации новых глобальных трендов на сферу логистики и цепи поставок.

Целью исследования является систематизация данных о тенденциях влияния геополитических изменений и санкций, на логистику и развитие цепей поставок.

Объектом исследования являются бизнесы с развитой логистикой и цепями поставок, прежде всего — компании международных автомобильных перевозок, торговые сети и производственные предприятия, которые в открытом доступе разместили информацию о влиянии глобальных трендов на изменение логистики.

Предметом исследования являются глобальные тренды, возникшие вследствие геополитических изменений и санкций, и затронувшие бизнес вообще и, соответственно, логистику в частности.

1. Методы и материалы

При написании научной публикации авторами использовались следующие методы: сравнительный, статистический, системный анализы, анализ и обобщение документов, научных исследований и статей, анализ и обобщение информации как ассоциаций работодателей, так и различных видов бизнеса, анализ материалов международных организаций.

Для достижения цели исследования в работе были поставлены следующие задачи:

- собрать данные о глобальных трендах, возникших вследствие геополитических изменений и санкций, и затронувших логистику, используемую разными видами бизнеса;
- проанализировать данные о глобальных трендах, возникших вследствие геополитических изменений и санкций, и затронувших логистику, используемую разными видами бизнеса;
- систематизировать выявленные тенденции, вызвавшие необходимость изменения цепей поставок.

Исследование основывается на теоретических и методологических положениях, разработанных отечественными авторами, нормативных правовых актах регулирования транспортировок, цепей поставок и логистики, а также на исследовательском и практическом опыте авторов научной публикации.

Различные аспекты логистики, транспортировок и цепей поставок (терминология, понятия, свойства материальных потоков и особенности их перемещения, направления развития) рассмотрены в работах Венде Ф.-Д. [1; 3], а также в работах Майерсона П. [2], и Меркулиной И.А. [4].

Вопросы функционирования цепей поставок исследованы в трудах Венде Ф.-Д. с соавторами [5–7].

Проблематика развития бизнеса международных автомобильных перевозок и устойчивости его развития рассматривались в работах Быковой Г.П. [8–10] и в зарубежной публикации ассоциации работодателей международного автомобильного транспорта [16].

Особенности бизнеса логистики, экономические аспекты бизнеса, применение инструментария развития логистических услуг и смежные вопросы рассматривались такими авторами, как Жильцов Д.А. [11–12], Жильцова О.Н. [13–14], Арский А.А. [15].

Информационной базой исследования послужила информация Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП).¹ Были также использованы открытые данные² этой ассоциации и материалов обсуждений на корпоративных информационных площадках, организуемых ассоциацией для транспортных операторов, являющихся ее членами, а также представителей органов государственного регулирования транспорта и смежных направлений. Авторы исследования также использовали информацию бизнеса о влиянии глобальных трендов, размещенные в режиме открытого доступа.

К информационной базе исследования относятся также научные труды отечественных ученых, Интернет-ресурсы (официальные сайты) и зарубежные источники по тематике работы.

В статье также использован опыт работы Быковой Г.П. в Международном союзе автомобильного транспорта³, объединяющем ассоциации международных автомобильных перевозчиков более 70 стран мира, включая АСМАП.

¹ Официальный портал Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://asmap.ru> (Дата обращения 06.02.2023).

² Официальный портал журнала «Международные автомобильные перевозки», издаваемого Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://asmap.ru/map/> (Дата обращения 06.02.2023).

³ Официальный портал Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) / International Road Transport Union (IRU) / World Road Transport Organisation). [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://iru.org> (Дата обращения 06.02.2023).

2. Результаты и обсуждения

В связи с трансформацией геополитической ситуации с февраля 2022 года существенно поменялись глобальные тренды мирового развития, что в значительной степени затронуло нашу страну. С начала специальной военной операции и постепенного разворачивания экономической и финансовой блокады в отношении Российской Федерации условия работы во внешнеэкономической деятельности, в том числе в цепях поставок с участием зарубежных поставщиков изменялись очень резко и быстро.

Проблемы с логистикой и цепями поставок начались в период пандемии, когда из-за локдаунов (lockdowns) и закрытия границ стали разрываться классические логистические цепи поставок, ранее успешно эксплуатировавшиеся годами и даже десятилетиями. Затем из-за беспрецедентных торгово-экономических санкций со стороны Запада проблемы цепей поставок еще усугубились.

Систематизация глобальных трендов позволила авторам научной статьи разбить их на два типичных класса:

1. Тренды непосредственно направленные на экономику нашей страны в целом и, соответственно, опосредованно влияющие на любой бизнес, включая логистику и эксплуатацию цепей поставок.
2. Тренды, которые целевым образом (напрямую) направлены на транспортный сектор, на логистику и эксплуатацию цепей поставок.

Детальный анализ источников публикаций по возникшим в этих условиях тенденциям взаимодействия стран мира с Российской Федерацией показал, что имели место следующие основные глобальные тренды, затронувшие бизнес вообще и, соответственно, логистику в частности:

- введение барьеров вплоть до полного закрытия границ для транспортировок материальных потоков, как по экспорту, так и по импорту;
- ограничения использования воздушного пространства вплоть до полного закрытия;
- ограничения на движение финансовых потоков;
- нестабильность валютных курсов;
- усложнение расчетов с иностранными компаниями;
- увеличение рисков срыва зарубежных поставок материалов, комплектующих и оборудования (даже если зарубежные партнеры на данный момент не вышли из цепей поставок на российский рынок, риск их выхода сохраняется в силу сложившихся трендов);
- изменение направленности работы российских импортеров, которые теряя привычных партнеров в Европе, переориентируются на Китай, Турцию и другие страны Азии и Востока;
- увеличение рисков для бизнеса, который использует длинные (с большим числом участников) и/или сложные (с большим количеством логистических операций и/или их большим разнообразием) цепи поставок;
- увеличение рисков для бизнеса, который был создан по канонам концепции глобализации, например, имела место локализация производственных и/или других бизнес — процессов в нескольких странах;

- блокирование грузовых международных автомобильных перевозок, выполняемых большегрузными транспортными средствами, принадлежащими транспортным операторам из России и Беларуси. Ограничения относятся даже к транзитным грузам;
- рост затрат на транспортировки, преимущественно за счет роста цен на топливо и расходные (эксплуатационные) материалы на транспортные средства⁴;
- дефицит и удорожание ключевых ресурсов для транспорта;
- повышение стоимости обработки заказов в e-commerce⁵.

Выявленные тенденции, безусловно, существенно повлияли на цепи поставок, сложившиеся за долгие годы глобализации. По сути, по логистике в нашей стране был нанесен удар, и она оказалась в кризисном положении, пострадали все виды перевозок⁶.

По сообщениям бизнеса логистика в 2022 году для российских компаний представляла большой квест⁷. Поэтому логисты вынуждены выполнять работу, которой ранее не занимались⁸. Бизнес проявляет чудеса стойкости и изобретательности для решения задач, которые перед ними стоят, и ищут обходные пути⁹.

Кризис логистики, порожденный сначала рецессией, затем пандемией Ковид и затем санкциями против Российской Федерации, отразился, прежде всего, на международных цепях поставок. По сути, этот процесс не завершился и цепи поставок сейчас продолжают находиться в состоянии радикальной трансформации.

Анализ показывает, что эти глобальные тренды сказались на внешних цепях поставок, которые частично эксплуатируются на территории иностранных государств, например, начинаются (или заканчиваются) за рубежом с поставки материалов, компонентов, оборудования и т. п. При этом глобальные тренды опосредованно повлияли и на внутренние цепи поставок (целиком реализуемые на территории Российской Федерации), например, если какой-либо их отечественных участников цепи лишился поставок материалов для своего бизнеса, которые раньше получал от зарубежного поставщика (например, автозавод КамАЗ).

⁴ Дефицита в России пока не ждут: как пришлось измениться логистике. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://pro.rbc.ru/demo/641041e39a794778bf51a4d3> (Дата обращения 06.02.2023).

⁵ Какие логистические проблемы удалось решить в 2022 году, а какие — нет. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://pro.rbc.ru/demo/63a454c19a79477c5e0eac82?from=collection&nick=kak-izmenitsya-logistika-v-2022> (Дата обращения 06.02.2023).

⁶ Как перестроить логистику в мире закрытых границ. Подборка статей. РБК Pro [Электронный ресурс]. Режим доступа — https://pro.rbc.ru/selections/kak-izmenitsya-logistika-v-2022?from=collections_main (Дата обращения 06.02.2023).

⁷ Пострадали все виды перевозок: как 2022 год изменил логистику в России. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://pro.rbc.ru/demo/639c4b019a7947b28a6fa90a?from=collection&nick=kak-izmenitsya-logistika-v-2022> (Дата обращения 06.02.2023).

⁸ Почему логисты вынуждены браться за работу, которой гнушались раньше. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://pro.rbc.ru/demo/62ebbf49a7947c0b50f32c1?from=collection&nick=kak-izmenitsya-logistika-v-2022> (Дата обращения 06.02.2023).

⁹ Китай не спасает: какие логистические проблемы обрушились на импортеров. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://pro.rbc.ru/demo/634557809a7947178df92b2b?from=collection&nick=kak-izmenitsya-logistika-v-2022> (Дата обращения 06.02.2023).

Таким образом, не зависимо от локализации цепи поставок, рассматриваемые тренды сказались на международной транспортировке материального потока. Поэтому в сфере логистики и транспорта самым узким звеном цепи поставок стал международный транспорт, в том числе автомобильный, способный перемещать материальный поток «от двери до двери»¹⁰.

Для сохранения живучести и обеспечения товарами как экономики нашей страны, так и социума, бизнес был вынужден значительно трансформировать цепи поставок в следующих форматах, в зависимости от фактических обстоятельств работы:

- проектировать и создавать новые цепи поставок;
- реформировать существовавшие до кризиса цепи поставок;
- предпринимать усилия по сохранению цепей поставок, если имела место хотя бы минимальная вероятность поддержания прежнего партнерства с поставщиками и заказчиками.

Анализ выявленных глобальных трендов, оказавших существенное влияние на цепи поставок, позволил разработать соответствующую систематизацию направлений реакции бизнеса на сложившиеся глобальные тренды, а также общих агрегированных подходов и приемов реформирования цепей поставок. Основными из них являлись следующие:

- поиск альтернатив прежним маршрутам перемещения материального потока;
- изменение цепи поставок по подавляющему большинству параметров: по составу участников, по времени продвижения материального потока, по количеству и объемам перевалки на разные виды транспорта, по оформлению документации, по используемым транспортным средствам, средствам погрузки и выгрузки, местам перевалки и промежуточного хранения материального потока и т. п.;
- трансформирование логистики не только материального потока, но и информационного и финансовых потоков;
- поиск, проверка и контрактирование новых поставщиков;
- реализация внутренних изменений в бизнесе (пересмотр бюджета, изменение бизнес-процессов и др.);
- варьирование способов оплаты;
- использование механизмов параллельного импорта, например, транзитом из Турции европейские товары поставляются в нашу страну. Однако использование этих механизмов затрудняется тем, что некоторые поставщики просят транспортного оператора предоставить документы, в которых будет прописано обещание не ввозить их продукцию в нашу страну;
- использование механизмов обхода запретов на выполнение грузовых международных автомобильных перевозок большегрузными транспортными средствами, принадлежащими транспортным операторам из России и Беларуси;
- поиск обходных маршрутов и новых логистических коридоров доставки импортных товаров в нашу страну;
- передача части объемов перевозок с международного автомобильного транспорта на морской и на железнодорожный транспорт;

¹⁰ Основы логистики: учебник / Венде Ф.-Д., Швандар Д.В., Быкова Г.П. [и др.] — М.: Издательство Кнорус, 2022. — 274 с.

- замена седельных тягачей большегрузных транспортных средств международного автомобильного транспорта на границе с Европейским союзом (перцепка фуры на седельный тягач, на который оформлено разрешение на въезд)¹¹;
- использование возможностей цифровизации для проверки контрагентов цепи поставок через специализированные сервисы (как минимум на открытые судопроизводства, наличие задолженностей, обороты)¹².

Для обеспечения полноты исследования в заключение следует подчеркнуть как негативные, так и позитивные последствия трендов, рассмотренных авторами научной статьи.

Очевидно, что сложившиеся в 2022 году глобальные тренды мирового развития и продолжающиеся возникать новые тренды в 2023 году имеют негативное влияние как на логистический бизнес в целом, так и на цепи поставок.

Но при этом следует отметить, что сработал и философский принцип «нет худа без добра» — эти тренды вынудили бизнес искать новые пути не только для сохранения выживаемости, но и для дальнейшего развития — переход на отечественную продукцию, на импортозамещение, поиск новых поставщиков, которые могут предложить качество материалов, комплектующих и оборудования не хуже европейского при меньшей цене¹³.

Негативный аспект проанализированного опыта некоторых компаний (см. ссылки по тексту статьи) связан с тем, что подходы и приемы реформирования цепей поставок пока разрабатываются только отдельными энтузиастами, компаниями с развитой логистикой, крупными торговыми сетями и мощными производственными предприятиями. Соответственно такой опыт имеет явную специфику этих типов бизнеса. В связи с этим использование проанализированного материала пока имеет ограниченное применение.

На данный момент ситуация с перестройкой цепей поставок свидетельствует о том, что этот процесс находится практически в самом начале пути, который еще предстоит пройти. Поэтому нужны дополнительные исследования практики реформирования цепей поставок в различных сферах использования логистики. Такую аналитику нужно выполнять периодически по мере накопления и распространения опыта трансформации цепей поставок.

Выводы

В связи с трансформацией геополитической ситуации с февраля 2022 года существенно поменялись глобальные тренды мирового развития, что в значительной степени затронуло нашу страну.

Систематизация глобальных трендов позволила авторам научной статьи разбить их на два типичных класса: (1) тренды непосредственно направленные на экономику нашей страны в целом и, соответственно, опосредованно влияющие на любой бизнес, включая логистику и

¹¹ Как «объехать» санкции: альтернативные способы доставки товаров из Европы. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://pro.rbc.ru/demo/62b548c29a79476e2f235abe?from=collection&nick=kak-izmenitsya-logistika-v-2022> (Дата обращения 06.02.2023).

¹² Как сэкономить на грузоперевозках: 10 способов, актуальных в 2023 году. [Электронный ресурс]. Режим доступа — <https://pro.rbc.ru/demo/639b15329a794751f615a5ee> (Дата обращения 06.02.2023).

¹³ Factsheet — Road freight transport services reform — a powerful growth enabler // International Road Transport Union. — 2017. — URL: https://www.iru.org/system/files/01_Factsheet%20%E2%80%93%20Road%20Freight%20Transport%20Services%20Reform%20FINAL.pdf (дата обращения 20.02.2023).

эксплуатацию цепей поставок; (2) тренды, которые целевым образом (напрямую) направлены на транспортный сектор, на логистику и эксплуатацию цепей поставок.

Выявленные тенденции, безусловно, существенно повлияли на цепи поставок, сложившиеся за долгие годы глобализации. Не зависимо от локализации цепи поставок, рассматриваемые тренды сказались на международной транспортировке материального потока. Поэтому в сфере логистики и транспорта самым узким звеном цепи поставок стал международный транспорт.

Для сохранения живучести и обеспечения товарами как производственные предприятия, так и социум, бизнес был вынужден значительно трансформировать цепи поставок в следующих форматах, в зависимости от фактических обстоятельств работы: проектировать и создавать новые цепи поставок; реформировать существовавшие до кризиса цепи поставок; предпринимать усилия по сохранению цепей поставок, если имела место хотя бы минимальная вероятность поддержания прежнего партнерства с поставщиками и заказчиками.

Очевидно, что сложившиеся в 2022 году глобальные тренды мирового развития и продолжающиеся возникать новые тренды в 2023 году имеют негативное влияние как на логистический бизнес в целом, так и на цепи поставок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Венде Ф.-Д. Логистика как нормативно-технологический каркас хозяйственной деятельности в цифровой экономике // Логистика — № 12(157) — 2019 — С. 40–45.
2. Майерсон, Пол. Управление цепочками поставок и логистикой — простыми словами / Пол Майерсон. — М.: «Альпина PRO», 2022. — 440 с.
3. Логистика в цифровой экономике: тенденции и векторы развития: научная монография / Меркулина И.А., Венде Ф.Д., Арский А.А., Быкова Г.П. [и др.] — М.: Издательство Кнорус, 2023. — 212 с.
4. Венде Ф.-Д. Региональные цепи поставок: вызовы современности // Экономика и управление — № 8(190) — 2021 — С. 622–632.
5. Венде Ф.-Д. Логистические концепции в управлении цепями поставок // Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция — № 1 — 2019 — С. 249–253.
6. Основы моделирования транспортно-складских процессов в цепочках поставок. / под ред. Венде Ф.-Д., (Ларин О.Н., Альметова) — М: Издательство: Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) (Москва), 2020. — 48 с.
7. Быкова, Г.П. Подходы к оценке коэффициента открытости рынка международных автомобильных перевозок в государствах-участниках СНГ / Г.П. Быкова. — Вестник Московского автомобильно-дорожного института (государственного технического университета) МАДИ (ГТУ), 2005. — № 4. — С. 84–89.
8. Быкова Г.П. Особенности математического моделирования некоторых логистических операций // Прогрессивные технологии в транспортных системах. Материалы XVI международной научно-практической конференции. — Оренбург: 2021. — С. 127–132.

9. Быкова Г.П. Профессиональные стандарты логистов за рубежом как один из инструментов внедрения цифровых технологий на транспорте // Мир транспорта и технологических машин. — Орел: 2022. — № 3-2(78). — С. 119–124.
10. Жильцов, Д.А. Применение интернет-маркетинга для привлечения трафика посетителей на сайт логистических услуг / Д.А. Жильцов // Экономика и предпринимательство. — 2016. — № 12 (ч. 3) (77-3). — С. 910–914.
11. Жильцов, Д.А. Направления совершенствования маркетинго-логистического управления в системах товарного распределения / Д.А. Жильцов, О.Н. Романенкова // Труды Вольного экономического общества. — 2014. — Том 188. — С. 312–318.
12. Жильцова О.Н. Интегрирующие функции маркетинга и логистики // Маркетинг и логистика. — 2017. — № 3(11). — с. 46–52.
13. Жильцова О.Н. Разработка комплекса маркетинга для транспортной компании, стартующей на рынке логистических услуг // Маркетинг и логистика. — 2017. — № 1(9). — с. 36–47.
14. Арский А.А. Фактор экономического потенциала таможенной территории в антикризисном управлении автотранспортным предприятием // Маркетинг и логистика. — 2017. — № 5(13). — с. 6–12.

Bykova Galina Pavlovna

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
Moscow Automobile and Road Construction State Technical University, Moscow, Russia
E-mail: rdc@mail.ru

Wende Frank-Detlef

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: fdvende@fa.ru

Zhiltsova Olga Nikolaevna

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: onzhiltsova@fa.ru

Zhiltsov Denis Anatolievich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: dazhiltsov@fa.ru

Assessing the impact of new global trends on the development of supply chains

Abstract. The authors of the scientific publication consider the changed global development trends in the world that have significantly affected the state of business, including logistics in general. These trends have led to the need for a significant reconfiguration of supply chains in the Russian Federation, both in terms of export and import material flows. Moreover, the business had to do this in an accelerated manner, in almost one year, moreover, both the process of changing supply chains and designing new ones has not yet been completed. To ensure the objectivity and completeness of the analysis of current trends in the development of supply chains in our country, the authors of the scientific publication also studied the data of logistics companies and business of production and trade using supply chains. As a result, new, so far only emerging trends in the development of supply chains have been identified. To substantiate the issues under consideration, the authors of the publication considered global trends in the impact on logistics and supply chains with an emphasis on international road transport. The authors of the scientific publication relied on the fact that this particular type of transport communication is an obligatory component of supply chains, including those implemented using other main modes of transport, since the initial and final logistics operations are performed by door-to-door road transport. The analysis performed by the authors of the scientific publication showed that at the moment there are thirteen groups of major global trends that have affected business in general and, accordingly, logistics in particular.

Keywords: logistics; supply chain; trends; international road transport; logistics operation; export; import; material flow