Shaposhnykov K., Innovations in the Development of Socio-Economic System: Microeconomic, Macroeconomic and Mesoeconomic Levels, Aleksandras Stulginskis University, Lithuania, pp.1-15.
8. Wasserman S., Faust K. (1994), Social Network Analysis. Methods and Applications, Cambridge University Press, Cambridge.

УДК 658.8:339.1:339.9

РИЗИКИ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ НЕСТАБІЛЬНОСТІ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

Трушкіна Н.В.
к.е.н., старший науковий співробітник відділу проблем регуляторної політики і розвитку підприємництва Інституту економіки промисловості НАН України
Кітріш К.Ю.
аспірантка Інституту економіки промисловості НАН України
Шкригун Ю.О.
аспірантка Інституту економіки промисловості НАН України

Організація логістичної діяльності підприємств є прямо залежною від різних видів ризиків. Це зумовлює актуальність питання управління ризиками логістичної діяльності в системі ризик-менеджменту підприємств з метою пошуку якісно нових підходів до їхньої мінімізації, а у сучасних умовах невизначеності та мінливості ринкового середовища – до імплементування максимально ефективних превентивних заходів з метою запобігання виникнення подальших кризових ситуацій.

Під ризиками логістичної діяльності підприємств розуміється ймовірність настання подій, що призводять до збитків і втрат через виникнення простоїв, зривів у ланцюзі поставок і порушення стійкості логістичної системи [1].

У щорічному Звіті про ризики «Resilience360» визначено 10 найвпливовіших ризиків на розвиток глобальних ланцюгів поставок. Серед них такі:

- загроза кібератак – у 2019 р. у результаті порушень безпеки даних виявлено 4,1 млрд пошкоджених записів. Очікується, що збитки, які завдано кіберзлочинністю, досягнуть до 2021 р. 6 трлн дол. на рік [2]; значний вплив на поширення фінансових махінацій має розповсюдження коронавірусу як суспільної кризисної ситуації, у зв’язку з чим різко збільшився загальний трафік;
- зміни у торгівельній політиці – у 2020 р. невизначеність, яка пов’язана з кількома поточними торгівельними переговорами продовжуватиме стримувати процес прийняття рішень у ланцюгу поставок для багатьох компаній;
- посилення економічних санкцій, які мають безпосередній вплив на організацію ланцюгів поставок;

- протести та страйки – наприклад, у 2019 р. 50 тис. працівників General Motors вийшли у рамках найбільшого страйку на заводі в США з 2007 р., вартість якого для GM перевищила 1 млрд дол.;
- прикордонні затримки, які змусять компанії перемістити свої виробництво або шукати альтернативні транспортні шляхи;
- кліматичний активізм та поява нових екологічних норм [3];
- територіальні суперечки через нові торгівельні шляхи – використання маршруту Північної Арктики суднами, які подорожують між Азією та Європою, зросло у 2019 р. на 60%; тому зростає ризик територіальних суперечок і погіршення стану навколишнього середовища;
- події «чорного лебедя» [4] – коронавірус COVID-19 визнано триваючою кризою «чорних лебедів» 2020 р.; наслідки карантинів, загальноміських блокувань та інших основних заходів безпеки суттєво вплинули на повітряні, океанські та наземні транспортні шляхи.

Як показують дослідження [5; 6; 7], при управлінні логістичною діяльністю підприємств доцільно враховувати множину ризиків, які умовно можна систематизувати в дві групи: екзогенні та ендогенні ризики.

Екзогенні ризики включають: політичні, які полягають у нестабільній політичній ситуації; інституційні, що характеризуються недостатньо ефективною дією законодавчих і нормативно-правових документів, які регулюють процеси закупівельної, збутової, комерційної, транспортної діяльності; ринкові: непередбачуваність кон'юнктури ринку та негнучкість діючих логістичних систем стосовно змін ринкового середовища, зокрема попиту; фінансово-економічні, що зумовлені фінансова-економічною нестабільністю у розрізі макро- та мікроекономічних показників діяльності підприємств; екологічні ризики у контексті негативного впливу на довкілля внаслідок порушення умов транспортування й складування продукції; відсутності концепції управління промисловими відходами.

До ендогенних ризиків відносяться економічні ризики (скорочення показників рівня рентабельності, зниження сальдо експортно-імпортних операцій у транспортній сфері, недостатність організаційно-економічного забезпечення); технологічні (недостатнє застосування інноваційних технологій на промислових підприємствах); ризики пов'язані із неефективною політикою щодо організації системи матеріально-технічного постачання та формування запасів, транспортної та збутової політики; інформаційні (недостатнє використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій і електронних платформ як інструментів інформаційного забезпечення організації логістичної діяльності та управління взаємовідносинами зі споживачами); екологічні (недостатнє застосування екологічно чистих технологій у промисловому виробництві).

Отже, у нестабільному середовищі доцільним є управління ризиками логістичної діяльності підприємств. Для цього необхідно впроваджувати алгоритм, який має складатися з таких етапів: SWOT-аналіз ризиків як система для виявлення ризиків, їхньої специфіки й особливостей, дослідження чинників, що впливають на виникнення ризиків, аналіз

розміру збитків; виявлення найбільш значущих ризиків ранжування ризиків за рівнем їхнього впливу експертним методом та рейтингове оцінювання ризиків за допомогою шкали оцінювання ризиків; вибір дієвих інструментів мінімізації ризиків логістичної діяльності, суть якого полягає в удосконаленні підходів до ідентифікації логістичних ризиків (визначення чинників і джерел ризиків, ризикових подій, ефектів і наслідків виникнення ризикових ситуацій); усуненні ризиків (відмова від певних видів діяльності, пов'язаних з високим рівнем ризиків); передача ризиків при укладанні контрактів постачання, зберігання, перевезення, продажів, у тому числі диверсифікація ризиків; резервування коштів на покриття непередбачених витрат, страхування відповідальності експедиторів при транспортуванні продукції та страхування вантажів.

Перспективи подальших досліджень полягають у розробленні комплексного підходу до нівелювання ризиків логістичної діяльності підприємств в умовах мінливості й невизначеності зовнішнього середовища.

Список використаних джерел:

1. Залознова Ю.С., Трушкіна Н.В., Кочешкова І.М. Системний підхід до управління ризиками логістичної діяльності підприємств. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2018. № 3. Т. 2. С. 50-53.
2. Гальвао Р., Уолтерс Л., Гуэдес Д. Финансовые преступления. Риск финансовых преступлений, связанный с пандемией COVID-19. 20.05.2020. URL: https://www.refinitiv.ru/blog/financial-crime/the-covid-19-financial-crime-risks/
3. World Health Organization. Health topics. Air pollution. URL: https://www.who.int/health-topics/air-pollution#tab=tab_1.
4. Resilience 360. Annual risk report. 2020. URL: https://www.resilience360.dhl.com/resilienceinsights/resilience360-2020-annual-risk-report/.
5. Трифонова О.В., Трушкіна Н.В. Управління ризиками логістичної діяльності промислових підприємств. *Бізнес Інформ*. 2018. № 12. С. 268-274.
6. Трушкіна Н.В. Ризики логістичної діяльності в системі ризик-менеджменту підприємства. *Актуальні проблеми моделювання та управління соціально-економічними системами в умовах глобалізації*: зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дрогобич, 11 травня 2018 р.). Дрогобич: РВВ Дрогобицького держ. педагогічного ун-ту імені Івана Франка, 2018. С. 99-102.
7. Sandiuk H., Lushpiienko Yu., Trushkina N., Tkachenko I., Kurganskaya E. Special Procedures for Electronic Public Procurement. *Journal of Legal, Ethical and Regulatory Issues*. 2019. Vol. 22. Special Issue 2. Business laws and legal rights: research and practice. P. 1-6. URL: https://www.abacademies.org/articles/special-procedures-for-electronic-public-procurement-1544-0044-22-SI-2-351.pdf.