

2. Joel Babalola. Educational Management Thought and Practice. Ibadan: Codat Publications. С. 1–16.

3. Michael Connolly, Chris James, Michael Fertig. The difference between educational management and educational leadership and the importance of educational responsibility. *Educational Management Administration & Leadership*. 2017. №47. С. 504–519.

4. UNESCO European Centre for Higher Education. The Democratization of education: basic principles. *UNESCO European Centre for Higher Education*. 1991. URL: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000093679>

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-303-6-5>

**Михайленко М. Г.,**  
здобувач рівня PhD за освітньо-науковою програмою  
Управління проєктами  
Одеського національного морського університету  
м. Одеса, Україна

## **РОЗВИТОК РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ НА ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

В умовах всесвітньої глобалізації підприємства транспортно-логістичного ланцюга розвиваються в умовах ризику та невизначеності. Задля максимізації результатів роботи кожного із підприємств ланцюга постачання необхідно застосовувати відповідні методики управління ризиками.

Важливо зауважити, що ризики можуть бути як негативними, так і позитивними. Задля досягнення оптимальних результатів підприємницької діяльності ризики мають бути керованими. Такими результатами можна вважати досягнення поставлених цілей та функціонування відповідно до зазначених цінностей.

Найважливішими факторами, що впливають на успіх або провал організації і є важливими для дослідження ризиків є:

- аналіз розміру, динаміки і потенціалу розвитку ринку;
- дослідження кон'юнктури ринку, сегментація ринку і виділення ключових сегментів;
- конкурентний аналіз ринку;
- аналіз цін і загальний економічний аналіз ринку;

- аналіз структури розподілу або дистрибуції товару на ринку;
- аналіз способів реклами, методів просування і підтримки товарів на ринку;
- аналіз попиту, ключових потреб і особливостей поведінки споживачів на ринку;
- виявлення головних ринкових і споживачьких тенденцій [1].

Робота ризик-менеджера здебільшого складається із аналітики можливих факторів впливу на поточні та планові показники діяльності компанії.

Ризик-менеджмент дає можливість прогнозувати тенденції розвитку необхідного рівня економічної стійкості компанії, ґрунтуючись на аналізі ризиків, які супроводжують діяльність компанії.

Ризик-менеджмент – це набір процедур і технологій прийняття і виконання управлінських рішень, спрямованих на мінімізацію ризиків у встановленні економічної стійкості компанії [2].

Робота із ризиками особливо важлива у часи стрімкого розвитку глобалізації. Глобалізація є одним із ключових факторів впливу на розвиток діджиталізації. Діджиталізаційні процеси, в свою чергу, потребують зміни форми роботи ризик-менеджменту на підприємстві.

У роботі підприємств транспортно-логістичного циклу все більше процесів стають діджиталізованими. Суднохідні лінії переходять на частково автоматизований формат роботи із документацією. Такі процеси передбачають автоматизовану обробку інструкцій до документів та перевезень на інтернет-сторінках. Безпосереднє видання документів та підтвердження бронювання можливе лише після мануального узгодження працівників відділу документації. Працівники такого відділу однієї компанії можуть фізично знаходитися у різних країнах.

Конкуренція транспортно-логістичних компаній в свою чергу стимулює подальший розвиток глобалізаційних процесів. Все більше поширюється тенденція взаємодії замовника, у ролі якого може виступати імпортер або експортер, напряму із суднохідними лініями без посередника, у ролі якого зазвичай виступає компанія-експедитор. Суднохідні лінії створюють власні логістичні відділи, які можуть називатися інтермодальними, або дочірні експедиторські компанії задля того, аби розширювати сервіс із морської складової перевезення на комплексну із урахуванням наземної. Наземна частина перевезення може включати в себе безпосередньо автомобільне або залізничне перевезення, функціонал із митно-брокерського оформлення, комплектації контейнерів супутніми матеріалами (щит, картон, флексітанк, десикант, тощо) та інше.

Також все більше експортерів, імпортерів та трейдерів відкривають власні логістичні відділи задля мінімізації фінансових витрат на роботу із посередниками. Така модель максимізує ризики компанії-замовника перед другою стороною міжнародного контракту із купівлі-продажу продукції через максимізацію відповідальності. До аспектів такої відповідальності можна віднести ризики наведені нижче:

- несвочасна постановка транспорту під навантаження або розвантаження;
- помилки у супровідній документації;
- зрив дедлайнів транспортних операторів;
- ускладнення диспуту штрафних санкцій у випадку їх застосування;
- відсутність аналітики із найкращих пропозицій при роботі із ключовими партнерами;
- відсутність ексклюзивних тарифів, які експедитори отримують від суднохідних ліній через недостатні обсяги вантажу заявленого до перевезення.

Серед основних причин розвитку глобалізаційних процесів можна виділити такі:

- процес інтернаціоналізації, який приводить до поглиблення співробітництва між країнами та посилення їх взаємозалежності;
- науково-технічний прогрес, що змінює систему соціально-економічних відносин та підвищує технічний рівень організаційно-економічних відносин суб'єктів господарювання;
- виникнення глобальних проблем людства [3].

Основні сфери загроз підприємства в умовах глобалізації залишаються незмінними:

- а) фінансово-господарська;
- б) техніко-технологічна;
- в) кадрова;
- г) інформаційна;
- д) сфера корпоративного управління;
- е) правова;
- ж) охорони навколишнього середовища, екологічної безпеки [4].

Сфери загроз для підприємства також можна розглядати як сфери розвитку. В залежності від бізнес-плану та методології управління дані сфери можуть бути сегментовані за ступенем значущості для відповідного розподілу ресурсів. Такий процес сегментації та упорядкування можна використовувати в якості інструменту глобалізації для самого підприємства.

Як висновок, взаємозв'язок між впливом глобалізації на діяльність транспортно-логістичних підприємств та зворотнім впливом діяльності таких підприємств на світову глобалізацію є беззаперечним. Діджиталізація як одна із ключових ланок такого взаємозв'язку використовується підприємствами задля максимізації продуктивності та стимулює не лише власний розвиток, але й створює нові робочі місця у регіонах віддалених від виробництв та головних офісів компаній.

Таким чином взаємне стимулювання допомагає розвиватися як підприємствам загалом, так і фахівцям окремо. Все більше професій стануть досяжними для віддаленої роботи, що збільшує опціон із вибору як для підприємств, так і для фахівців.

В умовах глобалізації особливо актуальним стає розвиток ризик-менеджменту на транспортно-логістичних підприємствах. Глобалізація із позиції ризик-менеджменту є однією із ключових тенденцій, від яких залежить стратегія розвитку та адаптації компанії на ринку транспортно-логістичних послуг. Така тенденція стимулює всесвітній розвиток ризик-менеджменту та доцільне використання ресурсів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Федулова І. В. Стратегія ризик-менеджменту. URL: <https://ena.lpnu.ua:8443/server/api/core/bitstreams/787de408-a344-46c5-9b2a-4aa4ec20de50/content>
2. Балабанов И. Т. Ризик-менеджмент. М.: Фінанси і статистика, 1996. 192 с.
3. Глобалізація процесів логістики. URL: [https://pidru4niki.com/13331222/ekonomika/globalizatsiya\\_protseviv\\_logistiki](https://pidru4niki.com/13331222/ekonomika/globalizatsiya_protseviv_logistiki)
4. Временко Л. Фінансово-економічні аспекти ризик-менеджменту для підприємства. *Фінансові послуги*. 1997. No 2. С. 26–28.