

СТРАТЕГІЇ МІНІМІЗАЦІЇ РИЗИКІВ У МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Верстяк Оксана Миколаївна

*кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту,
маркетингу і міжнародної логістики,
Чернівецький торговельно-економічний інститут
Державного торговельно-економічного університету*

Міжнародні транспортні перевезення є однією з ключових складових глобальної економіки, забезпечуючи ефективне переміщення товарів між країнами. Проте, цей процес супроводжується низкою ризиків, пов'язаних із правовими, економічними, політичними, екологічними та технологічними факторами. Логістична діяльність підприємств пов'язана, в тому числі, з транспортуванням готової продукції або складових для її вироблення від постачальника до виробника. При транспортуванні певного вантажу можуть виникнути події, які можуть привести до ймовірних втрат та ідентифікуються як ризик.

Міжнародні перевезення супроводжуються низкою ризиків, пов'язаних із правовими, економічними, технічними, політичними та екологічними аспектами. Ефективне управління цими ризиками потребує розробки комплексних стратегій. Ми виділили основні стратегії мінімізації ризиків у сфері міжнародних перевезень (див. рис. 1).

Використання сучасних технологій у формуванні системи міжнародних транспортних перевезень, особливо в екстремальних умовах, є фундаментальним для підвищення ефективності, гнучкості та безпеки логістичних процесів. Використання інноваційних технологій дозволяє значно покращити управління ланцюгами поставок, забезпечити прозорість та контроль за переміщенням вантажів, а також швидко адаптуватися до змін умов і викликів [2].

Сутність ризику в логістиці полягає в ймовірності виникнення непередбачених подій, які можуть призвести до втрат (фінансових, матеріальних, репутаційних) або недосягнення поставлених цілей. Надамо характеристику основних видів логістичних ризиків:

1. Комерційні ризики – включають порушення термінів доставки вантажів та невиконання фінансових зобов'язань. Це може призвести до простою вантажу, що збільшить витрати на транспортування.

2. Господарсько-правові ризики включають цивільну відповідальність за завдання шкоди третім особам у процесі логістичних операцій. Це може виникнути через недбалість вантажовласників, які не дотримуються вимог щодо підготовки вантажів до перевезення з метою збільшення швидкості або економії.



Рис. 1. Основні стратегії мінімізації ризиків у сфері міжнародних перевезень

3. Ризики, пов'язані з низькою кваліфікацією контрагентів, можуть призвести до втрати документів або затримок. Низька кваліфікація виконавців може порушити роботу всього ланцюжка.

4. Ризики розкрадання та пошкодження вантажу включають угони транспортних засобів. Відповідальність за це зазвичай лежить на виконавцях, але і вантажовідправникам слід дотримуватися заходів безпеки.

5. Технічні ризики, такі як несправність транспортних засобів, можуть призвести до зриву строків доставки та інших проблем.

6. Екологічні ризики включають шкоду навколишньому середовищу через недотримання правил транспортування.

7. Форс-мажорні ризики є непередбачуваними та можуть включати втрату майна через стихійні лиха або інші негативні умови. Необхідно враховувати ці ризики та відповідно страхувати вантажі.

Мінімізація ризиків у міжнародних перевезеннях вимагає комплексного підходу, що включає оцінку ризиків, застосування технологій, страхування, навчання персоналу та дотримання міжнародних стандартів. Ефективна реалізація цих стратегій сприятиме зменшенню втрат, підвищенню надійності логістичних ланцюгів та зміцненню конкурентоспроможності компаній на глобальному ринку.

Список використаних джерел:

1. Миколенко Д.С., Подреза М.С. Стратегії та інструменти мінімізації ризиків при здійсненні транспортних перевезень. ПОЛІТ. Сучасні проблеми науки. Транспортні

технології, менеджмент і логістика: Тези доповідей XXV Міжнародної науково-практичної конференції. Київ : НАУ, 2024. 288 с. С. 40–43.

2. Garafonova O., Kozlovskiy D., Sharov V., & Dvornyk I. Conceptual aspects of the functioning of international logistics systems. *Herald of Khmelnytskyi National University. Economic sciences*. 2022. No. 4(2). DOI: <https://doi.org/10.31891/2307-5740-2022-308-4-2>