

УДК 332.145

**ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ РИЗИКАМИ В  
УКРАЇНІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

**PROBLEMS OF LOGISTIC RISK MANAGEMENT IN UKRAINE IN  
MODERN CONDITIONS**

*канд.екон.наук Н.Г.Челядінова<sup>1</sup>, канд.екон.наук В.І.Куделя<sup>1</sup>*  
<sup>1</sup>*Український державний університет залізничного транспорту (м.Харків)*

*Ph.D. (Econ.) N.G.Cheliadinova<sup>1</sup>, Ph.D. (Econ.) V.I.Kudelya<sup>1</sup>*  
<sup>1</sup>*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Негативні події в економічній сфері, фінансова криза призвели до зміни уявлення організацій про управління ризиками. В умовах ринку дуже складно домогтися стабільного успіху в бізнесі, необхідно ретельно планувати його розвиток, постійно контролювати інформацію про стан підприємства і перспективи його розвитку, про стан цільових ринків, про положення конкурентів і так далі. Необхідно не тільки ясно уявляти потреби даного підприємства на перспективу в матеріальних, сировинних, трудових, інтелектуальних, фінансових ресурсах, а й передбачати джерело їх отримання, вміти виявляти ефективність використання ресурсів в процесі роботи підприємства, а також передбачити ризики[1].

Сьогоднішня економічна ситуація робить проблему управління ризиками особливо актуальною для менеджменту будь-якого підприємства, оскільки підприємства стикаються з величезною кількістю негативних чинників, які впливають на кінцевий результат їхньої діяльності, розмір прибутку. До їх числа відносяться, наприклад, нестабільність постачання, несвоєчасні та неповні платежі споживачів, пандемія, складнощі із залученням кредитних ресурсів, та багато інших [2].

Особливості сучасної логістичної системи, які зумовлюють можливість відхилення фактичних показників потоків на виході від запланованих, в свою чергу є ризиком.

У першу чергу, небезпеку потрібно визначити, включити в перелік і описати її елементи. На малому або середньому підприємстві роботодавець зобов'язаний забезпечити безпеку і здоров'я працівників у всіх аспектах, пов'язаних із роботою, так само, як і будь-який інший роботодавець на великому підприємстві[3]. Разом з тим, для малих і середніх підприємств є деякі обґрунтовані особливості:

- через наявність на підприємстві лише обмежених кадрових та фахових ресурсів;

- через відсутність обізнаності про небезпеки та супутні ризики, щодо яких підприємство не має досвіду.

Процедури, передбачені для таких підприємств, можуть бути різними. У деяких підприємств існують конкретні законодавчі та адміністративні положення, тоді як в інших роботодавці можуть особисто проводити оцінку ризиків для власних підприємств[4]. Якою б не була ситуація, у разі необхідності проведення оцінки ризиків роботодавця малого або середнього підприємства може скористатися певними сильними сторонами.

Значні ризики, як виявилось, завдають екологічні та епідеміологічні фактори, залежність від рішень уряду щодо карантину й умов перевезення, обмеження та санкції. У наслідку COVID-19 абсолютна більшість країн, що прагнуть до відкритих кордонів в області торгівлі і ведення бізнесу, виявились в тотальній ізоляції, і практично всі галузі, включаючи транспортно-логістичну, виявились в умовах кризи, що розростається, підготуватися до якої часу практично не було.

Суть цього ризику у тому, що в даний момент основні проблеми галузі через пандемію пов'язані з серйозними затримками в поставках, також не варто забувати, що в вантажоперевезеннях традиційно задіяно дуже багато людей, починаючи з підготовки вантажу, його упаковки і навантаження і закінчуючи оформленням документів і супроводом.

У ситуації, що склалася вважаю за доцільне звернути увагу на наступні пункти, де може бути джерело ризику для підприємства-перевізника:

- правову оцінку ризику;
- стандартні умови договорів;
- проблеми з отриманням вантажів;
- претензії відправників і продавців.

Сучасне, інтелектуальне управління ризиками повинно бути спрямовано на запобігання окремим ризиків, що призводить до досягнення головної мети - утримання сукупного рівня потенційного ризику на мінімально можливому рівні. Також, заходи з управління ризиками повинні бути орієнтовані на стандарт ISO 31000[5].

Тому так важливо зараз розробити заходи по удосконаленню системи управління логістичними ризиками в форс-мажорних обставинах, що дозволить підприємствам-перевізникам уникнути помилок і непотрібних витрат, а також приготуватися до нових викликів.

[1] Челядінова Н.Г., Дмитренко Н.М. Дослідження питань управління логістичними ризиками підприємств / Н.Г. Челядінова, Н.М. Дмитренко // Науковий журнал «Причорноморські економічні студії». – 2020. – Вип.58-1. – С.79-84.

[2] Кондратенко Н. О. Інструменти управління та методи оцінки ризиків у логістичних системах / Н. О. Кондратенко, О. О. Лобашов // Науково-технічний збірник «Комунальне господарство міст». Серія «Економічні науки». – 2012. – Вип.102. – С. 343–350.

[3] Чичун В.А., Паламарчук В.Д. Бізнес-планування як фактор успішної підприємницької діяльності // Соціум. Наука. Культура. – 2010. – 21(18). – 86 с. – С. 58-63.

[4] Данченко О. Б., Занора В. О. Проектний менеджмент: управління ризиками та змінами в процесах прийняття управлінських рішень : монографія. Черкаси, 2019. 278 с.

[5] ISO. Risk Management – Risk assessment techniques ISO 31010:2009. – Switzerland : ISO, 2009. – 20 p.

УДК 339.1:659.1/4

### **ІНТЕРЕНЕТ – МАРКЕТИНГ, ЯК ТЕХНОЛОГІЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ КОМПАНІЇ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЙНИХ ЗМІН ПІД ВПЛИВОМ ПАНДЕМІЇ COVID – 19**

### **INTERNET - MARKETING AS A TECHNOLOGY OF TRANSPORT COMPANY DEVELOPMENT IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION CHANGES UNDER THE INFLUENCE OF A PANDEMIC COVID – 19**

*А.В. Чернявський, докт. екон. наук О.І. Зоріна*  
*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*A.V. Cherniavskiy, D. Sc. (Econ.) O.I. Zorina*  
*Ukrainian State University of railway transport (Kharkiv)*

Світ у 2021 році кардинально змінив погляди на розвиток, політику та економіку в цілому. Такий підхід визначається періодом цифровізації, глобалізації та тим, що з початку 2020 року країни світу потерпають від пандемії викликаної Covid – 19, що суттєво змінило погляди на сам процес глобалізаційного та економічного підходу зокрема.

Так за період карантинних обмежень більшу вагу має тепер інтернет комунікації, як в спілкуванні так і у веденні господарської діяльності.

Більшість підприємств перейшли з формату офлайн – продаж до формату онлайн.

Розглядаючи транспортні компанії, які не є виключенням, також зазнали впливу від пандемії.

У зв'язку з карантинними обмеженнями кількість пасажирів знизилася, більшість рейсів особливо приміських стали не рентабельними. І якщо точки продаж не продовольчими товарами та продуктовими швидко перейшли на онлайн продажу взявши за досвід роботу інтернет магазинів, то транспортно – логістичні процеси не зможуть використати такий підхід.

Якщо говорити про вантажні перевезення, то даний сегмент перевезень не суттєво змінив свої показники, а от пасажирські навпаки.