

УДК 339.9

Ефремов В.К., студент

«Технологический университет имени дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта А.А.Леонова» - филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московского государственного университета геодезии и картографии»

**Научный руководитель: Голубев А.Ф., к.ф.н., доцент кафедры Управления, «Технологический университет имени дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта А.А.Леонова» - филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московского государственного университета геодезии и картографии»,
Российская Федерация, Московская область, г. Королёв**

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РИСКОВ У ПРЕДПРИЯТИЯ-УЧАСТНИКОВ ВЭД

Аннотация: В данной статье будут рассматриваться виды логистических рисков, которые могут возникнуть у предприятий, участвующих в сфере внешнеэкономической деятельности. Проанализировать их возможное влияние на деятельность организации, связанную с внешнеэкономическую деятельность предприятия, и возможную их минимизацию.

Ключевые слова: логистика; логистические риски; ВЭД; минимизация рисков.

**Efremov V.K., student
«Technological University named after twice Hero of the Soviet
Union, Cosmonaut A.A. Leonov» is a branch of the Federal State
Budgetary Educational Institution of Higher Education «Moscow State
University of Geodesy and Cartography»**

**Science adviser: Golubev Andrey Fedorovich, Candidate of
Philosophy; Associate of the Department of Management, A.A. Leonov
Technological University; a branch of the Moscow State University of
Geodesy and Cartography,
Russian Federation, Moscow region, Korolev**

MAIN TYPES OF LOGISTICAL RISKS FOR FOREIGN TRADE COMPANIES

Abstract: This article will discuss the types of logistics risks that may arise for enterprises involved in foreign economic activity. It will analyze their impact on the company's foreign economic activities and explore potential ways to minimize them.

Keywords: logistics; logistics risks; foreign economic activity; risk minimization.

В условиях глобальных экономических процессов, которые на данный момент происходят в Российской экономике и ее связью с международными рынками сбыта, а именно переориентация товарных и финансовых потоков с запада на восток, санкционным давлением на все сферы внешнеэкономической деятельности (далее ВЭД), связанные с международной активностью, внешние конфликты, как политические, так и экономические, втягивающие в себя внушительную долю финансовых, сырьевых и прочих экономических ресурсов, являются основной проблемой для предприятий связанных с ВЭД. Еще одной из важных

проблем, является изменение в устоявшейся логистической деятельности предприятия, которую пришлось переориентировать в достаточно краткие сроки.

Спецификой ВЭД, в данный момент времени, является непредсказуемость мировых политических процессов, которые на прямую влияют на экономическую ситуацию в различных мировых регионах, с которыми работают Российские предприятия, особенно представляющие свои услуги в различных странах и континентах, так же значительная удаленность поставщиков и покупателей, курсов валют и цен на сырье и предоставляемый продукт.

Все эти факторы вызывают множество рисков, которые влияют на деятельность как логистических, так и производственных предприятий участников ВЭД.

В настоящее время существует весомое количество непредвиденных ситуаций, вызывающих риск, связанных с логистической деятельностью организации, с которыми может столкнуться предприятие-участник ВЭД, и далеко не все из возможно предвидеть или предотвратить. Но не смотря на их количество, в данной работе будут рассмотрены самые распространенные виды логистических рисков, которые могут встретиться чаще всего.

Порча груза, частичная или полная потеря товарного вида, потеря потребительских свойств перевозимой продукции, или потеря самого груза. Данный тип рисков является самым распространенным, и вероятность его наступления основывается на множестве факторов, таких как дальность маршрута транспортировки, длительность маршрута, количество логистических операций с грузом, компетентность персонала, работающего с грузом при его разгрузке, погрузке, перегрузке.

Несвоевременная доставка груза до пункта назначения, что в результате может привести не только к нарушению обязательств контракта и необходимости выплаты неустоек и штрафов, но и к срыву планов реализации, нарушению технологических процессов, а при условиях, в

которых груз является скоропортящимся или требует особых условий хранения, то срывы сроков поставки могут повлечь за собой необратимую порчу груза и потерю всей партии товара.

Поломка транспортного средства, перевозящего груз. Такую ситуацию могут вызвать как неисправности в самом транспортном средстве, которые могут привести к частичной или полной обездвиженности транспортного средства, возгоранию из-за внутренних неисправностей, вследствие чего может произойти частичная или полная потеря груза.

Наиболее распространенным риском являются ошибки в оформлении товаросопроводительной и таможенной документации. Их наличие делает невозможным завершение перевозки, так как груз не может быть легально перемещен через границу ЕАЭС или доставлен в пункт назначения для дальнейшей реализации.

Выбор не самого надежного или быстрого маршрута движения груза. Этот риск может вызвать проблемы преимущественно при использовании в качестве средства перемещения груза транспортные средства и морские суда, так как сбои в навигации и погодные условия могут внести коррективы в маршрут, что может увеличить время транспортировки груза до пункта назначения.

Политическая ситуация в мире и близлежащих регионах. Один из рисков, который сильнее всего ударил по Российским предприятиям, связанными с ВЭД и имеющими филиалы или дочерние предприятия за пределами Российской Федерации. Как утверждает издание «РБК», основываясь на данных Федеральной таможенной службы, экспорт продукции произведенный в России за первые полгода в 2025 году составил \$195,5 млрд, что на 6% меньше, чем за аналогичный период 2024 года. Импорт же из-за границы в Россию вырос на 1%, до \$131,6 млрд. Причинами, из-за которых происходит сокращение экспорта, являются различные экономические факторы, снижение мировых цен на нефть и другие сырьевые товары, договоренности ОПЕК+ по сокращению добычи

нефти и санкции, введенные против России рядом западных стран. Основными импортерами Российских товаров и услуг стали: страны Азии - на которые пришлось 76% экспорта, европейские страны - 14% экспорта, на страны Африки и Америки — 6 и 4% [1].

Ключевой трудностью при экспорте товаров из всех областей экономики стал затрудненный поиск покупателей и импортеров в зарубежных странах, сложности с международными валютными переводами и повышением цен на транспортировку грузов как внутри самой России, так и в странах зарубежья.

Логистические риски можно условно разделить на две группы:

- внешние риски: под ними подразумеваются риски, не имеющие отношения к внутренним процессам предприятия и не зависящие непосредственно от его деятельности. Подобными рисками могут выступать форсмажорные обстоятельства, несчастные случаи, аварии, стихийные бедствия, действия недобросовестных посредников, криминальная обстановка по пути следования груза. Выходом из данной ситуации может стать прогнозирование возможных событий и их последствий, разработка плана устранения форсмажорных обстоятельств

- внутренние риски: под ними подразумевают такие риски, которые зависят непосредственно от действий руководства или работников предприятия, а их минимизация возможна за счет оптимизации системы управления на предприятии, в том числе системы управления рисками [3].

Но не смотря на все эти факторы, присутствующие в логистической деятельности, их можно и нужно минимизировать. Минимизирование рисков, связанных с логистической деятельностью, является одной из важнейших задач для любого предприятия-участника ВЭД.

Минимизирование рисков дает возможность предприятию избежать потерь, ненужных издержек и других негативных факторов при транспортировке груза. Так же минимизация рисков может повлиять на репутационный ресурс предприятия, так как при минимальных потерях,

или их отсутствие клиент будет чаще обращаться за услугами данного предприятия.

Основываясь на выделенных ранее рисках, можно выделить несколько способов по их минимизации:

- страхование грузов - один из способов минимизации рисков, используемый при условиях возможной порчи или утери груза, так как страхование позволит получить денежную компенсацию, которая поможет восполнить убытки и оплатить возможные штрафы и неустойки со стороны клиента;

- оптимизация маршрутов и повышение эффективности доставки, компетентный персонал, как логисты, так и водители, все эти методы помогают уменьшить издержки при транспортировке, избежать вероятных задержек и срывов при доставке грузов заказчику;

- отслеживание изменений законодательства квалифицированным персоналом, или использование услуг компании посредника, таких как таможенные представители (таможенные брокеры), в компетенции которых контролировать изменения в законодательстве для правильного оформления и декларирования груза [2].

Логистическая деятельность в сфере ВЭД сопряжена с высоким уровнем и количеством рисков, полное устранение которых хотя и невозможно, но может быть минимизировано. Однако их системное предупреждение и минимизация являются критически важными для финансовой устойчивости и деловой репутации предприятия. Успех в этой области зависит от способности компании комбинировать внутренние меры контроля над логистическими процессами с гибкой адаптацией к внешним, зачастую непредсказуемым, вызовам, таким как геополитическая напряженность и изменения в глобальных цепочках поставок. В заключении можно отметить, что эффективное управление логистическими рисками трансформируется из технической задачи в стратегический фактор конкурентоспособности на международном рынке.

Использованные источники:

1. Как меняется внешнеторговая деятельность российских компаний [Электронный ресурс] – режим доступа <https://www.rbc.ru/industries/news/68c7f6bf9a7947add59d7e97>.

2. Николаева А.Д. Минимизация логистических рисков в управлении деятельностью предприятия-участника ВЭД [Электронный ресурс] / Николаева А.Д. // Теория и практика современной науки. 2024. №2(104). – С 66 – 69 – режим доступа <https://cyberleninka.ru/article/n/minimizatsiya-logisticheskikh-riskov-v-upravlenii-deyatelnostyu-predpriyatiya-uchastnika-ved>.

3. Смирнова П.С. Типология логистических рисков в управлении деятельностью предприятия-участника ВЭД, и способы их минимизации [Электронный ресурс] / Смирнова П.С. // Символ науки. 2025. №8-1. – С 135 – 138 – режим доступа <https://cyberleninka.ru/article/n/tipologiya-logisticheskikh-riskov-v-upravlenii-deyatelnostyu-predpriyatiya-uchastnika-ved-i-sposoby-ih-minimizatsii>.