

Е. А. Малявко, У. А. Кучко,
научный руководитель Н. А. Вакулич,
магистр экономических наук,
Брестский государственный технический университет
(г. Брест, Республика Беларусь)
maljavko316@gmail.com

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССАХ В РАМКАХ БЕЛОРУССКО- КИТАЙСКОГО ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Аннотация. В современной экономике цепи поставок представляют собой сложные системы, включающие множество участников в различных странах. Управление рисками в таких цепях является актуальной проблемой, особенно в контексте торговых отношений между Китаем и Республикой Беларусь.

Ключевые слова: риск, управление рисками, цепь поставок, Китай, Республика Беларусь.

Е. А. Malyavko, U. A. Kuchko,
Scientific supervisor N. A. Vaculich,
Master of Economics,
Brest State Technical University
(Brest, Republic of Belarus)
maljavko316@gmail.com

RISK MANAGEMENT IN LOGISTICS PROCESSES WITHIN THE FRAMEWORK OF BELARUS-CHINA TRADE AND ECONOMIC COOPERATION

Abstract. In today's economy, supply chains are complex systems involving multiple participants in different countries. Risk management in such chains is an urgent problem, especially in the context of trade relations between China and the Republic of Belarus.

Keywords: risk, risk management, supply chain, China, Republic of Belarus.

Риск – это возможность возникновения различных неблагоприятных ситуаций или же неудачного исхода производственной деятельности.

Чем сложнее цепь поставок, тем меньше становится возможность прогноза, поэтому происходит увеличение риска. Под неблагоприятной ситуацией в данном случае понимается событие, которое может привести к убыткам или недополучению доходов в будущем, упущенной выгоде, отсутствию результата.

Источниками возникновения риска являются те факторы или условия, которые создают возможность наступления нежелательных событий. Эти источники могут быть разнообразны и зависят от контекста, будь то бизнес, личные финансы, здоровье или безопасность.

Источники возникновения риска включают внешние факторы, такие как природные катаклизмы, например землетрясения, наводнения, ураганы и лесные пожары, а также экономические спады, инфляцию, девальвацию валюты, изменения процентных ставок и банкротство партнеров или клиентов. Кроме того, сюда относятся политические изменения, нестабильность, военные конфликты, санкции и законодательные реформы, а также социальные волнения, протесты, массовые беспорядки и миграционные потоки [4].

Внутренние факторы, способствующие возникновению рисков, многообразны и охватывают множество аспектов работы любой организации. Одним из ключевых факторов является человеческий элемент, который может проявляться через ошибки персонала, недостаточную квалификацию работников, халатное отношение к обязанностям или даже мошеннические действия. Такие ситуации могут приводить к значительным убыткам и другим негативным последствиям для компании. Кроме того, технические неисправности также представляют собой серьезную угрозу. Поломки оборудования, сбои в работе программного обеспечения, кибератаки и потеря важных данных могут парализовать работу предприятия, нарушить цепочки поставок и создать серьезные финансовые потери. Недостатки в организационной структуре тоже вносят свой вклад в возникновение рисков. Плохо организованное управление, отсутствие четко прописанных процедур и эффективных коммуникаций внутри компании затрудняют координацию действий и оперативное реагирование на возникающие проблемы. Все это снижает общую эффективность работы и увеличивает вероятность ошибок. Наконец, производственные процессы также подвержены различным рискам. Нарушения технологии производства, низкое качество выпускаемой продукции и наличие дефектов в материалах могут привести к снижению конкурентоспособности компании, ухудшению ее репутации и финансовым потерям.

В современных условиях глобализации и стремительного развития системы мировой экономической интеграции одним из важных направлений многовекторной внешнеэкономической стратегии Республики Беларусь является дальнейшее развитие торгово-экономического

сотрудничества с Китайской Народной Республикой (КНР), которое на сегодняшний день сформировалось до уровня всестороннего стратегического партнерства.

Однако осуществление торгово-экономического сотрудничества сопряжено с определенными рисками и угрозами, связанными с нестабильными условиями глобализации мировой экономики и стратегией Китая по взаимодействию с другими странами. Среди этих рисков особое место занимают экологические риски. Важность оценки таких рисков подтверждается тем, что на Всемирном экономическом форуме 2020 г. было отмечено, что впервые в истории все долгосрочные риски, вероятно, связаны с экологией. Согласно докладу, восприятие угрозы рисков сместилось на экстремальные погодные условия, экологические катастрофы, потерю биоразнообразия, природные катастрофы и невозможность смягчить изменение климата.

В настоящее время Беларусь сталкивается с потенциальными экологическими рисками в рамках сотрудничества с Китаем, которые связаны с рядом проблем и ситуаций:

- деятельностью китайских инвесторов и предпринимателей, которые могут не соблюдать экологические стандарты при реализации инвестиционных проектов и производственных процессов;
- несоблюдением экологических требований к товарам, импортируемым из Китая;
- возможными негативными экологическими последствиями участия Беларуси в инициативе Китая «Один пояс – один путь»;
- сложностями и ограничениями при создании эко-индустриального парка на базе Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень».

Китай заинтересован в Беларуси как важной экономической площадке, которая может обеспечить китайским компаниям доступ к европейскому и ЕАЭС рынкам при выполнении определенных условий, таких как присоединение Беларуси к ВТО и развитие сотрудничества с ЕС. Кроме того, для китайской стороны важен транспортно-логистический потенциал Беларуси (при сохранении свободного перемещения товаров через ЕАЭС), а также технологические возможности в области производства колесных тягачей, карьерных самосвалов и других продуктов [2, с. 15].

При перевозке товаров из Китая в Беларусь существует риск возникновения проблем, которые могут повлиять на успешность доставки груза. Основные риски включают в себя следующие.

Во-первых, возможны задержки на таможне из-за изменений в законодательстве, неожиданных проверок или других бюрократических препятствий. Это может привести к задержке в таможенном оформлении, поставках и дополнительным финансовым расходам. Существует опасность

повреждения товара, она возрастает при длительных транспортировках, что обусловлено такими факторами, как некачественная упаковка, небрежная погрузка-разгрузка или неблагоприятные климатические условия, способные привести к порче груза. Достаточно часто встречающийся риск связан с потерей товара, который может быть украден или утрачен в процессе перевозки. Контейнеры могут подвергаться вскрытию, а сам груз может быть заменен или частично похищен без уведомления перевозчика. Еще один вид риска заключается в изменении условий контракта поставщиками или транспортными компаниями уже после начала транспортировки, что ведет к росту стоимости услуг или изменениям в сроках поставки. Также стоит учитывать политические и экономические санкции, вводимые международными организациями, которые способны существенно осложнить процесс транспортировки товаров. Введение санкций против определенных государств или регионов может препятствовать доставке продукции. Не менее серьезной угрозой являются природные катаклизмы, такие как землетрясения, наводнения, штормы и прочие стихийные бедствия, способные нарушить логистические процессы и привести к значительным задержкам в поставках или даже сделать их невозможными. Наконец, современные информационные системы, используемые для отслеживания грузов, уязвимы перед киберугрозами и мошенническими схемами. Кибератаки могут повлечь потерю контроля над товаром или его несанкционированное перемещение перевозимого груза [5].

Для того чтобы избежать все вышеперечисленные варианты рисков, существует такое понятие, как управление рисками. Управление рисками в цепях поставок – это процесс выявления, оценки и минимизации потенциальных угроз, которые могут повлиять на бесперебойную работу цепи поставок компании. Управление рисками включает такие основные моменты, как выявление потенциальных рисков, снижение рисков, аутсорсинг.

Выявление потенциальных рисков подразумевает идентификацию всех возможных факторов, которые могут негативно сказаться на цепи поставок или бизнесе в целом. Важно понимать, где именно могут возникнуть проблемы, чтобы разработать соответствующие меры предосторожности.

После идентификации рисков необходимо принять меры для их уменьшения. Этот процесс может включать различные стратегии, направленные на минимизацию негативных последствий. Примерами подобных стратегий являются увеличение разнообразия поставщиков и каналов доставки, подписание долгосрочных соглашений с неизменными условиями, формирование запасов для защиты от неожиданных ситуаций, установление систем контроля и предварительного оповещения о потенциальных затруднениях.

Передача некоторых функций или процессов сторонним организациям может помочь снизить нагрузку на компанию и уменьшить

определенные риски. Однако важно тщательно выбирать партнеров и контролировать качество предоставляемых ими услуг. Примеры применения аутсорсинга: передача логистики специализированным транспортным компаниям, использование местных подрядчиков для выполнения определенных задач на территории Китая или Беларуси, привлечение внешних консультантов для анализа и управления рисками [2].

Данные подходы находят широкое применение в управлении рисками между Китаем и Республикой Беларусь. Обе страны активно сотрудничают в рамках инициативы «Один пояс, один путь», что делает их особенно уязвимыми перед изменениями в международной политике и экономике [3]. Регулярный анализ геополитической ситуации и экономических трендов поможет своевременно реагировать на возможные угрозы. Учитывая тесные экономические связи между странами, важно заключать взаимовыгодные соглашения, которые учитывают интересы обеих сторон. Например, создание совместных предприятий или инвестиционных фондов может способствовать стабилизации бизнеса и снижению зависимости от внешних факторов. Использование местных компаний для выполнения различных операций, таких как складирование, таможенное оформление и доставка, позволит быстрее адаптироваться к местным условиям и избежать задержек, связанных с бюрократическими процедурами. Таким образом, применение данных подходов способствует укреплению сотрудничества Китая и Беларуси, обеспечивая стабильность и предсказуемость в деловых отношениях [1, с. 9].

Взаимодействие между Китаем и Беларусью в рамках инициативы «Один пояс, один путь» открывает новые возможности для развития двусторонних отношений, но одновременно предъявляет повышенные требования к системе управления рисками. Устойчивый рост и успех сотрудничества требуют постоянного внимания к вопросам безопасности и стабильности цепей поставок.

Литература

1. Борисенко, Е. С. Особенности управления рисками в китайских и белорусских компаниях / Е. С. Борисенко, Хао Чжан // Журнал Белорусского государственного университета. – 2020. – № 10. – С. 45–55.
2. Вакулич, Н. А. Управление взаимоотношениями в логистике / Н. А. Вакулич // Инновации: от теории к практике : коллективная монография / под науч. ред. А. М. Омелянюка [и др.] ; Министерство образования Республики Беларусь. – Брест : БрГТУ, 2019. – С. 203–208.
3. Доклад о текущем положении во внешней торговле Китая. – 2019. – URL: <http://zhs.mofcom.gov.cn/article/cbw/201905/20190502866408.shtml> (дата обращения: 02.12.2024).
4. Медведева, Г. Б. Формирование интегрированной логистической инфраструктуры Беларуси в концепции «Один пояс – один путь» /

Г. Б. Медведева, Л. А. Захарченко // Инновационное развитие экономики: тенденции и перспективы. – 2019. – Т. 1. – С. 238–247.

5. Чжоу, Лян. Роль информационных технологий в управлении рисками международных цепей поставок / Лян Чжоу // Международный журнал менеджмента и маркетинга. – 2019. – № 3. – С. 20–35.

А. В. Міндэр, І. Г. Артэму́к,
навуковы кіраўнік Д. У. Станкевіч,
кандыдат эканамічных навук,
Брэсцкі дзяржаўны тэхнічны ўніверсітэт
(г. Брэст, Рэспубліка Беларусь)
nastya.minder@gmail.com

РОЛЯ БЕЛАРУСІ Ў ЛАГІСТЫЧНЫХ КАЛІДОРАХ ІНІЦЫЯТЫВЫ «АДЗІН ПОЯС І АДЗІН ШЛЯХ»: МАГЧЫМАСЦІ І ПЕРСПЕКТЫВЫ

Анацыя. У артыкуле аналізуецца роля Беларусі ў ініцыятыве «Адзін пояс і адзін шлях» (АПіАШ), падкрэсліваецца яе стратэгічнае геаграфічнае становішча і развітая транспартная інфраструктура. Разглядаюцца перспектывы і выклікі, уключаючы неабходнасць мадэрнізацыі, экалагічную ўстойлівасць і канкурэнцыю з суседнімі дзяржавамі. Зроблена выснова, што эфектыўная інтэграцыя ў АПіАШ патрабуе дзяржаўнай падтрымкі і міжнароднага супрацоўніцтва.

Ключавыя словы: супрацоўніцтва, інтэграцыя, лагістыка, развіццё, інфраструктура.

A. V. Minder, I. G. Artemuk,
Scientific supervisor D. V. Stankevich,
PhD in Economics,
Brest State Technical University
(Brest, Republic of Belarus)
nastya.minder@gmail.com

THE ROLE OF BELARUS IN THE LOGISTICS CORRIDORS OF THE “ONE BELT AND ONE ROAD” INITIATIVE: POSSIBILITIES AND PROSPECTS

Abstract. The article analyzes the role of Belarus in the Belt and Road Initiative (BRI), emphasizing its strategic geographical location and developed