

Левкин Г.Г. Направления снижения уровня информационных рисков при организации доставки грузов в международном сообщении / Г.Г. Левкин, Е.А. Тырнова // Стратегирование пространственного развития территорий России в новых экономических реалиях: материалы международной научно-практической конференции к 50-летию Липецкого филиала Финуниверситета. Часть 1. Елец: Елецкий государственный университет им. И.А. Бунина, 2016. С. 323-327.

Тырнова Евгения Алексеевна

студентка, ФГБОУ ВПО Омский государственный университет путей сообщения, jenya_tyrnova@mail.ru

Tyrnova Evgeniya Alekseevna

student, Omsk State Transport University, jenya_tyrnova@mail.ru

Левкин Григорий Григорьевич

к. вет. н., доцент, ФГБОУ ВПО Омский государственный университет путей сообщения, lewkin_gr@mail.ru

Levkin Grigory Grigoryevich

PhD in Veterinary Sciences, Associate Professor, Omsk State Transport University, lewkin_gr@mail.ru

НАПРАВЛЕНИЯ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ РИСКОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

В настоящее время применение технологии интермодальных перевозок во внутренней и международной торговле находит все большее применение. Это связано с тем, что использование различных комбинаций видов транспорта при доставке грузов приводит к снижению логистических затрат по всей цепи поставок.

В мировой экономике развиваются информационные и компьютерно-коммуникационные технологии, наблюдается глобализация и интеграция международного информационного пространства. Автоматизация учета выполнения логистических операций в транспортных системах сопровождается созданием новых информационных технологий.

Не зря говорят: «кто владеет информацией, тот владеет миром», поэтому от эффективного управления информационными потоками и использования технологий обработки данных зависит эффективность перемещения грузов в логистической цепи. Такой подход приводит к повышению конкурентоспособности предприятий. В процессе транспортировки особенно важно улучшать информационное обеспечение в перевалочных пунктах цепи поставок для организации бесперебойной доставки грузов.

Одним из преимуществ использования информационных технологий является доступность информации на всех этапах товародвижения, но анализ транспортных систем показывает возможность проявления случайных событий, в результате которых искажаются данные на всех этапах мультимодальной

перевозки. Тем самым организации будет нанесён ущерб, связанный с информационным риском.

Цель исследования - изучить направления снижения уровня информационных рисков при организации доставки грузов в международном сообщении.

Цель исследования достигается путём решения конкретных задач:

1) идентифицировать возможные информационные риски на разных этапах процесса организации мультимодальной перевозки в международном сообщении;

2) рассмотреть направления для предупреждения и снижения уровня информационных риска на разных этапах процесса организации мультимодальной перевозки в международном сообщении.

Информационное обеспечение организации мультимодальных перевозок является функциональной областью логистического менеджмента. Цель его применения в международных и внутренних перевозках объясняется тем, что необходимо принимать оперативные, тактические или стратегические управленческие решения при организации мультимодальной перевозки.

При этом логистический менеджмент в работе с информационным обеспечением подразумевает принятие мер управления информационными рисками, то есть выполняет функцию по минимизации суммарных расходов экспедиторской организации на противодействие информационным рискам и общего ущерба от этих рисков.

Первоначально для изучения направления снижения уровня информационных рисков, необходимо их идентифицировать на разных этапах мультимодальной перевозки в международном сообщении. Проведение процедуры выявления рисков можно осуществить на примере транспортировки грузенного 40 футового контейнера в экспортном направлении из г. Омск в порт Сантос (Бразилия) через порт Санкт-Петербурга.

Организацию и осуществление мультимодальной транспортировки можно разбить на 6 этапов.

Этап 1. Доставка порожнего контейнера.

Для реализации мультимодальной перевозки 40 футового контейнера необходимо организовать транспортировку порожнего контейнера из Новосибирска в Омск. То есть следует отправить запрос в отдел оборудования контейнерной линии для получения информации о наличии порожних контейнеров в депо (терминале).

После получения подтверждения о наличии контейнера, оформляется товарно-транспортная накладная (далее ТТН) для отправки контейнера автомобильным или железнодорожным транспортом (далее ЖДТ) в Омск. На данном этапе информационный поток проходит между Омском, где участником логистической цепочки является экспедиторская компания и Новосибирском (терминал хранения порожних контейнеров). Экспедиторская компания выполняет роль логистического посредника.

На этом этапе возникает информационный риск, связанный с техническим сбоем работы каналов передачи информации, то есть в отдел

оборудования контейнерной линии информация о запросе может прийти не своевременно или в неполном объёме. И наоборот, экспедиторская организация не получит обратной связи из Новосибирска – подтверждение о наличии контейнера.

Этап 2. Техническая подготовка порожнего контейнера.

Подготовка контейнера к отправке осуществляется в Омске на терминале хранения (стоке). Параллельно составляется схема расположения и крепления груза в 40 футовом контейнере. Одновременно производится букировка, то есть бронирование места на судне.

После получения обратной связи о наличии мест на ближайший рейс, идёт оформление плана дорог и общего коносамента. Из Омска отправляется инструкция по заполнению коносаментов и данные о доверенном лице (агенте), которое будет получать фидерный и океанский коносаменты.

На данном этапе может возникнуть информационный риск, связанный с утечкой информации к конкурентам через сотрудников (например, утечка информации о наличии мест на ближайший рейс), а также риск, возникающий из-за технического сбоя работы каналов передачи информации.

Этап 3. Подготовка основных перевозочных документов.

Логистический посредник в г. Омске оформляет план дорог по форме ГУ-12 через ЭТРАН для железнодорожной отправки контейнера. Для согласования по форме ГУ-12 отправляется запрос в Новосибирск, затем из Новосибирска в Москву. После того как Москва получит ответ от грузополучателя о готовности принятия груза (от порта в Санкт-Петербурге), она отправляет ответ в г. Омск о разрешении перевозки ЖДТ. Общий коносамент заполняется на основании данных предоставленных грузовладельцем и оформляется в направлении Омск - Санкт-Петербург - Сантос (Бразилия), где порт Санкт-Петербурга служит перевалочным пунктом.

В данном пункте возможен риск технического сбоя работы каналов передачи информации, вследствие чего происходит искажение информации или возникает несвоевременность её получения. Тем самым, например, запрос о согласовании формы ГУ-12 может быть искажен или доставлен несвоеременно.

Этап 4. Отправление контейнера.

После проведения подготовительных работ и оформления всех перевозочных документов, осуществляется погрузка товарной партии, маркировка контейнера и пломбировка. Затем контейнер отправляют ЖДТ в Санкт-Петербург через станцию Омск-Восточный.

На данном этапе информационный риск может быть связан с техническим сбоем работы каналов передачи информации, тем самым произойдёт нарушение в проведении подготовительных работ и появлении ошибок в составлении перевозочных документов.

Этап 5. Прибытие в перевалочный пункт.

В Санкт-Петербурге по прибытию груженого контейнера оформляется фидерный и океанский коносаменты. Прежде чем выпустить океанский коносамент или оформить релиз, в Омск отправляется драфт коносамента или

проект коносамента, который согласуется с заказчиком и редактируется в случае обнаружения ошибок. На основании фидерного коносамента судно отправляется в порт Гамбурга, где происходит перевалка контейнера на борт судна, осуществляющее перевозку через океан.

Информационный риск может возникнуть в силу сбоя работы информационного канала и тем самым до получателя драфт коносамент не дойдёт.

Этап 6. Прибытие в порт назначения.

По прибытию в порт назначения грузополучатель получает контейнер на основании ранее установленных условий поставки, а именно:

LIFO – ставка включает погрузку в порту отправления, морской фрахт, но без выгрузки в порту назначения;

LILO – ставка включает погрузку в порту отправления, морской фрахт и выгрузку в порту назначения.

В заключение грузополучатель в порту Сантос (Бразилия) подтверждает получение груза логистического посредника, который в свою очередь оповещает грузовладельца о выполненной работе.

На завершающем этапе информационный риск возникает в случае неточной информации о подтверждении прибытия груза в порт назначения.

После проведения процедуры выявления рисков на разных этапах мультимодальной перевозки в международном сообщении, необходимо обобщить идентифицированные риски на две группы:

1) информационные риски, возникающие из-за утечки информации и использованием её конкурентами или сотрудниками экспедиторской организации в целях, которые могут навредить бизнес-процессам;

2) информационные риски, связанные с техническим сбоем работы каналов передачи информации.

В логистическом менеджменте предусматривают разработку направлений или особых мер для предупреждения и снижения (минимизации) уровня информационного риска. Данные меры должны базироваться на следующих принципах:

1) доступ персонала к информационным каналам и системам, а также документам организации должен быть разграничен в зависимости от важности содержания документа;

2) организация должна выявлять «узкие места» в информационных каналах и обеспечивать ограниченный доступ и защиту к ним;

3) организация должна обеспечивать бесперебойную работу, даже в случае кризисных ситуаций, информационных каналов и систем.

В качестве предлагаемых мер по предупреждению и снижению уровня информационного риска можно назвать:

1) назначить ответственных лиц, которые будут поддерживать безопасность информации;

2) создавать резервные мощности для работы в критических ситуациях;

3) создавать резервные копии информации;

- 4) изолировать компьютерные сети организации от внешних сетей, то есть использования технологии интранет;
- 5) использование отдельных компьютеров для выхода в Интернет;
- 6) установление антивирусных систем;
- 7) классификация данных по степени конфиденциальности и разграничение права доступа к ним;
- 8) слежение за тем, чтобы любые документы, обращающиеся внутри организации, создавались с помощью систем, централизованно установленных на компьютерах

Таким образом, логистический менеджмент предусматривает внедрение в экспедиторскую организацию мер по предотвращению и снижению уровня информационного риска в организации доставки грузов в международном сообщении, которые направлены на минимизацию возможности появления случайного события. Следовательно, происходит снижение и локальное устранение негативных последствий, которые искажают данные и тем самым через их устранение происходит минимизация логистических затрат на покрытие кризисных ситуаций.

Список использованных источников

1. Левкин Г. Г. Организация интермодальных перевозок: конспект лекций / Г. Г. Левкин. – М.-Берлин: Директ-Медиа, 2014. – 178 с.
- 2 Левкин Г.Г. Организация мультимодальных перевозок во внешней торговле / Г.Г. Левкин, Е.А. Тырнова // Повышение эффективности транспортной системы региона: проблемы и перспективы: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, 21-22 октября 2015 г. В 3. т. Т. 1 / под ред. В.А. Подоба. - Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. - С. 136-139.
3. Мочалин С.М. Особенности применения логистических принципов в организации доставки грузов автомобильным транспортом / С.М. Мочалин, Л.В. Тюкина // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. 2014. №1 (35). С. 20-24.