



Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение
высшего образования
«Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»
(Финуниверситет)
Липецкий филиал Финуниверситета

СТРАТЕГИРОВАНИЕ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ В НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕАЛИЯХ

**Материалы международной
научно-практической конференции
к 50-летию Липецкого филиала Финуниверситета**

12 ноября 2015 г.

Часть 1.

Липецк - 2016

УДК 332.1
ББК 65.04
С 83

Редакционная коллегия:

Нестерова Н.Н., директор Липецкого филиала Финуниверситета,
к.г.н., доцент;
Савенкова О.Ю., заместитель директора по научной работе Липецкого
филиала Финуниверситета к.э.н., доцент;
Корякина Т.В., заведующий кафедрой
«Экономика, менеджмент и маркетинг», к.э.н.;
Кидинов А.В., заведующий кафедрой «Философия, история и право»,
к.п.н., доцент;
Кукина Е.Е., заведующий кафедрой «Финансы и кредит», к.э.н.;
Морозова Н.С., заведующий кафедрой
«Бухгалтерский учет, аудит, статистика», к.э.н.;
Уродовских В.Н., заведующий кафедрой «Математика и информатика»,
к.т.н., доцент

С 83 Стратегирование пространственного развития территорий России в новых экономических реалиях: материалы международной научно-практической конференции, 4 декабря 2015 г. / Липецкий филиал Финансового университета при Правительстве РФ. – Часть 1. – Елец: Елецкий государственный университет им. И.А. Бунина, 2016. – 663 с.

ISBN 978-5-94809-821-0 (ч.1)

ISBN 978-5-94809-820-3

Сборник докладов международной научно-практической конференции «Стратегирование пространственного развития территорий России в новых экономических реалиях» является научно-практическим изданием, в котором представлены исследования преподавателей, студентов, а также специалистов и практиков, посвященные вопросам стратегического развития территорий России. Круг освещаемых проблем включает рассмотрение современных подходов к стратегическому планированию пространственного развития территорий, технологий стратегирования, стратегических ориентиров по обеспечению конкурентных преимуществ в развитии регионов. Также затронуты вопросы трансформации процессов управления в условиях реализации стратегических планов, определения роли развития человеческих ресурсов в системе стратегического планирования и разработки стратегий перехода к «зеленой экономике».

Сборник предназначен для широкого круга читателей: ученых, специалистов-практиков, аспирантов, студентов.

Сборник подготовлен по материалам авторов, представленных в электронном виде, и сохраняет авторскую редакцию. За содержание и достоверность сведений, изложенных в материалах, ответственность несут авторы. Мнение организаторов конференции может не совпадать с мнением авторов статей.

УДК 332.1
ББК 65.04

ISBN 978-5-94809-821-0 (ч.1.) © Оформление – Елецкий государственный

ISBN 978-5-94809-820-3

университет им. И.А.Бунина, 2016

© Липецкий филиал Финуниверситета, 2016

© Коллектив авторов, 2016

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

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

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

Tyrnova E.A.,
student, Omsk State Transport University, jenya_tyrnova@mail.ru

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

DIRECTIONS TO REDUCE RISK OF INFORMATION TO THE DELIVERY GOODS IN INTERNATIONAL TRAFFIC

***Аннотация.** В статье рассматриваются меры предупреждения и снижения уровня информационных рисков при организации доставки грузов в международном сообщении с помощью технологии мультимодальных перевозок.*

***Annotation.** The article deals with measures to prevent and reduce information risk in the organization of delivery of cargoes in the international message using a multimodal transportation technology.*

***Ключевые слова:** информационный риск, мультимодальная перевозка, экспедиторская организация, идентификация информационного риска.*

***Keywords:** information risk, multimodal transportation, freight forwarding organization, identification information risk.*

В мировой экономике наблюдается глобализация и интеграция международного информационного пространства. Автоматизация учета выполнения логистических операций в транспортных системах сопровождается созданием новых информационных технологий. 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.

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

Цель исследования достигается путём решения конкретных задач:

- 1) идентифицировать информационные риски на разных этапах процесса организации мультимодальной перевозки в международном сообщении;
- 2) рассмотреть направления предупреждения и снижения уровня информационных риска на разных этапах товародвижения.

Информационное обеспечение организации мультимодальных перевозок является функцией логистического менеджмента. При этом логистический менеджмент подразумевает принятие мер по управлению информационными рисками, то есть выполняет функцию минимизации суммарных потерь экспедиторской организации от общего ущерба от неблагоприятных событий.

Для снижения уровня информационных рисков необходимо их идентифицировать на разных этапах мультимодальной перевозки в международном сообщении. Рассмотрим процедуру выявления рисков на примере транспортировки 40 футового контейнера в экспортном направлении.

Организацию и осуществление мультимодальной транспортировки можно разбить на 6 этапов.

Этап 1. Доставка порожнего контейнера.

Для перевозки 40 футового контейнера необходимо организовать транспортировку порожнего контейнера. Для этого отправляется запрос в отдел оборудования контейнерной линии о наличии порожних контейнеров. После получения подтверждения о наличии контейнера оформляется товарно-транспортная накладная (далее ТТН) для отправки порожнего контейнера автомобильным или железнодорожным транспортом (далее ЖДТ).

На этом этапе возникает информационный риск, связанный с техническим сбоем работы каналов передачи информации, так как в отдел оборудования контейнерной линии информация может прийти не своевременно или в неполном объёме. И наоборот, экспедиторская организация не получит обратной связи из терминала хранения порожних контейнеров – подтверждение о наличии контейнера.

Этап 2. Техническая подготовка порожнего контейнера.

Подготовка контейнера к отправке осуществляется 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.

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 пункте отправления оформляет план дорог по форме ГУ-12 через ЭТРАН для железнодорожной отправки контейнера. Для согласования по форме ГУ-12 отправляется запрос в региональный центр, а из него в Москву. После того как Москва получит ответ от грузополучателя о готовности принятия груза в порту, она отправляет ответ в экспедиторскую организацию о разрешении перевозки ЖДТ.

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

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

Этап 5. Прибытие в перевалочный пункт.

В перевалочном пункте по прибытию грузевого контейнера оформляются фидерный и океанский коносаменты. Прежде чем выпустить океанский коносамент или оформить релиз, в экспедиторскую организацию отправляется проект коносамента, который согласуется с заказчиком и редактируется в случае обнаружения ошибок. Информационный риск может возникнуть в силу сбоя работы информационного канала и тем самым до получателя проект коносамента не дойдет.

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;

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

В заключение грузополучатель в порту назначения 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 предусматривается разработка 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 и резервные копии для работы в критических ситуациях;

3) использовать интранет для изоляции компьютерных сетей организации и использование отдельных компьютеров для выхода в Интернет;

4) классификация данных по степени конфиденциальности и разграничение права доступа к ним;

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 литературы

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.

4. Управление информационными рисками // Студенческая библиотека: <http://studlib.com/content/view/2503/36/>

5. Управление информационными рисками при внедрении информационных систем // Международный научный студенческий вестник: <http://eduherald.ru/119-11852>

Линиченко Д.С.,

ФГБОУ ВПО «Челябинский государственный педагогический университет», кафедра «Экономическая теория и менеджмент», 183974@rambler.ru

Linichenko D.S.,

FGBOU VPO «The Chelyabinsk state pedagogical university», «Economic Theory and Management» chair, 183974@rambler.ru

ТЕХНОЛОГИИ СТРАТЕГИРОВАНИЯ В АПК

THE STRATEGIROVANIYA TECHNOLOGIES IN AGRARIAN AND INDUSTRIAL COMPLEX

***Аннотация.** В статье уделяется внимание проблемам развития отечественных аграрных предприятий. Автор предлагает комплекс интеграционных проектов, с реализацией которых возможно достижение существенного подъема отечественного АПК.*

***Summary.** In article the attention to problems of development of the domestic agrarian enterprises is paid. The author offers a complex of integration projects with which realization it is possible to reach essential growth of domestic agrarian and industrial complex.*

***Ключевые слова.** Агропромышленный комплекс, технологии, стратегирование.*

***Keywords.** Agro-industrial complex, technologies, strategirovaniye.*

Одной из приоритетных задач Правительства РФ является развитие сельского хозяйства. Масштабы государственной поддержки отечественных аграриев неуклонно наращиваются. Тем не менее, пока современное состояние отечественных агропромышленных предприятий не характеризуется как стабильное, а деятельность их недостаточна эффективна. Многие агропредприятия убыточны, многие ликвидируются. При этом на отечественном рынке наблюдается дефицит основных молочных и мясных продуктов собственного производства. В условиях нестабильности политической и эконо-