

## **НАУЧНЫЙ ПОИСК: ТРУДЫ СОИСКАТЕЛЕЙ И МОЛОДЫХ УЧЁНЫХ**

УДК 330.101.541

### **УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ И БЕЗОПАСНОСТЬЮ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ: РОССИЙСКИЙ ОПЫТ**

**КИРИЛЛОВ Александр Николаевич, научный стажёр<sup>1</sup>**

Кафедра мировой экономики и менеджмента

Автономная некоммерческая организация высшего образования

«Международный банковский институт», Санкт-Петербург, Россия

Адрес для корреспонденции: 191023, Невский пр., 60. Санкт-Петербург, Россия

Т.: +7 931 352 50 79. E-mail: alex.kirillov92@mail.ru

#### **Аннотация**

В статье систематизируются разные методологические подходы к исследованию сущности и роли риска: объективный, субъективный, причинно-следственный подходы. Раскрывается сущность понятия «риск» как экономического феномена с учётом причинно-следственной связи между экзогенными и эндогенными причинами и вероятностью проявления различных экономических потерь в деятельности агентов в реальном секторе, нарушающих безопасность их функционирования. Сущность «риска транспортного предприятия» представляется в качестве наступления вероятного события, проявляющегося при неопределённости, вызванного экзогенными и эндогенными причинами при разных результатах функционирования субъектов реального сектора. Установлена взаимосвязь между такими категориями, как «неопределённость», «риски транспортных компаний» и «потери». Обосновывается необходимость формирования эффективной системы управления рисками и обеспечения безопасности отечественных транспортных предприятий, применяющих мультимодальные перевозки. Предложена классификация рисков транспортной компании на базе обнаружения их ключевых причин. Выявлены ключевые методы минимизации возникновения рисков с учётом инновационного развития: инновационные методы планирования экономической политики; идентификация, оценка и прогнозирование разных видов рисков; страхование, диверсификация и хеджирование рисков; комбинирование перевозок в пределах различных мультимодальных схем. Представлен отечественный опыт управления рисками и обеспечения безопасности на примере транспортного предприятия ООО «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК».

#### **Ключевые слова**

Национальное хозяйство, управление рисками, безопасность, транспортное предприятие, транспорт, риски, неопределённость.

UDC: 330.101.541

## **RISK MANAGEMENT AND SECURITY MANAGEMENT OF TRANSPORT ENTERPRISE: THE RUSSIAN EXPERIENCE**

**KIRILLOV Aleksandr N., Postgraduate<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Department of World Economy and Management,  
Autonomous non-profit organization of higher education «International Banking Institute»,  
St. Petersburg, Russia

Address for correspondence: 191023, Nevsky prospect, 60. St. Petersburg, Russia

T.: +7 931 352 50 79. E-mail: alex.kirillov92@mail.ru

### **Abstract**

In the article the authors systematize different methodological approaches to the study of the nature and role of risk: objective, subjective, and causal approaches. The article reveals the essence of the concept of «risk» as an economic phenomenon, taking into account the causal relationship between exogenous and endogenous causes and the probability of various economic losses in the activities of agents in the real sector that violate the safety of their functioning. The essence of the «transport enterprise risk» is presented as the occurrence of a probable event, manifested in the uncertainty caused by exogenous and endogenous causes with different results in the functioning of real sector entities. The interrelation between such categories as «uncertainty», «risks of transport companies» and «losses» is established. The necessity of forming an effective risk management system and ensuring the security of domestic transport enterprises using multi-modal transport is substantiated. The classification of risks of the transport company based on detection of their key reasons is offered. The key methods of minimization of risks taking into account innovative development are revealed: innovative methods of economic policy planning; identification, assessment and forecasting of different types of risks; insurance, diversification and hedging of risks; combination of transportation within various multimodal schemes. The article presents the domestic experience of risk management and security on the example of the transport enterprise «Business lines», «SDEK» and «PEK».

**Keywords** National economy, risk management, security, transport enterprise, transport, risks, uncertainty.

### **Введение**

В настоящее время развитие транспортных систем является важнейшим компонентом экономики России, где используются современные методы и технологии перевозки грузов, решаются специфические задачи по развитию транспорта и управлению транспортными потоками.

Деятельность в сфере транспортных перевозок имеет определённую специфику, которая связана с разными рисками. Неразвитая инфраструктура, неудовлетворительное состояние дорог, ненадёжность транспортных средств,

низкая квалификация обслуживающего персонала могут привести к срыву поставок грузов и увеличению затрат. Риск стал неотъемлемой частью деятельности транспортного предприятия. Поэтому минимизация его возникновения является важнейшей задачей управления транспортным предприятием и обеспечения национальной безопасности в России.

Слово «риск» («risiko») заимствован из итальянского языка, где «рисковать» («risicare») первоначально означает «лабиринт между скал»[1].

На современном этапе нет единственного методологического подхода к исследованию феномена «риск». Очень часто под риском подразумевается событие, которое может нанести ущерб предприятию[2].

Среди основных методологических подходов к исследованию сущности и роли риска следует выделить: объективный, субъективный, причинно-следственный подходы.

Часть учёных связывают риск с угрозами, что лежит в основе объективного методологического подхода к исследованию феномена риска.

Так, по мнению А.С. Шапкина, «риск – это угроза того, что предприниматель понесёт потери в виде дополнительных рисков или получит доходы ниже тех, на которые он рассчитывал» [3].

Однако угроза – это всегда объективный, т.е. экзогенно и реально существующий тренд или событие, часто неконтролируемые агентами реального сектора и сопровождаемые прежде всего опасностью потерь и нанесением вреда, влекущими за собой ущерб. Наряду с этим, риск связан с эвентуальностью (т. е. возможностью) наступления неблагоприятного события и потерь, недостижения ожидаемой эффективности функционирования агентов реального сектора или усиления отклонений от них. Конечно, риск связан с угрозами посредством феномена «неопределённости» и характеризует состояние дел через призму (без) действий конкретного субъекта.

Другая часть учёных полагает, что риск носит достаточно субъективный характер и базируется на субъективном методологическом подходе к исследованию понятия «риск».

Н.Б. Ермакова отмечает: «Риск – это обобщенная субъективная характеристика ситуации принятия решения в условиях неопределённости, отражающая возможность появления ущерба в результате последствий принятия такого решения» [2].

Действительно, риск очень часто связан с ситуацией выбора субъекта реального сектора: либо между взаимовыгодным и ненадёжным вариантом принятия решения по отношению к выбору партнёра, получения прибыли и

т.д. и менее привлекательным, но наиболее надёжным. Поэтому он непосредственно взаимосвязан с принятием решений в условиях риска неопределённости, требующих оптимального выбора.

При причинно-следственном методологическом подходе к исследованию феномена риска ряд учёных подчёркивают причинно-следственную связь при трактовке понятия риск, сочетая факторы и последствия возможностей возникновения ущерба. Так, риск – это сочетание вероятности и последствий наступления неблагоприятных событий [1].

По мнению авторов, риск – это вероятностное наступление опасности в случае проявления неожиданных потерь планируемой прибыли, основного и оборотного капитала, при неожиданном изменении условий функционирования компании или неблагоприятных обстоятельства, нарушающих её безопасность.

Так, в данной категории подчёркивается прежде всего причинно-следственная связь между экзогенными и эндогенными причинами и самой опасностью возникновения разного рода экономических потерь деятельности агентов в реальном секторе. При этом риск возникает как следствие «рискованной» сделки и может быть связан не только с эндогенными, но и с экзогенными факторами, а именно: с действиями конкурентов, изменением цены на рынке, неблагоприятными погодными условиями, а также непредвиденными политическими событиями, имеющими тяжёлые последствия для бизнеса.

Кроме того, авторами отмечается взаимосвязь функционирования агента реального сектора и обеспечения экономической безопасности в условиях неопределённости и риска. При этом экономическую безопасность предприятия можно представить в качестве состояния защищённости от угроз.

При проведении аналитической работы были определены основные задачи исследования риск-менеджмента и обеспечения экономической безопасности транспортного предприятия в России:

1. Раскрытие сущности риска транспортного предприятия;
2. Обозначение взаимосвязи категорий «неопределённость», «риски транспортных компаний» и «потери»;
3. Представление классификации рисков транспортной компании;
4. Обнаружение ключевых факторов рисков;
5. Исследование методов минимизации возникновения рисков;
6. Анализ управления рисками и обеспечения экономической безопасности транспортного предприятия ООО «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК».

### Основная часть

Деятельность транспортного предприятия России осуществляется в условиях неопределённости и рисков возникновения разного рода потерь. Взаимосвязь категорий: «неопределённость → риски транспортной компании → потери» представлена на рис. 1.

Неопределённость, в количественном отношении, подразумевает возможность отклонения результатов деятельности транспортной компании от ожидаемого или среднего значения как в меньшую, так и в большую сторону.

Другими словами, риск транспортного предприятия – это некоторое вероятное событие, которое может произойти в условиях неопределённости, вызванного экзогенными и эндогенными причинами при трёх экономических результатах, оцениваемых чаще всего в финансовых показателях:

- отрицательный (ущерб, убыток, проигрыш);
- положительный (выгода, прибыль, выигрыш);
- нулевой (ни ущерба, ни выгоды).

<i>Неопределённость</i>	<i>Риски транспортного предприятия</i>	<i>Потери</i>
Неполнота или неточность информации об условиях осуществления деятельности транспортного предприятия реального сектора	Возможность, вероятность потерь деятельности транспортного предприятия реального сектора в связи с неопределённостью	Ущерб, убыток транспортной компании, связанный с наступлением рискованного события в условиях неопределённости (потери фондов рабочего времени, рост затрат, ущерб окружающей среде и т.д.)

Рис. 1. Взаимосвязь категорий:

«неопределённость → риски транспортного предприятия → потери»

Транспортные предприятия [4] осуществляют свою деятельность на всей территории страны, выбирают оптимальный вид транспорта с учётом особенностей доставки и груза. При выполнении транспортировки в регионы служба транспортного предприятия, организующая доставку груза, даёт оценку негативных событий и принимает меры, которые уменьшат ущерб при наступлении этих событий. В этом случае возникают риски, непосредственно связанные с работой в регионах. Это производственные риски, коммерческие

и финансовые риски, когда уровень жизни населения, политическое, экономическое и социальное положение могут повлиять непосредственно на деятельность предприятий.

В целом эффективность управления транспортным предприятием в большей степени определяется правильной оценкой рисков, идентификацией их местоположения в системе классификации.

Сегодня насчитывается огромное количество вариантов независимых классификаций рисков по различным параметрам. При этом каждая из классификаций по-своему раскрывает различные стороны природы рисков, которые подразделяются на основе различных квалификационных признаков.

Так, Ю.М. Бахрамов и В.В. Глухов [5] делают акцент на степени потерь прибыли и предлагают следующую классификацию рисков:

- допустимые потери (потери, величина которых не больше расчётной прибыли);
- критические потери (потери, величина которых больше расчётной прибыли);
- катастрофический риск (потери, превышающие стоимость всего имущества) [2].

В свою очередь А.С. Шапкин выделяет риски по следующим квалификационным признакам:

- по субъектам;
- по степени ущерба;
- по сферам появления;
- по источникам возникновения [3].

В настоящее время существует также множество классификаций рисков, связанных со спецификой деятельности транспортного предприятия.

Анализ деятельности ведущих транспортных предприятий в России при осуществлении мультимодальных перевозок грузов, в т.ч. ООО «Деловые линии» с базовым центром в Санкт-Петербурге, позволяет авторам классифицировать риски в зависимости от экзогенных и эндогенных причин возникновения: политические, рыночные, коммерческие, природные, производственные, социальные и технические.

Политические риски – это вероятность возникновения опасности непредвиденных потерь и ущерба транспортных предприятий в результате изменения действующего законодательства.

Рыночные риски, значимые для транспортных предприятий, связаны со снижением цен на предлагаемые услуги на рынке, ростом стоимости электроэнергии, топлива и транспортных тарифов. Всё это заставляет внедрять инновационные методы при планировании экономической политики [6] в деятельности транспортных предприятий.

Коммерческие риски связаны со снижением покупательской способности населения и, как следствие, спроса, а также с колебаниями валютного курса и вероятности невозврата основной суммы долга по кредиту и процентов по нему, ростом ставки процента по кредитным договорам.

Природные риски вызываются неблагоприятными погодными условиями, климатическим воздействием на груз транспортного предприятия.

Производственные риски представляют собой вероятность потерь при производстве транспортных услуг компаниями и неудовлетворение потребительского спроса на транспортные услуги, осуществляемые транспортными компаниями.

Социальные риски могут возникать из-за конфликта между работниками транспортного предприятия.

Технические риски появляются в результате непрофессиональной эксплуатации транспорта и оборудования.

Наряду с этим, основными техническими рисками для транспортных предприятий являются операционные риски, связанные с ремонтом транспорта. Для защиты от этих рисков предприятие использует систему регламентного технического обслуживания и страхование транспорта.

Отдельно следует выделить транспортный риск в структуре технического риска, а именно вероятность потери груза при транспортировке.

В частности, при осуществлении мультимодальных перевозок возникают специфические факторы риска, которые обусловлены:

- качеством профессиональной подготовки работников, осуществляющих доставку груза;
- техническим состоянием транспортных средств;
- сложным рельефом автомобильных дорог.

Уровень транспортного риска представляет собой разницу между прогнозом и реальностью [7], когда транспортировка груза зависит от неопределённости внешней среды.

Транспортное предприятие осуществляет свою деятельность в условиях риска. Следовательно, разработка эффективной политики управления рисками

и обеспечения безопасности транспортных предприятий в России – это первоочередная задача.

Для эффективной работы риск-менеджмента лидирующие транспортные компании ООО «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК» учитывают следующие ключевые факторы:

1) идентификация разных рисков и взаимосвязей между ними, наличие информации об эвентуальных (т. е. возможных) компенсациях, о степени рисков, признаваемых допустимыми в понимании руководителей транспортной компании и заинтересованных лиц;

2) осознание того, каким образом риски отражаются на финансово-хозяйственной деятельности и результатах транспортного предприятия, а также сбор сведений о вероятности возникновения и степени значимости существующих рисков путём создания информационной системы в рамках информатизации;

3) анализ возникающих противоречий при управлении рисками транспортной компании и мероприятия, способствующие эффективному распределению существующих ресурсов в соответствии с уровнем рисков;

4) снижение изменения (распределения) величины прибыли благодаря разработке эффективной системы стимулирования на базе уровня рисков, поиск новых финансовых возможностей и передача рисков с применением созданной инфраструктуры риск-менеджмента.

При выборе определённого метода разрешения различных рисков транспортные компании исходят из конкретных принципов:

1) принцип степени риска (уровень риска не должен превышать размер собственного капитала);

2) принцип сиюминутного эффекта (не следует рисковать всеми имеющимися ресурсами ради малого результата в кратчайшие сроки);

3) принцип обнаружения и предвидения последствий риска (возможность идентификации рисков и его последствий).

Реализация на практике обозначенных принципов состоит прежде всего в оценке максимально возможного убытка по конкретному типу риска. После необходимо сопоставлять его с объёмом существующего капитала транспортной компании, подвергаемой данному риску. Затем нужно сравнивать совокупный убыток с совокупной величиной собственных финансовых средств. Это даст возможность обозначить, не приведёт ли определённый риск к нарушению финансовой безопасности и состоянию банкротства транспортной компании.

В целом, преимущества мультимодальной перевозки транспортными компаниями состоят в применении принципов оптимизации графиков движения транспорта, в установлении точного времени доставки, выборе видов транспортных средств и идентификации, расчёте и минимизации степени риска.

В целом эффективное управление рисками и безопасностью на транспортных предприятиях России базируется на определённых концепциях. Так, управление рисками и обеспечение безопасности на транспортном предприятии ООО «Деловые линии» основывается на концепции «приемлемого» риска, которая подразумевает влияние на уровень риска, доработку его до оптимального значения при предварительной оценке рисков.

В настоящее время транспортное предприятие ООО «Деловые линии» постоянно отслеживает и выявляет риски, оценивает действующие правила и системы управления рисками для учёта возможных изменений рыночной конъюнктуры в своей деятельности, проводит мероприятия по управлению рисками, хотя некоторые виды рисков находятся вне её контроля. Её основная производственная деятельность подвержена повышенному уровню риска, связанному с безопасностью транспортировки. На рынке автомобильных перевозок на конъюнктуру рынка оказывает воздействие большое количество факторов, поэтому изменения на этом рынке трудно прогнозировать.

Для минимизации рисков предприятие проводит постоянный мониторинг уровня спроса и предложения на рынке, повышает качество оказания транспортных услуг, ведёт подготовку квалифицированного персонала, проводит модернизацию контейнерных терминалов для оптимизации структуры перевозок, совершенствует систему качества управления и контролирует транспортировку груза.

ООО «Деловые линии» осуществляет свою деятельность в России и за её пределами, при этом использует конкурентные преимущества своего транспорта для получения максимальных доходов, минимизации издержек и уменьшения эксплуатационных и коммерческих рисков.

Предприятие испытывает недостаток ликвидных средств из-за продолжающегося экономического кризиса, а также в результате обслуживания своих долговых обязательств. Для обеспечения непрерывной деятельности предприятие проводит реструктуризацию задолженности. Руководство осуществляет анализ потоков денежных средств, проводит программу по сокращению затрат, снижению финансовых рисков и оптимизации капитальных издержек.

Существующая практика распределения и перераспределения рисков проявляется в том, чтобы определить ответственного за риски конкретного участника сделки – транспортного предприятия. Именно оно может лучше всех оценивать, контролировать и минимизировать риски. Однако если такой партнер как «Деловые линии» не сможет отвечать по своим обязательствам, то, соответственно, не предупредит и не преодолет последствия от действия рисков.

Транспортные предприятия очень часто имеют ограниченные денежные ресурсы для компенсации риска, которые они могут применять, не подвергая опасности результаты своей финансово-хозяйственной деятельности. Распределение риска осуществляется при создании финансового плана будущего проекта и формирования контрактных документов, что позволяет минимизировать риски. Распределение рисков между участниками проекта, наряду с их анализом, может носить как качественный, так и количественный характер. Для количественного распределения и перераспределения рисков в разных проектах необходимо применять определённую концептуальную модель.

Транспортные эксперты просчитывают возможные риски, связанные с комбинированными грузоперевозками, разрабатывают программы оценки рисков и используют современные транспортные схемы, при этом в каждом случае компания передаёт значительную часть риска страховщику.

Страхование риска в деятельности транспортных предприятий «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК» – это основной и часто используемый метод управления и снижения степени риска. Страхование – это форма заблаговременной аккумуляции ресурсов, которые необходимы для возмещения убытков от возможного воздействия рисков. Экономическая сущность страхования состоит в формировании резервного (страхового) фонда, платежи в него для транспортного предприятия меньше сумм возможного ущерба. Применяя страхование, можно возместить результаты негативных последствий.

Страхование рисков – это защита имущественных интересов транспортного предприятия при наступлении страхового события (страхового случая) специальными страховыми компаниями (страховщиками). Страхование происходит за счёт денежных фондов, формируемых ими путём получения от страхователей страховых премий (страховых взносов)» [8].

Таким образом, страхование рисков является обязательным условием функционирования транспортного предприятия, покрывающим незапланированные затраты от срыва заключаемых контрактов, действий злоумышленников или потерь из-за стихийных бедствий.

Так, компания «СДЭК», помимо контроля сохранности почтовых отправок на всех этапах доставки, при оформлении посылок, страхует вероятностные риски.

Наряду со страхованием рисков, транспортные компании применяют такой метод минимизации и управления коммерческими рисками, как диверсификация. Данный метод заключается в распространении деятельности транспортных компаний на новейшие сферы, что выражается в расширении ассортимента предоставляемых транспортных услуг, а также географической сферы деятельности. Рост ассортимента транспортных услуг в «Деловых линиях» обусловлен, во-первых, за счёт увеличения количества авиаперевозок, а также, во-вторых, роста грузооборота доставки малотоннажным транспортом. Это позволило расширить и географическую среду функционирования. При осуществлении доставки почтовых отправок, оборудования, товаров и грузов, транспортное предприятие «СДЭК» активно развивается, привлекая новых клиентов и партнёров с открытием отделений в крупных городах России, а также в странах ближнего и дальнего зарубежья, в т. ч. в Китае. Транспортная компания «ПЭК» постоянно открывает новые филиалы по всей территории в национальном хозяйстве России и осваивает разные виды транспорта, выполняя расширение применения системы мультимодальных перевозок, осуществления сборной транспортировки грузов в короткие сроки.

Кроме того, комбинирование грузоперевозок [9] позволяет также минимизировать уровень рисков и эффективно управлять ими. Так, для ООО «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК» важным аспектом становится комбинирование грузоперевозок с сопутствующими услугами (перевалка грузов, складирование и т.д.)

С этой целью в России появляются новые автобаны большой пропускной способности, с развитой инфраструктурой, которые позволяют ускорить процесс доставки грузов, повышают безопасность и управляемость транспортного средства, что позволяет исключить непредвиденные ситуации в пути, снизить риски при использовании всех видов транспортных средств

Изменения в российском законодательстве также приводят к появлению законодательных рисков, связанных с деятельностью транспортного предприятия. Сюда относятся риски налогового регулирования, требования по лицензированию и т.д. Предприятие строит свою работу в соответствии с действующим законодательством, постоянно отслеживая все изменения. При этом корректирует свою деятельность с государственными органами в вопросах нормативно- правового соответствия с законодательством страны.

Таким образом, оценка рисков позволяет транспортным компаниям выявлять угрозы и уязвимости, которые могут снижать безопасность их деятельности. При применении методологии управления рисками транспортными предприятиями ООО «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК» выполняются следующие основные операции:

1) формирование, анализ и корректировка системы эффективных решений в сфере управления рисками транспортного предприятия на базе необходимого объёма достоверной информации с учётом объективных характеристик среды функционирования компании, не оказывающей негативное влияние на его финансово-хозяйственную безопасность;

2) разработка стратегии управления рисками и плана по их снижению, предназначенные для того, чтобы принять меры воздействия на идентификационные риски;

3) выявление уязвимостей организационного и технологического характера, которые могут создать угрозы деятельности транспортного предприятия, что может привести к возникновению рисков;

4) применение эффективных методов управления и снижения разных рисков.

### **Выводы**

Важнейшим мероприятием при формировании системы риск-менеджмента транспортных предприятий является создание портфеля рисков компаний, включающего идентификацию конкретных видов рисков, непосредственно связанных с их функционированием.

Процесс управления рисками и экономической безопасностью транспортной компании, идентификация факторов риска представляет собой достаточно трудоёмкую задачу. Особенности риск-менеджмента транспортного предприятия выражаются в идентификации и нейтрализации аномальных явлений в деятельности компании, препятствующих достижению поставленных целей, которые не могут быть эффективно разрешены в пределах традиционных функциональных систем управления.

Для снижения степени вероятных рисков и неопределённости в достижении заданных уровней обслуживания населения транспортному предприятию необходимо своевременно принять верное решение о возможных изменениях в своей деятельности, а присутствие риска предполагает обязательный выбор правильного варианта решения, при этом транспортное предприятие должно оценить степень риска с целью его минимизации.

Оценка рисков стала необходимой в процедурах и системах управления рисками и обеспечения экономической безопасности транспортных предприятий, независимо от специфики их деятельности. Она представляет собой процесс расчёта количественным или качественным методами уровня риска.

Большое значение при управлении рисками и обеспечения экономической безопасности транспортных компаний являются методы минимизации рисков, которые связаны прежде всего с постоянным мониторингом рисков, анализом и прогнозированием потерь, возникающим при возникновении различных типов рисков.

В настоящее время эффективными методами минимизации и управления уровнем рисков транспортных предприятий являются страхование, диверсификация или хеджирование рисков, комбинирование перевозок в рамках разных мультимодальных схем. На наш взгляд, их необходимо применять в комплексе. Кроме того, для минимизации инвестиционных и инновационных рисков необходимо применять особую интеграционную форму взаимосвязей транспортных компаний путём формирования совместных инвестиционных фондов с применением средств государственных органов. Это даст возможность снизить стоимость привлечённых денежных ресурсов, риски недобросовестной конкуренции, провоцируемых нелегитимными перевозчиками в рамках формирования единого мультимодального пространства.

Риск-менеджмент и безопасность на примере транспортных предприятий ООО «Деловые линии», «СДЭК» и «ПЭК» осуществляется в соответствии с методологией, включающей факторы, принципы, разработанные концепции и стратегии эффективного управления с применением обозначенных методов минимизации разных видов рисков.

#### Список источников

1. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 512 с. – (Библиотека словарей «ИНФРА-М») [Электронный ресурс]. – URL:<http://znanium.com/catalog/product/751618/> (дата обращения 19.06.2019).
2. **Ермасова Н.Б.** Риск-менеджмент организации: учебно-практическое пособие / Н.Б. Ермасова. – М.: Дашков и Ко, 2014. – 380 с.
3. **Шапкин А.С., Шапкин В.А.** Теория риска и моделирование рисков ситуаций [Текст]: учебник/А.С.Шапкин, В.А.Шапкин.– М.: Дашков и Ко, 2014. – 879 с.
4. **Зуева О.А., Зыбин О.С., Княтов А.Л.** Роль субъектов реального и финансового секторов в национальной инновационной системе // Журнал

- Современная наука: актуальные проблемы теории и практики, серия «Экономика и Право». – 2016. – №4. – С. 107–111.
5. **Бахрамов Ю.М., Глухов В.В.** Финансовый менеджмент: учебник для вузов. – 2-е изд.; стандарт третьего поколения / Ю.М. Бахрамов, В.В. Глухов. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.
  6. **Зуева О.А.** Инновационный потенциал как новый индикатор экономического роста национального хозяйства России и конвергенции его подсекторов: монография / О.А. Зуева. – СПб.: Издательский центр «ООО Интермедия», 2018. – 120 с.
  7. **Долгачёва И.Н.** Управление экономическими рисками в сфере контейнерных перевозок / ФГБОУ ВПО МГУПС (МИИТ) 2. – Москва, 2014. – 142 с.
  8. **Чернова Г.В, Кудрявцев А.А.** Управление рисками [Текст]: учеб. пособие / Г.В. Чернова, А.А. Кудрявцев. – М.: Невский проспект, Велби ТК, 2009. – 160 с.
  9. **Шапкин А.С., Шапкин В.А.** Теория риска и моделирование рискованных ситуаций [Текст]: учебник/А.С. Шапкин, В.А. Шапкин. –М.: Дашков и Ко, 2014. – 879 с.
  10. Методы управления риском [Электронный ресурс]. URL: <https://www.studfiles.ru/preview/1477228/page:4>(дата обращения 21.06.2019).

#### References

1. Modern economic dictionary / В.А. Raizberg, L.Sh. Lozovsky, E.B. Starodubtseva. – 6th ed., Pererab. and add. – М.: INFRA-M, 2017. – 512 p. – (Library of dictionaries «INFRA-M»). – [Electronic resource]. -- URL: <http://znanium.com/catalog/product/751618/> (appeal date 06/19/2019).
2. **Ermasova N.B.** Risk-organization management: study guide / N.B. Yermasov. – М.: Dashkov and Co., 2014. – 380 p.
3. **Shapkin A.S., Shapkin V.A.** The Theory of Risk and Risk Situation Modeling [Text]: textbook / A.S. Shapkin, V.A. Shapkin. – М.: Dashkov & Co., 2014. – 879 p.
4. **Zueva O.A., Zybin O.S., Kiyatov A.L.** The role of subjects of the real and financial sectors in the national innovation system // Journal of Modern Science: Actual Problems of Theory and Practice, a series of «Economics and Law». – 2016. – №4. – P. 107–111.
5. **Bahramov Yu.M., Glukhov V.V.** Financial Management: a textbook for high schools 2 nd ed. third generation standard. / Yu.M. Bahramov, V.V. Deaf. – SPb.: Peter, 2011. – 496 p..
6. **Zueva O.A.** Innovative potential as a new indicator of economic growth of the national economy of Russia and the convergence of its subsectors: monograph / O.A. Zueva. – SPb.: Publishing Center «LLC Intermedia», 2018. – 120 p.

7. **Dolgacheva I.N.** Management of economic risks in the field of container transportation / FSBEI HPE MGUPS (MIIT) 2. – Moscow, 2014. – 142 p.
8. **Chernova G.V., Kudryavtsev A.A.** Risk-management [Text]: studies. allowance / G.V. Chernova, A.A. Kudryavtsev. – M.: Nevsky Prospect, Velbi TK, 2009. – 160 p.
9. **Shapkin A.S., Shapkin V.A.** The theory of risk and modeling of risk situations [Text]: textbook / A.S. Shapkin, V.A. Shapkin. – M.: Dashkov and Co., 2014. – 879 p.
10. Risk-management methods [Electronic resource]. – URL: <https://www.studfiles.ru/preview/1477228/page:4> (contact date 06/21/2019).