

Оценка современного состояния и перспективы развития транспортно-логистической системы Российской Федерации в контексте управления рисками

Стафеева Н. П.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; st.n.p.1990@gmail.com

РЕФЕРАТ

В современных условиях экономического развития одним из драйверов долгосрочного роста реального ВВП любого государства является технологическое развитие, которое в условиях перехода на инновационную траекторию развития экономики проявляется в инновационной деятельности. Инновационная деятельность в форме научно-технического прогресса считается ключевым фактором социально-экономического развития государства. Перспективы экономического развития Российской Федерации, которые обусловлены переходом к инновационной модели развития, актуализируют исследования в области функционирования инновационной экономики, в том числе в отношении внешнеэкономической политики, регулирования внешнеэкономической деятельности и международного инновационного обмена. Исследование рисков при осуществлении международного обмена товарами, услугами и знаниями в целях управления рисками цепей поставок, а также функционирование системы управления рисками является актуальной и важной государственной задачей. В статье предлагается классификация внешних факторов риска. На основании анализа функционирования логистической отрасли России выявляются основные проблемы, которые приводят к повышенным логистическим издержкам (неразвитая логистическая инфраструктура, неэффективность цепей поставок, отсутствие четкого планирования логистики, неэффективность системы управления рисками). Делается вывод о том, что для решения существующих проблем и совершенствования логистической отрасли России необходимо решить задачи снижения рисков безопасности и обеспечения устойчивости цепей поставок. Успешное решение этих задач обусловлено формированием и развитием транспортно-логистических кластеров и реализацией инновационных решений в IT-поддержке логистических бизнес-процессов.

Ключевые слова: инновационная деятельность, логистика, внешнеэкономическая деятельность, цепи поставок, риски, транспортно-логистический кластер, IT-поддержка логистических бизнес-процессов, цифровой транспорт, цифровая логистика

Assessment of the Current State and Prospects for the Development of the Transport and Logistics System in Russia Federation in the Context of Risk Management

Stafeeva N. P.

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPA), Saint-Petersburg, Russian Federation; st.n.p.1990@gmail.com

ABSTRACT

In modern conditions of economic development, one of the drivers of the long-term growth of the real GDP of any country is its technological development, which, in the conditions of transition to an innovative trajectory of economic development, is manifested in innovation activity. Innovation in the form of scientific and technological progress is considered a key factor in the socio-economic development of the state. Prospects for the economic development of the Russian Federation, which are caused by the transition to an innovative model of development, actualize research in the

field of the functioning of the innovation economy, including in relation to foreign economic policy, regulation of foreign economic activity and international innovation exchange. The study of risks in the international exchange of goods, services and knowledge for the management of supply chain risks, as well as the functioning of the risk management system, is an urgent state task. The article suggests classification of external risk factors. Based on the analysis of the functioning of the logistics industry in Russia, the main problems that lead to increased logistical costs are identified (undeveloped logistics infrastructure, inefficient supply chains, lack of clear logistics planning, ineffectiveness of the risk management system). It is concluded that in order to solve existing problems and improve the development of the logistics industry in Russia, it is necessary to solve the tasks of reducing security risks and ensuring the stability of supply chains.

The successful solution of these tasks is conditioned by the formation and development of transport and logistics clusters and the implementation of innovative solutions in IT-support of logistics business processes.

Keywords: innovation activity, logistics, foreign economic activity, supply chain, risks, classification, transport and logistics cluster, IT-support of logistics business processes, digital transport, digital logistics

Введение

В настоящее время одной из самых актуальных тем в экономической науке является исследование экономического роста, так как его результаты служат основой для формирования и реализации экономической политики и развития государства в перспективе.

Экономический рост, как известно, определяется совокупностью факторов, как общих для разных стран, так и специфических для национальных экономик; при этом труд и капитал как основные факторы экономического роста объясняют не более 20% роста выпуска [9, с. 7]. В современных условиях экономического развития одним из драйверов долгосрочного роста реального ВВП любого государства является технологическое развитие, которое в условиях перехода на инновационную траекторию развития экономики проявляется в инновационной деятельности. Инновационная деятельность в форме научно-технического прогресса (НТП) в современных теориях эндогенного роста считается ключевым фактором социально-экономического развития.

Анализ влияния НТП на экономический рост позволил выделить следующие ключевые факторы [9]: рыночная конкуренция; расстояние до технологической границы; ограниченность доступа к финансовым ресурсам; человеческий капитал; наделенность фактором производства и его цена; прямые иностранные инвестиции; неравномерный рост и циклы; социальный капитал; модели диффузии технологий; международная торговля.

Перспективы экономического развития Российской Федерации, которые обусловлены переходом к инновационной модели развития, актуализируют исследования в области функционирования инновационной экономики, в том числе в отношении внешнеэкономической политики, регулирования внешнеэкономической деятельности и международного инновационного обмена. Исследование рисков при осуществлении международного обмена товарами, услугами и знаниями в целях управления рисками цепей поставок, а также функционирование системы управления рисками (СУР) является, таким образом, актуальной государственной задачей.

Фундаментальный вклад в исследование рисков в экономической деятельности внесли как зарубежные (Ф. Найнт, Р. Кантильон, А. Смит, Дж. Милль, И. У. Сениор, А. Маршал, А. Пигу, Дж. М. Кейнс и др.), так и российские ученые (В. Д. Рудашевский, Л. Растринин, Р. Райзберг, М. Г. Лапуста и др.). Более того, существует от-

дельное научное направление, в котором риск рассматривается как конституирующий признак предпринимательства (Р. Кантильон, Й. Тюнен, Ф. Найт). Однако среди исследователей отсутствует единое мнение относительно определения предпринимательского риска.

В общем виде риск определяется как деятельность, связанная с преодолением неопределенности в ситуации неизбежного выбора, в процессе которой имеется возможность количественно и качественно оценить вероятность достижения предполагаемого результата, неудачи и отклонения от цели [10, с. 33].

В экономической деятельности риск и управление «идут рука об руку», поэтому наиболее верным является следующий подход к определению сущности риска: «Риск — это предполагаемые результаты деятельности в ситуации неопределенности и неизбежного выбора, когда субъект управления может: а) выявить положительные и отрицательные последствия деятельности; б) оценить вероятности их возникновения; в) оценить степень тяжести (серьезности) этих последствий» [2, с. 13]. Неопределенность в экономической и предпринимательской деятельности возникает под воздействием не только экономической конъюнктуры, но и совокупности факторов как внутренней, так и внешней среды, хотя действуют и влияют они с разной интенсивностью.

В настоящее время исследователями предложено достаточно много различных классификаций рисков; по нашему мнению, с учетом необходимости рассматривать риски в контексте принятия управленческих решений, в качестве классификационного признака для группировки (классификации) рисков следует принять такой признак, как «среда возникновения риска».

Внутренняя среда не отличается стопроцентной предсказуемостью, но ее уровень в значительной степени зависит от уровня управления и качества принятого управленческого решения. Многие из того, что относят к элементам неопределенности, на самом деле является только следствием слабого менеджмента. Значительно интенсивнее (и агрессивнее) действуют факторы риска внешней среды, но тоже по-разному. Так, например, риск появления неблагоприятных изменений в налоговом законодательстве обязательно непосредственно отразится на результатах деятельности предприятия, т.е. его влияние на производитель является прямым и непосредственным. В целом, факторы внешней среды, влияющие на уровень риска, подразделяются на факторы прямого и косвенного воздействия (рис. 1).

Управление рисками (риск-менеджмент) представляет собой специальный вид управленческой деятельности, направленной на смягчение воздействия риска. Значение управленческих решений, с принятием которых сталкиваются менеджеры, определяется, прежде всего, уровнем риска, приемлемым для хозяйствующего субъекта. Каждая компания характеризуется собственными предпочтениями, связанными с видом и уровнем риска. На основе этого выявляются риски, которым она подвержена в процессе экономической деятельности, определяется допустимый (приемлемый) уровень риска, а также методы, позволяющие избежать потерь, возникающих в результате действия конкретного вида риска. Совокупность таких действий и представляет систему управления рисками.

Управление рисками — это особенная область экономики, требующая знаний в области анализа хозяйственной деятельности, методов принятия управленческих решений, оптимизации, эффективности бизнеса и т.д. Работа риск-менеджера нацелена на защиту компании от рисков, угрожающих ее доходам, и обеспечивает решение главной задачи финансового менеджмента — выбор из альтернативных возможностей оптимального варианта.

Как и любым общественным явлением, риском можно и нужно управлять. Управление риском в самом общем виде представляет собой процесс недопущения или минимизации негативных последствий возникновения рисков ситуации. Речь идет

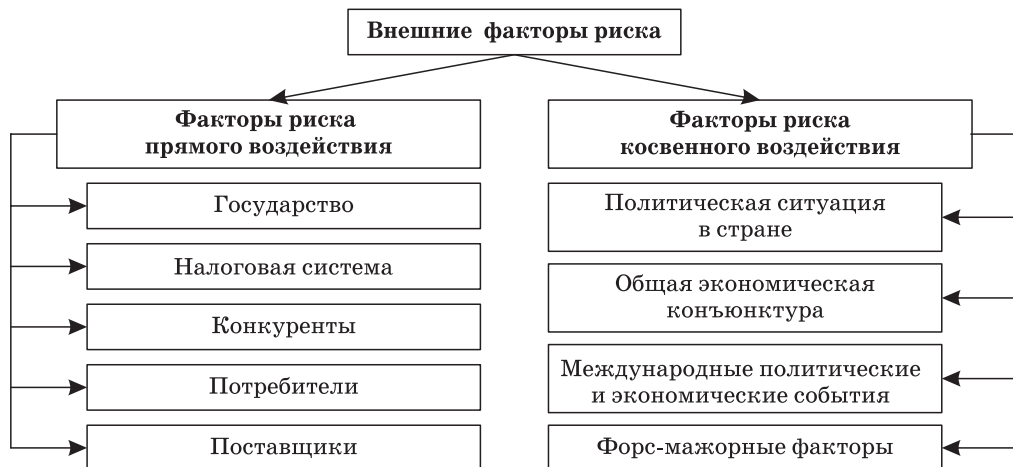


Рис. 1. Классификация внешних факторов риска
Fig. 1. Classification of external risk factors

об изыскании возможностей ухода из зон возможных потерь, которые определяют-ся как области, в которых существует потенциальная возможность для предприятия понести потери или существования в них с минимальным уроном для хозяйственной деятельности.

Зоны возможных потерь предприятие определяет для себя индивидуально, в зависимости от специфики производственной деятельности. В мировой практике принято выделять четыре зоны, которые, тем не менее, существуют при любых обстоятельствах: потеря собственности; потеря дохода; потеря ведущих работников компании; юридическая ответственность перед другими лицами.

Рассмотрим современное состояние транспортно-логистической системы Российской Федерации в контексте управления рисками. Всемирный банк каждые два года публикует результаты оценки стран мира по системе Logistic Performance Index¹, включающий следующие показатели: Customs (таможня); Infrastructure (инфраструктура); International shipments (международные перевозки); Logistics competence (логистическая компетентность); Tracking and tracing (отслеживание и трассировка); Timeliness (своевременность).

В рейтинге Logistic Performance Index (LPI) Российская Федерация в 2012 г. занимала 95-е место из 155 стран (LPI Score 2,58), в 2014 г. — 90-е место из 160 стран (LPI Score 2,69), а в 2016 г. — 99-е место из 160 стран (LPI core 2,57). Динамика LPI за период 2012–2016 гг. свидетельствует о тенденции усиления логистического потенциала мирового сообщества, поскольку 95-му месту России в 2012 г. соответствовала оценка 2,58 балла, 90-му месту в 2014 г. — оценка 2,69 балла, 99-му месту в 2016 г. — оценка 2,57 балла.

На протяжении этого периода лидирующую позицию по LPI занимает Германия, которая представляет собой не только самый крупный рынок Европы, но и является центром глобальной логистики с 25% общеевропейского рынка логистики². В структуре экономики Германии логистика находится на третьем месте; первое и второе места занимают, соответственно, автомобилестроение и торговля³. Круп-

¹ LPI.worldbank.org.

² Экономический обзор Германии: рынок, производство, инновации. URL: www.gtai.de.

³ Обзор состояния экономических и основных направлений внешнеэкономической деятельности РФ в 2015 году [Электронный ресурс]. URL: exporikirov.ru (дата обращения: 20.02.2018).

нейшими немецкими логистическими компаниями являются Deutsche Post DHL, DB Mobility Logistics AG, Kuhn and Nagel.

Германия является также и лидером инноваций; именно в этой стране компании объединяются в кластеры, в состав которых входят как научно-исследовательские институты, так и университеты. Компании достигают уровня международного масштаба, при этом экономическими игроками также является большое количество малых и средних предприятий, обладающих новаторским потенциалом.

Логистика в современной России представляет собой совокупность сложных взаимодействий, образующихся в процессе движения товарно-материальных ценностей, между разноплановыми и разноуровневыми элементами системы, находящимися на значительном удалении друг от друга и нередко функционирующими в принципиально отличающихся условиях. Анализ функционирования логистической отрасли России [4–8 и др.] позволил выявить следующие основные проблемы: неразвитая логистическая инфраструктура; неэффективность цепей поставок; отсутствие четкого планирования логистики; неэффективность СУР (табл. 1).

Существующие проблемы функционирования логистической отрасли закономерно приводят к повышенным логистическим издержкам. Развернутая классификация логистических издержек, содержащая 16 классификационных признаков и упорядоченных по ним видов логистических издержек, представлена в работе М. Н. Григорьева, А. П. Долгова и С. А. Уварова [3].

И. В. Яхнеева при оценке издержек управления рисками логистических систем выделяет отдельные категории издержек рисков в противопоставлении с издержками управления [11]. Точность определения величины ущерба от наступления рискового события во многом обеспечивается системностью в исследовании категории логистического риска (рис. 2).

Мы поддерживаем мнение [5, с. 32], что для решения существующих проблем и совершенствования развития логистической отрасли России необходимо решить задачи снижения рисков безопасности и обеспечения устойчивости цепей поставок. Успешное решение этой задачи мы связываем, во-первых, с формированием и развитием транспортно-логистических кластеров, которые в настоящее время в Российской Федерации находятся в стадии зарождения, и, во-вторых, с реализацией инновационных решений в IT-поддержке логистических бизнес-процессов.

Россия занимает важное географическое и стратегическое положение в мире. На ее территории формируются несколько транспортно-логистических коридоров меридионального и широтного направлений. Главными из них являются транспортно-логистический коридор «Север-Юг», проходящий в европейской части России (от Балтийского моря до Черного и Каспийского морей), и «Запад-Восток», сложившийся на основе Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, который определяет направления грузопотоков между странами Восточной Европы (Чехия, Польша, Румыния и др.) и странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Япония, Республика Корея, Китай и т. д.).

Привлекательным становится также направление вдоль побережья Северного Ледовитого океана, которое формирует «Северный» транспортно-логистический коридор. Комплексное развитие Арктики и создание морского транспортного коридора Северного морского пути создают новую транспортную конфигурацию Евразийского континента. Все эти коридоры обеспечивают производственные, экономические, транспортные, информационные связи между странами Европы, Азии и Америки, которые следует рассматривать с позиций формирующегося шестого технологического уклада.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что современной, наиболее эффективной инновационно-ориентированной формой интеграции участников рынка транспортно-логистических услуг являются транспортно-логистические кла-

Основные проблемы функционирования логистической отрасли России

Table 1. Main problems of functioning of logistic branch of Russia

Наименование проблемы	Проявление проблемы
Неразвитая логистическая инфраструктура	Барьеры для создания эффективной сети, развития логистической отрасли и экономики в целом
Неэффективность цепей поставок	Низкая конкурентоспособность промышленности
Отсутствие четкого планирования логистики	Отсутствие синхронизации фактических продаж с планами, производствами и закупками, значительный лаг коррекции производства и закупок при нестабильном спросе; малое количество «качественных» поставщиков (низкая конкуренция, риск попадания в зависимость от поставщиков, высокая себестоимость в сценарии самостоятельного производства; неоптимальная сеть поставщиков; неэффективная карта потоков, загрузки, типа транспорта, упаковки и т. д.; конфликт интересов между производством (достаточность запасов) и закупками, контроллингом (минимизация «замороженной» ликвидности); отсутствие прозрачности в формировании логистической составляющей себестоимости; высокие удельные затраты на складскую логистику (хранение и грузообработка); срывы и невозможность качественного планирования транспортной логистики
Неэффективность СУР, используемой в деятельности таможенной службы РФ	Работа системы направлена исключительно на выявление рискованных поставок, которые могут принести экономический ущерб государству

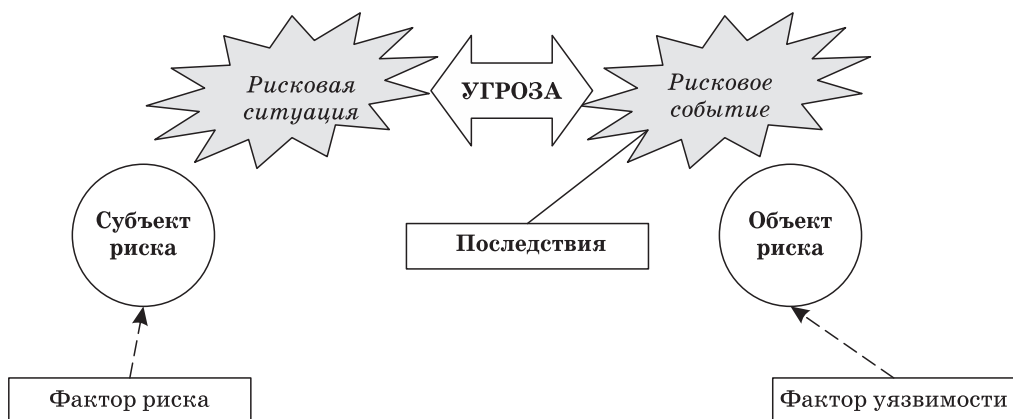


Рис. 2. Элементы риска

Fig. 2. Risk elements

стеры. Транспортно-логистический кластер (ТЛК) представляет собой группу географически локализованных взаимосвязанных компаний, специализирующихся на хранении, сопровождении и доставке грузов и пассажиров, а также организаций, обслуживающих объекты инфраструктуры и других организаций, взаимодополняющих и усиливающих сильные стороны друг друга и реализующих конкурентные преимущества территории. Необходимо подчеркнуть, что наличие инновационной составляющей является признаком любого отраслевого кластера, в том числе и ТЛК.

Звеньями ТЛК являются: производители и потребители; транспортные и экспедиторские компании; складское хозяйство; распределительные центры; терминалы; коммерческие посредники; институциональные органы; финансовые организации; страховые компании; исследовательские организации; учебные центры; консалтингово-аналитические органы; маркетинговые организации др. Реализация проектов ТЛК создает возможности для преодоления барьеров и решения проблем предприятий, входящих в кластер, включая низкую восприимчивость к инновациям и недостаточный уровень их инновационной активности.

Технологическая связанность различных субъектов рынка логистических услуг при организации и осуществлении перевозок определяет актуальность разработки и реализации проектов «Цифровой транспорт» и «Цифровая логистика». В целях улучшения качества логистических услуг и уменьшения издержек с участием различных перевозчиков при осуществлении как российских, так и международных перевозок требуется масштабная интеграция интернет-технологий Big Data.

Цифровой транспорт призван обеспечить создание единой IT-среды для взаимосвязанных систем, комплексов, технологий по организации движения и управлению единым технологическим процессом. Таким образом, цифровую трансформацию логистики можно рассматривать как новый механизм развития экономических систем, основанный на эффективных информационных связях и оптимизированных потоках данных, необходимых для решения оперативных и стратегических задач предпринимательства.

Для управления бизнес-процессами, формирования эффективной среды ведения бизнеса в России необходимо создание и использование адекватных складывающимся условиям не только IT-систем, но и внедрения «сквозных» IT-технологий, построенных на единой транспортно-логистической и торговой инфраструктуре, обеспечивающей сетевое взаимодействие бизнес-процессов и создание «цепочек ценностей для клиентов» [1, с. 597].

Для решения поставленных задач, как нам представляется, необходимо осуществить следующее: разработать концепцию цифрового транспорта и цифровой логистики в Российской Федерации; определить операторов цифровой платформы; инициировать подготовку кадров для работы в сфере IT-логистики, обладающих специальным набором компетенций для создания информационных потоков в цифровой экономике и аналитических приложений по оптимизации бизнес-процессов на различных уровнях управления экономикой.

Заключение

Основные результаты нашего исследования заключаются в следующем:

1. Перспективы экономического развития России, которые обусловлены переходом к инновационной модели развития, актуализируют исследования в области функционирования инновационной экономики, в том числе в отношении внешнеэкономической политики, регулирования внешнеэкономической деятельности и международного инновационного обмена.

2. Актуальной государственной задачей является исследование рисков при осуществлении международного обмена товарами, услугами и знаниями в целях управления рисками цепей поставок, а также эффективное функционирование системы управления рисками.
3. Классификация внешних факторов риска включает факторы прямого воздействия (государство, налоговая система, конкуренты, потребители, поставщики) и косвенного воздействия (политическая ситуация, общая экономическая конъюнктура, международные политические и экономические события, форс-мажорные факторы).
4. На основе анализа динамики Logistic Performance Index за период 2012–2016 гг. выявлена тенденция усиления логистического потенциала мирового сообщества.
5. На основании анализа функционирования логистической отрасли России выявлены основные проблемы, которые приводят к повышенным логистическим издержкам (неразвитая логистическая инфраструктура, неэффективность цепей поставок, отсутствие четкого планирования логистики, неэффективность СУР).
6. Для решения существующих проблем и совершенствования развития логистической отрасли России необходимо решить задачи снижения рисков безопасности и обеспечения устойчивости цепей поставок; успешное решение этих задач обусловлено формированием и развитием транспортно-логистических кластеров и реализацией инновационных решений в IT-поддержке логистических бизнес-процессов.
7. Для решения поставленных задач необходимо осуществить разработку концепции цифрового транспорта и цифровой логистики в России, определить операторов цифровой платформы и инициировать работу по подготовке кадров в сфере IT-логистики.

Литература

1. Абдюшева Д. Р. Инновационные решения в IT-поддержке логистических бизнес-процессов / Перспективы развития логистики и управления цепями поставок: сб. науч. тр. VII Международной научной конференции (18 апреля 2017 г.): в 2 ч. / науч. ред. В. И. Сергеев; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М. : Эс-Си-Эм Консалтинг, 2017. Ч. 2.
2. Альгин А. П. Анализ, оценка и менеджмент риска. СПб. : Изд-во СЗАГС, 2002.
3. Григорьев М. Н. Логистика: учебник для бакалавров. 4-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2012.
4. Колобкова В. А. Совершенствование логистических мультимодальных перевозок предприятия-участника ВЭД: таможенный аспект: монография. М. : ГУУ, 2014.
5. Колобкова В. А., Винник К. П. Логистика в современном мире: особенности в России и ключевые проблемы // Вестник Университета. Государственный университет управления. 2017. № 5. С. 30–33.
6. Стафеева Н. П. Проблемы организации, функционирования и развития системы управления рисками в рамках института «Таможня — Предпринимательское сообщество» // Современное экономическое и социальное развитие: проблемы и перспективы. Выпуск XVII. Сб. науч. трудов. СПб. : ИНИР, 2014–2015. С. 597–602.
7. Стафеева Н. П. Проблемы инновационного развития организационных форм совершения таможенных операций и осуществления таможенного контроля на МАПП в проекции современных тенденций и возможностей // Экономика и управление: вчера, сегодня, завтра. 2016. № 6. С. 14–20.
8. Стафеева Н. П. Формирование модели поставки высокого риска для инновационного проекта системы управления рисками в таможенных органах // Устойчивое развитие: общество и экономика: Материалы III Международной научно-практической конференции «Устойчивое развитие: общество и экономика». 20–23 апреля 2016 г. / Ред. колл.: О. Л. Маргания, С. А. Белозеров [и др.]. СПб. : Скифия-принт, 2016. С. 396–397.
9. Факторы экономического роста: научно-технический прогресс / Е. А. Пономарева, А. В. Божечкова, А. Ю. Кнобель; под ред. Е. А. Пономаревой. М. : Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2012.

10. Шапкин А. С. Теория риска и моделирование рискованных ситуаций: учебник // А. С. Шапкин, В. А. Шапкин. 5-е изд. М. : Дашков и Ко, 2012.
11. Яхнеева И. В. Оценка издержек управления рисками логистических систем / В сб.: Институты и механизмы инновационного развития: мировой опыт и российская практика. Международная научно-практическая конференция 11 октября 2011 года / Юго-Западный гос. ун-т, РГКП «Сев.-Казахстанский гос. ун-т им. М. Козыбаева». Курск, 2011. С. 321–324.

Об авторе:

Стафеева Наталья Петровна, аспирант кафедры экономики и финансов Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), st.n.p.1990@gmail.com

References

1. Abdyusheva D. R. Innovative solutions in IT support of logistic business processes/ Prospects of development of logistics and management of deliveries chains: collection of works of the VII International scientific conference (on April 18, 2017): in 2 parts / scientific edition of V. I. Sergeev; National Research University Higher School of Economics. M. : SCM Consulting, 2017. P. 2. 308 p. (In rus)
2. Algin A. P. Analysis, assessment and management of risk. SPb. : NWAPA publishing house, 2002. 200 p. (In rus)
3. Grigoriev, M. N. Logistic: the textbook for bachelors. 4 ed. M. : Uright, 2012. 836 p. (In rus)
4. Kolobkova V. A. Improvement of logistic multimodal transportations of the foreign trade activities participating enterprise: customs aspect: monograph. M. : State University of Management, 2014. 125 p. (In rus)
5. Kolobkova V. A., Vinnik K. P. Logistic in the modern world: features in Russia and key problems // Bulletin of the University. State University of Management [Vestnik Universiteta. Gosudarstvennyi universitet upravleniya]. 2017. N 5. P. 30–33. (In rus)
6. Stafeeva N. P. Problems of the organization, functioning and development of a risk management system within Institute Customs — Enterprise Community // Modern economic and social development: problems and prospects [Sovremennoe ekonomicheskoe i sotsial'noe razvitiye: problemy i perspektivy]. Release XVII. Collection of works. SPb. : INIR, 2014–2015. P. 597–602. (In rus)
7. Stafeeva N. P. Problems of innovative development of organizational forms of commission of customs operations and implementation of customs control on MAPP in a projection of current trends and opportunities // Economy and management: yesterday, today, tomorrow [Ekonomika i upravlenie: vchera, segodnya, zavtra]. 2016. N 6. P. 14–20. (In rus)
8. Stafeeva N. P. Formation of model of delivery of high risk for the innovative project of a risk management system in customs authorities // Sustainable development: society and economy: Materials of the III International scientific and practical conference “Sustainable development: society and economy” [Ustoichivoe razvitiye: obshchestvo i ekonomika: Materialy III Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii «Ustoichivoe razvitiye: obshchestvo i ekonomika»] on April 20–23, 2016 / Editorial board: O. L. Marganya, S. A. Belozherov [etc.]. SPb.: Scythia print, 2016. P. 396–397. (In rus)
9. Factors of economic growth: scientific and technical progress / E. A. Ponomareva, A. V. Bozhechkova, A. Yu. Knoebel; under the editorship of E. A. Ponomareva. M. : RANEPА Publishing house “Business”, 2012. 186 p. (In rus)
10. Shapkin A. S. Theory of risk and modeling of risk situations: textbook / A. S. Shapkin, V. A. Shapkin. 5 ed. M. : Dashkov and Ko, 2012. 880 p. (In rus)
11. Yakhneeva I. V. Assessment of expenses of risk management of logistics systems / In collection of works: Institutes and mechanisms of innovative development: international experience and Russian practice. International scientific and practical conference on October 11, 2011 / South-west State University, M. Kozybayev North-Kazakhstan State University, Kursk, 2011. P. 321–324. (In rus)

About the author:

Natalya P. Stafeeva, Graduate student of the Chair of Macroeconomic Regulation of North-West institute of management of RANEPА (St. Petersburg, Russian Federation), st.n.p.1990@gmail.com