

УДК 351.81:005.22
<https://doi.org/10.32686/1812-5220-2020-17-4-76-85>
Специальность 08.00.05

ISSN 1812-5220
© Проблемы анализа риска, 2020

Паспорт риска как оперативная мера интегрированного управления рисками

Степкин Р. М.,
Голубятникова Ю. Ю. *,
Боталова М. Е.,

Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И. Д. Путилина, 308024, Россия, г. Белгород, ул. Горького, д. 71

Аннотация

В статье рассмотрена сущность риска со стороны транспортных предприятий и со стороны органов внутренних дел на транспорте, где уделяется особое внимание специфике их деятельности. Так, основное отличие риска на предприятиях заключается в возможности получения убытка или прибыли от реализации того или иного запланированного действия или решения, а в деятельности внутренних дел на транспорте — в вероятности несоблюдения законодательства в области обеспечения правопорядка и борьбы с преступностью против собственности на железнодорожном, воздушном, морском (речном) транспорте. Транспортные риски выявляются и в функционировании транспортных компаний, и в деятельности транспортной полиции по предупреждению преступлений против собственности. Результативность их деятельности зависит от управления транспортными рисками. Рассмотренная нами классификация транспортного риска в большей степени детализирует риск утраты или повреждения груза. Для оперативного управления рисками вводится понятие паспорта риска, и здесь же рассмотрен паспорт риска кражи, который представляет собою совокупность сведений об области риска, критериях риска, а также указания о применении необходимых методов по управлению или минимизации риска. Графическое изображение паспорта риска кражи дает возможность визуально обобщить всю информацию о данном риске. Современная концепция управления рисками рассматривает риски комплексно, такое направление получило название «интегрированное управление рисками». Представленный нами алгоритм применения интегрированной системы управления рисками в деятельности ОВД на транспорте с использованием паспорта риска включает в себя следующие блоки: анализ поступающей информации о преступных посягательствах на результат выявления риска за установленный период времени с помощью программного средства по управлению рисками; выявленный риск анализируется риск-менеджерами, которые определяют его уровень (безрисковый, допустимый, критический и катастрофический); в зависимости от уровня предлагаются мероприятия по управлению риском.

Ключевые слова: риск, транспорт, система управления рисками, паспорт риска.

Для цитирования: Степкин Р. М., Голубятникова Ю. Ю., Боталова М. Е. Паспорт риска как оперативная мера интегрированного управления рисками // Проблемы анализа риска. Т. 17. 2020. № 4. С. 76—85, <https://doi.org/10.32686/1812-5220-2020-17-4-76-85>

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Risk Passport as an Operational Measure for Integrated Risk Management

Roman M. Stepkin,
Yulia Yu. Golubyatnikova*,
Marina E. Botalova,

Federal State Public Educational
Establishment of Higher
Training "Belgorod Law Institute
of Ministry of the Internal
of the Russian Federation named
after I.D. Putilin",
308024, Russia, Belgorod,
Gorky str., 71

Abstract

The article considers the essence of the risk from transport companies and the internal affairs authorities in transport, where special attention is paid to the specifics of their activities. Thus, the main difference of risk in enterprises is the possibility of obtaining a loss or profit from the implementation of a planned action or decision, and in the activities of the internal affairs of transport in the likelihood of non-compliance with law enforcement and crime against property in rail, air, sea (river) transport. Transport risks are identified in the operation of both transport companies and the transport police to prevent crimes against property. Their performance depends on the management of transport risks. The classification of transport risk we consider smore at the risk of loss or damage to cargo. For operational risk management, the concept of risk passport is introduced and the passport of the risk of theft is considered here, which represents a set of information about the risk area, risk criteria, as well as instructions on the use of the necessary methods to manage or minimize risk. Graphic image of passport theft risk makes it possible to visually summarize all information about this risk. The modern concept of risk management treats risks comprehensively, such a direction has been called integrated risk management. The algorithm we have introduced to apply an integrated risk management system to traffic police using a risk passport includes the following blocks: analysis of incoming information about criminal assaults on the result of risk detection over a set period of time using risk management software; the identified risk is analyzed by managers who determine its level (risk-free, acceptable, critical and catastrophic levels); depending on the level, risk management activities are offered.

Keywords: risk, transport, risk management system, risk passport, risk management.

For citation: Stepkin Roman M., Golubyatnikova Yulia Yu., Botalova Marina E. Risk Passport as an operational measure integrated risk management // Issues of Risk Analysis. Vol. 17. 2020. No. 4. P. 76—85, <https://doi.org/10.32686/1812-5220-2020-17-4-76-85>

The authors declare no conflict of interest.

Содержание

Введение

1. Риск: сущность и характерные черты
2. Детализация и классификация транспортного риска
3. Паспорт риска кражи как оперативная мера в системе управления рисками
4. Интегрированное управление рисками

Заключение

Литература

Введение

В современных условиях развития общества ключевая роль в решении проблем по предупреждению преступлений против собственности принадлежит органам внутренних дел (далее — ОВД) на транспорте, так как они реализовывают целенаправленные мероприятия по выявлению и анализу причин и условий преступлений против собственности, принимают конкретные меры по их устранению, воздействуют на конкретных лиц с целью недопущения совершения ими преступлений [1]. Контролировать эти мероприятия органам внутренних дел на транспорте поможет внедрение с помощью программного средства системы управления рисками на основе применения для каждого вида риска своего паспорта. Сущность и содержание, структуру и алгоритм применения паспорта риска рассмотрим в настоящей статье.

Значительная часть зарегистрированных преступлений на транспорте отводится преступлениям против собственности. Так, за январь-апрель 2020 г. на транспорте было зарегистрировано 11 333 преступления, из них 4138 — это преступления против собственности¹.

Но проблема хищения имущества на транспорте имеет ярко выраженный характер и для транспортных компаний, так как их деятельность несет в себе неопределенность в отношении будущих событий и, безусловно, связана с большим количеством риска.

1. Риск: сущность и характерные черты

Неопределенность и риск в отношении будущих событий характерны и для предпринимательства, и для деятельности ОВД на транспорте.

Но прежде чем приступить к рассмотрению сущности и содержания риска, следует проанализировать историю его возникновения.

Впервые он стал применяться в мореплавании и морской торговле в таких европейских странах, как Италия и Испания. В Средневековье перевозка груза по морю подвергалась многим опасностям как со стороны пиратов, так и со стороны стихии. Поэтому риск стали прописывать в морском страхова-

нии, а затем он плавно распространился и на другие сферы деятельности.

Риск и неопределенность имеют причинно-следственную связь, которая раскрывается в чертах риска, таких как противоречивость, альтернативность, неопределенность, и причинах его проявления (рис. 1).

Рассматривая в совокупности неопределенность, противоречивость и альтернативность, видно, что риску присущи сложность и многогранность.

В отечественной и зарубежной литературе до сих пор не сложилось однозначного мнения в определении риска. Так, в толковом словаре В. Даля (1863—1866) содержится толкование риска как возможность «пускаться на удачу, идти на авось» [2].

П. Г. Грабовый, С. Н. Петрова, С. И. Полтавцев, З. Бадевиц, В. Шахов, Л. Растрингин, Б. Райзберг и другие экономисты риск рассматривают как возможность ущерба, потерь, убытков [3].

По нашему мнению, риск для предпринимательской деятельности представляет конкретный результат, получаемый исключительно в системе, основанной на рыночной экономике, а также оценку возможностей, которая предполагает, с одной стороны, что риск рассматривается как возможность получения убытка от реализации того или иного запланированного действия или решения, а с другой — выражается в возможности получения прибыли в результате реализации действия или решения. Это две стороны одного и того же процесса достижения поставленной цели при реализации управленческих решений или действий, которые имеют одно направление, — большей прибыли соответствует больший риск [4].

Данное определение риска, безусловно, присуще деятельности транспортных компаний.

Риск в деятельности ОВД на транспорте представляет вероятность несоблюдения законодательства в области обеспечения правопорядка и борьбы с преступностью против собственности на железнодорожном, воздушном, морском (речном) транспорте.

2. Детализация и классификация транспортного риска

Результативность функционирования транспортных компаний и общепрофилактической деятельности транспортной полиции по предупреждению преступлений против собственности зависит от эффективности процесса управления рисками,

¹ Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь-апрель 2020 г. — 20 мая 2020 г. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://мвд.рф/reports/item/20176492/> (Дата обращения: 05.06.2020).

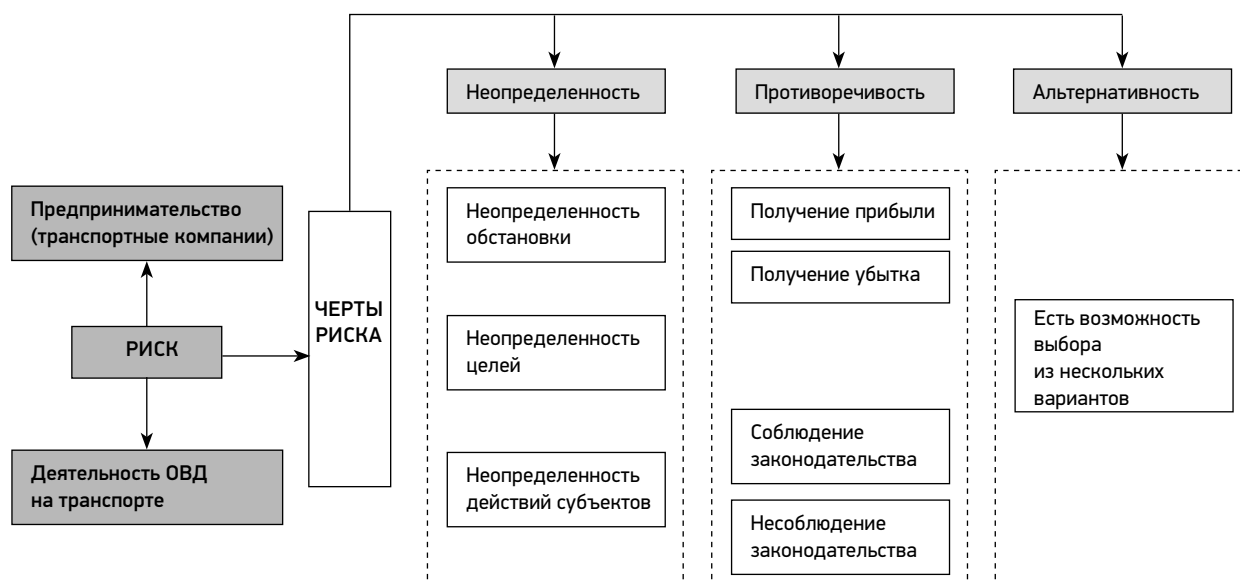


Рис. 1. Выявление особенностей в характерных чертах риска, присущих предпринимательству и деятельности ОВД на транспорте

Figure 1. Identify features in the specifics of the risk inherent in entrepreneurship and the activities of the police department in transport

выявляемыми в процессе их деятельности. Но, прежде чем начать управление рисками на транспорте, необходимо их детализировать и классифицировать для контроля управления ими с целью применения по каждому из них мер по минимизации.

Классификация транспортных рисков впервые была приведена Международной палатой в Париже в 1919 г. и унифицирована в 1936 г. После последней коррекции (2010 г.) различные транспортные риски подразделяются по степени ответственности на четыре группы: *E, F, C, D*.

1. Группа *E* включает одну ситуацию, когда поставщик (продавец) хранит товар на своих собственных складах (риск принимает на себя поставщик до момента принятия товара покупателем; риск транспортировки от помещения продавца до конечного пункта уже принимается покупателем).

2. Группа *F* содержит три конкретные ситуации передачи ответственности и соответственно рисков: риск и ответственность продавца переносятся на покупателя в момент передачи товара в обусловленном месте; ответственность и риск за товар переходят от поставщика к покупателю в определенном договором порту; продавец снимает с себя ответственность после выгрузки товара с борта корабля.

3. Группа *C* отражает ситуации, когда экспортер, продавец заключают с покупателем договор на транспортировку, но не принимают на себя никакого риска.

4. Группа *D* означает, что за все транспортные риски несет ответственность продавец [5].

В Международных правилах толкования торговых терминов «Инкотермс 2010» содержится информация о риске утраты или повреждения товара [6], иначе риска хищения имущества на транспорте, который является видом транспортного риска (рис. 2).

Больше половины преступлений на транспорте отводится кражам. За январь-апрель 2020 г. было зарегистрировано 3294 преступления по ст. 158 УК РФ, тогда как общее число преступлений против собственности составило 4138².

Чаще всего риск кражи срабатывает на железнодорожном транспорте. Грузы, перевозимые воздушным и морским транспортом, в меньшей степени подвержены данному риску [7].

² Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь-апрель 2020 г. — 20 мая 2020 г. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://мвд.рф/reports/item/20176492/> (Дата обращения: 05.06.2020).



Рис. 2. Классификация риска утраты или повреждения груза

Figure 2. Classification of the risk of loss or damage of cargo

Так, воздушный транспорт для перевозки крупногабаритных дорогостоящих грузов используется крайне редко, а на морском транспорте используется эффективный инструмент минимизации рисков — сюрвей (осмотр) груза, как предотгрузочный, так и непосредственно при приемке, который помогает установить объем недостачи груза и момент ее возникновения.

В процессе своей деятельности ОВД на транспорте сталкивается не только с риском кражи, но и со всей совокупностью риска охраны собственности от преступных посягательств. Это означает, что управление риском должно обеспечивать единую систему эффективных мер по преодолению негативных последствий, то есть комплексно управлять всей совокупностью рисков с помощью такого понятия, как паспорт риска.

3. Паспорт риска кражи как оперативная мера в системе управления рисками

А. А. Кудрявцев в своих работах подобное комплексное представление о совокупности рисков называет профилем рисков, а его документальное выражение — паспортом риска [8].

В нашем представлении под паспортом риска понимается совокупность сведений об области риска, критериях риска, а также указания о применении необходимых методов по управлению или минимизации риска. Графическое изображение паспорта риска кражи представлено на рис. 3.

Область риска представляет собой объекты анализа и оценки риска. Риск является неотъемлемой

частью всех операций сотрудников транспортной полиции и присущ всем направлениям их деятельности. Объективная природа проявления риска остается неизменной.

Объектами риска на определенном уровне являются процесс предупреждения преступлений, операции взаимодействия с иными органами и организациями, справочно-информационные фонды и учеты, статистическая отчетность.

Под критериями риска понимаются признаки, в соответствии с которыми оценивают значимость риска. Критерии риска могут быть взяты из стандартов, законов, политик и других требований³.

Под методами по предотвращению или минимизации риска следует понимать комплекс мероприятий, реализация которых приведет к снижению воздействия риска при функционировании предприятия.

Паспорт риска кражи содержит следующие элементы (разделы, подразделы, графы и поля):

1. В графе «Вид ПР» и «Подвид ПР» указывают вид и подвид риска.

2. В графе «Подразделение, по направлению деятельности которого могут быть выявлены риски» указываются две цифры кода структурного подразделения, по направлению деятельности которого выявлен риск, в соответствии с табл. 1.

³ ГОСТ Р ИСО 31000-2010 «Менеджмент риска. Принципы и руководство» (Международный стандарт 180 31000:2009) [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200089640> (Дата обращения: 05.06.2020).

ПАСПОРТ РИСКА (ПР) № 001

Вид риска: риски охраны собственности от преступных посягательств Подвид риска: риск кражи	Срок действия ПР: от 01.01.2020 до 31.12.2020 указывается период действия ПР (за исключением постоянного ПР)
---	--

Подразделение, по направлению деятельности которого могут быть выявлены риски	
Наименование подразделения	Код направления деятельности
ППСП на транспорте	001
ГИБДД	002
Участковые уполномоченные полиции	003
Службы криминальной полиции	004

Функциональные операции сотрудника, при которых применяется риск	
Наименование операции	КОД
Патрулирование на транспорте	01
Оперативно-розыскные мероприятия	02

Характеристика риска
Выявление риска по следующим признакам: 1) имущество является чужим; 2) лицо не имеет права распоряжаться этим имуществом; 3) имущество изымается против воли собственника; 4) изъятие происходит тайно; 5) изъятие осуществляется ненасильственно. Криминалистическую характеристику краж составляют данные: о подготовке к совершению преступления (подбор соучастников; сбор сведений об объекте преступного посягательства; приобретение технических средств, транспорта, изготовление специальной оснастки; поиск мест хранения (сокрытия) и каналов сбыта похищенного, а также лиц и организаций, нуждающихся в похищенном; подготовка документов, с помощью которых создаются «правовые» предпосылки легализации похищенного); о способах совершения и приемах сокрытия краж; о следах кражи; о месте и времени; о предмете преступного посягательства; о местах сбыта похищенного; о личностных свойствах субъекта преступления и др.
Описание риска
Риск кражи представляет собою вероятность тайного, ненасильственного хищения чужого имущества. Методика оценки риска кражи основывается на методике расследования, которая включает следующие блоки: 1. Определение характера следственной ситуации, сложившейся в зависимости от времени, происшедшего с момента кражи, либо обнаружения ее следов, предмета кражи, поведения виновных, потерпевших, свидетелей и пр. 2. Использование учетов, коллекции, информационно-поисковые системы. 3. Планирование и организация расследования по определенным версиям

Методы управления риском	
Криминалистическая профилактика краж	101
Наблюдение в местах возможного появления преступника	102
Проверка возможных мест хранения и сбыта похищенного	103
Ориентирование	104
Инструктаж работников	105
Беседы с работниками транспортных организаций	106
Предупреждение краж	107

Контактная информация
Контроль за действием риска возложить на следователя, оперативного работника и специалиста-криминалиста

Рис. 3. Паспорт риска кражи

Figure 3. Risk Passport of the theft

Таблица 1. Классификатор структурных подразделений, по направлениям деятельности которых выявляются риски

Table 1. Classifier of structural units whose areas of activity identify risks

Код структурного подразделения предприятия	Наименование структурного подразделения ОВД
001	Патрульно-постовая служба полиции на транспорте
002	Государственная инспекция безопасности дорожного движения
003	Участковые уполномоченные полиции
004	Службы криминальной полиции
000	Все направления деятельности

3. В графе «Срок действия паспорта риска» указываются даты начала и окончания его действия. При указании даты начала действия паспорта риска он подлежит применению с указываемой даты. При указании даты окончания действия паспорта риска такая дата будет считаться последним днем применения паспорта риска.

4. В графе «Описание риска» указывается характеристика данного риска на основе обозначенного критерия отнесения процесса предупреждения преступлений, операций взаимодействия с иными органами и организациями, справочно-информационных фондов и учетов, статистической отчетности к группам риска с указанием конкретной информации о данном риске.

5. В разделе «Общие сведения» также указываются функциональные операции сотрудника, при которых подлежит выявлению риск, содержащийся в паспорте риска (табл. 2).

Таблица 2. Классификатор наименований функциональных операций сотрудника для выявления рисков

Table 2. Employee functional operations classifier to identify risks

Код функциональных операций	Наименование функциональных операций
01	Патрулирование на транспорте
02	Оперативно-розыскные мероприятия
99	Любая

6. В разделе «Область риска» указываются показатели индикаторов риска (описание риска, метод или методика его оценки), при одновременном совпадении которых риск, содержащийся в паспорте риска, считается выявленным. Также в данном разделе указываются исключения из области действия паспорта риска.

7. В разделе «Методы по управлению риском» указываются меры по минимизации рисков в соответствии с табл. 3.

8. В графе «Примечание к методам по управлению риском» указываются детальные инструкции расследования преступления с применением перечисленных методов по управлению риском.

Таблица 3. Классификатор методов управления риском

Table 3. Risk management classifier

№ п/п	Наименование	Код
1	Криминалистическая профилактика краж	101
2	Наблюдение в местах возможного появления преступника	102
3	Проверка возможных мест хранения и сбыта похищенного	103
4	Ориентирование	104
5	Инструктаж работников	105
6	Беседы с работниками транспортных организаций	106
7	Предупреждение краж	107

9. В разделе «Контактная информация» в графе «Ответственные структурные подразделения предприятия по контролю за действием ПР» указываются краткие наименования структурных подразделений ОВД на транспорте, на которых возлагается контроль за применением паспорта риска. Выбор таких подразделений напрямую зависит от характеристики риска, индикаторов риска и критерия отнесения процесса предупреждения преступлений, операций взаимодействия с иными органами и организациями, справочно-информационных фондов и учетов, статистической отчетности по группам риска.

4. Интегрированное управление рисками

Современная концепция управления рисками рассматривает риски комплексно. При этом управление риском не должно концентрироваться только на одном типе рисков, а обязательно рассматривать все возможные риски. Такой подход принято называть интегрированным риск-менеджментом [9].

Основное преимущество данного подхода состоит в системном взгляде на риски. Это дает шанс, во-первых, наглядно увидеть риски, с которыми сталкивается ОВД на транспорте. Во-вторых, совокупность рисков обеспечивает правильное принятие управленческих решений в стратегическом управлении.

Необходимость интегрированного управления рисками может осуществляться с помощью разработанного нами паспорта риска, что в подразделениях ОВД на транспорте приведет к тому, что риски будут исследоваться на двух уровнях: анализ рисков по отдельности с использованием паспорта риска для каждого выявленного вида риска и изучение профиля рисков в целом. Под профилем рисков подразумевается описание какого-либо набора рисков. Такой набор может включать риски, которые относятся ко всей деятельности ОВД на транспорте или их структурных подразделений [10].

Представленный нами алгоритм применения интегрированной системы управления рисками в деятельности ОВД на транспорте с использованием паспорта риска включает в себя следующие бло-

ки: анализ поступающей информации о преступных посягательствах на результат выявления риска за установленный период времени с помощью программного средства по управлению рисками; выявленный риск анализируется риск-менеджерами, которые определяют его уровень (безрисковый, допустимый, критический и катастрофический); в зависимости от уровня предлагаются мероприятия по управлению риском.

Для решения существующих проблем и повышения эффективности предупредительной деятельности органов внутренних дел на транспорте нами предлагается ввести специалистов в области риск-менеджмента, которые могут осуществлять выявление, анализ и оценку рисков, используя информацию из оперативных источников. Анализ информации проводится по направлениям деятельности транспортной полиции.

Роль риск-менеджера может выполнять отдельный сотрудник МВД на транспорте или специализированная консультационная служба, предоставляющая услуги по анализу и оценке рисков. В любом случае эта деятельность должна быть подкреплена соответствующими регламентами и организационно-распорядительными документами.

Руководству МВД на транспорте принадлежит ключевая роль в решении проблем по интегрированному управлению риском с применением паспорта риска, так как оно утверждает программы мероприятий по снижению риска, принимает решения о начале их реализации в критических ситуациях, если считает их обоснованными, то принимает, если наоборот, то отвергает.

Заключение

Изучение представления о риске показывает, что понятие это многостороннее, зависящее от специфики деятельности. Так, содержание и сущность риска со стороны транспортных предприятий выражаются в возможности получения убытка или прибыли от реализации того или иного запланированного действия или решения, а со стороны органов внутренних дел на транспорте риск рассматривают в форме вероятности несоблюдения законодательства в области обеспечения правопорядка и борьбы с преступностью против собственности

на железнодорожном, воздушном, морском (речном) транспорте.

В процессе своего функционирования транспортные предприятия и транспортная полиция сталкиваются с широкой совокупностью рисков. Это означает, что управление риском должно обеспечивать единую систему эффективных мер по предотвращению наступления и преодолению негативных последствий, то есть можно комплексно управлять всей совокупностью рисков с помощью предложенной структуры паспорта риска.

С помощью паспорта риска в интегрированной системе управления рисками можно эффективно и оперативно управлять негативными последствиями и на предприятиях, и в подразделениях ОВД на транспорте.

Литература [References]

1. Степанова М. А. Преступления против собственности, совершаемые на железнодорожном транспорте: состояние, детерминанты и меры предупреждения: на материалах Приволжского федерального округа: Автореф. дис. ... к. ю. н.: 12.00.08. [Место защиты: Нижегород. акад. МВД России]. Нижний Новгород, 2008. 23 с. [Stepanova M. A. (2008) Crimes against property committed on the railway: the state, determinants and measures of prevention: on the materials of the Volga Federal District: author's abstract dis. PhD in law. 12.00.08. Nizhny Novgorod, 23 p. (Russia).]
2. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 4. М.: Тера, 1995. 684 с. [Dal V. I. (1995) The Dictionary of the Living Great Russian Language T. 4. M.: Tera, 684 p. (Russia).]
3. Грабовый П. Г., Петрова С. Н., Полтавцев С. И., Романова К. Г., Хрусталёв Б. Б., Яровенко С. М. Риски в современном бизнесе. М.: Аланс, 1994. 200 с. [Grabovoyi P. G., Petrova S. N., Poltavtsev S. I., Romanovk K. G., Khrustalev B. B., Yarovenko S. M. (1994) Riska in modern business. M.: Alans, 200 p. (Russia).]
4. Golubyatnikova Y. Y. Passport risk as an effective measure to overcome the negative consequences in the context of companies / O. G. Charykova, Y. Y. Golubyatnikova // *Advances in Social Science, Education and Humanities Research* — International Conference Communicative Strategies of Information Society (CSIS 2018) — 26.02.2019. ISSN 2352-5398, ISBN 978-94-6252-676-1. <https://www.atlantispress.com/proceedings/csis-18/55913824> (Web of Science).
5. Севрук В. Т. Риски финансового сектора РФ. М.: Финстатинформ, 2001. [Sevruk V. T. (2001) Risks of the Financial Sector of the Russian Federation. M.: Finstatinform (Russia).]
6. ИНКОТЕРМС 2010 — Правила толкования международных торговых терминов // Публикация Международной торговой палаты. 2010. № 715. [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2751/c1b87195613b7a5e43f5274a0330d9c5b230332a/ (Дата обращения: 05.06.2020). [INCOTERMS 2010 — Rules for the interpretation of international trade terms (2010) / Publication of the International Chamber of Commerce. No 715. "Electronic Resource" / Access Mode: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2751/c1b87195613b7a5e43f5274a0330d9c5b230332a/ (Address Date 05.06.2020) (Russia).]
7. Иванченко Р. Б., Кравцов И. А., Щеголева А. Н. Предупреждение хищений чужого имущества с использованием служебного положения: Учеб. пособие. Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2016. 77 с. [Ivanchenko R. B., Kravtsov I. A., Shchegolev A. N. (2016) Prevention of theft of other people's property using official position: training manual. Voronezh: Voronezh Institute of the Russian Ministry of Interior, 77 p. (Russia).]
8. Кудрявцев А. А. Интегрированный риск-менеджмент: Учебник. СПбГУ, экон. факультет. М.: Экономика, 2010. 655 с. [Kudryavtsev A. A. (2010) Integrated Risk-Management: Textbook. SPBSU, Econ. Faculty. Moscow: Economics Publishing House, 655 p. (Russia).]
9. Star M. Integriertes Risikomanagement im landwirtschaftlichen Betrieb. Berlin: Duncker & Humblot, 2006. 244 p.
10. Закшевский В. Г., Чарыкова О. Г., Голубятникова Ю. Ю. Система управления рисками на предприятиях аграрной сферы // Проблемы анализа риска. Т. 16. 2019. № 5. С. 10—21. [Zakrzewski V. G., Charykova O. G., Golubyatnikova Y. Yu. Risk management system in the enterprises of agrarian sphere // *Issues of Risk Analysis*. Vol. 16. 2019. № 5. P. 10—21 (Russia).] <https://doi.org/10.32686/1812-5220-2019-16-5-10-21>.

Сведения об авторах

Степкин Роман Михайлович: кандидат юридических наук, начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина»

Количество публикаций: 36, в т. ч. учебных изданий — 6

Область научных интересов: административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел

Контактная информация:

Адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71

E-mail: stepkinr@list.ru

Голубятникова Юлия Юрьевна: кандидат экономических наук, преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Белгородский юридический институт Министер-

ства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина»

Количество публикаций: 83, в т. ч. монографий, учебных изданий — 10

Область научных интересов: риск-менеджмент

Контактная информация:

Адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71

E-mail: julia.golubjatnikova@yandex.ru

Боталова Марина Евгеньевна: преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина»

Количество публикаций: 12

Область научных интересов: региональная экономика

Контактная информация:

Адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71

E-mail: tuta20@bk.ru

Статья поступила в редакцию: 10.06.2020

Принята к публикации: 24.07.2020

Дата публикации: 31.08.2020

The paper was submitted: 10.06.2020

Accepted for publication: 24.07.2020

Date of publication: 31.08.2020