

СЕКЦИЯ 2. СТРАХОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

МИНИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РИСКОВ В ТРАНСПОРТИРОВКЕ ПУТЕМ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ

А.Ю.Гришина, Э.М.Ахметшин
Елабужский институт КФУ, г. Елабуга

Транспортное страхование имеет большую актуальность, так как потеря груза может принести большие убытки, если не будет заключен договор страхования. К тому же при перевозке грузов всегда существуют риски их потери или повреждения. Под риском понимают вероятность возникновения страхового случая, а также примерный размер ущерба от него. Риски при перевозке связаны с самим характером процесса транспортировки, который предусматривает погрузочно-разгрузочные операции, перемещение товара, его промежуточное хранение на транзитных складах [5, с. 33]. В ходе этих операций велика вероятность как повреждения, так и потери груза, хищения или порчи во время транспортировки, поэтому возникающие риски должны быть минимизированы. Один из самых распространенных способов минимизации рисков является страхование груза. Страхование груза позволяет максимально быстро возместить убытки, связанные с неблагоприятной ситуацией, возникшей в процессе транспортировки, оперативно возобновить работу товаропроводящей цепи и защитить как свои интересы, так и интересы партнеров по бизнесу. Таким образом, по мере расширения рынка грузоперевозок вопрос об их безопасности и минимизации возможных убытков становится все более актуальным. И это обуславливает важность правильно поставленного риск-менеджмента в современной российской логистике.

С точки зрения законодательства, страхование грузов в России не является обязательным. Решение о заключении договора страхования входит в область ответственности самих участников логистической системы. Страхование грузов зачастую ошибочно трактуется. Среди грузовладельцев существует убеждение, что транспортная компания в любом случае несет ответственность за сохранность груза в процессе грузоперевозки и в случае его гибели, утраты или повреждения возьмет на себя все расходы по возмещению. То есть предприниматели ошибочно приравнивают транспортный документ к договору страхования груза, однако это неверно. Бесспорно, транспортный документ – это гарантия возмещения вреда, причиненного грузу. Но вместе с тем экспедирование грузов попадает под действие транспортного законодательства, и там четко регламентированы зоны ответственности перевозчиков, а также прописаны случаи, когда транспортная организация полностью освобождается от ответственности. [2, с. 56]. В зависимости от степени покрытия рисков правила Института лондонских страховщиков предусматривают три главных модели договоров страхования:

1. С ответственностью страховщика за все риски.
2. С ответственностью страховщика за полную гибель и повреждения груза.
3. Без ответственности страховщика за частную аварию (кроме случаев крушения).

Наиболее распространенная модель в логистике – страхование от всех рисков. При этом предусматривается возмещение ущерба, который может быть нанесен не только в процессе перевозки груза, но и при погрузочно-разгрузочных операциях и на этапе складского хранения. Тем не менее владелец груза может застраховать его и от отдельных и дополнительных рисков. Застрахованы могут быть все виды грузов. В первую очередь страхованию подлежит дорогостоящая продукция, представляющая особую ценность для поставщика или покупателя. Данные рынка показывают, что более половины страховых договоров приходится на грузоперевозки в энергетике и тяжелой промышленности. [4, с. 35].

В зарубежных странах страхование грузов считается обычной практикой. За рубежом страхование грузов сумели превратить в массовый продукт (дешевый и доступный) уже довольно давно. Такой подход выгоден и клиентам, и страховым компаниям. Однако страхование грузов еще не пользуется высоким спросом среди российских компаний. Большинство страховых компаний предлагают сегодня услуги по страхованию грузов. Если

проанализировать состав клиентов, страхующих грузы, выясняется следующая ситуация: половина грузов, которая сейчас страхуется в России, в основном приходится на фирм-экспортеров, которые вынуждены страховать груз по условиям контрактов. На внутренний грузооборот приходится меньше чем пятая часть от всего объема застрахованных в России грузов. Причем в основном клиентами страховщиков становятся малые предприятия. Дело в том, что для них, в отличие от крупных компаний, потеря одной партии товара может повлечь за собой серьезные последствия и оказаться причиной разорения бизнеса, так что им лучше потратиться на страховку, чем рисковать. По оценкам экспертов, в России страхуется всего 30–40% грузов, при том, что на Западе эта услуга имеет массовый характер: там страхуется 80–90% всех грузов. Остальные 60–70% российских компаний предпочитают не тратиться на страховку. Эксперты по этому поводу ссылаются на низкую культуру страхования грузов и невысокий объем товарооборота. Спецификой клиентуры определяется и характер товаров, которые чаще страхуют. По словам экспертов, самые популярные для страховки товары – продукты питания, алкоголь, табак, парфюмерия, косметика и бытовая техника – как раз то, чем чаще всего торгуют малые предприятия.

Ниже приведены некоторые типичные ситуации и факторы, на которые часто полагаются собственники груза или грузооператоры в России, при принятии решения о страховании груза.

Таблица 1. Факторы, влияющие на принятие решения о страховании груза

Факторы в пользу страхования	Факторы против страхования
<ul style="list-style-type: none"> – неудачная перевозка, закончившаяся потерей груза или значительным ущербом; – экспортно-импортная трансграничная перевозка (CIF, CIP – обязательное условие страхования); – постоянный грузопоток. Значительные масштабы грузовой деятельности; – особая ценность, уникальность, высокая стоимость груза; – неблагоприятные свойства, опасность груза; – чужой положительный пример возмещения убытка за счет страхования; – плановость деятельности. Затраты на страхование регулярно включаются в состав плановых бюджетных затрат – в предсказуемых объемах, в отличие от потерь от гибели или повреждения грузов; – есть система «риск-менеджмента» на предприятии. 	<ul style="list-style-type: none"> – удачная статистика безубыточных перевозок; – низкая общая рентабельность бизнеса; страховой тариф, размер которого обычно составляет несколько десятых долей процента, соизмерим с размером ожидаемой прибыли от перевозки; – высокая склонность предпринимателя к риску; – если уровень риска представляется невысоким (короткий маршрут, нет перегрузок, малая ценность, низкая ликвидность груза и т.д.).

Страховые компании по-разному оценивают тарифы, по которым страхуется тот или иной груз. Цифра может колебаться от 0,006% до 2%. В среднем, тарифы на страхование грузов сейчас составляют от 0,1 до 0,4% от страховой суммы. Ставка тарифа на страхование груза зависит в первую очередь от условий страхования, номенклатуры груза, его упаковки, маршрута перевозок, способа транспортировки, наличия охраны и сопровождения груза [1, с.87].

Последние данные ЦБ РФ в отношении рынка страхования грузов за 2014 наглядно демонстрируют общее падение сборов на 5,8% по сравнению с аналогичными результатами 2013 года. Однако уровень выплат по страховым случаям сложился в размере 15,4%, тогда как годом ранее этот показатель составлял 11,1%.

Выводы и рекомендации. Развитие системы качественного страхования грузов очень непростая задача. В настоящее время российское законодательство в сфере регулирования страхования грузов не в полной мере соответствует нормам международного торгового рынка и требует существенной доработки. Необходимо разрешение этой проблемы путем внесения соответствующих изменений в законодательство, приводящих его к общепринятой

мировой практике. Это позволило бы всем однозначно определиться с подходом к данному виду деятельности, дало бы возможность обеспечить реальную полноценную страховую защиту для участников транспортного рынка [3, с. 15]. Кроме того, к проблемным моментам можно отнести и значительное снижение тарифов на страхование грузов. Договор страхования должен хорошо вписываться в логистическую цепочку страхователя и быть не только оптимальным по стоимости, но и удобным для него. Для полного удовлетворения потребностей клиентов также необходимо иметь собственную или партнерскую развитую инфраструктуру урегулирования убытков.

Несмотря на перечисленные сложности, рынок страхования грузов и ответственности имеет неплохие перспективы дальнейшего развития. Страхование грузов в будущем может стать весьма востребованной услугой. Необходимо только привить культуру страхования и создать развитую инфраструктуру урегулирования убытков.

Литература:

1. Беспалов Р.С. Транспортная логистика, новейшие технологии построения эффективной системы доставки. – М.: Вершина, 2011. – 384 с.
2. Бродецкий Г.Л., Гусев Д.А., Елин Е. Управление рисками в логистике. – М.: Академия, 2011. – 319 с.
3. Бродецкий Г.Л. Моделирование логистических процессов. Оптимальные решения в условиях риска. – М.: Вершина, 2010. – 387 с.
4. Корпоративная логистика 300 ответов профессионалов / Под общей и научной редакцией В.И. Сергеева. – М.: ИНФА. – М., 2013. – 256 с.
5. Сергеев В.И. Управление цепями поставок. Учебник для бакалавров. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 234 с.

ТРАНСПОРТНЫЕ РИСКИ И ИХ СТРАХОВАНИЕ НА ПРИМЕРЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «АЛЬКОР ПЛЮС С»

О.В.Лычак

Научный руководитель: Л.А.Иванова

Набережночелнинский торгово-технологический институт, г. Набережные Челны

Все возрастающее в последние годы число международных торговых сделок привело к усложнению форм договоров. Цивилизованное ведение бизнеса, тем более при договорной форме отношений и отсутствии монополии государственной собственности, просто невероятно без страхования. Исключить же полностью риски, даже при самой идеальной форме договорных отношений, немислимо, им можно только противодействовать разными способами.

К числу этих способов по праву относится страхование – механизм, с помощью которого риск переводится на страховщика. Страховой рынок подразумевает не только конкуренцию, но и взаимодействие страховых организаций в выработке согласованных условий страхования, проведение организационных и технических мероприятий по предупреждению ущерба, в первую очередь в транспортном страховании, где особенно зримо проявляется основополагающий принцип «страхование – бизнес без границ»[3].

Транспортные риски – это риски, связанные с перевозками грузов транспортом: автомобильным, морским, речным, железнодорожным, самолетами и т.д.

Они подразделяются на риски каско и карго. Транспортные риски каско подразумевают страхование воздушных, морских и речных судов, железнодорожного подвижного состава и автомобилей во время движения, стоянки (простоя) и ремонта. Транспортные риски карго подразумевают страхование грузов, перевозимых воздушным, морским, речным, железнодорожным и автомобильным транспортом [1].

На каждый вид транспорта залицензированы отдельные правила страхования. Помимо страхования каско (корпуса и механизмов) в комплексную страховую защиту могут быть включены страхование ответственности при эксплуатации транспорта, а также страхование от несчастного случая экипажа, водителей, либо обслуживающего персонала.

**Министерство образования и науки Российской Федерации
Елабужский институт Казанского
(Приволжского) федерального университета**

**Материалы
III Всероссийской научно-практической
конференции с международным участием**

**РИСК-МЕНЕДЖМЕНТ
В ЭКОНОМИКЕ УСТОЙЧИВОГО
РАЗВИТИЯ**

10 декабря 2014 года

**Министерство образования и науки Российской Федерации
Елабужский институт Казанского (Приволжского) федерального университета**

**Материалы
III Всероссийской научно-практической конференции
с международным участием**

**РИСК-МЕНЕДЖМЕНТ
В ЭКОНОМИКЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ**

10 декабря 2014 года

УДК 330+368+369
ББК 65.9(2)261.7+65.27
Р54

Печатается по решению Редакционно-издательского совета ФГАОУ ВПО
Елабужского института Казанского (Приволжского) федерального университета
(Протокол № 44 от 25.12.2014 г.)

Редакционная коллегия:

Разживин А.И. – кандидат филологических наук, профессор, заместитель директора по научной работе Елабужского института (филиала) К(П)ФУ в г. Елабуга

Сабиров И.Т. – кандидат исторических наук, доцент, декан факультета экономики и управления Елабужского института (филиала) К(П)ФУ в г. Елабуга

Гапсаламов А.Р. – кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой экономики и менеджмента Елабужского института (филиала) К(П)ФУ в г. Елабуга

Хусаинова С.В. – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и менеджмента Елабужского института (филиала) К(П)ФУ в г. Елабуга

Настоящее издание представляет собой сборник научных статей, представленных исследователями на III Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, прошедшей в филиале Казанского (Приволжского) федерального университета 10 декабря 2014 г. Материалы содержат широкую исследовательскую проблематику. Авторами статей являются ученые, аспиранты, преподаватели и студенты.

Материалы научного сборника адресованы всем, кто интересуется проблемами экономических наук.

Мнения, высказанные в докладах, отражают личные взгляды авторов и необязательно совпадают с мнением редакционной коллегии.

При использовании информации, представленной на страницах сборника, ссылка на издание и авторов обязательна.

Риск-менеджмент в экономике устойчивого развития: материалы III Всероссийской научно-практической конференции студентов и молодых ученых с международным участием. – Елабуга: Асадуллина, 2015. – 304 с.

ISBN 978-5-9906099-1-4

ISBN 978-5-9906099-1-4



9 785990 609914

Содержание

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ	9
Юлдашев Р.Т. НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРАХОВАНИЯ	9
Дырин С.П. ОТНОШЕНИЕ К ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОМУ РИСКУ КАК ОДНА ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ХАРАКТЕРИСТИК ОРГАНИЗАЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ СОВРЕМЕННОГО РОССИЙСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	10
Муллахметов Х.Ш. КОНТРОЛЬ В СИСТЕМЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА	13
Каримова М.Н. УПРАВЛЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ В РАМКАХ СИСТЕМЫ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ СТРУКТУРЫ	
Ахметшин Э.М., Зиганшина Н.И. ХЕДЖИРОВАНИЕ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ	15
Малышева К.С. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	20
СЕКЦИЯ 1. РИСК-МЕНЕДЖМЕНТ – В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ	22
Абдуллина Л.И., Плеханова К.А. АКТУАЛЬНОСТЬ ИНСТИТУТА АНТИКРИЗИСНЫХ УПРАВЛЯЮЩИХ В РОССИИ	22
Агафонов Н.С. РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЕРЕСТРАХОВЩИКА В ОРГАНИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ СТРАХОВОЙ ЗАЩИТЫ ОТ КАТАСТРОФИЧЕСКИХ РИСКОВ	23
Ахметвалеева Д.М., Ахметшин Э.М. РИСКИ В ТВОРЧЕСКИХ ПРОФЕССИЯХ	26
Ахметшин Э.М., Жестков А.Ю. КОНЦЕПЦИИ РЕКЛАМНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СТРАТЕГИЯ ПРИЕМЛЕМОГО РИСКА	27
Ахметшин Э.М., Фардиев И.И. РИСК-МЕНЕДЖМЕНТ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ	29
Ахметшин Э.М., Шарифуллина З.Р. РИСКИ В БАНКЕ И ССУДНЫЕ РИСКИ	31
Бейфус К.С. ЭФФЕКТИВНОСТЬ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА	33
Бычков Г.А. ОЦЕНКА МИГРАЦИОННЫХ РИСКОВ В УСЛОВИЯХ УРБАНИЗАЦИИ	34
Валова Е.А. УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ РИСКИ БЮДЖЕТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ	36
Гаев И.В., Усманов Ф.Х. УПРАВЛЕНИЕ ТОВАРНЫМ АССОРТИМЕНТОМ НА ПРЕДПРИЯТИИ	38
Малышева К.С., Корноухова Т.В. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ РИСКИ В ТРАНСПОРТИРОВКЕ И ИХ СТРАХОВАНИЕ	39
Павленко К.Г. КЛЮЧЕВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РЕФОРМЫ МЕДСТРАХОВАНИЯ США	41
Пономаренко Н.А., Ахметшин Э.М. КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ И ОРГАНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА НА ПРЕДПРИЯТИИ	43
Попова Е.А. ПРОСТОЙ СПОСОБ УЗНАТЬ, НАСКОЛЬКО УСПЕШНА КОМПАНИЯ В ГЛАЗАХ КЛИЕНТОВ	45
Соломенцев А.С. ОЦЕНКА РИСКА ВАЛЮТНОГО ВЛИЯНИЯ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СПОРТИВНЫХ КЛУБОВ	47
Тагакова К.О. НАЛОГОВЫЕ РИСКИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ МАЛОГО БИЗНЕСА	50
Тагакова К.О., Ахметшин Э.М. КОНТРОЛЬ В СИСТЕМЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА	53
Юдин А.В. СИТУАЦИОННЫЙ И ЛИЧНОСТНЫЙ РИСК ПРИ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ	56
СЕКЦИЯ 2. СТРАХОВАНИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ	58

Гришина А.Ю., Ахметшин Э.М. МИНИМИЗАЦИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РИСКОВ В	58
ТРАНСПОРТИРОВКЕ ПУТЕМ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ	
Лычак О.В. ТРАНСПОРТНЫЕ РИСКИ И ИХ СТРАХОВАНИЕ НА ПРИМЕРЕ	60
ПРЕДПРИЯТИЯ ООО «АЛЬКОР ПЛЮС С»	
Мельникова В.В. РОССИЙСКИЙ ОПЫТ СТРАХОВАНИЯ БАНКОВСКИХ РИСКОВ	62
Мордвинов Е.В. КАТАСТРОФИЧЕСКИЕ ОБЛИГАЦИИ КАК ИНСТРУМЕНТ	64
СТРАХОВАНИЯ РИСКОВ В СФЕРЕ ТУРИЗМА	
Рубановская А.В. СТРАХОВАНИЕ С ЦЕЛЬЮ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ	65
ИНВЕСТОРОВ НА ФИНАНСОВЫЙ РЫНОК	
Филатова В.В. ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ	67
ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СФЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА	
СЕКЦИЯ 3. ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМЫ СТРАХОВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ	70
ФЕДЕРАЦИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ	
Иванова А.Н. ОСОБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ	70
Иванова А.Н. РЫНОК СТРАХОВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И	72
ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ	
Козырев В.А., Алкснис И.А. ОСОБЕННОСТИ КОРПОРАТИВНОГО	74
СТРАХОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ	
Мустафина А.Р., Пирадов Д. М. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА	76
РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ	
СЕКЦИЯ 4. ЭКОНОМИКА И МЕНЕДЖМЕНТ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:	78
ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ	
Myasnikov S. INTANGIBLE ASSETS IN THE INTERNATIONAL FINANCIAL	78
REPORTING STANDARDS	
Абдуллина Л.И., Плеханова К.А. РОЛЬ МАЛОГО БИЗНЕСА В РЕСПУБЛИКЕ	78
ТАТАРСТАН	
Алаева О.А., Зарипова З.Р. КАДРОВЫЙ АУТСОРСИНГ КАК МЕТОД КАДРОВОГО	80
КОНСАЛТИНГА	
Аминова Э. М. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ И	83
НАДЗОРА НА ФИНАНСОВОМ РЫНКЕ	
Ахметшин Э.М. РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ В	86
РОССИИ	
Ахметшин Э.М., Габитова Р.Р. НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ ОРГАНИЗАЦИЙ И ЕГО	89
ВЛИЯНИЕ НА БЮДЖЕТ СУБЪЕКТА РФ НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН	
Ахметшин Э.М., Гареева Р.А. ФИНАНСОВОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В	92
НЕКОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ	
Ахметшин Э.М., Идиятуллина И.И. ВЗАИМОСВЯЗЬ КОРПОРАТИВНОГО	94
КОНТРОЛЯ И КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ	
Ахметшин Э.М., Ушакова Ю.О. ЭФФЕКТИВНАЯ ЛОГИСТИКА КАК ФАКТОР	96
ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	
Ахметшин Э.М., Шумилова В.Р. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИКИ	98
В ТОРГОВЛЕ	
Байбикова А.А. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОЦЕССА РАЗРАБОТКИ	100
УПРАВЛЕНЧЕСКОГО РЕШЕНИЯ	
Балобанова С.С., Ахмадеева Л.Р. ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЙ КРЕДИТ В РОССИИ: ЕГО	102
ПЛЮСЫ И МИНУСЫ ДЛЯ ЗАЕМЩИКА	
Бубекова Н.И., Голубева С.А. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА МОТИВАЦИЮ ТРУДА	103

Валова Е.А. ПОСЛЕДСТВИЯ ВСУПЛЕНИЯ РОССИИ В ВТО	105
Вотинова А.А., Кабанова Ю.Н. ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ФУНКЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ РЫНКА	107
Гайнуллина Э.Ф., Нургалиева А.Р. ФОРМИРОВАНИЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	108
Галиуллин Р.И. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ	110
Зелинская О.С, Сафина Р.Т. ПРИМЕНЕНИЕ ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРСТВА В УПРАВЛЕНИИ УЧРЕЖДЕНИЙ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ	111
Иванова А.Н. ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРИНЯТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ	114
Камалева Г.А., Ушкова Е.В. ОСОБЕННОСТИ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АУТСОРСИНГА В ОРГАНАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ И МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ	116
Клименко Е.С. МЕТОДЫ МИНИМИЗАЦИИ БУХГАЛТЕРСКИХ РИСКОВ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ	118
Косарева А.Н. МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	120
Митрофанова Е.В., Куркина К.В. НАЛОГ НА ИМУЩЕСТВО ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОСТИ	122
Мурина В.А. ПАДЕНИЕ КУРСА РУБЛЯ: ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ	123
Никитина Э. ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ И «КОНЦЕПЦИЯ ОГРАНИЧЕННОЙ РАЦИОНАЛЬНОСТИ» ГЕРБЕРТА САЙМОНА	125
Осадчий Э.А. ЗНАЧЕНИЕ И РОЛЬ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ НА ПРЕДПРИЯТИИ	126
Осадчий Э.А. К ВОПРОСУ О СУЩНОСТИ УЧЕТА И АНАЛИЗА НЕМАТЕРИАЛЬНЫХ АКТИВОВ ПРЕДПРИЯТИЯ	128
Осадчий Э.А., Корноухова Т.В. ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА НЕКОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ НА ПРИМЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МУНИЦИПАЛЬНОГО БЮДЖЕТНОГО ДОШКОЛЬНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ №57 «ВЕСНЯНКА»	130
Печникова Е.С, Пушкина Н.Г. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК СОВРЕМЕННЫЙ ФАКТОР РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ (на примере ОЭЗ «Алабуга»)	133
Ракипова А.Ф. ВЛИЯНИЕ РЕКЛАМЫ НА ОБЩЕСТВО	134
Саитбатталова Л. Ф. ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭКОНОМИКУ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН	135
Саттарова И.И. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ РЫНКА	137
Сихаева Ю.Ю., Горшкова М.В. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИЙ В ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ	138
Смагин М.Г. ТИПЫ И МОДЕЛИ ЛИДЕРСТВА В ОРГАНИЗАЦИИ	140
Сулейманов Р.Н. ПРИНЯТИЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В УСЛОВИЯХ МНОГОКРИТЕРИАЛЬНОСТИ	141
Тухфатуллина Р.Ф. ЭВОЛЮЦИЯ ДЕНЕГ: ЭТАПЫ, ВИДЫ, ФУНКЦИИ	143
Фардиев И.И. Косарева А.Н. АНАЛИЗ СТРУКТУРЫ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ОПЕРАЦИЙ КАК ОСНОВА ПОЛИТИКИ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ В РОССИИ	144

Фаррахова А.Р. СТРУКТУРА УПРАВЛЕНЧЕСКОГО ЦИКЛА И СХЕМА ПОДГОТОВКИ И ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ	147
Фасхутдинова Р. Н. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БЮДЖЕТ РФ	150
Фасхутдинова Р. Н. ОЦЕНКА ДОВЕРИЯ К ВЛАСТИ	152
Фаттахова К.Р. СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКА ФОНДОВОГО РЫНКА РФ	153
Федорова А.О. МНОГОКРИТЕРИАЛЬНЫЕ ОЦЕНКИ, ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ КРИТЕРИЕВ	155
Хафизова Д.С. ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА И ЕЕ ОСОБЕННОСТИ В РОССИИ	157
Хусаинова С.В. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ	159
Шарипова А.М. ОЦЕНКА СРАВНИТЕЛЬНОЙ ВАЖНОСТИ КРИТЕРИЕВ ПРИ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ В УСЛОВИЯХ МНОГОКРИТЕРИАЛЬНОСТИ	162
СЕКЦИЯ 5. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ И СИСТЕМ	164
Алаева О.А. МЕТОДЫ БЕЗОПАСНОГО СОВРЕМЕННОГО ФИНАНСОВОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИИ	164
Балабанов И.Л., Вершинин И. С. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ И СИСТЕМ (НА ПРИМЕРЕ РОССИЙСКОЙ БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЫ)	166
Губайдуллина И.Н. К ВОПРОСУ ОБ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ	169
Давлетшина А. Ф., Ишмеева А.С. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ СО СТРАНАМИ ВОСТОКА	170
Евсеева О.С. ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РОССИИ И ПУТИ ЕЕ ПОВЫШЕНИЯ	171
Ишмеева А. С. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ БУХГАЛТЕРСКИХ ЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ	173
Ковтунова С.Ю. АНАЛИЗ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БИЗНЕС-СТРУКТУР С ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ НА ОСНОВЕ ПРИМЕНЕНИЯ РИСКОВОГО ПОДХОДА	175
Константинов В.А. Ковтунова С.Ю. ПРОБЛЕМА ДЕФИНИЦИИ КОРПОРАТИВНЫХ КОНФЛИКТОВ	177
Кострюкова В.В. СИСТЕМА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИИ И ЕЁ ЗАРОЖДЕНИЕ В РОССИИ	179
Лисогоров В.И. ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ НЕЗАКОННЫМ ФИНАНСОВЫМ ОПЕРАЦИЯМ – СОВРЕМЕННЫЙ АСПЕКТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ	180
Мурина В.А. ВАЛЮТНЫЙ КОНТРОЛЬ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫЙ НАЛОГОВЫМИ ОРГАНАМИ ВНЕ РАМОК НАЛОГОВОГО КОДЕКСА РФ	182
Рожина В.А. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ: УГРОЗЫ И РИСКИ	184
Рязанова Н. В., Тимофеева З.С. НАЛОГОВОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ – ВАЖНЕЙШИЙ ЭЛЕМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ	185
Черногор И.А. ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВА ЧЕЛОВЕКА НА ПИТАНИЕ	187
Шарифуллин М.Р. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	189

СЕКЦИЯ 6. ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР В ЭКОНОМИКЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ: ГЛОБАЛЬНЫЙ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ АСПЕКТ	192
Арсланова С.К. ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ АКТИВНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ КРЫМ	192
Ахметшин Э.М., Пантелеева В.В. ПСИХОЛОГИЯ ПРОДАЖ В СОВРЕМЕННОМ ОБЩЕСТВЕ	194
Ахметшин Э.М., Трофимова Н.О. НЕКОТОРЫЕ МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРУДА ПЕРСОНАЛА	196
Ахметшин Э.М., Узлова Е.А. МОТИВАЦИЯ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ТВОРЧЕСКИМ КОЛЛЕКТИВОМ	197
Ахметшин Э.М., Янонис М.С. ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ФУНКЦИИ КОНТРОЛЯ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ТВОРЧЕСКИМ КОЛЛЕКТИВОМ	199
Бадрутдинова А.И. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТРУДА: ПОНЯТИЕ, ОСНОВНЫЕ КОНЦЕПЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ	200
Габдрахманова Л.Г. СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА ОРГАНИЗАЦИИ КАК ВАЖНЕЙШИЙ АСПЕКТ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В ЭКОНОМИКЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ	203
Габдуллин Т.Р. КЛАССИФИКАЦИЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ГАРАНТИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЧНОСТИ	205
Гарифуллин А.А., Горбунова Э.Э. РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО КОНСАЛТИНГА В РОССИИ	206
Герасимова Т.А. РОЛЬ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И ЭТИКИ БИЗНЕСА В ЭКОНОМИКЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ	208
Голяшев В.А. ЦИКЛ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА В СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ	210
Корноухова Т.В. ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ КАК СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ВРЕМЕНЕМ ПЕРСОНАЛА	211
Минуголов И.И. МЕНЕДЖЕР XXI ВЕКА	213
Москалёва О. МЕЖДУНАРОДНЫЙ МЕНЕДЖЕР КАК НОВЫЙ ТИП УПРАВЛЯЮЩЕГО	215
Муллахметова А.Т. ТАЙМ-МЕНЕДЖМЕНТ	217
Нафикова Г.Р. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МАЛЫХ ИННОВАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ УНИВЕРСИТЕТОВ И ПРАКТИЧЕСКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ЗНАНИЙ СТУДЕНТАМИ НАПРАВЛЕНИЯ «ЭКОНОМИКА»	219
Нигматуллина А.А., Ахметшин Э.М. МЕТОДЫ АНАЛИЗА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТВОРЧЕСКОГО КОЛЛЕКТИВА	221
Учуваткина Э.В. ПРОБЛЕМА ПОСТРОЕНИЯ НАУЧАЮЩЕЙСЯ ОРГАНИЗАЦИИ	222
Фатхуллина И.А., Ахметшин Э.М. СУЩНОСТЬ И РОЛЬ МЕНЕДЖМЕНТА ЗНАНИЙ В РАЗВИТИИ ОРГАНИЗАЦИИ	224
Чермакова К.А., Биктимирова Г.Р. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ АДАПТАЦИИ ПЕРСОНАЛА В ООО «КикертРус»	225
СЕКЦИЯ 7. РОССИЯ НА ПУТИ К УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ	228
Абдуллина Л.И., Плеханова К.А. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ТУРИЗМ В РЕСПУБЛИКЕ ТАТАРСТАН	228
Аверьянова М.А. РАЗВИТИЕ ПОЗНАВАТЕЛЬНОГО ИНТЕРЕСА МЛАДШИХ ШКОЛЬНИКОВ ЧЕРЕЗ ВНЕДРЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ	230
Асадуллина С.Д. КОМПЛЕКСНАЯ АВТОМАТИЗАЦИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ	233

АГЕНТСТВ КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ	
Асадуллина С.Д., Мухаматдинов А.А. НЕКОММЕРЧЕСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ В СТРУКТУРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СЕКТОРА РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН	235
Ахмадеева Л.Р. ФРАНЧАЙЗИНГ В РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ	237
Балобанова Р.А. ЗАПАД ПРОТИВ РОССИИ: ПОСЛЕДСТВИЯ САНКЦИЙ	238
Балобанова С.С. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ КАК СРЕДСТВО РАЗВИТИЯ ЛИЧНОСТИ ШКОЛЬНИКА	240
Белогубкина К.Ю., Асадуллина С.Д. РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ	242
Васильев А.В. ИННОВАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ И УСЛОВИЯ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ	243
Габайдуллина Л.А. РОЛЬ КОНТРОЛЯ В СИСТЕМЕ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА	245
Гаврилова Д.В., Абдулина Е.В. ЯПОНСКИЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КАДРОВ	248
Гаранина О.В. НАЛОГИ И НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ	251
Грузинцева Е.С., Гуф Я.А. ОСОБЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА В МАЛЫХ ГОРОДАХ РОССИИ	253
Жевнерович И.В. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ	254
Исхакова Й. К., Шакирзянова И. М. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ТУРИЗМ В РОССИИ	256
Исхакова Н.Р., Сафиуллина Н.З., Гараева Л.Х. ДУХОВНО-НРАВСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	258
Ишмеева А.С., Ковтунова С.Ю. ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ	260
Каримова Л.А., Ахметшин Э.М. ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ЛОГИСТИКЕ	261
Клименко А. Н., Шакирзянова И. М. РОЛЬ ОЭЗ В ИННОВАЦИОННОЙ СТРУКТУРЕ ТАТАРСТАНА	263
Кондратьева Е.С. ИННОВАЦИИ В ФИНАНСОВОЙ СФЕРЕ И ИХ РОЛЬ В ЭКОНОМИКЕ	264
Макарова А.Ю., Асадуллина С.Д. ОПЫТ ТАТАРСТАНА В СТАНОВЛЕНИИ И РАЗВИТИИ ГЧП	265
Маслова Н.В. РИСК В ЭКОНОМИКЕ КАК ФАКТОР, ПРЕПЯТСТВУЮЩИЙ РОСТУ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ И ИНВЕСТИЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ	267
Талипова А.Ф. УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ НА УРОВНЕ РЕГИОНОВ	269
Фасхутдинова Р. Н. СФЕРА ОБРАЗОВАНИЯ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ РЕГИОНА	271
Чехлов А.П. ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ОБОСТРЕНИЕ КАК ВЫЗОВ ЭКОНОМИКЕ РОССИИ	273
Шмонов Н.А. ЗНАЧЕНИЕ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН ДЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЙ И НАПРАВЛЕНИЯ ИХ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ: НА ПРИМЕРЕ ОЭЗ ППТ «АЛАБУГА»	274
Ягафаров А.Д. ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА – СОВРЕМЕННОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ (теоретический аспект)	275

Материалы
III Всероссийской научно-практической конференции с международным участием

РИСК-МЕНЕДЖМЕНТ
В ЭКОНОМИКЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

10 декабря 2014 года

Сдано в набор 30.01.2015
Подписано к печати 2.02.2015
Формат 60x84/16. Бумага офсетная.
Гарнитура Arial
Печать оперативная. Усл. п.л.____. Уч.-изд. л.____
Тираж 500 экз. Заказ № 13
Отпечатано в типографии ООО «ЕлТИК»
РТ, г. Елабуга, пр. Нефтяников, 92