

Содержание

[Введение 3](#_Toc42519007)

[1 Теоретические основы исследования экономической безопасности в сфере логистических услуг 5](#_Toc42519008)

[1.1 Понятие и сущность экономической безопасности 5](#_Toc42519009)

[1.2 Особенности логистических услуг 9](#_Toc42519010)

[1.3 Нормативно-правовая основа деятельности логистических компаний 14](#_Toc42519011)

[2 Анализ и оценка современного состояния экономической безопасности предприятий в сфере логистических услуг: проблемы и противоречия 20](#_Toc42519012)

[2.1 Оценка современного состояния логистической сферы в России 20](#_Toc42519013)

[2.2 Критерии и показатели экономической безопасности логистического предприятия 24](#_Toc42519014)

[2.3 Основные тенденции развития транспортно-логистической сферы в России 30](#_Toc42519015)

[3 Перспективы развития экономической безопасности предприятий в сфере предоставления логистических услуг 36](#_Toc42519016)

[3.1 Рекомендации по повышению экономической безопасности логистических компаний 36](#_Toc42519017)

[3.2 Основные направления развития транспортно – логистической сферы в России 39](#_Toc42519018)

[Заключение 43](#_Toc42519019)

[Список использованных источников 45](#_Toc42519020)

Введение

Актуальность темы курсовой работы определена тем фактом, что в условиях рыночной экономики многие предприятия, которые получили достаточно большую хозяйственную самостоятельность столкнулись с острой необходимостью поиска принципиально новых подходов к обеспечению собственной экономической безопасности. Также актуальность работы обусловлена и тем, что проблема обеспечения экономической безопасности всегда присутствует в логистике и ее системах при существующих угрозах разрыва логистических звеньев одной цепи и прекращение её нормального функционирования. Рынок логистических услуг в России находиться в стадии становления и имеет ряд национальных особенностей в сравнении с зарубежными рынками. В России сейчас активно формируется рынок комплексных логистических операторов (3PL - провайдеров), основных направлений, развития, которого аналогичны тенденциям европейского рынка. Спрос на логистические услуги в нашей стране ежегодно растет и составляет около 20%. В России имеются сегменты логистических услуг, которые малоразвиты, но на сегодняшний момент им уделяется большое внимание, например, сегмент складирования на российском рынке логистических услуг занимает 12% и является развивающимся.

Целью данной работы является анализ современного состояния российской логистической сферы, а также формирование практических рекомендаций по обеспечению экономической безопасности логистических компаний.

Задачи необходимые для достижения данной цели:

* исследовать особенности обеспечения экономической безопасности логистических компаний;
* проанализировать современное состояние логистической сферы в РФ;
* исследовать нормативно-правовую основу деятельности логистических компаний;
* определить особенности предоставления логистических услуг;
* обозначить основные тенденции развития транспортно-логистической сферы в России;
* представить подходы к оценке уровня экономической безопасности логистических компаний;
* предложить мероприятия по повышению экономической безопасности логистических компаний.

Объектом исследования является российская логистическая сфера.

Предметом данной работы являются финансово-экономические отношения между государством, логистическими компаниями, финансовыми учреждениями, ориентированные на обеспечение экономической безопасности в стране.

Информационной базой исследования являются: труды отечественных и зарубежных ученых, научная литература по экономической безопасности, статьи в периодических журналах, законодательные и другие нормативные правовые акты, интернет-ресурсы.

Курсовая работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемых источников.

# Теоретические основы исследования экономической безопасности в сфере логистических услуг

## Понятие и сущность экономической безопасности

Термин «экономическая безопасность» имеет большое количество определений в научной литературе. Если рассматривать данный термин в широком смысле, то можно выделить два аспекта: во-первых, это, конечно же, интересы и цели в рамках одного государства, а именно поддержание его суверенитета, во-вторых, место России в мировом разделении труда, мировой торгов­ле, международных финансовых и банковских сегментах.

Особое внимание проблема экономической безопасности в нашей стране получила примерно в середине 90-х годов 20 века. Это было связано с историческими событиями, которые происходили в то время, а также с проводимыми в России реформами.

Изучая научные труды российских ученых, можно выделить 3 основных подхода к трактовке определения экономической безопасности государства.

Например, А. Абалкин определяет экономическую безопасность как со­вокупность условий, защищающих экономику независимость, государства от внешних и внутренних угроз, и выделяет следующие компоненты экономической безопасности: экономическую стабильность и устойчивость национальной экономики, способность к саморазвитию и прогрессу.

В свою очередь, А. Колосов дает следующее определение для экономической безопасности – это состояние защищенности от негативных воздействий и нанесения вреда хозяйственной деятельности.

Обращаясь к определению В. Панькова, получаем, что экономическая безопасность не что иное как устойчивость экономики к негативным воздействиям.

В целом, объединяя определения разных ученых, получается, что экономическая безопасность – это такое состояние экономики, которое обеспечивает достаточный уровень социального, политического и обо­ронного существования и в целом успешного развития страны, неуязви­мость и независимость ее экономических интересов по отношению к потенциальным угрозам внешнего и внутреннего характера.

Таким образом, проводя параллель с экономической безопасностью конкретного предприятия или же какой-то определенной сферы, в данной случае это сфера логистических услуг, можно дать свое собственное определение относительно темы курсовой работы. Получаем, что экономическая безопасность, это также и состояние экономических, юридических, организационных связей, а также определённое состояние различных ресурсов предприятия, как материальных, так и интеллектуальных, при котором обеспечивается гарантия стабильности функционирования всего предприятия, его успех в финансово-экономической сфере, и в целом дальнейшее прогрессивное социальное и научно-техническое развитие.

В структуре экономической безопасности всего государства большая часть авторов склонна выделять следующие элементы (рисунок 1).

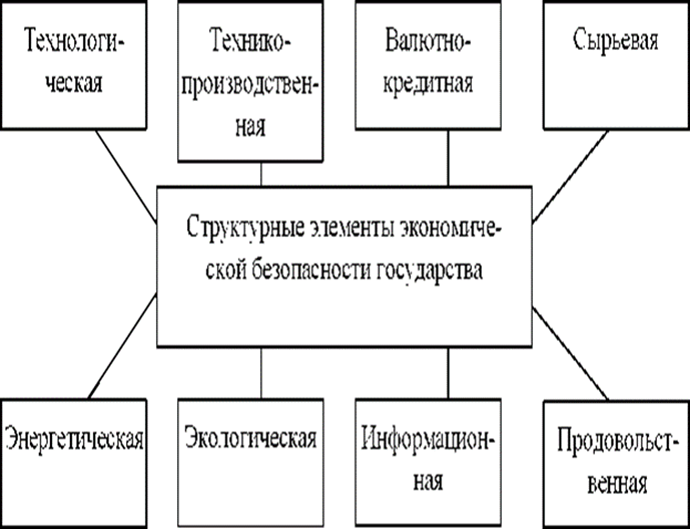


Рисунок 1 – Структурные элементы экономической безопасности

государства [12]

Технологический аспект экономической безопасности государства скрывает под собой необходимый научно-технический потенциал для создания достойной конкурентоспособной среды в условиях глобальной конкуренции высокотехнологичной продукции. Данный аспект в первую очередь определяет наиболее инновационный путь развития экономики всего государства.

Технико-производственная сторона экономической безо­пасности подразумевает устойчивость национального хозяйства относи­тельно различных изменений во внешнеэкономических связях или других внутренних нега­тивных воздействий, а также его способность к расширенному воспроизводству.

Валютно-кредитная составляющая раскрывает возможность государства рационально распоряжаться финансовыми ресурсами.

Говоря о сырьевой составляющей, необходимо обозначить то, что она подразумевает обеспеченность национального хозяйства тем количеством сырья, которое необходимо для его нормального функционирования, также и продовольственная безопасность и непосредственно продовольствие.

Энергетический аспект – это в первую очередь стабильность, зачет идет тот необходимый уровень поставок энергоносителей, который нужен для нормального функционирования государства, и непосредственно устойчивость всей национальной экономики к изменениям ценна энергоресурсы.

Экологический аспект – состояние экономики, которое может обеспечить сохранение природного потенциала в рамках государства.

Информационная составляющая экономической безопасности представляет собой такое состояние информационных, которое способно обеспечить надежность информационного отдела, высокую доля нематериальных активов в национальном богатстве и т.п.

Все вышеперечисленные аспекты и составляющие экономической безопасности государства так или иначе связаны с логистической сферой, впрочем, как и с любыми другими сферами. Логистическая система – на мой взгляд, та же страна, с теми же задачами и целями. Поэтому все эти аспекты также актуальны и для нее.

Учитывая тот факт, что логистическая сфера – это отрасль знаний в первую очередь об управлении транспортными потоками, получается, что необходимо организовывать применение логистики основываясь не только на пяти основных принципах теории управления, но и на особенных принципах, которые присущи конкретно данной сфере, а именно логистике.

Таким образом, термин экономическая безопасность имеет множество трактовок. В широком смысле, это интересы и цели в рамках одного государства, а именно поддержание его суверенитета, и непосредственно место России в мировом разделении труда, мировой торгов­ле, международных финансовых и банковских сегментах. Проведя параллель с логистической сферой, получаем, что экономическая безопасность, это также и состояние экономических, юридических, организационных связей, а также определённое состояние различных ресурсов предприятия, как материальных, так и интеллектуальных, при кото-ром обеспечивается гарантия стабильности функционирования всего предприятия, его успех в финансово-экономической сфере, и в целом дальнейшее прогрессивное социальное и научно-техническое развитие. Также экономическая безопасность каждой сферы, в данном случае логистики, очень важна для обеспечения экономической безопасности государства в целом. Речь идет в первую очередь о внутренних угрозах, потому что любое изменение на микроуровне может оказать достаточно сильное воздействие на функционирование всего государства, а именно национальную безопасность.

## Особенности логистических услуг

При организации и ведении бухгалтерского учета финансовых вложений необходимо руководствоваться следующими нормативными документами:

Сфера логистики, которая существует на данный момент в России и в принципе во всем мире – действительно неординарная, можно даже сказать и уникальная, область экономики и человеческой деятельности. В последнее время логистика приобретает все более новые и эффективные черты, это связано с тем, что все классические сферы логистики со временем сплетаются воедино, тем самым образуя так называемую интегрированную логистику. В свою очередь она объединяет в один единый процесс различные виды деятельности, это и транспортировка, и грузопереработка, и управление запасами, а также и информационный обмен и многое другое.

Пожалуй, главная особенность логистики состоит в системном рассмотрении совокупности всех этапов процесса производства с точки зрения единой материалопроизводственной цепи, которая называется «логистическая система». Взаимодействие каждого отдельного этапа данной цепи происходит на экономическом, финансовом, техническом и других интеграционных уровнях. Благодаря грамотной организации логистической системы удается сокращать затраты на ресурсы, и конечно же, минимизировать временные затраты, а это в современном мире, крайне важное условие. Проще говоря, логистика – рациональное управление материальными и информационными потоками.

Говоря более научным языком, логистика представляет собой совокупность методов и способов эффективного управления товарными потоками с обеспечением наименьших издержек и высокого уровня организации и осуществления процессов снабжения, управления товарным рынком, производства, сбыта и послепродажного обслуживания [2].

В данный момент, западные ученые выделяют следующие виды логистики:

1. Закупочная логистика (связана с обеспечением материальными ресурсами).

2. Производственная логистика.

3. Сбытовая логистика (маркетинговая или распределительная логистика).

4. Транспортная логистика (составная часть вышеперечисленных видов).

Стоит отметить немаловажный факт, что независимо от вида логистики, ее неотъемлемой частью является обязательное условие – присутствие логистического информационного потока. Информационный поток включает в себя сбор данных о товарном потоке, передачу данных, обработку и систематизацию, и в итоге выдачу готовой, обработанной информации.

Все логистические услуги являются звеньями одной цепи и, так или иначе, они все взаимосвязаны друг с другом. Например, закупочная логистика это не только непосредственная покупка необходимого сырья и материалов, но и также хранение и поддержание запасов на складах.

Проблема, связанная с минимизацией издержек и формированием эффективной системы хозяйствования посредством оптимизации движения материальных ресурсов, сырья, а также готовой продукции всегда была предметом пристального внимания со стороны многих экономистов.

Также, если говорить об особенностях логистической сферы, нужно отметить, что они заключаются в следующем:

1. Это смена приоритетов в хозяйственной деятельности предприятия в таком ключе, что одно из важнейших мест отдается управлению потоковыми процессами, а не каким-либо отдельным хозяйственным операциям. Это значит, что производство налаживается в целом - во всем хозяйственном процессе с точки зрения минимизации издержек в том числе и временных. Здесь ресурсы уже рассматриваются именно в движении по всей технологической цепочке, а не конкретно сами по себе. Главное условие, это качество, скорость исполнения и эффективность.

2. Это координация процессов, которые связаны с планированием, менеджментом, маркетингом, непосредственно производством, а также с материальными и информационными потоками.

3. Это установление компромиссов в условиях, когда происходит конфликт интересов, например, отдельные частные интересы и конкретные действия в значительной степени противоречат друг другу. Как конкретный пример, это ситуация, в которой производитель имеет достаточно консервативные и стабильные взгляды на ассортимент продукции, а продавец, в свою очередь, ориентирован на продажу новых видов продукции. Такая же ситуация может произойти и относительно объемов закупок (рисунок 2).

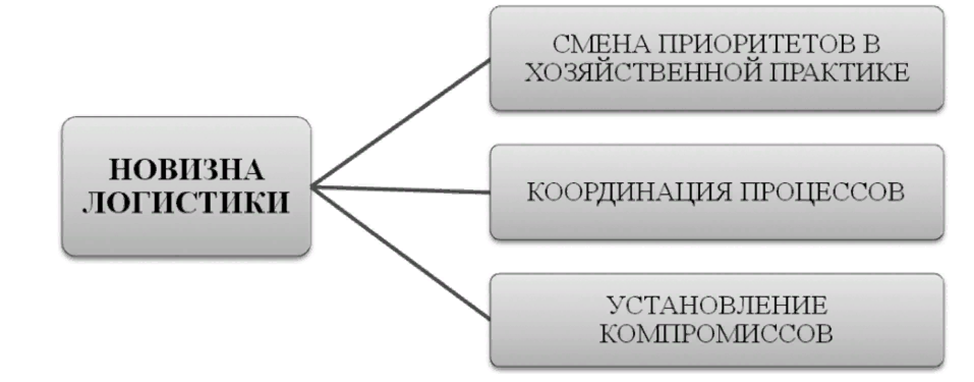


Рисунок 2 − Особенности логистики [1]

Логистика позволяет на научной основе решать большое количество задач независимо от их сложности и масштабности, вот некоторые их них:

1. Прогнозирование спроса и последующее определение необходимого запаса.

2. Непосредственная разработка системы управления запасами.

3. Определение необходимой мощности производства.

4. Распределение готовой продукции.

5. Управление транспортно-складскими операциями.

6. Проектирование логистических систем.

7. Моделирование функционирования логистических систем.

8. Согласование целей и координация деятельности отдельных предприятий в цепи поставок и различных подразделений в рамках предприятия.

9. Управление перегрузочными процессами и транспортно-складскими операциями в пунктах производства и у потребителей;

10. Планирование и реализация снабжения, производства, складирования, сбыта, транспортирования [3].

С точки зрения структуры современная логистика включает в себя два объемных процесса:

1. Формирование параметров взаимоотношений бизнеса с поставщиками ресурсов и управление перемещением ресурсов в процессе создания продукции.

2. Построение механизма поступления создаваемой вашим предприятием продукции к ее потребителям.

Подводя итог, можно сказать, что логистический процесс многогранен, а сфера логистики сама по себе достаточно обширна и включает множество экономических категорий, понятий и аспектов. Логистика – это и управление заказами, и складирование, и транспортировка, и упаковка, и также многое другое. Также необходимо отметить, что отдельные этапы логистики могут быть оптимизированы по-разному в соответствии с принятой общей логистической моделью. Некоторые функции и вовсе находятся на стыке логистики и маркетинга. Но, тем не менее, их главная цель – повышении эффективности хозяйственной деятельности и минимизация издержек.

## Нормативно-правовая основа деятельности логистических компаний

Организационно-правовая основа логистической сферы – это совокупность различных правовых норм, актов, положений и инструкций, устанавливающих систему взаимных связей между элементами, этапами и непосредственно средствами управленческого процесса в логистической сфере.

Правовое методы регулирования логистики – в первую очередь, это законодательство, именно оно и определяет правовое рамки и нормы при реализации политики в сфере логистики, сюда также включаются такие понятия как законы, налоговое законодательство, внешнеторговое законодательство, антимонопольное законодательство и т.д.

Правовое обеспечение логистической сферы – это отдельный комплекс и/или процесс проведения организационных мероприятий, которые определены действующими международными стандартами и нормами национального права, выполнение которых позволяет законными способами достигать всех поставленных целей логистики, а также решать все необходимые логистические задачи в короткий срок с минимальным уровнем издержек, при этом нанося минимум отрицательного воздействия на окружающую среду и беспрекословное исполнение и соблюдение прав и свобод гарантированных Конституцией РФ всем лицам, вовлеченным в логистические процессы.

Сфера логистического управления в значительной степени интегрирована с управленческими и функциональными структурами. В связи с этим ее дальнейшее успешное развитие предполагает тесную взаимосвязь с организационно-правовым обеспечением, в котором традиционно выделяют 4 основных пункта:

* государственное;
* финансовое;
* трудовое
* административное.

Природа правового поля логистической сферы оказывает влияние на:

* степень централизации системы управления;
* иерархию логистической системы;
* оптимальность интеграции организационной, функциональной и информационной структур управления;
* процессы совершенствования всех форм менеджмента;
* соответствие целевых установок;
* согласование формализации задач нормам юриспруденции.

Следует отметить, что правовое регулирование в логистической сфере не простое приложение правовых норм, а их особое комбинирование. Это объясняется тем, что довольно часто правовые нормы не совпадают с техническими требованиями, не должны им подчиняться и не могут отражать всю массу индивидуальных особенностей, экономических и производственно-хозяйственных отношений.

Правовой аспект этих взаимоотношений регулируется законодательными актами различного уровня (рисунок 3).



Рисунок 3 – Иерархия системы законодательных актов [24]

Определяющее положение относительно всех федеральных законов, конечно же, занимает Конституция РФ как главный закон Российской Федерации.

На сегодняшний день специалисты, которые работают в сфере логистики, испытывают явную нехватку нормативно-правового обеспечения своей деятельности, и это, пожалуй, является одной из ключевых проблем, которая мешает успешному развитию логистической сферы.

Правовое обеспечение логистической сферы включает в себя деятельность, не только внутри страны, но и за рубежом, по разработке новой законодательной базы и заключению различных международных соглашений, все это, в первую очередь, направлено на улучшение логистики не только в России, но также и за ее пределами, при этом сохраняя приоритетные.

Помимо федерального законодательства, есть еще законодательство субъектов РФ. Строится оно по тем же принципам, что и федеральное.

По порядку принятия и своей юридической силе все нормативные правовые акты делятся на: законы и подзаконные акты.

Среди законов выделяют основные (Конституции и аналогичные законы, которые обладают высшей юридической силой), конституционные (принимаются по определенным вопросам конституционного значения), кодифицированные (это сложные систематизированные акты, которые регулируют целый комплекс общественных отношений), текущие (принимаются для урегулирования других вопросов жизни общества).

Действующие законы образуют систему законодательства, причем все законы должны соответствовать Конституции РФ, федеральные законы - федеральным конституционным законам, а законы субъектов РФ - федеральным законам, принятым по вопросам ведения РФ или совместного ведения. Кроме того, они не должны противоречить международным законам, поскольку в Конституции утверждается примат международного права (в части, ратифицированной Россией) над российскими законами.

Основой правового обеспечения логистической сферы является Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ). ГК РФ имеет приоритет перед другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами в сфере гражданского права.

Из всей совокупности статей ГК РФ, образующих фундамент правового обеспечения логистики, необходимо отдельно выделить следующие главы: 39 "Возмездное оказание услуг", 40 "Перевозка", 41 "Транспортная экспедиция", 46 "Расчеты", 47 "Хранение", 48 "Страхование" и 49 "Поручение", как имеющие непосредственное отношение к регулированию логистической деятельности.

В условиях рынка определяющее значение для хозяйственных структур имеют принципы самоуправления и адаптации к окружающей среде. В этой связи логистические системы помогают организовать процессы управления производственно-хозяйственной деятельностью предприятия и его подразделений не только путем эффективного использования действующего юридического и нормативного права. С целью повышения эффективности взаимодействия различных структурных элементов они должны выполнять дополнительные организующие функции и вносить свои аспекты правового регулирования функциональной деятельности [5].

Очевидно, что организационно-правовое обеспечение логистической сферы является ключевым аспектом не только ее эффективного, но даже формального функционирования. Процесс организации принятия и реализации решений при использовании логистики в отличие от других традиционных моментов более формализован. Управление на основе логистической концепции побуждает менеджмент максимально конкретизировать все задачи управления на каждом уровне, этапе, в каждом звене на любой обозримый отрезок времени. Эта потребность становится такой же естественной, как и установление ответственности и соответствующих прав в иерархической системе производственно-экономических отношений.

Строгое соблюдение принципа полного организационно-правовою обеспечения логистических систем позволяет улучшить не только производственно-коммерческий механизм деятельности предприятия, но и укрепить дисциплину на всех участках вплоть до отдельных рабочих мест. Без нормативно-правового регулирования невозможно добиться эффективного использования логистических систем. Это связано с тем, что для получения ожидаемого результата системы данного типа предполагают точное, конкретное, определенное правовое положение объектов и субъектов управления. [8]

Таким образом, несмотря на, казалось бы, большую нормативно правовую базу для логистической сферы, отмечается несколько отрицательных моментов. Во-первых, это не урегулированность некоторых моментов, а как следствие все-таки недостаточная проработка законодательства, поскольку многие логисты при работе сталкиваются с проблемой того, что имеющаяся на данный момент нормативная база не охватывает весь тот комплекс проблем, с которыми сталкивается логистика ежедневно. А также отмечается и то, что законодательной базе не хватает определённой конкретики и однозначной трактовки. И, наверное, главная проблема — это то, что законодательство отстаёт от современных технологий, они идут на явное опережение.

# Анализ и оценка современного состояния экономической безопасности предприятий в сфере логистических услуг: проблемы и противоречия

## Оценка современного состояния логистической сферы в России

Логистика — это про эффективное управление материальными, информационными и финансовыми потоками, это и оптимизация затрат, в том числе и временных для наиболее полного удовлетворения всех требований потребителей. Она не ограничивается какой-либо одной сферой, она включает в себя непосредственно производство, транспортировку, управление закупками и запасами, грузопереработку, упаковку, информационный обмен и т. д.

Свое окончательно признание логистика получила в два последних десятилетия, тогда и возникли современные маркетинговая и интегральная концепции логистики. В Российской Федерации в данный момент, на фоне кризиса, экономика находится на спаде. Выходом из непростой ситуации может явиться формирование и развитие производственных, торговых, транспортных и иных логистических систем [3].

Интересный факт, логистика составляет около 20% всей экономики России, а самой популярной и, пожалуй, массовой на сегодняшний день остается профессия водителя, статистика показывает, что 7 % населения зарабатывают на жизнь именно таким способом.

Зарождение и становление статистики в России уходит своими корнями далеко в прошлое. На первых этапах логистика применялась по большей части только в военной сфере, и лишь затем она перешла в экономику.

Во времена СССР, в начале II Мировой войны был реализован масштабный логистический проект по демонтажу и переносу большого количества предприятий вглубь страны. Несмотря на все события подобного рода, кажется, что логистика развивалась полным ходом, однако это далеко не так. Развитие логистики до 90-ых годов шло крайне медленно. Сфера логистики долгое время не оценивалась по достоинству, а сфера производства и вовсе всегда опережал на несколько шагов сферу обращения товаров. Как результат – долгая доставка и низкое качество обслуживая потребителей появились в так называемый переходный период

Потребность и непосредственная необходимость в логистике появилась в так называемый переходный период. Но недооценка логистики не была единственными тормозящим ее развитие фактором, также к другим факторам можно отнести и экономическую и социальную нестабильность, и плохое состояние отраслевой инфраструктуры (например, необорудованные склады).

И, пожалуй, только с относительно недавних пор логистическую сферу начали оценивать по достоинству. Также и пришло осознание всей ее важности и необходимости. И теперь даже те, кто далек от экономики осознают, что никакой бизнес не может быть прибыльным без грамотного использования логистики. Поэтому многие предприниматели все чаще и чаще интересуются принципами логистики, а многие компании теперь испытывают острую необходимость в кадрах, которые имеет определенный багаж знаний в сфере логистики.

Текущий прогресс логистической сферы в России можно оценить с помощью рейтинга Всемирного банка, который составляется каждые два года.

Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI) — индекс Всемирного банка, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровне. [3]

Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI) отражает работу таможенных органов, состояние инфраструктуры в целом, качество предоставляемых логистических услуг, качество обслуживания, стоимость и скорость доставки, наличие задержек и возможность отслеживания грузов.

Согласно данному рейтингу, уровень логистического развития России в 2018 году занимает 75 место среди 160 других стран участников. В предыдущем рейтинге на 2016 год у нашей страны было лишь 99-е место.

Самые низкие рейтинги у России по показателям таможни (97 место из 160, 2,42 балла), отслеживанию грузов (97 место, 2,65 балла) и международным перевозкам (96 место, 2,64 балла). По качеству логистического обслуживания и компетенциям Россия на 71 месте с 2,75 балла, по своевременности доставки – на 66 с 3,31 балла и по инфраструктуре – на 61 с 2,78 балла. В целом, по оценкам опрошенных, критериям качества в России соответствует 69% перевозок. Досмотру подвергается 22% импорта, таможенная очистка занимает 2 дня без физического досмотра и 4 дня – с досмотром. [6]

Рассматривая ситуации в России в целом, необходимо отметить, что сейчас все еще продолжается процесс реструктуризации, в связи с чем многие неэффективные компании просто уходят с рынка, конкуренция растет с каждым днем. Также важным ментом является и то, что проблемы, с которыми сталкивается логистика в наши дни связаны не только с кризисными явлениями, как может показаться на первый взгляд, да, нестабильность экономики усугубляет системные недостатки, но они не единственные причины.

Сейчас в России уровень логистических издержек для всех субъектов экономической деятельности – производственный, и он является одним из самых высоких в мире. По разным экспертным оценкам, эти издержки могут достигать до 20 % ВВП. А это практически на четверть больше, чем в Китае, и втрое больше, чем в некоторых странах Европы.

Важно также упомянуть факт того, что развитие логистике в России стопорит страх новизны и чувство недоверия, как к относительно новой и малоизученной сфере. Многие российские логисты до сих пор с недоверием относятся к инновационным информационным технологиям, которые диктует современная логистика.

Исходя из этого можно сделать вывод о том, слабая эффективность логистической сферы является одни из главных факторов, которые сдерживают экономический рост России. По некоторым данным, большая часть российских компаний только на транспорт тратят в три раза больше, нежели их европейские коллеги несмотря на то, что груз преодолевает одинаковые расстояния, но в несколько раз дольше.

В целом анализ состояния логистической сферы в России говорит о наличии существенных проблем и преград, которые мешают эффективно развиваться данной отрасли. К ним можно отнести:

* огромную территорию нашей страны; дальность некоторых перевозок измеряется тысячами километров;
* недостаток, а в некоторых моментах и отсутствие инвестиций в инфраструктуру логистики, включая и иностранные инвестиции;
* неудовлетворяющий уровень квалификации персонала в области логистики, недостаток знаний в сфере управления цепями поставок;
* несовершенство нормативно-законодательной базы в сфере логистики;
* отсутствие достоверной и унифицированной статистической отчетности в области логистики;
* отсутствие продуманных систем организации логистических систем;
* слабый уровень развития систем электронных коммуникаций и т. д.

По мнению многих экспертов, наибольшую сложность в развитии логистики в России представляют два аспекта: законодательная база и большие расстояния. Говоря о первой проблеме, то ее суть состоит не в отсутствии каких-либо законов и прочего, а в том, что законы могут трактоваться по-разному, нет единого понимания и интерпретации. Стоит также выделить отдельно проблему уровня подготовки кадров в сфере логистики. Крайне необходима грамотная подготовка специалистов, переподготовка и постоянное повышение квалификации в данной области для персонала среднего и высшего звеньев.

Таким образом, подводя итог мы получаем следующее: сфера логистики в России развивается не такими быстрыми темпами как хотелось бы. Она только переходит из стадии зарождения в стадию своего активного развития. Но существует ряд проблем, которые останавливают непосредственно прогресс данной сферы. Однако, учитывая достаточно высокую роль современной логистики в развитии производства и сферы услуг, решение всех перечисленных в данном параграфе проблем должно стать одной из ключевых задач модернизации и развития российской экономической системы. А развитие логистики в целом в России целесообразно объявить в форме отдельного национального проекта. Поскольку все нововведения и серьёзные изменения данной сферы могут повлиять таким образом, что транспортно-логистическая отрасль станет одной из ведущих в российской экономике, а значит, будет отвечать высоким международным стандартам.

## Критерии и показатели экономической безопасности логистического предприятия

Важнейшим элементом исследования экономической безопасности логистического предприятия также, как и любого другого предприятия является выбор ее критерия. Под критерием экономической безопасности понимаются определенный признак или совокупность признаков, на основе которых может быть сформулировано достоверное мнение о том, находится ли предприятие в потенциальной экономической безопасности или нет. Данный критерий должен не только констатировать факт нахождения в экономической безопасности, но и оценить ее уровень.

Для того, чтобы выявить и оценить эконмическую безопасность логистического предприятия целесообразно изучать такие показатели как: финансовая устойчивость, ликвидность предприятия и его безубыточность.

Существует несколько подходов к определению количественной оценки уровня экономической безопасности предприятия:

1. Индикаторный подход. При данном подходе уровень экономической безопасности определяется с помощью специальных индикаторов.

Такие индикаторы выступают пороговыми значениями показателей, которые характеризуют деятельность предприятия в его различных функциональных областях. Каждая из которых соответствует определенному уровню экономической безопасности. Конечная оценка экономической безопасности выставляется после сравнения фактических показателей деятельности предприятия с индикаторами.

Уровень точности каждого индикатора представляет собой определённую проблему, суть которой заключается в том, что на данный момент отсутствует определенная методическая база определения индикаторов, которые учитывали бы особенности деятельности каждого предприятия: отраслевую принадлежность, структуру капитала, форму собственности и т.д.

В случае неправильного определения значения индикаторов также может быть и искажен реальный уровень экономической безопасности предприятия, а это может повлечь за собой принятие управленческих решений, которые не соответствуют реальному положению дел на предприятии. Но индикаторный подход вполне можно назвать оправданным на макроуровне, поскольку здесь значения индикаторов более стабильны.

2. Ресурсно-функциональный подход. Согласно данному подходу оценка уровня экономической безопасности предприятия проводится на основе оценки состояния использования корпоративных ресурсов по специальным критериям. Стоит отметить, что при этом в качестве корпоративных ресурсов используются факторы бизнеса, используемы их владельцами и менеджерами для выполнения основных целей бизнеса.

Согласно ресурсно-функциональному подходу наиболее эффективное использование корпоративных ресурсов, необходимое для выполнения целей данного бизнеса, достигается путем предотвращения угроз негативных воздействий на экономическую безопасность предприятия и достижения следующих основных функциональных целей экономической безопасности предприятия [8]. А именно:

* обеспечение финансовой стабильности и независимости предприятия;
* обеспечение высокой финансовой эффективности деятельности предприятия;
* обеспечение технологической независимости предприятия;
* достижение высокой конкурентоспособности его технологического потенциала;
* высокая эффективность менеджеров предприятия;
* оптимальность и эффективность организационной структуры предприятия;
* достойный уровень квалификации персонала и его высокий интеллектуальный потенциал;
* эффективность корпоративных НИОКР;
* достойная правовая защита деятельности предприятия;
* обеспечение защиты информационной среды предприятия, коммерческой тайны и достижение высокого уровня информационного обеспечения работы всех его служб;
* обеспечение безопасности персонала предприятия, его капитала, имущества и коммерческих интересов.

Также существует еще один подход оценки экономической безопасности логистического предприятия. Он отражает принципы и условия программно-целевого управления и развития. Согласно данному подходу, оценка производится на интегрировании совокупности показателей, которые определяют уровень экономической безопасности. При этом принято использовать несколько уровней интеграции и такие методы, как кластерный и многомерный анализ. Особенность данного подхода заключается в степени сложности проводимого анализа и использовании математического анализа. И оценить уровень экономической безопасности предприятия представляется возможным скорее с математической позиции, нежели с позиции менеджеров. По результатам анализа наиболее распространённых подходов к оценке уровня экономической безопасности предприятия, напрашивается вывод о том, что представленные подходы достаточно сложны в использовании. Поэтому целесообразнее будет выбрать несколько иной подход к выбору критерия оценки уровня экономической безопасности логистической компании.

Поскольку экономическую безопасность логистического предприятия решено рассматривать как некую меру согласования его интересов с интересами субъектов внешней среды и пользователями услуг логистики, а интересы предприятия – как непосредственное взаимодействие всех субъектов и пользователей, в результате которого предприятие получает прибыль, то целесообразнее предполагать, что критерием оценки экономической безопасности будет выступать чистая прибыль. Поскольку при отсутствии прибыли или вовсе при наличии убытков, не может быть и речи о том, что предприятие стабильно и находится в экономической безопасности.

Прибыль предприятия - абсолютная величина или результаты ее соотношения с затраченными ресурсами - может рассматриваться в качестве предпосылки для заключения об экономической безопасности предприятия.

Все опасности и угрозы экономической безопасности логистического предприятия в зависимости от источника возникновения можно поделить на объективные и субъективные. Объективные возникают без участия и помимо воли предприятия или его персонала, они независимы от принятых решений, действий менеджеров высшего звена. Это состояние конъюнктуры рынка, научные открытия, форс-мажоры и т.д. Их необходимо заранее распознавать и в обязательном порядке учитывать при принятии решений. Что касается субъективных угроз, то они вызываются умышленными или, наоборот, неумышленными действиями людей, в том числе и персонала, а также органов и организаций, и, конечно же, предприятий конкурентов. Именно поэтому предотвращение таких угроз в первую очередь связано с воздействием на субъекты экономической безопасности.

В зависимости от возможности предотвращения выделяют факторы форс-мажорные и не форс-мажорные. Первые, в свою очередь, отличаются непреодолимостью своего действия (катастрофы, войны, чрезвычайные бедствия, которые вносят свои коррективы в работу предприятия). Вторые, наоборот, могут быть предотвращены своевременными и грамотными решениями.

Опасности и угрозы могут классифицироваться и по объекту посягательства: персоналу, имуществу, технике, информации, технологиям, деловому реноме и т.д. По природе их возникновения можно выделить: политические, экономические, техногенные, правовые, криминальные, экологические, конкурентные, контрагентские и др. [8]

Наибольшую популярность в науке получило выделение опасностей и угроз в зависимости от сферы их возникновения. По этому признаку различают внутренние и внешние. Внешние опасности и угрозы происходят за пределами самого предприятия. Они никак не связаны с его хозяйственной деятельностью. Обычно это такие имения внешней среды предприятия, которые могут наносить ему ущерб.

Внутренние угрозы связаны в первую очередь с деятельность самого предприятия, его персоналом. Это непосредственно процессы, которые возникают по ходу осуществления хозяйственной деятельности. Выделив наиболее важные из них, получаем следующие факторы: кадровая политика, квалификация персонала, качество планирования и принятия решений и т.д.

И внутренних, и внешних факторов риска экономической безопасности логистических компаний большое количество. Это связано в первую очередь с разнообразием связей и отношений, в которые компании вынуждены вступать, осуществляя свою деятельность. Все эти связи и отношения возникают в определенных социально-экономических, политических, природно-климатических и других условиях, которые могут сложиться либо в масштабах всей страны, либо в пределах одного региона.

Все внешние факторы, влияющие на экономическую безопасность предприятия, можно сгруппировать, выделив: политические, социально-экономические, экологические, научно-технические и технологические, юридические, природно-климатические, демографические, криминалистические и другие. [ 11 ]

Под влиянием окружающей среды и различного рода факторов могут возникать большое количество внешних опасностей и угроз экономической безопасности логистического предприятия. К ним можно отнести:

1. неблагоприятное изменение политической ситуации;

2. макроэкономические потрясения (кризисы, нарушение производственных связей, инфляция и т.д.)

3. изменение законодательства, которое влияет на условия хозяйственной деятельности;

4. неразвитость инфраструктуры логистического рынка;

5. противоправные действия криминальных структур;

6. недобросовестная конкуренция и противоправные действия конкурентов; незаконные финансовые операции;

7. различные чрезвычайные ситуации природного и технического характера; несанкционированный доступ конкурентов к конфиденциальной информации, составляющей коммерческую тайну. [8]

Таким образом, разработка концепции обеспечения экономической безопасности логистических компаний является одной из приоритетных задач каждого предприятия. Поскольку существует большое количество как внутренних, так и внешних угроз, к которому предприятие так или иначе должно быть готово, в противном случае, все это грозит снижением его экономической безопасности и уязвимости во многих аспектах. Вопрос экономической безопасности требует комплексного подхода, реализация которого является сама по себе достаточно сложной задачей. В связи с этим появляется необходимость в тщательной теоретической проработке данного вопроса, понимании сущности понятий экономической безопасности и рисков, в том числе в транспортно-логистической сфере.

## Основные тенденции развития транспортно-логистической сферы в России

Говоря о последних тенденциях развития российской логистической сферы, нужно отметить, что сейчас активно формируется рынок комплексных логистических операторов (3PL, 4PL-провайдеров). Их основные направления развития схожи с тенденциями развития европейского рынка логистических услуг. В качестве ближайшей перспективы развития логистической сферы в России ожидается налаживание более тесного сотрудничества российских логистических компаний с различными клиентами в плане оптимизации уровня запасов, интеграции информационных систем, а также совместного управления логистическими затратами.

В настоящий момент на долю 20 логистических операторов приходится примерно 30% конкурентного сегмента и около 10% совокупного объема всего транспортно-логистического рынка России. В первую двадцатку игроков, наряду с российскими компаниями, входят также восемь западных 3PL-провайдеров. [13]

Отмечается также активное развития аутсорсинга в логистической сфере. Растет активность логистического бизнеса. Тенденцией нескольких последних лет является отделение логистических функций промышленных и торговых предприятий, которые связаны с входящей и исходящей транспортировкой, а также внутрипроизводственной транспортировкой на предприятиях промышленности, управлением запасами и складским хранением на аутсорсинг.

Аутсорсинг — это передача неосновных процессов и функций компании сторонним исполнителям. Аутсорсинг позволяет предприятиям увеличивать свой профессионализм в определённой сфере деятельности, концентрировать свои ресурсы и акцентировать внимание и персонал на основных видах деятельности. В ближайшее время многие компании все чаще будут передавать специализированным логистическим компаниям полное ведение логистическое обслуживание, которое связано с планированием, прогнозированием и контролем над исполнением всех логистических операций.

Еще одной интересной тенденцией стало осуществление логистическими компаниями проектной деятельности. В настоящий момент к логистическим компаниям приходит осознание того, что нужно комплексно и всесторонне подходить к решению проблем и задач клиентов. Крайне важно уметь выявлять их потребности, четко расставлять приоритеты, формулировать задачи развития их бизнеса, грамотно продвигаться в рамках созданного проекта.

Тенденцией последних лет является усиление внимания на развитие логистики как на уровне компании, так и на развитие внутрифирменной логистики. В настоящий момент многие предприятия создают отдельные структурные подразделения для решения задач логистики и оптимизации логистических процессов. Внимание в этой области сосредотачивается на обеспечении интеграции внутренних ресурсов компании и координации управления ими.

Еще одна тенденция последних лет - понимание многими компаниями важности наличия квалифицированных логистических кадров на предприятиях. Это особенно актуально для предприятий, которые расположены в регионах. Для продвижения концепции логистики как одного из важных инструментов повышения эффективности бизнеса на основе подготовки и повышения уровня квалификации специалистов по логистике в России созданы за последние годы и успешно действуют: Координационный совет по логистике, Международный центр логистики Национального Исследовательского Университета Высшей школы экономики, Комитет по логистике при Департаменте транспорта и связи.

Специалистами Совета по логистике и Московского транспортного института разработана модульная учебная программа «Эффективная логистика». Это дало возможность получения профессиональных знаний в области логистики и навыки решения логистических задач жителям различных регионов России, Республики Беларусь, Казахстана, Украины, Литвы и других стран. В течение последних трех лет в рамках различных образовательных мероприятий Совета прошло свыше 10 тысяч специалистов более 1000 российских и иностранных компаний.

Значительную роль в решении проблемы подготовки кадров в области логистики в настоящий момент играет Международный центр логистики Национального Исследовательского Университета Высшей школы экономики (МЦЛ НИУ ВШЭ), образованный в 2000 г.

В последние годы усилилась тенденция интеграции и глобализации в рамках цепей поставок. Это проявляется, в частности, в форме выхода сетевых операторов и крупных западных логистических компаний на российский рынок. Все чаще иностранные компании размещают свои производства на территории России. Это позволяет им пользоваться налоговыми и таможенными льготами, быть ближе к местным потребителям и быстрее реагировать на изменение их потребностей. Это приводит к тому, что российские компании все чаще вовлекаются в цепочки поставок своих иностранных партнеров. Это предъявляет достаточно жесткие требования к отечественным предприятиям: требования к системам управления, персоналу, информационным системам, используемым технологиям. Поэтому российские предприятия должны выстраивать не только продуманную и эффективную внутреннюю логистику, но и систему управления цепочками поставок.

Очевидным остаётся факт того, что сейчас логистические компании будут развиваться ускоренными темпами. Это связано с тем, что промышленным и торговым предприятиям более выгодно передавать несвойственные им логистические функции специализированным профессиональным компаниям.

В этой связи логистическим компаниям необходимо искать оптимальные механизмы взаимодействия с клиентами. Также будет усиливаться тенденция прихода на отечественный рынок иностранных производителей, торговых сетей и новых логистических операторов. Особое внимание в будущем будет уделяться развитию автоматизации логистики, в частности, автоматизации управления транспортом, автоматизации складов, прогнозированию и управлению запасами. Автоматизации логистических операций приведет к минимизации влияния человеческого фактора, перекладывания на программные продукты выполнения рутинных операций, которые так характерны для логистики, применение различного оборудования, которое позволяет контролировать движение товаров как внутри, так и вне компании. Внедрение комплексных систем автоматизации будет характерно для оптовой торговли и компаний промышленности.

В соответствии с Программными документами Российской Федерации, предусмотрено уделять особое внимание опережающему развитию транспортного комплекса как ключевого фактора в снижении транспортных издержек в экономике, а также в обеспечении социальной стабильности и международной экономической интеграции.

В 2008 г. принята Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. Транспортная стратегия определяет приоритеты государственной транспортной политики РФ, основные направления развития опорной транспортной инфраструктуры страны, приоритетные задачи институциональных реформ на транспорте, а также основные задачи развития транспортной системы и направления их решения на отдельных видах транспорта с учетом их специфики на период до 2020 года.

Данная стратегия является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях экономики, решения социальных и других зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей, регионов и экономики в целом.

В Транспортной стратегии сформулированы приоритетные направления государственной транспортной политики, которые обеспечивают достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления:

* совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности;
* управление транспортной системой;
* регулирование рынка транспортных услуг;
* повышение эффективности использования госимущества;
* развитие транспортной инфраструктуры;
* международная деятельность;
* гармонизация развития транспортной системы и др.

Реализация Транспортной стратегии РФ позволит достичь к 2020 году следующих основных результатов:

* будет завершено создание единой опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест»;
* большинство населенных пунктов будет иметь постоянный доступ к основным наземным транспортным коммуникациям;
* снизится грузоемкость ВВП на 10%;
* транзитные перевозки через территорию России вырастут вдвое и достигнут 70 млн. тонн в год;
* значительно повысится ассортимент и качество логистических услуг

Таким образом, очевидно, что логистическая сфера будет развиваться ускоренными темпами и в принципе ее ждет большое будущее. Об этом говорят последние тенденции её развития. Сейчас рынок логистики ориентирован на предоставление качественно новых услуг, максимального внедрения новых технологий в работу, а также на подготовку высококвалифицированных специалистов.

# Перспективы развития экономической безопасности предприятий в сфере предоставления логистических услуг

## Рекомендации по повышению экономической безопасности логистических компаний

Управление риском - это, по сути, экономический механизм процесса регулирования и принятия решений по снижению затрат, повышению производительности и качества продукции и услуг в интегрированной логистической сфере. Он обеспечивает приемлемый уровень выживаемости системы и ее развитие, в чем и заключается безопасность всех экономических процессов. Так что термин "безопасность" используется теперь не только когда речь идет о терроризме, катастрофах, геополитике или экологии, но и в экономической сфере, и называется теперь эконмическая безопасность.

Логистические компания совершенствует существующую экономическую систему безопасности - усиливается физическая защита, видеонаблюдение, ужесточаются требования внутриобъектового режима, ведется мониторинг внутренних и внешних угроз, проверяется персонал (на предмет лояльности, криминального прошлого, истинных мотивов трудоустройства); разрабатываются рамочные стандарты, обеспечивающие IT-безопасность и надежность функционирования Интернета. Вводится дополнительная защита от вирусов, хакерских атак, несанкционированного доступа; обеспечивается защита груза: используется дополнительная пломбировка, ограничивается доступ клиентов в зону приемки грузов, проводится внеплановый инструктаж сотрудников, а также изменяется процедура допуска автомашин на территорию грузового терминала.

К приоритетным целям экономической безопасности логистического предприятия следует отнести обеспечение эффективности деятельности, финансовой устойчивости и независимости предприятия.

Основными задачами системы обеспечения экономической безопасности являются:

– мониторинг и прогнозирование угроз;

– оценка рисков и угроз различными количественными и качественными методами;

– разработка инструментов и механизма нивелирования угроз и поддержания стабильного развития предприятия;

– постоянное совершенствование механизма обеспечения экономической безопасности.

Как один из самых эффективных вариантов по выявлению экономических угроз и поддержанию экономической безопасности логистического предприятия можно предложить создание службы экономической безопасности.

Служба экономической безопасности работает с действительностью, это и повышению главный инструмент по обеспечению экономической безопасности в рамках предприятия.

Служба экономической безопасности должна выявлять искажения в текущих бизнес-процессах и моментально на них реагировать. Разрабатывая мероприятия по минимизации рисков, система экономической безопасности должна работать на профилактику. Службе экономической безопасности в жизни предприятия отведена строго определенная роль и на ее функции не покушается ни одна другая служба, более того, функционал службы никто кроме нее не выполнит. Служба экономической безопасности предприятия занимается защитой ценностей, активов, противодействию внутренним и внешним угрозам, минимизации рисков. Служба экономической безопасности это довольно сложное подразделение, сочетающее в себе специалистов разных сфер деятельности, имеющая собой цель проведения внутренних проверок, аудитов, инвентаризаций и пр., а значит требующее четкое разграничение полномочий и функций среди сотрудников.

Деятельность службы экономической безопасности основана на законодательстве РФ, внутренних нормативных документах предприятия и осуществляется в соответствии с основными принципами:

1. законности. Служба экономической безопасности выполняет свои ежедневные задачи строго в рамках закона, иначе это криминальная структура или недобросовестные конкуренты; организованного взаимодействия. Служба экономической безопасности предприятия в силу объективных причин не может в полном объеме перекрыть все вопросы, касающиеся безопасности, без соответствующего взаимодействия со всеми структурными подразделениями на предприятии, а также сторонними организациями (охранные и др.);

2. тактического планирования. Служба экономической безопасности предприятия строит свою деятельность четко в соответствии с намеченными долгосрочными и краткосрочными планами. Без планирования деятельность службы малоэффективна и носит хаотичный характер;

3. своевременности. Все силы и средства службы экономической безопасности должны быть направлены на своевременное предотвращение угроз безопасности предприятия, для минимизации возможного причинения материального ущерба компетентности. Сотрудники службы должны быть профессионалами своего дела, легко обучаемы, креативны, стать одной семьей в работе и решать поставленные задачи в полном объеме и в срок.

Проводимые мероприятия:

* осуществляется категорирование технологических процессов – структурных элементов цепи поставок;
* моделируются идеальные или фактические операции;
* увеличиваются объемы операций за счет перераспределения ресурсов, меняются системы
* управления рисками;
* заключаются соглашения между таможенными организациями и предпринимательскими сообществами;
* рассчитывается стратегически оптимальный уровень запасов;
* ведется узконаправленная подготовка специалистов.

Таким образом, все предложные рекомендации будут оказывать положительное влияние на повышение экономической безопасности логистических компаний. Создание службы безопасности, на мой взгляд, один из самых целесообразных вариантов развития событий. Потому что каждый должен заниматься своим делом, у каждого должен быть свой фронт работы и своя сфера. В службе экономической безопасности будут находиться профессионалы своего дела, которые знают, чем им нужно заниматься.

## Основные направления развития транспортно – логистической сферы в России

Относительно России целесообразно предложить следующие направления развития транспортно – логистической сферы в России:

1. Комплексная интеграция бизнес-процессов с целью минимизации издержек и повышения производительности труда, а в связи с этим и увеличение доли 3PL провайдеров логистических услуг, за счёт которых может увеличиться доля аутсорсинга.

2. Углубление экономической интеграции и освоение рынков Евразийского союза и прежде всего Казахстана, снижение логистических затрат внутри цепочек поставок за счет упрощения процессов таможенного оформления и ликвидации законодательных барьеров.

3. Разработка новых маршрутов и схем доставки грузов при экспорте / импорте на азиатском направлении, переориентация транспортно-логистических схем на Дальний Восток и юг страны.

4. Комплексное управление качеством, применение технологий на основе концепции «точно в срок» и внедрения системы быстрого реагирования на запросы потребителей.

5. Формирование инфраструктурной сети логистики: количество, размеры и географическое расположение мощностей, используемых в логистике, непосредственно влияют на уровень и издержки обслуживания потребителей. Особое внимание следует уделить возрасту и состоянию подвижного состава и инфраструктуры. Например, значительными «узкими местами» на сети железных и автомобильных дорог являются подходы к морским портам, аэропортам и пограничным пунктам пропуска. Применительно к отдельным компаниям основное требование к их развитию – это повышение эффективности управления и администрирования процессами, в основе которых лежит: − оптимизация затрат; − автоматизация управления; − высокий уровень сервиса; − максимальное покрытие рисков.

Сами пользователи логистических услуг также задаются определённые темпы и тенденции развития рынка. Так, грузоотправители в настоящее время более жестко требуют соблюдения согласованных сроков доставки, вплоть до определенного часа. Вводится постоянный мониторинг статуса грузов, находящихся в транспортной сети, и применяются штрафные санкции за нарушение сроков доставки, даже за незначительные.

Что касается тенденции автоматизации, то здесь необходимо отметить, что, например, наличие автоматизированного склада может составить сильную конкуренцию на современном рынке. С помощью автоматизации логистических процессов ускоряется и упрощается работа с информацией, уменьшается трудоёмкость работы персонала и улучшается общий контроль, что позволяет значительно сократить издержки по сравнению с неавтоматизированным складом. Таким образом, тенденций и предложений по развитию логистики достаточно много, так как на данный момент эта отрасль в нашей стране не совершенна. Реализация всех вышеназванных направлений будет способствовать повышению эффективности не только самого рынка, но и всех экономики страны

Развитию логистической отрасли будут способствовать совершенствование законодательной базы в области транспортно-экспедиторской деятельности, таможенных процедур, более активное участие государства как инвестора и регулятора в строительстве капиталоемких объектов транспортной инфраструктуры, снижение уровня бюрократизации регулирующих и контролирующих организаций. В завершение можно сказать, что, судя по данным различных исследований, две трети респондентов характеризуют нынешнюю ситуацию с логистикой в России как положительную, что вселяет оптимизм в тех, кто занимается этой сферой деятельности, однако и не снимает с них ответственности. Логистика оказывает значительное воздействие на экономическое развитие всей страны. Правильное понимание роли логистики позволяет государству успешно развиваться в экономическом, социальном и политическом отношениях. Недооценка же роли и значения транспортной системы и организации логистического процесса неминуемо приводит к замедлению развития государства

Таким образом, недооценка и отставание логистики происходят в немалой степени из-за непонимания государственного значения данной сферы как особой отрасли народного хозяйства. Уникальность логистики в том, что, выступая в роли сферы материального производства, она одновременно выполняет вспомогательную функцию обслуживающей инфраструктуры. Все перечисленные меры и тенденции будут способствовать эффективному развитию логистики.

Заключение

Таким образом, в курсовой работе были рассмотрены теоретические аспекты экономической безопасности логистических компаний, рассмотрено современное состояние логистической сферы в РФ, определены критерии и показатели экономической безопасности логистических компаний, а также предложены практические рекомендации по повышению экономической безопасности.

Подводя итог данной работы, можно сказать, обеспечение экономической безопасности логистических предприятий также очень важна для обеспечения экономической безопасности государства в целом. Речь идет в первую очередь о внутренних угрозах, потому что любое изменение на микроуровне может оказать достаточно сильное воздействие на функционирование всего государства, а именно национальную безопасность.

Развитию логистической отрасли будут способствовать совершенствованию законодательной базы в области транспортно-экспедиторской деятельности, таможенных процедур, более активное участие государства как инвестора и как регулятора в строительстве капиталоемких объектов транспортной инфраструктуры, снижение уровня бюрократизации регулирующих и контролирующих организаций. В завершение можно сказать, что, судя по данным различных исследований, две трети респондентов характеризуют нынешнюю ситуацию с логистикой в России как положительную, что вселяет оптимизм в тех, кто занимается этой сферой деятельности, однако и не снимает с них ответственности.

Логистика оказывает значительное воздействие на экономическое развитие всей страны. Правильное понимание роли логистики позволяет государству успешно развиваться в экономическом, социальном и политическом отношениях. Недооценка же роли и значения транспортной системы и организации логистического процесса неминуемо приводит к замедлению развития государства. Поэтому логистическая система должна непрерывно развиваться в соответствии с растущим потребностям.

Таким образом, недооценка и отставание логистики происходят в немалой степени из-за непонимания государственного значения данной сферы как особой отрасли народного хозяйства. Уникальность логистики в том, что, выступая в роли сферы материального производства, она одновременно выполняет вспомогательную функцию обслуживающей инфраструктуры. Все перечисленные меры и тенденции будут способствовать эффективному развитию логистической сферы.

Именно по всем вышеперечисленным причинам столь важно обеспечивать экономическую безопасность логистических компаний и в целом логистической сферы в РФ.

Таким образом, в результате поставленных в начале работы задач, цель данной курсовой работы была достигнута.

Список использованных источников

1. Аникина, Б.А. Логистика. Учебное пособие для бакалавров / Б.А. Аникина. - М.: Проспект, 2017. - 353 c.
2. Афанасенко, И. Д. Коммерческая логистика / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. - М.: Питер, 2015. - 352 c.
3. Афонин, А. М. Промышленная логистика / А.М. Афонин, Ю.Н. Царегородцев, А.М. Петрова. - М.: Форум, 2019. - 304 c.
4. Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст] / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс. – М.: Олимп-Бизнес, 2015. – 640 с.
5. Бродецкий, Г. Л. Экономико-математические методы и модели в логистике. Потоки событий и системы обслуживания / Г.Л. Бродецкий. - М.: Academia, 2018. - 272 c.
6. Гаджинский, А. М. Логистика. Учебник / А.М. Гаджинский. - М.: Маркетинг, 2018. - 228 c.
7. Гамкрелидзе, Л. И. Логистика. Теория и практика / Л.И. Гамкрелидзе, Е.Л. Гамкрелидзе. - М.: МГИУ, 2019. - 280 c.
8. Гапоненко В.Ф., Беспалько АЛ., Власков А.С. Экономическая безопасность предприятий. Подходы и принципы. - М.: Издательство «Ось-89», 2014г.
9. Герасимов, Б. И. Основы логистики / Б.И. Герасимов, В.В. Жариков, В.Д. Жариков. - М.: Форум, 2017. - 304 c.
10. Григорьев, М. Н. Логистика. Продвинутый курс. В 2 частях. Часть 1 / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. - М.: Юрайт, 2016. - 474 c.
11. Дыбская, В. В. Логистика. Учебник. В 2 частях. Часть 1 / В.В. Дыбская, В.И. Сергеев. - М.: Юрайт, 2016. - 318 c.
12. Криворотов, В.В. Экономическая безопасность государства и регионов: Учебное пособие / В.В. Криворотов, А.В. Калина, Н.Д. Эриашвили. - М.: Юнити, 2018. - 156 c.
13. Левиков, Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом / Г.А. Левиков. - М: ТрансЛит, 2017. - 545 c.
14. Перминов, С.М. Дистрибьюция. Стратегия и тактика управления компанией / С.М. Перминов. - М: Питер, 2016. - 939 c.
15. Федоров, Л. С. Общий курс транспортной логистики / Л.С. Федоров, И.Б. Мухаметдинов, В.А. Персианов. - М: КноРус, 2014. - 312 c.
16. Чеботаев, А. А. Логистика и менеджмент товародвижения / А.А. Чеботаев, Д.А. Чеботаев. - М: Экономика, 2018. - 400 c.
17. Ширяев, С. А. Транспортные и погрузочно-разгрузочные средства. Учебник / С.А. Ширяев, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. - М: Мир, 2015. - 848 c.
18. Тяпухин, А. П. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики / А.П. Тяпухин, А.И. Голощапова, Е.Н. Лындина. - М: Финансы и статистика, 2016. - 240 c.
19. Осипов, В. А. Проблемы развития логистики в России / В. А. Осипов. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2016. — № 13.1 (117.1). — С. 75-77. — URL: https://moluch.ru/archive/117/28947
20. Логистика в России: развитие, проблемы и перспективы [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://cargolink.ru/ls/blog/536.html>
21. Логистика в России, анализ 2020 года [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://trans.info/ru/logistika-rossii-v-2020-g-kakie-izmeneniya-zhdut-sferu-dostavki-gruzov-v-blizhayshee-vremya-170561>
22. ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ТРЕНДЫ 2020-2021 ГОДА: ЖИЗНЬ ВО ВРЕМЯ И ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://www.lobanov-logist.ru/library/352/64187/
23. СИСТЕМНЫЙ АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РОССИИ [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/sistemnyy-analiz-osnovnyh-problem-razvitiya-logistiki-v-rossii
24. Перспективы развития рынка логистических услуг в России. Действия логистических компаний [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.umniylogist.ru/articles/perspektivyi-razvitiya-ryinka-logisticheskix.html
25. Правовое обеспечение логистики компаний [Электронный ресурс] / режим доступа https://studme.org/1965032314320/logistika/pravovoe\_obespechenie\_logistiki
26. Оптимальный маршрут. В логистике много нерешенных вопросов. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.rg.ru/2012/02/14/logistica.html>
27. Транспортная логистика в России: проблемы и перспективы грузоперевозок [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://avtoperevozka-gruzov.ru/news.php?ELEMENT\_ID=374