

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «КубГУ»)

Экономический факультет
Кафедра мировой экономики и менеджмента

КУРСОВАЯ РАБОТА
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В
СФЕРЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Работу выполнила


(подпись)

Ю.О. Дениско

Специальность

38.05.01 Экономическая
безопасность

курс 3

Специализация

Экономико-правовое обеспечение
экономической безопасности

Научный руководитель
канд. экон. наук, доц.


(подпись, дата)

М.А. Половченко

Нормоконтролер
канд. экон. наук, доц.


(подпись, дата)

М.А. Половченко



Краснодар
2022

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Теоретические основы исследования экономической безопасности в сфере логистических услуг	5
1.1 Понятие и сущность экономической безопасности	5
1.2 Особенности логистических услуг	8
1.3 Нормативно-правовая основа деятельности логистических компаний	14
2 Анализ и оценка современного состояния экономической безопасности предприятий в сфере логистических услуг: проблемы и противоречия	18
2.1 Оценка современного состояния логистической сферы в России	18
2.2 Критерии и показатели экономической безопасности логистического предприятия	25
2.3 Анализ основных тенденций развития транспортно-логистической сферы в России.....	31
3. Перспективы развития экономической безопасности предприятий в сфере предоставления логистических услуг	37
3.1 Рекомендации по повышению экономической безопасности логистических компаний.....	37
3.2 Основные перспективные направления развития транспортно-логистической сферы в России.....	40
Заключение	43
Список использованной литературы	45

ВВЕДЕНИЕ

В условиях рыночной экономики организации, получившие широкую хозяйственную самостоятельность, столкнулись с необходимостью принципиально новых подходов к обеспечению собственной экономической безопасности, что требует серьезного преобразования всей системы защиты экономических интересов.

Проблема экономической безопасности на сегодняшний день крайне актуальна и исследуется многими отечественными и зарубежными учеными. Однако, несмотря на это, существующие разработки в большей степени затрагивают проблему экономической безопасности на международном уровне и уровне страны, не прорабатывая проблему на уровне отраслей и отдельных предприятий.

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 находится в стадии становления и имеет ряд национальных особенностей в сравнении с зарубежными рынками.

Цель курсовой работы заключается в выявлении перспективных направлений развития транспортно – логистической сферы в России.

Для достижения поставленной цели необходимо выдвинуть ряд задач:

- изучить понятие и сущность экономической безопасности;
- рассмотреть особенности логистических услуг;
- определить нормативно-правовую основу деятельности логистических компаний;
- проанализировать основные тенденции развития транспортно-логистической сферы в России;
- оценить современное состояние логистической сферы в России;

– дать рекомендации по повышению экономической безопасности логистических компаний;

– обозначить основные направления развития транспортно-логистической сферы в России;

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.

Методологической базой исследования послужили выработанные экономической наукой методы и приемы научного исследования: общенаучные–исторически–логический метод, метод научных абстракций, анализ и синтез, и статистический метод, наблюдений и сбора фактов.

Эмпирическая база исследования — учебники, пособия по экономическим дисциплинам, научно-популярные статьи периодических изданий, а также ресурсы сети Интернет.

Курсовая работа состоит из введения, 3 глав, заключения, списка использованной литературы.

1. Теоретические основы исследования экономической безопасности в сфере логистических услуг

1.1 Понятие и сущность экономической безопасности

Экономическая безопасность является одним из основных приоритетов любого государства. Значение и роль экономической безопасности состоят в том, чтобы формировать и укреплять позиции государства в глобальной мировой системе. Интересы государства соблюдаются и принимаются эффективные социально-экономические решения, если достигнута экономическая безопасность страны.

Экономическая безопасность как экономическое явление возникла со времен создания государственности, осмысления обществом своих экономических потребностей и интересов.

Задачи экономической безопасности включают: развитие человеческого потенциала, обеспечение динамического экономического роста, достижение высокого уровня финансовой стабильности, поддержку национальной валюты, развитие технологий, обеспечивающих укрепление конкурентных позиций.

Вышеупомянутые задачи и направления в сфере обеспечения экономической безопасности рассматриваются в Указе Президента РФ от 13.05.2017 № 208 «О стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года».

Рассматривая экономическую безопасность всех экономических уровней, выделяют следующие объекты, под которыми понимаются как экономическая система страны в целом, так и ее составляющие элементы [2]: человеческие и финансовые ресурсы, природные богатства, хозяйствующие структуры, предприятия, регионы. Согласно Федеральному закону «О безопасности» №390-ФЗ субъектами экономической безопасности принято

считать министерства и ведомства, комитеты и комиссии Федерального собрания РФ, банки, страховые компании, налоговые службы, Президента РФ, Правительство РФ [1].

Составные структурные компоненты экономической безопасности: финансовая безопасность, продовольственная безопасность, экологическая безопасность, производственная безопасность, научно-технологическая и информационно-правовая безопасность (рисунок 1).



Рисунок 1 – Структурные элементы экономической безопасности

Финансовая безопасность – это условия существования и развития объекта взаимоотношений, а также процесса его создания и поддержания; способность финансовой области гарантированно удовлетворять соответствующие потребности, непрерывно развиваясь и функционируя с минимальным риском возможных нарушений. Сущность финансовой безопасности заключается в гарантированном обеспечении устойчивости платежно-расчетной системы и финансовых показателей, предотвращении возникновения кризисных ситуаций, а также устранении утечки капиталов за рубеж.

Под продовольственной безопасностью понимают такое состояние экономики, при котором гарантируется стабильное обеспечение

перерабатывающей промышленности сельскохозйственным сырьем, населения – достаточным количеством безопасных и полноценных продуктов питания с учетом получаемых доходов, а также относительная независимость от импорта сырья и продовольствия [3]. Так, продовольственная безопасность предполагает обеспечение физического и экономического доступа к безопасному и достаточному продовольствию.

Экологическая безопасность предусматривает защищенность жизненно необходимых интересов населения страны, прежде всего его прав на здоровую, благоприятную для существования окружающую среду.

Производственная безопасность – совокупность элементов, взаимодействующих таким образом, чтобы производственной объект выполнял производственные функции при условии обеспечения безопасности населения [4]. Научно-технологическая безопасность предполагает возможность использования и развития научных знаний с целью экономического развития страны.

Широко распространенное понятие информационно-правовой безопасности в настоящее время подчеркивает важность информации. Информационная безопасность предполагает защищенность информации от случайных и преднамеренных воздействий, угрожающих нанесением вреда владельцам информации [5].

В настоящее время все большую актуальность приобретает цифровая безопасность, под которой понимают комплекс мер, направленных на защиту конфиденциальности, целостности и доступности информации от вирусных атак и несанкционированного вмешательства.

Таким образом, экономическая безопасность основывается на 3 составляющих:

- гарантированность и поддержание экономической независимости;
- поддержание устойчивого роста экономических показателей;
- способность к саморазвитию.

1.2 Особенности логистических услуг

В условиях рыночной экономики на финансово-экономическое и правовое состояние предприятий в значительной мере оказывает воздействие такое направление их деятельности, как логистика. Логистика – это многогранное явление, поэтому стоит рассмотреть несколько ее основных современных интерпретаций [6]:

Логистика – это оперативная деятельность предприятия, которая заключается в планировании и обеспечении эффективного и непрерывного поступления товаров, услуг и сопутствующей информации;

Логистика – это стратегическое управление материальными, финансовыми и информационными потоками в процессе снабжения (закупки и хранения материалов) предприятия;

Логистика – это научное направление, в рамках которого изучаются логистические явления и разрабатываются методы управления логистическими процессами.

Логистика является тем направлением деятельности, за счет развития которого предприятие может улучшить свое стратегическое положение и повысить свою конкурентоспособность на рынке. В этом и состоит основная цель, на достижение которой направлена логистика. При этом она имеет всеохватывающий характер, поскольку включает в себя все сферы хозяйственной деятельности и все уровни (структурные подразделения) предприятия.

С точки зрения системного подхода логистику можно представить в виде совокупности следующих объектов, которые имеют место практически на каждом предприятии:

Логистические операции – это совокупность действий, которые направлены на преобразование материального и информационного потоков;

Логистические цепи – это линейно упорядоченное множество граждан и организаций (производителей, дистрибьютеров, руководителей складов и т.д.), которые выполняют логистические операции;

Логистические системы – это системы, которые выполняют логистические операции, связаны с внешней средой и способны выдавать обратные связи (например, промышленные и торговые предприятия, территориально-производственные комплексы и т.д.);

Логистические функции – это укрупненные группы логистических операций, которые ориентированы на достижение целей логистических систем (например, закупки, снабжение, производство, сбыт, распределение, транспортировка, складирование, хранение);

Материальные потоки – это продукция, которая подвергается логистическим операциям;

Информационные потоки – это информация (в виде документов или файлов), которая циркулирует в логистической системе;

Логистические издержки – это затраты предприятия на выполнение логистических операций.

Организационная структура службы логистики и ее подразделений (отделов или групп) зависит от целого ряда факторов, к которым относятся следующие:

- направление производственно-хозяйственной деятельности предприятия или организации;
- размеры и мощность предприятия (занимаемая площадь, объем станочного парка);
- количество наименований, типов, марок, сортов и размеров материально-технических ресурсов, используемых на предприятии;
- структура материально-технических ресурсов, потребляемых предприятием, по направлениям производственно-хозяйственной деятельности;

- количество поставщиков материально-технических ресурсов и их территориальное расположение;
- назначение и количество складов на предприятии, предназначенных для хранения материально-технических ресурсов;
- наличие в собственности предприятия магистральных и внутризаводских транспортных средств, их количество по видам и типам; количество потребителей промежуточной или конечной готовой продукции, выпускаемой предприятием [7].

В зависимости от перечисленных факторов и других факторов внешней и внутренней среды устанавливается соответствующая организационная структура службы логистики на каждом отдельном промышленном предприятии или в торгово-посреднической организации.

В теории и практике организации службы логистики на предприятиях существует так называемая классическая трехуровневая организационная структура службы логистики.

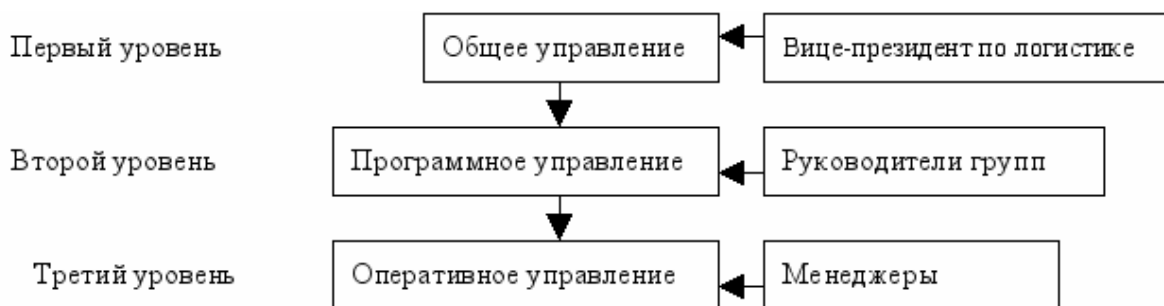


Рисунок 2 – Структура трехуровневой организационной службы логистики на предприятии [8]

Исходной информацией для первого уровня управления являются показатели производственно-хозяйственной деятельности предприятия в широком масштабе, общие проблемы подсистем логистики и внешние факторы, влияющие на систему в целом, например, возрастание или снижение

конкуренции на рынке, а также другие изменяющиеся условия рынка. Поступающая информация используется для исследования, анализа, оценки деятельности службы логистики и принятия различного рода решений, касающихся корректировки действий в отдельных подсистемах и системы в целом.

Второй уровень управления состоит из руководителей-менеджеров, но направлениям логистической деятельности (материально-техническое снабжение, складское и транспортное хозяйство, распределение материальных ресурсов по производственным подразделениям предприятия, сбытовая деятельность). Кроме того, данный уровень управления имеет в наличии персонал, обеспечивающий логистическую деятельность, — инженеров, контролеров и аналитиков, которые планируют логистическую деятельность, проверяют возникшие изменения в системе и отдельных ее подсистемах, разрабатывают направления и решения по восстановлению планируемого процесса, а также решают вопросы сервисного обслуживания, окупаемости логистических затрат, локальной и общей тактики поведения на рынке (по каждой подсистеме логистики), эффективной реализации общей стратегии предприятия.

Управление на третьем уровне включает в себя функциональные обязанности сотрудников отделов (групп) службы логистики, а также специальные функциональные контрольные операции и административную деятельность, что не требует особой ответственности, так как практически каждая возникающая в подсистемах проблема имеет определенный, регламентированный и утвержденный метод решения.

Таким образом, логистика является тем направлением деятельности, за счет развития которого предприятие может улучшить свое стратегическое положение и повысить свою конкурентоспособность на рынке. Она имеет всеохватывающий характер, поскольку включает в себя все сферы хозяйственной деятельности и все уровни (структурные подразделения) предприятия.

Различают два вида функций логистики: оперативные и координационные. Оперативные функции связаны с управлением движением материальных ценностей в области снабжения производства и распределения.

В сфере снабжения – это управление движением сырья, материалов, запасов готовой продукции от поставщика до производственного предприятия, склада или торгового хранилища.

На уровне производства логистика – это управление, включающее контроль движения полуфабриката через все стадии производства, а также движения товара на склады и рынки сбыта.

Управление распределением охватывает организацию потоков конечной продукции от производителя к потребителю. К функциям логистической координации относятся: выявление и анализ материальных потребностей различных частей производства, анализ области рынков, на которых действует организация, прогнозирование развития потенциальных рынков, обработка данных потребностей клиентуры. Сущность перечисленных функций заключается в координации спроса и предложения. Базируясь на соответствующей информации, логистика занимается совмещением предъявляемого рыночной ситуацией спроса и разработанного организацией предложения. Из координационной функции логистики сформировалось еще одно ее направление – оперативное планирование. На основании прогноза спроса разрабатывается график перевозок и порядок управления запасами готовой продукции, в итоге определяется планирование производства, разработка программ снабжения сырьем и комплектующими изделиями. Из основополагающих позиций выделяют следующие функции логистики: системообразующая, интегрирующая, регулирующая, результирующая [9].

Системообразующая логистика – это система эффективных технологий обеспечения управления ресурсами.

Интегрирующая функция – это обеспечение логистикой синхронности процессов сбыта, хранения и доставки с привязкой к рынку средств

производства и оказание посреднических услуг потребителям. Регулирующая функция заключается в реализации управления материальными, информационными и финансовыми потоками для сокращения затрат.

Результатирующая функция подразумевает деятельность по доставке товара в нужном количестве в определенное время и место с необходимым качеством при минимально возможных издержках. Критерием для определения эффективности реализации логических функций является достижение конечной цели логистической деятельности.

Задачи, стоящие перед логистикой, можно разделить на общие, глобальные и частные. Достижение максимального эффекта с минимальными затратами – это главная глобальная задача логистики. Моделирование логистических систем и факторов их функционирования также относят к глобальным задачам.

К общим задачам относятся:

- 1) создание системы регулирования материальных и информационных потоков;
- 2) прогнозирование возможных объемов производства, перевозок, складирования;
- 3) определение несостыковки между необходимостью и возможностью реализовать ее на производстве;
- 4) выявление спроса на продукт, выработанный и продвигаемый в рамках логистической системы;
- 5) организация предпродажного и послепродажного обслуживания.

На основании решений общих задач создается сеть складских систем для организации обслуживания заказчиков и оптимального прикрепления их к пунктам производства.

Частные задачи имеют более узкое направление и включают:

- 1) создание минимальных запасов;
- 2) максимальное сокращение времени хранения готовой продукции;

3) сокращение времени перевозок.

Таким образом, логистика в первую очередь направлена на оптимизацию поставки ресурсов или товаров. Для достижения такой цели требуется решить ряд общих и частных задач. Как следствие, логистическая деятельность приобрела и ряд значимых функций, связанных с систематизацией, контролем, а также интеграцией сопутствующих процессов.

1.3 Нормативно-правовая основа деятельности логистических компаний

Логистическая деятельность может иметь как внутрипроизводственный характер (т.е. осуществляться предприятием в целях реализации собственного производственного процесса), так и коммерческий, посреднический характер (т.е. специализированные логистические организации предоставляют за вознаграждения иным предприятиям свои услуги в сфере логистики, выступая, тем самым, как посредники).

И в первом, и во втором случае действия хозяйствующих субъектов по выполнению логистических операций должны соответствовать определенным установленным правилам, которые прописаны в специальных нормативных правовых актах и документах. Это требуется для того, чтобы предотвратить нарушение прав и интересов иных лиц, обеспечить благоприятные условия для их равноправия и конкурентной среды, сделать более предсказуемыми экономические отношения и т.д.

Логистика, как и другие явления общественной (в частности, экономической) жизни, выступает в качестве объекта правового регулирования. Регулирование общественных отношений в области логистики осуществляется правовыми методами, т.е. принятием общеобязательных документов. В самом общем виде эти документы можно представить в следующем иерархическом виде [12]:

- 1) Конституция Российской Федерации;
- 2) Международные договоры и соглашения, которые подписаны и ратифицированы Российской Федерацией;
- 3) Гражданский кодекс Российской Федерации (в четырех частях);
- 4) Федеральные законы;
- 5) Подзаконные акты (указы, распоряжения) Президента Российской Федерации;
- 6) Подзаконные акты (постановления, распоряжения) Правительства Российской Федерации;
- 7) Подзаконные акты федеральных органов исполнительной власти;
- 8) Прочие нормативные правовые акты регионального и местного уровня публичной власти;
- 9) Договоры, заключенные между двумя или более юридическими и физическими лицами;
- 10) Локальные нормативные акты (действуют в пределах одной организации).

Нормы перечисленных правовых актов определяют организационные мероприятия, которые осуществляются в определенной совокупности и последовательности для того, чтобы законным образом достичь цели и решить задачи в сфере логистики в установленный срок, с минимальными (общественными и частными) издержками. В этом состоит смысл правового обеспечения логистики и соответствующей деятельности ее субъектов.

Основы правового регулирования логистической деятельности в России заложены в Конституции. В ней гарантируется свободное перемещение товаров, единство экономического пространства, свобода экономической деятельности. Исходя из этого предприятиями и предпринимателями иницируется выполнение логистических операций.

Стержнем для правового обеспечения логистики служит Гражданский кодекс Российской Федерации. Его нормы регулируют гражданско-правовые

отношения (в том числе, в логистике), имея при этом приоритет над иными правовыми актами в сфере гражданского права.

Непосредственное отношение к регулированию логистической деятельности имеют следующие главы Гражданского кодекса РФ:

- 1) Глава 39 «Возмездное оказание услуг»;
- 2) Глава 40 «Перевозка»;
- 3) Глава 41 «Транспортная экспедиция»;
- 4) Глава 46 «Расчеты»;
- 5) Глава 47 «Хранение»;
- 6) Глава 48 «Страхование»;
- 7) Глава 49 «Поручение».

Важнейшее значение в логистической деятельности имеют перевозки. Поэтому в состав правовых основ логистики включаются такие правовые акты, как Кодекс торгового мореплавания РФ, Воздушный кодекс РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, федеральные законы «О железнодорожном транспорте в РФ», «О безопасности дорожного движения», «О транспортно-экспедиционной деятельности», Уставы железнодорожного, автомобильного, городского наземного электрического транспорта РФ.

Правительство РФ и возглавляемая им система федеральных органов исполнительной власти обычно занимаются утверждением различных правил перевозки и выполнения ряда других действий. В качестве примеров можно привести правила воздушных перевозок, правила перевозок грузов речным транспортом, правила перевозки контейнеров морским транспортом, правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте, требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей и многое другое.

Помимо этого, также следует иметь в виду, что источниками права в сфере логистики могут быть постановления пленума Верховного Суда РФ. Принятие этих постановлений преследует цель по обеспечению в стране

единообразия судебной практики. Верховному Суду РФ предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего гражданского и транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров, касающихся вопросов ведения логистической деятельности.

Таким образом, при выполнении логистических операций необходимо осознавать необходимость соблюдения действующего законодательства, которое регламентирует вопросы из области логистики.

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

2.1 Оценка современного состояния логистической сферы в России

Россия была и остается крупнейшим игроком глобального рынка: так, например, ее внешнеторговый оборот составил 789 млрд долл. в 2021 г. Следует отметить, что это стало историческим (с 2013 г.) максимумом [12]. По оценкам экспертов, очевидно, что попытка изолировать ключевого участника транспортно-логистических процессов международного рынка станет триггером негативных, необратимых и достаточно тяжелых последствий для остальных участников мирового бизнеса. В свою очередь, и нестабильная в условиях наблюдаемой пандемии коронавируса мировая экономика может столкнуться с новой, не менее простой рецессией.

Не следует забывать и о том, что не существует таких санкций, которые бы нанесли ущерб только одной стороне. Именно поэтому стоит ожидать, что Европа столкнется с очень серьезной экономической угрозой в связи с санкциями против России, поскольку немалый урон они наносят и другим, в первую очередь, западным государствам.

Иницилируемый западными странами переход к альтернативным и возобновляемым источникам энергии и пересмотр схемы распределения энергии по всему миру может стать триггером хаоса в мировой экономике.

Можно заключить, что новой реальностью для транспортно-логистических систем стала деглобализация. Действительно, рост транспортных издержек на фоне санкций Запада и последствий пандемии коронавируса, для отечественных логистических транспортных систем складываются новые тренды, коренным образом преобразующие не только

парадигму развития отрасли, но и использование существующих транспортных коридоров [15].

Следует ожидать изменение не только дислокации, функционала и мощности, но и формата работы логистических объектов России в соответствии с наблюдаемой переориентацией грузовых транзитных потоков, а также корректировки мероприятий по реализации стратегических треков развития отрасли, в ответ на новые вызовы [21].

Так, триггером перехода логистических транспортных систем к парадигме автономности, импортозамещения и цифровизации становится так называемый «логистический шторм» [22].

В результате для мирового транспортно-логистического рынка стал неожиданным уход крупных игроков, глубоко интегрированных во внутреннюю логистику стран. В частности, для России таким фактом стал уход компании Maersk как ключевого звена российского транзита. Очевидно, что ожидание дополнительных вторичных санкций, репутационные соображения, рост рисков и усложнение банковских расчетов стали определяющими при принятии такого решения. Можно полагать, что подобная логика станет трендом для логистических транспортных систем в ближайшей перспективе.

Торговый оборот России с Соединенными Штатами Америки составляет не менее 30 млрд долл. в год, с европейскими странами — порядка 500 млрд долл. Рынки в условиях пандемии значительно стагнировали, и вступающие в силу новые ограничения приведут к удорожанию как энергоносителей, продуктов питания, так и продукции рынка в целом.

Санкции — это выбор геополитики, но логистические транспортные системы вынуждены на них отвечать. Рассмотрим совокупность рисков и реакцию на них участников транспортно-логистического рынка.

Перечень сложившихся для логистических транспортных систем рисков, влияние которых довольно трудно просчитать:

- 1) Ужесточение санкционной политики при отсутствии правовой ясности.
- 2) Нестабильная геополитическая ситуация в мире.
- 3) Высокая волатильность международной экономической ситуации.
- 4) Рост глобального долга.
- 5) Рост страховых премий.
- 6) Угроза влияния пандемии COVID-19.
- 7) Недостаток перегрузочных и инфраструктурных мощностей.
- 8) Рост цен на фрахт при неопределенности в немедленной доступности транспортных единиц [22].

Следствиями указанных рисков являются:

1) Заторы в портах, терминалах, на пунктах пропуска сдерживают восстановление цепочек поставок, определяют условия для «брошенных поездов» и формируют дефицит провозной возможности. В свою очередь, это способствует выработке поставщиками услуг максимально персонифицированных решений для российских грузов.

2) Замена разорванных цепей поставок, в первую очередь наземным транспортом, будет продолжительной. А найденные объемы, очевидно, будут очень ограниченными.

3) В настоящее время, когда с начала военной спецоперации России на Украине не прошло и месяца, участники транспортно-логистических процессов действуют не в соответствии с санкциями. Это связано с тем, что санкции в отношении перемещаемых грузов не приняты Евросоюзом, и крупные игроки рынка вынуждены действовать «на опережение».

4) Таможенные органы реализуют политику санкций на отправку товаров двойного назначения по направлению к Евросоюзу. Наблюдается ситуация паники, когда европейской таможне становится неважным описание самого груза, только лишь товарная номенклатура, по которой вводятся дополнительные меры таможенного контроля в виде досмотров или запретов

на отправку товарной группы. При этом в таких товарных группах зачастую находятся и не подпадающие под санкции. Результатом влияния на мировые логистические транспортные системы перечисленных рисков может стать срабатывание негативной цепочки причинно-следственных связей.

Цепочка причинно-следственных связей в результате сохранения санкционной политики в отношении России может выглядеть для всех участников транспортно-логистических систем мира так:

Разрыв логистических цепей – неравномерная нагрузка на пропускные способности узловых элементов – высокие и нестабильные ставки – падение выручки – остановка внешнеторговых операций – падение внутреннего спроса – обострение инфраструктурных проблем – рост рисков для активов в условиях волатильности и неопределенности рынка – рост страховых взносов при полной предоплате услуг доставки и логистики.

Рассмотрим логистические операции ОАО «РЖД» (табл.1).

Груженный грузооборот достиг исторического максимума – 2 596,9 млрд ткм (+4,2 % к уровню 2020 года). Погрузка выросла к уровню 2020 года на 2,2 %, до 1 289,6 млн т (3 533,2 тыс. т в среднем в сутки). Особенно увеличилась погрузка каменного угля (+4,6 %), руды железной и марганцевой (+5,7 %), черных металлов (+7 %) и зерна (+22,6 %).

Средняя дальность перевозок грузов увеличилась на 35 км (+1,9 %), до 1 835 км¹. В рамках услуги перевозки грузов по фиксированному графику было отправлено 32,87 тыс. поездов, перевезено 72,59 млн т грузов, что на 21,9 % выше уровня 2020 года.

Таблица 1 – Логистические операции ОАО «РЖД»

Показатель	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2021	
						Значение	Изменение к 2020 г., %
Погрузка, всего	млн. т	1226,9	1214,5	1222,3	1261,3	1289,6	2,2
В среднем в сутки	тыс. т	3361,5	3327,3	3339,5	3455,7	3533,2	2,2

Общий грузооборот	млрд ткм	2954,5	2954,9	2997,8	3176,7	3304,8	4,0
в том числе:							
Груженный грузооборот	млрд ткм	2298,6	2304,8	2342,6	2491,9	2596,9	4,2
Порожний грузооборот	млрд ткм	655,9	650,1	655,2	684,8	708,0	3,4
Доля отправок, доставленных в нормативный срок	%	87,1	92,9	96,1	96,7	97,1	0,4 п. п.
Средняя скорость доставки грузов и порожних грузовых вагонов	км/сут	299	341	361	362	370	2,2
Средняя скорость доставки грузов в груженных вагонах	км/сут	372	381	380	386	390	0,9

В 2018 году количество зарегистрированных пользователей электронной торговой площадки «Грузовые перевозки» увеличилось в 1,9 раза до 3 522.

Завершен первый этап создания транспортно-логистического центра (далее – ТЛЦ) «Калининград» с сателлитом «Черняховск», где осуществляется перегруз с колеи 1520 мм на колею 1435 мм транзитных контейнерных поездов.

Расширилась международная география транспортно-логистических услуг РЖД, в частности по международному маршруту Баку – Тбилиси – Карс организованы отправки российского зерна в Турцию. Разработаны и запущены новые сервисы транзитных контейнерных перевозок по маршрутам Китай – Европа – Китай через порт Калининград и Южная Корея – Финляндия – Южная Корея через порт Восточный.

В рамках развития МТК «Север – Юг» прошли тестовые отправки контейнеров из Индии в Россию и Беларусь. Организованы две экспериментальные контрейлерные перевозки по маршруту Калининград – Москва – Калининград транзитом по территориям Литвы и Беларуси и совместно с АО «ФГК» и ЗАО «Магнит» — опытная перевозка по маршруту Москва – Новосибирск. Далее рассмотрим динамику объемов погрузки (рис.3)



Рисунок 3 – Динамика объемов погрузки, млн. тонн

Деятельность ОАО «РЖД» тесно связана с состоянием российской экономики и промышленности. Согласно данным Росстата, индекс промышленного производства по итогам 2018 года составил 102,9 %.

Погрузка по сети российских дорог выросла сопоставимо – на 2,2 %, до 1 289,6 млн т (в среднем 3 533,2 тыс. т в сутки). Увеличение объемов произошло прежде всего за счет каменного угля, руды железной и марганцевой, черных металлов, зерна.



Рисунок 4 – Структура погрузки

По итогам 2021 года погрузка выросла по всем направлениям. Во внутрироссийском сообщении она увеличилась на 0,8 % (до 797,6 млн т) при росте экспорта на 4,8 % (до 482,3 млн т). Экспортные поставки росли быстрее, поэтому доля погрузки во внутрироссийском сообщении в 2021 году сократилась с 62,8 до 61,8 %, а доля экспорта выросла с 36,5 до 37,4 %.

В структуре погрузки по видам грузов преобладали каменный уголь, нефтеналивные и строительные грузы, руда. Их суммарная доля составила 66,1 %, что немного ниже уровня 2020 года (-0,3 п. п.).

В 2021 году погрузка грузов всех классов выросла. Но в отличие от предшествующего года, когда быстрее всего увеличивалась погрузка самых дешевых грузов, в 2021 году стала расти погрузка грузов самого высокого тарифного класса (III). Объем погрузки грузов I тарифного класса увеличился за год на 1,6 %, II класса – на 2,9 %, III класса – на 4,2 %.

В грузах I тарифного класса больше всего выросли объемы погрузки каменного угля (+4,6 %), железной и марганцевой руды (+5,7 %) и лесных грузов (+5,6 %). Но второй год подряд снижаются объемы строительных грузов (на 6,8 % в 2021 году после спада на 5,7 % в 2020 году).

Во II тарифном классе сильнее всего выросла погрузка зерна (+22,6 %), грузов в контейнерах (+12,1 %) и удобрений (+3,7 %). Темпы роста погрузки зерна заметно выросли по сравнению с 2020 годом, когда прирост в этой категории составлял 16,4 %. Это свидетельствует о все большей активности зерновых компаний, особенно на экспортном рынке.

В III классе наибольший прирост показали черные металлы (+7 %). Темпы роста погрузки в этой категории также ускорились на 4,3 п. п. по сравнению с приростом на 2,8 % в предыдущем году. Это свидетельствует о существенном оживлении на рынке черных металлов.

Наибольший удельный вес в структуре погрузки в 2021 году пришелся на низкодходные грузы – 59,9 % от общего объема (для сравнения: в 2020 году – 59,9 %).

году – 60,2 %). Доля среднедоходных грузов выросла несущественно – до 29,5 % (с 29,3 % в 2020 году), высокодоходных – до 10,6 % (с 10,4 % годом ранее).

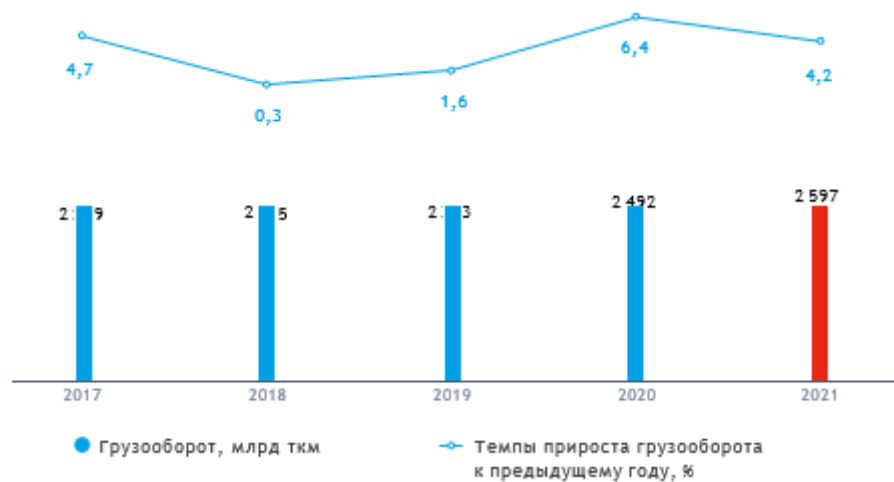


Рисунок 5 – Динамика грузовой обороты

Груженный грузооборот железнодорожных перевозок в 2021 году вырос на 4,2 % к уровню 2020 года, до 2 596,9 млрд ткм, достигнув рекордного значения за весь период деятельности Компании.

Общий грузооборот (с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) на инфраструктуре ОАО «РЖД» увеличился на 4 % к уровню 2020 года, до 3 304,8 млрд ткм. Прирост в основном был связан с увеличением объемов перевозок грузов (прежде всего угля). Кроме того, произошло увеличение средней дальности перевозок на 1,9 %. Порожний грузооборот также увеличился в 2020 году на 3,4 %, до 708 млрд ткм.

2.2 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 экономическую 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

предприятию. 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, используемые 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 [24]. 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. [24].

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 деятельностью 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 [25].

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 [25].

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.

2.3 Анализ основных тенденций развития транспортно-логистической сферы в России

Анализ, проведенный в данном исследовании, позволяет определить потенциальный облик логистических транспортных систем по состоянию на текущий 2022 г.:

Полное обновление международных логистических цепей при их усложнении и отказе от действовавших до санкций. Симметричным будет и дисбаланс в размещении ключевых точек новых логистических цепей.

Изменение типа рынка в пользу перевозчиков и рост ставок. Дефицит провозных возможностей на фоне растущего спроса на перевозки влечет за собой рост ставок на всех видах транспорта.

Адаптивная подстройка новых логистических схем в режиме онлайн. Логистический провайдинг нового, 5-го уровня, для реализации бизнеса «со скоростью клика».

Сформулируем основные тренды, которые сложились в условиях новой реальности на фоне санкций Запада по отношению к России на март 2022 г.:

- 1) Метаморфозы в локализации производственных мощностей и их максимально близкой дислокации к потребителям.
- 2) Сокращение длины и состава цепей поставок до минимума.
- 3) Переориентация логистических цепей на внутренние рынки.
- 4) Усиление государственного протекционизма.
- 5) Закрытие границ и ограничения транзита.
- 6) Метаморфозы предпочтений конечных потребителей: переход к онлайн-покупкам и потреблению товаров, быстрое развитие маркетплейсов, платформенных клиентских решений и электронной коммерции в целом.
- 7) Повышение спроса на доставку по «последней миле», на услуги складской дистрибуции.
- 8) Реализация политики импортозамещения.
- 9) Снижение спроса на логистические услуги с учетом затухания российских торговых процессов на мировых рынках.
- 10) Невозможность реализации отложенного спроса после кризисного 2020 г. в связи с защитными мерами государственной политики России в ответ на санкции.

11) Сервитизация как инновационное сочетание услуг и традиционных промышленных продуктов, при котором пакет сервиса формирует дополнительную ценность продукта для клиента, точной отгрузки, прозрачного отслеживания груза и подвижного состава, точного информирования и прозрачности логистических систем.

12) Беспрецедентное падение видимости, прозрачности, устойчивости и гибкости логистических транспортных систем на фоне санкций и не оправившейся от пандемии экономики в целом, что не позволяет мгновенно реагировать на волатильность и сбои в цепях поставок.

13) Быстрый рост нагрузки на транспортные артерии, свободные от санкций при переориентации мощнейших грузопотоков на восток по направлению к Китаю и тихоокеанским портам.

14) Решения западных портов подталкивают клиентов к переходу на мультимодальный маршрут, сочетающий перевозку по морю и железной дороге, через порты Дальнего Востока и далее по Транссибирской магистрали. Такое перераспределение грузопотоков на такой маршрут длилось весь 2021 г., с началом кризиса процесс активизировался. Очевидно, что возрастет объем российского экспорта в Азию, в Китай.

15) Стремительная, отвечающая темпам изменений на геополитическом и товарном рынке цифровая трансформация, автоматизация и аналитика. Онлайн-присутствие обеспечивает ведение бизнеса в сложных условиях санкций и связь с клиентами «со скоростью клика» [27].

Перечисленные тренды, безусловно, останавливают глобализацию региональных рынков, замедляют восстановление постпандемийной экономики и приводят к замыканию Россией «на себе» логистических цепей.

Формирование новых логистических цепей, быстрая «перенастройка» логистических схем и сервисов под новую реальность при неукоснительном обеспечении устойчивости и безопасности доставки в целом — становится

ключевой задачей для российской логистической транспортной системы в ближайшее время.

С учетом вышеизложенного реакция ключевых игроков — держателей логистических транспортных систем — наблюдается следующая.

Прежде всего следует отметить, что ни одна из двух известных бизнес-установок (*business the first*, «бизнес прежде всего», и *business as usual*, бизнес как прежде) в условиях санкций против России не выполняется ни одним игроком международной транспортной логистики.

Ситуация осложняется тем, что на помощь государства частным компаниям рассчитывать невозможно. Требуется максимально быстрая перестройка, причем принципиальная. И та логистическая транспортная система, которая не отреагирует на изменения должным образом, будет вынуждена покинуть рынок.

Согласно исследованиям [28], наблюдаются три варианта реакции участников международного транспортно-логистического рынка на введенные против России санкции:

1 вариант: прямые запретительные санкции (запрет на авиаперелеты и обслуживание в аэропортах в Европе и США, запрет Airbus и Boeing на продажу в Россию авиатехники, ее ремонт и др.), ущерб от которых российской экономике будет нанесен авиастроителями и производителями микроэлектроники при запрете поставок микроэлектроники.

2 вариант: корпоративные санкции и ограничения, включая этические принципы (инициативные санкции), ущерб от которых российской экономике будет нанесен прежде всего машиностроительными компаниями, имеющими совместные производственные мощности в России, например, Mercedes, Volvo, Range Rover, Scania, Ford, и др., а также Siemens и «Синара».

По оценкам экспертов, в случае остановки сборочные производства могут быть национализированы и продолжить работу до истощения складских запасов, а затем перейти в сервисный режим. Однако российское

правительство повлиять не в силах на отказ работать с Россией со стороны глобальных грузовых операторов. Так, с 1 марта 2022 г. три мировых лидера: датская Maersk, французская CMA CGM, швейцарская MSC объявили о прекращении приема новых заказов на перевозку контейнеров в Россию и из нее. К ним присоединились германская Harap-Lloyd, сингапурский альянс Ocean Network Express (ONE) и тайваньский оператор Yang Ming.

3 вариант: «business the first». Ряд компаний (например, известные сырьевые трейдеры) готовы работать с Россией на условиях 100 % предоплаты, что затруднительно при финансовых рестрикциях. Сбои в работе финансовых, экономических и логистических схем станут стимулом в желании заработать на сложившейся ситуации для крупных азиатских и латиноамериканских участников транспортно-логистического рынка.

Отметим, что наблюдаемые варианты реакций довольно подвижны, и по мере ослабления «логистического шторма» ключевые игроки рынка смогут адаптироваться к новой реальности, включая и переход от одного варианта реакции к другому, в том числе - за счет собственных дочерних компаний.

Сценарием выстраивания адекватного ответа на сложившиеся риски может выступать:

- передислокация производственных, инфраструктурных и перегрузочных мощностей с учетом принципиального пересмотра логистических схем;
- организация прямого железнодорожного сообщения и максимально коротких логистических схем при исключении участия западных логистических компаний;
- разработка и продажа комплексных и сложных мультимодальных логистических решений внутри страны;
- широкое применение и развитие инструментов цифровизации и автоматизации для оптимизации всего процесса доставки;
- развитие проектной логистики;

– сделки слияния и поглощения [29].

Таким образом, шок, наблюдаемый на транспортных артериях мира, становится катализатором антиглобализации логистических транспортных систем, первопричина которой - санкционная политика стран Запада в отношении России на фоне продолжающейся как пандемии коронавируса, так и быстрых технологических изменений в экономике индустрии 4.0.

3. Перспективы развития экономической безопасности предприятий в сфере предоставления логистических услуг

3.1 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 экономическая 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 предложенные 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.

3.2 Основные перспективные направления развития транспортно-логистической сферы в России

Российские терминалы, подвергнувшиеся бойкоту со стороны крупных контейнерных линий и перевалочных хабов, останавливают прием экспортной продукции, чтобы избежать затоваривания. Контейнерные перевозки по морю и по суше испытывают трудности в новой ценовой ситуации.

Для предотвращения критического снижения импорта продуктов, медикаментов и других товаров первой необходимости, перевозимых в контейнерах, на железной дороге предлагается установить «безусловный и неограниченный приоритет» для перевозок контейнеров в импортном сообщении, в первую очередь с востока, и сбалансированный приоритет при экспортных, транзитных и внутрироссийских перевозках.

В настоящее время на Восточном полигоне такой фактический приоритет имеет уголь из Кузбасса, Бурятии и Хакасии, в отношении которого действуют поручения о гарантированных объемах вывоза. При этом возможно изменение наблюдаемой ситуации.

Так, для минимизации рисков по полной остановке отгрузки российских продуктов на экспорт в п. 6.4 «Транспорт» Плана первоочередных действий

по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления в редакции от 2 марта 2022 г. [28] были указаны следующие первоочередные меры:

- «запуск программы предоставления льготных кредитов под компенсацию простоя грузов на складах ввиду нарушения логистических цепочек;

- установление приоритетного доступа к провозной способности ОАО «РЖД» для перевозок несырьевых грузов в направлении портов и пограничных передаточных станций Дальневосточного федерального округа;

- отмена правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования и морским перевозчикам;

- формирование оперативного взаимодействия с ОАО «РЖД» в части восстановления транспортно-логистических цепочек, включая: обеспечение возврата вагонов, которые в данный момент расположены на Украине; сокращение сроков согласования заявок на перевозку со стороны ОАО «РЖД»;

- проработка с ОАО «РЖД» возможности снижения количества ремонтных работ, а также увеличение количества вагонов и локомотивной тяги по направлению к открытым портам Балтики и Черного моря; снятие ограничений на перевалку в Рижском морском порту грузов металлургических и химических предприятий;

- создание централизованного пула поставщиков услуг по морской транспортировке контейнеров и «Ро-Ро» (комбинация независимых от Европы и США морских линий и предложений прямого фрахта от судовладельцев), в первую очередь — на базе китайских линий YML и др.;

- организация логистических хабов в морских портах не присоединившихся к санкциям стран с целью перенаправления грузов в страны целевого экспорта;

– запуск регулярных контейнерных экспресс-поездов до портов на юго-востоке Китая, а также до Вьетнама (Ханой) и портов в Иране, Пакистане, Индии» [29].

Запуск новых линий грузового сообщения, организация дополнительных каналов наземных поставок может стать точкой роста экономики России и послужить катализатором импортозамещения, а при росте конкуренции и оптимизации внутренних транспортных и логистических процессов - может привести и к небольшому снижению цен на перевозку грузов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Экономическая безопасность является одним из основных приоритетов любого государства. Значение и роль экономической безопасности состоят в том, чтобы формировать и укреплять позиции государства в глобальной мировой системе. Интересы государства соблюдаются и принимаются эффективные социально-экономические решения, если достигнута экономическая безопасность страны.

Составные структурные компоненты экономической безопасности: финансовая безопасность, продовольственная безопасность, экологическая безопасность, производственная безопасность, научно-технологическая и информационная-правовая безопасность.

В условиях рыночной экономики на финансово-экономическое и правовое состояние предприятий в значительной мере оказывает воздействие такое направление их деятельности, как логистика. Логистика является тем направлением деятельности, за счет развития которого предприятие может улучшить свое стратегическое положение и повысить свою конкурентоспособность на рынке. Она имеет всеохватывающий характер, поскольку включает в себя все сферы хозяйственной деятельности и все уровни (структурные подразделения) предприятия.

При выполнении логистических операций необходимо осознавать необходимость соблюдения действующего законодательства, которое регламентирует вопросы из области логистики.

– Выявлено, что одной из приоритетных задач является концепция обеспечения экономической безопасности логистических компаний. 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.

– Определено, что в значительной мере оказывает воздействие такое направление деятельности, как логистика.

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.

К проводимым мероприятиям, направленным на совершенствование логистики, относят:

- 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 задачи были решены, цели достигнуты. Предложенные 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.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- 1) Российская федерация. законы. О безопасности: Федеральный закон от 28.12.2010 № 390-ФЗ: [принят Государственной думой 7 декабря 2010 года: одобрен Советом Федерации 15 декабря 2010 года] // СПС Консультант плюс. – Текст: электронный.
- 2) Вечканов, Г. С. Экономическая безопасность: Учебник для вузов / Г. С. Вечканов. – Санкт-Петербург: Питер, 2019. – 245 с.
- 3) Тамбовцев, В. Л. Экономическая безопасность хозяйственных систем: структура проблемы / В. Л. Тамбовцев // Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. – 2021. – № 3. – С. 37–42.
- 4) Лукашин, В. И. Экономическая безопасность: учебно-практическое пособие / В. И. Лукашин. – Москва: Флинт, 2019. – 210 с.
- 5) Гатчин, Ю. А. Основы информационной безопасности: учебное пособие / Ю. А. Гатчин, Е. В. Климова. – Санкт-Петербург: СПбГУ ИТМО, 2020. – 127 с.
- 6) Агарков А. П., Голов Р. С., Голиков А. М. Теория организации. Организация производства: интегрированное учебное пособие. – М.: Издательско-торговая корпорация, 2019. – 119 с.
- 7) Власова М. А. Экономические и гуманитарные науки // Понятие и виды логистических систем. – 2021. - №10. – 82-87 с.
- 8) Гаджинский А. М. Справочник экономиста // Управление запасами. – URL: <http://www.cfin.ru/management/manufact/invent> (дата обращения 15.05.2022)
- 9) Гелета И. В., Калининская Е. С., Кофанов А. А. Экономика организации (предприятия): учебное пособие. – М.: Магистр, 2014. – 119 с.
- 10) Экономическая безопасность: учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальностям экономики и

управления (080100) / [В. А. Богомолов и др.]; под ред. В. А. Богомолова. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: ЮНИТИ, 2020. – 295 с.

11) Гребенникова В. А., Васюта Е. А. Финансы и кредит // Финансовые критерии оптимизации отдельных направлений логистической деятельности предприятия: теоретико-методический аспект. – 2019. - №29 (701). – 30-43 с.

12) Запад вводит против России новые санкции. — URL: <https://lenta.ru/brief/2022/03/05/cost/> (дата обращения: 17.05.2022).

13) Kakhrimanova D. “Silk Road”: New projects and opportunities for revival / D. Kakhrimanova, V. Belozarov, N. Kapustina et al. // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. — 2019. — № 698(6). — Art. no. 066058. — URL: <https://iopscience.iop.org/journal/1757-899X>. — DOI: 10.1088/1757-899X/698/6/066058.

14) Pokrovskaya O. Formation of logistics facilities in transport corridors / O. Pokrovskaya, S. Orekhov, N. Kapustina et al. // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. — 2020. — № 918(1). — Art. no. 012032. — URL: <https://iopscience.iop.org/journal/1757-899X>. — DOI: 10.1088/1757-899X/918/1/012032.

15) Прокофьева Т. А. Стратегия развития логистической инфраструктуры в транспортном комплексе России: монография / Т. А. Прокофьева, Н. А. Адамов. — М.: Экономическая газета, 2021. — 302 с.

16) Сергеев В. И. Концептуальные подходы к проектированию и классификация логистических центров / В. И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. — 2022. — № 4(39). — С. 8–20.

17) Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. — М., 2021. — 285 с. — URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCb_eR.pdf (дата обращения: 01.06.2022).

18) Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге ОАО «РЖД». — М., 2020. — 85 с. — URL:

<https://cargo.rzd.ru/ru/10128> (дата обращения: 30.05.2022).

19) Концепция создания терминально-логистических центров на территории РФ. — М., 2020. — 79 с. — URL: <https://cargo.rzd.ru/api/media/resources/c/5/121/74208> (дата обращения: 19.05.2022).

20) Концепция развития транспортно-логистического бизнеса холдинга «РЖД». — М., 2020. — 85 с. — URL: <http://logo-polis.ru/wp-content/uploads/2020/12/Концепция-ТЛБ.pdf> (дата обращения: 20.05.2022)

21) Прощай, контейнер. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5238836> (дата обращения: 22.05.2022).

22) Развитие рынка международной логистики в 2022 году: ожидания и риски. — URL: https://telsgroup.ru/media_center/tels_in_the_press/razvitiye-rynka-mezhdunarodnoy-logistiki-v-2022-godu-ozhidaniya-i-riski/ (дата обращения: 02.06.2022).

23) Гапоненко В.Ф., Беспалько А.Л., Власков А.С. Экономическая безопасность предприятий. Подходы и принципы. - М.: Издательство «Ось-89», 2019г.

24) Коваленко А.В., Калининская Е.С., Гелета И.В. Направления роста производительности труда // Экономика устойчивого развития. Региональный научный журнал. Краснодар. КРОО «ОАИУР», 2022. №3. С. 99-104.

25) Дыбская, В. В. Логистика. Учебник. В 2 частях. Часть 1 / В.В. Дыбская, В.И. Сергеев. - М.: Юрайт, 2020. - 318 с.

26) Криворотов, В.В. Экономическая безопасность государства и регионов: Учебное пособие / В.В. Криворотов, А.В. Калина, Н.Д. Эриашвили. - М.: Юнити, 2019. - 156 с.

27) Логистические тренды 2022 года. — URL: <https://trans.info/ru/logisticheskie-trendyi-2022-goda-globalizatsiya-servitizatsiya-i-digitalizatsiya-268055> (дата обращения: 22.05.2022).

28) Логистический нокдаун — URL:

<https://vgudok.com/lenta/logisticheskiy-nokdaun-ukraina-chistit-vostochnyy-poligon-rzhd-mogut-ne-toropitsya-s> (дата обращения: 23.05.2022).

29) Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (основные положения) ОАО «РЖД» — URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=804> (дата обращения: 23.05.2022).

30) План первоочередных действий по обеспечению развития российской экономики в условиях внешнего санкционного давления — URL: http://ancb.ru/files/ck/1646383774_0403_Mery_podderzhki-plan.pdf (дата обращения: 25.05.2022).