

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Экономическая безопасность

ИННОВАЦИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Светлана Петровна КИРИЛЬЧУК ^{a,*};
Екатерина Владимировна НАЛИВАЙЧЕНКО ^b,
Елена Владимировна ШЕВЧЕНКО ^c

^a доктор экономических наук, профессор,
заведующая кафедрой экономики предприятия,
Институт экономики и управления,
Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (КФУ),
Симферополь, Российская Федерация
skir12@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0001-6888-1981>
SPIN-код: 6715-1385

^b доктор экономических наук,
профессор кафедры экономики предприятия,
Институт экономики и управления,
Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (КФУ),
Симферополь, Российская Федерация
katnaliv@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0003-0578-5997>
SPIN-код: 1212-6361

^c кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики предприятия,
Институт экономики и управления,
Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (КФУ),
Симферополь, Российская Федерация
Shevchenko_lena_@list.ru
<https://orcid.org/0000-0001-9601-1115>
SPIN-код: 8886-2148

* Ответственный автор

История статьи:

Рег. № 330/2023

Получена 17.07.2023

Получена в

доработанном виде

09.09.2023

Одобрена 28.10.2023

Доступна онлайн

14.12.2023

Специальность: 5.2.3

Аннотация

Предмет. Развитие транспортной отрасли экономики России в условиях неопределенности.

Цели. Разработка модели, позволяющей прогнозировать угрозы экономической безопасности предприятий транспортной отрасли.

Методология. Применены методы функционального и статистического анализа.

Результаты. Разработана система индикаторов, предназначенная для оценки уровня экономической безопасности транспортных предприятий и учитывающая особенности их инновационной

УДК 001.895

JEL: O31

деятельности.

Выводы. Предложенный подход к оценке уровня экономической безопасности позволяет своевременно корректировать стратегию развития предприятия.

Ключевые слова:

экономическая

безопасность,

защищенность, угрозы,

инновации, индикаторы

оценки

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2023

Для цитирования: Кирильчук С.П., Наливайченко Е.В., Шевченко Е.В. Инновации в обеспечении экономической безопасности транспортной промышленности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2023. – Т. 19, № 12. – С. 2258 – 2276.

<https://doi.org/10.24891/ni.19.12.2258>

В условиях динамичного развития среды хозяйствования субъектов предпринимательской деятельности, когда необходимо постоянно отслеживать результативность выполнения планов, корректировать целевые установки для обеспечения устойчивости бизнеса и поддержания конкурентоспособности на высоком и/или достигнутом уровне, актуальной становится задача обеспечения экономической безопасности предприятий, в том числе предприятий транспортной отрасли, которая является одной из стратегических отраслей экономики Российской Федерации. Транспорт обеспечивает обмен товарной продукцией между регионами, доступ к отдаленным районам страны, перераспределяет трудовые ресурсы. Все виды транспорта участвуют в формировании бюджетов на разных уровнях управления, в создании общественного продукта и национального дохода страны.

Важность развития транспортного комплекса отражена в таких официальных документах, как Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года¹, Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»², стратегии социально-экономического развития регионов и федеральных округов. Доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте страны по

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р). URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/>

² Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2017 № 1596). URL: <https://docs.cntd.ru/document/556157375?marker=6560IO>

состоянию на начало 2022 г. составляет 6%, при этом комплекс обеспечивает занятость около 3,2 млн чел., однако только 1% из них приходится на промышленные предприятия³.

Одновременно в Российской Федерации присутствуют ограничения по экономическому росту, обусловленные в том числе и недостаточным уровнем развития транспортной системы. Объемные и качественные характеристики транспорта не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики, в том числе задачи удовлетворения спроса инновационного сектора на высококачественные транспортно-логистические услуги.

Кроме того, введенные в первом квартале 2022 г. санкции показали низкий уровень экономической безопасности промышленных предприятий транспортной отрасли, которые были вынуждены сократить, а в некоторых случаях и остановить производство из-за отсутствия комплектующих. Указанные причины обуславливают необходимость инновационного развития транспортной промышленности в интересах обеспечения экономической безопасности производителей.

Исследователи придерживаются двух основных подходов к определению термина «экономическая безопасность». Согласно первому подходу, экономическая безопасность предприятия – это состояние деятельности предприятия, при котором отсутствуют какие-либо опасности, представляющие угрозу для его функционирования [1]. Последователи второго подхода рассматривают экономическую безопасность как защищенность хозяйствующего субъекта от опасностей и угроз [2–4].

Следует отметить, что в Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года экономическая безопасность трактуется как «состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации»⁴. В этом же документе понятие «обеспечение экономической безопасности» определяется как «реализация органами государственной

³ Федянин А.А., Грунин А.А., Карасев О.И. и др. Индекс развития транспортного комплекса: аналитический доклад. М., 2020. 116 с.

URL: https://www.msu.ru/upload/pdf/2020/Transport_Index_MSU_2020.pdf

⁴ Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года (утв. Указом Президента Российской Федерации от 13.05.2017 № 208).

URL: <https://base.garant.ru/71672608/>

власти, органами местного самоуправления и Центрального банка Российской Федерации во взаимодействии с институтами гражданского общества комплекса политических, организационных, социально-экономических, информационных, правовых и иных мер, направленных на противодействие вызовам и угрозам экономической безопасности и защиту национальных интересов Российской Федерации в экономической сфере». Однако, несмотря на повышенный интерес к данной категории, вопросы обеспечения экономической безопасности на уровне предприятия изучены не в полной мере, что побуждает авторов более подробно рассмотреть процессы обеспечения экономической безопасности на уровне отдельного предприятия в контексте инновационного развития транспортной промышленности.

Экономическая безопасность охватывает основные потребности как на уровне государства, так и на уровне предприятия, а ее обеспечение реализуется под воздействием как внешних, так и внутренних факторов, поэтому рассматривать инновационную составляющую экономической безопасности предприятия необходимо в контексте системы безопасности в целом. При этом инновации в обеспечении экономической безопасности предприятий должны быть направлены на развитие транспортного комплекса страны⁵ в соответствии с мировыми трендами и защиту интересов производителей от влияния внешних угроз, связанных с изменением геополитической ситуации.

Следует отметить, что угроза – это определенное развитие событий, возникшее под влиянием внешних или внутренних факторов, которое нарушает естественный ход деятельности предприятия, отклоняет его от намеченной цели и влечет за собой появление ущерба [5]. В качестве основных внешних угроз деятельности транспортных предприятий можно выделить:

- угрозы политического характера (изменение законодательства, санкции, противоправные действия криминальных структур, несанкционированные проверки контролирующих органов);
- угрозы экономического характера (недобросовестная конкуренция, промышленно-экономический шпионаж, несостоятельность деловых партнеров);

⁵ Богданова Т.В., Капырин А.А., Русинов Р.В. Экономическая безопасность транспортных организаций: научно-методические подходы и практика оценки // Вестник университета. 2013. № 21. С. 32–40. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-bezopasnost-transportnyh-organizatsiy-nauchno-metodicheskie-podhody-i-praktika-otsenki/viewer>

- социальные угрозы (неквалифицированный персонал, низкий уровень доходов населения);
- информационные угрозы (компрометация в средствах массовой информации и Интернете, взлом информационной системы предприятия);
- экологические угрозы (изменение требований по защите окружающей среды).

К внутренним угрозам следует отнести:

- материально-технические (увеличение степени физического и морального износа основных производственных фондов, снижение уровня инвестиций на развитие материально-технической базы транспортных предприятий);
- организационно-экономические (неоптимальная организационная структура, отсутствие ответственных за реализацию отдельных стратегических задач);
- социально-психологические (неблагоприятный социально-психологический климат в коллективе, низкий уровень корпоративной культуры, халатность, недисциплинированность, безответственность со стороны персонала, хищение имущества, использование имущества предприятия в собственных целях).

Учитывая многообразие угроз, одновременно оказывающих влияние на экономическую безопасность производителей транспортных средств, следует обеспечить надлежащий уровень контроля за динамикой их активизации. Так как экономическая безопасность понятие комплексное, ее следует рассматривать в разрезе функциональных составляющих:

- финансовая составляющая – защита финансовых интересов предприятия, эффективное использование финансовых ресурсов;
- кадровая составляющая – защита интересов персонала предприятия, эффективное управление персоналом при условии развития его интеллектуального потенциала;
- инновационная составляющая – защита интеллектуальной собственности предприятия, обеспечение соответствия применяемых технологий требованиям современного рынка в целях обеспечения устойчивого развития производственных процессов;

- коммерческая составляющая – обеспечение коммерческой независимости при условии удовлетворения интересов предприятия, сохранение стабильности рыночной позиции;
- силовая составляющая – физическая защита предприятия, защита технической независимости;
- информационная составляющая – защита информационного обеспечения и информационной системы предприятия [6];
- экологическая составляющая – защита интересов предприятия с учетом соблюдения действующих экологических норм.

Значимость указанных составляющих экономической безопасности зависит от отрасли функционирования предприятия. На *рис. 1* показана весомость функциональных составляющих экономической безопасности для транспортных предприятий. Согласно *рис. 1*, наибольшее влияние на общий уровень экономической безопасности транспортных предприятий оказывают финансовая, инновационная, кадровая, коммерческая, информационная компоненты. Основной целью обеспечения экономической безопасности является создание условий для эффективного функционирования предприятия путем выявления угроз, вызванных как внешними, так и внутренними факторами, при условии рационального использования ресурсного потенциала.

В качестве основных задач, связанных с обеспечением экономической безопасности транспортных предприятий, можно выделить следующие:

- формирование необходимой ресурсной базы (капитал, техника, кадры, информация, инновации);
- стратегическое планирование хозяйственной деятельности;
- планирование уровня экономической безопасности в разрезе функциональных составляющих;
- контроль изменения уровня экономической безопасности посредством оценки показателей, характеризующих функциональные составляющие, и определения их влияния на интегральный показатель.

Система индикаторов, отражающих уровень обеспечения экономической безопасности транспортных предприятий, должна учитывать отраслевые особенности, в том числе:

- конкуренцию;
- специфику деятельности;
- количественные и качественные параметры экономической безопасности, определенные на национальном уровне^{6, 7}.

При этом критерии экономической безопасности должны быть актуализированы, то есть исследованы в динамике; требуется провести сравнение объектов и уровня их экономической безопасности между собой и/или с эталоном⁸.

Для этого необходимо определить степень отклонения фактического значения каждого показателя от порогового значения по следующим формулам. Так, если направление оптимизации – увеличение, то формула расчета степени отклонения будет иметь вид:

$$x_i = \frac{a_i}{a_i^n}, \quad (1)$$

где x_i – степень отклонения i -го показателя от порогового значения; a_i – фактическое значение i -го показателя; a_i^n – пороговое значение i -го показателя.

Если направление оптимизации – уменьшение, то формула расчета степени отклонения показателя будет обратной формуле (1). Система индикаторов для оценки экономической безопасности транспортных предприятий приведена в *табл. 1*. В целом приведенная система индикаторов отражает безопасное состояние (уровень) различных функциональных аспектов деятельности транспортных предприятий, включая инновации.

Интегральный уровень экономической безопасности для транспортного предприятия целесообразно определять по аналогии с интегральным показателем транспортной составляющей национальной безопасности.

⁶ Шалаев А.В. Стратегическое планирование в системе обеспечения экономической безопасности сельскохозяйственного предприятия // Территория науки. 2017. № 3. С. 155–160. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskoe-planirovanie-v-sisteme-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-selskohozyaystvennogo-predpriyatiya/viewer>

⁷ Методология расчетов по определению выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта, рекомендованная ФГУП «НИИ Атмосфера». URL: http://www.priroda.kurganobl.ru/assets/files/Ohrana/rasschet_atmosfera.pdf

⁸ Михайленко Е.В., Лоць Н.А. Экономическая безопасность предприятия и механизм ее обеспечения. В кн.: Open innovation: сборник статей V Международной научно-практической конференции. Пенза: Наука и просвещение, 2018. С. 154–156.

Тогда формула расчета интегрального показателя экономической безопасности транспортного предприятия будет иметь следующий вид:

$$I_{ЭБ} = X_1 + X_2 + \dots + X_n, \quad (2)$$

где $X_1 + X_2 + \dots + X_n$ – степень отклонения каждого показателя с учетом направления оптимизации, определенная по формуле (1).

Для определения зоны экономической безопасности необходимо рассчитать нормативный уровень экономической безопасности, используя следующую формулу:

$$I_{ЭБ(норм)} = \sum 1 \times N, \quad (3)$$

где N – количество показателей, характеризующих экономическую безопасность транспортного предприятия.

Оценку системы обеспечения экономической безопасности транспортного предприятия можно представить графически, используя модель, приведенную на рис. 2. Графическая модель оценки экономической безопасности транспортного предприятия показывает зону экономической опасности (экономической безопасности) по каждому из индикаторов. Это является основанием для принятия управленческих решений относительно предотвращения, недопущения, минимизации и нейтрализации угроз в случае, если значение показателя находится в границах зоны экономической опасности, и основанием для поддержания на достигнутом уровне тех показателей, которые находятся в зоне экономической безопасности. Следует отметить, что система обеспечения экономической безопасности транспортного предприятия охватывает все аспекты деятельности как на входе, так и на выходе экономической модели функционирования предприятия (рис. 3), и является неотъемлемой частью формирования конечного результата [7].

Таким образом, обеспечение экономической безопасности инновационного развития предприятий транспортной промышленности представляет собой комплексный подход к определению уровня экономической безопасности с учетом всех функциональных составляющих (финансовой, кадровой, инновационной, коммерческой, силовой, информационной, экологической) при условии полного использования ресурсов предприятия⁹. Предложенный

⁹ Шевченко Е.В., Дементьев М.Ю., Фрейдис Е.И. Кадровая составляющая конкурентоспособности туристско-рекреационного предприятия // Успехи современной науки. 2016. Т. 3. № 11. С. 64–68.

подход позволяет прогнозировать угрозы и своевременно принимать решения для корректировки стратегии развития предприятия.

Экономическая безопасность транспортного предприятия – условие эффективности хозяйственной деятельности; при этом важное значение имеет согласованность интересов предприятия с интересами государства в вопросах инновационного развития транспортной отрасли. Оценивать экономическую безопасность транспортного предприятия целесообразно количественно (в процентах относительно необходимого уровня развития) и в сравнении с уровнем развития отрасли. Определение интегрального уровня экономической безопасности требует учета значений частных индикаторов, характеризующих ключевые функциональные составляющие.

Предложенная авторами система индикаторов является основой для дальнейшего совершенствования системы обеспечения экономической безопасности транспортных предприятий. По отдельным элементам требуются дополнительные исследования в целях определения более точных пороговых значений показателей.

Таблица 1

Система индикаторов, предназначенная для оценки экономической безопасности транспортных предприятий

Table 1

System of indicators to assess the economic security of transport enterprises

Показатель	Формула расчета
Коэффициент интенсивного роста (характеризует уровень развития предприятия в сравнении с отраслью)	$K_{ир} = \frac{T_{Q_{пр}}}{T_{Q_{отр}}}$, где $T_{Q_{пр}}$, $T_{Q_{отр}}$ – темпы роста транспортного предприятия и отрасли соответственно, ед.
Коэффициент износа основных производственных фондов (характеризует износ основных производственных фондов предприятия в сравнении с отраслью)	$K_{изн} = \frac{(ОПФ_{ост}/ОПФ_{перв})_{пр}}{(ОПФ_{ост}/ОПФ_{перв})_{отр}}$, где $ОПФ_{ост}$ – остаточная стоимость основных производственных фондов, ден. ед., $ОПФ_{перв}$ – первоначальная стоимость основных производственных фондов, ден. ед.
Коэффициент инвестиций в инновационное развитие (в сравнении с отраслью)	$K_{инв} = \frac{(КВ/ОПФ_{ср})_{пр}}{(КВ/ОПФ_{ср})_{отр}}$, $КВ$ – общий объем капитальных вложений, ден. ед., $ОПФ_{ср}$ – среднегодовая стоимость основных производственных фондов, ден. ед.
Коэффициент текущей ликвидности (характеризует способность предприятия оплачивать свои текущие обязательства за счет имеющихся активов)	Отношение стоимости всех текущих оборотных активов предприятия к сумме краткосрочных долговых обязательств

Коэффициент автономии (характеризует независимость предприятия от заемного капитала)	Отношение собственного капитала к сумме всех средств, вложенных в имущество предприятия (собственный капитал и заемный капитал)
Относительная доля рынка (характеризует масштабы коммерческой деятельности предприятия)	Отношение доли рынка транспортного предприятия к доле рынка и/или основного конкурента
Коэффициент постоянства кадров (характеризует стабильность кадрового состава предприятия)	Отношение численности персонала в отчетном году к среднесписочной численности
Коэффициент квалификации кадров (характеризует уровень профессионального развития кадров)	Отношение численности специалистов с профессиональным образованием к среднесписочной численности персонала
Уровень информационной безопасности (характеризует наличие/отсутствие риска информационной безопасности)	Отношение уровня риска информационной безопасности предприятия к уровню риска информационной безопасности в отрасли. Риск информационной безопасности определяется по формуле: $R = P(t) \cdot P(v) \cdot S$, $P(t)$ – вероятность реализации угрозы информационной безопасности; $P(v)$ – вероятность наличия уязвимости; S – ценность актива
Коэффициент технической независимости предприятия (характеризует возможность предприятия выполнять основную деятельность независимо от иностранных поставщиков)	$K_{\text{тн}} = \frac{(BC_{\text{ПС}}/BC_{\text{ЗЧ}})_{\text{имп}}}{(BC_{\text{ПС}}/BC_{\text{ЗЧ}})_{\text{общ}}}$, $BC_{\text{ПС}_{\text{имп}}}$, $BC_{\text{ЗЧ}_{\text{имп}}}$ – балансовая стоимость подвижного состава и запасных частей импортного производства соответственно, ден. ед; $BC_{\text{ПС}_{\text{общ}}}$, $BC_{\text{ЗЧ}_{\text{общ}}}$ – общая балансовая стоимость подвижного состава и запасных частей по предприятию соответственно, ден. ед.
Уровень воздействия транспорта на окружающую среду (характеризует количество выбросов вредных веществ в атмосферу)	$M_{\text{тс}} = \frac{\sum_{i=1}^n K_{ij} \cdot Q_j}{\sum_{i=1}^n K_{ij} \cdot Q_j}_{\text{отр}}$, где K_{ij} – коэффициент выбросов загрязняющих веществ j -го типа транспортного средства, кг/ед.; Q_j – количество транспортных средств, ед.

Продолжение

Показатель	Пороговое значение
Коэффициент интенсивного роста (характеризует уровень развития предприятия в сравнении с отраслью)	> 1 – увеличение объема производства
Коэффициент износа основных производственных фондов (характеризует износ основных производственных фондов предприятия в сравнении с отраслью)	Не выше 0,5
Коэффициент инвестиций в инновационное развитие (в сравнении с отраслью)	Не менее 0,6
Коэффициент текущей ликвидности (характеризует способность предприятия оплачивать свои текущие обязательства за счет имеющихся активов)	1–2
Коэффициент автономии (характеризует независимость предприятия от заемного капитала)	Не менее 0,5
Относительная доля рынка (характеризует масштабы коммерческой деятельности предприятия)	Не менее 0,72 от лидера и/или основного конкурента
Коэффициент постоянства кадров (характеризует стабильность кадрового состава предприятия)	> 0,6
Коэффициент квалификации кадров (характеризует уровень профессионального развития кадров)	> 0,5
Уровень информационной безопасности (характеризует наличие/отсутствие риска информационной безопасности)	Не должен превышать общепромышленные показатели
Коэффициент технической независимости предприятия (характеризует возможность предприятия выполнять основную деятельность независимо от иностранных поставщиков)	0,8
Уровень воздействия транспорта на окружающую среду (характеризует количество выбросов вредных веществ в атмосферу)	В соответствии с нормами законодательства

Продолжение

Показатель	Направление оптимизации
Коэффициент интенсивного роста (характеризует уровень развития предприятия в сравнении с отраслью)	Увеличение
Коэффициент износа основных производственных фондов (характеризует износ основных производственных фондов предприятия в сравнении с отраслью)	Уменьшение
Коэффициент инвестиций в инновационное развитие (в сравнении с отраслью)	Увеличение
Коэффициент текущей ликвидности (характеризует способность предприятия оплачивать свои текущие обязательства за счет имеющихся активов)	Увеличение
Коэффициент автономии (характеризует независимость предприятия от заемного капитала)	Увеличение
Относительная доля рынка (характеризует масштабы коммерческой деятельности предприятия)	Увеличение
Коэффициент постоянства кадров (характеризует стабильность кадрового состава предприятия)	Увеличение
Коэффициент квалификации кадров (характеризует уровень профессионального развития кадров)	Увеличение
Уровень информационной безопасности (характеризует наличие/отсутствие риска информационной безопасности)	Уменьшение в случае наличия риска и увеличение в случае отсутствия риска
Коэффициент технической независимости предприятия (характеризует возможность предприятия выполнять основную деятельность независимо от иностранных поставщиков)	Увеличение
Уровень воздействия транспорта на окружающую среду (характеризует количество выбросов вредных веществ в атмосферу)	Уменьшение

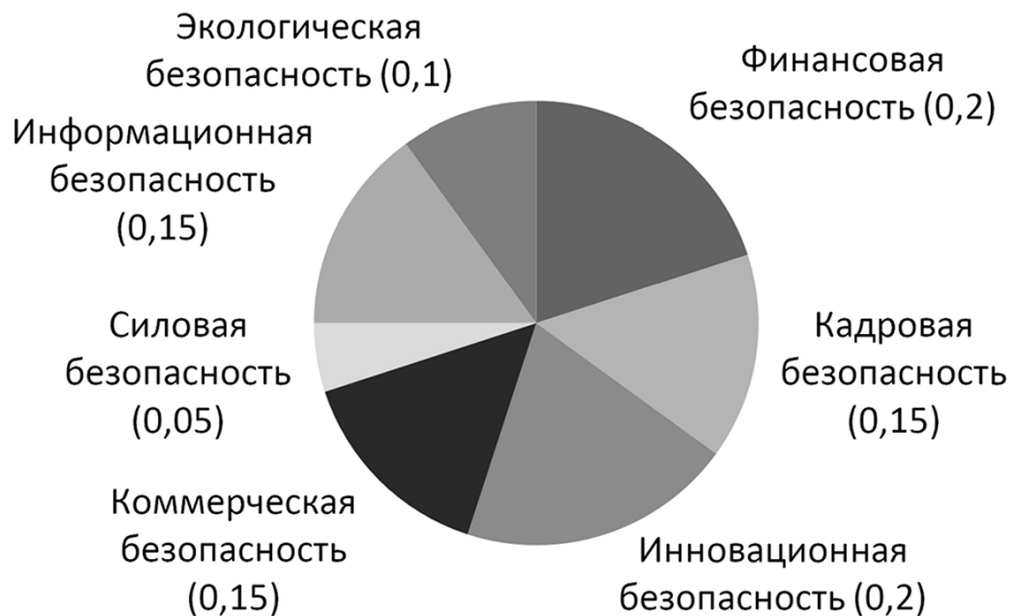
Источник: авторская разработка*Source:* Authoring

Рисунок 1

Весомость функциональных составляющих экономической безопасности транспортных предприятий

Figure 1

Weight of functional components of economic security of transport enterprises



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Рисунок 2

**Графическая модель оценки экономической безопасности
транспортного предприятия**

Figure 2

Graphical model for assessment of transport enterprise economic security



Примечание. $K_{ир}$ – коэффициент интенсивного роста. $K_{изн}$ – коэффициент износа основных производственных фондов. $K_{инв}$ – коэффициент инвестиций в инновационное развитие. $K_{тл}$ – коэффициент текущей ликвидности. $K_{авт}$ – коэффициент автономии. D_r – относительная доля рынка. $K_{кв.к}$ – коэффициент квалификации кадров. $K_{пос.к}$ – коэффициент постоянства кадров. УИБ – уровень информационной безопасности. $K_{тн}$ – коэффициент технической независимости. $M_{тс}$ – уровень воздействия транспорта на окружающую среду.

Источник: авторская разработка

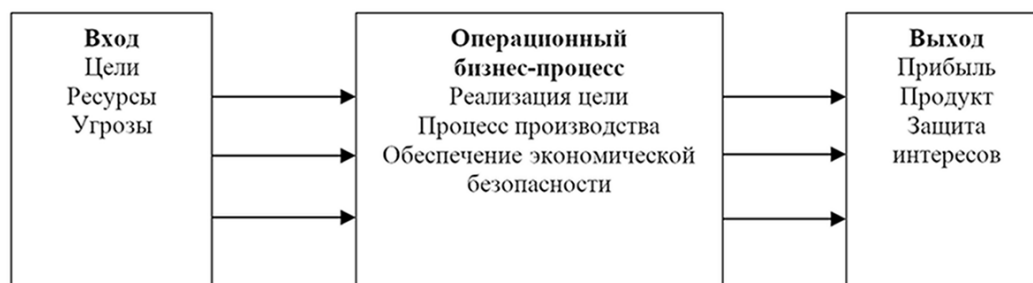
Source: Authoring

Рисунок 3

**Система обеспечения экономической безопасности
в составе экономической модели функционирования предприятия**

Figure 3

System of providing economic security as part of economic model of enterprise functioning



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. Моденов А.К., Белякова Е.И., Власов М.П., Лелявина Т.А. Экономическая безопасность предприятия: монография. СПб.: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2019. 550 с.
2. Касперович С.А., Дербинская Е.А. Экономическая безопасность предприятия: сущность, цели и направления обеспечения // Труды БГТУ. Серия 5: Экономика и управление. 2016. № 7. С. 278–282.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-bezopasnost-predpriyatiya-suschnost-tseli-i-napravleniya-obespecheniya/viewer>
3. Ширко Л.М. К вопросу о сущности экономической безопасности предприятия // Экономические отношения. 2020. Т. 10. № 4. С. 1555–1564. URL: <https://doi.org/10.18334/eo.10.4.111327>
4. Пронина Ю.Ю. Экономическая безопасность современных предприятий: состав, критерии, проблемы // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2020. № 1. С. 161–169.
URL: <https://doi.org/10.21685/2072-3016-2020-1-15>
5. Ермолаев Д.В. Угрозы экономической безопасности предприятия // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2012. № 2-2. С. 169–172.

6. Ильченко Л.М., Брагина Е.К., Егоров И.Э., Зайцев С.И. Расчет рисков информационной безопасности телекоммуникационного предприятия // Открытое образование. 2018. Т. 22. № 2. С. 61–70.
URL: <https://doi.org/10.21686/1818-4243-2018-2-61-70>
7. Kirilchuk S., Reutov V., Nalivaychenko E. et al. Ensuring the Security of an Automated Information System in a Regional Innovation Cluster. *Transportation Research Procedia*, 2022, vol. 63, pp. 607–617.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.054>

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Economic Security

INNOVATIONS IN ENSURING THE ECONOMIC SECURITY OF THE TRANSPORT INDUSTRY

Svetlana P. KIRIL'CHUK ^{a,*},
Ekaterina V. NALIVAICHENKO ^b,
Elena V. SHEVCHENKO ^c

^a V.I. Vernadsky Crimean Federal University,
Simferopol, Republic of Crimea, Russian Federation
skir12@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0001-6888-1981>

^b V.I. Vernadsky Crimean Federal University,
Simferopol, Republic of Crimea, Russian Federation
katnaliv@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0003-0578-5997>

^c V.I. Vernadsky Crimean Federal University,
Simferopol, Republic of Crimea, Russian Federation
Shevchenko_lena_@list.ru
<https://orcid.org/0000-0001-9601-1115>

* Corresponding author

Article history:

Article No. 330/2023
Received 17 July 2023
Received in revised
form 9 September 2023
Accepted 28 Oct 2023
Available online
14 December 2023

Abstract

Subject. The article deals with the transport sector development of the Russian economy in the face of uncertainty.

Objectives. The aim is to build a model enabling to predict threats to the economic security of transport industry enterprises.

Methods. The study rests on methods of functional and statistical analysis.

Results. We developed a system of indicators to assess the level of economic security of transport enterprises, taking into account the specifics of their innovative activities.

Conclusions. The proposed approach to assessing the level of economic security allows for timely adjustment of company's development strategy.

JEL classification: O31

Keywords: economic
safety, security, threat,
innovation, assessment
indicator

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2023

Please cite this article as: Kiril'chuk S.P., Nalivaichenko E.V., Shevchenko E.V. Innovations in Ensuring the Economic Security of the Transport Industry. *National Interests: Priorities and Security*, 2023, vol. 19, iss. 12, pp. 2258–2276.
<https://doi.org/10.24891/ni.19.12.2258>

References

1. Modenov A.K., Belyakova E.I., Vlasov M.P., Lelyavina T.A. *Ekonomicheskaya bezopasnost' predpriyatiya: monografiya* [Economic security of the enterprise: a monograph]. St. Petersburg, Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering Publ., 2019, 550 p.
2. Kasperovich S.A., Derbiskaya E.A. [Economic security of an enterprise: Essence, objectives and achievement]. *Trudy BGTU. Seriya 5: Ekonomika i upravlenie = Proceedings of BSTU. Ser. 5. Economics and Management*, 2016, no. 7, pp. 278–282.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskaya-bezopasnost-predpriyatiya-suschnost-tseli-i-napravleniya-obespecheniya/viewer> (In Russ.)
3. Shirko L.M. [The essence of the enterprise economic security]. *Ekonomicheskie otnosheniya*, 2020, vol. 10, no. 4, pp. 1555–1564. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.18334/eo.10.4.111327>
4. Pronina Yu.Yu. [Economic security of modern enterprises: The structure, criteria, problems]. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedenii. Povolzhskii region. Obshchestvennye nauki = University Proceedings. Volga Region. Social Sciences*, 2020, no. 1, pp. 161–169. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.21685/2072-3016-2020-1-15>
5. Ermolaev D.V. [Threats to the economic security of the enterprise]. *Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomicheskie i yuridicheskie nauki = News of Tula State University. Economic and Legal Sciences*, 2012, no. 2-2, pp. 169–172. (In Russ.)
6. Il'chenko L.M., Bragina E.K., Egorov I.E., Zaytsev S.I. [Calculation of risks of information security of telecommunication enterprise]. *Otkrytoe obrazovanie = Open Education*, 2018, vol. 22, no. 2, pp. 61–70. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.21686/1818-4243-2018-2-61-70>
7. Kiril'chuk S., Reutov V., Nalivaychenko E. et al. Ensuring the Security of an Automated Information System in a Regional Innovation Cluster. *Transportation Research Procedia*, 2022, vol. 63, pp. 607–617.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.054>

Conflict-of-interest notification

We, the authors of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.