

УДК 338

DOI: 10.37890/jwt.v79.489

Внутренний контроль как средство обеспечения экономической безопасности предприятий водного транспорта

И.Ю. Кудрявцева

ORCID: 0000-0002-8178-4032

Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Проблемы экономической безопасности предприятий водного транспорта приобретают все большую актуальность в условиях кризиса, спровоцированного охватившей весь мир пандемией COVID-19 и проведением антироссийской санкционной политики. Преодоление новых не известных ранее ограничений, вызовов и угроз, требуют кардинально новых подходов к обеспечению экономической безопасности. В проведенном исследовании выявлены основные проблемы и перспективы развития водного транспорта. Определены функциональные направления экономической безопасности и установлена их взаимосвязь с видами и направлениями внутреннего контроля. Представлена классификация источников угроз экономической безопасности по сферам возникновения. Проведена сравнительная характеристика внутреннего контроля и экономической безопасности, что свидетельствует о наличии взаимосвязи их целей и функций, а также тождественности их субъектов и объектов. Проведенный анализ дает основание считать внутренний контроль основным средством обеспечения экономической безопасности. Результаты проведенного исследования могут быть положены в основу дальнейших разработок в области интеграции систем внутреннего контроля и экономической безопасности.

Ключевые слова: экономическая безопасность, угрозы экономической безопасности, внутренний контроль, виды контроля, водный транспорт, проблемы водного транспорта, постковидные ограничения, санкции.

Internal control as a means of ensuring the economic security of water transport enterprises

Irina Y. Kudryavtseva

ORCID: 0000-0002-8178-4032

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The problems of economic security of water transport enterprises are becoming increasingly important in the context of the crisis provoked by the COVID-19 pandemic that has swept the whole world and the anti-Russian sanctions policy. Overcoming new previously unknown restrictions, challenges and threats require radically new approaches to ensuring economic security. The study identified the main problems and prospects for the development of water transport. The functional directions of economic security are determined and their relationship with the types and directions of internal control is established. A classification of sources of threats to economic security by spheres of occurrence is presented. A comparative characteristic of internal control and economic security has been carried out, which indicates the presence of a relationship between their goals and functions, as well as the identity of their subjects and objects. The analysis carried out gives grounds to consider internal control as the main means of ensuring economic security. The results of the study can be used as the basis for further developments in the field of integration of internal control systems and economic security.

Keywords: economic security, threats to economic security, internal control, types of control, water transport, water transport problems, post-COVID restrictions, sanctions.

Введение

В настоящий момент в нашей стране особо остро стоят вопросы о защите национальных интересов от внешних и внутренних угроз, и особую значимость приобретают вопросы обеспечения национальной безопасности. «Базовым документом стратегического планирования, определяющим интересы и национальные стратегические приоритеты РФ, цели и задачи государственной политики в области обеспечения национальной безопасности и устойчивого развития РФ на долгосрочную перспективу»¹ является «Стратегия национальной безопасности Российской Федерации», утвержденная Указом Президента РФ 02.07.2021г. № 400.

Неотъемлемой частью системы национальной безопасности является экономическая безопасность - «состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечивается экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации.»²

Устойчивое развитие экономики страны невозможно без обеспечения экономической безопасности каждого конкретного экономического субъекта, так как их функционирование затрагивает государственные и общественные интересы. В связи с этим анализ состояния экономической безопасности предприятия приобретает особую актуальность.

Под экономической безопасностью предприятия будем понимать «определенное финансово-экономическое состояние организации, при котором в конкурентных условиях, а также при отсутствии обстоятельств неопределенной силы (то есть чрезвычайных обстоятельств) обеспечивается устойчивый экономический рост и устойчивое развитие, и, как следствие обеспечивается защита экономических интересов, защищенность от угроз и влияния негативных факторов» [1, с.257]

Основу экономической безопасности предприятий водного транспорта составляет механизм ее обеспечения, включающий в себя систему нормативно-правовых документов, инструментов и средств, способствующих достижению ее целей и решению поставленных задач.

Обеспечение экономической безопасности носит не хаотичный характер, а структурированный по определенным функциональным направлениям. Анализ трудов отечественных и зарубежных авторов показал, что в качестве основных функциональных составляющих экономической безопасности выделяют правовое, финансовое, кадровое, производственное, инвестиционное, технико-технологическое, информационное и экологическое направления. [2]

Состояние экономической безопасности предприятий водного транспорта характеризуется наличием у них четкой организационной архитектуры предприятия, способствующей достижению стратегических целей, наличие конкурентного преимущества в рамках материально-технического, финансового, инновационного и информационного обеспечения.

Методы

Основу изучения взаимосвязи внутреннего контроля и экономической безопасности составили общенаучные методы (анализ, синтез), статистические

¹ «Стратегия национальной безопасности» (утв. Указом Президента РФ от 02.07.2021 № 400) -URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046> (дата обращения 03.08.2023)

² «Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года» (утв. Указом Президента РФ от 13.05.2017 г. № 208) - URL: <https://base.garant.ru/71672608/#friends> (дата обращения 02.08.2023)

методы сбора и обработки данных (сводка, группировка), а также методы наглядного представления данных. Информационную базу исследования составили нормативно-правовые акты в области внутреннего контроля, национальной и экономической безопасности; публикации отечественных и зарубежных авторов; отраслевые издания и данные официальной статистики.

Результаты

В целях предотвращения и снижения негативных последствий внутренних и внешних угроз экономической безопасности, первоочередной задачей становится изучение источников их возникновения.

В научной литературе рассматривается множество классификаций угроз экономической безопасности: по сферам возникновения, по возможности прогнозирования, по вероятности наступления, по вероятности предотвращения, по цели воздействия, по объему ущерба, по времени возникновения и др.

На наш взгляд особого внимания заслуживает рассмотрение источников угроз по сферам возникновения, так как они оказывают влияние на экономическую безопасность всех экономических субъектов. (рис.1)

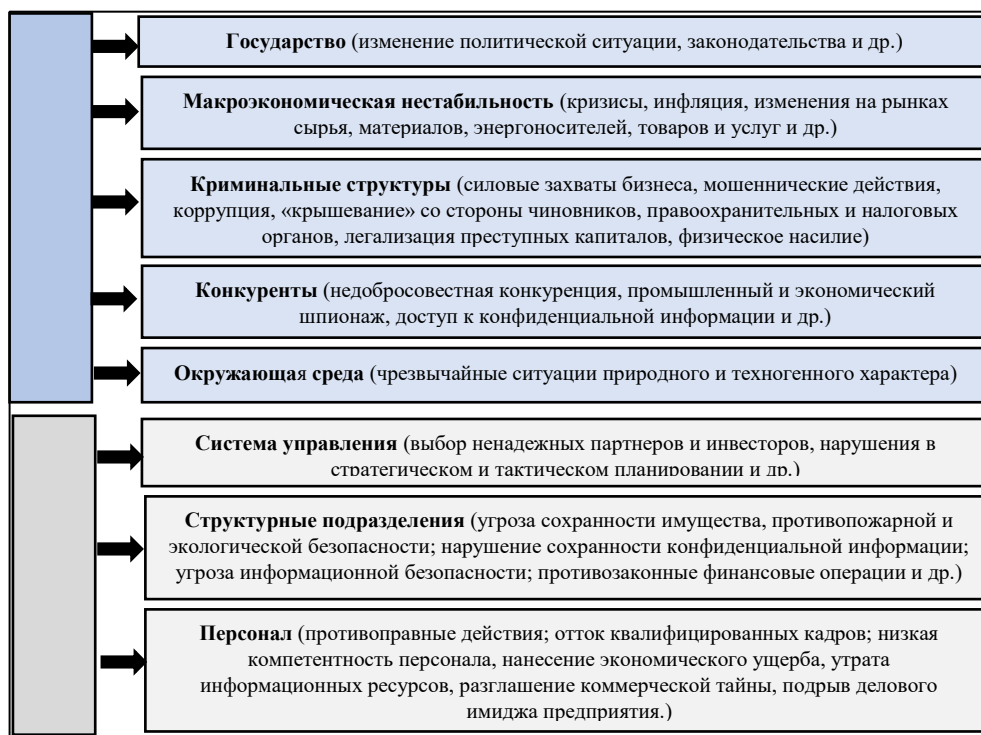


Рис. 1. Классификация источников угроз экономической безопасности по сферам возникновения³

Следует отметить что внешние источники носят общий характер и характерны для большинства экономических субъектов, в то время как внутренние источники более индивидуальны, и включают отдельные элементы характерные только для данного предприятия.

³ Составлено автором на материалах [9,10]

За последнее десятилетие функционирование предприятий водного транспорта связано с множеством факторов: непостоянство внешней экономической обстановки, повышенная конкуренция со стороны других видов транспорта (железнодорожного, автомобильного), проблемы кадрового обеспечения, низкая инвестиционная привлекательность и др. Следует отметить, наибольшее влияние за исследуемый период на транспортную сферу оказали пандемия COVID-19 (период 2020-2022 гг.) и начавшаяся 24 февраля 2022 года СВО на Украине, которые способствовали возникновению новых угроз и ограничений, повлиявших в большей или меньшей степени на экономическую безопасность предприятий.

Меры предотвращающие глобальное распространение коронавирусной инфекции привели к частичному ограничению или полной остановке работы судостроительных, судоремонтных предприятий, а также судоходных компаний и портов, в результате чего была нарушена сбалансированная система грузоперевозок (произошло увеличение стоимости за транспортировку грузов из-за нехватки контейнеров для перевозок, снижение скорости разгрузки и погрузки судов из-за снижения численности рабочей силы в портах и др.).

Закрытие границ и введение двухнедельного карантина, для экипажей, прибывших из-за границы, привело к проблемам замены экипажей морских судов, увеличению расходов при их укомплектовании и оформлении документов.

На грани банкротства оказались судоходные компании - туроператоры, из - за невозможности осуществления пассажирских перевозок.

Судоходные, судостроительные и судоремонтные предприятия из-за недостатка собственных средств для финансирования затрат на постройку новых судов, затрат по ремонту флота и портовой инфраструктуры, оплату отпусков и отгулов экипажам морских и речных судов в межнавигационный период вызывают необходимость привлечения предприятиями различных видов кредитов. Из-за недополучения прибыли в связи со снижением грузо- и пассажироперевозок, ростом дополнительных расходов на меры профилактики коронавирусной инфекции (покупка дезинфицирующих средств и оборудования, индивидуальных средств защиты, расходы на ПЦР тестирование сотрудников и др.) предприятия столкнулись с проблемой отсутствия денег, для обслуживания кредитов и лизинговых платежей.

Под воздействием введенных санкций для нашей страны водный транспорт также претерпел ряд изменений, в первую очередь были затронуты морские перевозки.

Страны Евросоюза и другие недружественные России страны закрыли или частично ограничили доступ российским судам в свои порты, что привело к следующим проблемам: снижение грузооборота, увеличение времени доставки из-за ужесточения проверок со стороны таможенных органов на фоне введенных санкций, при осуществлении дальних маршрутов суда лишились возможности заходить в порты на дозаправку и необходимое техническое обслуживание.

С Российского рынка ушли глубоко интегрированные в логистику перевозок крупнейшие мировые контейнерные линии, такие как Maersk, Nippon-Lloyd, Yang Ming, ONE и др., нарушив глобальные цепи поставок.

Под воздействием антироссийских санкций обострились, имеющиеся ранее экологические проблемы, связанные с транспортной отраслью. Так аналитики Школы управления «Сколково» в своем исследовании «Декарбонизация магистральной логистики» акцентируют внимание на ухудшении экологической обстановки из-за выбросов парниковых газов: «санкции, затронувшие морские перевозки нефти, нефтепродуктов, зерна, СПГ и других товаров из РФ уже привели к задержкам и остановкам товарных потоков, что увеличивает расход топлива и углеродный след доставляемой продукции».⁴

⁴ Декарбонизация магистральной логистики –URL: https://sk.skolkovo.ru/storage/file_storage/19ae32e0-5da7-487a-b9b1-deeef88b9e47/SKOLKOVO_EnC_RU_DMLogistics-06.08_FINAL.pdf (дата обращения 03.07.2023)

На протяжении последних десятилетий перед предприятиями водного транспорта особо остро стоят проблемы изношенности грузового и пассажирского флота, а также недостатка количества судов, которые усугубились после ухода с Российского рынка крупных европейских перевозчиков. По данным исследований, проведенных аналитическим агентством Infoline «Средний возраст грузовых судов, составляет 37 лет, а нормативные сроки эксплуатации критически превышены у 45-50% судов внутреннего водного транспорта. Средний возраст пассажирских судов ВВТ - 38 лет, круизных более 49 лет. Ко II кварталу 2021 г. более 65% пассажирских судов речного флота ходила за пределами нормативных сроков. Средний возраст пассажирских судов морского флота России составляет 25 лет».⁵

Многие комплектующие для судостроительной и судоремонтной отраслей стали недоступны из-за введенных санкций, что привело к необходимости перепроектирования судов, с целью их замены. Санкционная политика установила запрет зарубежным производителям поставлять в Россию «винто-рулевые колонки, главные двигатели и дизель-генераторы, радионавигационные системы, автоматику и другое оборудование».⁶ Как следствие нарушаются сроки сдачи судов и растут расходы на их постройку. Так российская судовой верфь «Звезда» сдвигает сроки выпуска голландского танкера-газовоза ARC7 «как минимум на год, примерно на то же время могут быть перенесены сроки производства еще четырех танкеров» [3], в то же время «южнокорейская судовой верфь Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) расторгла контракт на строительство трех СПГ-танкеров» [4] из-за просрочки платежей по контракту, вызванных трудностями с проведением платежей под воздействием введенных санкций.

В связи с увеличившейся нагрузкой на предприятия водного транспорта, спровоцированной переходом на использование нового оборудования, не попавшего под санкции, увеличением госзаказа, заключением договоров на строительство новых судов гражданского флота, развитием портовой инфраструктуры и внутреннего туризма предприятия испытывают дефицит кадров. Только в судостроительной отрасли спрос на кадры на начало 2023 года увеличился на 20% по сравнению с показателями 2022 года.⁷

Тройка лидеров, перед которыми вопрос обеспечения кадрами стоит наиболее остро Санкт-Петербург, Удмуртия и Приморский край на долю которых приходится 20%, 10% и 7% вакансий от всего объема по стране. По данным ИАА ПортНьюс на «Адмиралтейских верфях», «Северной верфи», ЦС «Звездочка» и СПО «Арктика», входящих в состав АО «Объединенная судостроительная корпорация» в большей степени востребованы новые специалисты рабочих профессий: трубопроводчики, электросварщики, сборщики КМС, слесари-монтажники судовые, сборщики-доставщики, а также «потребности в инженерных кадрах ежегодно составляют порядка 1150 человек до 2025 года». [5] С такими же проблемами столкнулись Самарская верфь, Онежский судостроительный завод, Калининградский завод «Преголь», судостроительный завод «Красное Сормово» и др., которые также нуждаются в инженерных руководителях проектов, в инженерно-конструкторских кадрах и рабочих с высокой квалификацией. Не снижается спрос и на офисных сотрудников (программистов, экономистов, бухгалтеров и др.). Следует признать, что интересы соискателей и работодателей не всегда совпадают, и более востребованными в судостроительной отрасли являются офисные специальности, а не рабочие, в то время как потребность в последних значительно выше.

⁵ Потаева, К. Потребность в новых речных судах в России до 2030 года составит до 4000 единиц – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/09/21/887661-rechnih-sudah> (дата обращения 04.07.2023)

⁶ Судостроение в условиях санкций: проблемы и перспективы - URL: <http://www.zspk.gov.ru/press-service/press-relizy/591513/> (дата обращения 04.07.2023)

⁷ Дефицит кадров усилился в 2023 году. – URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/27466/4722396/>

В условиях проведения СВО терроризм превратился в одну из основных угроз и может сосредоточить свое внимание на грузовых и пассажирских судах, а также объектах инфраструктуры: портах, судостроительных верфях и др.

Постковидные и санкционные ограничения дали новый толчок для развития водного транспорта и обозначили основные пути обновления предприятий отрасли: увеличение грузооборота; развитие отечественного судостроения; развитие круизного туризма и пассажироперевозок; развитие инфраструктуры водного транспорта; снижение негативного влияния на окружающую среду; цифровизация отрасли; развитие кадрового потенциала.

Увеличение объема торговли возможно за счет изменения логистических маршрутов и их переориентации на Индию, Турцию и Китай. Перспективными направлениями увеличения грузооборота являются следующие направления: коридор «Север-Юг» (маршрут Индия-Иран-Санкт Петербург является одним из основных маршрутов доставки грузов в нашу страну); Азово-Черноморское направление (Турция); Восточное направление (приоритетным проектом становится развитие Северного морского пути, направленного на «создание круглогодичного транспортного коридора, который свяжет регионы Северо-Запада и Дальнего востока, а в перспективе станет и своеобразной альтернативой грузоперевозкам через Суэцкий и Панамский каналы»⁸. Новая геополитическая ситуация требует присутствия России в Арктике как военного, так и экономического: «В таких условиях увеличение коммерческих перевозок, следующих Северным морским путем, может принести значительную выгоду и усилить влияние России в Арктике». [6, с.54] Проведенные исследования и прогнозы выявили положительную тенденцию увеличения грузоперевозок, так «по прогнозам Минтранса РФ ожидается прирост грузопотоков по таким направлениям (по сравнению с 2022 годом): Коридор «Север-Юг» (+79%); Азово-Черноморское направление (+21%); Восточное направление (+8%)».⁹

В рамках политики по импортозамещению одним из приоритетных направлений было выделено развитие отечественного судостроения. Для достижения обозначенных целей «были переориентированы потоки поставок необходимых комплектующих из стран, которые перестали осуществлять торговлю с РФ, на дружественные страны, готовые поставлять необходимое оборудование и механизмы», а также «принята директива согласно которой, ключевое оборудование и комплектующие должны производиться на территории Российской Федерации для обеспечения суверенитета стратегически важной отрасли от внешних факторов» [7].

Президентом РФ В.В. Путиным на пленарной сессии ПМЭФ были обозначены задачи обновить торговый флот в ближайшие 5 лет, за счет привлечения средств Фонда национального благосостояния «отмечу, что только в рамках данной программы в 2023-2028 годах на российских судостроительных верфях запланировано строительство не менее 260 судов» - подчеркнул глава государства.¹⁰ В ближайшую пятилетку флот должны пополнить «119 судов грузовых, 73 пассажирских, 10 рыбопромысловых, 27 судов дноуглубительного флота (необходимых для судоходных рек), 1 плавдок, 5 крупнотоннажных и 5 буксирных судов, 20 барж».¹¹

В рамках реализации Концепции развития круизного туризма в РФ на период до 2024г. намечены направления развития морских и речных круизов по акваториям нашей страны, которые имеют своей целью обеспечить широкодоступность и

⁸ Ильина, Н. «Логистика». Приложение № 211 от 15.11.2022, стр.3

⁹ Проблемы морского транспорта -URL: <https://ecoshp.ru/blog/problemy-morskogo-transporta/> (дата обращения 21.07.2023)

¹⁰ Самофалова, О. Россия вкладывается в судостроение по-крупному – URL: <https://www.discred.ru/2023/06/18/rossiya-vkladyvaetsya-v-sudostroenie-po-krupnomu/>

¹¹ Самофалова, О. Россия вкладывается в судостроение по-крупному – URL: <https://www.discred.ru/2023/06/18/rossiya-vkladyvaetsya-v-sudostroenie-po-krupnomu/> (дата обращения 23.07.2023)

привлекательность водного транспорта для граждан.¹² Эта программа успешно реализуется в различных регионах. Так только в Нижегородской области и Нижнем Новгороде (которые находятся на 6 месте национального туристического рейтинга за 2022г.¹³) наряду с привычными маршрутами осуществляются речные перевозки на судах «Валдай 45Р» по 16 новым туристско-экскурсионным маршрутам¹⁴, возрожден маршрут «Московской кругосветки» на трехпалубном круизном теплоходе-колеснике ПКС-180 «Золотое кольцо»; для обеспечения межрегионального сообщения до Казани, Кинешмы, Костромы и Плёса будут выполняться рейсы на постоянной основе уже в 2023 г. суднами на подводных крыльях «Метеор120Р», а также планируется «существенно расширить географию маршрутов: как пассажирских, так и туристических, <...> организовать рейсы до Ульяновска и Рыбинска»¹⁵; в 2023 году запущены два новых прогулочных судна «Соталия» и двухпалубный катамаран «ЭкоходЪ» (судно класса «река-озеро» для совершения прогулочных и экскурсионных поездок). В Тверской области реализуется новый проект «Волжское море», «который свяжет вместе водный, железнодорожный и автомобильный транспорт и станет отправной точкой для путешествий по Волге и акватории так называемого «Московского моря»¹⁶. В Санкт Петербурге разработаны три новых маршрута: «Тайны северных островов», «Круиз впечатлений», «Панорамная переправа № 2», последний из которых ввиду невысокой стоимости билета, может стать альтернативой наземному транспорту.¹⁷

В связи с увеличением объемов перевозок по перемещению грузов и пассажиров по морским и внутренним водным путям особо остро стоит вопрос модернизации оборудования, обустройства плавучих причалов и глубоководных портов. По данным Федерального агентства морского и речного флота «в рамках транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. прирост мощностей российских портов составит 330 млн. т. Объем финансирования развития инфраструктуры морского транспорта с 2019-2024 гг. составит 817,4 млрд. руб., в том числе: средства федерального бюджета -125 млрд. руб., внебюджетное финансирование – 692,4 млн. руб.»¹⁸

Развитие пассажирского судоходства невозможно без развития береговой инфраструктуры. Например, для решения этих проблем в 2022-2023 годах за счет средств инвесторов планируется построить пассажирские причалы в Великом Новгороде (Новгородская область) Сортавале (республика Карелия) [8]; с целью ликвидации инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков осуществляется строительство Нижегородского низконапорного гидроузла (срок реализации 2020-2024 гг.); для увеличения пассажиропотока

¹² Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 г. (Утв. Распоряжением Правительства РФ от 28.01.2022г. №117-П)- URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403388914/#1000> (дата обращения 23.07.2023)

¹³ Национальный туристический рейтинг 2022 – URL: <https://russia-rating.ru/info/21283.html> (дата обращения 17.07.2023)

¹⁴ Василишина ,Ю. Новые маршруты и новые суда: Какие изменения ждут речные перевозки в Нижнем Новгороде - URL: <https://www.nnov.kp.ru/daily/27489/4747434/> (17.07.2023)

¹⁵ Новинки речных путешествий в Нижнем Новгороде: неспеша и на максимальной скорости - URL: <https://strategy.nobl.ru/stati/transport/novinki-rechnyix-puteshestvij-v-nizhnem-novgorode-nespesha-i-na-maksimalnoj-skorosti/> (15.06.2023)

¹⁶ Флагман туризма: как развивается главный объект кластера «Волжское море» - URL: <https://vedtver.ru/news/society/flagman-turizma-kak-razvivaetsja-glavnyj-obekt-klastera-volzhscoe-more/> (дата обращения 15.06.2023)

¹⁷ Краев, В., Гонтарь Д. В Петербурге открываются новые речные маршруты, а на верфях калининграда заложили туристическое судно для речных прогулок – URL: <https://rg.ru/2023/07/24/reg-szfo/bez-probok-po-vode.html> (дата обращения 21.06.2023)

¹⁸ Инфраструктурные проекты в сфере морского транспорта -URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf/infrasturktrnyie_proektyi_v_sfere_morskogo_transporta/ (дата обращения 21.06.2023)

осуществляется строительство международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский (Морской порт Калининград) и строительство комплекса береговой и морской инфраструктуры (Морской порт Геленджик), проектная мощность составит 250 тыс. и 19,6 тыс. пассажиров в год соответственно.¹⁹

В настоящее время на предприятиях водного транспорта определены первоочередные направления работы для снижения экологической нагрузки на окружающую среду: применение энергоэффективных технологий и модернизация судов, альтернативных видов топлива; разработка новых более коротких логистических маршрутов; развитие ледокольного флота и др.

Первые шаги в этом направлении уже сделаны, так введены в эксплуатацию двухтопливные паромы проекта CNF - 19М «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», работающие на двух видах топлива (низкозернистом дизельном топливе и СПГ) [8], построен нефтеналивной танкер типа Aframax «Владимир Мономах»²⁰, продолжается строительство «двух инновационных двухтопливных ледоколов мощностью 12-14 Мвт проекта 23620»[8], а также танкеров-газовозов ледового класса ARC7 (портфель заказов составляет 15 единиц)²¹.

В рамках обеспечения экологической безопасности новым этапом в развитии речного судоходства стали максимально экологичные электросуда вместимостью от 50 до 200 человек (двухпалубные и однопалубные катамараны Ecovolt и Ecosruise для прогулочных и круизных маршрутов, речные трамваи для регулярных перевозок Ecobus и Cityvolt).²² В Нижнем Новгороде и Красноярске открыли навигацию в 2023г. новые электрокатамараны «ЭкоходЪ». В Москве активно используются пассажирские электротрамваи круглогодичного использования, которые «могут стать хорошей альтернативой и дополнением к другим видам транспорта, позволяют сократить время в пути, где-то дадут возможность разгрузить автотрассы» как отметил Президент РФ В.В. Путин на «Совещании по развитию речного судоходства».²³

Связующим элементом направлений развития водного транспорта в настоящее время становятся цифровые технологии. Цифровая трансформация отрасли способствует росту пропускной способности портовой инфраструктуры, повышению энерго-и ресурсоэффективности, повышению безопасности судоходства, развитию интермодальных перевозок, внедрению энергоэффективных технологий. Уже начались разработки новой модели отрасли «умный водный транспорт», ключевыми направлениями которого являются е-Навигация (электронные технологии судовождения) и а-Навигация (автономное судоходство), направленные на повышение безопасности судоходства и снижения себестоимости перевозок. В настоящее время в рамках инициативы «Маяки развития технологий» реализуется проект «Автономное судовождение» результатом которого станет «разработанный набор технологий автоматического и дистанционного судовождения на

¹⁹ Инфраструктурные проекты на внутреннем водном транспорте – URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/rechnoy_flot/infrastrukturnyie_proektyi_na_vnutrennem_vodnom_transporte/ (дата обращения 21.06.2023)

²⁰ Волуйская. М. Что представляет собой танкер «Владимир Мономах» – URL: https://aif.ru/money/economy/chto_predstavlyayet_soboy_tanker_vladimir_monomah (дата обращения 21.06.2023)

²¹ Развитие судов, работающих на газомоторном топливе – URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/90019/>

²² «Водные автобусы – новое звено в системе городского электротранспорта»: Sitronics Group представила пассажирские электросуда в Совете Федерации – URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2023/06/09/vodnie-avtobusi--novoe-zveno-v-sisteme-gorodskogo-elektrotransporta-sitronics-group-predstavila-passazhirskie-elektrosuda-v-sovete-federatsii

²³ Совещание по развитию речного судоходства – URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/71467>

маршруте м. п. Усть–Луга – м. п. Балтийск за счет разработки и внедрения образцов судовых и береговых программно–аппаратных комплексов автономной и дистанционной навигации, создания береговой инфраструктуры электронной навигации и автономной навигации в морских портах Санкт- Петербург и Калининград.» [8].

Одним из основополагающих направлений развития судостроения и судоходства являются высококвалифицированные кадры, подготовке которых уделяется особое внимание. В рамках траектории «школа-ВУЗ-предприятие» в российских школах открываются инженерные судостроительные классы. Так в Нижнем Новгороде «создан образовательный судостроительный кластер, в который входят 9 школ, 4 Вуза и 4 учреждения дополнительного образования детей»²⁴, такие классы также планируется открыть в Комсомольске-на-Амуре, Северодвинске и Калининграде. Для подготовки кадров для судоремонтных предприятий (АО «Азовская судостроительная верфь», ОАО «Моряк», АО «РИФ») на базе Донского государственного университета открыт факультет кораблестроения и морской техники (ранее в Ростовской области, где расположены три крупнейших морских порта - Ростов-на –Дону, Азов и Таганрог, подготовкой специалистов в этой области не занимались). Для ликвидации кадрового дефицита в отрасли применяется программа «Трудовая мобильность» предполагающая получение компенсации расходов на переезд, проживание и адаптацию работника и его семьи на новом месте. В рамках этой программы в 2019 г. в ООО «ССК» Звезда в Приморском крае трудоустроены 330 работников²⁵

Для реализации разработанных программ и направлений развития, продиктованных новыми условиями экономических и геополитических отношений, предприятиям водного транспорта следует решить «сложные задачи адаптации системы управления, направленной на повышение конкурентоспособности и эффективности их деятельности». [11] Таким инструментом адаптации в условиях новых вызовов и угроз является внутренний контроль, в процессе реализации которого решается ряд первостепенных задач (соответствие функционирования экономического субъекта запланированным целям; рациональное и экономически обоснованное использование всех видов ресурсов; укрепление финансового положения, устойчивости и независимости экономического субъекта; соблюдение норм действующего законодательства, а также внутренних положений и регламентов; повышение достоверности первичной документации и отчетности и др.), обеспечивающих эффективное функционирование предприятия.

Внутренний контроль на предприятиях водного транспорта представляет собой комплекс координационных мер, методов и процедур, и включает в себя пять основных элементов, таких как контрольная среда; оценка рисков; процедуры внутреннего контроля; информация и коммуникация; оценка внутреннего контроля.

В отечественной литературе все чаще стали появляться научные труды авторы, которых изучают взаимосвязь внутреннего контроля и экономической безопасности [1,2,10,12], а также анализируют место внутреннего контроля в системе управления предприятием. [13,14]

Для определения места и роли внутреннего контроля в системе экономической безопасности предприятия, проведем сравнительный анализ этих категорий в разрезе целей, функций, субъектов, объектов, элементов, ограничений эффективности, который составлен автором на основании информации Минфина России от 25.12.2013 г. № ПЗ-11/2013, [9,15,16] (рис. 2).

²⁴ ОСК откроет новые инженерные классы в трех регионах России - URL:<https://www.aosk.ru/press-center/news/osk-otkroet-novye-inzhenemye-klassy-v-trekh-regionakh-rossii/> (дата обращения 30.07.2023)

²⁵ Как программа «трудовая мобильность» помогает решать кадровый вопрос в регионе <https://sskzvezda.ru/index.php/ru/10-smi/455-na-dalnij-vostok-s-gospodderzhkoj> (дата обращения 30.07.2023)

Экономическая безопасность	Внутренний контроль
ЦЕЛИ	
<p>Общая цель: Обеспечение постоянного и максимально результативного функционирования в настоящий момент, и высокого потенциала развития перспективе.</p> <p>Функциональные цели: обеспечение правовой защищенности; поддержание эффективности деятельности, финансовой устойчивости и независимости; развитие технического потенциала и конкурентоспособности; защита информационных ресурсов; снижение негативного влияния на окружающую среду; поддержание на высоком уровне компетентности и квалификации сотрудников.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение эффективности и результативности финансово-хозяйственной деятельности, управления активами и рисками; 2. Обеспечение достоверности, полноты, объективности и своевременности составления, представления всех видов отчетности; 3. Соблюдение норм действующего законодательства, а также стандартов и регламентов предприятия; 4. Обеспечение информационной безопасности в информационной сфере.
ФУНКЦИИ	
<p>Административно - управленческая; учетно-контрольная; хозяйственно-распорядительная; организационно-техническая; социально-кадровая; планово-производственная; информационно-аналитическая; научно-методическая;</p>	<p>Защитная; оперативная; коммуникативная; регулятивная; информативная; превентивная.</p>
СУБЪЕКТЫ	
<p>Внешние: государственные органы, частные охранные предприятия, информационные и аналитические центры.</p> <p>Внутренние: сотрудники юридического и финансово-аналитического отделов, службы безопасности, охраны и др.</p>	<p>Собственники и руководство; сотрудники службы внутреннего контроля; сотрудники отделов и подразделений, на которых возложены контрольные функции в соответствии с должностными инструкциями.</p>
ОБЪЕКТЫ	
<p>Активы предприятия, находящиеся в собственности; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; техническое состояние производства и технологии; информационные; финансовые, и материальные ресурсы; персонал; архитектура предприятия; стратегия предприятия; финансовое состояние предприятия; система безопасности предприятия.</p>	<p>Человеческие, финансовые, материальные, нематериальные, информационные ресурсы; средства и системы информатизации; технические средства и системы охраны и защиты материальных и информационных ресурсов; управленческие решения, процессы, происходящие в организации или вне ее; результаты функционирования организации; аспекты времени.</p>
ЭЛЕМЕНТЫ	
<p>Безопасность: правовая, кадровая экологическая, информационная, инженерно-техническая, физическая</p>	<p>Контрольная среда; оценка рисков, контрольные процедуры, информация и коммуникации, мониторинг внутреннего контроля предприятия.</p>
ОГРАНИЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ	
<p>Внешние: политические; правовые; социально-демографические; научно-технические и технологические; экологические.</p> <p>Внутренние: финансовые; производственные; управленческие; маркетинговые; кадровые.</p>	<p>1.Изменение экономической конъюнктуры или законодательства, возникновение новых обстоятельств вне сферы влияния руководства экономического субъекта; 2. Превышением должностных полномочий руководством или иным персоналом экономического субъекта, включая сговор персонала; 3. Возникновением ошибок в процессе принятия решений, осуществления фактов хозяйственной жизни, ведения бухгалтерского учета в том числе составления бухгалтерской (финансовой) отчетности.</p>

Рис. 2. Сравнительная характеристика категорий «экономическая безопасность» и «внутренний контроль»

На основании проведенного исследования мы можем сказать, что внутренний контроль и экономическая безопасность тесно коррелируют между собой по следующим составляющим: цели, функции, объекты, субъекты, ограничения эффективности. Так они характеризуются общими целями: обеспечение правовой, информационной безопасности, эффективного функционирования экономического субъекта и рационального использования ресурсов.

В рамках обеспечения экономической безопасности выделяется отдельная учетно-контрольная функция, которая призвана обозначить особенно важные направления деятельности предприятия, оценить риски, влияющие на безопасность субъекта, наладить контроль за критическими важными объектами, своевременно обнаружить внешние и внутренние угрозы. И именно эта функция реализует все функции внутреннего контроля: защитную, которая направлена на обеспечение сохранности активов, документов, бухгалтерских регистров и т.д.; оперативную, проявляющуюся в ежедневной работе каждого сотрудника предприятия, осуществляющего контроль; коммуникативную, при помощи которой осуществляется обмен информацией в ходе проведения контроля; регулятивную, которая обеспечивает эффективную финансово-хозяйственную деятельность, предупреждая неэффективное использование ресурсов и увеличение затрат; информативную, направленную на получение информации при проведении контроля и использовании ее для принятий управленческих решений; превентивную, заключающуюся в предупреждении нарушений и выявлении резервов. Следует отметить, каждая из функций экономической безопасности может рассматриваться как единичный элемент, но при этом контрольные функции являются основополагающими при их реализации.

Субъекты экономической безопасности осуществляют контрольные мероприятия в рамках своих должностных инструкций и возложенных на них полномочий. Юридический отдел контролирует законность деятельности экономического субъекта. Финансово-аналитический отдел проводит контроль исполнения бюджетов, ведения расчетов, запланированного и целевого использования ресурсов. Служба безопасности совместно с другими структурными подразделениями предприятия выполняет широкий спектр контрольных мероприятий по следующим направлениям: обеспечение сохранности имущества, защита коммерческой тайны, обеспечение внешней деятельности предприятия и др. Отдел охраны проводит контроль сохранности зданий и помещений предприятия, контроль за перемещением товарно-материальных ценностей, контроль пропускного режима. Таким образом мы можем сделать вывод, что субъекты экономической безопасности, одновременно являются и субъектами внутреннего контроля.

Анализ объектов внутреннего контроля и экономической безопасности выявил их полную идентичность.

Предприятия водного транспорта функционируют в определенных условиях (политических, социальных, экономических), совокупность которых провоцирует возникновение новых рисков, порождающих ограничения эффективности обеспечения экономической безопасности. Например, в соответствии с Указом Президента РФ № 204 от 07.05.2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации до 2024 года» транспортная отрасль должна быть преобразована «посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений»²⁶. Но внедрение цифровых технологий сопровождают ряд рисков: правовые (несовершенство нормативно-правового обеспечения цифровой экономики;

²⁶ Указ Президента РФ от 07.05.2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г. – URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/43027> (дата обращения 07.08.2023)

несвоевременное реагирование сотрудников предприятия на изменение нормативно-правовых документов); производственные (отсутствие или недостаточное количество информационно-коммуникационного оборудования, программного обеспечения для выполнения производственных задач); кадровые (недостаток высококвалифицированных IT-специалистов, риск потерь активов предприятия, при внедрении цифровых технологий, вызванных случайными или преднамеренными ошибками персонала, из-за недостаточной квалификации); информационные риски (разглашение конфиденциальной информации, потеря или недоступность данных, использование недостоверной информации) и др. Следовательно, решение этих проблем требует усиления всех видов контроля, по этим направлениям (рис.3).

Проведенные ранее исследования показали, что методика осуществления внутреннего контроля для каждого предприятия носит индивидуальный характер, что обусловлено «различиями в целях функционирования предприятия, стратегии его развития, организационной структуре, особенностях управления, а также отраслевых особенностей деятельности предприятия».[17] Проблемы функционирования предприятия водного транспорта (сокращение протяженности внутренних водных путей, снижение спроса на грузо- и пассажиро-перевозки, сокращение материально-технической базы из-за высокого износа и низких объемов судостроения, низкая инвестиционная привлекательность отрасли, отток профессиональных кадров, снижение экологической безопасности судоходства) определили виды внутреннего контроля (административно-управленческий, правовой, материально-технологический, производственно-технологический, инвестиционный, кадровый, пожарный, экологический) и основные направления его осуществления. [18]

Становится очевидным, что с одной стороны внутренний контроль на предприятиях водного транспорта выступает средством обеспечения экономической безопасности по основным функциональным направлениям, с другой стороны система экономической безопасности определяет основные виды контроля и направления его осуществления (рис.3)

Заключение

Подводя итог следует отметить, результативность деятельности каждого отдельно взятого предприятия водного транспорта в настоящее время зависит от своевременности реагирования на возникающие угрозы его экономической безопасности.

Система экономической безопасности является уникальной системой, при построении которой необходимо учитывать проблемы и направления развития, характерные для каждого предприятия и отрасли в целом. Важным средством обеспечения экономической безопасности, является внутренний контроль, который направлен на минимизацию рисков и угроз, по основным функциональным направлениям экономической безопасности и является основным инструментом достижения устойчивого роста и развития предприятия не только в настоящее время, но и в будущем.

Функциональные направления системы экономической безопасности	Виды внутреннего контроля	Направления контроля
Правовое	Правовой	Контроль соответствия требованиям законодательства; реакции на изменение законодательства; оценка законности разработанных внутренних документов.
Финансовое	Финансовый	Контроль бюджетов; контроль расчетов (внутренних и внешних); контроль соответствия использования ресурсов установленным планам; контроль целевого использования ресурсов
Кадровое	Кадровый	Контроль соответствия кадровой документации трудовому законодательству; трудовой и исполнительской дисциплины; затрат на персонал и оценка экономической отдачи вложений в персонал, обеспеченности кадрами; квалификации кадров
Производственное	Производственно-технологический;	Постатный контроль производственного процесса; Технологический контроль, в том числе технологических процессов работы судна; технологических процессов работы портов.
Технико-технологическое	Материально-технологический	Контроль транспортного, вспомогательного, технического флота; портов; ремонтных предприятий; средств связи и электронavigационного оборудования; материально-технического снабжения
Инвестиционное	Инвестиционный	Текущий контроль исполнения работ по проекту; контроль бюджет на всех стадиях проекта; анализ изменений и оценка влияния внешних и внутренних факторов на ход выполнения работ; контроль сроков выполнения работ по проекту; анализ причин отклонений от плана
Информационное	Информационный контроль	Контроль информационных активов предприятия (открытых, служебных, конфиденциальных);
Экологическое	Экологический	Контроль соблюдения природоохранного законодательства; соблюдения планов и мероприятий по охране окружающей среды; устранения выявленных нарушений природопользования; соблюдения установленных нормативов предельно допустимого воздействия на окружающую среду вредных веществ; влияния окружающей среды на состояние здоровья сотрудников предприятия; своевременного предоставления документации и достоверности информации, предусмотренной госстатотчетностью

Рис. 3. Функциональные направления экономической безопасности, виды и направления внутреннего контроля в зависимости от проблем функционирования водного транспорта²⁷

²⁷ Составлено автором на материалах [18]

Список литературы

1. Ржевская, Т.А. Место внутрихозяйственного контроля в системе экономической безопасности организации / Т.А. Ржевская // Банковская система: устойчивость и перспективы развития: сборник научных статей XII Международной научно-практической конференции по вопросам банковской экономики, Пинск, 29 октября 2021 г. : в 2 ч. / Министерство образования Республики Беларусь [и др.] ; редкол.: В.И. Дунай [и др.] – Пинск : ПолесГУ, 2021. – Ч. 1. – С. 257-260.- URL: https://rep.polessu.by/bitstream/123456789/24241/1/Mesto_vnutrikhoziaistvennogo_kontrolia.pdf (дата обращения 03.07.2023)
2. Шатров, С. Л. Система внутреннего контроля в обеспечении экономической безопасности организации / С. Л. Шатров, А. Н. Мороз // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – 2021. – № 1(14). – С. 247-253. – EDN UODXJY.- URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_48009418_16885354.pdf (дата обращения 03.07.2023)
3. Дятел, Т. Танкеры отправятся с опозданием/Т. Дятел//Газета «Коммерсантъ» № 233 от 15.12.2022, стр.7
4. Дятел, Т. Танкеры расплылись/ Т. Дятел //Газета «Коммерсантъ» № 90 от 25.05.2022, стр.1
5. Ткачева, К. Судостроение на кадровом крючке/ К. Ткачева// Журнал ПортНьюс №1, март 2023 с. 54
6. Тейкин, М. С. Северный морской путь как перспективное направление в международных морских перевозках / М. С. Тейкин // Океанский менеджмент. – 2020. – № 4(9). – С. 53-55. – EDN GRMZBZ.- URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_44490504_91518227.pdf (дата обращения 06.07.2023)
7. Алькатири, К. Ю. Модернизация судостроительной отрасли России в условиях санкционного режима / К. Ю. Алькатири // Россия: тенденции и перспективы развития : Ежегодник. XXII Национальная научная конференция с международным участием, Москва, 14–16 февраля 2023 года. Том Выпуск 18 Часть 1. – Москва: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2023. – С. 552-554. – EDN ANBOOC. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modernizatsiya-sudostroitelnoy-otrasli-rossii-v-usloviyah-sanktsionnogo-rezhima/viewer> (дата обращения 21.06.2023)
8. Лаврищев, А.В. Вектор перемен/ Транспорт России, приложение Транспортный вестник ,№ 3- 2022.
9. Горбатовская, Е. Г. Криминальные угрозы безопасности предпринимательской деятельности и некоторые актуальные направления их предупреждения / Е. Г. Горбатовская, Н. С. Матвеева // Современное уголовное право и криминология : Сб. научн. тр. / Центр социал. научн.-информ. исслед. Отдел правоведения, ИПАН, Гос. ун-т - Высш. шк. экономики; Отв. ред. Жалинский А.Э.. – Москва, 2007. – С. 183-191. – EDN NBMHNX – URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_15513087_76733376.pdf (дата обращения 04.08.2023)
10. Серебрякова, Т. Ю. Экономическая безопасность и угрозы: сущность и подходы к определению / Т. Ю. Серебрякова, Н. Ю. Тимофеева // Вестник НГУЭУ. – 2013. – № 3. – С. 237-246. – EDN RBSFFN.-URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_20276026_21024453.pdf (дата обращения 04.08.2023)
11. Кудрявцева, И. Ю. Проблемы цифровизации системы внутреннего контроля на предприятиях водного транспорта / И. Ю. Кудрявцева // Транспорт. Горизонты развития : Труды 1-го Международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород - Новосибирск, 25–28 мая 2021 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта (ФГБОУ ВО "ВГУВТ"), 2021. – С. 66. – EDN RZVMID.-URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_48326100_50448586.pdf (дата обращения 03.08.2023)
12. Агеева, О. А. Внутренний контроль как инструмент обеспечения экономической безопасности организации на микроуровне / О. А. Агеева, Ю. Д. Матыцына // Вестник университета. – 2021. – № 2. – С. 86-94. – DOI 10.26425/1816-4277-2021-2-86-94. – EDN AAOLSA.- URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_44936991_89770028.pdf (дата обращения 15.07.2023)

13. Кудрявцева, И. Ю. Место внутреннего контроля в системе управления предприятиями водного транспорта / И. Ю. Кудрявцева // Мировые научные исследования современности: возможности и перспективы развития: материалы XVI международной научно-практической конференции, Ростов-на-Дону, 31 марта 2022 года. Том Часть 1. – Ставрополь: Общество с ограниченной ответственностью "Ставропольское издательство "Параграф", 2022. – С. 649-652. – EDN ZXYICF.-URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_48332323_29375436.pdf
14. Гульпенко, К. В. Место внутреннего контроля в системе управления предприятием / К. В. Гульпенко, Е. Х. Сафарян // Проблемы современной экономики. – 2018. – № 4(68). – С. 112-115.
15. Старченко, И.В. Сущность экономической безопасности хозяйствующего субъекта//Экономика и бизнес: теория и практика-URL: <https://ачии.рф/files/13134f5d-64cf-4cса-8d07-f54d23693636.pdf> (дата обращения 03.07.2023)
16. Экономическая безопасность предприятия: моногр./ А.К. Моденов, Е.И. Беляков, М.П. Власов, Т.А. Лелявина; СПбГАСУ.- СПб, 2019- 550 с.
17. Кудрявцева, И. Ю. Проблемы организации внутреннего контроля на предприятиях водного транспорта / И. Ю. Кудрявцева // Великие реки - 2020 : Труды 22-го международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 27–29 мая 2020 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2020. – С. 160. – EDN СВJВЕН. -URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_44631711_64431435.pdf
18. Кудрявцева, И. Ю. Обоснование направлений развития внутреннего контроля на водном транспорте / И. Ю. Кудрявцева // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2016. – № 48. – С. 182-188.

References

1. Rzhetskaya, T.A. The place of on-farm control in the system of economic security of the organization / T.A. Rzhetskaya // Banking system: sustainability and development prospects: collection of scientific articles of the XII International Scientific and Practical Conference on Banking Economics, Pinsk, October 29, 2021: at 2 hours / Ministry of Education of the Republic of Belarus [and others]; editorial board: V.I. Danube [and others] - Pinsk: PolesGU, 2021. - Part 1. - P. 257-260.- URL: https://rep.polesu.by/bitstream/123456789/24241/1/Mesto_vnutrikhoziaistvennogo_kontrolia.pdf (accessed 03.07.2023)
2. Shatrov, S. L. The system of internal control in ensuring the economic security of the organization / S. L. Shatrov, A. N. Moroz // Market of transport services (problems of increasing efficiency). - 2021. - No. 1(14). – S. 247-253. – EDN UODXJY.- URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_48009418_16885354.pdf (accessed 07.03.2023)
3. Woodpecker, T. Tankers will depart late/T. Woodpecker//Newspaper "Kommersant" No. 233 dated 12/15/2022, p.7
4. Woodpecker, T. Tankers blurred / T. Woodpecker // Newspaper "Kommersant" No. 90 of 05/25/2022, p.1
5. Tkacheva, K. Shipbuilding on the personnel hook / K. Tkacheva // PortNews Magazine No. 1, March 2023 p. 54
6. Teikin, M. S. The Northern Sea Route as a promising direction in international shipping / M. S. Teikin // Ocean Management. - 2020. - No. 4(9). - S. 53-55. – EDN GRMZBZ.- URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_44490504_91518227.pdf (accessed 07.06.2023)
7. Alkatiri, K. Yu. Modernization of the shipbuilding industry in Russia under the sanctions regime / K. Yu. Alkatiri // Russia: trends and development prospects: Yearbook. XXII National Scientific Conference with International Participation, Moscow, February 14–16, 2023. Volume Issue 18 Part 1. - Moscow: Institute for Scientific Information on Social Sciences of the Russian Academy of Sciences, 2023. - P. 552-554. – EDN AHBOOC. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modernizatsiya-sudostroitelnoy-otrasli-rossii-v-usloviyah-sanktsionnogo-rezhima/viewer> (accessed 21.06.2023)
8. Lavrishev, A.V. Vector of Changes / Transport of Russia, Appendix Transport Bulletin, No. 3-2022
9. Gorbatovskaya, E. G. Criminal threats to the security of business activities and some topical areas of their prevention / E. G. Gorbatovskaya, N. S. Matveeva // Modern criminal law and

- criminology: Sat. scientific tr. / Center for social. scientific-inform. research Department of Jurisprudence, IGPAN, State. un-t - Higher. school economy; Rep. ed. Zhalinsky A.E. - Moscow, 2007. - S. 183-191. – EDN NBMHNX – URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_15513087_76733376.pdf (accessed 08.06.2023)
10. Serebryakova, T. Yu. Economic security and threats: the essence and approaches to the definition / T. Yu. Serebryakova, N. Yu. Timofeeva // Bulletin of the National State University of Economics. - 2013. - No. 3. - P. 237-246. – EDN RBSFFN.-URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_20276026_21024453.pdf (Accessed 08.06.2023)
 11. Kudryavtseva, I. Yu. Problems of digitalization of the internal control system at water transport enterprises / I. Yu. Kudryavtseva // Transport. Horizons of Development: Proceedings of the 1st International Scientific and Industrial Forum, Nizhny Novgorod - Novosibirsk, May 25–28, 2021. - Nizhny Novgorod: Volga State University of Water Transport (FGBOU VO "VGUVT"), 2021. - P. 66. - EDN RZVMID.-URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_48326100_50448586.pdf (accessed 03.08. 2023)
 12. Ageeva, O. A. Internal control as a tool for ensuring the economic security of an organization at the micro level / O. A. Ageeva, Yu. D. Matytsyna // Bulletin of the University. - 2021. - No. 2. - P. 86-94. – DOI 10.26425/1816-4277-2021-2-86-94. – EDN AAOLSA.- URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_44936991_89770028.pdf (Accessed 08.06.2023)
 13. Kudryavtseva, I. Yu. The place of internal control in the management system of water transport enterprises / I. Yu. Kudryavtseva // World scientific research of the present: opportunities and development prospects: materials of the XVI International Scientific and Practical Conference, Rostov-on-Don, 31 March 2022. Volume Part 1. - Stavropol: Limited Liability Company "Stavropol Publishing House "Paragraph", 2022. - P. 649-652. - EDN ZXYICF.-URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_48332323_29375436.pdf (accessed 03.08 .2023)
 14. Gulpenko, K. V. The place of internal control in the enterprise management system / K. V. Gulpenko, E. Kh. Safaryan // Problems of modern economics. - 2018. - No. 4 (68). - P. 112-115.
 15. Starchenko I.V. The essence of the economic security of an economic entity // Economics and business: theory and practice-URL: <https://achii.rf/files/13134f5d-64cf-4cca-8d07-f54d23693636.pdf> (accessed 03.07.2023)
 16. Economic security of the enterprise: monograph / A.K. Modenov, E.I. Belyakov, M.P. Vlasov, T.A. Lelyavina; SPbGASU.- SPb, 2019- 550 p.
 17. Kudryavtseva, I. Yu. Problems of organizing internal control at water transport enterprises / I. Yu. Kudryavtseva // Great Rivers - 2020: Proceedings of the 22nd International Scientific and Industrial Forum, Nizhny Novgorod, May 27–29, 2020. - Nizhny Novgorod: Volga State University of Water Transport, 2020. - P. 160. - EDN CBJBEH. -URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_44631711_64431435.pdf (08.06.2023)
 18. Kudryavtseva, I. Yu. Substantiation of directions for the development of internal control in water transport / I. Yu. Kudryavtseva // Bulletin of the Volga State Academy of Water Transport. - 2016. - No. 48. - P. 182-188.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ/ INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Кудрявцева Ирина Юрьевна, старший преподаватель кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов, Волжский государственный университет водного транспорта (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: irina_yurievna_kudryavtseva@mail.ru

Irina Y. Kudryavtseva, Senior Lecturer of the Department of Accounting, Analysis and Finance, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Статья поступила в редакцию 23.08.2023; опубликована онлайн 20.06.2024.
Received 23.08.2023; published online 20.06.2024.