

## МОДЕЛЬ КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

## MODEL OF INTEGRATED ASSESSMENT OF ECONOMIC SECURITY OF A TRANSPORT ORGANIZATION



*Т. И. Белоусова,  
Забайкальский институт  
предпринимательства  
Сибирского университета  
потребительской  
кооперации, г. Чита  
talbelousova2013@mail.ru*

*T. Belousova,  
Transbaikal Institute of  
Entrepreneurship, Siberian  
University of Consumer  
Cooperatives, Chita*



*С. А. Городкова,  
Забайкальский институт  
предпринимательства  
Сибирского университета  
потребительской  
кооперации, г. Чита  
gorsa77@mail.ru*

*S. Gorodkova,  
Transbaikal Institute of  
Entrepreneurship, Siberian  
University of Consumer  
Cooperatives, Chita*



*Н. В. Поликова,  
Забайкальский институт  
предпринимательства  
Сибирского университета  
потребительской  
кооперации, г. Чита  
yalinanv@mail.ru*

*N. Polikova,  
Transbaikal Institute of  
Entrepreneurship, Siberian  
University of Consumer  
Cooperatives, Chita*

Статья посвящена оценке экономической безопасности транспортной организации. Отмечено, что проблема экономической безопасности, т. е. минимизации внешних и внутренних угроз организации, становится чрезвычайно актуальной. Однако, несмотря на большой интерес к ней отечественных и зарубежных ученых и практиков, существующие разработки в основном касаются различных аспектов национальной и региональной безопасности и в значительно меньшей степени — вопросов оценки экономической безопасности организаций. Указано, что в научной литературе экономическая безопасность организации рассматривается с организационной, правовой, информационной, экономической сторон. Определено, что наиболее важной является оценка экономической стороны (значения показателей рентабельности и собственного капитала, а также рассмотрение критерия финансовой устойчивости).

Анализ методик оценки экономической безопасности организаций российских исследователей показал, что ряд показателей, применяемых для анализа, предлагается во всех методиках, а также существуют показатели, применяемые в одной из методик. Отмечена недостаточная разработанность методических основ комплексной оценки экономической безопасности организации.

Авторский подход к оценке экономической безопасности организации основан на рассмотрении наиболее существенных показателей, которые предлагается включить в систему комплексной оценки экономической безопасности — критерии ликвидности и платежеспособности, финансовой устойчивости и персонала организации, определение размера ущерба по каждому критерию и класса безопасности организации. Для определения класса безопасности предложено исчислять весовые коэффициенты на основе рассчитанного размера ущерба и суммы баллов по каждому критерию для определения класса безопасности

*Ключевые слова:* экономическая безопасность; критерии оценки; ликвидность; платежеспособность; финансовая устойчивость; персонал организации; размер ущерба; весовые коэффициенты; шкала балльной оценки; класс экономической безопасности

The article is devoted to the assessment of the economic security of a transport organization. It was noted that the problem of economic security, i.e. minimization of external and internal threats to the organization, is becoming extremely urgent. However, despite the great interest in it of domestic and foreign scientists and practitioners, the existing developments mainly deal with various aspects of national and regional security and, to a much lesser extent, with issues of assessing the economic security of organizations. It is indicated that in scientific literature the economic security of the organization is viewed from the organizational, legal, informational, economic aspects. It was determined that the most important is the assessment of the economic side (the values of profitability indicators and equity capital, as well as consideration of the financial stability criterion).

The analysis of the methods of economic security assessing of organizations made by the Russian researchers has shown that a number of indicators used for analysis are proposed in all methods, and there are indicators used in one of the methods. The insufficient development of the methodological foundations of a comprehensive assessment of an organization economic security was noted.

The authors' approach to assessing an organization economic security is based on considering the most significant indicators that are proposed to be included in the system of comprehensive assessment of economic security – liquidity and solvency criteria, financial stability and organization personnel, determining the amount of damage for each criterion and the organization's security class. To determine the safety class, it is proposed to calculate weights on the basis of the calculated amount of damage and the sum of points for each criterion to determine the safety class

*Key words:* economic security; evaluation criteria; liquidity; solvency; financial stability; organization staff; amount of damage; weight coefficients; scale of score; class of economic security

**Введение.** Проблема оценки экономической безопасности хозяйствующего субъекта приобрела особую значимость, поскольку организации работают в условиях различных внешних и внутренних рисков, а конкурентная экономическая среда скрывает многочисленные угрозы. Это обстоятельство требует построения комплексной системы оценки уровня экономической безопасности, направленной на снижение уровня опасности.

Обеспечение экономической безопасности рассматривали такие отечественные ученые, как Л. И. Абалкин, А. И. Архипов, В. А. Богомолов, С. Ю. Глазьев, В. К. Сенчагов, В. Л. Тамбовцев и др.

Работы данных исследователей охватывают лишь отдельные теоретические и методологические аспекты изучаемой проблемы, в основном на макроуровне. Несмотря на значительный объем публикаций о выполненных исследованиях и практических разработках, в отечественной и зарубежной литературе не уделяется существенного внимания исследованию проблем разработки механизма комплекс-

ной оценки экономической безопасности организации.

Обобщая мнение ряда авторов, среди проблем оценки экономической безопасности организации, требующих решения, выделим отсутствие определенности в выборе составляющих экономической безопасности организации и общепризнанных отечественных методик оценки составляющих экономической безопасности предприятия, поскольку подходы, получившие признание в зарубежной практике [12; 13], не всегда можно применить в условиях экономики Российской Федерации. Поэтому необходимо совершенствование и дальнейшее развитие методологии построения системы оценки экономической безопасности организации.

*Методология и методика исследования.* С целью максимальной защищенности хозяйствующий субъект осуществляет мероприятия для обеспечения экономической безопасности важнейших компонентов производственно-хозяйственной деятельности, а именно: финансовой, интеллектуальной, технологической, правовой, экологической.

гической, силовой и информационной [3; 4; 6]. Причем каждый из предложенных компонентов определяется методологией обеспечения, видом деятельности и эффективностью работы различных служб, подразделений.

Оценка экономической безопасности хозяйствующего субъекта важна для его успешной работы и обеспечения безопасности. Для изучения особенностей оценки экономической безопасности, на наш взгляд, наглядным будет пример деятельности транспортной организации Забайкальской железной дороги – Эксплуатационного локомотивного депо г. Борзя «ТЧЭ-13». Данная организация выбрана не случайно, так как предприятия железнодорожного транспорта РФ являются компонентами транспортной инфраструктуры национальной российской экономики и поэтому можно наглядно продемонстрировать факторы и условия обеспечения экономической безопасности всей отрасли [7]. Состояние и качество функционирования железнодорожных предприятий влияет на перспективы социально-экономического развития, на способность государства создавать условия для социально-экономического развития регионов и вывода их на один уровень, обеспечения перевозок граждан и других глобальных задач [8].

Изучив различные сферы безопасности организации (ресурсные, технические, технологические, социальные) и оценив их согласно качественным и количественным показателям-индикаторам, мы выявили, что наиболее весомой является оценка финансовой составляющей экономической безопасности, отражающей общие результаты работы организации безопасности в исследуемой транспортной организации.

Обеспечение финансовой защищенности транспортной организации, на взгляд авторов, возможно на основе оценки критериев работы, при которых достигается минимизация формирования опасностей техническому, денежному и кадровому компонентам его финансовой защищенности, что разрешает воплотить воспроиз-

водство ресурсного потенциала, его дееспособность, способствовать инновационному подъему экономики региона и страны в целом.

Экономической безопасностью выбранной исследуемой организации является способность к рентабельной деятельности и обеспечению условий перевозок, при которых достигается безопасность и бесперебойность транспортных услуг, возможность инновационного роста.

Локомотивное депо осуществляет деятельность в сфере ремонтных работ локомотивов с целью выполнения объемов перевозок грузов и пассажиров. Для экономической безопасности большое значение имеют пороговые значения различных показателей, т. е. предельные величины, несоблюдение которых препятствует нормальному функционированию организации и, следовательно, экономической безопасности [13].

*Результаты исследования и область их применения.* Для транспортной организации в рамках обеспечения экономической безопасности авторами предлагается трехуровневая модель оценки, основанная на критериях ликвидности и платежеспособности, финансовой устойчивости и персонала организации, что представлено на рисунке.

Для расчета перечисленных критериев используются показатели, предлагаемые в экономическом анализе в работах отечественных ученых, таких как О. В. Ефимова, Г. В. Савицкая, А. Д. Шерemet, Л. В. Донцова, Н. А. Никифорова, Л. Т. Гиляровская, В. Р. Банк и др. [1; 2].

Платежеспособность означает наличие у исследуемой организации денежных средств и их эквивалентов, достаточных для расчетов по кредиторской задолженности, требующей немедленного покрытия. С позиции мобильности текущие (оборотные) активы разделены нами по степени ликвидности, а источники формирования пассива баланса по нарастанию сроков наступления платежей на четыре группы (табл. 1).

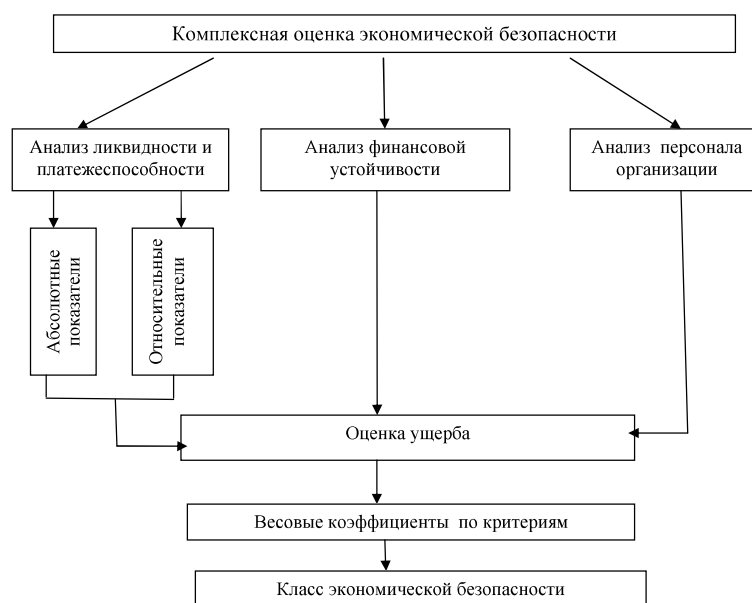


Схема комплексной оценки экономической безопасности организации / Scheme of integrated assessment of an organization economic security

Таблица 1 / Table 1

Соотношения ликвидности баланса локомотивного депо г. Борзя «ТЧЭ-13» за 2016–2017 гг. / Ratio of balance liquidity of the locomotive depot Borzya "TChE-13" for 2016–2017

2016 г.	2017 г.
$A1 > P1$	$A1 < P1$
$A2 > P2$	$A2 > P2$
$A3 > P3$	$A3 > P3$
$A4 < P4$	$A4 < P4$

Исходя из табл. 1, можно сделать вывод, что в 2016 г. соблюдаются все условия:

–  $A1 > P1$ , подтверждает достаточное количество средств у локомотивного депо для погашения по самым срочным обязательствам;

–  $A2 > P2$ , быстро реализуемые активы превышают краткосрочные пассивы, и организация может быть платежеспособной в недалеком будущем с учетом своевременных расчетов с кредиторами;

–  $A3 > P3$ , поэтому в будущем при своевременном поступлении денежных средств от продаж и платежей организация может быть платежеспособной на период, равный средней продолжительности одного оборота оборотных средств после даты составления баланса;

–  $A4 < P4$ , свидетельствует о соблюдении минимального условия финансовой устойчивости организации, наличии у нее собственных оборотных средств.

В 2017 г. не соблюдается первое условие. Несоблюдение  $A1 < P1$ , на наш взгляд, свидетельствует о недостаточности средств для покрытия наиболее срочных обязательств за счет абсолютных и наиболее ликвидных активов.

Можно оценить уровень экономической безопасности по критерию ликвидности и платежеспособности, применив шкалу, представленную в табл. 2.

Таблица 2 / Table 2

Критерии оценки уровня ликвидности и платежеспособности / Criteria for assessing the level of liquidity and solvency

Соответствие показателей установленным нормативам / Compliance with the established standards	Уровень ликвидности и платежеспособности / Liquidity and solvency level
0/4	Критический / Critical
1/4	Низкий / Low
2/4	Средний / Average
3/4	Высокий / Tall
4/4	Абсолютный / Absolute

Для определения уровня ликвидности транспортной организации в табл. 3 представлены коэффициенты ликвидности.

Таблица 3 / Table 3

Финансовые коэффициенты ликвидности локомотивного депо г. Борзя  
«ТЧЭ-13» за 2016–2017 гг. / Financial liquidity ratios of the locomotive depot Borzya "TChE-13"  
for the years 2016–2017

Коэффициенты ликвидности / Liquidity ratios	Рекомендуемые значения / Recommended values	Расчетные значения / Calculated values	
		2016	2017
Коэффициент абсолютной ликвидности / Absolute liquidity ratio	0,2–0,5	1,69	0,1
Коэффициент быстрой ликвидности / Quick ratio	Допустимое 0,7–0,8; желательно $\geq 1,5$ / Permissible 0,7–0,8; preferably $\geq 1,5$	3,84	4,07
Коэффициент текущей ликвидности / Current liquidity ratio	1-2	4,33	4,84
Коэффициент общей платежеспособности / Total solvency ratio	$\geq 1$	3,14	2,62

В 2017 г. коэффициент текущей ликвидности вырос на 0,51, что свидетельствует об улучшении платежеспособности. Значение коэффициента быстрой ликвидности выше рекомендуемого говорит о том, что нет риска потери платежеспособности. В то же время коэффициент общей платежеспособности в 2017 г. незначительно снизился. Отметим, что уровень ликвидности и платежеспособности является высоким, так как установленным нормативам соответствуют три коэффициента: общий показатель платежеспособности, коэффициент быстрой и текущей ликвидности. Исходя из расчетов, предприятие способно погашать текущие обязательства за счёт оборотных активов (высоко- и среднеликвидных текущих активов), т. е. платежеспособно.

Далее проведем оценку экономической безопасности по критерию финансовой устойчивости. Общая формула устойчивости финансового состояния предприятия

$$F + Z \leq ИС + КЗ, \quad (1)$$

где  $F$  – сумма внеоборотных активов, р.;

$Z$  – сумма затрат и запасов, р.;

$ИС$  – сумма собственного капитала и резервов, приравненных к собственным пассивам, р.;

$КЗ$  – долгосрочная кредиторская задолженность, р.

Тип финансовой устойчивости транспортной организации определен на основе применения традиционного подхода. Наиболее обобщающим показателем финансовой устойчивости является излишек или недостаток источников средств для формирования запасов и затрат, рассчитываемый как разница между величиной источников и величиной запасов и затрат. Исходя из проведенных расчетов, трехкомпонентный показатель типа финансового состояния {1,1,1} свидетельствует о том, что в рассматриваемые периоды организация является финансово устойчивой.

Далее, в рамках данного исследования, проведем оценку экономической безопасности по критерию персонала.

Большинство авторов к наиболее значимым показателям, используемым для оценки трудовых ресурсов, относят:

1) коэффициенты текучести, прибытия, выбытия и постоянства персонала, относящиеся к группе показателей обеспеченности и движения трудовых ресурсов;

2) коэффициент среднегодовой выработки продукции одним работающим, характеризующий производительность труда;

3) показатель рентабельности персонала, рассчитываемый для оценки эффективности использования трудовых ресурсов;

4) показатель трудоемкости продукции и чистую прибыль на 1 р. заработной платы [5].

Для перечисленных показателей практически невозможно установить универсальные пороговые значения, так как степень автоматизации производства, потребность в персонале, структура персонала в части долей административно-управленческого и рабочего персонала в различных

отраслях существенно различаются [9; 10]. Поэтому для транспортной организации предполагается проведение оценки безопасности по следующим показателям:

- коэффициент текучести кадров;
- рентабельность персонала.

Анализируя значения данных показателей, можно применить следующую шкалу уровня экономической безопасности (табл. 4).

Таблица 4 / Table 4

Оценка экономической безопасности по критерию персонала / Assessment of economic security by the criterion of staff

Соответствие показателей установленным нормативам, требуемым значениям / Compliance of indicators with established standards, required values	Уровень экономической безопасности по критерию персонала / Level of economic security by the criterion of staff
0/2	Низкий / Low
1/2	Средний / Average
2/2	Высокий / High

Коэффициент текучести кадров за 2017 г. в локомотивном депо составил 3,11 %. Установлены примерные пределы, в рамках которых текучесть считается нормальной – 3...5 %, относительно стабильный коллектив имеет коэффициент 5...9 %. Показатель меньше 3 % говорит о застое, более 50 % – о значительных проблемах.

Рентабельность персонала в 2017 г., по нашим расчетам, составляет 1,29 %, что указывает на результативную работу персонала.

Исходя из расчетов, локомотивному депо можно присвоить высокий уровень экономической безопасности по критерию персонала.

Данный вывод можно подтвердить сравнением средней месячной заработной платы локомотивного депо со средней заработной платой в отрасли железнодорожного транспорта. В среднем по отрасли данный показатель равен 50,2 тыс. р., в локомотивном депо – 72,6 тыс. р.

Экономическая безопасность организации зависит от подверженности внеш-

ним угрозам, наступление которых наносит ущерб хозяйствующему субъекту. Угрозы в соответствии с теорией управления могут быть количественно оценены для каждого критерия по размеру потенциального ущерба и вероятности его наступления экспертными или математическими методами [10].

Показатель «размер потенциального ущерба» можно рассчитать аналитическим методом по каждому критерию.

По критерию ликвидности и платежеспособности размер ущерба можно определить как разницу между абсолютно ликвидными активами (А1) и наиболее срочными обязательствами (П1).

По критерию финансовой устойчивости размер ущерба можно принять равным сумме абсолютно ликвидных (А1) и наиболее ликвидных (А2) активов.

По критерию персонала размер ущерба может быть равен 40 % расходов на оплату труда с отчисления в страховые фонды (табл. 5).

Таблица 5 / Table 5

Ущерб по критериям локомотивного депо г. Борзя «ТЧЭ-13» за 2016–2017 гг., тыс. р. / Damage according to the criteria of the locomotive depot Borzya "TChE-13" for 2016–2017, thousand rubles

Критерий / Criterion	Размер ущерба, тыс. р. / Amount of damage, thousand rubles	
	2016	2017
Платежеспособность и ликвидность / Solvency and liquidity	22827	-13046
Финансовая устойчивость / Financial stability	104845	79076
Персонал / Staff	311905,6	326070
ВСЕГО / TOTAL	493577,1	392100

На следующем этапе комплексной оценки состояния экономической безопасности организации учитывается значимость каждого критерия с помощью весовых коэффициентов. Как правило, весовые коэффициенты определяются экспертным путем и могут применяться во всех отраслях экономики. Однако для конкретного предприятия весовые коэффициенты можно определить аналитическим методом по формуле

$$KI = C3i / \sum C3x 10, \quad (2)$$

где  $KI$  – весовой коэффициент критерия;  
 $C3i$  – размер ущерба  $i$ -го критерия;  
 $C3$  – размер ущерба всего.

Сумма всех весовых коэффициентов принимается равной 10. Результаты расчета весовых коэффициентов представлены в табл. 6.

Таблица 6 / Table 6

Весовые коэффициенты критериев оценки экономической безопасности / Weight criteria of economic security assessment

Критерий / Criterion	Размер ущерба, тыс. р. / Amount of damage, thousand rubles		Весовой коэффициент / Weight ratio	
	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.
Платежеспособность и ликвидность / Solvency and liquidity	22827	-13046	0,52	-0,33
Финансовая устойчивость / Financial stability	104845	79076	2,39	2,01
Персонал / Staff	311905,6	326070	7,09	8,32
ВСЕГО / TOTAL	439577,6	392100	10	10

По каждому из критериев в соответствии с фактическим уровнем показателей устанавливаются баллы (табл. 7).

Таблица 7 / Table 7

Шкала балльной оценки / Score scale

Критерий / Criterion	Количество баллов / Number of points			
	от 8 до 10	от 5 до 8	от 2 до 5	от 0 до 2
Платежеспособность и ликвидность / Solvency and liquidity	Абсолютная / Absolute	Высокая / High	Средняя / Average	Низкая / Low
Финансовая устойчивость / Financial stability	Абсолютная / Absolute	Нормальная / Normal	Неустойчивая / Unstable	Кризисная / Crisis
Персонал / Staff	Высокий / High	Средний / Average	Удовлетворительный / Satisfactory	Низкий / Low

Общая сумма баллов определяется путем умножения количества баллов по каждому их критериев на весовой коэффициент. Расчет можно представить в виде формулы

$$Z = \sum Z_i \times K_i, \quad (3)$$

где  $Z$  – общая сумма баллов;

$Z_i$  – количество баллов  $i$ -го критерия в соответствии с фактически значением показателя;

$K_i$  – весовой коэффициент  $i$ -го критерия.

В зависимости от общей суммы баллов определяется класс экономической безопасности организации (табл. 8).

Таблица 8 / Table 8

Класс экономической безопасности организации / Economic security class of an organization

Класс / Class	Баллы / Points	Комментарий / Comment
1	80-100	Предприятия с высокой степенью экономической безопасности, устойчивые к возможным кризисам / Enterprises with a high degree of economic security, resistant to possible crises
2	50-79	Предприятия с нормальной степенью экономической безопасности; последствия внешних угроз будут существенны, но устранимы / Enterprises with a normal degree of economic security; consequences of external threats will be significant, but disposable
3	20-49	Предприятия с проблемным состоянием экономической безопасности. Последствия кризисов могут быть катастрофичны для существования / Enterprises with a problematic state of economic security. The effects of crises can be disastrous for existence
4	0-19	Предприятия высочайшего риска, практически несостоятельные уже в настоящий момент / Enterprises of the highest risk, practically insolvent at the moment

Обобщающая оценка экономической безопасности локомотивного депо по данной методике представлена в табл. 9.

Таблица 9 / Table 9

Обобщающая оценка экономической безопасности локомотивного депо г. Борзя «ТЧЭ-13» за 2016–2017 гг. / Total assessment of economic safety of the locomotive depot of Borzya "TChE-13" for 2016–2017

Критерий / Criterion	Весовой коэффициент, $K_i$ / Weight ratio, $K_i$		Значение показателя / Index value		Количество баллов, $Z_i$ / Number of points, $Z_i$		$K_i \times Z_i$	
	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.	2016 г.	2017 г.
Платежеспособность и ликвидность / Solvency and liquidity	0,52	-0,33	Абсолютная / Absolute	Высокая / High	8	6	4,16	-1,98
Финансовая устойчивость / Financial stability	2,39	2,01	Абсолютная / Absolute	Абсолютная / Absolute	8	8	19,12	16,08
Персонал / Staff	7,09	8,32	Высокая / High	Высокая / High	8	8	56,72	66,56
ВСЕГО / TOTAL	10	10	-	-	-	-	80,0	80,66

Исходя из приведенных в табл. 9 расчетов и шкалы, представленной в табл. 8, локомотивное депо относится к первому классу – предприятия с высокой степенью экономической безопасности, устойчивые к возможным кризисам.

Оценка экономической безопасности транспортной организации может быть дополнена следующими критериями:

– критерий наличия хищений и ущерба от противоправных действий;



– организации охраны труда и пожарной безопасности;

– по отбору контрагентов при заключении договоров.

**Заключение.** Таким образом, для оценки экономической безопасности организации необходимо подобрать правильные критерии оценки, обратив особое внимание на финансовую составляющую экономической безопасности (ликвидность, платежеспособность, финансовая устойчивость, персонал организации). Проведение систе-

матического контроля за данными критериями способствует выявлению негативных сторон деятельности организации, их предотвращению до того, как они нанесут ущерб её деятельности.

Предложенная модель позволяет проводить более объективную оценку состояния транспортной организации по сравнению с существующими подходами и разработать рекомендации для принятия решений по управлению экономической безопасностью.

### Список литературы

1. Абрютин М. С., Грачев А. В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. М.: Дело и сервис, 2017. 272 с.
2. Алябьева М. В., Владимиров В. Г. Экономический и маркетинговый анализ в системе обеспечения экономической безопасности предприятия и его совершенствование. М.: Русайнс, 2017. 152 с.
3. Безуглая Н. С. Обеспечение экономической безопасности предприятия: ризоматический подход. Краснодар: Институт им. Россинского, 2015. 117 с.
4. Ильина Д. В. Оценка экономической безопасности предприятия [Электронный ресурс] // Научное сообщество студентов: междисциплинарные исследования: материалы XI Междунар. науч.-практ. конф. Режим доступа: [https://www.sibac.info/archive/meghdis/8\(11\).pdf](https://www.sibac.info/archive/meghdis/8(11).pdf) (дата обращения: 04.09.2018).
5. Майкова С. Э. Трудовая сфера промышленного предприятия и экономическая безопасность: источники угроз и их идентификация. М.: СИНТЕГ, 2016. 231 с.
6. Малышев Е. А., Малышева Т. Е. Особенности управления безопасным развитием регионального энергокомплекса // Вестник Забайкал. гос. ун-та. 2014. № 4. С. 142–150.
7. Пилявец О. Г. Обеспечение транспортной безопасности – основа устойчивого функционирования транспортного комплекса страны // Вопросы оборотной техники. Сер. Технические средства противодействия терроризму. 2016. № 9–10. С. 16–21.
8. Седегов Р. С., Орлова Н. М., Сидоров Ю. И. Оптимизация информационно-экономической системы предприятия. М.: Экономика, 2017. 320 с.
9. Швец Н. Н. Современные проблемы обеспечения энергетической безопасности России в сфере электроэнергетики и пути их решения // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2013. № 31. С. 9–16.
10. Шипилова И. А. Оценка кадровых рисков // Молодой ученый. 2017. № 20. С. 298–301.
11. Шлыков В. В. Комплексное обеспечение экономической безопасности предприятия. М.: Алтесей, 2015. 144 с.
12. Kuratko D. F., Hodgetts R. M. Entrepreneurship: a contemporary approach. The Dryden Press, 2008. 702 p.
13. Rikards J. Economic security and national security: interaction and synthesis // Strategic Studies Quarterly. 2009. P. 8–49.

### References

1. Abryulina M. S., Grachev A. V. *Analiz finansovo-ekonomicheskoy deyatel'nosti predpriyatiya* (Analysis of financial and economic activity of an enterprise). Moscow: Business and Service, 2017. 272 p.
2. Alyabyeva M. V., Vladimirova V. G. *Ekonomicheskij i marketingovy analiz v sisteme obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya i ego sovershenstvovanie* (Economic and marketing analysis in the system of ensuring the economic security of an enterprise and its improvement). Moscow: Rusayns, 2017. 152 p.
3. Bezugla N. S. *Obespechenie ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya: rizomaticheskij podhod* (Ensuring the economic security of an enterprise: rizomatic Approach). Krasnodar: Institute Rossinsky, 2015. 117 p.
4. Ilina D. V. *Scientific community of students: interdisciplinary research: materials XI Intern. scientific-practical conf.* (Scientific community of students: interdisciplinary research: materials XI Intern.

scientific-practical conf.). Available at: [https://www.sibac.info/archive/meghdis/8\(11\).pdf](https://www.sibac.info/archive/meghdis/8(11).pdf) (Date of access: 04.09.2018).

5. Maykova S. E. *Trudovaya sfera promyshlennogo predpriyatiya i ekonomicheskaya bezopasnost: istochniki ugroz i ih identifikatsiya* (The labor sphere of an industrial enterprise and economic security: sources of threats and their identification). Moscow: SINTEG, 2016. 231 с.

6. Malyshev E. A., Malysheva T. E. *Vestnik Zabaykal. gos. un-ta* (Transbaikal State University Journal), 2014, no. 4, pp. 142–150.

7. Pilyavets O. G. *Voprosy oborotnoy tehniki. Ser. Tehnicheskie sredstva protivodejstviya terrorizmu* (Questions of the reverse engineering. Ser. Technical means of countering terrorism), 2016, no. 9–10, pp. 16–21.

8. Sedegov R. S., Orlova N. M., Sidorov Yu. I. *Optimizatsiya informatsionno-ekonomicheskoy sistemy predpriyatiya* (Optimization of the information-economic system of an enterprise). Moscow: Economy, 2017. 320 с.

9. Shvets N. N. *Natsionalnye interesy: priority i bezopasnost* (National interests: priorities and security), 2013, no. 31, pp. 9–16.

10. Shipilova I. A. *Molodoy ucheny* (Young scientist), 2017, no. 20, pp. 298–301.

11. Shlykov V. V. *Kompleksnoe obespechenie ekonomicheskoy bezopasnosti predpriyatiya* (Integrated Ensuring the Economic Security of an Enterprise). Moscow: Aletheia, 2015. 144 p.

12. Kuratko D. F., Hodgetts R. M. *Entrepreneurship: a contemporary approach* (Entrepreneurship: a contemporary approach). The Dryden Press, 2008. 702 p.

13. Rikards J. *Strategic Studies Quarterly* (Strategic Studies Quarterly), 2009, pp. 8–49.

### **Коротко об авторах**

**Белуцова Татьяна Ивановна**, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики, Забайкальский институт предпринимательства Сибирского университета потребительской кооперации, г. Чита, Россия. Область научных интересов: региональная экономика, экономическая безопасность предприятия, региона [tatbelousova2013@mail.ru](mailto:tatbelousova2013@mail.ru)

**Городкова Светлана Алексеевна**, д-р экон. наук, профессор кафедры экономики, Забайкальский институт предпринимательства Сибирского университета потребительской кооперации, г. Чита, Россия. Область научных интересов: формирование стратегии субъекта хозяйствования, управление затратами [gorsa77@mail.ru](mailto:gorsa77@mail.ru)

**Поликова Наталья Витальевна**, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики, Забайкальский институт предпринимательства Сибирского университета потребительской кооперации, г. Чита, Россия. Область научных интересов: региональная экономика, экономика предприятия [yalinanv@mail.ru](mailto:yalinanv@mail.ru)

### **Briefly about the authors**

**Tatiana Belousova**, candidate of economic sciences, associate professor, Economics department, Transbaikal Institute of Entrepreneurship, Siberian University of Consumer Cooperatives, Chita, Russia. Sphere of scientific interests: regional economy, economic security of enterprise, region [tatbelousova2013@mail.ru](mailto:tatbelousova2013@mail.ru)

**Svetlana Gorodkova**, doctor of economic sciences, professor, Economics department, Transbaikal Institute of Entrepreneurship, Siberian University of Consumer Cooperatives, Chita, Russia. Sphere of scientific interests: formation of the business entity strategy, cost management [gorsa77@mail.ru](mailto:gorsa77@mail.ru)

**Natalia Polikova**, candidate of economic sciences, associate professor, Economics department, Transbaikal Institute of Entrepreneurship, Siberian University of Consumer Cooperatives, Chita, Russia. Sphere of scientific interests: regional economy, economy of enterprise [yalinanv@mail.ru](mailto:yalinanv@mail.ru)

### **Образец цитирования**

*Белуцова Т. И., Городкова С. А., Поликова Н. В. Модель комплексной оценки экономической безопасности транспортной организации // Вестн. Забайкал. гос. ун-та. 2018. Т. 24. № 10. С. 98–107. DOI: 10.21209/2227-9245-2018-24-10-98-107.*

*Belousova T., Gorodkova S., Polikova N. Model of integrated assessment of economic security of a transport organization // Transbaikal State University Journal, 2018, vol. 24, no. 10, pp. 98–107. DOI: 10.21209/2227-9245-2018-24-10-98-107.*

Статья поступила в редакцию: 17.04.2018 г.  
Статья принята к публикации: 19.12.2018 г.