

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет экономический  
Кафедра экономической безопасности и экспертизы  
Специальность 38.05.01 – Экономическая безопасность  
Специализация: Экономико-правовое обеспечение экономической  
безопасности

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой

\_\_\_\_\_ Е.С. Рычкова  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2024 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Обеспечение экономической безопасности в сфере транспортирования  
по трубопроводам нефти (на примере ООО «Транснефть – Дальний Восток»)

Исполнитель  
студент группы 978-ос  
(подпись, дата)

\_\_\_\_\_ Н.Ю. Серебрякова

Руководитель  
доцент, к.т.н.

\_\_\_\_\_ Н.А. Бабкина

(подпись, дата)

Нормоконтроль

\_\_\_\_\_ Л.И. Рубаха

(подпись, дата)

Рецензент  
доцент, к.э.н.

\_\_\_\_\_ А.В. Плешивцев

(подпись, дата)

Благовещенск 2024

**Министерство образования и науки Российской Федерации**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
**АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**  
**(ФГБОУ ВО «АмГУ»)**

Факультет экономический  
Кафедра экономической безопасности и экспертизы  
Специальность 38.05.01 – Экономическая безопасность  
Специализация: Экономико-правовое обеспечение экономической безопасности

УТВЕРЖДАЮ  
Зав. кафедрой  
\_\_\_\_\_ Е.С. Рычкова  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2024 г.

**З А Д А Н И Е**

К выпускной дипломной работе студента \_\_\_\_\_ группы 978-ос Серебряковой Надежды Юрь-  
евны \_\_\_\_\_

1. Тема выпускной дипломной работы: \_\_\_\_\_  
Обеспечение экономической безопасности в  
сфере транспортирования по трубопроводам нефти (на примере ООО «Транс-  
нефть – Дальний Восток») \_\_\_\_\_

(утверждено приказом от 22.01.2024 № 795-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы: \_\_\_\_\_ 03.06.2024 \_\_\_\_\_

3. Исходные данные к выпускной дипломной работе: \_\_\_\_\_ публикации в учебной, научной и  
периодической литературе, внутренние нормативные документы ООО «Транснефть –  
Дальний Восток» \_\_\_\_\_

4. Содержание выпускной дипломной работы (перечень подлежащих разработке вопросов):

1. Теоретические основы обеспечения экономической безопасности в сфере транспортиро-  
вания по трубопроводам нефти. 2. Анализ состояния обеспечения экономической безопас-  
ности ООО «Транснефть – Дальний Восток». 3. Рекомендации по повышению уровня  
обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток» \_\_\_\_\_

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,  
программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) \_\_\_\_\_

6. Консультанты по выпускной дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к  
ним разделов): \_\_\_\_\_

7. Дата выдачи задания \_\_\_\_\_ 24.01.2024 \_\_\_\_\_

Руководитель дипломной работы (проекта) \_\_\_\_\_ Бабкина Наталья Арсентьевна, доцент, к.т.н.  
преподаватель \_\_\_\_\_

Задание принял к исполнению (дата) \_\_\_\_\_ 25.01.2024 \_\_\_\_\_

(подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 78 с., 30 таблиц, 12 рисунков, 46 источников

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ ПО ТРУБОПРОВОДАМ НЕФТИ, ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В первой главе дипломной работы рассматриваются теоретические аспекты обеспечения экономической безопасности в сфере трубопроводного транспорта нефти, его понятие и особенности. Рассмотрены показатели оценки уровня экономической безопасности и их пороговые значения. Описаны методы оценки экономической безопасности предприятия.

Во второй главе работы проводится анализ состояния обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток». Дана организационно-правовая характеристика предприятия, проведен анализ и оценка экономической безопасности компании, проведен анализ и оценка обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть - Дальний Восток», а также оценка специфических рисков.

В третьей главе дипломной работы выявляются проблемы и угрозы ООО «Транснефть – Дальний Восток» и предлагаются меры по совершенствованию обеспечения экономической безопасности компании. Проводится разработка мероприятий по улучшению обеспечения экономической безопасности организации, а также дается обоснование экономической эффективности предложенных мер, а также влияния этих мер на экономическую безопасность ООО «Транснефть – Дальний Восток».

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1 Теоретические основы обеспечения экономической безопасности в сфере транспортирования по трубопроводам нефти	6
1.1 Понятие и особенности обеспечения экономической безопасности транспортирования по трубопроводам нефти	6
1.2 Показатели оценки уровня экономической безопасности в транспортировании по трубопроводам нефти	13
1.3 Методики оценки обеспечения экономической безопасности предприятия	20
2 Анализ состояния обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»	28
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Транснефть – Дальний Восток»	28
2.2 Оценка экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»	32
2.3 Анализ обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»	44
3 Рекомендации по повышению уровня обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»	61
3.1 Проблемы и угрозы экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»	61
3.2 Разработка мероприятий по улучшению обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»	65
3.3 Экономическая эффективность предложенных мероприятий	68
Заключение	73
Библиографический список	75

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность данной дипломной работы обусловлена тем, что транспортировка нефти по трубопроводам является одним из основных способов доставки нефтепродуктов на рынок. Экономическая безопасность в этой отрасли имеет большое значение, поскольку любой сбой или выход из строя трубопроводов может нанести серьезные экономические потери для компании и страны в целом. ООО «Транснефть – Дальний Восток» — крупный транспортный оператор, осуществляющий транспортировку нефти по трубопроводам на Дальнем Востоке России. Исследования этой компании позволят выявить проблемы и угрозы операционной системы, с которыми она сталкивается при обеспечении экономической безопасности, и предложить рекомендации по их решению.

В современном мире транспортировка нефти по трубопроводам играет ключевую роль в обеспечении энергетической безопасности и экономического развития многих стран. Однако по мере увеличения объемов транспортировки и расширения трубопроводной сети возрастает необходимость обеспечения экономической безопасности в этом секторе.

Особое внимание уделено эксплуатирующим компаниям, отвечающим за транспортировку нефти, таким как ООО «Транснефть – Дальний Восток». Эффективное управление и безопасность трубопроводов не только обеспечивают стабильность поставок нефтепродуктов, но и предотвращают экономические потери и риски как для компании, так и для региона.

Целью дипломной работы является разработка мер, направленных на обеспечение уровня экономической безопасности ООО «Транснефть-Дальний Восток».

Объект исследования – обеспечение экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток».

Объект исследования – ООО «Транснефть – Дальний Восток».

Задачами дипломной работы являются:

– выявление проблем и угроз экономической безопасности в нефтетранспортной сфере;

– оценка экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»;

– оценка уровня экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»;

– предложение мер по повышению экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток».

Период исследования: 2019-2023 гг.

Эмпирическую основу исследования составили публикации в учебной, научной и периодической литературе, внутренние нормативные документы ООО «Транснефть-Дальний Восток», программа развития ПАО «Транснефть».

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ПО ТРУБОПРОВОДАМ НЕФТИ

## 1.1 Понятие и особенности обеспечения экономической безопасности транспортирования по трубопроводам нефти

Каждый год длина магистральных газо- и нефтепроводов увеличивается, что делает этот вид транспорта все более популярным в Российской Федерации. Он остается важной частью транспортной инфраструктуры из-за своей экономической эффективности по сравнению с другими видами транспорта.

В настоящее время по всей территории России протянуто более 200 тыс. км трубопроводов. В эксплуатации находится более 1 млн. км промысловых, магистральных и распределительных продуктопроводов. Эта система охватывает 35 % территории страны, где проживает более 60 % населения.<sup>1</sup>



Рисунок 1 – Карта нефтепроводов России

<sup>1</sup>Хисамутдинов, И.А. Современное состояние мирового рынка нефти, 2023. – С. 83.

Россия добывает более 10 миллионов баррелей (1,36 млн. тонн) нефти ежедневно, что делает нефтяной комплекс одной из ключевых отраслей экономики страны. Однако для того чтобы использовать нефть как источник дохода, необходимо обеспечить ее транспортировку. Нефтяные месторождения, в том числе крупные, средние и малые, распределены по всей России, и их эксплуатация требует решения транспортного вопроса. Выбранный вид транспорта должен обеспечивать стабильные поставки, особенно на месторождения, расположенные на Крайнем Севере, где добыча не может быть приостановлена.

Существует пять основных видов транспортирования (рисунок 2), и выбор той или иной формы зависит от ее способности обеспечивать регулярные поставки и от стоимости, которая зависит от расположения нефтяных месторождений, нефтеперерабатывающих заводов и других факторов.<sup>2</sup>

#### **Перевозка морскими танкерами**

- Осуществляют основной объем международных перевозок нефти

#### **Перевозка железнодорожным транспортом**

- Всесезонный, позволяет перевозить большие объемы нефти на большие расстояния, но требует больших трудозатрат

#### **Перевозка автотранспортом**

- Оптимальный способ перевозки на небольшие расстояния

#### **Перевозка воздушным транспортом**

- Самый быстрый способ, но самый дорогой и требует особых мер безопасности. Используется крайне редко

#### **Транспортировка нефтепроводом**

Рисунок 2 – Классификация способов транспортирования нефти

<sup>2</sup> Богданова, Т.В. Экономическая безопасность транспортных организаций: научно-методические подходы и практика оценки. – М., 2017. – С. 56.



Из-за огромных территорий и сезонных ограничений на использование других видов транспорта в России транспортировка нефти по трубопроводам действительно неотъемлема. Это единственный вид транспортировки нефти с низкими эксплуатационными расходами. Трубопроводы могут использоваться как для транспортировки сырой нефти, так и для перекачки различных нефтепродуктов. В настоящее время более 90 % добываемой в стране нефти транспортируется по трубопроводам.

В настоящее время транспорт нефти представляет собой сложную систему, функционирующую под влиянием геополитических и экономических факторов. Трубопроводный транспорт играет важную роль в формировании и развитии топливно-энергетического комплекса страны и отдельных регионов, являясь неотъемлемой частью этой отрасли. Он обеспечивает перекачку добытых и переработанных энергоресурсов, их экспорт в другие страны, а также выполняет функцию распределительной системы. Системы трубопроводного транспорта также являются эффективным инструментом для осуществления государственной политики, позволяя контролировать поставки нефтепродуктов на внутренний и внешний рынки. Россия имеет возможность поставлять нефть по трубам на местные нефтеперерабатывающие заводы и морские нефтяные терминалы, а также конечным потребителям, в отличие от стран Ближнего Востока и США. На данный момент это самый экономичный способ транспортировки нефти.<sup>3</sup>

Однако следует помнить, что нефть и нефтепродукты играют ключевую роль не только в доходах государства, но и являются стратегически важным товаром. Вся народная экономика зависит от нефти и необратимо ориентирована на сырьевой сектор. Угрозы нефтяной промышленности напрямую угрожают национальной безопасности страны, особенно с учетом того, что наибольшие

---

<sup>3</sup> Мельников, А.В. Организационно-экономический механизм обеспечения инновационного развития нефтяной отрасли. СПб., 2014. – С. 29.

потери нефти происходят при транспортировке с производственных площадок. Длинные и сложные маршруты, отсутствие инфраструктуры, различные природные препятствия и погодные условия требуют сложных технических решений и сопряжены со многими рисками.

Чтобы выявить основные группы риска, можно объединить позиции А. И. Азаровой, В. В. Бирюковой, А. А. Братцевой и Л. Н. Растамхановой. Основываясь на их мнениях, можно сопоставить рейтинги угроз, которые они выдвигают (рисунок 3).



Рисунок 3 – Основные группы риска (угрозы)

Компании нефтяного сектора серьезно пострадали от текущей глобальной экономической ситуации, это приводит в основном к долгосрочным рискам. Существует четыре основных зоны риска (рисунок 4).



Рисунок 4 – Основные области риска для компаний сферы транспортирования нефти

Экономическая безопасность компаний, занимающихся перевозкой нефти,

играет важную роль в обеспечении их стабильной деятельности и вкладывает в себя защиту экономических интересов и способность разрабатывать собственную экономическую стратегию.

Ряд авторов, включая Т.В. Богданову, А.А. Капырина и Р.В. Русинова, отмечают, что компании, занимающиеся транспортировкой по трубопроводам нефти, подвержены сходным рискам, характерным для других транспортных организаций.

Эти угрозы включают в себя проблемы, связанные с:

- развитием бизнеса;
- износом основных средств;
- необходимостью обновления процессов;
- финансовой стабильностью;
- технической и кадровой независимостью;
- конкурентоспособностью;

– способностью самостоятельно определять и реализовывать стратегию с учетом интересов компании, отрасли и национальной экономики.<sup>4</sup>

Согласно Н.П. Терешинной и Ю.И. Соколову, в сфере транспортировочной деятельности существуют угрозы для экономической безопасности, включающие некоторые аспекты:

– ухудшение безопасности перевозок из-за недостаточной надежности используемой техники;

– физический и моральный износ материально-технической базы из-за недостаточного обновления и инвестиций;

– снижение эффективности управления перевозками из-за недостаточного использования современных технологий, включая информационные.<sup>5</sup>

Ещё одной проблемой является отсутствие существенного увеличения спроса на российскую нефть марки Urals, которая имеет более низкое качество по сравнению с более востребованными сортами на мировом рынке. Этот вид нефти содержит высокие уровни серы, что ограничивает его поставки на европейский рынок. Следовательно, нефть, транспортируемая через существующую сеть магистральных нефтепроводов России, не обладает достаточной конкурентоспособностью. Развитие данной инфраструктуры может столкнуться с проблемой недостатка спроса на дополнительные объемы нефти марки Urals. В случае стабилизации поставок на мировой рынок иракской нефти KirkukLight (основного конкурента Urals), можно ожидать дальнейшего снижения интереса к нефти марки Urals.

Другой значительной проблемой является высокий уровень физического и морального износа трубопроводной инфраструктуры в России. На данный момент около 65–70 % трубопроводной сети страны имеют износ, что приводит к частым авариям. По данным Greenpeace, в России каждый год происходит разлив 5-7 % добываемой и транспортируемой нефти из-за аварийности трубо-

---

<sup>4</sup>Капырин, А.А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта. – М., 2016. – С.5–6.

<sup>5</sup>Хлопов, О.А. Особенности влияния ОПЕК на международную энергетическую безопасность. М.,2014. – С. 79

проводов. Одной из основных причин аварий на магистральных нефтепроводах, по информации МЧС, является высокий уровень износа и коррозия металла в трубопроводах. ФГБУ «Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса» сообщает, что только в 2015 году в России было зафиксировано более 10 тыс. нефтяных разливов, 92 % из которых произошли из-за коррозии.

Кроме того, отрасль транспортировки нефти в России сталкивается с частыми случаями кражи нефти, осуществляемой злоумышленниками путем проникновения в магистральные трубопроводы. Высокий уровень преступности в сфере экономики также представляет угрозу, с руководителями законопослушных компаний, организующими экономические преступления. Кроме того, помимо экономических преступлений, нефтепроводы подвергаются «нефтяному терроризму», направленному на достижение политических целей. По мнению Юрия Валерьевича Латова, кандидата экономических наук и старшего научного сотрудника Академии управления МВД России, нефтяная отрасль России сталкивается с терактами против инфраструктуры чаще, чем другие отрасли. В связи с этим обеспечение безопасности нефтяного бизнеса стало одной из основных проблем, и принятие дополнительных мер по антитеррористической защите объектов топливно-энергетического комплекса активно обсуждается на высшем уровне. В августе 2015 года президент России Владимир Путин подчеркнул важность принятия дополнительных мер по обеспечению антитеррористической защиты объектов топливно-энергетического комплекса.<sup>6</sup>

Начальник отдела безопасности в департаменте безопасности «Транснефти» отметил, что в сфере охраны трубопроводов компания уже давно следует закону «Об организации поставок для нужд федерального государства». Однако данный закон прямо не устанавливает положения по выполнению функций безопасности на объектах топливно-энергетического комплекса. Летом 2016 года

---

<sup>6</sup>Капырин, А.А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта. – М., 2016. – С. 11.

был принят закон «О безопасности оборудования Топливо-энергетического комплекса», где определены ключевые аспекты: антитеррористическая защита, экономическая безопасность, кадровые требования, информационная безопасность систем и паспорт оборудования. Кроме того, внесенные изменения в законах «О защите ведомств» и «Об оружии» обеспечили адекватную законодательную базу для выполнения мероприятий по обеспечению безопасности в нефтяной отрасли. Вице-президент ПАО «Транснефть» подчеркнул, что в условиях активизации деятельности международных террористов прямой обязанностью компании является предотвращение диверсий и террористических актов в стратегически важных структурах и обеспечение бесперебойного и эффективного функционирования компании. Решение этой задачи возможно только при активном взаимодействии всех задействованных структур и эффективном функционировании специализированных подразделений службы безопасности.

Построение эффективной системы обеспечения безопасности в отрасли требует создания комплексной системы мониторинга и прогнозирования, которая будет отслеживать и предсказывать угрозы экономической безопасности по всем аспектам процессов в конкретной отрасли экономики.

## **1.2 Показатели оценки уровня экономической безопасности транспортирования по трубопроводам нефти**

Одним из ключевых аспектов в исследовании научных и методологических подходов к гарантированию экономической стабильности предприятий, специализирующихся на транспортировке нефти по трубопроводам, является разработка критериев и установление пороговых значений экономической безопасности. Для определения численных параметров пороговых значений нужно выбрать показатель, который будет использоваться в расчетах. Кроме того, важно определить параметры, определяющие уровень экономической безопасности - значения порогов, превышение которых может создать угрозы для устойчивости и эффективности деятельности предприятия на рынке транспортировки нефти.

Некоторые авторы предлагают использовать следующие индикаторы в роли критериев оценки экономической стабильности предприятий, специализирующихся на транспортировке нефти по нефтепроводам:

- устойчивость финансовой составляющей (коэффициенты покрытия, постоянных активов и автономии);
- состояние основных производственных средств;
- позиция предприятия на рынке транспортирования (относительная доля рынка, рост интенсивности);
- зависимость от внешних ресурсных источников (в особенности комплектующих, не имеющих аналогов в РФ и рабочей силы);
- серьезная подотчетность руководству и зависимость от него.<sup>7</sup>

Представители Государственного университета управления разработали систему коэффициентов, которая детально отображает безопасное состояние различных аспектов работы транспортных компаний, применимую и для фирм, специализирующихся на перевозке нефти и нефтепродуктов. Среди них коэффициент интенсивности роста, износа ОПФ, инвестиций, коэффициенты финансовой устойчивости, технической и кадровой независимости, а также относительную долю предприятия на рынке.

Рассмотрим каждый из них подробнее.

Показатель роста выражает скорость развития компании по отношению ко всей отрасли в целом. Если коэффициент роста меньше единицы, это означает, что процессы в компании замедляются. Если коэффициент превышает единицу, это означает, что в компании благоприятные тенденции развития. А если же показатель роста компании менее единицы, то это свидетельствует об отрицательной динамике развития, то есть компания развивается медленнее, чем отрасль в целом. Это может указывать на проблемы управления, конкурентоспособности, эффективности производства и т. д.

---

<sup>7</sup>Аболенцев, Ю.И. Экономическая безопасность России (проблемы методологии и организационно-правового обеспечения)– М., 2019. – С 57.

Норма амортизации основных средств отражает скорость износа этих активов с течением времени.

Коэффициент инвестиций позволяет оценить процессы восстановления в компании. Стандартное значение этого коэффициента больше единицы. Если значение инвестиционного коэффициента меньше единицы, это означает нехватку собственных ресурсов.

Показатели финансовой устойчивости предприятия:

– коэффициент автономии имеет минимальное пороговое значение 0,5 (оптимальное 0,6-0,7). Превышение этого уровня может свидетельствовать о возможности привлечения заемных средств;

– коэффициент текущей ликвидности должен находиться в диапазоне от 1,0 до 2,0, что гарантирует достаточное покрытие краткосрочных обязательств текущими активами;

– коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами (или индекс постоянного актива) считается нормальным при значении 0,1.

Показатель технической автономии отражает способность предприятия осуществлять перевозки в условиях международных напряженностей и нарушений импортной системы снабжения. Показатель кадровой автономии оценивает способность предприятия эффективно функционировать в условиях изменений в миграционной политике на международном и национальном уровнях. Доля рынка представляет собой показатель конкурентоспособности предприятия, и его стабильность подтверждается, если доля рынка составляет не менее 0,75 от главного конкурента.<sup>8</sup>

Многие исследователи утверждают, для того чтобы обезопасить компанию, специализирующуюся на транспортировке нефти, от экономических угроз, необходимо работать над повышением эффективности основных аспектов сво-

---

<sup>8</sup> Брехова, Ю.В. О направлениях развития отечественной нефтяной отрасли в контексте обеспечения экономической безопасности России / СПб, 2015. – С 61.



ей

деятельности, которые имеют различное содержание.

На рисунке 5 показана базовая структура функциональных элементов системы экономической безопасности, которые составляют основу системы экономической безопасности предприятия и помогают обеспечить устойчивость, интересы и эффективное функционирование организации в изменяющейся экономической среде.



Рисунок 5 – Функциональные составляющие анализа экономической безопасности

Интегральный анализ этих элементов определяет экономическую защищенность организации, позволяет оценить ее текущее положение и разработать мероприятия по смягчению рисков. Финансовая составляющая экономической безопасности транспортной компании отражает ее финансовую устойчивость, которая зависит от состояния финансовых показателей и обеспечивает непрерывную способность к платежам. Невыполнение финансовых обязательств может привести к банкротству и прекращению деятельности компании. Поэтому оценка финансовой устойчивости является первоочередной задачей в рамках анализа экономической безопасности.

При проведении анализа используются различные показатели, включая темпы роста прибыли, долю заемных средств в общей сумме источников, а

также

соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности.

Относительно последнего показателя существует несколько точек зрения. Некоторые эксперты считают, что дебиторская задолженность должна превышать кредиторскую не менее чем в 2 раза. Если коэффициент меньше 2, это может указывать на снижение эффективности работы компании, так как ликвидные активы не оборачиваются в денежные средства достаточно быстро. Однако для большинства организаций приемлемым считается значение коэффициента около единицы (0,9–1).

Другие важные показатели включают коэффициент текущей, абсолютной и срочной ликвидности, рентабельность активов и собственного капитала, а также коэффициент обеспеченности процентов к уплате. Значение последнего коэффициента должно быть больше единицы, иначе организация не сможет полностью выплатить проценты по текущим обязательствам. Нормативное значение коэффициента финансового левериджа в отечественной практике считается равным единице, что означает равные доли обязательств и собственного капитала.

Качество транспортировки нефти и конкурентоспособность компании, занимающейся этой деятельностью, в значительной степени зависят от технического и технологического уровня. Это подчеркивает важность технико-технологической составляющей экономической безопасности предприятия.

Оценка технико-технологической безопасности основана на уровне технического совершенствования средств труда и технологии производства. Особое внимание уделяется структуре и составу используемых для транспортировки нефти и нефтепродуктов технических средств, их производительности, возможности комплексного регулирования нефтепотоков, степени механизации

и автоматизации, а также пропускной способности транспортной сети. Для гарантирования высокого уровня технической составляющей экономической безопасности транспортной фирмы необходима инновационная работа.

При анализе технико-технологической составляющей используются различные показатели:

- коэффициенты обновления, выбытия и прироста основных производственных фондов (ОПФ). Повышение коэффициента обновления ОПФ указывает на внедрение нового, более эффективного специализированного оборудования в общем парке оборудования организации. Если коэффициент выбытия меньше коэффициента обновления, это свидетельствует о расширенном воспроизводстве основных фондов, а если больше - о суженном воспроизводстве основных фондов;

- коэффициенты износа и годности основных производственных фондов. Низкий коэффициент износа указывает на хорошее физическое состояние производственного имущества предприятия. Нормативное значение для коэффициента износа не установлено законодательно, но в практике часто используется 50 % как граничная норма изношенности основных фондов. Высокий коэффициент годности свидетельствует о хорошем техническом состоянии основных средств;

- фондоотдача и фондоемкость;

- коэффициент загрузки оборудования;

- коэффициент сменности и интенсивности нагрузки оборудования.

Один из основных аспектов, который обеспечивает экономическую устойчивость предприятия, специализирующегося на перевозке нефти, – это его человеческий потенциал. Кадровая безопасность компании включает в себя адекватное обеспечение необходимыми кадрами, их эффективное использование и высокую производительность, что прямо влияет на уровень и устранение угроз экономической безопасности.

Для анализа используются следующие показатели:

- производительность труда;

- показатели управления рабочим временем;

- коэффициенты оборота сотрудников по приему, уходу, замене, текучести, стабильности;

– экономия или излишние расходы фонда оплаты труда.

Управленческая составляющая является важным аспектом экономической безопасности предприятия. Она включает в себя оценку работы структур управления, оперативность и согласованность управленческих решений, а также рациональное построение корпоративной организационной и производственной структуры. Кроме того, информационно-правовое обеспечение процессов документального сопровождения и управления также играет важную роль.

Некоторые авторы предлагают анализировать экономическую безопасность в сфере транспортировки нефти с учетом следующих показателей:

- состояние износа и старения ОПФ, измеряемое в процентном соотношении;
- объем инвестиций в развитие транспортной отрасли, выраженный в процентах от общего объема инвестиций в экономику страны;
- доля импорта транспортного оборудования, узлов и запасных частей в общем объеме поставок транспортного оборудования;
- объем финансирования научных исследований в области транспорта, выраженный в виде процент от доходов транспортной отрасли или общего объема средств, выделенных на научные исследования в стране;
- возможные потери для транспортной системы страны в случае перехода с использования магистральных путей на зарубежные транспортные маршруты.<sup>9</sup>

При анализе системы показателей и индикаторов угроз экономической стабильности, необходимо учитывать нормативно-правовое сопровождение. В рамках ключевых законодательных актов, регулирующих сферу транспортировки нефти, можно выделить ряд критериев, которым должен соответствовать определенный показатель угроз экономической стабильности транспортировки нефти, установленный в законодательстве. Законы определяют процедуры про-

---

<sup>9</sup>Богданова, Т.В. Экономическая безопасность транспортных организаций: научно-методические подходы и практика оценки. М., 2017. – С. 56.

кладки и эксплуатации нефтепроводов, правила земельного пользования, оплаты за транспортировку, доступ к инфраструктуре трубопроводов, а также устанавливают стандарты по экологической и технической безопасности.

На современном этапе существует разветвленная законодательная база, касающаяся регулирования различных аспектов транспортировки нефти через нефтепроводы и их использования для экспорта сырья. С.Л. Ситниках акцентирует внимание на данной проблематике и выделяет ключевые нормативные документы:

– законодательные нормы общего характера:

а) Гражданский кодекс Российской Федерации, 1994 г.;

б) Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (с последующими изменениями и дополнениями);

–нормативные акты специального характера:

а) Постановление Правительства РФ от 31 декабря 1994 г. № 1446 «О вывозе нефти и нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации с 1 января 1995 года» (с последующими изменениями и дополнениями);

б) Постановление Правительства РФ от 28 февраля 1995 г. № 209 «О регулировании доступа к системе магистральных нефтепроводов, нефтепродуктов и терминалов в морских портах для вывоза нефти, нефтепродуктов за пределы таможенной территории Российской Федерации»;

в) Положение о приеме и движении нефти в системе магистральных нефтепроводов, утвержденное приказом Минтопэнерго России 1 сентября 1995 года (с последующими изменениями);

г) Постановление Правительства РФ от 2 сентября 1997 г. № 1130 «О перераспределении дополнительных объемов транспортирования нефти на экспорт»;

д) Инструкция по учету нефти при ее транспортировке по системе магистральных нефтепроводов ПАО «Транснефть», утвержденная Государственным комитетом РФ по стандартизации и метрологии, имеет регистрационный код:

ФР.1.28.2001.00274.

Для оценки экономической безопасности в отрасли транспортировки нефти необходимо учитывать ее специфику. Важно выделить специфические черты и риски, а также определить показатели и индикаторы, применимые именно к нефтяной отрасли.

Одним из способов решения этой задачи является мониторинг оперативной информационно-аналитической системы конкретного предприятия, занимающегося транспортировкой нефти. Это позволит своевременно выявлять и предупреждать угрозы экономической безопасности

### **1.3 Методики оценки обеспечения экономической безопасности предприятия**

В условиях современной экономической среды, характеризующейся постоянными изменениями и нестабильностью, обеспечение экономической безопасности предприятия становится одним из ключевых аспектов успешного функционирования и развития бизнеса. Экономическая безопасность представляет собой важный фактор, который влияет на устойчивость организации к внешним и внутренним угрозам, способность эффективно управлять ресурсами, минимизировать риски и обеспечивать стабильность финансовых показателей.

Для оценки и обеспечения экономической безопасности предприятия разрабатываются различные методики, которые позволяют провести комплексный анализ текущего состояния организации и определить уровень ее безопасности. Эти методики включают в себя разнообразные инструменты и подходы, которые позволяют выявить уязвимые места, определить потенциальные угрозы и разработать стратегии для их устранения.

Экономическая диагностика представляет собой процесс анализа, направленный на определение характера и сущности экономических явлений. Она основывается на оценке состояния и выявлении нарушений нормального хода экономических процессов в области экономической безопасности.

При диагностике экономической безопасности проводится оценка угроз и их степени остроты, что позволяет разработать программу мероприятий по нейтрализации угроз и определить стратегические направления развития организации.

При анализе экономической безопасности организации рассматриваются внешняя и внутренняя среда. Это включает экономические и политические явления внешней среды, а также хозяйственные процессы и финансовые результаты деятельности организации. Предметом анализа являются вероятность возникновения и реализации опасностей и угроз со стороны внешней и внутренней среды, их последствия, область распространения и условия нейтрализации. В процессе анализа вычисляются основные показатели, характеризующие исследуемые явления, устанавливаются взаимосвязи между ними, и оценивается влияние внешних и внутренних факторов на конечные результаты деятельности.

Аналитическая деятельность в рамках системы экономической безопасности направлена на решение следующих задач:

- анализ прошлых событий или текущего состояния объекта исследования;
- выявление факторов риска и негативных процессов в изучаемой области;
- оценка степени кризисной обстановки, идентификация и классификация угроз безопасности в рамках данного процесса;
- прогнозирование потенциальных угроз, исходящих из внешних условий и тенденций развития производства;
- определение возможного ущерба от проблем в системе экономической безопасности, который может проявиться в различных аспектах, даже если не всегда может быть выражен количественно. В случае отсутствия количествен-

ной оценки ущерба, необходимо дать его качественное описание с указанием возможных негативных последствий.<sup>10</sup>

Для сравнения информации на начало и на конец периода, а также для анализа фактических и прогнозных данных с установленными нормативами экономической безопасности, требуется гарантировать их сопоставимость. Особое внимание уделяется данным, выраженным в стоимостном выражении, и их преобразованию в нормализованные единицы для получения оценки ситуации. Эти нормализованные единицы позволяют сравнивать показатели экономической безопасности, которые представлены в разноименных единицах измерения и приводить их к общему понятному формату.

При анализе информации необходимо проводить разнообразные вычисления, включая абсолютные и относительные отклонения средних значений, дисперсий и другие расчеты. В ходе анализа требуется провести оценку, классификацию и сравнение фактических или прогнозных данных с установленными пороговыми значениями, выполнить моделирование экономических процессов и применить матричный анализ для создания матриц рисков, SWOT-анализа и других матриц.

Результаты проведенного анализа рекомендуется представить в виде таблиц. Применение персональных компьютеров значительно облегчает этот процесс. Например, создав несколько разнообразных аналитических таблиц в Excel, можно использовать их для построения графиков и диаграмм, что поможет наглядно отобразить выявленные тенденции, закономерности и проблемы в развитии объекта исследования.

Важное значение в аналитической деятельности имеет индикативный анализ, с применением которого можно оценить расстояние между реальным значением показателя экономической безопасности и его пороговым значением. Согласно этому методу в литературе по экономической безопасности определяется экономически обоснованная «зона риска» (рисунок б).

---

<sup>10</sup>Сергеев, А.А. Экономическая безопасность предприятия: учебник и практикум для вузов. – М., 2024. – С. 132.



Когда реальное значение индикатора находится в категории «катастрофического риска», оно значительно отличается от порогового значения: для условия «не менее» реальное значение превышает пороговое более чем в 10 раз, а для условия «не более» реальное значение превышает пороговое более чем в 10 раз. Попадание показателей в эту категорию представляет серьезную угрозу для экономической безопасности и требует немедленного вмешательства со стороны руководства организации.

В категории «стабильности» любое значение показателя считается благоприятным. Однако, если реальные значения показателей существенно превышают пороговые значения и это наблюдается на протяжении нескольких лет, это может указывать на то, что данный показатель потерял свою релевантность для оценки экономической безопасности.



Рисунок 6 – Зоны риска экономической безопасности

В категории «умеренного риска» реальное значение показателя незначительно отличается от порогового значения, не превышая его более чем в 1,6 раза: если для условия «не менее» пороговое значение незначительно превышает реальное значение, и наоборот для условия «не более». Такая ситуация считается обычной для некоторых показателей и не представляет угрозы для экономи-

ческой безопасности, однако требует выявления и учета факторов, влияющих на риск.

В категории «значительного риска» реальное значение показателя отличается от порогового значения в интервале от 1,6 до 3 раз: если для условия «не менее» пороговое значение превышает реальное от 3 до 1,6 раз, и наоборот для условия «не более». Такое положение требует внимательного наблюдения за динамикой соответствующих показателей, поскольку его коррекция может потребовать времени.

В категории «критического риска» реальное значение показателя отличается от порогового значения в диапазоне от 3 до 10 раз: если для условия «не менее» пороговое значение превышает реальное от 10 до 3 раз, и наоборот для условия «не более». Это указывает на нарастание кризисных явлений в экономике организации и требует принятия стратегических мер для постепенного восстановления более стабильного режима функционирования.

Для наглядного представления результатов анализа зачастую применяются сетчатые диаграммы, которые показывают показатели экономической безопасности в пределах «нормы» в рамках исследуемого объекта.

Помимо исследования конкретных индексов, важным является также анализ индексов в обобщенном виде. К ним относятся индекс развития и индекс разбалансированности. Их использование позволяет выявлять и отслеживать общие тенденции как в различных сферах экономической безопасности по отдельности, так и в экономике в целом. Этот метод анализа дополняет динамическое изучение первоначальных показателей и способствует установлению эффективного контроля за экономической безопасностью исследуемого объекта.

После тщательного и всестороннего анализа объекта и предмета исследования выявляются негативные факторы и угрозы для экономической безопасности, а также разрабатываются стратегии для сокращения существующих рисков и предотвращения потенциальных угроз безопасности. Экономическая безопасность организации представляет из себя систему,

состоящую из семи функциональных составляющих, каждая из которых представляет собой отдельное направление работы по обеспечению экономической безопасности:

- финансовая;
- технико-технологическая;
- интеллектуальная и кадровая;
- информационная;
- политическая (правовая);
- экологическая;
- силовая.<sup>11</sup>

Для того, чтобы оценить уровень экономической безопасности организации по каждой из составляющих используются частные функциональные критерии. Эти критерии рассчитываются как отношение предотвращенного ущерба по конкретной составляющей к затратам на меры по предотвращению ущерба и общему ущербу. Частный функциональный критерий экономической безопасности организации вычисляется по определенной формуле:

$$\text{ЧФК} = \frac{y_{\text{пр}}}{z + y_{\text{пр}}} \rightarrow \max, \quad (1)$$

где ЧФК - это частный функциональный критерий, который отражает уровень обеспечения определенной функциональной составляющей экономической безопасности предприятия;

$y_{\text{пр}}$  - представляет собой общий объем предотвращенного ущерба по данной функциональной составляющей;

$z$  - обозначает суммарные затраты в рассматриваемом периоде на осуществление мер по предотвращению ущерба по данной составляющей;

$y_{\text{по}}$  - представляет общий ущерб, понесенный по данной функциональной составляющей экономической безопасности предприятия.

---

<sup>11</sup>Кормишкина, Л. А. Экономическая безопасность организации (предприятия). – М. : ИНФРА-М, 2023. – С. 69.

Для более точного определения воздействия каждого элемента, составляющего экономическую безопасность организации или предприятия, целесообразно рассмотреть следующие ключевые аспекты

- сущность отдельной функциональной составляющей экономической безопасности (ЭБО); то есть, все процессы, происходящие в организации (на предприятии), со всеми присущими им отличительными особенностями и взаимоза-

висимостями, которые формируют единую группу по своей роли в обеспечении экономической безопасности отдельной функциональной составляющей;

- действия и стратегии для обеспечения максимального уровня функциональной составляющей экономической безопасности;

- экономические показатели, которые обозначают уровень обеспечения каждой отдельной функциональной составляющей экономической безопасности;

- основные элементы, влияющие на состояние функциональной составляющей.

С помощью создания карты обеспечения функциональной составляющей экономической безопасности документально могут быть отображены планирование и анализ процесса обеспечения функциональных составляющих экономической безопасности организации (предприятия). На этой карте должно быть отображено как текущее, так и прогнозируемое состояние конкретной функциональной составляющей экономической безопасности.

Оценка достигнутого уровня экономической безопасности предприятия представляет собой важную задачу, которая может быть осуществлена с помощью определения общего критерия экономической безопасности. Этот критерий формируется на основе экспертных мнений по различным функциональным критериям экономической безопасности предприятия.

Оценка понесенного и предотвращенного ущерба по каждой функциональной составляющей является сложной задачей. В то же время, методика сопоставления различных аспектов экономической безопасности

предприятия по одному критерию оценки ущерба, измеряемого в одинаковых стоимостных единицах, что и затраты на реализацию мер, является наиболее адекватной при расчете эффективности мер по обеспечению функциональных составляющих экономической безопасности предприятия.

Формула для расчета общего критерия экономической безопасности (СКЭБ) предприятия (организации) имеет следующий вид:

$$СКЭБ = \sum_{n=1}^i K_i d_i , \quad (2)$$

где  $K_i$  – значения конкретных аспектов или показателей, которые используются для оценки уровня безопасности предприятия в различных областях его деятельности;

$d_i$  – удельные значимости функциональных составляющих экономической безопасности предприятия, причем  $\sum d_i = 1$ ;

$n$  – количество частных функциональных критериев.

Таблица 1 – Рекомендации относительно долей важности различных функциональных аспектов экономической безопасности предприятия

Отрасль	Функциональные составляющие							Всего
	Финансовая	Технико-технологическая	Информационная	Интеллектуальная и кадровая	Политико-правовая	Силовая	Экологическая	
Торговля	0,3	0,15	0,2	0,1	0,1	0,1	0,05	1
Финансовая сфера	0,2	0,1	0,2	0,2	0,15	0,1	0,05	1
Промышленность	0,2	0,2	0,15	0,2	0,1	0,05	0,1	1
Сельское хозяйство	0,2	0,3	0,05	0,1	0,1	0,05	0,2	1

Полученный общий критерий отражает состояние экономической безопасности данной организации (предприятия). Сравнение этого критерия с аналогичными показателями экономической безопасности других предприятий в отрасли позволяет определить, насколько оно превосходит конкурентов, что в свою очередь говорит о достижении относительной экономической безопасности предприятия.

## 2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ООО «ТРАНСНЕФТЬ – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК»

### 2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Транснефть – Дальний Восток»

ООО «Транснефть - Дальний Восток» было основано в августе 2009 года и стало одним из самых молодых предприятий в системе «Транснефть». Компания активно участвует в строительстве второй очереди нефтепроводной системы «Восточная Сибирь - Тихий Океан» и занимается ее эксплуатацией, придавая новую жизнь территории Дальнего Востока.

Таблица 2 – Основные характеристики ООО «Транснефть - Дальний Восток»

Основной вид деятельности организации	Транспортирование по трубопроводам нефти (код по ОКВЭД 49.50.11)
Протяженность нефтепровода	2047 км (нефтепровод «ВСТО-II»)
Маршрут нефтепровода	Г. Сковородино - г. Хабаровск - пос. Врангель.
Стратегическая роль	Обеспечивает транспортировку нефти в страны Азиатско-Тихоокеанского региона
Социальная ответственность	Обучение местных жителей, обеспечение трудоустройства, поддержка региональных и местных бюджетов
Экологическая безопасность	Применение новейшего оборудования и технологий, соблюдение норм природоохранного законодательства

Основной вид деятельности ООО «Транснефть - Дальний Восток» заключается в обеспечении безопасной транспортировки нефти от НПС-21 (Сковородино) до нефтепорта «Козьмино», а также в непрерывной поставке сырья на Хабаровский (ХНПЗ) и Комсомольский (КНПЗ) нефтеперерабатывающие заводы.

В рамках первой фазы проекта нефть в период с декабря 2009 по декабрь 2012 года проходила путь в 2 694 км через трубопровод от Тайшета (Иркутская область) до Сковородино (Амурская область), где она перегружалась в желез-

нодорожные цистерны и отправлялась на нефтеналивной терминал «Козьмино» рядом с Находкой (Приморский край).

Организация ООО «Транснефть - Дальний Восток» зарегистрирована 30 июля 2009 г. по адресу: город Хабаровск, ул. Запарина, д.1, является организацией, специализирующейся на транспортировке нефти по трубопроводам.

Руководителем компании является генеральный директор Степанов Виталий Валерьевич.

Основными видами деятельности ООО "Транснефть - Дальний Восток" являются:

- инвестиционная деятельность в соответствии с законодательством РФ;
- эксплуатация и техническое обслуживание объектов нефтепроводного транспорта;
- транспортировка нефти по магистральным трубопроводам;
- отгрузка нефти с трубопроводных пунктов налива;
- хранение нефти в резервуарах, хранение продуктов переработки нефти;
- развитие сети трубопроводов, нефтебаз, железнодорожных эстакад и других объектов нефтепроводного транспорта;
- ремонт оборудования, зданий и сооружений, включая объекты соцкультбыта;
- ремонтные и аварийно-восстановительные работы на объектах нефтепроводного транспорта;
- монтаж оборудования и пуско-наладочные работы на объектах нефтепроводного транспорта;
- участие в научно-техническом прогрессе в трубопроводном транспорте и внедрение новых технологий;
- проектирование, строительство, эксплуатация, консервация и ликвидация объектов нефтепроводного транспорта и других объектов;
- взаимодействие по вопросам транспортировки нефти с нефтедобывающими и нефтетранспортными предприятиями России и других стран;
- развитие внешнеэкономических связей компании.

Также, ООО «Транснефть - Дальний Восток» также активно участвует в социальных и благотворительных инициативах. После запуска первой фазы Восточно-Сибирского тихоокеанского нефтепровода (ВСТО), компания «Транснефть» приступила к строительству второй фазы всего через несколько дней. Официальным началом строительства считается 13 января 2010 года, когда был заварен первый стык на 3806 км трассы в районе станции Ин в ЕАО.

Окончательное соединение линейной части второй очереди нефтепроводной системы «Восточная Сибирь-Тихий океан» было осуществлено в Приморском крае менее чем через 2 года после начала строительства – 9 сентября 2011 года.

Ввод в эксплуатацию второй очереди нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан» был запланирован на 2014 год, однако нефтепровод начал заполняться нефтью двумя годами ранее, в середине лета 2012 года. Торжественный пуск состоялся 25 декабря 2012 года в Хабаровске. В январе 2013 года достигнута перекачка первого миллиона тонн нефти по трубопроводной системе ВСО из Тайшета в порт Козьмино. В августе 2015 года к системе ВТО был подключен Хабаровский НПЗ, а в июле 2019 года — Комсомольский НПЗ — на Амуре. Проектная мощность этого трубопровода — до 8 млн тонн в год. По состоянию на ноябрь 2022 года с начала эксплуатации по второй очереди трубопровода «Восточно-Сибирско-Тихоокеанский регион» было перекачено 300 миллионов тонн нефти.





Рисунок 7 – Карта-схема магистральных трубопроводов

При мощности второй очереди нефтепроводной системы Восточное море-Берх-Тихий океан к 2020 году она достигнет 50 миллионов тонн в год, что делает ее одним из самых современных нефтепроводов в России. Для увеличения производственных мощностей завершено строительство новой нефтеперерабатывающей станции (НПС) в Еврейской автономной области, двух НПС в Амурской области, а также реконструкция станций в Амурском, Хабаровском и Приморском краях.

В целях обеспечения энергетической безопасности по состоянию на 2022 год ведется строительство четырех нефтехранилищ на территории НПС-34 (Хабаровский край) и НПС-41 (Приморский край).

Ввод в эксплуатацию трубопроводной системы ВТО-2 существенно повлиял на развитие нефтяной промышленности, переработки и транспортировки нефти. Этот проект стал отправной точкой для ряда крупных проектов и основой для их реализации. Реализация ЭСТО-2 привела к пересмотру карты энергетического экспорта России, открыла новые возможности для нефтяной отрасли на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона и способствовала укреплению энергетической безопасности страны.

В результате ввода в эксплуатацию трубопроводной системы ВТО-2 на территории нескольких субъектов РФ достигнут многократный экономический

эффект: в региональные бюджеты поступили крупные суммы налогов, развита инфраструктура отдаленных районов, и были созданы новые рабочие места.

Сегодня ООО «Транснефть – Дальний Восток» эксплуатирует нефтепровод ВТО-2 протяженностью 2 047 км и включает в себя 13 нефтезаправочных станций (НПС). Также имеется отводной трубопровод от ВТО до Комсомольского НПЗ, протяженность которого составляет 294 км, оборудован тремя НПС, а объем резервуарного парка этой системы составляет 82 тыс. м<sup>3</sup>.

Структуру управления ООО «Транснефть – Дальний Восток» можно отнести к линейно-функциональной модели, где линейные органы управления делятся на первый этап, функциональные органы управления и функциональные менеджеры на второй этап, а генеральный директор на третий этап (рисунок 8).

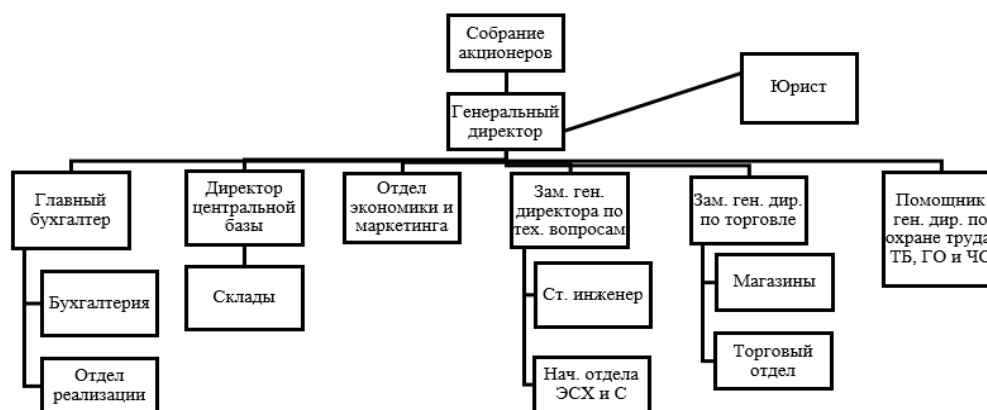


Рисунок 8 – Структура управления ООО «Транснефть - Дальний Восток»

Управление компанией централизовано, основные стратегические решения принимаются на самых высоких уровнях иерархии. Высокая степень централизации подчеркивается и тем, что подразделения организации, за исключением директора, имеют ограничения в принятии решений. Во главе иерархии компанию возглавляет генеральный директор, в подчинении которого находятся заместители директора и главный бухгалтер.

Все подразделения компании организованы по технологическому процессу и видам деятельности, что способствует эффективному управлению и предотвращает неразбериху в работе подразделений, что в целом благоприятно влияет на деятельность компании.

## **2.2 Оценка экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»**

Любая организация имеет два основных компонента: внутреннюю и внешнюю среду.

Внешняя среда включает в себя множество факторов, включая экономические, социальные, природные и политические условия, а также международные и национальные структуры, которые окружают организацию и влияют на ее деятельность. Внешние факторы, такие как государственная политика, потребители, экономические условия и другие, формируют внешнюю среду, которую организация не может контролировать, но должна учитывать в своей стратегии и деятельности.

Внешняя среда и ее факторы, происходящие в ней, могут влиять на деятельность предприятия независимо от его специфики и поэтому требуют принятия значимых и обоснованных управленческих решений. Однако каждая компания сталкивается с уникальными факторами, и оценка их влияния на бизнес различна.

Анализ внешней среды компании включает оценку текущего состояния и будущих перспектив как самой организации, так и внешних факторов, таких как рынки, отрасли, поставщики и более общие внешние условия, на которые компания не может напрямую влиять. Цель анализа – получить представление о факторах, которые представляют наибольшую угрозу или открывают новые возможности. Руководство компании должно оценить, насколько хорошо компания располагает ресурсами для использования этих возможностей, и работать над устранением недостатков, которые могут привести к проблемам в управлении ресурсами.<sup>12</sup>

Постоянно меняющаяся внешняя среда является ключевым фактором для бизнеса. При анализе внешней среды учитываются все факторы, оказывающие непосредственное влияние на результаты компьютерной деятельности. Среди этих факторов можно выделить:

---

<sup>12</sup>Кузнецова, Е. И. Экономическая безопасность : учебник и практикум для вузов. – М., 2024. — С. 87.

- жизненные циклы продуктов и услуг;
- уровень конкуренции;
- доходы населения;
- демографические условия и другие.

Таблица 3 – Оценка внешней среды ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Факторы среды	Субъекты
1	2
Конкуренты	ПАО «Газпром нефть» ПАО "НК "РОСНЕФТЬ" ООО «Дальневосточная нефтяная компания»
	ООО «ВНК» ООО «РН-Комсомольский НПЗ»
Покупатели	Иные предприятия системы «Транснефть»
Поставщики	Инжиниринговая компания «ССТЭнергомонтаж» Иные предприятия системы «Транснефть»
Продолжение таблицы 3	
1	2
Международный сектор	Китайская компания CNPC
Инфраструктура	ЦРС, БПО, ЦГТ и СТ, ДАСГ, ЧОП

PEST-анализ используется для анализа макросреды. Он основан на изучении политических, экономических, социальных и технологических факторов. При проведении этого анализа важно провести комплексный стратегический анализ каждого из четырех ключевых факторов, поскольку они взаимосвязаны.

Таблица 4 – PEST-анализ ООО «Транснефть - Дальний Восток»

Политические факторы	Экономические факторы

<p>1 Требования к безопасности, охране окружающей среды, налогообложению, лицензированию и другие аспекты могут повлиять на операционную деятельность и стратегическое развитие компании.</p> <p>2 Компания «Транснефть» находится под санкциями ЕС, которые запрещают ей совершать сделки в Европе не по ресурсным товарам.</p> <p>3 Экономические и экологические ограничения на добычу полезных ископаемых, включая нефть, могут сказаться на объемах добычи, доходах и прибылях компании.</p> <p>4 Технологические изменения и требования к эффективности переработки нефти могут потребовать от компании внедрения новых технологий, оборудования и процессов.</p>	<p>1 Повышение налогов и страховых взносов может увеличить операционные издержки компании, что может отразиться на прибыли.</p> <p>2 Глобальные экономические события, такие как мировой финансовый кризис, могут повлиять на финансовые рынки, валютные курсы, инвестиции и спрос на услуги компании.</p> <p>3 Влияние инфляции может привести к увеличению издержек производства, цен на сырье и услуги, что может негативно отразиться на финансовом положении компании.</p> <p>4 Зависимость от сырьевых цен может создать риски для финансового состояния компании и требует постоянного мониторинга и адаптации к изменениям на рынке.</p>
<b>Социальные факторы</b>	<b>Технологические факторы</b>
<p>1 Отток населения из Амурской области, может оказать влияние на доступность и качество рабочей силы в компании, создать сложности в поиске квалифицированных сотрудников, обучении персонала, а также повлиять на стабильность и эффективность бизнес-процессов компании.</p> <p>2 Социальные тенденции и предпочтения потребителей могут влиять на спрос на нефтепродукты, а также на общественное мнение о компании и ее деятельности. Изменения в потребительском спросе и общественном восприятии могут повлиять на репутацию компании, спрос на ее продукцию и услуги, а также на ее позицию на рынке.</p>	<p>1 Технологические инновации в добыче и переработке нефти влияют на эффективность, производительность и конкурентоспособность компании, они улучшают процессы, снижают издержки и повышают качество продукции.</p> <p>2 Внедрение нового оборудования может улучшить производственные процессы, повысить производительность и эффективность работы компании. Это может также повлиять на операционные издержки, качество продукции и конкурентоспособность на рынке.</p> <p>3 Эффективное использование новых средств рекламы поможет компании привлечь новых клиентов, укрепить связи с существующими и улучшить репутацию.</p>

По результатам PEST-анализа можно сделать следующие выводы:

- политические изменения, в том числе в нефтяном законодательстве, могут оказать существенное влияние на деятельность компании, поэтому необходимо тщательно отслеживать политическую ситуацию и адаптировать бизнес-процессы к изменениям;
- экономические факторы также могут влиять на финансовое состояние компании. Предприятию необходимо разработать стратегию управления своими финансами и налоговым бременем;
- компания должна учитывать социальные изменения и работать над улучшением своей репутации;

– технологические факторы играют важную роль в современной добыче и транспортировке нефти. Внедрение современных технологий и оборудования позволяет повысить эффективность производства и улучшить качество продукции. Компания должна инвестировать в технологическое развитие и обучение сотрудников.

SWOT-анализ широко используется для оценки потенциала бизнеса и прогнозирования ситуации на рынке. Этот метод помогает выявить сильные и слабые стороны компании, а также выявить возможности и угрозы, исходящие из внешней среды, окружающей компанию.

Таблица 5 – SWOT-анализ ООО «Транснефть - Дальний Восток»

<b>Сильные стороны</b>	<b>Слабые стороны</b>
1	2
<p>1 Увеличение объемов производственных мощностей и объемов производства за счёт применения протвотурбулентных присадок.</p> <p>2 В наличии большое количество долгосрочных контрактов с компаниями нефтегазового сектора, что обеспечивает стабильный и постоянный поток доходов для компании.</p> <p>3 Является монополистом по транспортировке нефти на территории Дальнего Востока, что обеспечивает компании стабильный и высокий уровень спроса на услуги.</p>	<p>1 Государственное вмешательство в установление тарифов может привести к ограничениям в установлении цен на услуги, что в свою очередь негативно влияет на доходы и прибыль компании.</p> <p>2 Высокий уровень износа оборудования и мощностей приводит к увеличению расходов на обслуживание, ремонт и замену оборудования. Это снижает эффективность производства и повышает операционные издержки.</p> <p>3 Подверженность влиянию мировой экономической ситуации и колебаниям цен на сырье может привести к нестабильным доходам и прибылям, а также усложнить планирование бизнес-процессов и стратегий развития компании.</p> <p>4 Высокая дебиторская задолженность означает, что компания имеет большое количество долгов,</p>

Продолжение таблицы 5

1	2
	<p>которые должны быть оплачены ей ее клиентами (должниками) за предоставленные товары или услуги. Это может оказывать влияние на финансовое состояние компании и ее операционную деятельность.</p>
<b>Возможности</b>	<b>Угрозы</b>
<p>1 Рост внутреннего спроса на трубопроводы и возможность строительства новых инфраструктурных объектов, включая трубопроводы, представляют возможность для компании увеличить объемы своей деятельности.</p> <p>2 Увеличение экспортных возможностей на Восток, особенно при улучшении качества услуг и</p>	<p>1 Скачки курсов валют могут повлиять на финансовое положение компании, особенно если компания имеет деловые операции в разных валютах.</p> <p>2 Постоянный рост стоимости стали и тарифов на энергию и транспортировку может увеличить операционные издержки компании. Если компания не в состоянии повысить цены на свои услу-</p>

<p>инфраструктуры компании, может привести к расширению географии деятельности и увеличению объемов транспортировки нефти на восточные рынки.</p> <p>3 Сотрудничество с другими компаниями, включая крупных игроков в отрасли, таких как Газпром, может предоставить компании новые возможности для реализации совместных проектов, расширения бизнеса и доступа к новым рынкам.</p>	<p>ги или продукцию в соответствии с увеличением издержек, это может негативно сказаться на ее рентабельности и конкурентоспособности.</p> <p>3 Утечки нефти могут привести к серьезным последствиям для окружающей среды, включая загрязнение почвы, воды и воздуха. Такие инциденты могут повлечь за собой штрафы, убытки и ущерб репутации компании.</p>
--	---

Из SWOT-анализа следует, что предприятие обладает известными сильными сторонами, такими как высокая доля внутреннего рынка, наличие долгосрочных контрактов с нефтегазовыми компаниями и позиция по транспортировке нефти. Эти факторы способствуют укреплению позиций компании.

Однако внешние угрозы, такие как скачки валютных курсов, рост цен на сталь и энергоносители, а также возможные разливы нефти, могут оказать негативное влияние на прибыльность компании. Также отмечают слабые стороны бизнеса, такие как государственное регулирование тарифов, высокий износ мощностей и зависимость от мировых экономических условий, что может повлиять на стоимость сырья.

В целом компания имеет хорошие возможности для роста, такие как увеличение внутреннего потребления труб, расширение экспортных возможностей и сотрудничество с другими компаниями. Однако для успешного развития необходимо учитывать угрозы и слабые стороны, разрабатывать структуры, позволяющие их минимизировать, и использовать сильные стороны в свою пользу.

Проблемы экономической безопасности исследуются на различных уровнях экономической системы, включая микроэкономический анализ. Для компании обеспечение экономической безопасности является ключевым аспектом выживания в условиях растущих политических и социально-экономических противоречий на мировых рынках, отсутствия правовой защиты, коррупции и других внешних и внутренних угроз. Независимо от того, анализируется ли экономическая безопасность государства, региона или предприятия, разработка эффективного механизма ее обеспечения требует количественной и качествен-

ной оценки уровня безопасности. Сюда входит объективное экспертное заключение о достаточности уровня экономической безопасности.

Учитывая данную проблематику, логика исследования предполагает поиск ответов на два взаимосвязанных вопроса: 1) какие методологические подходы и инструменты могут обеспечить комплексную оценку состояния экономической безопасности; 2) какой уровень количественной оценки можно считать достаточным с точки зрения самого субъекта и его внешней среды.

Анализируя современные исследования, установлено, что существует множество подходов к определению понятия «корпоративная экономическая безопасность» и ее внутренней структуры. Разнообразие подходов ограничивает возможность разработки единых методов оценки и подчеркивает необходимость более детального изучения этой проблемы.

Несмотря на множество трактовок понятия экономической безопасности предприятия, важность оценки как текущего состояния, так и потенциала его обеспечения в будущем остается фундаментальной и постоянной. Этот аспект должен стать одним из ключевых методологических принципов исследования. Оценка статической составляющей позволяет определить текущий уровень экономической безопасности, тогда как динамическая составляющая необходима для прогнозирования будущего. Однако здесь возникают методологические сложности, связанные с множественностью характеристик, связанных с экономической безопасностью предприятия и, следовательно, с основными аспектами ее оценки. Этим обусловлено разнообразие подходов и методов оценки на практике, среди которых наиболее распространены индикативный, ресурсно-функциональный, комплексный и другие подходы.

В первую очередь, в оперативной оценке уровня экономической безопасности должно быть заинтересовано руководство компании с целью выявления и предотвращения рисков деятельности компании. В таблице 6 представлены актуальные методики, которые необходимы для данной методики.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup>Шпалтаков, В. П. Экономическая безопасность в России : учебное пособие. Омск, 2021. — С. 29.



Таблица 6 – Классификация методов оценки экономической безопасности

Подход	Слабые стороны	Сильные стороны
Ресурсно-функциональный	Ретроспективный характер исследования факторов экономической безопасности, субъективность структурирования итоговой оценки на основе доли функциональных компонентов	Использование общедоступных методик анализа и возможность более глубокого изучения отдельных компонентов
Индикативные (индикаторные)	Зависимость результатов от выбора системы индикаторов и, главное, от обоснования пороговых значений, которые должны учитывать отраслевые и региональные особенности бизнеса	Простота использования, наглядность и формальное представление результатов.
Рисковый	Сложность проведения количественных оценок из-за вероятностного характера рисков и наличия информационной асимметрии	Возможность проведения превентивной оценки возможных угроз для разработки стратегий их нейтрализации
Комплексный	Зависимость от выбора системы первичных показателей и способа их агрегации, а также ретроспективный и статичный характер оценки	Возможность расчета общей, интегральной оценки уровня безопасности и возможность ранжирования результатов

Представляющий интерес метод оценки экономической безопасности представляет собой комплексный подход, который можно реализовать на практике. Этот подход предполагает оценку экономической безопасности с учетом различных функциональных показателей (рисунок 9).

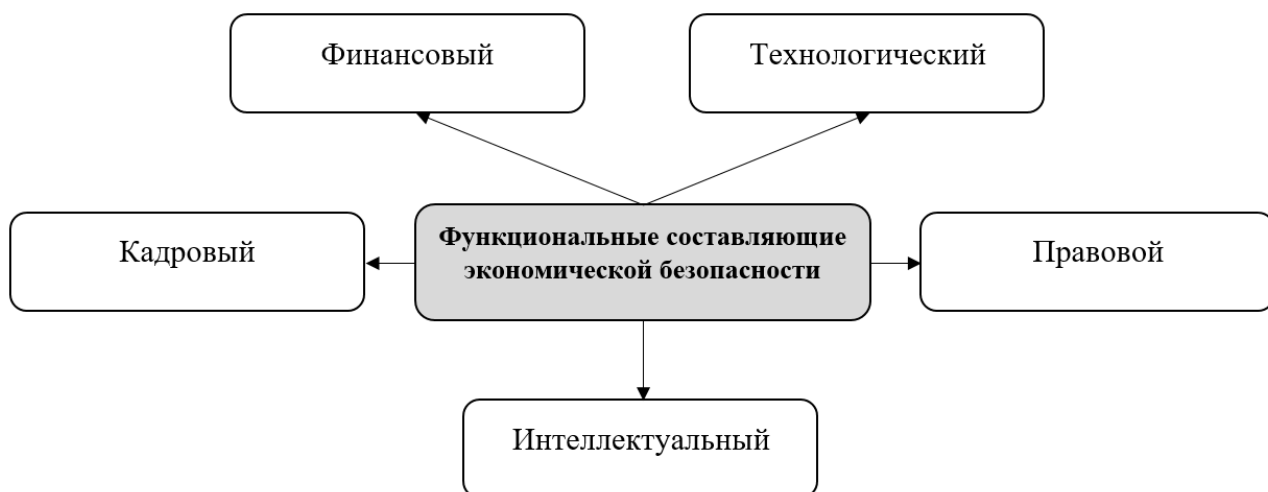


Рисунок 9 – Основные функциональные составляющие экономической безопасности

Выделяют пять основных функциональных компонентов экономической безопасности предприятия:

- финансовая составляющая, которая занимается управлением финансово-экономической устойчивостью предприятия, его платежеспособностью, устойчивостью к финансовым рискам и другими финансовыми аспектами;

- технологическая составляющая, включающая разработку и использование технической инфраструктуры, оборудования, производственных ресурсов, технологий и бизнес-процессов для повышения конкурентоспособности предприятия;

- кадровая составляющая, направленная на минимизацию рисков и угроз, связанных с персоналом, интеллектуальным капиталом и трудовыми отношениями;

- юридическая составляющая, обеспечивающая правовую защиту активов предприятия, эффективное взаимодействие с контрагентами и органами власти, решение юридических вопросов;

- интеллектуальная составляющая, включающая защиту конфиденциальной информации, корпоративную разведку, работу по анализу информации с внешними и внутренними структурами и другие аспекты.

Итак, проведём оценку экономической безопасности ООО «Транснефть –

Дальний Восток», с помощью методики, предложенной О.А. Рязановой и А.С. Логиновым, которая будет состоять из нескольких этапов.<sup>14</sup>

В таблице 7 представлены результаты расчетов для первого этапа оценки. На этом этапе были выбраны показатели, определены их нормативные значения и установлено направление изменения показателей в сторону максимального или минимального значения.

Таблица 7 – Индикаторы оценки экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Индикаторы	Норматив	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Индикаторы финансовой безопасности</b>								
Коэффициент текущей ликвидности	>2	3,59	2,47	3,99	4,96	1,3	-2,29	-63,79
Коэффициент финансовой независимости	>0,6	0,74	0,78	0,79	0,80	0,81	0,07	9,46
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	>0,5	- 2,70	- 3,43	- 1,39	- 0,68	- 0,21	2,49	-92,22
<b>Индикаторы технологической безопасности</b>								
Износ основных фондов, %	<50	58	63	55	59	61	3	5,17
Соотношение обновление/выбытие основных фондов	>1	1,21	1,47	2,09	1,54	2,73	1,52	125,62
Фондоотдача	>1	0,13	0,16	0,17	0,18	0,20	0,07	53,85
<b>Индикаторы кадровой безопасности</b>								
Соотношение коэффициент оборота по приему/коэффициент оборота по выбытию	>1	0,97	0,89	1,01	0,94	1,02	0,05	5,15
Коэффициент текучести	<10	4,69	3,36	3,38	2,96	2,68	-2,01	-42,86
Коэффициент общего оборота	<0,25	0,36	0,17	0,29	0,28	0,13	-0,23	-63,89
<b>Индикаторы правовой безопасности</b>								
Удельный вес судебных и арбитражных процессов в общем объеме хозяйственных договоров организации, %	<5	1,93	2,07	3,28	3,08	2,96	1,03	53,37

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Доля выигранных процессов в общем числе, %	> 50	81,0 2	72,3 6	79,2 7	80,2 9	78,2 5	-2,77	-3,42
Удельный вес сотрудников юридической службы, %	> 2	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0	0,00
<b>Индикаторы интеллектуальной безопасности</b>								

<sup>14</sup>Рязанова, О.А. Методика оценки экономической безопасности предприятий топливно-энергетического комплекса / О.А. Рязанова, А.С. Логинов // Вектор экономики. – 2023. – № 9 (87). [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: [https://www.elibrary.ru/download/elibrary\\_54697725\\_88878762.pdf](https://www.elibrary.ru/download/elibrary_54697725_88878762.pdf). Дата обращения: 05.04.2024.

Коэффициент текучести работников высокой квалификации	< 4	1,99	0,87	1,25	1,02	1,46	-0,53	-26,63
Удельный вес инженерно-технических работников, %	> 20	43,29	44,61	44,14	45,01	45,12	1,83	4,23
Показатель образовательного уровня, %	> 50	59,21	64,57	64,62	66,34	67,85	8,64	14,59

Коэффициент текущей ликвидности в 2023 году снизился более чем в 3,5 раза по сравнению с предыдущим годом и стал равным 1,3 (при норме 2 и более). После анализа баланса ООО «Транснефть – Дальний Восток» отмечено, что оборотные активы компании за 2023 год выросли на 14 млрд рублей. Наибольшую долю оборотных активов в 2023 году составляет дебиторская задолженность – около 96 %, что негативно влияет на финансовое состояние компании.

В Таблице 7 представлены результаты второго этапа анализа. На этом этапе были проведены расчеты индексов роста для приведения показателей в соответствие с общим уровнем. Для последующего сравнения также были рассчитаны данные ПАО «Транснефть» за 2021 год.

Таблица 8 – Индексы роста экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Индикаторы	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	ПАО «Транснефть» 2021 г.
1	2	3	4	5	6	7
Индикаторы финансовой безопасности						
Коэффициент текущей ликвидности	1,80	1,24	2,00	2,48	0,65	0,45
Коэффициент финансовой независимости	1,23	1,30	1,32	1,33	1,35	0,3
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	-5,40	-6,86	-2,78	-1,36	-0,42	-4,98
Индикаторы технологической безопасности						
Продолжение таблицы 8						
1	2	3	4	5	6	7
Износ основных фондов	0,86	0,79	0,91	0,85	0,82	0,75
Соотношение обновление/выбытие основных фондов	1,21	1,47	2,09	1,54	2,73	2,84
Фондоотдача	0,13	0,16	0,17	0,18	0,20	11,76
Индикаторы кадровой безопасности						

Соотношение коэффициент оборота по приему/коэффициент оборота по выбытию	0,97	0,89	1,01	0,94	1,02	1,47
Коэффициенттекучести	2,13	2,98	2,96	3,38	3,73	2,85
Коэффициентобщегооборота	0,69	1,47	0,86	0,89	1,92	0,81
<b>Индикаторыправовойбезопасности</b>						
Удельный вес судебных и арбитражных процессов в общем объеме хозяйственных договоров организации	2,59	2,42	1,52	1,62	1,69	2,45
Доля выигранных процессов в общем числе	1,62	1,45	1,59	1,61	1,57	1,63
Удельный вес сотрудников юридической службы	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,46
<b>Индикаторыинтеллектуальнойбезопасности</b>						
Коэффициент текучести работников высокой квалификации	2,01	4,60	3,20	3,92	2,74	3,1
Удельный вес инженерно-технических работников	2,16	2,23	2,21	2,25	2,26	2,3
Показательобразовательногоуровня	1,18	1,29	1,29	1,33	1,36	1,31

Из таблицы 8 видно, что в сравнении с головной компанией (ПАО «Транснефть»), ООО «Транснефть – Дальний Восток» функционирует на достаточно высоком уровне. А в некоторых функциональных составляющих даже лучше.

В таблице 9 представлена рейтинговая шкала, разработанная на основе расчета индексов роста по количеству показателей в каждом функциональном компоненте.

Таблица 9 – Оценочная шкала экономической безопасности

Индикатор	Низкийуровень	Среднийуровень	Высокийуровень
1	2	3	4
Финансоваябезопасность	< 1,5	1,5 – 2,99	≥ 3
Технологическаябезопасность	< 1,5	1,5 – 2,99	≥ 3
Кадроваябезопасность	< 1,5	1,5 – 2,99	≥ 3
Правоваябезопасность	< 1,5	1,5 – 2,99	≥ 3
Интеллектуальнаябезопасность	< 1,5	1,5 – 2,99	≥ 3
Экономическаябезопасность	< 7,5	7,5 – 14,99	≥ 15

В таблице 10 после разработки шкалы оценки экономической безопасности функциональные показатели рассчитываются путем сложения индексов роста. Эти расчеты позволяют определить общий показатель экономической без-

опасности предприятия с помощью аддитивной свертки, которая предполагает простое сложение функциональных показателей.

Таблица 10 – Оценка экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Индикатор	ПАО «Транснефть»	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
Финансовая безопасность	-4,23 (Н)	-2,37 (Н)	-4,33 (Н)	0,53 (Н)	2,45 (С)	1,58 (С)	3,95	166,67
Технологическая безопасность	15,35 (В)	2,20 (С)	2,42 (С)	3,17 (В)	2,57 (С)	3,75 (В)	1,55	70,45
Кадровая безопасность	5,13 (В)	3,80 (В)	5,34 (В)	4,83 (В)	5,21 (В)	6,67 (В)	2,87	75,53
Правовая безопасность	4,54 (В)	4,51 (В)	4,16 (В)	3,41 (В)	3,53 (В)	3,55 (В)	-0,96	-21,29
Интеллектуальная безопасность	6,71 (В)	5,36 (В)	8,12 (В)	6,70 (В)	7,50 (В)	6,35 (В)	0,99	18,47
Экономическая безопасность	27,5 (В)	13,50 (С)	15,72 (В)	18,64 (В)	21,26 (В)	21,91 (В)	8,41	62,30

По результатам таблицы 10 можно сказать, что не все функциональные составляющие экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток» расположены в зоне «высокого» уровня. Особенно это касается обеспеченности предприятия, которая «падает» из-за коэффициента запаса оборотных средств. Однако в 2021 году она улучшилась и стала положительной, что свидетельствует о более стабильном финансовом состоянии организации.

Технологическая безопасность и кадровая безопасность в течение исследуемого периода оцениваются как стабильно высокие, что свидетельствует о качественной организации технологических и кадровых процессов внутри компании.

Правовая безопасность и интеллектуальная безопасность также находятся на высоком уровне, что свидетельствует о соблюдении компанией закона и защите интеллектуальной собственности.

Соответственно, общий показатель экономической безопасности предприятия, за исключением 2019 года, достигает высокого уровня. При этом, с каждым годом она становится выше, что говорит о постоянном экономическом росте и развитии компании.

Подводя итоги, следует отметить, что выбор методики исследования играет значительную роль в оценке экономической безопасности предприятия, поскольку каждая техника имеет свои уникальные характеристики. В ходе анализа использована комплексная методика оценки экономической безопасности, позволяющая определить показатели роста каждого из показателей и рассчитать общий показатель экономической безопасности.

### **2.3 Анализ обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»**

Для оценки уровня обеспечения экономической безопасности А.А. Капыриным была разработана система, включающая восемь коэффициентов, которые объединяются в общий интегральный показатель обеспечения экономической безопасности предприятия (таблица 11).<sup>15</sup>

Таблица 11 – Критические (пороговые) значения расчетных коэффициентов для оценки уровня обеспечения экономической безопасности

Показатель	Пороговые значения
1	2
Коэффициент текущей ликвидности	1,5 – 2,5
Коэффициент автономии	> 0,5
Уровень износа основных производственных фондов	0,5
Уровень инвестиций	0,2 – 1
Коэффициент интенсивности роста	1
Коэффициент независимости предприятия	–
Относительная доля рынка	> 0,75

Продолжение таблицы 11

<sup>15</sup>Капырин, А.А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта. – М., 2016. – С 11.

1	2
Коэффициент технической независимости	–
Коэффициент кадровой независимости	–

Полученный интегральный показатель уровня экономической безопасности предприятия, специализирующегося на транспортировке нефти, предлагается оценивать по шкале, приведенной в таблице 12.

Таблица 12 – Уровни оценки показателя обеспечения экономической безопасности

Границы критериев для интегрального показателя	Уровень
< 0,49	Критический
0,50 – 0,69	Кризисный
0,70 – 0,99	Низкий (предкризисный)
1,00 – 1,04	Нормальный
> 1,05	Высокий

Для дальнейшей оценки необходимо определить недостающие пороги для частных коэффициентов. Для этого предлагается провести экспертную оценку.

В качестве экспертов были выбраны сотрудники ООО «Транснефть – Дальний Восток», в том числе специалисты в области информационной безопасности и экономики. Это обеспечило разносторонний взгляд на изучаемые показатели и обеспечило профессионализм специалистов в области анализа. Экспертам было предложено заполнить анкету и, проанализировав их ответы, можно было получить необходимую для исследования информацию.

Эксперты высказывают мнение, что нефтетранспортная отрасль является стратегически важной для российской экономики, в связи с чем высокая доля иностранного капитала в уставах компаний, занимающихся транспортировкой нефти, недопустима. Результаты экспертного опроса по теме представлены на рисунке 10.



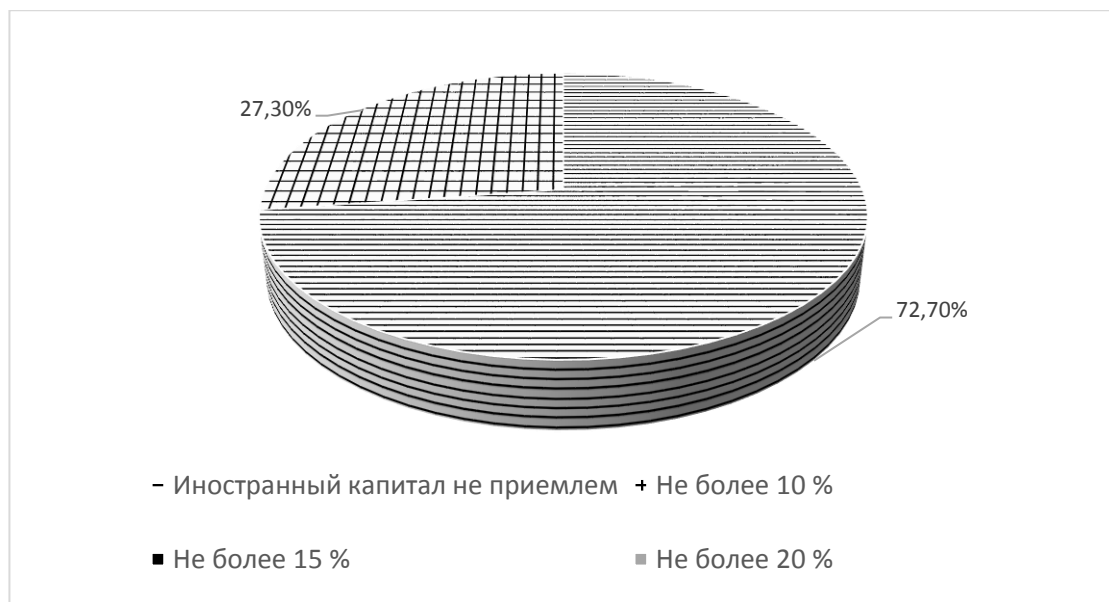


Рисунок 10 – Допустимый уровень иностранного капитала в сумме уставного капитала организации

Отвечая на вопрос о допустимом значении количества иностранных работников в компании, эксперты в большинстве случаев склонялись к тому, что их присутствие в компании не является необходимым (рисунок 11).

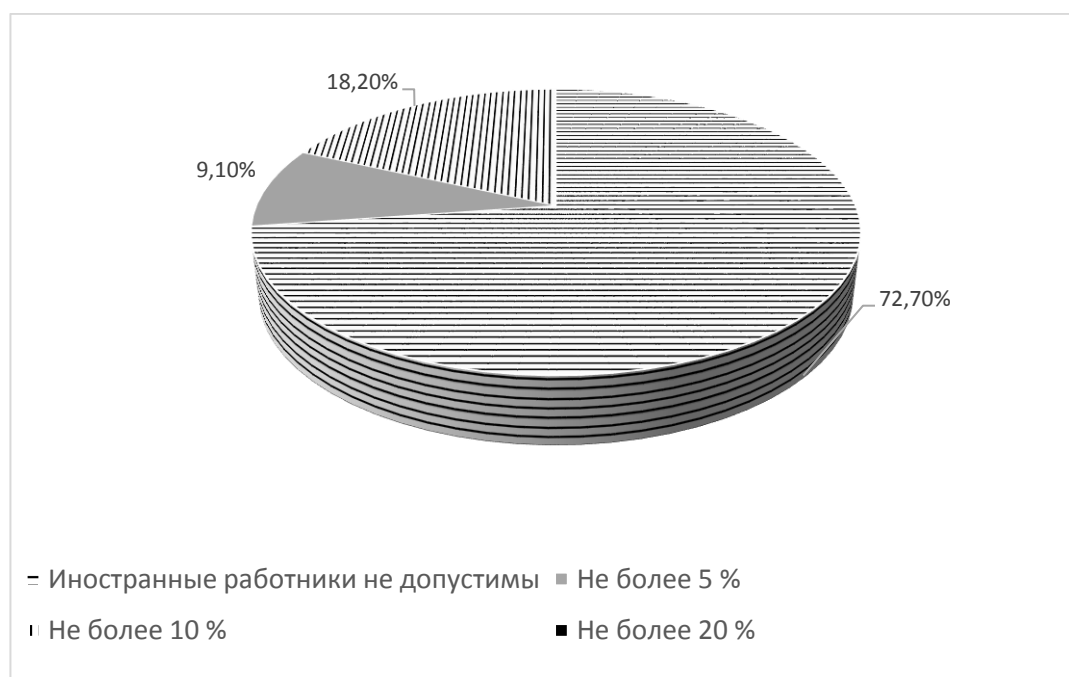


Рисунок 11 – Допустимое значение численности иностранных работников в компании

Такое мнение может быть вызвано несколькими причинами:

– нефтетранспортной компании, особенно в регионе стратегического значения, могут потребоваться специфические знания и опыт, которые могут быть лучше доступны местным специалистам;

– важность отрасли и стратегический характер деятельности могут требовать соблюдения определенных законов и требований безопасности;

– работа в компании может потребовать взаимодействия с местными властями, партнерами и поставщиками, что может быть более эффективным, если общение ведется на местном языке и учитывает местные культурные особенности.

В целом, решение компании не нанимать иностранных сотрудников может быть обусловлено стратегическими, экономическими и культурными требованиями, а также требованиями безопасности и юридическими требованиями.

Третий вопрос, поставленный на обсуждение экспертам, касался технической независимости компании (рисунок 12).

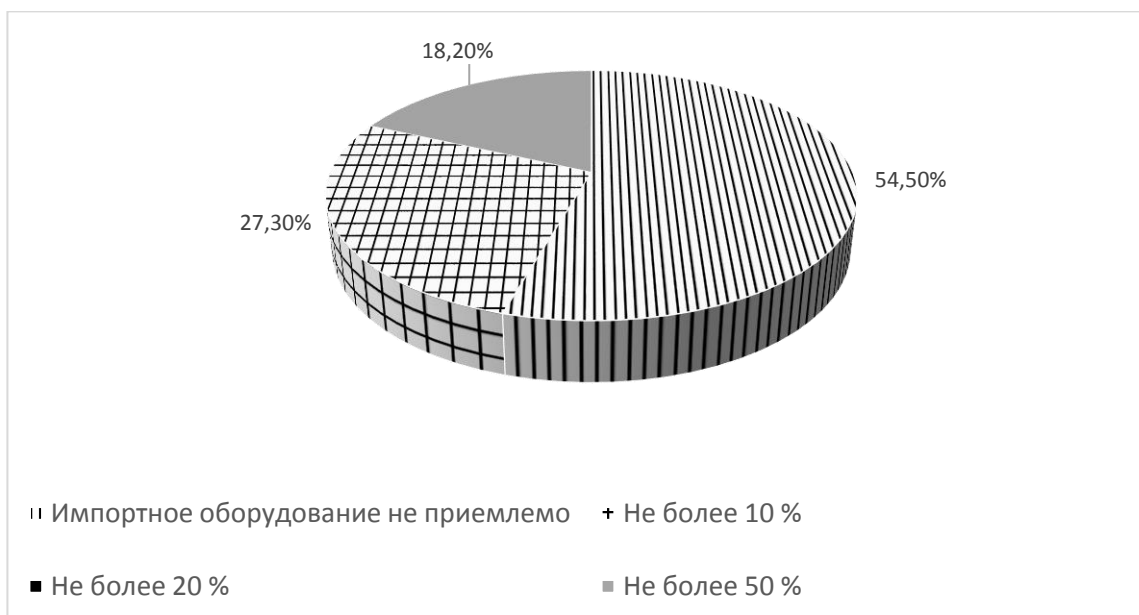


Рисунок 12 – Приемлемое число импортного оборудования и комплектующих в общей совокупности производственных фондов компании

Эксперты отметили, что в отрасли сейчас активно реализуется политика импортозамещения. Однако процесс импортозамещения требует значительных финансовых вложений для разработки и внедрения отечественных технологий, а также включает вопросы вывода из эксплуатации существующего импортного оборудования. В связи с этим возникает вопрос, каким образом эти аспекты могут быть учтены при расчете и оценке соответствующего коэффициента.

В соответствии с указанными условиями предлагается оценивать степень ориентированности организации на достижение импортозамещения с помощью корректного коэффициента. В этом коэффициенте учитывается объем финансирования, выделяемый на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР), и объем финансирования, направляемый на замену оборудования по программе технического перевооружения (ТПР), по сравнению с общими годовыми вложениями капитала.

При этом проектирование конструкций в рамках нового строительства должно осуществляться исключительно с использованием отечественных технологий и оборудования. Поэтому расчет данного показателя будет осуществляться по следующей формуле:

$$K_{\text{тех.независ.}} = \frac{S_{\text{НИОКР и ТПР}}}{S_{\text{общ}}}, \quad (3)$$

Этот показатель будет отражать долю средств, использованных на импортозамещение. Чем выше значение данного показателя, тем больше средств выделяется на достижение данной цели, что важно для оценки степени внимания организации к импортозамещению.

Итак, приступим к непосредственной оценке обеспечения экономической безопасности в ООО «Транснефть – Дальний Восток».

В таблице 13 мы рассчитываем следующие показатели. При анализе финансовой устойчивости компании учитываются два аспекта: ликвидность и ав-

номность. Коэффициент текущей ликвидности отражает способность предприятия погасить свои краткосрочные обязательства имеющимся оборотным капиталом, а коэффициент автономии позволяет определить степень зависимости организации от кредитных средств.

Таблица 13 – Расчет коэффициента ликвидности и автономии «ООО Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
Оборотные активы, млн.руб.	22172,02	14685,42	29626,17	39881,02	53359,47	31187,45	140,66
Краткосрочные обязательства, млн. руб.	6178,89	5958,04	7414,64	8051,03	40973,16	34794,27	563,12
Долгосрочные обязательства, млн. руб.	75959,63	59150,07	63434,81	58939,48	23775,75	-52183,88	-68,70
Общая стоимость имущества (актив баланса), млн.руб.	317987,54	296091,27	343723,14	340654,16	340906,15	22918,61	7,21
Капитал и резервы – всего, млн. руб.	235849,02	230983,17	272873,69	273663,64	276157,23	40308,21	17,09
из них:							
уставный капитал, млн. руб.	124347,98	125255,75	125255,75	125255,75	125255,75	907,77	0,73
добавочный капитал, млн. руб.	29958,63	29727,48	29727,48	29727,48	29727,48	-231,15	-0,77
нераспределенная прибыль, млн. руб.	30966,75	33183,68	117890,46	118680,42	121174,01	90207,26	291,30
<b>Коэффициент текущей ликвидности (1,5–2,5)</b>	<b>3,59</b>	<b>2,47</b>	<b>3,99</b>	<b>4,95</b>	<b>1,30</b>	-2,29	-63,79
<b>Коэффициент автономии (&gt; 0,5)</b>	<b>0,74</b>	<b>0,78</b>	<b>0,79</b>	<b>0,80</b>	<b>0,81</b>	0,07	9,46

По таблице видно, что значения текущего коэффициента текущей ликвидности колеблются в течение исследуемого периода. В пределах допустимых значений показатель находился только в 2020 году. В 2019, 2021 и 2022 годах коэффициент текущей ликвидности был выше порогового значения, это может быть признаком недостаточного использования денежных средств, возможно, на это повлияли высокие кредиты компания. А в 2023 году показатель, наоборот, оказался ниже пороговых значений, это говорит о том, что у организации могут возникнуть трудности с оплатой долгов.

Значение коэффициента автономии увеличивается с 0,74 в 2019 году до 0,81 в 2023 году. Оно превышает установленный порог на протяжении всего периода, что свидетельствует о высокой степени независимости организации от кредитных средств. Постепенное увеличение значения коэффициента автономии свидетельствует о том, что организация становится все более автономной и менее зависимой от внешних источников финансирования.

Далее был проведен анализ технико-технологической составляющей, включающей уровень износа основных фондов, инвестиционной деятельности и технологической независимости. Степень износа средств основного производства можно оценить по физическому износу оборудования.

Износ основных фондов в данной отрасли деятельности всегда велик, в связи со спецификой деятельности.

Возьмем ранее рассчитанные данные из таблицы 8.

Таблица 14 – Показатель износа основных фондов ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
<b>Износ основных фондов, %</b>	<b>0,86</b>	<b>0,79</b>	<b>0,91</b>	<b>0,85</b>	<b>0,82</b>	<b>-0,04</b>
Абсолютное изменение износа основных фондов к предыдущему году, %	-	-0,07	0,12	-0,06	-0,03	-

В случае ООО «Транснефть – Дальний Восток» показатель износа основных средств в рассматриваемом периоде всегда превышал установленный порог (0,5), что свидетельствует о высокой степени подверженности таким факторам, как интенсивность нагрузки, погодные-климатические условия, долговечность конструкции и регулярность плановых ремонтов в компании. Можно сделать вывод, что уровень износа основных средств организации находится на приемлемом уровне и не представляет серьезной угрозы ее производственной деятельности.

Основные инвестиционные проекты ООО «Транснефть – Дальний Восток» направлены на развитие и техническое перевооружение магистральных нефте-

проводов. Данные об уровне инвестиций представлены в таблице 15.

Таблица 15 – Расчет уровня инвестиций ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
Инвестиционные проекты по улучшению сети трубопроводов для транспортировки нефти, млн. руб.	21271,02	15856,42	28618,17	35764,02	34514,47	13243,45	62,26
Инвестиционные проекты по улучшению системы трубопроводов для транспортировки нефтепродуктов, млн. руб.	6105,04	4194,51	6937,98	8248,46	7514,84	1409,80	23,09
Программа модернизации основных нефтепроводов, млн. руб.	10537,51	7861,54	12309,17	15886,72	15615,29	5077,78	48,19
Программа модернизации основных трубопроводов для транспортировки, млн. руб.	1701,68	1300,27	2375,31	2896,88	2795,67	1093,99	64,29
Общий объем инвестиций, млн. руб.	39615,25	29212,74	50240,63	62796,08	60440,27	20825,02	52,57
Стоимость основных производственных фондов, млн. руб.	157182,58	117794,9	212661,6	219348,1	211601,3	54418,72	34,62
<b>Уровень инвестиций</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,24</b>	<b>0,29</b>	<b>0,28</b>	0,03	12,00

Уровень инвестиций остается стабильным в течение рассматриваемого периода, колеблясь в диапазоне от 0,24 до 0,29. В 2022 и 2023 годах наблюдался небольшой рост уровня инвестиций по сравнению с предыдущими годами. В целом уровень инвестиций находится на относительно постоянном уровне, что может свидетельствовать об устойчивости финансовых вложений в развитие системы магистральных нефтепроводов. Поддержание уровня инвестиций на стабильном уровне может помочь эффективно модернизировать и развивать трубопроводную инфраструктуру.

На основании представленных данных можно сделать вывод о стабильном уровне инвестиций в развитие нефтепроводной системы в рассматриваемый период.

Еще одним не менее важным аспектом в этом секторе является технологическая независимость. Экспертная группа решила обратить внимание на ориентацию на импортозамещение при подсчете и оценке результатов. Для правильного расчета коэффициента необходимо учитывать объем финансирования, выделяемый на научно-исследовательские (НИОКР), а также объем финансирования, выделяемый на замену техники по программе технического перевооружения (ТПР).

Таблица 16 – Расчет коэффициента технической независимости ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
Выделено средств всего по программе развития, млн. руб.	23092,81	16657,84	26122,09	36198,94	35315,51	12222,70	52,93
Выделено средств всего по программе технического перевооружения, млн. руб.	12239,19	9161,81	14684,48	18783,63	18410,96	6171,77	50,43
из них:							
заемные средства, млн. руб.	0	0	0	0	0	0,00	0,00
собственные средства, млн. руб.	12239,19	9161,81	14684,48	18783,63	18410,96	6171,77	50,43
<b>Коэффициент технической независимости</b>	<b>0,53</b>	<b>0,55</b>	<b>0,56</b>	<b>0,52</b>	<b>0,52</b>	<b>-0,01</b>	<b>-1,89</b>

Значение коэффициента технологической независимости за исследуемый период варьируется от 0,52 до 0,56. Максимальное значение коэффициента было достигнуто в 2021 году (0,56), а минимальное – в 2022 и 2023 годах (0,52). Показатель технологической независимости остается на относительно стабильном уровне, не сильно отклоняясь от среднего уровня.

Полученные данные свидетельствуют о желании компании снизить зависимость от импорта, поскольку большая часть инвестиций идет на модернизацию основных фондов, а также на исследования и разработки. Также отметим, что доля импортных товаров в закупках компании составляет в среднем 10 %, однако доля импортных комплектующих и деталей в некоторых товарных категориях существенно выше. Перебои в поставках этих комплектующих могут серьезно повлиять на объемы и качество выполняемых компанией работ.

Следующий аспект, который мы рассмотрим, — это темпы роста компании относительно отрасли, что отражается в коэффициенте интенсивности роста.

Уровень транспортировки по нефте- и газопроводам «Транснефти» определяет добычу нефти и производство нефтепродуктов в России. Поэтому важно соотносить объемы добычи нефти в отрасли с объемами транспортировки компании (таблица 17). Если коэффициент меньше единицы, это может свидетельствовать о сокращающихся процессах в компании.

Таблица 17 – Расчет коэффициента интенсивности роста ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Объем добычи нефти в РФ, млн. т.	556	561	513	523	535	530
Темп роста объема добычи нефти в РФ, %	-	100,90	91,44	101,95	102,29	99,07
Объем транспортирования нефти ООО «Транснефть – Дальний Восток», млн. т.	50	50	50	52	52	56
Темп роста объема транспортирования нефти ООО «Транснефть – Дальний Восток», %	-	100,00	100,00	104,00	100,00	107,69
<b>Коэффициент интенсивности роста</b>	-	<b>0,99</b>	<b>1,09</b>	<b>1,02</b>	<b>0,98</b>	<b>1,09</b>

В 2019 и 2022 годах наблюдался самый высокий рост, превысивший единицу, что свидетельствует о более интенсивном развитии компании в эти годы. Увеличение показателя связано с увеличением объемов перевозок. Нефтепровод ООО «Транснефть – Дальний Восток» рассчитан на объем транспортировки 50 млн тонн в год. Однако по состоянию на 2021 год за счет использования



противотурбулентных присадок удалось добиться большей производительности.

В 2020 и 2021 годах темп роста составлял менее единицы (0,98 и 1,02 соответственно), что может свидетельствовать о снижении интенсивности роста компании в эти периоды. В целом коэффициент интенсивности роста колеблется в пределах от 0,98 до 1,09, что может свидетельствовать об относительной стабильности темпов развития компании на протяжении рассматриваемого периода. Компания демонстрировала различные темпы роста в течение рассматриваемого периода, но в целом сохраняет относительную стабильность на протяжении всего периода.

Еще одним аспектом, который мы рассматриваем, является самостоятельность компании в разработке и реализации стратегии, учитывающей интересы самой компании, отрасли и национальной экономики. Этот аспект характеризуется фактором независимости. Экспертная группа отметила, что нефте-транспортная отрасль является стратегически важной, поэтому коэффициент независимости должен быть минимизирован до максимально возможного уровня, не превышающего 10 %.

ООО «Транснефть – Дальний Восток» является обществом с ограниченной ответственностью, поэтому его уставный капитал разделен на доли (паи), принадлежащие участникам (учредителям) общества. Уставный капитал ООО «Транснефть – Дальний Восток» формируется за счет вкладов участников и является основным источником финансирования деятельности организации.

В таблице 18 представлены данные об учредителях компании ООО «Транснефть - Дальний Восток»

Таблица 18 – Состав учредителей ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Учредители	Доля, %	Стоимость, млрд. руб.	С какой даты
АО "ЧЕРНОМОРТРАНСНЕФТЬ" (край Краснодарский, г. Новороссийск)	24,39	30,5	26.01.2016

АО "ТРАНСНЕФТЬ - ДРУЖБА" (обл. Брянская, г. Брянск)	19,52	24,5	03.08.2009
ООО "ТРАНСНЕФТЬ - ВОСТОК" (обл. Иркутская, г. Братск)	17,05	21,4	03.08.2009
АО "ТРАНСНЕФТЬ - СИБИРЬ" (обл. Тюменская, г. Тюмень)	15,57	19,5	21.02.2011
АО "ТРАНСНЕФТЬ - ВЕРХНЯЯ ВОЛГА" (обл. Нижегородская, г. Нижний Новгород)	10,6	13,3	03.08.2009
АО "ТРАНСНЕФТЬ - УРАЛ" (Респ. Башкортостан, г. Уфа)	5,81	7,3	03.12.2010
ООО "ТРАНСНЕФТЬ - ПОРТ КОЗЬМИНО" (край Приморский, г. Находка)	3,82	4,8	29.12.2012
ООО "ТРАНСНЕФТЬ-ПОРТ ПРИМОРСК" (обл. Ленинградская, р-н Выборгский)	3,24	4,1	03.12.2010

По данным таблицы видно, что 100 % учредителей ООО «Транснефть – Дальний Восток» являются не только российскими компаниями, но и компаниями системы «Транснефть». На основании представленных данных об отсутствии иностранного капитала в общем размере уставного фонда общества можно сделать вывод об отсутствии риска по критерию коэффициента независимости. Поскольку доля иностранного капитала отсутствует, компания не зависит от иностранных инвестиций или влияния иностранных инвесторов, что позволяет снизить потенциальные риски, связанные с внешними факторами. Таким образом, отсутствие иностранного капитала в уставном фонде компании свидетельствует о ее финансовой независимости от иностранных инвестиций.

Следующим аспектом является рассмотрение относительной доли рынка анализируемой компании путем сравнения ее с долей рынка ее основного конкурента, что позволит оценить конкурентоспособность компании.

Основным конкурентом ООО «Транснефть – Дальний Восток» на Дальнем Востоке является ООО «РН-Комсомольский НПЗ», контролирующее ПАО «Роснефть-НК». Сравним показатели объемов транспортировки нефти этих двух компаний в таблице 19.

Таблица 19 – Расчет относительной доли рынка ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
Объем транспортирования нефти ООО «Транснефть – Дальний Восток», млн. т.	50	50	52	52	56	6	12,00
Объем транспортирования нефти ООО «РН-Комсомольский НПЗ», млн. т.	7,23	5,86	6,59	6,92	8,51	1,28	17,70
<b>Относительная доля рынка</b>	<b>6,92</b>	<b>8,53</b>	<b>7,89</b>	<b>7,51</b>	<b>7,48</b>	0,56	8,09

Из представленных данных видно, что относительная рыночная доля ООО «Транснефть – Дальний Восток» колеблется от 6,92% до 8,53% в период с 2019 по 2023 год. За этот период наблюдались некоторые колебания этого показателя, но в целом компания сохраняет относительно стабильное положение на рынке.

В целом ООО «Транснефть – Дальний Восток» является монополистом в бизнесе по транспортировке нефти по нефтепроводам, так как другие компании транспортируют нефть для дальнейшей переработки с целью личного использования. А ООО «Транснефть-Дальний Восток» транспортирует нефть не только на свои НПЗ, но и на другие территории России, а также за пределы РФ.

Последним важным аспектом коэффициентного анализа является независимость персонала компании. Коэффициент независимости персонала отражает способность эффективной работы предприятия, занимающегося транспортировкой нефти, при изменении миграционной политики на международном и национальном уровнях. Формула расчета будет выглядеть следующим образом:

$$K_{\text{кадр.независ.}} = \frac{N_{\text{ин.раб.}}}{N_{\text{общ}}}, \quad (4)$$

Таблица 20 – Расчет коэффициента кадровой независимости

Показатель	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
Среднесписочная численность работников предприятия, чел.	1537	1549	1572	1562	1573	36	2,34
Численность иностранных работников, чел.	0	0	0	0	0	0	0
<b>Коэффициент кадровой независимости</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

По представленным данным можно сделать вывод, что компания способна обеспечить стабильную и эффективную работу даже при изменении миграционной политики, поскольку процент иностранных работников в общей численности сотрудников равен нулю. Однако важно отметить, что предприятия, занимающиеся транспортировкой нефти, имеют особенность: обслуживание удаленных участков нефтепровода осуществляется местным населением регионов, зачастую не обладающим высокой квалификацией.

В таблице 21 представлены весовые коэффициенты индикаторов, которые были рассчитаны исходя из ответов экспертов в анкете.

Таблица 21 – Весовые коэффициенты индикаторов

Показатель	Весовой коэффициент
Коэффициент текущей ликвидности	0,1
Коэффициент автономии	0,08
Уровень износа основных производственных фондов	0,13
Уровень инвестиций	0,12
Коэффициент интенсивности роста	0,09
Коэффициент независимости предприятия	0,1
Относительная доля рынка	0,1
Коэффициент технической независимости	0,19
Коэффициент кадровой независимости	0,09
Итого:	1

В таблице 22 суммируем все показатели, поскольку теперь, учитывая значения всех восьми показателей и их весовой коэффициент, можно определить интегральный показатель, отражающий общий уровень обеспечения экономи-

ческой безопасности предприятия. Этот интегральный показатель позволит оценить и сравнить уровень обеспечения экономической устойчивости и безопасности предприятия в целом на основе комплексного анализа различных сторон его деятельности.

Формула расчета интегрального показателя обеспечения экономической безопасности предприятия:

$$K_{\text{ОЭБ}} = \sum b_i \times K_{01}, \quad (5)$$

где  $b_i$  - весовые коэффициенты индикаторов;

$K_{01}$  - коэффициенты, учитывающие различия между фактическими значениями конкретных показателей и их нормативными значениями, как по количественным показателям, так и по структуре.

Таблица 22 – Расчет интегрального показателя обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	Норма	Весовой коэффициент	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Коэффициент текущей ликвидности	1,5	0,1	3,59	2,47	3,99	4,95	1,30
Коэффициент автономии	0,5	0,08	0,74	0,78	0,79	0,80	0,81
Уровень износа основных производственных фондов	0,5	0,13	0,86	0,79	0,91	0,85	0,82
Уровень инвестиций	0,2	0,12	0,25	0,25	0,24	0,29	0,28
Коэффициент интенсивности роста	1	0,09	0,99	1,09	1,02	0,98	1,09
Коэффициент независимости предприятия	0,1	0,1	0	0	0	0	0
Относительная доля рынка	0,75	0,1	6,92	8,53	7,89	7,51	7,48
Коэффициент технической независимости	0,5	0,19	0,53	0,55	0,56	0,52	0,52
Коэффициент кадровой независимости	0,1	0,09	0	0	0	0	0
Интегральный показатель обеспечения экономической безопасности	-	-	1,94	2,09	2,13	2,14	1,90

По шкале, представленной в таблице 12, и полученным значениям интегрального показателя можно сказать, что обеспеченность экономическим риском на протяжении всего исследуемого периода с 2019 по 2023 год находилась на высоком уровне. Показатель в отдельные годы превышал нормативное значение в 2 раза, что может свидетельствовать о высокой степени эффективности и стабильности ООО «Транснефть – Дальний Восток» в обеспечении экономической безопасности в рассматриваемый период. Это демонстрирует успех компании и ее способность адаптироваться к меняющимся рыночным условиям и внешней среде. Высокий уровень интеграции также может свидетельствовать об эффективном управлении рисками, рациональном использовании ресурсов и стратегическом планировании деятельности компании.

Для более детальной оценки важно изучить конкретные риски компании. С этой целью также был проведен экспертный опрос, в ходе которого сотрудникам компании было предложено оценить те или иные риски по 10-балльной шкале в порядке значимости контроля. Результат экспертного опроса отражен в таблице 23.

Таблица 23 – Оценка специфических рисков ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Риски	Средняя оценка экспертов	Уровень важности контроля риска
Кадровые и социальные риски	6,91	8
Риски аварий и инцидентов	9,00	10
Риски, связанные с природно-климатическими явлениями	5,91	7
Риск противоправных действий	8,09	9
Риск изменения грузооборота	3,73	1
Валютные и процентные риски	4,00	2
Кредитные риски	4,36	5
Правовые риски	4,82	6
Финансовые санкции	4,09	3-4
Риск запрета импорта товаров и услуг	4,09	3-4

Из представленных данных видно, что эксперты оценили риски аварий и происшествий, а также риск противоправных действий наибольшую оценку. Это указывает на значительную важность и необходимость контроля данных рисков для обеспечения экономической безопасности и стабильности предприятия.

С другой стороны, риск изменения грузовых перевозок имеет относительно низкий рейтинг (3,73) и минимальный уровень контрольной значимости, что может привести к снижению значимости этого риска для предприятия.

Подводя итог всей главы, можно сделать следующие выводы:

– политические изменения, в том числе в нефтяном законодательстве, могут оказать существенное влияние на деятельность компании, поэтому необходимо тщательно отслеживать политическую ситуацию и адаптировать бизнес-процессы к изменениям. Экономические факторы также могут повлиять на финансовое состояние компании, поэтому вам необходимо разработать стратегию управления своими финансами и налоговым бременем. Технологические факторы играют важную роль в современной добыче и транспортировке нефти. Внедрение современных технологий и оборудования позволяет повысить эффективность производства и улучшить качество продукции. Компания должна инвестировать в технологическое развитие и обучение сотрудников;

– компания имеет хорошие возможности для роста, такие как возможность увеличения внутреннего потребления труб, расширения экспорта и сотрудничества с другими компаниями. Однако для успешного развития необходимо учитывать угрозы и слабые стороны, разрабатывать структуры, позволяющие их минимизировать, и использовать сильные стороны в свою пользу;

– общий показатель оценки экономической безопасности предприятия, за исключением 2019 года, достигает высокого уровня. При этом с каждым годом она становится выше, что говорит о постоянном экономическом росте и развитии компании;

– высокий уровень интегрального показателя обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть-Дальний Восток» на протяжении всего перио-

да исследования свидетельствует об успешности компании и ее способности адаптироваться к меняющимся рыночным условиям и внешней среде;

– специфические для компании риски, такие как риски аварий и происшествий и риск противоправных действий, требуют особо важного внимания и контроля для обеспечения экономической безопасности, и стабильности компании.



### 3 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ООО «ТРАНСНЕФТЬ – ДАЛЬ- НИЙ ВОСТОК»

#### **3.1 Проблемы и угрозы экономической безопасности ООО «Транс- нефть – Дальний Восток»**

В ходе проведения оценки экономической безопасности ООО «Транс-нефть – Дальний Восток» были выявлены проблемы:

- высокая дебиторская задолженность;
- низкая фондоотдача;
- отрицательный коэффициент обеспеченности собственными средствами;
- высокая степень износа основных производственных фондов.

Рассмотрим подробно каждую выявленную проблему и вытекающую из нее угрозу экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток».

Дебиторская задолженность оказывает влияние на различные показатели деятельности предприятия, такие как: структура оборотных активов, основные активы, продолжительность финансового цикла, ликвидность, платежеспособность, выручка от реализации и источники ликвидности. Увеличение объема дебиторской задолженности может привести к увеличению затрат на ее погашение, замедлению оборотов, увеличению финансового цикла и замене цикла активов и деятельности.

Высокая доля дебиторской задолженности в оборотных активах существенно влияет на показатели абсолютной и текущей ликвидности. Рост дебиторской задолженности увеличивает потребность в дополнительных источниках финансирования, что может негативно отразиться на платежеспособности компании. списание безнадежных долгов также может привести к финансовым проблемам и даже неплатежеспособности.

Фондоотдача – показатель, отражающий количество денежных средств на каждую единицу стоимости основных средств организации.

Важно отметить, что результаты расчета фондоотдачи сами по себе не являются показателем эффективности использования производственных фондов, а лишь показывают соотношение объема выручки от реализации со стоимостью основных средств. Для оценки эффективности использования производственных фондов необходимо проанализировать динамику показателя эффективности фонда за период времени, например, за несколько лет.

Значение меньше 1 в отрасли транспортировки нефти указывает на то, что компания неэффективно использует свои оборотные активы для получения дохода. Доходность фонда менее 1 означает, что каждый рубль вложенных оборотных средств принес менее одного рубля дохода. Это может указывать на плохую эффективность использования ресурсов, возможные проблемы с управлением запасами, продажами или другими аспектами деятельности компании.

Для сектора транспортировки нефти это может означать, что у предприятий могут возникнуть проблемы с управлением логистикой, неэффективное использование транспортных средств, недостаточные мощности или другие факторы, которые могут поставить под угрозу общую эффективность бизнеса. Важно проанализировать причины низкой доходности фондов и принять меры по улучшению использования оборотных средств и увеличению доходов от предпринимательской деятельности.

На низкую фондоотдачу в секторе транспортировки нефти может влиять ряд факторов:

- транспортировка нефти требует значительных инвестиций в основной капитал. Высокие затраты на основные средства могут снизить эффективность фонда;

- транспортировка нефти сопряжена с высокими рисками, такими как аварии, разливы нефти, экологические проблемы и т.д. для снижения рисков и обеспечения безопасности могут потребоваться дополнительные затраты, что также может повлиять на перевод средств;

- в сфере транспортировки нефти необходимо постоянно обновлять и модернизировать основные средства для обеспечения безопасности, соответствия

стандартам и повышения эффективности, что также может снизить коэффициент доходности фонда;

– низкая фондоотдача может быть обусловлена и внешними факторами, такими как колебания цен на нефть, изменение законодательства, экономические кризисы и другие факторы, которые могут повлиять на финансовую эффективность предприятия в сфере транспортировки нефти.

Коэффициент надежности внутреннего оборотного капитала отражает, насколько компания зависит от внешних источников финансирования и способна обеспечить свои текущие оборотные активы за счет собственных средств. Если этот коэффициент ниже нормального, это может указывать на то, что компания слишком зависит от внешних источников финансирования, что увеличивает стоимость капитала и ставит под угрозу финансовую устойчивость.

Отрицательный коэффициент надежности оборотного капитала означает, что компания не имеет достаточного объема оборотного капитала и полностью зависит от внешних источников финансирования. Это может быть вызвано такими факторами, как высокий процент краткосрочных кредитов, низкая норма прибыли, неэффективное управление активами и другие проблемы.

Отрицательный коэффициент собственного оборотного капитала в отрасли трубопроводного транспорта указывает на то, что компания использует больше средств, чем имеет на балансе, для обеспечения оборотных активов. Это может иметь ряд негативных последствий:

- недостаток ликвидности;
- риск финансовой нестабильности;
- высокие финансовые затраты;
- ограничения в развитии.

Для улучшения финансового положения компании в данной ситуации необходимо принять такие меры, как увеличение собственного капитала за счет привлечения дополнительных инвестиций, оптимизация структуры активов и пассивов, улучшение управления запасами и кредитами и сокращение краткосрочных обязательств.

Износ – это процесс постепенного снижения стоимости и качества производственных ресурсов, вызванный их естественным старением и влиянием внешних факторов.

Физический износ основных средств отражает ухудшение их физического состояния, работоспособности и снижение затрат вследствие износа.

Нормативный срок службы (срок полезного использования) определяется как средний период времени, в течение которого актив может использоваться до того, как потребуется его замена или капитальный ремонт. Этот период времени зависит от различных факторов, таких как интенсивность использования, условия окружающей среды, долговечность материалов и регулярность технического обслуживания.

Высокий уровень износа основных фондов в отрасли трубопроводного транспорта может иметь ряд негативных последствий:

- снижение производительности. Изношенное оборудование и инфраструктура конструкций могут привести к снижению производительности и эффективности операций по транспортировке нефти. Это может привести к задержкам, авариями;

- увеличение затрат на техническое обслуживание. Старое и изношенное оборудование требует больших затрат на обслуживание, ремонт и замену. Это может снизить операционные расходы компании и снизить ее рентабельность;

- риск аварий и простоев. Изношенное оборудование увеличивает риск аварий, простоев и непредвиденных ситуаций, которые могут привести к убыткам, экологическому ущербу и ухудшению репутации компании;

- снижение конкурентоспособности. Высокий уровень износа основных фондов может снизить конкурентоспособность компании нефтепереработочной отрасли, поскольку она может быть менее эффективной и надежной с точки зрения затрат, по сравнению с конкурентами.

В целях предотвращения негативных последствий высоких темпов износа эксплуатационных фондов в сфере трубопроводного транспорта необходимо

проводить регулярное техническое обслуживание и модернизацию оборудования, инвестировать средства в модернизацию и замену устаревшего оборудования, разрабатывать стратегии по его совершенствованию, эффективности и безопасности оперативного транспорта.

### **3.2 Разработка мероприятий по улучшению обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»**

Для того, чтобы улучшить уровень обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть - Дальний Восток» необходимо принять следующие меры:

- снижение издержек. Для этого компания должна установить стандарты расходов и строго следить за их соблюдением. Реализация бюджета позволит снизить затраты бизнеса до необходимого уровня;

- оптимизация денежных потоков. Для этого важно регулярно проверять свой баланс денежных средств, чтобы иметь точное представление о средствах, имеющихся на кассе и счетах компании, для принятия текущих платежных решений. Также необходимо разработать бюджет движения денежных средств на будущий период.

В таблице 24 приведен перечень основных мер, которые смогут увеличить поток денежных средств в компании.

Таблица 24 – Меры повышения потока денежных средств

	Кратковременные меры	Долговременные меры
Меры	Оптимизация обязательств перед кредиторами Внедрение и применение системы кредитования при продажах	Формулирование финансового плана компании Поиск ключевых стратегических партнеров
Повышение потока денежных средств	Оптимизация расходов Планирование налогов Отсрочка платежей по долгам	Установление долгосрочных контрактов с учетом предоставления скидок или отсрочки платежей

Целью укрепления предприятия является своевременное и бесконфликтное выполнение обязательств перед партнерами и государством, обеспечивающее положительные результаты для всех сторон:

– увеличение продаж. Для этого необходимо развивать отношения с существующими клиентами, привлекать новых клиентов, предлагать новые товары или услуги, вносить изменения в систему скидок;

– оптимизация кредиторской задолженности. Важно договариваться с поставщиками о погашении долга по мере закупки товара. Также можно использовать

краткосрочные банковские кредиты для погашения задолженности;

– кредитный менеджмент и модификация кредитной политики. Чтобы улучшить управление дебиторами, вам необходимо классифицировать их по срокам платежей, предлагать скидки при досрочном погашении.

Для эффективного управления кредитами и долгами ООО «Транснефть-Дальний Восток» необходимо применять следующие методы:

– отслеживать статус расчетов с клиентами на основании платежей;

– провести анализ кредитной структуры компании по «возрастным» категориям или по признаку отсрочки платежей;

– контролировать соотношение долгов и кредитов;

– разработка порядка взыскания задолженности, включая уведомления о дате оплаты, возможности продления сроков, порядке взыскания задолженности;

– использование судебного пути взыскания долгов. Если суд не сможет взыскать долг, бизнес может списать непоплаченный долг для уменьшения налогооблагаемого дохода, что приведет к уменьшению налоговых выплат;

– предоставляем скидки при досрочной оплате.

Для совершенствования управления расчетами с покупателями ООО «Транснефть – Дальний Восток» может рассмотреть следующие шаги:

– сбор данных о покупателях и анализ полученной информации;

– решить, предоставить или отказать в кредите. Руководитель отдела собирает дополнительную информацию исходя из размера самого кредита на товар. Источниками информации могут быть внутренние данные о поведении клиентов в прошлом, информация специализированных агентств и т. д. Клиен-

тов можно разделить на пять групп в зависимости от уровня риска, связанного с возможной неоплатой дебиторской задолженности (таблица 25).

Таблица 25 – Разделение клиентов на категории в зависимости от степени риска

Группа риска	Классификация
1	2
I	Доверенный клиент
II	Покупатели, которым можно предоставить ограниченный товарный кредит

Продолжение таблицы 25

1	2
III	Покупатели, для которых предоставление коммерческого кредита возможно только при наличии соответствующего обеспечения
IV	Покупатели, кредитование которых связано с высоким риском неплатежей и, следовательно, не рекомендуется
V	Подозрительный клиент

Первой группе клиентов предоставляется автоматическая отсрочка платежа за продукцию. Для второй группы отсрочка может быть предоставлена до определенной суммы, установленной компанией. Для третьей группы установлен более жесткий лимит отсрочки. Отсрочка по четвертой группе предоставляется по индивидуальному решению. Пятая категория клиентов не имеет права на отсрочку платежа.

Для снижения претензий со стороны покупателей для ООО «Транснефть – Дальний Восток» важен отбор потенциальных заказчиков и определение условий оплаты услуг, предусмотренных договорами. Отбор клиентов может осуществляться на основе различных критериев, таких как соблюдение сроков оплаты, финансовая устойчивость, платежеспособность и экономические и финансовые возможности компании. Например, можно использовать следующие условия продажи в кредит:

- покупатель получает скидку 5 % на оплату услуг в течение первых 10 дней с момента оказания услуг;

- полная оплата стоимости продукции производится при оплате с 11 по 30 число кредитного периода;

- в случае просрочки платежа более одного месяца покупатель обязан уплатить неустойку, размер которой зависит от срока оплаты;

- 100 %-ая предоплата исходя из условий договора, выбор условий продажи, гарантирующих гарантированное получение денежных средств, например, получение крупных сумм кредита под залог (материальные активы, имущество, поручительства).

Необходимо классифицировать дебиторскую задолженность ООО «Транс-нефть – Дальний Восток» согласно временным условиям ее возникновения и осуществлять мониторинг безнадежной задолженности для создания адекватного резерва. Данные меры помогут снизить уровень дебиторской задолженности на предприятии. Для взыскания задолженности наиболее эффективными методами являются рассылка писем, звонки, личные визиты и продажа долгов специализированным организациям.

В условиях российских условий для совершенствования кредитного менеджмента предлагаются следующие процедуры:

- исключение партнеров высокого риска;
- планирование расчетов компании с контрагентами на будущий период;
- прогноз текущей деятельности;
- создать условия для взыскания просроченной задолженности;
- введение системы санкций за просрочку платежей контрагентами;
- использование современных методов рефинансирования долга.

Есть много способов увеличить доходность по дебиторской задолженности и минимизация возможных потерь.

Выставление счета. Регулярное выставление счетов позволяет распределить платежи клиентов в разное время, что способствует более стабильному потоку средств.



Для обеспечения положительного финансового состояния предприятия необходимо повысить ответственность покупателей за нарушение условий сроков платежей.

### **3.3 Экономическая эффективность предложенных мероприятий**

Далее проанализируем эффективность мероприятия по сокращению дебиторской задолженности в ООО «Транснефть - Дальний Восток».

Проанализируем, будут ли покупатели пользоваться предлагаемой скидкой в 5 % при оплате в течение 10 дней, если максимальный срок отсрочки составляет 45 дней.

Для расчета цены отклонения скидки воспользуемся следующей формулой.

Общая цена отказа = (процент скидки: (100 % – процент скидки)) × 360:  
(максимальный период отсрочки – период скидки) × 100 %.

Следовательно, цена отказа от скидки 5 % будет равна:  $(5 \% : (100 \% - 5 \%)) \times 360 : (45 - 10) \times 100 \% = 54,12 \%$ .

Это означает, что, если покупатель решит отказаться от скидки в размере 5% и заплатить позже, его общая цена за отказ от скидки составит 54,12 % от стоимости продуктов.

Учитывая, что этот показатель выше банковской процентной ставки по краткосрочному кредиту (24%), можно предположить, что большинство покупателей воспользуются скидкой в 5% и оплатят в 10-й срок, что уменьшит период взыскания денежных средств.

Далее проанализируем, будет ли ООО «Транснефть – Дальний Восток» выгодно предоставлять скидку.

Ожидаемый объем продаж: 45 000 млн. руб.

Сумма дебиторской задолженности до скидки: 45 000 млн. рублей × 45 дней : 360 дней = 5 625 млн. рублей.

Сумма дебиторской задолженности после скидки: 5625 млн. рублей × 10 дней : 360 дней = 156,25 млн. рублей.

Предоставление скидки позволит снизить размер дебиторской задолженности до 156,25 млн рублей, что высвободит деньги для дальнейших инвестиций.

Следовательно, размер активов, который будет освобожден у предприятия, увеличится.

Рассчитаем размер активов, который высвободится у предприятия:

$$5625 \text{ млн. руб.} - 156,25 \text{ млн. руб.} = 5468,75 \text{ млн. руб.}$$

Потери на предоставляемую скидку составят:

$$45000 \text{ млн. руб.} \times 5 \% = 2250 \text{ млн. руб.}$$

Предоставление скидки в размере 5 % выгодно компании, поскольку потери от скидки меньше дополнительной прибыли. Рассмотрим ситуацию, когда предлагается скидка 5 % при 100 % предоплате.

Допустим, этот срок оплаты подходит для 40 % клиентов, что составляет 35 % от общего объема продаж.

Предположим, что выручка в следующем периоде останется на том же уровне, результаты расчетов представлены в таблице 26.

Таблица 26 – Расчет экономической эффективности мероприятий по уменьшению дебиторской задолженности

Показатели	Фактически за 2023 г.	С учетом мероприятия	Абсолютное изменение
Выручка, млн. руб.	53 330,21	53 330,21	–
Среднедневная выручка, млн. руб.	146,11	146,11	–
Дебиторская задолженность, млн. руб.	51 365,04	33 378,28	- 17 986,76
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	1,04	1,60	0,56
Длительность оборота дебиторской задолженности, дни	351	228	- 123
Высвобождение денежных средств, млн. руб.	–	- 17 986,76	–
Потери на предоставление скидки, млн. руб.	–	2 586,25	–
Чистая прибыль, млн. руб.	2 493,59	17 894,1	15 400,51

Убытки от предоставления скидки составят:  $51\,365,04 \text{ млн. руб.} \times 5 \% = 2\,586,25 \text{ млн. руб.}$

Чистая прибыль с учетом предоставления скидки составит: 24 93,59 млн руб. (текущая прибыль) + 17 986,76 млн. руб. (дополнительная прибыль) – 2 586,25 млн. руб. (убытки от скидки) = 17 894,1 млн. руб.

Поэтому предоставление скидки поможет компании не только сократить дебиторскую задолженность, но и увеличить ликвидность и чистую прибыль.

Приведем в таблице 27 прогнозные значения коэффициентов ликвидности с учетом того, что освободившиеся средства будут использованы для погашения

обязательств перед кредиторами.

Таблица 27 – Прогноз значений коэффициентов финансовой устойчивости

Показатель	Норматив	2023 г.	2024 г.	Абсолютноеизменение
Коэффициенттекущейликвидности	2	1,30	1,02	-0,28
Коэффициентфинансовойнезависимости	0,6	0,81	0,86	0,05
Коэффициент обеспеченностисобственными оборотными средствами	0,5	- 0,21	-0,12	0,09

Из представленной таблицы видно, что коэффициент финансовой независимости превышает нормативное значение, увеличиваясь до 0,86. Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, хотя и не достиг порогового значения, также улучшился. Рассчитанные изменения показателей финансовой устойчивости подтверждают эффективность предложенных мер.

Теперь можем рассчитать уровень экономической безопасности с учетом предложенных нами мер (таблица 28).

Таблица 28 – Повторный расчет уровня экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Индикатор	2023 г.	2024 г.	Абсолютноеизменение
Финансоваябезопасность	1,58 (С)	1,70 (С)	0,12
Технологическаябезопасность	3,75 (В)	3,75 (В)	–
Кадроваябезопасность	6,67 (В)	6,67 (В)	–
Правоваябезопасность	3,55 (В)	3,55 (В)	–
Интеллектуальнаябезопасность	6,35 (В)	6,35 (В)	–
Экономическаябезопасность	21,91 (В)	22,03 (В)	0,12

При условии неизменности остальных функциональных составляющих, интегральный показатель экономической безопасности с предложенными нами мерами увеличивается.

Далее рассчитаем влияние предложенной меры на обеспечение экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток».

Таблицы 29 – Прогноз значений коэффициентов текущей ликвидности и автономии ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	Норма	2023 г.	2024 г.	Абсолютное изменение 2023 г. к 2019 г.	Темп прироста 2023 г. к 2019 г.
Коэффициент текущей ликвидности	1,5 – 2,5	1,30	1,54	0,24	18,46
Коэффициент автономии	> 0,5	0,81	0,86	0,05	1,18

По данным таблицы 29 видно, что показатели финансовой устойчивости обеспечения экономической безопасности с предложенными нами мерами увеличиваются. Причем, коэффициент текущей ликвидности увеличился до 1,54, тем самым войдя в пороговое значение.

Теперь, рассчитаем интегральный показатель обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток» с предложенными нами мерами, при условии, что остальные составляющие останутся неизменными.

Таблицы 30 – Повторный расчет уровня обеспечения экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток»

Показатель	Норма	Весовой коэффициент	2023 г.	2024 г.	Абсолютное изменение
<b>Коэффициент текущей ликвидности</b>	<b>1,5</b>	<b>0,1</b>	<b>1,30</b>	<b>1,54</b>	<b>0,24</b>
<b>Коэффициент автономии</b>	<b>0,5</b>	<b>0,08</b>	<b>0,81</b>	<b>0,86</b>	<b>0,05</b>
Уровень износа основных производственных фондов	0,5	0,13	0,82	-	-
Уровень инвестиций	0,2	0,12	0,28	-	-
Коэффициент интенсивности роста	1	0,09	1,09	-	-
Коэффициент независимости предприятия	0,1	0,1	0	-	-

Относительная доля рынка	0,75	0,1	7,48	-	-
Коэффициент технической независимости	0,5	0,19	0,52	-	-
Коэффициент кадровой независимости	0,1	0,09	0	-	-
<b>Интегральный показатель обеспечения экономической безопасности</b>	-	-	<b>1,90</b>	<b>1,92</b>	<b>0,02</b>

Таким образом, по данным таблицы 30 видно, что интегральный показатель обеспечения экономической безопасности увеличивается на 0,02. Данный факт подтверждает экономическую эффективность предложенных мер.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обеспечение экономической безопасности в сфере транспортирования нефти по трубопроводам является важным аспектом деятельности не только для компании ООО «Транснефть – Дальний Восток», но и для всей страны в целом. Управление рисками, обеспечение надежности и эффективности работы трубопроводов имеют прямое влияние на стабильность поставок нефти и финансовые результаты как компании, так и всей отрасли.

Перед тем как проанализировать обеспечение экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток», сначала был оценён уровень экономической безопасности компании с помощью методики О.А. Рязановой и А.С. Логинова. Данная методика включала в себя несколько этапов, на протяжении выполнения которых сначала были выбраны и проанализированы индикаторы экономической безопасности в отдельных функциональных сферах, которые играют важную роль для отрасли транспортирования нефти. Далее они были приведены к единому виду для удобства оценивания. После этого полученные значения в группах складывались и сравнивались с оценочной шкалой. Путем суммирования показателей функциональных составляющих был посчитан интегральный показатель уровня экономической безопасности организации и сравнивался со шкалой. По итогам оценки индикатор экономической безопасности ООО «Транснефть – Дальний Восток», за исключением 2019 года, демонстрирует стабильный высокий уровень. Более того, с каждым последующим годом он продолжает увеличиваться, что свидетельствует об устойчивом экономическом росте и прогрессе компании.

Для оценки обеспечения экономической безопасности была выбрана методика А.А. Капырина, которая включала в себя анализ таких важных показателей, как коэффициенты технической и кадровой независимости предприятия, уровень инвестиций, износ основных производственных фондов и др. С целью получения недостающих пороговых значений был проведен экспертный опрос, участниками которого стали сотрудники ООО «Транснефть – Дальний Восток». После проведения оценки был сделан вывод, что обеспечение экономической

безопасности в исследуемый период с 2019 по 2023 год было на высоком уровне.

Для более глубокого анализа необходимо было изучить конкретные риски, характерные для данного предприятия. В этой связи, также был проведен экспертный опрос, в рамках которого сотрудникам предприятия было предложено оценить различные риски по десятибалльной шкале в порядке их важности для контроля. Эксперты поставили на первые места риски аварий и инцидентов, а также риск противоправных действий. Это подчеркивает значительную важность и необходимость контроля данных рисков для обеспечения экономической безопасности предприятия и его стабильности деятельности.

Однако, несмотря на высокие интегральные показатели обеспечения экономической безопасности, в ООО «Транснефть – Дальний Восток» были выявлены основные проблемы и угрозы, которые включали в себя: высокую дебиторскую задолженность, низкую фондоотдачу, отрицательный коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, а также высокий уровень износа основных производственных фондов.

Для снижения уровня дебиторской задолженности было предложено предоставлять клиентам скидку в 5 % на кредиты, при условии оплаты в 10-ти дневный срок при максимальном сроке отсрочки в 45 дней. Рассчитав прогноз значений показателей с предложенной мерой, было установлено, что дебиторская задолженность снизится на 17,9 млрд. руб. Было выявлено, что коэффициент финансовой независимости, коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами и интегральный показатель экономической безопасности также имеют положительную динамику, что доказало экономическую эффективность предложенных мероприятий.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Аболенцев, Ю.И. Экономическая безопасность России (проблемы методологии и организационно-правового обеспечения): учебное пособие / Ю.И. Аболенцев, В.И. Попов. – М., 2019. – 140 с.

2 Актуальные проблемы нефти и газа / отв. ред. М.Е. Селиверстова. – М. : ФГБУ ИПНГ, 2022. – 372 с.

3 Атавина, А.В. Оценка состояния экономической безопасности компании нефтяной отрасли на примере компании «Транснефть» / А.В. Атавина, Т.Д. Голикова, О.С. Котелянец // Эпоха криптоэкономики: новые вызовы и РЕГТЕХ в сфере ПОД/ФТ. – 2019. – С. 52–62.

4 Баженов, О.В. Развитие методики оценки уровня экономической безопасности предприятия нефтегазового комплекса / О.В. Баженов, К.В. Скворцова // Сборник научных статей ННГУ им. Н.И. Лобачевского. – 2018. – С. 358–363.

5 Бирюкова, В.В. Факторы устойчивого развития нефтяной компании / В.В. Бирюкова // Науковедение. – 2014. – № 5 (24). [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/factory-ustoychivogo-razvitiya-neftyanoy-kompanii>. Дата обращения: 04.04.2023.

6 Богданова, Т.В. Экономическая безопасность транспортных организаций: научно-методические подходы и практика оценки / Т.В. Богданова, А.А. Капырин, Р.В. Русинов // Вестник Университета (Государственный университет управления). – М., 2017. - Т. 10, № 4. – С. 55–59.

7 Брехова, Ю.В. О направлениях развития отечественной нефтяной отрасли в контексте обеспечения экономической безопасности России / Ю.В. Брехова / сборник материалов II межвузовской научной конференции - СПб, 2015. – 157 с.

8 Брехова, Ю.В. Об оценке системной несостоятельности предприятий нефтяного комплекса / Ю.В. Брехова // Научный вестник ВАГС. Серия: экономика. 2009. №2. – С. 74-78.



9 Быков, А.И. Развитие Российского нефтегазового комплекса структуре стратегии экономической безопасности страны / А.И. Быков, А.Н. Цацулин // Экономическая и информационная безопасность цифровых интеллектуальных экосистем. – 2023. – С. 286–331.

10 Валько, Д. В. Экономическая безопасность : учебное пособие для вузов / Д. В. Валько. — М. : Изд-во Юрайт, 2024. — 150 с.

11 Газиева, Р.Р. Анализ отраслевых особенностей и факторов, влияющих на экономическую безопасность предприятий нефтяной отрасли / Р.Р. Газиева // Нефтегазовая отрасль, экономическая безопасность, газ, мировой рынок, экономика. – 2021. – № 41. – С. 81–85.

12 Газиева, Р.Р. Система экономической безопасности предприятий нефтегазовой отрасли / Р.Р. Газиева // Инновации. Наука. Образование. – 2021. – № 41. – С. 97–100.

13 Гайфуллина, М.М. Оценка факторов, влияющих на эколого-экономическую безопасность нефтяной компании / М.М. Гайфуллина, А.А. Гинауллина // Актуальные вопросы экономики и управления в нефтегазовом бизнесе. – 2023. – С. 46–49.

14 Горенская, Е.В. Характеристика экономических преступлений в сфере добычи и транспортировки нефти / Е.В. Горенская // Вестник Восточного Сибирского института. – 2021. – № 2 (97). – С. 31–45.

15 Жуков, И.Ф. Современное состояние Российского нефтегазового комплекса // И.Ф. Жуков, Э.В. Коровин. – 2020. – № 1 (20). – С. 51–57.

16 Закревский, В.А. О формировании общих рынков нефти и нефтепродуктов Евразийского экономического союза / В.А. Закревский // Экономические стратегии. – 2022. – № 1 (181). – С. 58–71.

17 Иванова, А.В. Значение нефтяной промышленности в системе экономической безопасности региона / А.В. Иванова // Международный студенческий научный вестник. – 2018. – № 5. – С. 72.

18 Капырин, А.А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта: дис.... канд. экон. наук: 13.00.16 / А.А. Капырин – М., 2016. – 21 с.

19 Клементьева, А.А. Цифровая трансформация технологий ПАО «Транснефть» как элемент экономической безопасности / А.А. Клементьева, Д.С. Филлагина, Д.В. Удалов // Социально-экономическое развитие России в эпоху глобальных вызовов. – 2023. – С. 96–101.

20 Коблова, Ю.А. Нефтегазовый комплекс России: современные проблемы и угрозы энергетической безопасности / Ю.А. Коблова // Актуальные проблемы социально-гуманитарных и экономических знаний. – 2021. – С. 43–49.

21 Коваленко, О.А. Экономическая безопасность предприятия / О.А. Коваленко – М.: ЮНИТИ, 2018. – 359 с.

22 Корда, Н.И. Оценка внутренних рисков предприятий нефтегазовой отрасли / Н.И. Корда, В.С. Яицкая // Региональные особенности экономического развития в условиях цифровых трансформаций. – 2023. – С. 221–225.

23 Кормишкина, Л. А. Экономическая безопасность организации (предприятия) : учебное пособие / Л.А. Кормишкина, Е.Д. Кормишкин, И.Е. Илякова. – М. : ИНФРА-М, 2023. – 293 с.

24 Кузнецова, Е. И. Экономическая безопасность : учебник и практикум для вузов / Е. И. Кузнецова. –М. : Изд-во Юрайт, 2024. –338 с.

25 Мельников, А.В. Организационно-экономический механизм обеспечения инновационного развития нефтяной отрасли: дисс. ...канд. экон. наук : 10.01.14 / - СПб., 2014. – 56 с.

26 Муллакаев, М.С. Российско-Китайское энергетическое сотрудничество в нефтяной сфере: проблемы и перспективы / М.С. Муллакаев, Р.М. Муллакаев // Отношения между Россией и Китаем: прошлое, настоящее, будущее. – 2019. – С. 166–184.

27 Мусин, Б.М. Роль государственной политики в обеспечении безопасности транспортировки нефти и воздействие на экономику страны / Б.М. Му-

син, Э.Ф. Мухамадиева // Актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности государства, регионов, предприятия. – 2023. – С. 85–87.

28 Низамова, Г.З. Методический инструментарий оценки финансового потенциала нефтяной компании / Г.З. Низамова, М.М. Гайфуллина, А.Ф. Давлетшина // Экономика и управление. – 2019. – № 5 (149). – С. 111–116.

29 Панаедова, Г.И. Особенности и тенденции развития нефтегазовой отрасли России в условиях секторальных санкций / Г.И. Панаедова, Л.Н. Хрипкова // Экономика промышленности. – 2015. – № 2. – С. 4-12.

30 Рязанова, О.А. Методика оценки экономической безопасности предприятий топливно-энергетического комплекса / О.А. Рязанова, А.С. Логинов // Вектор экономики. – 2023. – № 9 (87). [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: [https://www.elibrary.ru/download/elibrary\\_54697725\\_88878762.pdf](https://www.elibrary.ru/download/elibrary_54697725_88878762.pdf). Дата обращения: 05.04.2024.

31 Самсонова, О.С. Методика оценки экономической эффективности транспортировки нефти различными видами транспорта / О.С. Самсонова // Экономика Сибири в условиях глобальных вызовов XXI века. – 2018. – С. 122–135.

32 Сергеев, А.А. Экономическая безопасность предприятия: учебник и практикум для вузов / А.А. Сергеев. – М. : Изд-во Юрайт, 2024. – 275 с.

33 Смолянская, А.Д. Российско-Китайское сотрудничество в нефтяной отрасли / А.Д. Смолянская // Торгово-экономическое сотрудничество России и стран Восточной Азии. – 2021. – С. 80–86.

34 Тарасенко, Д.Ф. Анализ обновления основных производственных фондов в нефтедобывающей сфере России / Д.Ф. Тарасенко, М.М. Гайфуллина // Аллея науки. – 2019. – № 5 (32). – С. 453–457.

35 Трофимов, С.Е. Государственное регулирование нефтегазового комплекса в условиях цифровизации мировой экономической системы / С.Е. Трофимов // Управленческие науки. – 2023. – № 1. – С. 71–82.

36 Фадеева, Ю.А. Методика обеспечения экономической безопасности транспортировки нефти / Ю.А. Фадеева // Молодые ученые в решении актуальных проблем науки. – 2022. – С. 969–972.

37 Хисамутдинов, И.А. Роль нефти и газа в экономике России / И.А. Хисамутдинов, Д.А. Кульмин // Современные проблемы национальной экономики. – 2023. – С. 113–116.

38 Хисамутдинов, И.А. Современное состояние мирового рынка нефти / И.А. Хисамутдинов, А.И. Жуков // Современные проблемы национальной экономики. – 2023. – С. 83–85.

39 Хлопов, О.А. Особенности влияния ОПЕК на международную энергетическую безопасность / О.А. Хлопов // Власть. – 2014. – № 10. – С. 79–83.

40 Ходковская, Ю.В. Актуальные проблемы инвестиционной политики в нефтяных компаниях / Ю.В. Ходковская, И.И. Сафаргалиев // Современные проблемы национальной экономики. – 2023. С. 174–177.

41 Чеботарев, Н.Ф. Проблемы и факторы устойчивого развития нефтегазовых компаний в условиях цифровой трансформации / Н.Ф. Чеботарев // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. – 2021. – № 5 (197). – С. 14–22.

42 Черная, А.В. Особенности обеспечения экономической безопасности в нефтегазовом секторе экономики Российской Федерации / А.В. Черная, А.В. Гапоненко // Структурная и технологическая трансформация России: проблемы и перспективы. – 2021. – С. 709–716.

43 Шалай, В.В. Планирование эффективной работы нефтепроводного предприятия / В.В. Шалай, М.О. Мызников, М.И. Гильдебрандт // Деловой журнал. – 2019. – № 12 (96). – С. 78–82.

44 Шпалтаков, В. П. Экономическая безопасность в России : учебное пособие / В. П. Шпалтаков, О. Н. Коновалова, И. В. Морозов. // Омск, 2021. — 160 с.

45 Шхагошев, Р.В. Нефтегазовый сектор как фактор обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / Р.В. Шхагошев, Е.А. Равкина

// Мобилизационная экономика: исторический опыт и современные тренды. – 2022. – С. 137–144.

46 Щербаков, А.М. Методический подход к оценке конкурентоспособности нефтеперерабатывающего предприятия / А.М. Щербаков, М.М. Гайфуллина // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2019. – № 9-1. – С. 103–105.