

ОСОБЕННОСТИ ДИАГНОСТИКИ УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ  
БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ

© 2018

**Марченко Наталья Сергеевна**, бакалавр, кафедра экономики  
**Конвисарова Елена Викторовна**, профессор кафедры экономики  
*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса*  
(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя 41, e-mail: elena.konvisarova@vvsu.ru)

**Аннотация.** В условиях нынешней экономики России функционирование предприятий осуществляется в условиях снижения объемов инвестиционных вложений, в том числе государственных, высоких процентных ставок по банковским кредитам и постоянно меняющегося налогового законодательства. Все это существенно снижает уровень жизнеспособности предприятий и повышает вероятность перехода в кризисное состояние. Благодаря всему этому уже давно появившееся понятие «экономическая безопасность» приобретает первостепенное значение. Из всей структуры данного понятия особенно выделяется финансовая безопасность, чье поддержание в удовлетворительном состоянии является одной из главных задач управляющего персонала организации и его отдельных экономических служб. В статье обосновывается необходимость внедрения системы диагностики уровня экономической безопасности для предприятий различных форм собственности и масштабов, определяется понятие «экономическая безопасность», её основные составляющие. В ходе исследования выявляются отраслевые особенности деятельности портов дальневосточного региона России, а также определяются особенности обеспечения экономической безопасности посредством внедрения системы диагностики. Объектом исследования являются два крупнейших стивидора Приморского края «Владивостокский морской рыбный порт» и «Владивостокский морской торговый порт». На примере данных организаций проводится оценка степени внедрения системы диагностики для морских портов, которая в пределах двух вышеназванных портов реализована на данный момент лишь частично. Особое внимание в статье уделено сравнительному анализу коэффициентов финансовой безопасности на основе отчетности организаций.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, диагностика, контроль, финансовая безопасность, морской порт, коэффициент, стивидор, технологическая безопасность, мониторинг, финансовое состояние, кадровая безопасность, система, особенности, внедрение, поддержание, функционирование, условия, экологическая безопасность, контрактно-договорная безопасность.

PECULIARITIES OF DIAGNOSTICS OF THE LEVEL OF ECONOMIC  
SAFETY OF MARINE PORTS

© 2018

**Marchenko Natalia Sergeevna**, bachelor, department of economics  
**Convisarova Elena Viktorovna**, professor of the Department of Economics  
*Vladivostok State University of Economics and Service*  
(690014, Russia, Vladivostok, Gogol Street, 41, e-mail: elena.konvisarova@vvsu.ru)

**Abstract.** In the current Russian economy, the functioning of enterprises is carried out in conditions of a reduction in investment, including government, high interest rates on bank loans and constantly changing tax legislation. All this significantly reduces the level of viability of enterprises and increases the likelihood of a transition to a crisis. Thanks to all this, the already long-established concept of “economic security” acquires paramount importance. And from the whole structure of this concept, financial security is particularly distinguished, whose maintenance in a satisfactory condition is one of the main tasks of the management personnel of the organization and its separate economic services. The article substantiates the need to introduce a system for diagnosing the level of economic security for enterprises of various forms of ownership and scale, defines the concept of “economic security”, its main components. In the course of the study, industry specific features of the ports of the Far Eastern region of Russia are identified, as well as specifics of ensuring economic security through the introduction of a diagnostic system. The object of the study are the two largest stevedores in Primorsky Territory - Vladivostok Sea Fishing Port and Vladivostok Commercial Sea Port. Based on the example of these organizations, an assessment is made of the degree of implementation of the diagnostic system for seaports, which is currently only partially implemented within the two ports mentioned above. Special attention is paid to comparative analysis of financial security ratios on the basis of reporting by organizations.

**Keywords:** economic safety, diagnostics, control, financial security, seaport, coefficient, stevedore, technological safety, monitoring, financial condition, personnel safety, system, features, implementation, maintenance, operation, conditions, environmental safety, contractual security.

*Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными и практическими задачами.* Развитие экономики Российской Федерации на территориальном уровне происходит в условиях конкуренции среди регионов, каждый из которых желает привлечь как можно большее количество человеческих ресурсов, инвестиций и источники бюджетных доходов. Одним из векторов развития регионов всегда являлась транспортная инфраструктура. Её развитие в свою очередь приводит к повышению качества жизни населения, увеличению числа инвесторов и повышению привлекательности территории для жизни. Одним из объектов транспортной инфраструктуры являются морские порты. Осуществление переработки грузов и транзитных перевозок создает новые рабочие места, обеспечивает повышение налоговых и неналоговых доходов, создает очаги экономической активности. Помимо традиционно сложившихся услуг, таких как перевалочных, навигационных, складских и прочих, в современных портах оказывают услуги в об-

ласти грузораспределения с применением электронно-информационной технологии. Кроме того, некоторые порты оказывают прочие коммерческие, выставочные и банковские услуги. Все вышеперечисленное превращает порты в центры для торговли на международном уровне. Тенденции современного мира диктуют для всех предприятий необходимость внедрения системы диагностики уровня экономической безопасности, и морские порты не стали исключением.

Актуальность обеспечения экономической безопасности обуславливается на данный момент несколькими причинами. К ним относятся мировые и локальные финансовые кризисы, всеобщее подорожание банковских услуг для юридических лиц, увеличение нестабильности во многих сферах жизни общества, постоянное изменение цен на нефть, газ и другие энергоносители. Из всего этого следует вывод о том, что на данный момент предприятиям любой отрасли требуются принципиально новые способы обеспечения экономической безопасности.

*Анализ последних исследований и публикаций, в которых рассматривались аспекты этой проблемы и на которых обосновывается автор; выделение неразрешенных ранее частей общей проблемы.* Теоретическими основами экономической безопасности, практическими подходами реализации экономической безопасности в организации занимаются многие российские ученые. Большинство из них рассматривают экономическую безопасность как сложную систему, каждый из элементов которой отображает один из аспектов производства. Л.П. Гончаренко и Ф.В. Акулинин [1] выделяют такие элементы экономической безопасности как финансовая, информационная, кадровая, экологическая, и технологическая. Т.Р. Орехова [2], в свою очередь, уделяет особое внимание признакам высокого уровня экономической безопасности, к числу которых он причисляет экономическую независимость, стабильность и устойчивость, способность к саморазвитию и прогрессу. Г.А. Атаманов [3] рассматривает в своих работах совершенно противоположное понятие «опасность» и его связь с экономической безопасностью.

Но, зачастую, ученые описывают систему экономической безопасности безотносительно к самому объекту безопасности, или хозяйствующему субъекту, и к уровню его структурной сложности [4-6]. В данном исследовании будет предпринята попытка рассмотреть способы обеспечения экономической безопасности в контексте отдельно взятых организаций, с учетом их особенностей.

*Формирование целей статьи (постановка задания).* Основной задачей исследования является выявление влияния отраслевых особенностей на формирование системы диагностики портов для поддержания необходимого уровня экономической безопасности.

*Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов.* В контексте данного исследования экономическую безопасность организации следует считать состоянием текущей деятельности организации, при котором обеспечивается прогрессивное и устойчивое развитие даже в условиях влияния деструктивных факторов, происходящих из особенностей отрасли деятельности организации.

На многих предприятиях России система управления не учитывает современные условия хозяйствования. В особенности данная проблема касается предприятий – «долгожителей», начавших свою деятельность еще в советское время. В частности, к ним относятся морские порты по всей стране. Руководители и менеджеры предприятия часто не знакомы с последними разработками теории и методологии управления и продолжают использовать в своей деятельности принципы, формы и приемы, которыми пользовались в условиях более стабильной внешней среды [7]. Актуальным инструментом управления развитием организации в условиях нарастающих изменений во внешней среде и связанной с этим неопределенностью, является методология экономической диагностики.

Обеспечение эффективного управления предприятием является сложной проблемой, поскольку, функционируя в динамической среде, оно подвержено влиянию многих, не всегда предвиденных факторов. Тем не менее, проведение традиционного экономического анализа, который раскрывает общие недостатки в работе предприятия, не всегда дает возможность довольно точно и объективно установить причины возникновения разных отрицательных явлений, и как результат, разработать конкретные мероприятия для обеспечения постоянной, эффективной работы предприятия [8].

Экономическая диагностика направлена на оценку состояния экономических объектов в условиях неполной информации о состоянии внешней и внутренней среды функционирования предприятия, что позволяет установить проблемы финансово – хозяйственной деятельности предприятия, определить меры по устранению не-

благоприятных ситуаций и постоянно поддерживать их реализацию. Таким образом, результаты экономической диагностики позволят руководству разрабатывать гибкую стратегию развития предприятия, которая призвана повысить его адаптационную способность и устойчивость относительно влияния внешней среды.

Для апробации внедрения системы диагностики взяты два крупнейших порта города Владивосток – ОАО «Владивостокский морской рыбный порт» и ПАО «Владивостокский морской торговый порт». Они имеют схожую специализацию в части обрабатываемых номенклатур, то есть являются универсальными портами и, соответственно, являются конкурентами на стивидорном рынке Дальнего Востока.

Так как объектами исследования выбраны представители конкретной отрасли со своими отличительными особенностями, дальнейшее описание системы диагностики экономической безопасности будет строиться с учетом влияния этих особенностей.

На сегодняшний момент уже можно с уверенностью говорить о структуре экономической безопасности, то есть об её функциональных составляющих [9]. Большинство экономистов выделяют финансовую, кадровую, политико-правовую, технологическую, информационную, экологическую и силовую составляющую экономической безопасности организации, представленных на рисунке 1 [10]. Некоторые из них будут рассмотрены далее в привязке к анализируемым портам с выделением их общих черт.



Рисунок 1 - основные функциональные составляющие экономической безопасности хозяйствующего субъекта

Как уже было сказано ранее, система диагностики должна строиться в индивидуальном порядке для отдельно взятого предприятия, или в данном случае для отдельно взятой отрасли. На предварительном этапе исследования было выявлено, что такие составляющие экономической безопасности как силовая безопасность, политико- правовая безопасность и информационная безопасность не имеют каких-либо ярко выраженных черт, которые можно было бы отнести к деятельности морских портов. Поэтому дальнейшая система диагностики будет строиться на базе влияния особенностей отрасли на следующие элементы экономической безопасности: финансовая, контрактно-договорная, кадровая и интеллектуальная, технологическая и экологическая безопасность.

Источники инвестирования (прибыль, амортизационные отчисления, заемные средства) в кризисной ситуации на предприятии, как правило, оказываются практически недоступными [11].

Таким образом, на первый план выходит финансовая

безопасность. Она обычно рассматривается как важнейший элемент общей экономической безопасности организации [12].

Как было сказано ранее, особенности отраслевой диагностики безопасности предприятий выявлены недостаточно полно. Это в полной мере касается обеспечения экономической безопасности в целом, финансовой, и, в частности, транспортных предприятий и морских портов [13].

В результате исследования трудов ученых-экономистов, финансовую безопасность можно определить, как уровень защищенности организации от различного рода угроз, который определяется посредством комплекса количественных и качественных показателей финансового состояния [14-20]. К данным показателям относятся: финансовая устойчивость, характеризуемая рядом коэффициентов, отражающих степень обеспеченности запасов и расходов источниками их формирования; показатель ликвидности организации и рентабельности [21].

Анализ и сравнение Владивостокского морского рыбного порта и Владивостокского морского торгового порта проводится за 2015 и 2016 годы (таблица 1). Все исходные данные бухгалтерского баланса организаций и отчета о финансовых результатах находятся в свободном доступе в «Центре раскрытия корпоративной информации».

Таблица 1 - Значения показателей финансовой безопасности Владивостокского морского рыбного порта и Владивостокского морского торгового порта за 2015 и 2016 годы

Показатель финансовой безопасности	Норматив	ОАО «ВМРП»		Тенденция	ПАО «ВМТП»		Тенденция
		2015 год	2016 год		2015 год	2016 год	
Группа показателей финансовой устойчивости							
Коеф. автономии	≥0,5	0,74	0,80	Улучшение	0,79	0,79	Без изменений
Коеф. финансовой зависимости	≤0,5	0,26	0,20	Улучшение	0,27	0,26	Улучшение
Коеф. соотношения чистых активов и уставного капитала	>1	156,44	175,67	Улучшение	42,73	53,17	Улучшение
Коеф. обеспеченности собственными оборотными средствами	≥0,1	0,48	0,54	Улучшение	0,47	0,49	Улучшение
Группа показателей ликвидности							
Коеф. абсолютной ликвидности	≥0,2	0,23	0,76	Улучшение	1,00	0,11	Ухудшение
Уточненный коеф. ликвидности	0,8-1,0	2,42	4,81	Улучшение	3,32	1,14	Ухудшение
Коеф. текущей ликвидности	≥2	2,72	5,64	Улучшение	3,43	1,17	Ухудшение
Группа показателей рентабельности							
Рентабельность всего капитала по чистой прибыли		16,6 %	17,1 %	Улучшение	19,8 %	20,9 %	Улучшение
Рентабельность собственного капитала по чистой прибыли		9,1 %	8,2 %	Ухудшение	27,7 %	25,7 %	Ухудшение
Рентабельность продаж		15,0 %	13,5 %	Ухудшение	41,3 %	41,5 %	Улучшение

Таким образом, из данных в обобщающей таблице можно сделать вывод, что лишь несколько показателей не соответствуют нормативному значению. В отрицательную сторону от норматива ни у одного показателя отклонений нет. Значительное превышение нормативных значений у показателей финансовой устойчивости говорит о том, что анализируемые порты избегают использования заемного капитала в деятельности, и доля собственного капитала значительно превышает заемные средства. Относительно данных предприятий можно сказать, что при явных несоответствиях некоторых показателей рекомендациям, данное состояние является идеальным и для ведения деятельности, и для поддержания уровня финансовой безопасности морского порта. В ходе исследования были проанализированы данные отчетности и других потоков Приморского края, в которых были выявлены общие черты структуры баланса предприятий, то есть соотношения заемного и собственного капитала. Одним из аспектов диагностики является постоянный мониторинг финансовых показателей на соответствие нормативным значениям, а также в принятии

оперативных мер по снижению зависимости от других финансовых институтов и по улучшению сбалансированности между заемными и собственными средствами. Особенностью диагностики финансовой безопасности является разработка направлений действий руководства не только в стабильных (штатных) условиях, но и в условиях критической ситуации, которая снижает общий уровень управляемости предприятием [22]. Несмотря на наличие сложившейся системы финансовых показателей для целей диагностики финансовой безопасности, необходимо осуществлять организацию проведения постоянного мониторинга финансового состояния с целью раннего диагностирования кризисных явлений. Среди проблем обеспечения как в целом экономической, так в частности, финансовой безопасности морских портов, можно выделить:

1) трудности с определением состава оценочных критериев финансовой безопасности, их градацией для различных уровней безопасности;

2) отсутствие общепризнанной отечественной методики оценки уровня составляющих финансовой безопасности морских портов, поскольку подходы, получившие признание в зарубежной практике, не всегда можно применить в условиях экономики России [23].

Следующей составляющей экономической безопасности порта является кадровая безопасность. Примером общей кадровой проблемы для всех портов может служить найм низкоквалифицированного персонала для работы непосредственно в доках [24]. Как правило, именно среди кандидатов на должности докеров-механизаторов наиболее часто встречаются соискатели, имеющие прошлый опыт уголовных правонарушений, непогашенные обязательства перед кредитными учреждениями и преследование со стороны последних. Обеспечение кадровой безопасности в данном случае должна осуществляться посредством углубленной проверки каждого кандидата, составлением подробной базы данных работающего персонала. Рыбный порт и торговый порт в данном отношении отличаются тем, что каждый кандидат на должность в порту проходит собеседование не только с руководителем соответствующего подразделения, но и с руководителем службы экономической безопасности. Не редки случаи проведения тестирования персонала на полиграфе в рамках плановой или внеплановой проверок [25].

Следующим немаловажным элементом экономической безопасности портов является технико-технологическая безопасность. Её основной целью является использование способов производства, оборудования, машин и технологий, которые обеспечивали бы наименее рискованный характер производства [26]. Система диагностики в данном случае должна осуществляться посредством постоянного контроля за соответствием процесса производства нормам действующего законодательства РФ, а также привлечением контроля со стороны МЧС, Роспотребнадзора, инспекции по охране труда, а также органов Ростехнадзора РФ.

Еще одной составляющей экономической безопасности является контрактно-договорная безопасность, призванная обеспечивать отбор наиболее надежных контрагентов порта. На данный момент существует множество способов отслеживания деятельности контрагентов на предмет недобросовестности. Одним из самых надежных способов можно назвать использование специализированного программного обеспечения, собирающего информацию об отчетах организаций, её связях, аффилированности, налоговых платежах из всех доступных источников [27]. Известно, что рыбный порт и торговый порт активно используют информационную систему «Спарк», разработанную ЗАО «Интерфакс» для юридических и физических лиц. Единственным минусом в данном случае является довольно высокая стоимость подписки на данное программное обеспечение. Несмотря на это, тщательный отбор контрагентов яв-



ляется одним из важнейших элементов диагностики системы экономической безопасности. Экономическими службами портов ежедневно проводится мониторинг каждого поставщика или покупателя, что значительно снижает риски сотрудничества с неблагонадежными компаниями.

Наконец, экологическая безопасность порта служит способом обеспечения организации производства, который предельно снижает риск возникновения техногенных аварий и уменьшает вредную нагрузку на окружающую среду. Исследуемые порты Владивостока, активно занимающиеся перевалкой угля на причалах, в 2017 году подписали соглашение «О сокращении и поэтапном прекращении перевалки угля открытым способом» [28]. Аналогичное соглашение также было подписано большинством стивидоров Приморского края.

Анализируя непосредственно особенности деятельности портов г. Владивосток, необходимо раскрыть перечень рисков, с которыми регулярно сталкиваются предприятия данной отрасли.

К отраслевым рискам можно отнести:

- сокращение грузовой базы вследствие ослабления спроса на продукцию российского экспорта на мировых рынках;

- конкуренция между портами Дальневосточного бассейна и, в частности, между операторами порта Владивосток, обрабатывающими аналогичные грузы;

- отставание в развитии транспортной инфраструктуры (железных и автодорог);

- ограниченная пропускная способность станции Мыс Чуркин, сдерживающая перспективы развития грузовой базы порта;

- дефицит портовых мощностей, ориентированных на прием и обработку крупнотоннажных судов.

Страновые и региональные риски обусловлены географическим положением Дальневосточного региона и удаленностью его от центра России, более слабым развитием экономического потенциала в регионе, недостаточной развитостью транспортной инфраструктуры.

*Выводы исследования и перспективы дальнейших изысканий данного направления.* Из всего вышесказанного следует, что необходим комплексный подход к обеспечению экономической безопасности предприятия, в том числе морского порта. Такой подход может обеспечить только система диагностики уровня экономической безопасности, которая должна определяться индивидуально для каждого отдельного предприятия [29]. Но в общих чертах все вышеописанные проблемы обеспечения экономической безопасности и меры можно отнести ко всем стивидорским предприятиям. Кроме того, можно добавить, что диагностика экономической безопасности должна придерживаться базовых принципов: она должна осуществляться непрерывно; должна быть скоординированной между различными мероприятиями и лицами, участвующими в них; должна быть дифференцирована, то есть соответствовать мерам и последствиям; должна обеспечиваться подконтрольность со стороны руководства; наконец, обязана присутствовать экономическая целесообразность, что подразумевает под собой организацию затрат на меры по защите таким образом, чтобы они не превышали возможные потери [30]. В целях внедрения системы диагностики экономической безопасности на начальном этапе на генерального и финансового директора, директора по экономической безопасности, директора безопасности, режима и внутреннего контроля должна возлагаться определенная ответственность за разработку критериев достижения экономической безопасности, отслеживание и прогнозирование факторов, влияющих на возникновение угроз любого типа и разработку мер по их преодолению, а также создание и внедрение комплекса мер по досрочному диагностированию кризисных ситуаций.

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Экономическая безопасность: учебник для вузов.

Л. П. Гончаренко; под общ. ред. Л. П. Гончаренко, Ф. В. Акулинина. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – С. 478.

2. Экономическая безопасность современной России в условиях кризиса / Т.Р.Орехова, О.В.Карагодина и др.; Под науч. ред. Т.Р.Ореховой - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014 – С. 105.

3. Атаманов Г.А., Рогачев А.Ф. О необходимости новых подходов к исследованию феномена экономической безопасности // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2009. №1. С. 320–325.

4. Батова В.Н. Многоуровневый подход к обеспечению экономической безопасности предприятия // XXI век: итоги прошлого и проблемы настоящего плюс. 2013. № 8 (12). С. 280-285.

5. Космарова Н.А. Уровень измерения экономической безопасности региона // Балтийский гуманитарный журнал. 2014. № 1. С. 90-92.

6. Иванченко Н.А. Особенности формирования адаптивной стратегии экономической безопасности предприятия // Карельский научный журнал. 2014. № 2. С. 53-57.

7. Экономическая безопасность. Богомолов В.А. и др. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: 2009. – С. 295.

8. Кузнецова, Е. И. Экономическая безопасность и конкурентоспособность. Формирование экономической стратегии государства: монография – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 240 с.

9. Корезин А. С. Альтернативные методы управления экономической безопасностью транспортного предприятия / А.С. Корезин, О.Г. Поскочина // Журнал университета водных коммуникаций. [Электронный ресурс] – 2011. – № 1. – Режим доступа: [http:// cyberleninka. ru/article/](http://cyberleninka.ru/article/).

10. Гайдук В.И., Гайдук Н.В., Вороков А.Л. Финансовая безопасность коммерческих банков в системе обеспечения финансовой безопасности государства // Российская экономическая модель-4: Сборник статей по материалам X Международной научной конференции. 2015. С. 29–41.

11. Хакимова А.А., Хабибуллина Л.Р. Финансовые риски в системе управления финансовой безопасностью предприятия // Актуальные вопросы экономики региона: анализ, диагностика и прогнозирование. 2016. С. 499-501.

12. Даниловских А.А., Конвисарова Е.В. Финансовые аспекты обеспечения информационной безопасности предприятия // Международный студенческий научный вестник. 2015. № 4-3. С. 398–399.

13. Залая Е.Г. Финансовая безопасность как стратегическая составляющая экономической безопасности России // Финансово-экономическая безопасность регионов России сборник материалов I Международной научно-практической конференции. 2016. С. 56–59.

14. Данилова Н. Л. Сущность и проблемы анализа финансовой устойчивости коммерческого предприятия // Концепт. - 2014. - № 02 (февраль). С. 29–43.

15. Курилова А.А. Современные концепции финансовой устойчивости в финансовом менеджменте // Карельский научный журнал. 2017. Т. 6. № 1 (18). С. 70-73.

16. Совалева Н.А. Управление финансовой устойчивостью хозяйствующего субъекта // Балтийский гуманитарный журнал. 2014. № 3. С. 88-90.

17. Петрова Е.Ю., Филатова Е.В. Актуальность коэффициента метода оценки финансовой устойчивости // Вестник НГИЭИ. 2015. № 1 (44). С. 65-68.

18. Бердникова Л.Ф., Портнова Е.С. Ключевые аспекты анализа финансовой устойчивости организации // Карельский научный журнал. 2016. Т. 5. № 4 (17). С. 70-73.

19. Шумилова И.В., Шнайдер О.В. Учётно-аналитическое обеспечение управления финансовой устойчивости предприятий // Балтийский гуманитарный журнал. 2014. № 3. С. 104-106.

20. Курилова А.А., Курилов К.Ю. Особенности проведения анализа финансовой устойчивости на предпри-

ятиях химической промышленности // Карельский научный журнал. 2017. Т. 6. № 1 (18). С. 74-77.

21. Давыдова Е.Ю., Гапонова С.Н. Сущность и содержание управления информационными потоками в экономической деятельности предприятия // Актуальные проблемы развития науки в современной России материалы Международной научно-практической конференции. Редколлегия: И.Г. Абрахов, Г.И. Абрахов, П.В. Самойлов, В.М. Самойлов, С.В. Семенов, В.В. Сыроежко; НОУВПО «Институт экономики и права». 2012. С. 110.

22. Гелета И.В., Дьяченко Е.И. Факторы финансовой устойчивости предприятия // Гуманитарные научные исследования. № 6. Ч. 2. 2015. С. 101.

23. Терентьева Т.В. Новый концептуальный подход к обеспечению и оценке устойчивости развития рыбохозяйственных предпринимательских структур // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2011. №4. 127 с.

24. Лазарев Г.И., Кутинова В.Н., Латкин А.П. Инвестиционный климат Дальнего Востока как ключевой фактор успешной модернизации региональных производств // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2011. №1. С. 167-168.

25. Обеспечение комплексной безопасности предпринимательской деятельности. Теория и практика/ Захаров О.Ю. - М.: АСТ: Астрель; Владимир: ВКТ, 2008, 320 с.

26. Буранова Е. А., Русанов Д. Н. Оценка ликвидности как неотъемлемая часть анализа экономической безопасности хозяйствующего субъекта//Четвертая Международная конференция по экономическим наукам: сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф. 2014. С. 229-232.

27. Экономическая безопасность хозяйственных систем. Колосов А.В. М.: Изд-во РАГС, 2011. 314 с.

28. Илларионов А. Критерии экономической безопасности//Вопросы экономики. 1998. № 10. С. 35-58.

29. Чупина И. П. Влияние внешних и внутренних факторов на развитие российской экономики//Аграрный вестник Урала. 2011. № 3. С. 117-119.

30. Абалкин Л. Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение//Вопросы экономики. 1994. № 12. С. 4-14.

*Статья поступила в редакцию 19.04.2018*

*Статья принята к публикации 25.06.2018*