



Рисунок 1 – Объем мирового рынка беспилотных автомобилей, млн дол. США [2]

Основными направлениями, позволяющими расширить возможности внедрения цифровых технологий в транспортную деятельность, являются [3]:

1 Разработка специализированных платформ для автоматизации процессов транспортировки и складирования.

2 Обучение и подготовка специалистов посредством реализации образовательных программ по использованию цифровых технологий на транспорте.

3 Создание протоколов взаимодействия между различными участниками логистических процессов посредством разработки соответствующих стандартов.

4 Интеграция с системами учета и регистрации процессов в организациях транспорта через внедрение цифровых технологий в уже существующие.

5 Развитие правового регулирования, основанного на результатах реализации пилотных проектов.

6 Сотрудничество с другими организациями для обмена опытом внедрения и использования цифровых технологий на транспорте.

8 Обеспечение кибербезопасности посредством разработки мер по обеспечению сохранности и защиты данных от несанкционированного доступа и атак.

Реализация предложенных направлений сформирует базис для успешного использования цифровых технологий в транспортной сфере и будет способствовать их интеграции в современные экономические и правовые системы.

Список литературы

1 Куган, С. Ф. Логистическая интеграция: новые условия и технологии / С. Ф. Куган // Белорус. экон. журн. – 2021. – № 3. – С. 138–149.

2 «Умный» транспорт: интеллектуальные транспортные системы в помощь россиянам. – URL: <https://sber.pro/publication/umnii-transport-kak-rossiyane-budut-peredvigatsya-po-vozduhu-zemle-i-vode/> (дата обращения: 04.09.2025).

3 Безуглая, В. А. Блокчейн как инструмент трансформации процесса оценки объектов интеллектуальной собственности / В. А. Безуглая, С. Ф. Куган // Цифровая трансформация. – 2025. – № 31 (2). – С. 69–76. – URL: <https://doi.org/10.35596/1729-7648-2025-31-2-69-76> (дата обращения: 04.09.2025).

УДК 327.8

СРЕДНЕВЕКОВОЕ ЭМБАРГО: КТО ПЕРВЫМ ВВЁЛ САНКЦИИ ПРОТИВ РОССИИ?

П. В. КУРЕНКОВ, А. М. САПИШЕВ, К. И. ТОДОРОВ
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

С января 2023 года эстонский оператор железнодорожных грузоперевозок «Оперейл» запретил транзит российских товаров. По сообщению «Рейлфрайд», к ним присоединятся Латвия и Литва. Польша не граничит с Россией, но и она, по заявлению главы правительства Матеуша Моравецкого, закрывает пункты пропуска, чтобы исключить транзит товаров через Республику Беларусь. Анализ последних исследований и публикаций основан на материалах [1–8].

Что же ждет Европу после таких абсурдных решений? По данным Евростата, в 2022 году совокупный объем торговли между странами Евросоюза и России составил около 260 миллиардов евро. Преимущественно ЕС импортировал российскую продукцию, а не экспортировал в Россию. Так, Европа купила товаров у нашей страны более чем на 200 миллиардов евро, при этом рост по сравнению с 2021 годом оказался невероятно большим, приблизительно 25 %. В 2023 году, по данным американского аналитика банка Goldman Sachs Group Джеффа Карри, товарооборот между ЕС с Россией сократился на 49 %. Получается, западные страны, вводя против нас санкции, сами оказываются в ужасном положении.

Председатель общественной организации «Русь Триединая» Сергей Моисеев сказал: «Ситуация с санкциями, она совершенно не новая, т. е. история повторяется на новом историческом витке».

Почти 500 лет назад произошло событие, после которого жировавшая средневековая Европа разорилась и едва не вымерла от голода. Что же тогда случилось? И какое отношение к этим событиям имеет российский царь Иван Грозный?

Рассказывает Николай Чиндяйкин: «14 век. Это аллегорическое изображение голода в книге апокалипсиса рукописной Библии для бедных. По причине холодного и дождливого лета в Европе в 1315–1317 годах не было урожая. Острая нехватка продовольствия привела к гибели по разным оценкам от 10 до 25 % только городского населения».

Великий голод охватил почти всю Северную Европу. Нынешнюю территорию Ирландии, Великобритании, Франции, Скандинавии, Нидерландов, Германии и Польши. Вот как это событие описано в средневековых документах: «Многие города зарастали травой, потому что в них не осталось больше людей». Чтобы выжить, крупнейшее на тот момент торговое объединение Европы Ганзейский союз решил усилить торговлю с Новгородом.

Первое упоминание о Ганзейском союзе появилось в документах 1267 года. Тогда правители германских Любиха и Гамбурга выкупили у императора Римской империи статусы вольных городов. Фактически это аналог современной офшорной зоны. Поселения могли сами вести торговлю, но не подчинялись ни одному правителю и самостоятельно распоряжались налогами. Более того, после заключения союза с влиятельными европейскими рыцарскими орденами – тамплиеров, тевтонов и госпитальеров – Союз получил мощную армию. В результате ни датское, ни шведское королевство не смогли завоевать вольные города. Более того, к 1357 году в Ганзейский союз уже входило около 60 населённых пунктов по всему побережью Балтийского моря (рисунок 1).



Рисунок 1 – Государства и города, входившие в Ганзейский союз

Научный руководитель Института региональных проблем, доцент Финансового университета при Правительстве РФ, Дмитрий Журавлев сказал: «Ганзейский союз – практически союз независимых городов, который составляет всю нынешнюю Северную Польшу, Пруссию и даже некоторые города уже с Северного моря. Всё побережье от Дании до Великого Новгорода. Все эти города, включая Ригу, включая Таллинн, входили в Ганзейский союз».

«Ганза как раз существовала в тот момент за счет экспорта российских товаров. То есть они покупали дешево товары у русских купцов и дорого продавали. Они на разнице цен зарабатывали огромные доходы».

Благодаря торговле с русским государством почти за 200 лет Союз окреп и еще больше расширился. Он включал уже около 200 городов на территории нескольких стран. Это современная Бельгия, Германия, Латвия, Нидерланды, Польша, Швеция, Эстония, ну и, конечно, Россия.

Председатель общественной организации «Русь Триединая» Сергей Моисеев сказал: «Эти страны пытались вести торговлю таким образом – себе всё, а России ничего».

Более того, русским судам запретили пересекать границы, заходить в европейские форты. Удивительно, практически то же самое происходит и сегодня. 17 апреля 2022 года в рамках пятого пакета санкций в отношении России, Европейский Союз запретил судам под российским флагом входить в свои порты. По информации РТВА, первыми закрыли свои гавани для русских Бельгия и Эстония. А 8 апреля 2023 года вступит в силу запрет на посещение портов и шлюзов на территории ЕС любыми судами, сертифицированными российским морским реестром судоходства, независимо от флага. Но вернемся в 1546 год.

Председатель общественной организации «Русь Триединая» Сергей Моисеев отметил, что: «Ганзейский союз, по сути дела, монополизировал торговлю с Россией. Русские купцы не могли вывозить товары на собственных кораблях. Они должны были выполнять все условия Ганзы. И если, там, скажем, новгородцы пытались как-то это обойти, то на новгородцев, соответственно, накладывались определенные санкции. Купцов задерживали, арестовывали имущество, могли посадить в темницу, пытать».

Иван Грозный попытался решить проблему дипломатическим путем. Вел переговоры с Ганзейским союзом о равноправной торговле. Об этом есть запись в летописном своде. Для развития собственного производства качественных тканей, железа и изделий из драгоценных металлов требовались технологии. Русский царь предлагал ганзейцам создавать совместные мануфактуры и даже финансировать все эти проекты из царской казны. Однако получал отказы.

Председатель общественной организации «Русь Триединая» Сергей Моисеев сказал: «Россия должна была пользоваться уже готовым продуктом и, по сути, быть сырьевым вечным придатком Европы».

Научный руководитель Института региональных проблем, доцент Финансового университета при Правительстве РФ, Дмитрий Журавлев отметил: «Иван Грозный, как человек умный, предложил Гансу Шлитте «за деньги привезти не товары, а ремесленников, которые должны были поселиться в России, получить собственный дом, получить жалование и создать российское производство, как теперь бы сказать, российскую промышленность».

Председатель общественной организации «Русь Триединая» Сергей Моисеев сказал: «Но эта сделка была сорвана, потому что Ганза была не заинтересована в том, чтобы технологии развивались в России, т. е. продавать технологии было запрещено».

В дело вмешалась Ливонская конфедерация, которая опасалась укрепления русского государства и лоббировала интересы Ганзейского торгового союза. В 1548 году архиепископ Рижский Вильгельм подписал документы об аресте Шлитте и его группы. 180 мастеров были арестованы в Вендане, ныне латвийский город Цесис, 120 – в Любеке. Всех приговорили к пяти годам каторжных работ. По истечении срока на свободу вышло менее 30 человек. Остальные умерли от тяжелой работы и болезней.

Арест Шлитте и мастеров разгневал русского царя. Иван Грозный ввел ответные санкции, запретив торговать с ганзейскими купцами. В России закрыли торговые конторы Союза, запретили кораблям заходить в гавани. В результате Европа лишилась основного поставщика сырья и продуктов питания. Научный руководитель Института региональных проблем, доцент Финансового университета при Правительстве РФ, Дмитрий Журавлев сказал: «Когда поставки продовольствия через Ганзу закончились, Ганза просто начала вымирать от голоду. Очень похоже на сегодня. Только голод теперь газовый, за это Ганза заплатила своим исчезновением».

Список литературы

- 1 «Скрытые угрозы» с Николаем Чиндяйкиным. Альманах № 136. – URL : <https://yandex.ru/video/preview/16586794731033599546> (дата обращения : 14.01.2025).
- 2 **Куренков, П. В.** Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении: экономика, логистика, управление / П. В. Куренков, А. Ф. Котляренко. – Самара : СамГАПС, 2003. – 636 с.
- 3 **Куренков, П. В.** Потери ОАО «РЖД» в результате неприема поездов портами / П. В. Куренков, И. В. Серяпова // Экономика железных дорог. – 2016. – № 1. – С. 32–40.
- 4 **Куренков, П. В.** Экономическая оценка потерь ОАО «РЖД» в результате «бросания» и неприёма поездов портами / П. В. Куренков, И. В. Серяпова // Бюллетень транспортной информации. – 2016. – № 4 (250). – С. 16–24.
- 5 **Тихомиров, В. О.** Методика расчета экономических потерь железных дорог при взаимодействии с портами / В. О. Тихомиров, П. В. Куренков, И. В. Серяпова // Экономика железных дорог. – 2005. – № 11. – С. 37–43.
- 6 **Полянский, Ю. А.** Топологическое моделирование взаимодействия хозяйств железной дороги / Ю. А. Полянский, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление : науч. информ. сб. – 2003. – № 7. – С. 8.
- 7 Экономика мультимодальных перевозок проката черных металлов на направлении Муром – Шанхай / П. В. Куренков, Д. О. Черкасова, Е. А. Герасимова, М. М. Мизиев // Транспорт: наука, техника, управление. – 2024. – № 5. – С. 12–18.
- 8 **Володин, А. Б.** Анализ подходов к определению пропускных способностей объектов транспортной инфраструктуры / А. Б. Володин, А. П. Лутай, П. В. Куренков // Техник транспорта: образование и практика. – 2020. – № 4. – С. 60–70.

УДК 658.1

ФИНАНСОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И ЕЕ МЕСТО В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Е. В. КУРЬЯН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В условиях хозяйствования, когда во многих сферах царит нестабильность и неопределенность, современному бизнесу приходится зачастую непросто. Для обеспечения устойчивого и прибыльного развития хозяйствующие субъекты все чаще сталкиваются с необходимостью нейтрализации экономических угроз, возникающих как внутри, так и за пределами организации. Недостаток защитных механизмов может негативно сказаться на финансовой устойчивости, тем самым представляя собой серьезную угрозу для дальнейшего функционирования транспортной организации и даже спровоцировать банкротство. Это обуславливает необходимость формирования комплексного подхода в обеспечении финансовой безопасности предприятия.

Термин «финансовая безопасность предприятия» появился в экономической литературе сравнительно недавно. Однако до настоящего времени так и нет единого мнения относительно сущности финансовой безопасности. Одни авторы рассматривают финансовую безопасность как составляющий элемент экономической безопасности предприятия [1], другие – взаимозаменяют их, используя как синонимы [2, 3]. Анализ понятийного аппарата категорий «экономическая безопасность» и «финансовая безопасность» различными исследователями позволяет заключить, что экономическая безопасность является более широким понятием, охватывающим, в частности, и финансовую безопасность, которая, в свою очередь, будет включать финансовую устойчивость.

Финансовая безопасность хозяйствующего субъекта постоянно проверяется на прочность. Не выявленные и не устраненные вовремя скрытые угрозы могут серьезно подорвать финансовую стабильность транспортной организации. Все угрозы финансовой безопасности могут возникать из-за неэффективной организации внутренних процессов или из-за внешних факторов. Внутренние проблемы обусловлены ошибками в бизнес-процессах, в то время как внешние труднее поддаются контролю. Их нельзя полностью исключить, однако можно предвидеть неблагоприятные события и предпринять шаги для смягчения их последствий.

Проблемы с финансовой безопасностью у транспортной организации возникают либо из-за неэффективной организации внутренних процессов, либо из-за внешних факторов. Внутренние проблемы обусловлены ошибками в бизнес-процессах, в то время как внешние труднее поддаются контролю. Их нельзя полностью исключить, однако можно предвидеть неблагоприятные события и предпринять шаги для смягчения их последствий.

К внутренним рискам для финансовой защиты организации относятся: неточности в финансовом планировании; чрезмерное увеличение дебиторской задолженности; разглашение конфиденциальных сведений и др.