

**Министерство науки и высшего образования и 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  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2022г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Экономическая безопасность в сфере пассажирских авиаперевозок (на примере «АБС Благовещенск»)

Исполнитель студент группы <u>778-ос</u>	_____	В.С.Архипова
	(подпись, дата)	
Руководитель доцент, канд. экон. наук	_____	Е.С.Рычкова
	(подпись, дата)	
Нормоконтроль	_____	Л.И.Рубаха
	(подпись, дата)	
Рецензент	_____	В.В.Лазарева
	(подпись, дата)	

Благовещенск 2022

**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

УТВЕРЖДАЮ  
Зав.кафедрой \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022

**З А Д А Н И Е**

К выпускной дипломной работе (проекту) студента  
Архиповой Валерии Сергеевны

1. Тема выпускной дипломной работы

Экономическая безопасность в сфере пассажирских авиаперевозок (на примере «АБС Благовещенск»)

(утверждено приказом от 23.05.2022 № 1078)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 15.06.2022 г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе

Материалы учебной и периодической литературы, финансовая отчетность, статистические данные

4. Содержание выпускной дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов 1 Теоретические основы обеспечения экономической безопасности в сфере организации; 2 Анализ экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»; 3 Повышение экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»)

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 96 с., 28 таблиц, 50 источников

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

7. Дата выдачи задания 01.02.2022 г.

Руководитель выпускной дипломной работы (проекта) Рычкова Евгения Сергеевна доцент, канд.экон.наук

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 03.02.2022г.

\_\_\_\_\_ (подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Работа содержит 95 с., 28 таблиц, 6 рисунков, 50 источников.

ПАССАЖИРСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ, ПАССАЖИРООБОРОТ, ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА, ТЕРМИНАЛ, ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, ИНДИКАТОР, УГРОЗА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ

Целью выпускной квалификационной работы является разработка направлений повышения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

Предметом выпускной квалификационной работы является экономическая безопасность в сфере организации пассажирских авиаперевозок. Объектом исследования выступает Общество с ограниченной ответственностью «АБС Благовещенск» (сокращенное наименование: ООО «АБС Благовещенск»). Период исследования: 2019 – 2021 гг.

В первой главе выпускной квалификационной работы исследованы теоретические основы обеспечения экономической безопасности в сфере организации пассажирских перевозок.

Во второй главе выпускной квалификационной работы проведен анализ экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

В третьей главе выпускной квалификационной работы предложены направления повышения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы обеспечения экономической безопасности в сфере организации пассажирских перевозок	9
1.1 Понятие и экономическая сущность экономической безопасности аэропортной деятельности	9
1.2 Факторы, влияющие на обеспечение экономической безопасности в сфере организации пассажирских авиаперевозок, а также направления минимизации их негативного влияния	18
1.3 Современные вызовы и угрозы экономической безопасности аэропортной деятельности	25
2 Анализ экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»	29
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «АБС Благовещенск»	29
2.2 Оценка факторов внешней и внутренней среды и влияние на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск»	37
2.3 Оценка экономической безопасности современных вызовов и угроз ООО «АБС Благовещенск»	67
3 Повышение экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»	78
3.1 План мероприятий по совершенствованию обеспечения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»	78
3.2 Оценка ожидаемых результатов внедрения предложенных мер	81
3.3 Влияние предложенных мероприятий на экономическую безопасность ООО «АБС»	84
Заключение	87
Библиографический список	92

## ВВЕДЕНИЕ

На современном этапе экономического развития, многие организации сталкиваются с рядом проблем, обусловленных негативным влиянием факторов внешней среды. В частности, многие российские предприятия до сих пор пытаются минимизировать негативные последствия коронавирусной инфекции, в результате которой, Правительство Российской Федерации было вынуждено ввести ограничительные меры, которые в свою очередь, сказались как на экономическом положении предприятий, так и на уровне жизни населения.

Особое влияние пандемия коронавирусной инфекции оказала на деятельность предприятий авиатранспорта, в связи с приостановлением авиаперелетов на определенный период времени, в целях недопущения распространения заболевания. В связи с чем, предприятия авиатранспорта лишились существенной части дохода, что привело к ухудшению их финансового положения и сокращению уровня экономической безопасности. При этом в целях поддержки предприятий авиатранспорта, Правительством Российской Федерации реализуется комплекс мер, направленных на минимизацию негативных последствий эпидемиологической обстановки.

Помимо пандемии, негативное влияние на деятельность предприятий сферы авиатранспорта, оказала экономические санкции иностранных государств по отношению России, которые были выдвинуты после начала специальной военной операции в Украине. Пакеты санкций включают в себя множество ограничений для различных секторов экономики, в частности, в сфере авиатранспорта. Так, в современных условиях, российским самолетам запрещено пересекать воздушное пространство отдельных государств, что не позволяет осуществлять авиаперевозки пассажиров в такие государства. Представленная ситуация крайне негативно влияет как на деятельность авиаперевозчиков, так и на деятельность самих аэропортов, расположенных на территории РФ, финансовые результаты которых во многом зависят от объемов совершенных авиаперевозок.

В целях поддержки предприятий сферы авиаперевозок, Правительством

Российской Федерации подготовлен дополнительный комплекс мер, направленный не только на оказание финансовой помощи предприятиям рассматриваемой сферы, но и на стимулирование потребительского спроса на авиаперелеты по территории Российской Федерации. Для этого, осуществляется рекламная компания российских курортов и зон отдыха, в частности, в современных условиях, действуют льготные программы как в рамках авиаперелетов по России, так и в рамках туристических поездок по России, что также позволяет повысить спрос на авиаперелеты, и, соответственно, увеличить доходы предприятий сферы авиаперевозок.

Учитывая вышесказанное, экономическая безопасность предприятий в сфере организации пассажирских авиаперевозок, в современных условиях, подвержена многочисленным вызовам, формируемым факторами как внешней, так и внутренней среды. Подобные вызовы, в свою очередь, генерируют угрозы экономической безопасности, которые способны крайне негативно отразиться на результатах деятельности предприятий рассматриваемой сферы. В целях минимизации негативного влияния подобных угроз, необходимы коренные комплексные преобразования, затрагивающие не только сферы авиаперевозок, но и также сферу туристических услуг, ресторанного и гостиничного бизнеса, что позволит повысить потребительский спрос на туристические услуги на территории Российской Федерации, и, соответственно, позволит повысить спрос на услуги авиаперевозчиков.

Таким образом, важное значение для экономической безопасности предприятий сферы организации пассажирских авиаперевозок, в современных условиях, имеет финансовая составляющая. В связи с чем, внедряемые направления оптимизации уровня экономической безопасности в рамках деятельности предприятий рассматриваемой сферы, должны быть в первую очередь направлены на обеспечение финансовой безопасности, что в свою очередь позволит обеспечить другие функциональные сферы экономической безопасности предприятий сферы авиатранспорта (имущественную, кадровую, информационную безопасность).

Актуальность выбранной темы выпускной квалификационной работы заключается в наличии множества вызовов и угроз в современных условиях, негативным образом влияющих на деятельность предприятий сфере организации пассажирских авиаперевозок. Для решения имеющихся проблем, требуются коренные преобразования, включающие комплексные меры по обеспечению экономической безопасности и защите от возникающих внешних и внутренних угроз.

Практическая значимость мероприятий, представленных в выпускной квалификационной работе, заключается в возможности их практического применения в деятельности ООО «АБС Благовещенск», что позволит решить многие имеющиеся проблемы и достичь защищенности от внешних и внутренних угроз.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка направлений повышения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск». Представленная цель позволила сформулировать ниже представленные задачи исследования:

- провести сбор, группировку и систематизации информации по выбранной теме выпускной квалификационной работы, и, на ее основе, раскрыть понятие, а также охарактеризовать экономическую сущность экономической безопасности аэропортной деятельности;
- раскрыть и охарактеризовать факторы, влияющие на обеспечение экономической безопасности в сфере организации пассажирских авиаперевозок;
- выявить и представить современные вызовы и угрозы экономической безопасности аэропортной деятельности;
- представить организационно-экономическую характеристику ООО «АБС Благовещенск»;
- провести оценку факторов внешней и внутренней среды ООО «АБС Благовещенск», а также их влияние на экономическую безопасность организации;
- проанализировать экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск», а также современных вызовов и угроз;

- предложить альтернативные варианты повышения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»;
- охарактеризовать мероприятия, а также их потенциальное влияние на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск»;
- представить ожидаемые результаты внедрения предложенных мер.

Предметом выпускной квалификационной работы является экономическая безопасность в сфере организации пассажирских авиаперевозок. Объектом исследования выступает Общество с ограниченной ответственностью «АБС Благовещенск» (сокращенное наименование: ООО «АБС Благовещенск»). Период исследования: 2019 – 2021 гг.

Нормативно-правовой базой исследования при написании выпускной квалификационной работы, послужили: нормативно-правовые акты, определяющие стратегию и направления обеспечения экономической безопасности на территории Российской Федерации, а также нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность предприятий в сфере организации пассажирских авиаперевозок.

Информационной базой исследования стали: актуальные материалы учебной и периодической литературы в области экономической безопасности предприятий, а также годовые отчеты и финансовая (бухгалтерская) отчетность ООО «АБС Благовещенск» за 2019 – 2021 гг.

Методами исследования, использованными при написании выпускной квалификационной работы, стали: абстрактно-логический метод, метод анализа и синтеза, графический метод, метод абсолютных и относительных разниц, метод горизонтального и вертикального анализа, метод экономических коэффициентов и другие.

## 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ



# БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

## 1.1 Понятие и экономическая сущность экономической безопасности аэропортовой деятельности

Обеспечение экономической безопасности предприятий является одной из основных целей деятельности любого хозяйствующего субъекта. В понятие «экономическая безопасность» вкладывается не только защищенность от внешних и внутренних угроз, но и рентабельность деятельности, финансовая устойчивость от внешних источников финансирования, имущественный, кадровый, финансовый потенциалы, финансовое положение в целом, а также возможности дальнейшего развития. Сказанное определяет определить экономическую безопасность предприятий, как важнейшую категорию и совокупную характеристику деятельности хозяйствующих субъектов, учитывая множество функциональных сфер экономической безопасности предприятий.

Осознавая значимость рассматриваемой категории, понятие «экономическая безопасность» закреплено на законодательном уровне, а также является объектом многочисленных научных исследований. В целях понимания термина «экономическая безопасность предприятий», а таблице 1 представлена характеристика законодательного и авторских определений.

Таблица 1 - Характеристика законодательного и авторских определений термина «экономическая безопасность»

Нормативно-правовой акт / автор	Определение
1	2
Указ Президента РФ от 13.05.2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года»	Экономическая безопасность - состояние защищенности национальной экономики от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются экономический суверенитет страны, единство ее экономического пространства, условия для реализации стратегических национальных приоритетов Российской Федерации. <sup>1</sup>

Продолжение таблицы 1

<sup>1</sup> О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 13.05.2017 г. № 208. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант».

1	2
В.К. Сенчагов	Защищенность его научно-технического, технологического, производственного и кадрового потенциала от прямых (активных) или косвенных (пассивных) экономических угроз, например, связанных с неэффективной научно - промышленной политикой государства или формированием неблагоприятной внешней среды, и способность к его воспроизводству <sup>2</sup>
В.В. Козивкин	Экономическая безопасность предприятия – комплексное понятие, которое включает в себя совокупность факторов, связанных не столько с внутренним состоянием самого предприятия, сколько с воздействием внешней среды, с ее субъектами, с которыми предприятие вступает во взаимосвязь. <sup>3</sup>
В.А. Колосов	Состояние, при котором хозяйственная деятельность полностью защищена от причинения вреда и отрицательного влияния. <sup>4</sup>
С. Ю. Глазьев	Автор обращает внимание на устойчивость и отдельно выделяет поддержание конкретных характеристик функционирования экономики предприятия, в том числе и в неблагоприятных условиях. <sup>5</sup>
Е.А. Олейников	Состояние предприятия, при котором наиболее эффективно используются его ресурсы с целью предотвращения различных угроз для обеспечения стабильной работы предприятия в настоящем и будущем. <sup>6</sup>
Н.В. Матвеев	Состояние предприятия, при котором обеспечивается его финансовое равновесие, стабильность функционирования и регулярное извлечение прибыли, возможность выполнения поставленных задач и целей, способность к дальнейшему усовершенствованию и развитию. <sup>7</sup>
В.П. Мак-Мак	Экономическая безопасность предприятия является состоянием наиболее эффективного использования имеющихся видов ресурсов для предотвращения (ликвидации, нейтрализации) угроз, а также обеспечения стабильного функционирования фирмы в условиях рыночной экономики. <sup>8</sup>
О.В. Климошкин	Экономическая безопасность предприятия является состоянием защищенности его жизненно важных интересов в производственно-хозяйственной, финансово-экономической, технологической сферах от разного рода угроз, причем в первую очередь угроз социально-экономического плана. <sup>9</sup>
А.В. Ломоцева, Т.В. Трофимова	Экономическая безопасность предприятия – состояние наиболее эффективного использования его ресурсов в целях обес-

<sup>2</sup> Сенчагов, В.К. Экономическая безопасность предприятий: общий курс: учебник. М.: Лаборатория знаний. 2018. С. 114.

<sup>3</sup> Козивкин, В.В. Экономическая безопасность промышленного предприятия // Бизнес, менеджмент и право. 2018. № 3. С. 102.

<sup>4</sup> Колосов, А.В. Экономическая безопасность: учебное пособие. М.: Финансист-информ. 2020. С. 17.

<sup>5</sup> Глазьев, С.Ю. Безопасность экономическая. Политическая энциклопедия. М.: Мысль. 2019. С. 32.

<sup>6</sup> Олейников, Е.А. Экономическая и национальная безопасность. М.: Экзамен. 2018. С. 124.

<sup>7</sup> Матвеев, Н.В. Экономическая безопасность предприятия // Фундаментальные исследования. 2020. № 1. С. 19.

<sup>8</sup> Мак-Мак, В.П. Служба безопасности предприятия. М.: Юрайт. 2018. С. 54.

<sup>9</sup> Климошкин, О.В. Экономическая безопасность предприятия: современные проблемы // Молодой ученый. 2019. № 2. С. 105.

1	2
	печения его защиты от отрицательного влияния внешних и внутренних угроз, различных дестабилизирующих факторов, при котором происходит устойчивое достижение целей уставной деятельности и реализация основных коммерческих интересов. <sup>10</sup>

Представленные определения исходят из разных подходов, что определяет их особенности и различия. При этом основным общим признаком представленных определений, является акцент на защищенность от внешних и внутренних угроз, посредством реализации направлений эффективного использования имеющихся ресурсов, для достижения целей и задач деятельности предприятия, а также в целях его стабильного развития в текущем и будущих периодах. Такие образом, «экономическая безопасность предприятий» представляет собой комплексное понятие, ссылающееся на ресурсный потенциал, возможности предприятий, потенциальные результаты деятельности, а также другие показатели и факторы. Также исходя из представленных понятий, следует заключить о том, что «экономическая безопасность предприятий» является важнейшей экономической категорией. С точки зрения экономики, и, в частности, экономического анализа, «экономическую безопасность предприятий» следует рассматривать как интегральный показатель, учитывающий разнообразные сферы деятельности хозяйствующих субъектов, а также экономические результаты.<sup>11</sup>

На основе представленных авторских определений, следует сделать вывод о том, что экономическая безопасность предприятий представляет собой такое состояние экономики хозяйствующего субъекта, при котором достигается противодействие возникающим внешним и внутренним угрозам, которые способны нанести экономический ущерб предприятию. Подобное положение позволяет достигать устойчивого экономического положения, защищенности от внешних

<sup>10</sup> Ломовцева, А.В. Инновационная активность и формирование экономической безопасности предприятий // Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы. 2019. № 2. С. 48.

<sup>11</sup> Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. № 1. С. 440.

угроз, эффективности деятельности, а также конкурентоспособности предприятия, что имеет особое значение в современных условиях высокой конкуренции.

Таким образом, основное назначение экономической безопасности предприятий, заключается в защите от внешних и внутренних угроз. Следует отметить, что возникающие внешние угрозы, обусловлены влиянием факторов внешней среды, в частности:

- политическая ситуация в стране и мире;
- уровень экономического развития государства и отдельных сфер экономики;
- потребительские предпочтения в отношении ассортимента, качества и безопасности реализуемой продукции и товаров;
- изменение товарной и географической структуры рынков определенных товаров или продукции;
- разрыв хозяйственных связей между предприятиями, составляющими единую технологическую цепочку;
- уровень развития инфраструктуры;
- степень развития логистики в государстве и мире;
- глобализация экономических процессов.<sup>12</sup>

Представленные внешние факторы, так или иначе, оказывают влияние на деятельность предприятий, и, в зависимости от степени такого влияния, возможны различные исходы. Следует отметить, что полностью нейтрализовать влияние факторов внешней среды невозможно, при этом предприятия имеют возможность внедрить перечень мер, направленных на минимизацию негативного влияния внешних факторов. В противоположном случае, если влияние внешних факторов на деятельность предприятия – положительное, целесообразно внедрять меры, направленные на усиление степени такого влияния.

В свою очередь, внутренние угрозы экономической безопасности предприятий, формируются под влиянием факторов внутренней среды, среди которых

---

<sup>12</sup> Никулин, Н.Ф. Главные противоречия в системе государственного обеспечения полетов в Гражданской авиации РФ // Фундаментальные исследования. 2021. № 3. С. 72.

целесообразно рассмотреть:

- обеспеченность кадрами и степень развития кадрового потенциала предприятия;
- уровень ресурсообеспеченности;
- материально-техническая оснащенность предприятий;
- величины, динамика и структура источников финансирования деятельности предприятий (собственные и заемный);
- степень автоматизации производства, уровень использования результатов научно-технического прогресса и другие.

Усиливать или сокращать влияние факторов внутренней среды – под силу руководству предприятия. Для достижения подобной цели, необходимо выявить негативные для предприятия факторы, определить причину их негативного влияния, а также разработать и внедрить меры, направленные на нейтрализацию выявленных внутренних угроз.

Важно отметить, что внешние и внутренние угрозы способны наносить непоправимый экономический ущерб хозяйствующим субъектам, что определяет необходимость и значимость их своевременного выявления, а также внедрения мер, направленных на минимизацию их негативного воздействия.

Классификация угроз экономической безопасности предприятий на внешние и внутренние представлены на рисунке 1.

При этом внешние факторы при этом можно разделить на три подгруппы:

– макроэкономические: «стадия развития экономики страны, стабильность хозяйственного законодательства, уровень инфляции, паритет валют, покупательная способность населения, состояние финансовой системы, государственная политика (антимонопольная, инвестиционная, налоговая, инновационная, внешнеэкономическая, ценовая);

– рыночные: потребительский и производственный спрос, уровень цен на сырье и готовую продукцию, динамика конкуренции в регионе и отрасли, поведение конкурентов, емкость рынка, платежеспособность контрагентов;

– прочие: темпы научно-технического прогресса, демографические тенденции, криминогенная обстановка, природно-климатические факторы и др.»<sup>13</sup>.



Рисунок 1 – Классификация угроз экономической безопасности предприятий на внешние и внутренние

В свою очередь, внутренние факторы экономической безопасности можно разделить на следующие группы:

– финансовые: структура и ликвидность активов, структура капитала, обеспеченность собственным оборотным капиталом, уровень рентабельности, доходность инвестиционных проектов, дивидендная политика;

– производственные: использование оборотных и основных средств, состояние и структура основных фондов, система контроля качества, структура себестоимости;

– кадровые: организационная структура управления, мотивация персонала, параметры оплаты труда, наличие стратегии развития, квалификация и структура персонала, уровень рационализаторской активности, социальные мероприятия;

<sup>13</sup> Каперович, Е.А. Экономическая безопасность предприятия: сущность, цели и направления обеспечения // Экономика и управление. 2019. № 7. С. 279.

- материально-технического обеспечения: уровень диверсификации поставок сырья, качество поставляемого сырья, ритмичность поставок, использование современных технологий снабжения;
- инвестиционно-технологические: НИОКР, наличие инвестиционных ресурсов, уровень инновационной активности;
- сбытовые: ассортимент продукции, ценовая политика, портфель заказов, степень диверсификации потребителей, политика расчетов с потребителями, проведение маркетинговых исследований;
- экологические: внедрение новых технологий, осуществление природоохранных мероприятий.<sup>14</sup>

По своей природе, угрозы классифицируются не только на внешние и внутренние, но и на объективные и субъективные. Классификация угроз экономической безопасности предприятий исходя из указанного критерия, представлена на рисунке 2.

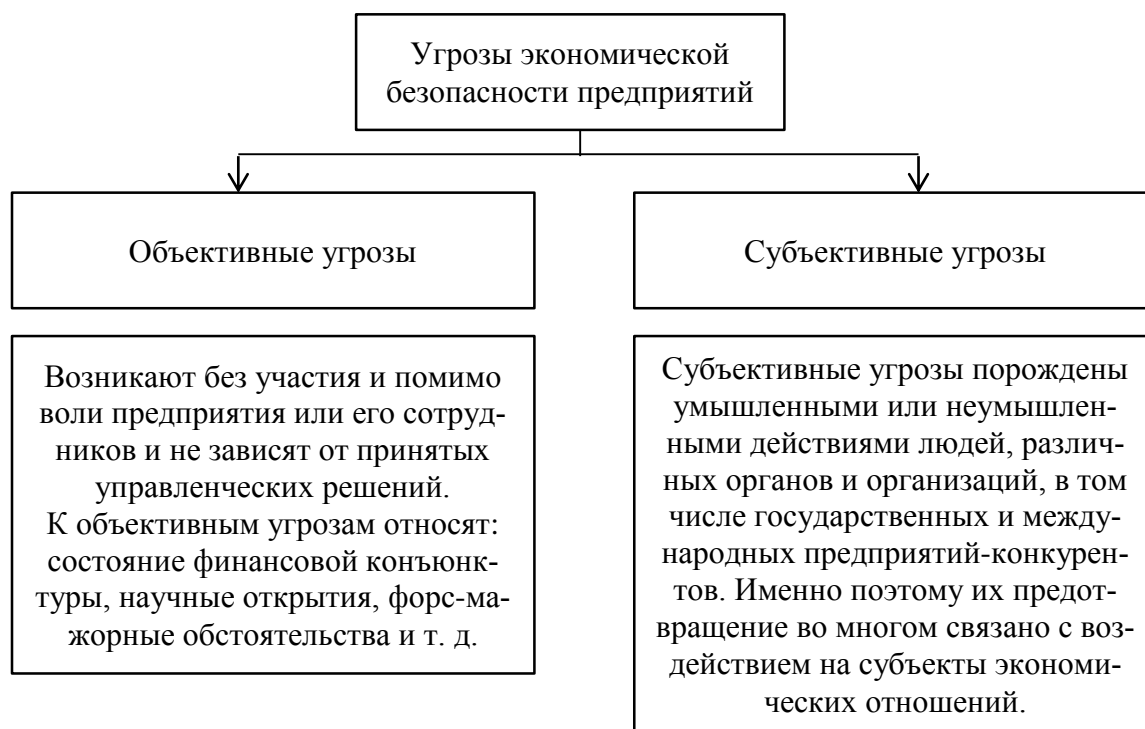


Рисунок 2 – Классификация угроз экономической безопасности предприятий на объективные и субъективные

<sup>14</sup> Мусатаева, М.О. Источники, виды и факторы угроз экономической безопасности, создание службы экономической безопасности // Фундаментальные исследования. 2020. № 2. С. 105.

Уровень экономической безопасности во многом определяется результатами и эффективностью мер, реализуемых руководством хозяйствующих субъектов, направленных на нейтрализацию, или минимизацию угроз экономической безопасности. Важное значение на пути достижения к указанной цели, является мониторинг, анализ, контроль, выявление и предупреждение внешних и внутренних угроз. Также целесообразно осуществлять прогноз потенциальных последствий влияния тех или иных угроз на экономическую безопасность предприятий. Все выше представленные направления, в совокупности, представляют собой систему управления экономической безопасностью предприятий, основная цель которой – «обеспечение его устойчивого и эффективного функционирования в текущих условиях, создание потенциала развития и роста в будущем»<sup>15</sup>.

Особенности применяемых в организациях методов защиты от негативного влияния угроз внешней и внутренней среды, во многом зависят от различных особенностей: масштабов деятельности предприятий, имущественных и финансовых возможностей, стратегии развития, а также сферы деятельности хозяйствующих субъектов. Учитывая сказанное, следует отметить, что определение термина «экономическая безопасность предприятий» может быть интерпретировано исходя из сферы экономики, в которой предприятие осуществляет деятельность. Так, экономическая безопасность предприятий, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок, характеризуется влиянием отдельной группы факторов, влияние которых на предприятия иных сфер деятельности, может быть несущественно. Сказанное определяет необходимость исследования понятия «экономическая безопасность предприятий аэропортовой деятельности».

Так, «экономическая безопасность авиационного транспорта представляет собой состояние защищенности объекта, то есть авиационного транспорта от разного рода негативных воздействий и нанесения вреда хозяйственной деятель-

---

<sup>15</sup> Каперович, Е.А. Экономическая безопасность предприятия: сущность, цели и направления обеспечения // Экономика и управление. 2019. № 7. С. 280.



ности, связанной с удовлетворением определенных потребностей в услугах объекта»<sup>16</sup>.

Учитывая, что экономическая безопасность организаций, во многом определяется степенью защищенности от внешних и внутренних угроз, то в рамках экономической безопасности организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок, целесообразно рассматривать соблюдение требований по безопасности полетов, а также требований по авиационной безопасности. Необходимо отметить, что безопасность полетов, рассматривается как показатель, определяющий степень защищенности от внутренних угроз, который зависит от результатов и эффективности функционирования отдельных составляющих: состояние эксплуатируемой авиационной и наземной техники, квалификацию летного и технического состава, а также персонала служб управления воздушным движением и обеспечение полетов. В свою очередь, авиационная безопасность направлена на защиту организаций от внешних угроз и соответствующих внешних воздействий. В современных условиях, вопросы авиационной безопасности, характеризуются особой остротой, в связи с чем, аспектам авиационной безопасности на государственном уровне, уделяется особое внимание. Особое значение авиационная безопасность имеет для гражданской авиации. В целях достижения авиационной безопасности, Правительством государств, а также организациями сферы авиаперевозок, реализуется соответствующий комплекс мер, включающий в себя «обеспечение охраны воздушных судов, аэропортов, а также других объектов инфраструктуры, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, бортовых запасов и прочего груза, а также предотвращение и пресечение попыток захвата воздушных судов»<sup>17</sup>.

Обеспечение экономической безопасности организаций сферы организа-

---

<sup>16</sup> Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. № 1. С. 441.

<sup>17</sup> Там же. С. 441.

ции пассажирских авиаперевозок имеет важное значение не только для организаций рассматриваемой сферы деятельности, но и для государства в целом, а также населения страны. В частности, низкий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности, чреватые не только потенциальным экономическим ущербом, но и также человеческими жертвами. Сказанное позволяет сделать вывод о высокой значимости обеспечения экономической безопасности организаций сферы гражданской авиации в современных условиях, в частности, в условиях военного конфликта между Россией и Украиной, который способен создавать многочисленные угрозы.

## **1.2 Факторы, влияющие на обеспечение экономической безопасности в сфере организации пассажирских авиаперевозок**

Экономическая безопасность организаций сфере организации пассажирских авиаперевозок во многом определяется влияем различных факторов внешней и внутренней среды. Факторы внешней среды формируются под влиянием различных процессов регионального, государственного и мирового уровня. Факторы внешней среды принято классифицировать на следующие группы: политико-правовые, экономические, социально-демографические и технико-технологические. Среди факторов внешней среды, оказывающих особое влияние на экономическую безопасность организаций рассматриваемой сферы, следует выделить:

- истощение «национальных технических, технологических, а также управленческих ресурсов, которые влияют на устойчивое развитие транспортного комплекса страны, а также на качественное предоставление транспортных услуг;
- системные кризисы, глобальные вызовы и угрозы как национальной, так и экономической безопасности страны;
- усиление глобальной конкуренции и глубокие структурные преобразования мирового хозяйства и экономики рыночных отношений;
- отсутствие антикризисного управления в предоставлении эффективных,

качественных и безопасных транспортных услуг населению и оборонному комплексу;

- возрастание дефицита человеческого капитала, определяемого требуемым качеством установленного профессионального уровня кадров в системе структурных и инновационных преобразований на транспорте;

- глобальные вызовы террористической деятельности на транспорте»<sup>18</sup>.

Таким образом, политическое и экономическое состояние государства существенным образом сказывается на экономической безопасности, а также на экономических показателях и финансовом состоянии предприятий сферы авиатранспорта. При этом существенное значение имеет состояние транспортной инфраструктуры в государстве в целом, так как от данного фактора во многом зависит безопасность авиаперевозок, и, соответственно, безопасность авиапассажиров.

В целях исследования факторов, оказывающих влияние на экономическую безопасность предприятий сферы организации пассажирских авиаперевозок, целесообразно рассмотреть каждую группу факторов отдельно.

Так, существенное значение в системе факторов экономической безопасности организаций авиатранспорта, имеют политические факторы. В частности, следует отметить нормативно-правовое регулирование сферы организации пассажирских авиаперевозок:

- Гражданский кодекс Российской Федерации (утвержденный федеральным законом от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ);

- воздушный кодекс Российской Федерации (утвержденный федеральным законом от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ);

- федеральный закон от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»;

- закон от 07.02.1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей»;

- приказ ФСВТ РФ № 120 от 30.11.1999 г. «Об утверждении Инструкции о

---

<sup>18</sup> Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. № 1. С. 442.

порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета»;

- постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации»;

- постановление Правительства РФ от 02.12.1999 г. № 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации»;

- приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» и другие.

Таким образом, сфера организации пассажирских авиаперевозок на территории Российской Федерации регулируется комплексом нормативно-правовых актов, определяющих принципы и особенности реализации процессов, связанных с авиаперевозками. При этом соблюдение положений представленных нормативно-правовых актов, регламентируется соответствующими правоохранительными органами, в частности, МВД РФ, а также Министерством транспорта РФ (в рамках полномочий в части реализации правоохранительной деятельности).<sup>19</sup>

В рамках политико-правовых факторов, влияющих на деятельность организаций, осуществляющих деятельность в сфере авиаперевозок, следует отметить положения законодательства, ограничивавшие деятельность организаций рассматриваемой сферы экономики в период пандемии коронавирусной инфекции. Так, деятельность организаций сферы авиатранспорта была приостановлена, в рамках авиаперелетов на определенный период времени, в целях недопущения распространения заболеваемости. В связи с чем, предприятия авиатранс-

---

<sup>19</sup> Никулин, Н.Ф. Главные противоречия в системе государственного обеспечения полетов в Гражданской авиации РФ // Фундаментальные исследования. 2021. № 3. С. 73.

порта лишились существенной части дохода, что привело к ухудшению их финансового положения и сокращению уровня экономической безопасности. При этом в целях поддержки предприятий авиатранспорта, Правительством Российской Федерации реализуется комплекс мер, направленных на минимизацию негативных последствий эпидемиологической обстановки.<sup>20</sup>

Указанный фактор существенным образом сказался на деятельности организаций сферы авиатранспорта. При этом в целях поддержки предприятий сферы авиаперевозок, Правительством Российской Федерации подготовлен дополнительный комплекс мер, направленный не только на оказание финансовой помощи предприятиям рассматриваемой сферы, но и на стимулирование потребительского спроса на авиаперелеты по территории Российской Федерации. В рамках указанной цели, в современных условиях, реализуются направления рекламных компаний российских курортов и зон отдыха, в частности, в современных условиях, действуют льготные программы как в рамках авиаперелетов по России, так и в рамках туристических поездок по России, что также позволяет повысить спрос на авиаперелеты, и, соответственно, увеличить доходы предприятий сферы авиаперевозок.

Представленные сведения позволяют судить о существенном влиянии политико-правовых факторов на деятельность предприятий, работающих в сфере организации пассажирских авиаперевозок.

Помимо политико-правовых факторов, существенное влияние на экономическую безопасность организаций сферы авиатранспорта, влияют экономические факторы, среди которых следует выделить:

- экономические процессы, протекающие в стране и мире в целом;
- уровень инфляции;
- курс рубля по отношению к иностранной валюте;
- уровень экономического развития государства;

---

<sup>20</sup> Беззубов, Д.О. Фундаментальные основы экономической безопасности авиационных предприятий в системе национальной безопасности // Вопросы экономики. 2018. № 2. С. 19.

- меры государственной поддержки предприятий сферы организации пассажирских авиаперевозок;

- условия кредитования предприятия сферы организации пассажирских авиаперевозок в коммерческих банках.

Особое значение среди внешних экономических факторов, оказывающих влияние на деятельность организаций рассматриваемой сферы, имеют экономические санкции иностранных государств, выдвинутые против России. Среди подобных санкций, следует выделить запрет на пересечение воздушного пространства иностранных государств российским авиатранспортом. Подобные меры накладывают существенные ограничения на маршруты перемещения воздушных судов, а также направления перелетов. Рассмотренный фактор способен существенным образом отразиться на результатах деятельности организаций сферы авиаперевозок, а также на уровне их экономической безопасности. В рассматриваемом аспекте, существенное значение имеют совместные действия организаций разных сфер экономики. Так, в современных условиях, представителями курортного отдыха России, разрабатываются различные туристические поездки, что позволит как повысить потребительский спрос на туристические поездки по России, так и обеспечить экономическую безопасность организаций сферы авиаперевозок.

Немаловажное значение в рассматриваемой ситуации, имеет государство. Так, в целях поддержания жизнеспособности организаций авиатранспорта, разработана и внедрена программа, предполагающая организацию туристических поездок по России, с возможностью вернуть часть потраченных денежных средств. Указанная программа пользуется достаточно широкой популярностью в современных условиях, а также положительным образом влияет на экономическую безопасность организаций сферы авиатранспорта и организаций других сфер экономики, в частности, туристических, организаций гостиничного и ресторанного бизнеса.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Никулин, Н.Ф. Главные противоречия в системе государственного обеспечения полетов в Гражданской авиации РФ // Фундаментальные исследования. 2021. № 3. С. 74.

Важное значение для экономической безопасности предприятий сфере организации пассажирских авиаперевозок, имеют социально-демографические факторы, среди которых, следует выделить:

- потребительские предпочтения в части выбора вида транспорта и компании-перевозчика;
- уровень доходов населения, который сказывается на возможности осуществления авиаперелетов;
- численность населения и динамика показателя (отражается на доходах авиаперевозчиков);
- миграционные процессы (также сказываются на доходах авиаперевозчиков) и другие.<sup>22</sup>

Существенное значение, среди рассмотренных факторов, имеет уровень доходов населения. Представленный фактор играет принципиальное значение для уровня доходов, финансового состояния и экономической безопасности организаций в сфере авиаперевозок. Так, снижение доходов населения приводит к сокращению потребительской способности прибегать к услугам авиаперевозчиков, что в свою очередь, влияет на снижении доходов организаций сферы авиатранспорта, и, соответственно, отражается на уровне экономической безопасности хозяйствующих субъектов.<sup>23</sup>

Немаловажное значение для экономической безопасности организаций сферы авиатранспорта, имеют технико-технологические факторы, в частности:

- уровень развития авиатранспортной инфраструктуры в мире;
- степень автоматизации процессов в деятельности авиатранспортных организаций;
- научно-технические разработки в сфере авиатранспорта и многое другое.

Следует отметить, что технико-технологические факторы оказывают су-

---

<sup>22</sup> Беззубов, Д.О. Фундаментальные основы экономической безопасности авиационных предприятий в системе национальной безопасности // Вопросы экономики. 2018. № 2. С. 20.

<sup>23</sup> Роя, Г.В. Организационно-методические основы обеспечения экономической безопасности гражданской авиации // Молодой ученый. 2021. № 4. С. 52.

щественное и принципиальное влияние практические на все стороны деятельности организаций сферы авиатранспорта. Так, применение современных средств и технологий, позволяет организациям рассматриваемой сферы, в первую очередь, обеспечить авиационную безопасность, из которой вытекает финансовая, имущественная и экономическая безопасность.

Представленные факторы внешней среды способны генерировать как позитивные, так и негативные изменения в деятельности предприятия в сфере организации пассажирских авиаперевозок. При этом немаловажное значение для организаций рассматриваемой сферы, играют факторы внутренней среды, в частности:

- имущественный потенциал, который представляет собой всю совокупность имущества (активов) предприятий, как оборотных (запасы, материалы и прочее), так и внеоборотных (основные средства: здания, сооружения, авиационные виды транспорта и прочее). Наличие удовлетворительного имущественного потенциала предприятий сферы авиаперевозок, при условии его эффективного использования, позволяет достигать высоких финансовых и экономических результатов;

- кадровые ресурсы – персонал, учитывая численность, уровень квалификации, опыта, уровня образования и иных качеств, позволяющих сформировать эффективный кадровый потенциал;

- финансовые ресурсы – совокупность собственных и заемных источников финансирования деятельности организаций. Важное значение имеет их соотношение и эффективность использования;

- информационные ресурсы – совокупность программных средств, информационных средств и технологий, способов автоматизации и прочее. В современных конкурентных условиях, информационные ресурсы способны создавать явные конкурентные преимущества;

- управленческий фактор - один из наиболее важных факторов в любой сфере и деятельности. Данный фактор призван, в процессе всей деятельности,



связанной с эксплуатацией воздушного транспорта, формировать благоприятную внешнюю и внутреннюю среду, тем самым обеспечивая безопасные перевозки или, наоборот, негативную среду, обуславливающую наличием ряда катастроф, авиакрушений в последние несколько лет. Необходимо отметить, что причинами современных катастроф являются: техногенные причины, человеческий фактор, несоблюдение правил безопасности и так далее. Необходимо сказать, что чрезмерное внимание к одной из причин приведет к снижению эффективности мер безопасности на авиационном транспорте в целом.

Представленные факторы внешней и внутренней среды, при их негативном влиянии, способны формировать вызовы, и, как следствие, угрозы экономической безопасности, для минимизации которых, необходимы комплексные мероприятия. При этом важное значение для минимизации негативного влияния факторов внешней и внутренней среды, имеет мониторинг и анализ факторов, а также выработка и принятие решений, что в совокупности, представляет собой систему экономической безопасности, способной обеспечить защиту организации от неблагоприятного воздействия различного рода факторов.

### **1.3 Современные вызовы и угрозы экономической безопасности аэропортной деятельности, а также направления минимизации их негативного влияния**

Одной из основных современных угроз экономической безопасности организаций аэропортной деятельности, является запрет на пересечение воздушного пространства отдельных иностранных государств российским авиатранспортом. Подобная угроза была сформирована под влиянием иностранных санкций, которые стали существенным вызовом для экономической безопасности организаций аэропортной деятельности. Вызовом представленной угрозы, также является начало военной операции России в Украине, в целях денацификации и денационализации государства. Таким образом, представленная угроза экономической безопасности была сформирована под влиянием нескольких вызовов, которые

усиливают друг друга, а также еще больше усугубляют сложившуюся ситуацию.<sup>24</sup>

В целях снижения угроз экономической безопасности организаций аэропортовой деятельности, организации разрабатывают мероприятия, которые призваны комплексным действием улучшить сложившуюся ситуацию, в связи с чем, важное значение в рассматриваемом вопросе, имеет система управления экономической безопасностью. Важно отметить, что в недавнем времени система управления безопасностью претерпела изменения. Изменения коснулись вероятностных угроз на авиационном транспорте. Под угрозой стали принимать организационный (управленческий) фактор. Необходимо отметить, что это один из наиболее важных факторов в любой сфере и деятельности. Данный фактор призван, в процессе всей деятельности, связанной с эксплуатацией воздушного транспорта, формировать благоприятную внешнюю и внутреннюю среду, тем самым обеспечивая безопасные перевозки или, наоборот, негативную среду, обуславливающую наличием ряда катастроф, авиакрушений в последние несколько лет. Следует отметить, что причинами современных катастроф являются: техногенные причины, человеческий фактор, несоблюдение правил безопасности и так далее. Необходимо сказать, что чрезмерное внимание к одной из причин приведет к снижению эффективности мер безопасности на авиационном транспорте в целом.<sup>25</sup>

Существенное значение для обеспечения экономической безопасности предприятий авиатранспорта, имеет соблюдение ниже представленных принципов:

- определение и прогнозирование факторов опасности и рисков;
- управление факторами опасности и рисков;
- установление степени серьезности факторов опасности и рисков;
- контроль и уменьшение факторов опасности и рисков;

---

<sup>24</sup> Роя, Г.В. Организационно-методические основы обеспечения экономической безопасности гражданской авиации // Молодой ученый. 2021. № 4. С. 54.

<sup>25</sup> Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. № 1. С. 441.

- установление допустимого уровня рисков;
- определение факторов опасности и рисков.<sup>26</sup>

При этом важно учитывать, что экономическая безопасность авиатранспорта подвержена влиянию различного рода факторов, которые необходимо выявлять, анализировать и устранять их негативное влияние. Также важное значение имеет предотвращение негативного влияния подобных факторов, для чего, организации авиатранспорта реализуют меры мониторинга и прогноза, что существенным образом позволяют минимизировать негативное влияние внешних и внутренних угроз.

Важно отметить, что экономическая система авиации состоит из огромного множества субъектов экономической деятельности: авиакомпаний и агентств, аэропортов, заводов-производителей, различного рода центров технического обслуживания и т.д. А поскольку каждый из субъектов в рамках рыночной экономики существует самостоятельно в различного рода организационно-правовых формах и вынужден вести свою деятельность в условиях рыночной неопределенности, то существующий мировой экономический кризис лишь способствовал увеличению количества непредвиденных субъектами угроз.<sup>27</sup> Аналогичные проблемы затронули и авиационную отрасль в целом. В совокупности, представленные сведения определяют необходимость применения количественных методов оценки экономической безопасности, в частности, как отдельных показателей (на основе пороговых значений), так и интегрального показателя.

Внедрение мер, направленных на обеспечение экономической безопасности организаций авиатранспорта, несомненно, связано с определенными расходами, которые, с одной стороны, ухудшают финансовое положение организаций и снижают уровень экономической безопасности. С другой же стороны, при достижении поставленных целей и задач, посредством реализации расходов на

---

<sup>26</sup> Беззубов, Д.О. Фундаментальные основы экономической безопасности авиационных предприятий в системе национальной безопасности // Вопросы экономики. 2018. № 2. С. 21.

<sup>27</sup> Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. № 1. С. 442.

обеспечение экономической безопасности, сокращается вероятность экономического ущерба, который в отдельных случаях, способен привести к существенным экономическим потерям для организации.<sup>28</sup>

Многие авторы научных трудов склоняются к мнению, что «большое внимание, в идеале, должно уделяться именно затратам на безопасность. Соответственно и распределение денежных средств должно идти в пользу затрат на безопасность. Однако практически признано, что на сегодняшний день рыночные силы имеют недостаточно рычагов воздействия на сознательное повышение уровня авиационной безопасности и безопасности полетов среди компаний. Это связано с тем, что рыночные обратные связи между уровнем безопасности авиаперевозок и доходами авиакомпаний носят лишь краткосрочный характер, и при рассмотрении такого влияния на длительный срок его воздействие практически отсутствует. В связи с чем, в отношении контроля и обеспечения безопасности воздушного транспорта необходим жесткий государственный контроль»<sup>29</sup>.

Важное отметить, что обеспечение экономической безопасности организаций авиатранспорта, имеет для экономической, а также национальной безопасности государства. Следует отметить, что количество авиаперевозок ежегодно увеличивается, в связи с чем, могут появляться новые угрозы и усиливаться имеющиеся. В связи с чем, важно, чтобы государство, его отдельные регионы, а также организации авиатранспортной деятельности действовали слаженно, в целях достижения комплексного положительного влияния на экономические процессы, протекающие как на макро, так и на микроуровнях.

Проведенное исследование теоретических основ обеспечения экономической безопасности в сфере организации пассажирских перевозок позволило определить наличие множества вызовов и угроз в современных условиях, негативным образом влияющих на деятельность предприятий сфере организации

---

<sup>28</sup> Роя, Г.В. Организационно-методические основы обеспечения экономической безопасности гражданской авиации // Молодой ученый. 2021. № 4. С. 55.

<sup>29</sup> Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. № 1. С. 443.

пассажирских авиаперевозок. Для решения имеющихся проблем, требуются коренные преобразования, включающие комплексные меры по обеспечению экономической безопасности и защите от возникающих внешних и внутренних угроз.

## 2 АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ООО «АБС БЛАГОВЕЩЕНСК»

### **2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «АБС Благовещенск»**

Общество с ограниченной ответственностью «АБС Благовещенск» образовано 27.02.2020 г. Организация является приемником государственного унитарного предприятия Амурской области «Аэропорт Благовещенск», которое было образовано в 11.07.1997 г. Постановлением № 337 от 10.07.1997 г. главы Администрации Амурской области. Позднее, в июле 1998 г. в аэропорту Благовещенск впервые приземлился самолет ИЛ-62. Руководством и специалистами ООО «АБС Благовещенск» был проведен большой комплекс работ по подготовке предприятия к приему данного типа самолета. В 2002 г., после длительного перерыва, были возобновлены международные пассажирские авиаперевозки. Тесное сотрудничество аэропорта с А/К НАК «Саха-Авиа» и туристическими фирмами Благовещенска позволили наладить авиасообщение с г. Харбин, впервые Амурчане получили возможность улететь из родного города встретить Новый год и отдохнуть в Таиланде и на юге Китая.

В 2006 г. аэропорт получил допуск к приему и обслуживанию нового российского регионального самолета Ан-140, который в настоящее время эксплуатируется на маршруте Якутск-Благовещенск-Якутск. Выполнены работы по установке и введению в эксплуатацию системы автоматизированного паспортного контроля «Каскад». С 2007 г. возобновились социально-значимые авиаперевозки между областным центром и городами области Зея, Тында. Первый рейс

на самолете Як-40 маршруту Благовещенск-Зея-Тында был выполнен 18 сентября 2007 года. Аэропорт Благовещенск получил допуск к приему современных самолетов иностранного производства: -Боинг-737, -757-200;-Аэробус А-319-100, А-320-200, А-321-200.

В 2009 г. Правительством Амурской области разработана и утверждена долгосрочная целевая программа «Развитие авиации и аэропортов Амурской области на период до 2021 года», основными задачами которой стали:

- создание современного аэропортового комплекса;
- развитие регионального авиаперевозчика;
- сохранение и развитие аэропортов и площадок;
- местных воздушных линий.

В 2011 г. возобновлены регулярные пассажирские авиаперевозки в Красноярск, П. Камчатский, Владивосток. Полеты по указанным направлениям выполняются авиакомпанией «РусЛайн». Авиакомпания «Ираэро» начала выполнение рейсов в города Иркутск и Хабаровск на современных региональных самолетах CRJ-200. Также в течение 2011 г. приобретено 9 спецмашин, введено в эксплуатацию современное оборудование досмотра пассажиров и багажа, отвечающего последним требованиям на воздушном транспорте. Установлена система видеоконтроля за движением пассажиров. Для обеспечения возможности обслуживания в аэропорту международных рейсов выполнена реконструкция международного сектора, приведен в соответствие с государственными требованиями уровень его технической оснащенности.

Следует отметить, что в современных условиях, ООО «АБС Благовещенск» - это международный аэропорт федерального значения<sup>30</sup>, расположен в 15 км к северо-западу от города Благовещенска. Находится менее чем в 3,5 км от государственной границы между РФ и КНР. Обеспечивает регулярное авиасообщение Амурской области с городами Восточной Сибири и Дальнего Востока России, а также с Москвой. Расположен рядом с селом Игнатьево.

---

<sup>30</sup> Об утверждении перечня аэропортов федерального значения [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 2004.2016 г. № 726-р. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант Плюс».

На территории аэропорта расположено 44 места для стоянки самолётов. В декабре 2010 был введён в строй новый аэровокзал пропускной способностью 300 чел./час. Принимаемые воздушные суда: Ан-12, Ан-24, Ан-72, Ан-74, Ан-140, Ан-140, Ан-148, Ил-62, Ил-76, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214, Як-40, Як-4, Airbus A319-100, Airbus A320-200, Airbus A321-200, ATR 42, Boeing 737, Boeing 757-200, Boeing 767, Boeing 777, Boeing 767, Bombardier CRJ200, Sukhoi Superjet 100, DHC-8, Cessna Grand Caravan и все более легкие, вертолеты всех типов.

ООО «АБС Благовещенск» является запасным аэродромом на трансконтинентальных маршрутах из Северной Америки в Азию, выполняемых в соответствии с международным стандартом ETOPS. В экстренных ситуациях аэропорт может принять такие дальне-магистральные лайнеры, как Airbus A300, Airbus A310 и др. Размеры взлетно-посадочных полос: 2800 x 45 м.

Важно отметить, что в 2021 г. между ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» и ООО «АБС Благовещенск» был подписан договор о концессионном соглашении, предметом которого, выступает аренда имущества ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» на долгосрочной основе (50 лет). Необходимость заключения подобного договора заключается в следующем: в августе 2020 г. в ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» началось строительство новой взлётно-посадочной полосы (ВПП-2), длина которой, согласно проектной документации составит 3 тыс. метров и сможет принимать большие дальнемагистральные суда без ограничений, к примеру, авиа суда марки «Боинг». Ввод в эксплуатацию планируется в 2022 году. Также в 2021 году началось строительство нового международного терминала. Подобная необходимость обусловлена пожаром, произошедшим в аэропорту в декабре 2020 г. С учетом всех представленных изменений, новый аэровокзал станет в 2 раза больше прежнего и будет рассчитан на 600 пасс/час.<sup>31</sup>

Учитывая масштабность необходимых изменений, а также высокие финан-

---

<sup>31</sup> Амурправда.ру [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ampravda.ru> (дата обращения: 25.09.2021).

совые расходы на их реализацию, региональными властями было принято решение о передаче аэропорта в частные руки (бизнесу) на условиях долгосрочной аренды, в целях реализации задуманных планов. Для чего, был объявлен тендер, победу в котором одержала дочерняя компания ООО «АБС» (г. Москва), у которого в ведении находится аэропорт «Шереметьево». Таким образом, в современных условиях, Благовещенский аэропорт находится в ведении ООО «АБС Благовещенск».

Руководство деятельностью предприятия осуществляет генеральный директор, являющийся единоличным исполнительным органом власти в ООО «АБС Благовещенск». В прямом подчинении у генерального директора организации находятся два заместителя: заместитель генерального директора по коммерческой работе, а также заместитель генерального директора по режиму и охране и один помощник. Организационная структура ООО «АБС Благовещенск» представлена на рисунке 3.

В подчинении у заместителя генерального директора по коммерческой работе аэропорта находятся два специалиста: главный бухгалтер и главный экономист, в подчинении у каждого из которых находится соответствующий отдел (бухгалтерия и экономический отдел). В подчинении у заместителя генерального директора по режиму и охране находится главный инженер аэропорта. Для каждой должности в организации разработаны должностные инструкции, с которыми ознакомлены соответствующие специалисты.

Организационная структура управления ООО «АБС Благовещенск» организована по линейно-функциональному типу. Таким образом, в организации действует совокупность взаимосвязанных отделов, которые выполняют определенные функции.





Рисунок 3 – Организационная структура ООО «АБС Благовещенск»

Для экономической характеристики деятельности ООО «АБС Благовещенск», проведен анализ основных экономических показателей деятельности организации за 2019 – 2021 гг., результаты которого представлены в таблице 2. Следует отметить, что показатели за 2019 – 2020 гг. являются показателями ГУП «Аэропорт Благовещенский», данные за 2021 г. – результат консолидации показателей финансовой отчетности ГУП «Аэропорт Благовещенский» и ООО «АБС Благовещенский».

Таблица 2 – Основные экономические показатели деятельности ООО «АБС Благовещенск» за 2019 – 2021 гг.

Показатель	ГУП «Аэропорт Благовещенский»		ООО «АБС Благовещенский»	Абсолютные отклонения 2021 г. к 2019 г.	Относительные отклонения 2021 г. к 2019 г, процент
	2019 г.	2020 г.	2021 г.		
1	2	3	4	5	6
Выручка, тыс. руб.	449247	407568	575488	126241	28,10
Себестоимость продаж, тыс. руб.	438825	418028	501698	62873	14,33
Валовая прибыль (убыток), тыс. руб.	10422	-10460	73790	63368	в 7,08 раза
Прибыль (убыток) до налогообложения, тыс. руб.	15206	-23103	39348	24142	в 2,59 раза
Налог на прибыль, тыс. руб.	8525	3336	3566	-4959	-58,17
Чистая прибыль (убыток), тыс. руб.	6666	-19771	35778	29112	в 5,37 раза

Среднегодовая стоимость основных средств, тыс. руб.	754134	815559	138636	-615498	-81,62
Среднегодовая стоимость имущества, тыс. руб.	995977	1044130	481060	-514917	-51,70
Собственный капитал, тыс. руб.	943775	960837	445165	-498610	-52,83
из него:					
- уставный капитал	137375	137375	277038	139663	в 2,02 раза
- субсидия с последующим увеличением уставного фонда	-	-	137 375	137 375	х
- добавочный капитал	616 949	656 527	-	-	-100,00

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6
- нераспределенная прибыль	187058	164209	165401	-21657	-11,58
Заемный капитал, тыс. руб.	52202	83293	35895	-16307	-31,24
из него:					
- долгосрочные обязательства	553	567	431	-122	-22,06
- краткосрочные обязательства	51649	82726	35464	-16185	-31,34
Фондоотдача, руб./руб.	0,60	0,50	4,15	3,55	в 6,92 раза
Рентабельность (убыточность) продаж (по чистой прибыли), процент	1,48	-4,85	6,22	4,74	Х
Пассажиरोоборот, тыс. пасс.	559,9	436,8	710,9	151	26,97
Протяженность взлетно-посадочных полос, кв. м.	126 000	126 000	126 000	-	-

Исходя из сведений, представленных в таблице 2, следует сделать вывод о росте финансовых результатов ООО «АБС Благовещенск» в анализируемом периоде. Указанный вывод, в первую очередь, позволяет сделать динамика выручки. Себестоимость также имеет тенденцию к увеличению, но более медленными темпами. Так, себестоимость продаж в организации увеличилась на 62 873 тыс. руб., что составляет 14,33 % в относительном выражении. Представленная

динамика привела к существенному росту валовой прибыли ООО «АБС Благовещенск» (на 63 368 тыс. руб. или в 7,08 раза. При этом следует отметить, что в 2020 г. организацией был получен валовой убыток в размере 10 460 тыс. руб., в результате превышения себестоимости продаж над выручкой. Представленная тенденция, в основном обусловлена влиянием пандемии коронавирусной инфекции, начавшейся в конце 2019 г. В результате чего, были приостановлены авиаперелеты, в целях недопущения предотвращения распространения заболеваемости.

Также в 2020 г. в ООО «АБС Благовещенск» сформирован убыток до налогообложения в размере 23 103 тыс. руб. При этом в 2021 г. отмечается прибыль до налогообложения в размере 39 348 тыс. руб., которая существенно увеличилась в анализируемом периоде на 24 142 тыс. руб. (в 2,59 раза).

Представленная динамика привела к увеличению чистой прибыли на 29112 тыс. руб. (в 5,37 раза). При этом в 2020 г. организацией был получен чистый убыток в размере 19 771 руб. Существенное улучшение финансового состояния ООО «АБС Благовещенск» является следствием сокращения негативного влияния факторов внешней среды, в частности, влияния пандемии коронавирусной инфекции, а также результатом грамотных управленческих решений, принятых руководством ООО «АБС Благовещенск» в 2021 г.

Важно отметить, что в отношении показателей бухгалтерского баланса ООО «АБС Благовещенск» наблюдается противоположная тенденция. Так, остаточная среднегодовая основных средств ООО «АБС Благовещенск» сократилась на 615 498 тыс. руб. (81,62 %) в результате реализации объектов основных средств, имеющих высокий физический износ, что повлияло на сокращение среднегодовой стоимости имущества организации (снижение показателя за 2019 – 2021 гг. произошло на 514 917 тыс. руб., или на 51,70 %).

Негативной тенденцией является сокращение собственного капитала ООО «АБС Благовещенск» на 498 610 тыс. руб., в результате снижения величины добавочного капитала на 616 949 тыс. руб., который был направлен на финансирование деятельности организации. Также необходимо отметить получение ООО

«АБС Благовещенск» субсидии с последующим увеличением уставного фонда в 2021 г. в рамках финансовой помощи от государства, в целях минимизации экономических угроз, сформированных в период пандемии коронавирусной инфекции. Объем финансовой государственной помощи составил 137 375 тыс. руб. Также в составе собственного капитала ООО «АБС Благовещенск» следует отметить снижение нераспределенной прибыли на 21 657 тыс. руб., что составляет 11,58 %. Представленная динамика обусловлена направлением средств нераспределенной прибыли на финансирование текущей деятельности организации, в целях покрытия операционных расходов.

Исследуя собственный капитал ООО «АБС Благовещенск», также следует отметить ожидаемые финансовые вложения в будущих периодах, которые будут направлены на строительство международного терминала, а также новой взлетной полосы. Предварительная величина ожидаемых финансовых вложений составляет 40 млрд. руб.

Заемный капитал ООО «АБС Благовещенск» сформирован за счет краткосрочных и долгосрочных обязательств, которые имеют тенденцию к снижению в анализируемом периоде. Также важно отметить, что заемный капитал ООО «АБС Благовещенск» существенно меньше собственного капитала, что определяет достаточный уровень финансовой устойчивости организации в анализируемом периоде, не смотря на негативное влияние факторов внешней среды.

В качестве относительных экономических показателей, отражающих результаты деятельности ООО «АБС Благовещенск», рассмотрена фондоотдача, величина которой имеет тенденцию к росту (увеличение произошло в 6,92 раза), в результате увеличения выручки и снижения среднегодовой стоимости основных средств организации. Таким образом, в 2021 г. на рубль среднегодовой стоимости основных средств организации приходится выручки больше на 3,55 руб., чем в 2019 г.

Также следует отметить рост рентабельности продаж (по чистой прибыли) на 4,74 процентных пунктов, что позволяет судить о росте эффективности деятельности ООО «АБС Благовещенск» в анализируемом периоде. При этом в 2020

г. выявлена убыточность деятельности организации, в результате полученного чистого убытка.

При этом важно отметить рост пассажирооборота на 151 тыс. пассажиров (26,97 %). Протяженность взлетно-посадочных полос осталась неизменной и составила 126 000 кв. м.

Представленные сведения позволяют сделать вывод об улучшении экономического положения ООО «АБС Благовещенск» в анализируемом периоде, что сказывается на снижении угроз экономической безопасности организации. При этом в сложившихся условиях негативного влияния факторов внешней среды, ООО «АБС Благовещенск» целесообразно разработать и внедрить меры, направленные на минимизацию потенциального негативного воздействия.

## **2.2 Оценка факторов внешней и внутренней среды и влияние на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск»**

Деятельность ООО «АБС Благовещенск» существенным образом подвержена влиянию факторов внешней и внутренней среды. При этом в современных условиях, наиболее негативное влияние на деятельность исследуемой организации, оказывают внешние факторы. В целях их оценки, использована методика PEST-анализа, результаты применения которой представлены в таблице 3.

Таблица 3 – PEST-анализ ООО «АБС Благовещенск»

Группы факторов	Факторы	Характеристика влияния факторов	Возможные варианты устранения негативного влияния факторов
1	2	3	4
Политико-правовые	Нормативно-правовое регулирование деятельности организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских	Деятельность ООО «АБС Благовещенск» регламентируется многочисленными нормативно-правовыми актами, в том числе: нормами ГК РФ, ВК РФ, федеральными законами, приказами ФСВТ РФ, постановлениями Правительства, приказами Минтранса, а также внутренними положениями. Нарушения норм указанных документов, чревато не только административной, а в отдельных случаях, уголовной ответственностью, но и потенциальным экономическим ущербом, который может иметь	Совершенствование системы контроля над соблюдением положений нормативно-правовых актов; введение системы комплаенс; формирование внутренних документов, определяющих меры ответственности персонала за нарушение действующих положений нормативно-

	авиаперевозок	место при выявлении контролирующими органами правонарушений.	правовых и локальных правовых документов.
	Политические (дипломатические) отношения между государствами	Современные условия характеризуются напряженными дипломатическими отношениями между Россией и отдельными иностранными государствами, в частности, Западными. Представленная ситуация привела к многочисленным политическим и экономическим санкциям против России, в частности: запрет на пересечение воздушного пространства отдельных иностранных государств авиа судами РФ, что суще	Усиление взаимодействия с авиаперевозчиками, в целях усиления потребительского спроса на авиаперелеты. Также целесообразно обеспечить строгий контроль качества оказываемых услуг, в целях при-

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4
		ственно меняет маршруты авиаперевозок, и, приводит к увеличению цен на авиаперелеты, что в свою очередь, способно привести к потере части потребителей, и, соответственно, дохода.	влечения дополнительных потребителей услуг.
	Система государственной поддержки предприятий сферы авиатранспорта	В целях финансовой поддержки организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок, в рамках снижения негативного влияния пандемии коронавирусной инфекции, а также санкций иностранных государств, на территории РФ реализуется система государственной поддержки. По предварительным данным, совокупный объем финансовой государственной помощи в 2021 г. составил около 600 млрд. руб. В частности, ООО «АБС Благовещенск» получило от государства субсидию в размере 137 млн. руб.	Необходимо обеспечить строгий контроль над расходование финансовых ресурсов, полученных от государства, в целях достижения целесообразности, экономической обоснованности и эффективности использования государственных субсидий.
Экономические	Уровень экономического развития государства в целом, и, региона (Амурской области) в частности	За последние три года наблюдается укрепление экономики государства, в частности, выявлен: рост ВВП и ВРП Амурской области, достигнуты сравнительно высокие темпы роста в сфере строительства, наблюдается рост профицита бюджета в 2021 г. по сравнению с 2019 г. При этом текущая экономическая ситуация в мире, способна отразится на снижении темпов роста и развития экономики.	Разработка специальных льготных программ авиаперелетов, совместно с авиаперевозчиком; достижение экономичности использования финансовых и материальных ресурсов; повышение качества обслуживания.

	Экономические санкции иностранных государств	Основное влияние экономических санкций иностранных государств на деятельность организаций сферы организации пассажирских авиаперевозок: запрет на пересечение воздушного пространства отдельных иностранных государств, что ведет к вынужденному изменению маршрута перелетов, и, как следствие, росту расходов на организацию авиаперелетов.	Разработка оптимальных маршрутов перевозок, которые позволят оптимизировать длительность перелетов, и, соответственно, сохранить клиентскую базу.
	Курс иностранной валюты	Курс иностранной валюты существенно влияет на стоимость товаров,	Снижение зависимости от иностранных товаров;

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4
		приобретаемых у иностранных товаропроизводителей. Следует отметить, что в 2019 г. средний курсов доллар США по отношению к рублю составлял 64,74 руб./долл., к 2021 г. наблюдается увеличение показателя до 73,65 руб./долл. Таким образом, прирост показателя достиг 8,91 руб./долл. (13,76 %). При этом в 2022 г. пик курса доллара США пришелся на 11.03.2022 г. (120,38 руб./долл.), к 12.04.2022 г. наблюдается снижение показателя до 79,16 руб./долл.	Смена иностранных поставщиков на российских
	Уровень инфляции	Уровень инфляции существенным образом сказывается на уровне цен, что в свою очередь, оказывает влияние на уровень потребительской способности. Следует отметить, что согласно данным службы статистики, уровень инфляции в Амурской области в 2021 г. составил 6,20 %. При этом указанный показатель рассчитывается на основе цен на отдельных группы продукции у производителей и не учитывает величины розничных цен, которые имеют более высокие темпы роста. Так, по оценкам специалистов, на отдельные группы товаров и продукции, уровень инфляции достиг более 30 % в 2021 г.	Повышение потребительского спроса на авиаперелеты; усиление совместной работы с авиаперевозчиками; повышение качества услуг; внедрение дополнительных услуг, к примеру, сдача свободных помещений в аренду и др.
Социально-демографические	Потребительские предпочтения	Изменение потребительских предпочтений, в рамках выбора транспортного средства, существенно влияет на уровень доходов организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок. Рассматриваемый фактор способен как	Повышение престижа авиаперелетов; внедрение совместно с авиаперевозчиками дополнительных программ авиаперелетов для

		положительно, так и отрицательно влиять на результаты деятельности ООО «АБС Благовещенск».	отдельных категорий граждан; продажа билетов на отходящие рейсы по сниженной цене.
	Уровень доходов населения	Количественные измерения уровня жизни населения, являются среднедушевые доходы населения, а также среднемесячная номинальная заработная плата, которые увеличились за 2019 – 2021 гг. соответственно на 13,20 % и 23,90 %. Таким образом, статистически, наблюдается рост уровня жизни населения	Стимулирование потребительского спроса; внедрение совместно с авиаперевозчиками дополнительных программ авиаперелетов для отдельных категорий

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4
		ния Амурской области. При этом учитывая реальный уровень инфляции, с учетом розничных цен, следует отметить о снижении уровня жизни населения региона, что способно отразится на потребительском спросе, и, соответственно, на уровне доходов населения региона.	граждан; продажа билетов на отходящие рейсы по сниженной цене.
	Динамика численности населения	Численность населения существенным образом влияет на совокупный спрос в отношении услуг, оказываемых организациями, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок. Следует отметить, что на 31.12.2021 г. численность населения Амурской области сократилась на 17 519 чел., что на 2,22 % меньше, чем в 2019 г. Представленная тенденция способна отразится на доходах организаций исследуемой сферы.	Стимулирование потребительского спроса на услуги организации, в целях расширения клиентской базы.
	Миграция	Численность населения, въезжающего на территорию региона, влияет на потенциальный спрос в отношении оказываемых организациями услуг. Следует отметить, что за 2019 – 2021 гг. численность мигрантов региона сократилась на 565 чел., что составляет 22,99 %. Таким образом, рассматриваемый фактор способен влиять на снижение доходов и финансовых результатов организаций исследуемой сферы деятельности.	Стимулирование потребительского спроса на услуги организации; продажа билетов на отходящие рейсы по сниженной цене.
Технико-технологические	Автоматизация средств ведения бизнеса	Современные средства автоматизации бизнес-процессов, позволяют оптимизировать и упростить процессы, протекающие в организациях, осуществляющих	Мониторинг современных средств автоматизации бизнес-процессов, выбор оптимального.



		деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок, и, соответственно, сократить операционные расходы.	
	Возможность удаленного заказа билетов	Возможность удаленного заказа билетов является в современных условиях необходимостью для организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок. Также рассматриваемый фактор позволяет улучшить качество оказываемых услуг и стимулирует потребительский спрос. По данным ООО «АБС Благовещенск»,	Совершенствование средств удаленной оплаты, возможность внедрения системы скидок при оплате авиаперелета в режиме онлайн.

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4
		около 70 % билетов приобретаются посредством удаленных средств покупки и оплаты на официальном сайте организации или через официальных представителей.	

Представленные результаты PEST-анализа позволяют заключить о существенном влиянии факторов внешней среды на деятельность ООО «АБС Благовещенск». В целях минимизации негативного влияния представленных факторов, целесообразно внедрить соответствующие меры. При этом важное значение имеет мониторинг текущей ситуации не только в стране, но и в мире, а также прогноз будущей ситуации, на основе имеющихся данных. Подобные действия позволят предупредить негативное влияние внешних факторов, либо существенно его минимизировать.

Важно отметить, что среди представленных факторов внешней среды, существенное влияние на деятельность ООО «АБС Благовещенск», оказывают нормативно-правовые акты в сфере гражданской авиации:

- Конвенция о международной гражданской авиации;
- Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 г. №

138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;

- приказ Минтранса России от 31.07.2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»;

- приказ Минтранса России от 26.09.2012 г. № 362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации»;

- приказ Минтранса России от 22.04.2002 г. № 50 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации»;

- приказ Минтранса России от 18.06.2003 г. № 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения»;

- приказ Минтранса России от 17.04.2003 г. № 118 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения»;

- приказ Минтранса России от 27.03.2003 г. № 29 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования по авиационной безопасности к эксплуатантам авиации общего назначения»;

- приказ Минтранса России от 02.10.2017 г. № 399 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации»;

- приказ Минтранса России от 12.09.2008 г. № 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации»;

- приказ Минтранса России от 10.02.2014 г. № 32 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации».

Представленные нормативно-правовые акты подлежат обязательному соблюдению сотрудниками ООО «АБС Благовещенск».

Помимо представленных факторов внешней среды, существенное влияние на деятельность ООО «АБС Благовещенск», оказывает состояние транспортной инфраструктуры государства. В целях оценки текущего состояния транспортной инфраструктуры России, в таблице 4 представлена динамика перевозок грузов за 2019 – 2021 гг.

Таблица 4 – Динамика перевозок грузов в России за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Объем грузоперевозок, млн. тонн			Изменения за 2019 – 2021 гг.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	абсолютные, млн. тонн	относительные, процент
Транспорт, всего	7954	8073	8144	190	2,39
в том числе:					
- железнодорожный	1325	1384	1291	-34	-2,57
- автомобильный	5397	5404	5544	147	2,72
- трубопроводный	1088	1138	1169	81	7,44
- водный морской	25	26	23	-2	-8,00
- внутренний водный	118	119	116	-2	-1,69
- воздушный	1,1	1,3	1,3	-	18,18

За анализируемые 2019 – 2021 гг., в России произошло увеличение объема транспортных перевозок на 190 млн. тонн (2,39 %), в основном, за счет увеличения перевозок автомобильным транспортом на 147 млн. тонн (2,72 %). При этом отмечено снижение перевозок железнодорожным транспортом на 34 млн. тонн (2,57 %).

Структура транспортных перевозок в России за 2019 – 2021 гг. представлена в таблице 5.

Таблица 5 – Структура транспортных перевозок в России за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Структура транспортных перевозок, процент			Изменения за 2019 – 2021 гг., процентный пункт
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	
Транспорт, всего	100,00	100,00	100,00	-

в том числе:				
- железнодорожный	16,66	17,14	15,85	-0,81
- автомобильный	67,85	66,94	68,07	0,22
- трубопроводный	13,68	14,10	14,35	0,67
- водный морской	0,31	0,32	0,28	-0,03
- внутренний водный	1,48	1,47	1,42	-0,06
- воздушный	0,01	0,02	0,02	0,01

Наибольшая доля в структуре транспортных перевозок в России приходится на автомобильный транспорт (68,07 % в 2021 г.), при этом наблюдается тенденция к росту указанного показателя, что обусловлено повышенным потребительским спросом на перевозки указанным видом транспорта, в связи с его практичностью и приемлемой стоимостью. Также достаточно существенная доля в структуре рассматриваемого показателя принадлежит железнодорожному транспорту - 15,85 % в 2021 г. и трубопроводному транспорту - 14,35 % в 2021 г.

Таким образом, наибольшая часть перевезенных грузов, приходится на указанные виды транспорта. В отношении грузооборота, наблюдается динамика, аналогичная динамике транспортных перевозок (таблица 6).

Таблица 6 - Динамика грузооборота в России по видам транспорта за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Объем грузоперевозок, млрд. тонно-километров			Изменения за 2019 – 2021 гг.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	абсолютные, млрд. тонно-километров	относительные, процент
Транспорт, всего	5198	5488	5644	446	8,58
в том числе:					
- железнодорожный	2344	2493	2598	254	10,84
- автомобильный	248	255	259	11	4,44
- трубопроводный	2489	2615	2688	199	8,00
- водный морской	43	50	45	2	4,65
- внутренний водный	67	67	66	-1	-1,49
- воздушный	6,6	7,9	7,8	1	18,18

Увеличение грузооборота на 446 млрд. тонно-километров (8,58 %), что в основном обусловлено ростом грузооборота железнодорожного транспорта (на 254 млрд. тонно-километров, или 10,84 %) и трубопроводного транспорта (на 199 млрд. тонно-километров, или 8,00 %). При этом отмечено снижение грузооборота внутреннего водного транспорта России на 1 млрд. тонно-километров (1,49

%).

Наибольшая доля в структуре грузооборота приходится на железнодорожный транспорт - 46,03 % в 2021 г. и трубопроводный транспорт - 47,63 % в 2021 г. (таблица 7).

Представленные в таблице 7 сведения позволяют сделать вывод о том, что наибольший объем работы транспорта в России, наблюдается в отношении железнодорожного и трубопроводного видов транспорта. Водный и воздушный транспорта составляют наименьшую долю.

Таблица 7 – Структура грузооборота в России по видам транспорта за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Структура транспортных перевозок, процент			Изменения за 2019 – 2021 гг., процентный пункт
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	
Транспорт, всего	100,00	100,00	100,00	-
в том числе:				
- железнодорожный	45,09	45,43	46,03	0,94
- автомобильный	4,77	4,65	4,59	-0,18
- трубопроводный	47,88	47,65	47,63	-0,25
- водный морской	0,83	0,91	0,80	-0,03
- внутренний водный	1,29	1,22	1,17	-0,12
- воздушный	0,13	0,14	0,14	0,01

В анализируемом периоде наблюдается снижение объема перевозок пассажиров в России на 538 млн. чел. (2,88 %), что связано со снижением численности населения страны (таблица 8).

Таблица 8 – Динамика перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования в России за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Объем грузоперевозок, млн. чел.			Изменения за 2019 – 2021 гг.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	абсолютные, млн. чел.	относительные, процент
Транспорт, всего	18689	18482	18151	-538	-2,88
в том числе:					
- железнодорожный	1040	1121	1160	120	11,54
- автобусный	11296	11184	10920	-376	-3,33
- легковое такси	43,7	43,7	30,1	-14	-31,12
- трамвайный	1397	1327	1259	-138	-9,88

- метрополитены	1483	1376	1263	-220	-14,83
- троллейбусный	3312	3298	3381	69	2,08
- морской	13,0	11,7	7,5	-6	-42,31
- внутренний водный	13	13	12	-1	-7,69
- воздушный	91	108	118	27	29,67

Снижение рассматриваемого показателя обусловлено, в основном, сокращением пассажирских перевозок автобусным транспортом (на 376 млн. чел., или 3,33 %) и метрополитенов (на 220 млн. чел., или 14,18 %). Также отмечено снижение перевозок пассажиров трамвайным транспортом и внутренним водным транспортом.

Наибольшая доля в структуре перевозок пассажиров в России приходится на автобусный транспорт (60,16 % в 2021 г.), что обусловлено доступностью и удобством указанного вида транспорта (таблица 9).

Таблица 9 – Структура перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования в России за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Структура транспортных перевозок, процент			Изменения за 2019 – 2021 гг., процентный пункт
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	
Транспорт, всего	100,00	100,00	100,00	-
в том числе:				
- железнодорожный	5,56	6,07	6,39	0,83
- автобусный	60,44	60,51	60,16	-0,28
- легковое такси	0,23	0,24	0,17	-0,06
- трамвайный	7,47	7,18	6,94	-0,53
- метрополитены	7,94	7,45	6,96	-0,98
- троллейбусный	17,72	17,84	18,63	0,91
- морской	0,07	0,06	0,04	-0,03
- внутренний водный	0,07	0,07	0,07	0,00
- воздушный	0,49	0,58	0,65	0,16

Следует отметить рост доли перевозок пассажиров троллейбусным транспортом с 17,27 % в 2019 г. до 18,63 % в 2021 г. и железнодорожным транспортом с 5,56 % в 2019 г. до 6,39 % в 2021 г. В отношении автобусного транспорта, напротив, наблюдается снижение удельного веса в структуре транспортных перевозок на 0,28 процентных пунктов.

В отношении пассажирооборота в России за 2019 – 2021 гг. отмечен рост на 74,60 млрд. пассажиро-километров, или 14,35 % (таблица 10).

Согласно представленным в таблице 10 сведениям, за 2019 – 2021 гг. наблюдается увеличение пассажирооборота России, в основном обусловлено ростом пассажирооборота воздушным транспортом на 71,30 млрд. пассажиро-километров, или 33,07 %, что позволяет сделать вывод об увеличении объема работы воздушного транспорта по перевозкам пассажиров, вследствие повышения спроса на указанный вид транспорта. При этом отмечено сокращение пассажирооборота автобусным, трамвайным транспортом и метрополитенов, в результате изменения потребительского спроса на указанные виды транспорта.

Таблица 10 – Динамика пассажирооборота в России по видам транспорта общего пользования за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Объем грузоперевозок, млрд. пассажиро-километров			Изменения за 2019 – 2021 гг.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	абсолютные, млрд. пассажиро-километров	относительные, процент
Транспорт, всего	519,8	560,7	594,4	74,60	14,35
в том числе:					
- железнодорожный	124,6	123,1	129,5	4,90	3,93
- автобусный	124,3	123,4	122,9	-1,40	-1,13
- легковое такси	0,4	0,5	0,4	-	-
- трамвайный	4,6	4,3	3,9	-0,70	-15,22
- метрополитены	5,5	5,2	4,7	-0,80	-14,55
- троллейбусный	44,1	44,1	45,4	1,30	2,95
- морской	0,09	0,08	0,06	-0,03	-33,33
- внутренний водный	0,6	0,6	0,6	-	-
- воздушный	215,6	259,4	286,9	71,30	33,07

Доля пассажирооборота воздушным транспортом увеличилась с 41,48 % в 2019 г. до 48,27 % в 2021 г. (таблица 11).

Таблица 11 – Структура пассажирооборота в России по видам транспорта общего пользования за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Структура транспортных перевозок, процент			Изменения за 2019 – 2021 гг., процентный пункт
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	
Транспорт, всего	100,00	100,00	100,00	-
в том числе:				
- железнодорожный	23,97	21,95	21,79	-2,18
- автобусный	23,91	22,01	20,68	-3,23

- легковое такси	0,08	0,09	0,07	-0,01
- трамвайный,	0,88	0,77	0,66	-0,22
- метрополитены	1,06	0,93	0,79	-0,27
- троллейбусный	8,48	7,87	7,64	-0,84
- морской	0,02	0,01	0,01	-0,01
- внутренний водный	0,12	0,11	0,10	-0,02
- воздушный	41,48	46,26	48,27	6,79

Динамика протяженности путей сообщения в России за 2019 – 2021 гг. представлена в таблице 12.

Согласно представленным сведениям, наибольшая протяженность путей принадлежит автомобильным дорогам (1 529 тыс. километров в 2021 г.), большая часть из которых относится к дорогам с твердым покрытием (1 076 тыс. километров в 2021 г.), что является фактором, благоприятствующим состоянию транспортной инфраструктуры в России.

Таблица 12 – Динамика протяженности путей сообщения в России за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Объем грузоперевозок, тыс. километров			Изменения за 2019 – 2021 гг.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	абсолютные, тыс. километров	относительные, процент
Железнодорожные пути общего пользования	86	87	87	1,00	1,16
Автомобильные дороги общего пользования	1498	1508	1529	31,00	2,07
из них с твердым покрытием	1054	1064	1076	22,00	2,09
Трамвайные пути	2,5	2,5	2,4	-0,10	-4,00
Троллейбусные пути	5,3	5,2	5,1	-0,20	-3,77
Пути метрополитенов, км	532	542	582	50,00	9,40
Магистральные трубопроводы, всего	250	250	250	-	-
в том числе:					
- газопроводы	179	180	180	1,00	0,56
- нефтепроводы	54	53	53	-1,00	-1,85
- нефтепродуктопроводы	17	17	17	-	-
Внутренние водные судоходные пути	101	101	101	-	-
в том числе с гарантированными габаритами	49	50	50	1,00	2,04



Существенное значение для оценки состояния транспортной инфраструктуры, является аварийность на транспорте (таблица 13).

Согласно представленным сведениям, в анализируемом периоде наблюдается снижение числа происшествий на транспорте с 291 ед. в 2018 г. до 288 ед. в 2021 г. Следует отметить, что наиболее существенное число происшествий произошло на автомобильных улицах и дорогах (6 ед. в 2021 г.), что определяет повышенную опасность указанного вида транспорта. При этом наиболее безопасным транспортом, исходя из числа происшествий, является внутренний водный транспорт (1 происшествие в 2021 г.).

Таблица 13 – Число произошедших аварий и численность пострадавших в происшествиях с подвижным составом в России за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Значения показателей			Изменения за 2019 – 2021 гг.	
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Абсолютные	Относительные, процент
Число происшествий на транспорте, всего, ед.	291	276	288	-3,00	-1,03
в том числе:					
- на железнодорожном общего пользования	12	14	10	-2,00	-16,67
- на автомобильных дорогах и улицах	174	169	168	-6,00	-3,45
из них по вине водителей транспортных средств	15,6	14,9	15,1	-0,50	-3,21
- на морском	47	49	67	20,00	42,55
- на внутреннем водном	6	5	1	-5,00	-83,33
- на воздушном	52	39	42	-10,00	-19,23
Погибло человек в происшествиях, всего, тыс. чел.	90,3	801,	154,2	63,90	70,76
в том числе:					
- на железнодорожном общего пользования	-	3	1	1,00	x
- на автомобильных дорогах и улицах	20,3	19,1	18,2	-2,10	-10,34
из них по вине водителей транспортных средств	15,7	14,8	13,9	-1,80	-11,46
- на морском	9	6	6	-3,00	-33,33
- на внутреннем водном	2	2	1	-1,00	-50,00
- на воздушном	59	50	128	69,00	116,95
Ранено человек в происшествиях, всего, тыс. чел	270,1	270,4	250,9	-19,20	-7,11
в том числе:					

- на железнодорожном общего пользования	-	24	-	-	x
- на автомобильных дорогах и улицах	221,1	215,4	214,9	-6,20	-2,80
из них по вине водителей транспортных средств	21,3	20,3	20,6	-0,70	-3,29
- на морском	3	2	-	-3,00	-100,00
- на внутреннем водном	3	-	-	-3,00	-100,00
- на воздушном	43	29	36	-7,00	-16,28

В произошедших авариях в 2021 г. погибло 154,2 тыс. чел., при этом отмечен рост указанного показателя на 63,90 тыс. чел. (70,76 %), что обусловлено ростом грузо- и пассажиро перевозок в анализируемом периоде. При этом наибольшая смертность отмечена на воздушном транспорте (128 тыс. чел. в 2021 г.), что обусловлено понятными причинами. При этом отмечено снижение численности раненых в произошедших авариях на 19,20 тыс. чел. (7,11 %).

Таким образом, в анализируемом периоде наблюдается снижение безопасности на транспорте в России, что влияет на транспортную безопасность государства.

Следует отметить, что важную роль в практической деятельности по обеспечению транспортной безопасности играет классификация угроз безопасности по определенным критериям на определенные виды. В целях проведения оценки транспортной безопасности России, использованы индикаторы транспортной безопасности государства, которые представлены в таблице 14.

Таблица 14 - Оценка индикаторов транспортной безопасности России за 2019 – 2021 гг.

Индикаторы транспортной безопасности	Пороговое значение, процент	Фактическое состояние, процент			Отклонения, процент
		факт в 2021 г.	наилучшие показатели за 2019 – 2021 гг.	наихудшие показатели за 2019 – 2021 гг.	
1	2	3	4	5	6
Количество защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности	76,7	41,4	41,4	26,4	53,98
Уровень удовлетворенности	80	40	40	10	50,00

населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти для обеспечения безопасности населения на транспорте					
Уровень информированности населения о действиях в случае возникновения угрозы совершения акта незаконного вмешательства на транспорте	70	30	30	10	52,86
Уровень информированности населения о действиях в случае возникновения угрозы чрезвычайной ситуации на	80	34	34	10	42,50

Продолжение таблицы 14

1	2	3	4	5	6
транспорте					
Уровень профессиональной подготовки в области транспортной безопасности	62,4	31,3	31,3	15,6	50,16
Уровень и качество контроля и надзора в области обеспечения безопасности населения на транспорте	60	12,5	12,5	5,5	20,83

Согласно представленным сведениям, на территории России наблюдается недостаточный уровень транспортной безопасности государства.

В частности, отмечено недостаточное количество защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности (отклонение показателя составляет 53,98 %).

Также отмечен недостаточный уровень действиях в случае возникновения угрозы совершения акта незаконного вмешательства на транспорте (отклонение составляет 52,86 %).

Следует отметить, что на территории Амурской области действует несколько организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок, в частности: аэропорт «Восточный» (в стадии строительства, строительство начато в 2012 г., проектировщик – ООО «Ленаэропро-

ект». Завершение строительства назначено на 2029 г.), ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»: аэропорты в г. Зея, г. Тында, и пгт. Экимчан. В таблице 15 представлена сравнительная характеристика указанных организаций.

На основе представленных в таблице 15 сведений, проведена оценка конкурентных преимуществ организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок на территории Амурской области. В целях оценки, определены критерии, которые по мнению автора настоящей выпускной квалификационной работы наиболее полно отражают конкурентные преимущества организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок.

Таблица 15 – Сравнительная характеристика организаций, осуществляющих деятельность в сфере организации пассажирских авиаперевозок на территории Амурской области

Критерий оценки	ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»			ООО «АБС Благовещенск»
	г. Зея	г. Тында	пгт. Экимчан	г. Благовещенск (Игнатьево)
1	2	3	4	5
Вид аэродрома	гражданский	гражданский	гражданский	Гражданский
Протяженность взлетно-посадочных полос, кв. м.	65 600	76 920	107 625	126 000
Пассажирооборот, тыс. пасс.	12,81	10,56	4,5	710,9
Авиасообщения	Имеет прямое авиасообщение с городами ДВФО, Урала, Сибири	Имеет прямое авиасообщение с городами ДВФО, Урала, Сибири, с Москвой	Имеет прямое авиасообщение с городами ДВФО, Урала, Сибири, с Москвой	Имеет прямое авиасообщение с городами ДВФО, Урала, Сибири, с Москвой
Авиакомпании	Аэрофлот, Сила, Аврора, Ангара	Сила, Аврора, Ангара	Сила, Ангара	Аэрофлот, Аврора, Амурская авиабаза, Ираэро, Pegas fly, Сила, S7 Airlines, Уральские авиалинии Якутия и пр
Наличие между-	отсутствует	отсутствует	отсутствует	имеется, но

народного терминала				разрушен пожаров, новый – в стадии строительства
Техническая оснащенность	20 мест для стоянки самолетов, аэровокзал пропускной способностью 150 чел./час.	12 мест для стоянки самолетов, аэровокзал пропускной способностью 100 чел./час.	8 мест для стоянки самолетов, аэровокзал пропускной способностью 50 чел./час.	44 места для стоянки самолетов, аэровокзал пропускной способностью 300 чел./час.
Транспортные коммуникации	автобусное сообщение к аэропорту	автобусное сообщение к аэропорту	автобусное сообщение к аэропорту	автобусное сообщение к аэропорту
Территориальная расположенность по отношению	12 км на юго-запад от города Зея	18 км севернее города Тынды	1 км северо-восточнее пгт. Экимчан	15 км к северо-западу от города Благо-

Продолжение таблицы 15

1	2	3	4	5
населенным пунктам				вещенска
Перечень принимаемых типов воздушных судов	Ан, Як, Falcon (более 13)	Ан, Як, ДН, Falcon, Bombardier (более 13)	Ан, Л, Як (более 6)	марки Ан, Ту, Ил, Як, Airbus, ATR, Boeing, Bombardier, Sukhoi Superjet, ДНС, Cessna Grand Caravan (более 28)
Покрытие взлетно-посадочных полос	асфальтобетон	асфальтобетон	грунт	асфальтобетон

Для каждого критерия определена доля, отражающая его значимость (на основе субъективного мнения автора настоящей выпускной квалификационной работы).

В целях исследования рынка пассажирских перевозок на территории Амурской области, в таблице 16 представлены исходные данные.

Таблица 16 – Исходные данные для исследования рынка пассажирских авиаперевозок на территории Амурской области

Показатели	ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»			ООО «АБС Благовещенск»		
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Доход (охват рынка), тыс.	128611	127216	123230	449247	407568	575488

руб.						
Темп роста доходов, процент	105,25	98,92	96,87	107,17	90,72	141,20
Средний темп роста доходов (рынка), процент	100,34			113,03		
Доля дохода (доля рынка), процент	22,26	23,79	17,64	77,74	76,21	82,36
Средняя доля дохода, процент	21,23			78,77		

Согласно представленным в таблице 16 сведениям, наибольшая доля рынка в сфере организации пассажирских авиаперевозок на территории Амурской области, принадлежит ООО «АБС Благовещенск» (78,77 % в среднем за 2019 – 2021 гг.), соответственно, доля рынка, принадлежащая ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» на территории Амурской области, составляет 21,23 %.

Также следует отметить, что ООО «АБС Благовещенск» имеет более высокий темп роста рынка.

Также, следует отметить, что результаты деятельности ООО «АБС Благовещенск» характеризуется сравнительно высокой долей рынка и сравнительно высоким темпом роста рынка. Результаты деятельности ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» характеризуется сравнительно высоким темпом роста рынка при небольшой доле рынка. Таким образом, ООО «АБС Благовещенск» является лидером рынка услуг в сфере организации пассажирских авиаперевозок на территории Амурской области.

Помимо выше рассмотренных факторов мезосреды, влияющих на результаты деятельности ООО «АБС Благовещенск», следует рассмотреть потребителей услуг организации, оказывающих существенное влияние на объемы продаж, и, на финансовые результаты деятельности организации. Важно отметить, что большая часть потребителей услуг исследуемой организации, представлена физическими лицами, но также среди потребителей услуг имеются и юридические лица (организации), которые приобретают авиабилеты для руководителей или сотрудников организаций, в целях командировок или деловых переговоров.

Важно отметить, что потребительские предпочтения в отношении авиаперевозок, способны формировать вызовы и угрозы экономической безопасности

для ООО «АБС Благовещенск». Так, в условиях снижения степени доверия к авиаперевозкам у пассажиров, в результате введенных антироссийских санкций, существует угроза потери части дохода исследуемой организацией.

В целях определения направлений и степени влияния потребительских предпочтений на деятельность ООО «АБС Благовещенск», проведен опрос клиентов аэропорта. В опросе приняли участие 52 респондента, которые являются потребителями услуг ООО «АБС Благовещенск». Характеристика респондентов представлена в таблице 17.

Таким образом, большинство респондентов – женщины, лица в возрасте от 36 до 40 лет, штатные сотрудники коммерческих организаций.

Таблица 17 – Характеристика респондентов

Критерии	Численность, чел.	Структура, процент
Гендерный состав (пол)		
мужской	24	
женский	28	
Возраст		
18 – 24 года	4	7,69
25 – 30 лет	2	3,85
31 – 35 лет	8	15,38
36 – 40 лет	12	23,08
41 – 45 лет	8	15,38
46 – 50 лет	6	11,54
51 – 55 лет	7	13,46
56 – 60 лет	3	5,77
61 год и старше	2	3,85
Род деятельности		
Штатный сотрудник коммерческой организации	23	44,23
Служащий государственных органов	18	34,62
Предприниматель (руководитель коммерческой организации)	9	17,31
Иное (студент, пенсионер)	2	3,85

Респондентам был задан вопрос об изменении степени их доверия к авиаперевозкам, в условиях западных антироссийских санкций. Результаты опроса представлены на рисунке 4.

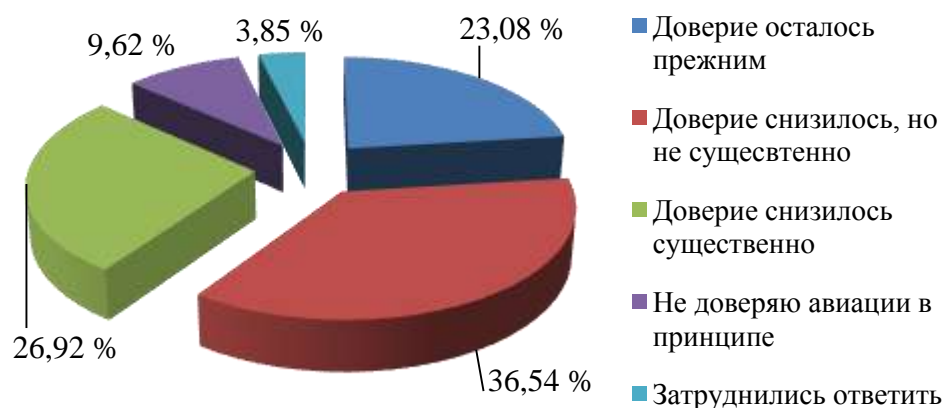


Рисунок 4 – Результаты опроса респондентов по поводу изменения степени их доверия к авиаперелетам в условиях экономических санкций специальной военной операции на Украине

Согласно представленным результатам опроса, у большинства респондентов степень доверия к авиаперелетам в условиях экономических санкций снизилась, но не существенно (36,54 % респондентов).

При этом 26,92 % заявили о существенном сокращении степени доверия. Только у 23,08 % респондентов степень доверия осталась прежней.

Также, следует отметить, что согласно результатам проведенного опроса, 9,62 % респондентов вообще не доверяют авиаперевозчикам, из-за страха полетов, при этом авиаперелеты являются для них вынужденными (в рамках профессиональной деятельности).

Представленные сведения позволили определить значимость влияния экономических санкций на потребительские предпочтения и отношение потребителей к авиаперелетам, что определило необходимость выявления подобных причин. Результаты опроса респондентов представлены на рисунке 5.



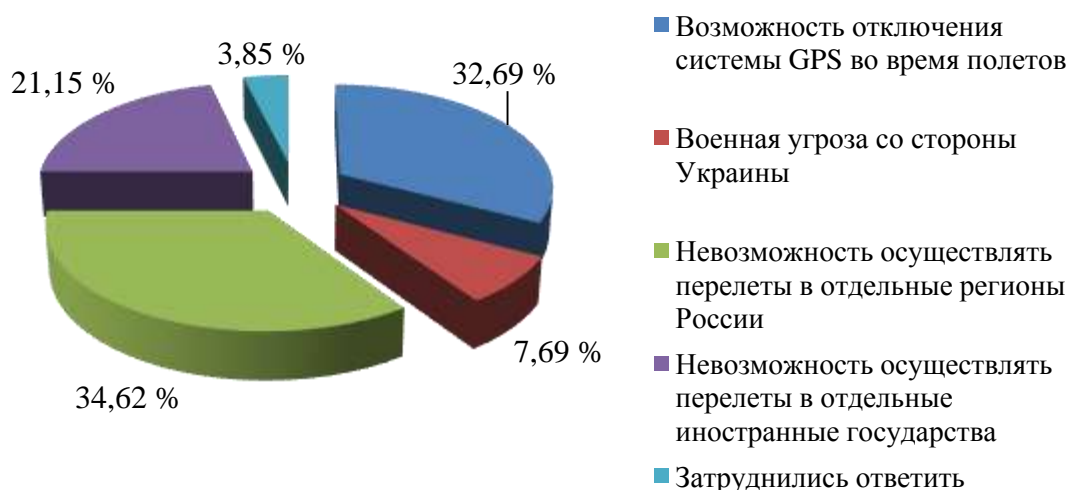


Рисунок 5 – Результаты опроса респондентов о причинах снижения степени их доверия в авиаперелетах в условиях иностранных санкций и специальной военной операции на Украине

Согласно представленным сведениям, большинство респондентов (64,62 %) отметили невозможность осуществления авиаперелетов в отдельные регионы России, в частности, в территории, граничащие с Украиной, что является следствием специальной военной операции в Украине.

Также существенная доля респондентов (32,69 %) опасается отключения системы GPS во время авиаперелетов, что способно спровоцировать непредвиденные обстоятельства во время полетов. Также существенная доля респондентов (21,15 %) определяет значимость закрытия воздушных пространств над отдельными государствами («недружественными» по отношению к России), что снижает потребительский спрос в отношении авиаперелетов и формирует угрозы для экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

Таким образом, современные экономические и политические условия накладывают существенный отпечаток на результатах деятельности ООО «АБС Благовещенск», а также формирует существенные угрозы экономической безопасности, которые требуют незамедлительного реагирования и формирования соответствующих мер.

В целях дальнейшей оценки факторов внешней среды, влияющих на деятельность ООО «АБС Благовещенск», в частности, факторов мезосреды, использована модель пяти сил, предложенная М. Портером. Результаты оценки представлены в таблице 18.

Таблица 18 – Оценка внешних угроз ООО «АБС Благовещенск»

Угрозы	Характеристика
1	2
Угроза появления новых игроков на рынке	Сфера организации пассажирских авиаперевозок характеризуется достаточно высокими финансовыми барьерами при входе на рынок. В частности, финансовые расходы необходимы на следующие статьи расходов: помещение аэропорта; взлетные полосы; персонал, обладающий специфическими знаниями, опытом работы и определенным уровнем квалификации; различные материальные ресурсы и другие. К тому же, строительство нового аэропорта должно быть осуществлено с согласия администрации города и Правительства региона. Согласно стратегии развития Амурской области, строительство дополнительных аэропортов на протяжении Амурской области не планируется. В связи с чем, угроза появления новых игроков на рынке – несущественна.
Угроза рыночной власти потребителей	Потребители имеют существенное влияние на деятельность ООО «АБС Благовещенск», в частности: численность и динамика численности населения существенным образом сказывается на величине доходов организации; уровень жизни населения оказывает влияние на потребительскую способность, что в свою очередь, влияет на уровень доходов организации; потребительские предпочтения в части выбора вида транспорта, также оказывают существенное влияние на уровень потребительского спроса на услуги организации, и, как следствие, на уровень доходов. Важно отметить, что в современных условиях, на потребительские предпочтения существенным образом

Продолжение таблицы 18

1	2
	влияет уровень инфляции, курс иностранной валюты, а также иные факторы, которые в современных условиях, характеризуются негативным проявлением. В связи с чем, угроза рыночной власти потребителей – существенна для деятельности ООО «АБС Благовещенск».
Угроза рыночной власти поставщиков	Основными поставщиками ООО «АБС Благовещенск», являются: поставщики горюче-смазочных материалов, электрической и тепловой энергии, специализированного оборудования и прочих материально-технических запасов. Увеличение цен поставщиками на реализуемые товары и услуги, приведет к росту расходов и снижению прибыли организации, в связи с чем, угроза рыночной власти поставщиков для ООО «АБС Благовещенск» - существенна.

Угроза появления услуг-заменителей	В современных условиях, услугами-заменителями авиаперелетов, являются пассажирские перевозки железнодорожным, автомобильным и водным транспортом. При этом в недалеком будущем, появление услуг-заменителей маловероятно. В связи с чем, угроза появления услуг-заменителей – несущественна.
Угроза внутриотраслевой конкуренции	Ранее проведенное исследование позволило определить, что основным конкурентом ООО «АБС Благовещенск» в сфере организации пассажирских авиаперевозок, является ФКП «Аэропорты Дальнего Востока», который обладает существенно меньшим уровнем конкурентоспособности, не смотря на большее количество аэропортов (три действующих и один строящийся) у организации на территории Амурской области. Таким образом, угроза внутриотраслевой конкуренции - несущественна.

Таким образом, наиболее явными для ООО «АБС Благовещенск» угрозами, в современных условиях, являются: угроза рыночной власти потребителей, а также угроза рыночной власти поставщиков. В целях минимизации негативного влияния представленных угроз, целесообразно рассмотреть следующие направления:

- для минимизации угрозы рыночной власти потребителей:

а) разработка специальных льготных программ авиаперелетов, совместно с авиаперевозчиком;

б) достижение экономичности использования финансовых и материальных ресурсов;

в) повышение качества обслуживания;

г) повышение потребительского спроса на авиаперелеты и другие;

- для минимизации угрозы рыночной власти поставщиков:

а) разработка оптимальных маршрутов перевозок, которые позволят оптимизировать длительность перелетов, и, соответственно, сохранить клиентскую базу;

б) обеспечить строгий контроль над расходом финансовых ресурсов, полученных от государства, в целях достижения целесообразности, экономической обоснованности и эффективности использования государственных субсидий;

в) снижение зависимости от иностранных товаров;

г) смена иностранных поставщиков на российских.

Дальнейшее исследование проведено в отношении факторов внутренней среды, влияющих на деятельность ООО «АБС Благовещенск». В указанных целях, ниже рассмотрены ниже представленные факторы.

Финансовые ресурсы. Финансирование деятельности ООО «АБС Благовещенск» осуществляется как из собственных, так и из заемных источников. При этом величина собственных источников финансирования существенно превышает заемные источники, что позволяет судить об обеспеченности ООО «АБС Благовещенск» собственными источниками финансирования. Негативной тенденцией является снижение как собственных, так и заемных источников финансирования деятельности организации, при этом величина собственных источников сокращается более быстрыми темпами, чем заемных (52,83 % против 31,24 % за 2019 – 2021 гг.). При сохранении представленной тенденции, возникает угроза снижения финансовой устойчивости деятельности организации.

Также важно отметить, что в 2021 г. ООО «АБС Благовещенск» получило субсидию из бюджета в размере 137 375 тыс. руб., в рамках государственной помощи организациям сферы авиатранспорта, в целях минимизации негативного влияния последствий пандемии коронавирусной инфекции.

Существенное влияние на финансовые результаты деятельности ООО «АБС Благовещенск» оказывает себестоимость, в частности, ее величина и динамика. Следует отметить, что наибольший удельный вес в структуре себестоимости услуг организации, представлен затратами на оплату труда персонала – 54,09 % в 2021 г. (таблица 19), что обусловлено отраслевыми особенностями деятельности организации, то есть ООО «АБС Благовещенск» выступает в качестве посредника между организациями-авиаперевозчиками и пассажирами, обеспечивая организацию, в большей степени, административных и управленческих процессов.

Также необходимо отметить, согласно внутренним правовым документам ООО «АБС Благовещенск», организация ежегодно осуществляет индексацию

должностных окладов, основываясь на уровне инфляции и финансовом потенциале организации. В связи с чем, при существенном росте инфляции и одновременном снижении потребительского спроса на услуги организации, возможно снижение финансовых результатов деятельности ООО «АБС Благовещенск».

Таблица 19 – Структура и динамика себестоимости реализации услуг в ООО «АБС Благовещенск» за 2019 – 2021 гг.

Показатели	Состав себестоимости реализации услуг, тыс. руб.			Структура себестоимости реализации услуг, процент		
	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Материальные затраты	35633	36487	40193	8,12	8,73	8,01
Расходы на оплату труда	221475	220274	271354	50,47	52,69	54,09
Отчисления на социальные нужды	65601	65299	80372	14,95	15,62	16,02
Амортизация	11585	9725	10896	2,64	2,33	2,17
Прочие затраты	104532	86243	98884	23,82	20,63	19,71
Итого себестоимость	438825	418028	501698	100,00	100,00	100,00

Таким образом, динамика себестоимости реализации услуг в исследуемой организации является одним из наиболее значимых показателей, участвующих в формировании финансовых результатов.

Также существенное влияние на формирование финансовых результатов ООО «АБС Благовещенск», оказывает участие организации в контрактной системе государственных закупок, при этом организация выступает и в роли заказчика (в рамках федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ (в ред. 16.04.2022 г. № 104-ФЗ) «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц») и в роли исполнителя (в рамках федерального закона от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ (в ред. от 16.04.2022 г. № 104-ФЗ) «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»).

Общие сведения об участии ООО «АБС Благовещенск» в системе государственных закупок, представлены в таблице 20.

Важно отметить, что участие ООО «АБС Благовещенск» в контрактной системе в качестве заказчика, позволяет организации приобретать товары, работы и услуги по минимальным рыночным ценам, что существенно сказывается на расходах организации, а также положительно влияет на финансовый результат. Таблица 20 - Общие сведения об участии ООО «АБС Благовещенск» в системе государственных закупок в 2021 г.

Тип	В качестве заказчика		В качестве исполнителя (поставщика)	
	количество гос-закупок	общая сумма контрактов, млн. руб.	количество гос-закупок	общая сумма контрактов, млн. руб.
по 44-ФЗ	-	-	1	157,7
по 223-ФЗ	63	884,6	-	-

В частности, в 2021 г. в рамках государственных закупок, приобрело:

- топливо для реактивных двигателей летательных аппаратов с дозвуковой скоростью полета марки ТС-1 – 18 000 тыс. руб.;
- средства транспортные и оборудование прочие, не включенные в другие группировки – 555 тыс. руб.;
- услуги по перевозке автомобильным транспортом грузов в контейнерах – 947 тыс. руб.;
- услуги консультативные по вопросам управления маркетингом – 499 тыс. руб.;
- услуги по дополнительному профессиональному образованию прочие – 150 тыс. руб.;
- антиобледенители – 452 тыс. руб.;
- работы по сносу зданий и сооружений – 284 тыс. руб.;
- услуги по грузовым перевозкам автомобильным транспортом – 1 100 тыс. руб. и др.

При этом в качестве поставщика, ООО «АБС Благовещенск» выступил в 2021 г. единожды, как поставщик услуг по аренде и лизингу прочих материальных средств, не включенных в другие группировки, стоимость контракта – 157,7 тыс. руб.

Следует отметить, что при усилении роли ООО «АБС Благовещенск» в системе государственных закупок, организация сможет существенно увеличить финансовые результаты, как за счет сокращения себестоимости услуг (при участии в госзакупках как исполнитель), так и за счет увеличения прибыли (при участии в госзакупках как заказчик).

Также необходимо отметить, что финансовые результаты ООО «АБС Благовещенск» формируются под влиянием потребительского спроса, который, в свою очередь, ограничивается политическими и экономическими санкциями. В частности, в настоящее время приостановлены авиаперелеты в западную часть России, приграничную по отношению к Украине (в частности, Белгородская область и другие), в связи с военными действиями. Также для российских авиасудов, в современных условиях приостановлены авиаперелеты по направлению в страны, выдвинувшие экономические санкции против России. Представленные условия существенно сокращают потребительский спрос, и, соответственно влияют на объемы продаж и финансовые результаты деятельности ООО «АБС Благовещенск». Таким образом, в современных условиях существует угроза сокращения собственных источников финансирования, а также снижения финансовой устойчивости ООО «АБС Благовещенск».

Персонал организации. Численность персонала ООО «АБС Благовещенск» составляет 256 чел. по состоянию на 31.12.2021 г., прирост показателя составил 8 чел., что составляет 3,23 % в относительном выражении. Представленная динамика обусловлена необходимостью увеличения штата персонала, в результате планируемого расширения масштабов деятельности организации, в рамках строительства нового международного терминала и других направлений развития деятельности ООО «АБС Благовещенск». Важно отметить, что весь персонал ООО «АБС Благовещенск» обладает необходимым уровнем образования, опытом работы и уровнем квалификации. Ежегодно, персонал ООО «АБС Благовещенск» проходит аттестацию и при необходимости программы повышения квалификации. Представленные сведения позволяют сделать вывод об отсутствии в современных условиях угроз, формируемых персоналом.

Имущественный потенциал. Имущество ООО «АБС Благовещенск» сформировано за счет внеоборотных и оборотных активов. Существенная часть внеоборотных активов исследуемой организации представлена основными средствами (99,45 % в структуре внеоборотных активов). Существенная доля оборотных активов ООО «АБС Благовещенск» представлена денежными средствами и их эквивалентами (63,38 % в структуре оборотных активов).

Негативной тенденцией является снижение остаточной стоимости активов ООО «АБС Благовещенск» в анализируемом периоде, в частности, на 514 937 тыс. руб. что составляет 51,70 % в относительном выражении. Представленная тенденция в основном обусловлена снижением остаточной стоимости основных средств (на 615 498 тыс. руб. или на 81,62 %), которая обусловлена списанием старого помещения, в котором находился международный терминал, а также реализацией неиспользуемых объектов основных средств. Представленные сведения позволяют судить о наличии угрозы снижения имущественного потенциала в ООО «АБС Благовещенск».

Информационные ресурсы. В ООО «АБС Благовещенск» применяется необходимый комплекс программного оборудования, позволяющего обеспечить эффективность оперативной и стратегической деятельности. Также важно отметить, что в ООО «АБС Благовещенск» используются многоступенчатые средства защиты от несанкционированного доступа к информационной базе организации. Для этого, каждый сотрудник может воспользоваться информационной базой, только при наличии пароля. Также в ООО «АБС Благовещенск» реализуется положение о коммерческой тайне, допуск к подобной информации имеется только у отдельных сотрудников организации. Представленные сведения позволяют сделать вывод о том, что в современных условиях, отсутствуют серьезные угрозы информационной безопасности.

Помимо представленных факторов внутренней среды, влияющих на деятельность ООО «АБС Благовещенск», следует рассмотреть динамику транспортных показателей организации (таблица 21).

Представленные в таблице 21 сведения позволяют определить увеличение



пассажирооборота ООО «АБС Благовещенск» на 151,0 тыс. пассажиров, что составляет 26,97 % в относительном выражении и определяется увеличением потребительского спроса на авиаперелеты. Также следует отметить увеличение грузооборота на 79,86 тыс. тонн или на 34,32 %, что определяется увеличением объема грузовых перевозок, совершенных ООО «АБС Благовещенск» в анализируемом периоде.

Таблица 21 – Динамика пассажиропотока и грузопотока в ООО «АБС Благовещенск» за 2019 – 2021 гг.

Показатель	ГУП «Аэропорт Благовещенский»		ООО «АБС Благовещенский»	Абсолютные отклонения 2021 г. к 2019 г.	Относительные отклонения 2021 г. к 2019 г, процент
	2019 г.	2020 г.	2021 г.		
Пассажирооборот, тыс. пасс.	559,9	436,8	710,9	151,0	26,97
Грузооборот, тыс. тонн	232,7	194,58	312,56	79,86	34,32
Протяженность взлетно-посадочных полос, кв. м.	126 000	126 000	126 000	-	-

На основе представленной информации, проведена оценка внутренней среды ООО «АБС Благовещенск» с использованием метода SWOT-анализа, результаты оценки представлены в таблице 22.

Важно отметить, что ООО «АБС Благовещенск» имеет существенно больше сильных сторон, чем слабых, в связи с чем, организация обладает большим перечнем возможностей, по сравнению с угрозами.

Таблица 22 – SWOT-анализ ООО «АБС Благовещенск»

Сильные стороны	Слабые стороны
Финансирование деятельности организации по большей части осуществляется за счет собственных средств. Рост доходов организации. Рост показателей прибыли. Увеличение рентабельности деятельности. Увеличение кадрового потенциала. Высокий пассажирооборот. Высокий уровень конкурентоспособности.	Снижение имущественного потенциала. Сокращение источников финансирования (капитала). Снижение стоимости основных средств. Пожар в 2020 г. в здании международного терминала. Высокие финансовые расходы на устранение последствий пожара (осуществляется строительство нового международного тер

Высокий уровень технической оснащенности. Широкий перечень принимаемых типов воздушных судов.	минала).
Возможности	Угрозы
Увеличение пассажирооборота. Расширение перечня принимаемых воздушных судов. Развитие сферы дополнительных услуг (к примеру, сфера общественного питания в здании аэропорта). Расширение доли рынка (за счет подписания долгосрочных контрактов с крупными клиентами). Увеличение потребительского спроса на услуги организации. Рост имущественного потенциала.	Ухудшение финансового положения за счет увеличения процентных ставок по кредитам в коммерческих банках. Превышение фактических расходов на строительство международного терминала, по сравнению с плановыми показателями, в результате высокого роста инфляции. Сокращение клиентской базы, в результате снижения реальных доходов населения.

Сказанное подтверждается сведениями, представленными в таблице 23.

Таблица 23 – Матрица возможностей и угроз ООО «АБС Благовещенск»

	Возможности	Угрозы
1	2	3
Сильные стороны	СлВ Расширение направлений деятельности, внедрение дополнительных услуг. Расширение клиентской базы. Повышение престижа авиаперелетов. Совершенствование системы мотивации персонала. Расширение пассажирооборота. Рост масштабов деятельности. Достижение лидирующего положения в отрасли. Совершенствование авиасообщения (организация автобусных рейсов из аэропорта в гостиницы для туристов	СиУ Снижение доходов организации, в результате негативного влияния факторов внешней среды, в частности, пандемии коронавирусной инфекции. Ухудшение финансового положения, в результате превышения фактических расходов на строительство международного терминала, по сравнению с плановыми показателями, как следствие высокого роста инфляции.

Продолжение таблицы 23

1	2	3
	и гостей города). Расширение перечня принимаемых авиакомпаний. Расширение технической оснащенности за счет увеличения количества мест для стоянки. Увеличение пропускной способности.	
Слабые стороны	СлВ Оптимизация структуры источников.	СлУ

	финансирования, усиление финансовой независимости организации.	Повышение тарифов на энергоносители, ГСМ и транспортные услуги, что способно привести к
	Расширение масштабов деятельности организации, за счет строительства нового международного терминала. Расширение перечня принимаемых воздушных судов, включение в перечень большегрузных воздушных судов. Расширение производственного потенциала организации.	росту расходов и снижению прибыли организации. Ухудшение финансового положения, в результате снижения потребительского спроса.

Таким образом, внутренними угрозами для деятельности ООО «АБС Благовещенск», являются:

- снижение доходов организации, в результате негативного влияния факторов внешней среды, в частности, пандемии коронавирусной инфекции;
- ухудшение финансового положения, в результате превышения фактических расходов на строительство международного терминала, по сравнению с плановыми показателями, как следствие высокого роста инфляции;
- повышение тарифов на энергоносители, ГСМ и транспортные услуги, что способно привести к росту расходов и снижению прибыли организации;
- ухудшение финансового положения, в результате снижения потребительского спроса.

Представленные угрозы способны оказать влияние на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск», и, в частности, на ее функциональные сферы: имущественную безопасность (в результате сокращения возможности приобретения новых или модернизации имеющихся объектов материально-технического снабжения), финансовую безопасность (в результате сокращения величины доходов и прибыли организации). Таким образом, в целях минимизации негативного влияния представленных угроз, целесообразно разработать и внедрить соответствующие направления.

### **2.3 Оценка экономической безопасности современных вызовов и угроз ООО «АБС Благовещенск»**

В целях оценки экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»,

выбраны группы показателей, характеризующие функциональные сферы экономической безопасности исследуемой организации, в частности: имущественная, производственная, кадровая, финансовая, информационная сферы экономической безопасности. Для каждой представленной функциональной сферы, определен перечень индикаторов, которые, по мнению автора настоящей выпускной квалификационной работы, наиболее полно и объективно отражают текущий уровень экономической безопасности в рамках исследуемых функциональных сфер. Исходными данными для расчета индикаторов экономической безопасности, послужили: данные финансовой (бухгалтерской) отчетности, годовые отчеты, а также внутренняя информация ООО «АБС Благовещенск». Результаты оценки индикаторов экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» за 2019 – 2021 гг. представлены в таблице 24.

Таблица 24 – Оценка индикаторов экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» за 2019 – 2021 гг.

Группа индикаторов	Индикаторы	Нормативное значение	Значения показателей			Абсолютный прирост 2021 г. к 2019 г.
			2019 г.	2020 г.	2021 г.	
1	2	3	4	5	6	7
Имущественные	Среднегодовая стоимость имущества (активов), тыс. руб.	оценивается в динамике	995977	1044130	481060	-514917
	Среднегодовая стоимость основных средств, тыс. руб.		754134	815559	138636	-615498
	Коэффициент оборачиваемости активов (имущества), оборотов	0,33 (не менее)	0,45	0,39	0,58	0,13
	Продолжительность одного оборота активов (имущества), дни	1095 (не более)	809,20	935,08	631,69	-177,51

Продолжение таблицы 24

1	2	3	4	5	6	7
	ства), дни					
	Коэффициент оборачиваемости активов, оборотов	1,99 (не менее)	1,86	1,82	1,69	-0,17
	Продолжительность одного оборота активов, дни	183 (не более)	193,18	198,32	212,84	19,66
Производственные	Фондоотдача, руб./руб.	0,5 (не менее)	0,60	0,50	4,15	3,55
	Фондоёмкость, руб./руб.	2	1,67	2,00	0,24	-1,43

		(не более)				
	Фондовооруженность, руб./руб.	1000 (не менее)	3040,86	3249,24	541,55	-2499,31
	Коэффициент оборачиваемости активов, оборотов	1,99 (не менее)	1,86	1,82	1,69	-0,17
	Продолжительность одного оборота активов, дни	183 (не более)	193,18	198,32	212,84	19,66
Производственные	Фондоотдача, руб./руб.	0,5 (не менее)	0,60	0,50	4,15	3,55
	Фондоемкость, руб./руб.	2 (не более)	1,67	2,00	0,24	-1,43
	Фондовооруженность, руб./руб.	1000 (не менее)	3040,86	3249,24	541,55	-2499,31
	Фондорентабельность (убыточность), процент	20 (не менее)	2,02	-2,83	28,38	26,36
	Производительность труда (выручка на одного работника), тыс. руб.	1500 (не менее)	1811,48	1623,78	2248,00	436,52
	Себестоимость продаж на рубль выручки, руб./руб.	0,8 (не более)	0,98	1,03	0,87	-0,11
	Пассажирооборот, тыс. пасс.	600 (не менее)	559,9	436,8	710,9	151
	Протяженность взлетно-посадочных полос, тыс. кв. м.	120 (не менее)	126	126	126	-
Финансовые	Рентабельность (убыточность) продаж (по чистой прибыли), процент	5 (не менее)	1,48	-4,85	6,22	4,74
	Коэффициент абсолютной ликвидности, руб./руб.	0,1 – 0,2 (не менее)	4,88	2,79	9,90	5,02
	Коэффициент быстрой ликвидности, руб./руб.	1 (не менее)	3,93	2,38	9,29	5,36
	Коэффициент критической ликвидности, руб./руб.	0,7 – 1 (не менее)	1,31	0,69	3,31	2
	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами, руб./руб.	0,1 (не менее)	0,78	0,63	0,89	0,11
	Коэффициент финансовой независимости, руб./руб.	0,5 (не менее)	0,95	0,92	0,45	-0,5
	Коэффициент финансового левериджа, руб./руб.	1 (не менее)	0,06	0,09	0,08	0,02

Продолжение таблицы 24

1	2	3	4	5	6	7
Кадровые	Коэффициент маневренности собственного капитала, руб./руб.	0,1 (не менее)	0,20	0,15	0,68	0,48
	Численность персонала, чел.	оценивается в динамике	248	251	256	8
	Соответствие среднегодовой численности персонала	100 (не менее)	100,81	98,82	101,19	0,38

	штатному расписанию, процент					
	Доля персонала с высшим образованием, процент	70 (не менее)	74,19	74,50	73,83	-0,36
	Производительность труда (выручка на одного работника), тыс. руб.	1500 (не менее)	1811,48	1623,78	2248,00	436,52
	Расходы на содержание персонала, тыс. руб.	оценивается в динамике	1547,52	162648	169882	168334,48
	Производительность труда (выручка на одного работника), тыс. руб.	1500 (не менее)	1811,48	1623,78	2248,00	436,52
	Расходы на содержание персонала, тыс. руб.	оценивается в динамике	1547,52	162648	169882	168334,48
	Доля расходов на содержание персонала в структуре затрат, процент	45 (не более)	35,27	38,91	33,86	-1,41
	Трудоёмкость услуг – затрачено на 1 рубль оказанных услуг (выручки), чел.-час.	1 (не более)	1,00	1,12	0,81	-0,19
Информационные	Обеспеченность сотрудников программными средствами, процент	85 (не менее)	100,00	100,00	100,00	-
	Количество фактов нарушения положений об информационной безопасности, ед.	5 (не более)	5	8	3	-2
	Количество фактов нарушения положений о коммерческой тайне, ед.	1 (не более)	1	-	2	1
	Количество выявленных фактов передачи третьим лицам коммерческой информации, ед.	1 (не более)	-	2	-	-
	Количество правонарушений в сфере информационной безопасности, всего	10 (не более)	9	12	7	-2

Анализируя представленные в таблице 24 сведения, следует отметить соответствие фактических значений индикаторов производственной безопасности величинам пороговых значений. Так, в анализируемом периоде наблюдается достаточная величина коэффициента оборачиваемости активов (имущества), что привело к более низкой длительности одного оборота имущества организации. Аналогичная тенденция наблюдается в отношении оборотных активов. При этом показатели оборачиваемости на протяжении анализируемого периода имеют

тенденцию к росту, показатели длительности обращения, напротив, имеют тенденцию к снижению. Представленная тенденция обусловлена снижением стоимости имущества ООО «АБС Благовещенск» и ростом величины выручки организации. Таким образом, в 2021 г. активы организации используются более интенсивно, чем в 2019 г.

Индикаторы производственной безопасности ООО «АБС Благовещенск», также, находятся в рамках нормативных значений. Так, фактическая величина фондоотдачи соответствует нормативному значению на протяжении всего анализируемого периода. Аналогичная тенденция наблюдается в отношении фондоёмкости и фондовооруженности. При этом наблюдается рост фондоотдачи и фондовооруженности персонала ООО «АБС Благовещенск», при этом показатели имеют тенденцию к росту, что позволяет судить о сокращении угроз производственной безопасности, присущих ООО «АБС Благовещенск». При этом необходимо отметить превышение фактической величины коэффициента соотношения себестоимости продаж к выручке по сравнению с пороговым значением. При этом в 2021 г. показатель приближается к пороговой величине, что является следствием сокращения величины себестоимости продаж, приходящейся на рубль выручки организации.

Пассажиरोоборот и протяженность взлетно-посадочных полос в ООО «АБС Благовещенск» также соответствует пороговым значениям, что определяет низкую вероятность угроз производственной безопасности организации.

В качестве индикаторов финансовой безопасности ООО «АБС Благовещенск» рассмотрены показатели, отражающие эффективность деятельности, платежеспособность и финансовую устойчивость. Так, в качестве показателя эффективности деятельности ООО «АБС Благовещенск», рассмотрена рентабельность (убыточность) продаж (по чистой прибыли). Показатель соответствует пороговому значению только в 2021 г., при этом в 2020 г. величина показателя имеет отрицательное значение.

Среди показателей платежеспособности ООО «АБС Благовещенск», рассмотрены коэффициенты абсолютной, быстрой и критической ликвидности.

Представленные показатели соответствуют пороговым значениям, что позволяет судить о низкой степени вероятности возникновения рисков платежеспособности. Среди индикаторов финансовой устойчивости, рассмотрены: коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами, коэффициент финансовой независимости, коэффициент финансового левериджа, а также коэффициент маневренности собственного капитала. Представленные показатели (кроме коэффициента маневренности собственного капитала) не соответствуют пороговому значению, что позволяет судить о недостаточной величине собственного капитала ООО «АБС Благовещенск», а также о зависимости организации от внешних источников финансирования.

Среди кадровых индикаторов экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», рассмотрены как абсолютные, так и относительные показатели. Анализируя указанную группу индикаторов, следует отметить соответствие среднегодовой численности персонала штатному расписанию в 2019 г. и 2021 г. Также наблюдается достаточно высокая доля персонала организации, имеющая высшее образование. Показатель соответствует пороговому значению на протяжении всего анализируемого периода времени. Также наблюдается соответствие фактического значения производительности труда, доли расходов на содержание персонала в структуре затрат, а также трудоемкости услуг. Представленные сведения позволяют судить о низкой вероятности возникновения угроз кадровой безопасности в ООО «АБС Благовещенск».

Помимо представленных индикаторов экономической безопасности, в ходе исследования, рассмотрены информационные индикаторы. Проведенный анализ соответствующих индикаторов позволил определить, что в анализируемом периоде наблюдается превышение количества фактов нарушения положений об информационной безопасности в 2020 г., а также количества фактов нарушения положений о коммерческой тайне в 2021 г. и количества выявленных фактов передачи третьим лицам коммерческой информации в 2020 г. Совокупное количество правонарушений в сфере информационной безопасности превышает



пороговое значение в 2020 г. Таким образом, ООО «АБС Благовещенск» подвержено рискам информационной безопасности.

На основе выше проведенного исследования, в качестве угроз экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», следует выделить:

- угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей;
- угроза недостаточной рентабельности деятельности, в результате низкой степени участия в системе государственных закупок в качестве исполнителя;
- угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса;
- угроза безопасности полетов, как следствие недостаточного объема финансирования;
- угроза авиационной безопасности, связанной с вероятностью отключения системы GPS на российских самолетах.

Ниже представлена характеристика указанных угроз.

Угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей. Ранее проведенное исследование в рамках опроса потребителей услуг ООО «АБС Благовещенск» показало, что в современных условиях экономических санкций иностранных государств, у существенной части потребителей снизился уровень доверия к сфере гражданской авиации. Представленная ситуация способна приводит к снижению потребительского спроса на услуги ООО «АБС Благовещенск», что в свою очередь, сокращает объемы реализации услуг организации и влияет как на финансовые результаты, так и на экономическую безопасность организации.

Угроза недостаточной рентабельности деятельности, в результате низкой степени участия в системе государственных закупок в качестве исполнителя. Ранее проведенное исследование позволило определить, что ООО «АБС Благовещенск» участвует в контрактной системе государственных закупок, как в качестве заказчика (в рамках федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ (в ред. 16.04.2022 г. № 104-ФЗ) «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами

юридических лиц»), так и в качестве исполнителя (в рамках федерального закона от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ (в ред. от 16.04.2022 г. № 104-ФЗ) «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»), при этом в 2021 г. организация участвовала в госзакупках в качестве исполнителя единожды, стоимость контракта составила 157,7 тыс. руб. Сказанное определяет низкий уровень участия ООО «АБС Благовещенск» в системе госзакупок в качестве исполнителя. Усиление степени участия исследуемой организации в контрактной системе позволило бы расширить масштабы деятельности организации, а также увеличить финансовый результат и снизить негативное влияние угроз экономической безопасности.

Угроза безопасности полетов, как следствие недостаточного объема финансирования. Безопасность полетов, как показатель защищенности объекта от внутренней угрозы зависит от качества функционирования основных составляющих его звеньев, к которым можно отнести: состояние эксплуатируемой авиационной и наземной техники, квалификацию летного и технического состава, а также персонала служб управления воздушным движением и обеспечение полетов. При недостатке финансирования деятельности ООО «АБС Благовещенск», организации придется сокращать отдельные статьи расходов, которые по мнению руководства организации, являются наименее важными. Среди таких расходов могут оказаться затраты на повышение квалификации летного и технического состава ООО «АБС Благовещенск», что чревато угрозой безопасности полетов и ухудшения технического состояния обслуживаемых авиационных судов, соответственно. Представленная угроза способна не только нанести существенный экономический ущерб ООО «АБС Благовещенск», но и привести к человеческим жертвам. Сказанное определяет значимость представленной угрозы и ее особое место среди иных угроз экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

Угроза авиационной безопасности, связанной с вероятностью отключения системы GPS на российских самолетах. GPS – это спутниковая система навига-

ции, обеспечивающая измерение расстояния, времени и определяющая местоположение во всемирной системе координат. Система позволяет почти при любой погоде определять местоположение в любом месте Земли и околоземного космического пространства. Следует отметить, что в рамках санкционной политики иностранных государств против России, в современных условиях существует угроза отключения российских авиа судов от международной системы GPS. Значимость рассматриваемой угрозы подтверждается результатами ранее проведенного опроса потребителей услуг GPS, которые определяют представленную угрозу в качестве одной из основных причин потери доверия к гражданской авиации.

По данным Европейского агентства авиационной безопасности (EASA), самолеты, находящиеся вблизи строго определенных частей территорий России и Украины наблюдают сбои в работе навигационных спутниковых систем GPS, в связи с чем, EASA рекомендует им принять меры по смягчению последствий. В свою очередь, Росавиация рекомендует пилотам подготовиться выполнять взлет и посадку без спутникового сигнала, используя дублирующие средства навигации. С их же помощью контролировать положение самолетов. При этом что речь тоже идет только об отдельных полетных районах, которые находятся либо вблизи зоны боевых действий, либо вблизи зон активных морских учений, о которых говорит и EASA. Среди районов, в воздушном пространстве которых имеются сбои в работе GPS, следует отметить: Калининградская область и близлежащей части Балтийского моря, а также соседних государств, в Восточной Финляндии, над Черным морем, в районе Восточного Средиземноморья вблизи Кипра, Турции, Ливана, Сирии и Израиля, а также над Северным Ираком.

Важно отметить, что ни в документе EASA, ни в письме Росавиации нет и речи про отключение зарубежных навигационных систем для России. Также нет речи о том, что данные рекомендации даны только по отношению к российским самолетам. При этом важно понимать, что EASA и Евроконтроль сейчас вовсе не впервые вынуждены информировать представителей отрасли гражданской

авиации о подобных сложностях. Такие документы появлялись регулярно и ранее: проблемы с GPS возникают каждый раз при ведении где бы то ни было каких-либо боевых действий или военных учений. Системы GPS действительно часто «сбиваются с толку» для достижения определенных военных целей. Но не специально: аппаратура РЭБ делает для затруднения действий противника, а гражданские самолеты просто «попадают под раздачу».

Не смотря на все сложности, существенной опасности рассматриваемая угроза не несет. Возможны неудобства для экипажей и диспетчеров, придется пользоваться, например, радионавигацией, внимательно отслеживать местоположение самолетов, быть готовым восстанавливать ориентировку.

Представленные угрозы экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» способны нанести экономический ущерб организации. В целях оценки представленных угроз, проведена оценка вероятности их возникновения с использованием экспертного метода. В качестве экспертов выступили специалисты ООО «АБС Благовещенск», в частности: заместитель генерального директора по коммерческой работе (эксперт 1), заместитель генерального директора по режиму и охране (эксперт 2), помощник генерального директора (эксперт 3), главный экономист (эксперт 4), ведущий экономист (эксперт 5), главный бухгалтер (эксперт 6), бухгалтер материального стола (эксперт 7), бухгалтер расчетного стола (эксперт 8), главный инженер (эксперт 9), ведущий инженер (эксперт 10).

Результаты оценки представлены в таблице 25.

Согласно представленным сведениям, по мнению экспертов, наиболее существенными для ООО «АБС Благовещенск», являются угрозы: угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса и угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей.

Таблица 25 - Оценка вероятности экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Угрозы экономической безопасности	Экспертная оценка, процент										Среднее, процент
	эксперт 1	эксперт 2	эксперт 3	эксперт 4	эксперт 5	эксперт 6	эксперт 7	эксперт 8	эксперт 9	эксперт 10	

Угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей	60	75	50	65	70	65	65	75	60	70	65,5
Угроза недостаточной рентабельности деятельности, в результате низкой степени участия в системе государственных закупок в качестве исполнителя	50	55	35	40	55	50	40	60	65	40	49
Угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса	85	90	95	100	100	95	90	85	90	95	92,5
Угроза безопасности полетов, как следствие недостаточного объема финансирования	42	30	50	45	55	62	45	50	55	58	49,2
Угроза авиационной безопасности, связанной с вероятностью отключения системы GPS на российских самолетах	30	35	35	45	30	50	30	45	30	35	36,5

Представленные сведения позволяют судить о необходимости разработки и последующего внедрения мероприятий, направленных на минимизацию негативного влияния представленных угроз.

В целях определения потенциального ущерба от возникновения представленных угроз экономической безопасности для ООО «АБС-Благовещенск», проведена оценка силы влияния угроз экономической безопасности организации. Результаты оценки представлены в таблице 26.

Таблица 26 - Результаты оценки силы влияния угроз экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Угрозы экономической безопасности	Вероятность наступления угроз, процент	Объект риска	Стоимость объекта риска, тыс. руб.	Результат влияния угрозы, тыс. руб.
Угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей	65,5	Выручка	575 488	376 944,6
Угроза недостаточной рентабельности деятельности, в результате низкой степени участия в системе государственных закупок в качестве исполнителя	49,0	Чистая прибыль (убыток)	35 778	17 531,22
Угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса	92,5	Объем финансирования	481 060	444 980,5
Угроза безопасности полетов, как следствие недостаточного объема финансирования	49,2	Объем финансирования	481 060	236 681,5
Угроза авиационной безопасности, связанной с вероятностью отключения системы GPS на российских самолетах	36,5	Выручка	575 488	210 053,1
Итого				1 286 191

Проведенная оценка результатов силы влияния угроз экономической безопасности «АБС» подтверждает сказанное. Так, результат влияния угрозы снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса составляет 1 286,19 млн. руб. Сказанное позволяет определить необходимость разработки мероприятий, направленных на снижение влияния выявленных угроз.

### 3 ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ООО «АБС БЛАГОВЕЩЕНСК»

#### 3.1 План мероприятий по совершенствованию обеспечения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Проведенное ранее исследование позволило определить, что основными угрозами, способными оказать негативное влияние на деятельность ООО «АБС Благовещенск», являются:

- угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей;
- угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса.

В целях снижения негативного влияния представленных угроз, предложены мероприятия, характеристика которых представлена в таблице 26.

Таблица 26 - Характеристика мероприятий, направленных на снижение негативного влияния угроз экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Снижение угрозы	Предлагаемое мероприятие	Характеристика мероприятия	Ожидаемые результаты
1	2	3	4
Угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса	Создание информационного блока для физических лиц (реклама на телевидении, по радио, а также внутри аэропорта). Предложение направлено на формирование системы телемаркетинга	Создание информационных роликов, в которые будут представлены преимущества услуг в сфере гражданской авиации, предлагаемых ООО «АБС-Благовещенск», с акцентом на обеспечение безопасности полетов	Повышение лояльности потребителей. Снижение угрозы потери клиентов. Повышение доверия потребителей к ООО «АБС-Благовещенск»
Угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей	Разработка программ лояльности для корпоративного сектора	Внедрение тарифа на перелеты для корпоративных клиентов организации в рамках командировок на условиях реализации системы скидок	Повышение степени доверия клиентов-юридических лиц. Снижение угрозы потери клиентов
Угроза снижения уровня	Повышение степени участия ООО «АБС	Внедрение услуг по аренде свободных помещений	Увеличение доходов организации.

1	2	3	4
финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса	Благовещенск» в системе госзакупок в качестве поставщика (в рамках федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ (в ред. 16.04.2022 г. № 104-ФЗ) «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»)	организации, в целях развития внутренней торговой инфраструктуры. В рамках мероприятия предлагается сдать в аренду имеющиеся свободные торговые площади, совокупная площадь помещений, которая может быть передана в аренду составляет 300 кв. м.	Повышение финансовых результатов. Повышение эффективности деятельности организации. Снижение угроз экономической безопасности. Повышение степени клиентоориентированности

Предложенные мероприятия призваны комплексным образом отразится на деятельности ООО «АБС Благовещенск», в частности, позволят достичь следующих результатов:

- расширение клиентской базы;
- увеличение потребительского спроса;
- увеличение степени клиентоориентированности;
- рост доходов;
- повышение финансовой устойчивости;
- снижение угроз экономической безопасности.

Указанные потенциальные результаты реализации предложенных мероприятий, позволяют сделать вывод о наличии потенциальной экономической и социальной эффективности, которая достигается за счет повышения степени удовлетворенности населения качеством и ценовой политикой оказываемых услуг в ООО «АБС Благовещенск».

Необходимость внедрения мероприятия, связанного с повышением степени участия ООО «АБС Благовещенск» в системе госзакупок в качестве поставщика, обусловлено низкой степенью участия организации в контрактной системе. Так, в 2021 г. приняло участие в системе госзакупок в качестве поставщика единожды. Сказанное позволяет определить необходимость повышения степени участия ООО «АБС Благовещенск» в контрактной системе, в целях увеличения финансовых результатов, улучшения финансового состояния, а также



снижения угроз экономической безопасности.

В рамках предложенного мероприятия предлагается сдать в аренду имеющиеся свободные торговые площади ООО «АБС» совокупная площадь помещений, которая может быть передана в аренду составляет 300 кв. м. Следует отметить, что в современных условиях, внутренняя торговая инфраструктура организации развита недостаточным образом. Так, на территории ООО «АБС» присутствуют: небольшое торговое помещение, в котором реализуются услуги общественного питания, при этом ассортимент продукции достаточно скудный. Также на территории ООО «АБС-Благовещенск» имеется торговое помещение, в котором осуществляется торговля различных сувенирных товаров, в том числе церковных. То есть по большей части, торговый ассортимент представлен товарами для иностранных туристов или туристов из других регионов России. Представленные сведения позволяют судить о возможности развития внутренней деятельности ООО «АБС-Благовещенск» в части реализации дополнительных услуг, организации комфортного досуга населения, ожидающего вылетов самолетов, а также повышения клиентоориентированности потребителей.

Мероприятие предлагается реализовать в рамках федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ (в ред. 16.04.2022 г. № 104-ФЗ) «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц». Таким образом, предложенное мероприятие позволит достичь следующих результатов:

- увеличить финансовые результаты организации за счет реализации потенциально эффективного дополнительного направления деятельности;
- улучшить внутреннюю торговую инфраструктуру организации;
- внедрить дополнительные услуги;
- повысить клиентоориентированность организации;
- создать дополнительные конкурентные преимущества;
- сократить угрозу снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса.

Второе мероприятие - создание информационного блока для физических

лиц (реклама на телевидении, по радио, а также внутри аэропорта) связано с созданием системы телемаркетинга. Мероприятие предполагает создание информационных роликов, в которые будут представлены преимущества услуг в сфере гражданской авиации, предлагаемых ООО «АБС-Благовещенск», с акцентом на обеспечение безопасности полетов.

В результате реализации рассматриваемого мероприятия, будут достигнуты следующие результаты:

- повышение лояльности потребителей;
- унижение угрозы потери клиентов;
- повышение доверия потребителей к ООО «АБС-Благовещенск»;
- увеличение финансовых результатов;
- снижение угроз экономической безопасности.

Третье мероприятие направлено на разработку программ лояльности для корпоративного сектора. В частности, в рамках мероприятия предлагается внедрение тарифа на перелеты для корпоративных клиентов организации в рамках командировок на условиях реализации системы скидок. Реализация системы скидок возможна за счет снижения размера комиссии, взимаемого с потребителей, в рамках оплаты авиабилетов.

Ожидаемыми результатами реализации предложенного мероприятия, станут:

- повышение степени доверия клиентов-юридических лиц;
- увеличение потребительского спроса;
- снижение угрозы потери клиентов.

Таким образом, предложенные мероприятия позволят комплексным образом отразиться на финансовых показателях деятельности ООО «АБС Благовещенск», а также позволят сократить угрозы экономической безопасности.

### **3.2 Оценка ожидаемых результаты внедрения предложенных мер**

Предложенный комплекс мероприятий характеризуется наличием расходов. В частности, мероприятие, направленное на усиление степени участия ООО

«АБС-Благовещенск» в системе государственных закупок не предполагает осуществление дополнительных расходов, так как функции по реализации мероприятия будут возложены на экономический отдел организации в рамках их должностных обязанностей.

Доходами от реализации мероприятия, являются доходы от поступления арендных платежей. По информации, полученной у экономиста ООО «АБС-Благовещенск», стоимость аренды 1 кв. м. площади организации составляет 2,8 тыс. руб. Потенциальная торговая площадь организации, которая может быть передана на условиях аренды, составляет 300 кв. м. Таким образом, совокупные доходы организации составят 840 тыс. руб. в месяц и 10 080 тыс. руб. в год. Представленные сведения позволяют судить об экономической эффективности предложенного мероприятия.

Следующее мероприятие по созданию информационного блока для физических лиц (реклама на телевидении, по радио, а также внутри аэропорта) связано с осуществлением коммерческих расходов, в состав которых включаются:

- создание информационного ролика для телевидения – 75 тыс. руб. (единовременные расходы);

- запуск рекламных роликов по телевидению на местных телеканалах по тарифу «Стандарт» в будни дни - пять раз в день и в выходные дни – три раза в день – 75 тыс. руб. в месяц (900 тыс. руб. в год);

- создание информационного ролика для радио – 12 тыс. руб. (единовременные расходы);

- запуск рекламных роликов по радио «Автордио» в будни дни и выходные дни по три раза в день – 15 тыс. руб. в месяц (180 тыс. руб. в год);

- создание информационного ролика, который будет запущен на территории аэропорта – 65 тыс. руб. (единовременные расходы).

Совокупная величина расходов на реализацию мероприятия составляет 1 232 тыс. руб.

Ожидаемые доходы от реализации мероприятия определены за счет увеличения потока потребителей, в результате повышения степени их лояльности.

Важно отметить, что подобное мероприятие было реализовано ООО «АБС» (г. Москва), результатом реализации мероприятия стал прирост выручки на 12 %.

Следующее мероприятие - внедрение тарифа на перелеты для корпоративных клиентов организации в рамках командировок на условиях реализации системы скидок предполагает потерю части дохода за счет внедрения системы скидок для корпоративных клиентов в размере 7 % от текущего уровня комиссии, входящей в структуру стоимости билетов. Указанная величина определена по согласованию с экономическим отделом ООО «АБС Благовещенск».

Экономический эффект от реализации мероприятия будет достигнут за счет увеличения клиентской базы юридических лиц на 10 % (исходя из результатов реализации аналогичного мероприятия ООО «АБС» (г. Москва)).

На основе выше сказанного, осуществлен расчет показателей экономического эффекта от внедрения предложенных мероприятий (таблица 27).

Таблица 27 – Ожидаемый экономический эффект от внедрения предложенных мероприятий

Показатели	Расчет	Значения Показателей, тыс. руб.
1	2	3
Доходы, всего в том числе от реализации мероприятий:	Показатель определен как совокупные доходы от внедрения мероприятий	78 099,04
- повышение степени участия ООО «АБС Благовещенск» в системе госзакупок в качестве поставщика услуг	Доходы определены исходя из потенциальной торговой площади, которая может быть передана в аренду – 300 кв. м. и стоимость аренды 1 кв. м. – 2 800 руб.	10 800
- создание информационного блока для физических лиц	Доходы определены исходя из ожидаемого прироста от увеличения клиентской базы-физических лиц от уровня 2021 г. на 12 % (показатель составляет 487 512 тыс. руб.)	58 501,44
- разработка программ лояльности для корпоративного сектора	Доходы определены исходя из ожидаемого прироста от увеличения клиентской базы-юридических лиц от уровня 2021 г. на 10 % (показатель составляет 87 976 тыс. руб.)	8 797,6
Расходы, всего в том числе от реализации мероприятий:	Показатель определен как совокупные расходы от внедрения мероприятий	7 390,32

- повышение степени участия ООО «АБС Благовещенск» в системе госзакупок в качестве поставщика	Расходы не предусмотрены	-
---	--------------------------	---

Продолжение таблицы 27

1	2	3
услуг		
- создание информационного блока для физических лиц	для радио – 12 тыс. руб., расходы на запуск рекламных роликов по радио – 15 тыс. руб. в месяц, расходы на создание информационного ролика, который будет запущен на территории аэропорта – 65 тыс. руб.	1 232
- разработка программ лояльности для корпоративного сектора	Расходы определены как потеря части выручки организации от внедрения системы скидок для корпоративных клиентов в размере 7 % (от 87 976 тыс. руб.)	6 158,32
Экономический эффект, всего в том числе от реализации мероприятий:	Разница между доходами и расходами от реализации предложенных мероприятий	70 708,72
- повышение степени участия ООО «АБС Благовещенск» в системе госзакупок в качестве поставщика услуг	Разница между доходами (10 800 тыс. руб.) и расходами от реализации мероприятия (расходы отсутствуют)	10 800
- создание информационного блока для физических лиц	Разница между доходами (58 501,5 тыс. руб.) и расходами от реализации мероприятия (1 232 тыс. руб.)	57 269,44
- разработка программ лояльности для корпоративного сектора	Разница между доходами (8 797,6 тыс. руб.) и расходами от реализации мероприятия (6 158,32 тыс. руб.)	2 639,28

Представленные сведения позволяют судить о том, что экономический эффект от внедрения предложенных мероприятий составляет 70 708,72 тыс. руб., что позволяет судить о его экономической эффективности.

### **3.3 Влияние предложенных мероприятий на экономическую безопасность ООО «АБС-Благовещенск»**

Помимо представленного экономического эффекта, предложенные меры отразятся на индикаторах экономической безопасности ООО «АБС-Благовещенск». Для подтверждения сказанного, в таблице 28 представлено влияние предложенных мероприятий на индикаторы экономической безопасности ООО «АБС-Благовещенск».

Представленные сведения позволяют сделать вывод о положительном влиянии предложенных мероприятий на индикаторы экономической безопасности ООО «АБС-Благовещенск». Так, следует отметить положительную динамику индикаторов имущественной безопасности организации, в частности, ожидается увеличение коэффициентов оборачиваемости активов ООО «АБС-Благовещенск», и, соответственно, сокращения продолжительности одного оборота, что позволяет судить о повышении интенсивности использования активов организации и более быстрой окупаемости средств, затраченных на их приобретение.

Таблица 28 – Влияние предложенных мероприятий на экономическую безопасность ООО «АБС-Благовещенск»

Группа индикаторов	Индикаторы	Нормативное значение	Фактическое значение в 2021 г.	Значение после реализации мероприятий	Изменения	
					абсолютный прирост	темп прироста, процент
1	2	3	4	5	6	7
Имущественные	Коэффициент оборачиваемости активов (имущества), оборотов	0,33 (не менее)	0,58	0,66	0,08	13,79
	Продолжительность одного оборота активов (имущества), дни	1095 (не более)	631,69	553,03	-78,66	-12,45
	Коэффициент оборачиваемости оборотных активов, оборотов	1,99 (не менее)	1,69	1,92	0,23	13,61
	Продолжительность одного оборота оборотных активов, дни	183 (не более)	212,84	187,41	-25,43	-11,95
Производственные	Фондоотдача, руб./руб.	0,5 (не менее)	4,15	4,71	0,56	13,49
	Фондоемкость, руб./руб.	2 (не более)	0,24	0,21	-0,03	-12,50
	Фондорентабельность (убыточность), процент	20 (не менее)	28,38	79,39	51,01	179,74
	Производительность труда (выручка на одного работника), тыс. руб.	1500 (не менее)	2248,00	2553,08	305,08	13,57
Финансовые	Рентабельность (убыточность) продаж (по чистой прибыли), процент	5 (не менее)	6,22	14,13	7,91	127,17

	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными	0,1 (не менее)	0,89	0,92	0,03	3,37
--	---	-------------------	------	------	------	------

Продолжение таблицы 28

1	2	3	4	5	6	7
	оборотными средствами, руб./руб.					
	Коэффициент финансовой независимости, руб./руб.	0,5 (не менее)	0,45	0,46	0,01	2,22
	Коэффициент финансового левериджа, руб./руб.	1 (не менее)	0,08	0,09	0,01	12,50
	Коэффициент маневренности собственного капитала, руб./руб.	0,1 (не менее)	0,68	0,69	0,01	1,47

Помимо этого, ожидается увеличение индикаторов производственной безопасности, в частности, рост фондоотдачи и увеличение фондорентабельности, что говорит о повышении интенсивности и эффективности использования основных фондов организации соответственно.

Также предложенные мероприятия отразятся на финансовых индикаторах, в частности, на увеличение рентабельности продаж, что позволяет судить о росте эффективности деятельности ООО «АБС-Благовещенск». Помимо этого ожидается рост индикаторов, характеризующих финансовую устойчивость организации, что позволяет судить о снижении зависимости организации от внешних источников финансирования.

Таким образом, предложенные мероприятия комплексным образом отразятся на финансовых результатах и финансовом состоянии ООО «АБС-Благовещенск», а также на экономической безопасности организации.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное в рамках выпускной квалификационной работы исследование теоретических основ обеспечения экономической безопасности в сфере организации пассажирских перевозок позволило определить, что обеспечение экономической безопасности предприятий является одной из основных целей деятельности любого хозяйствующего субъекта. В понятие «экономическая безопасность» вкладывается не только защищенность от внешних и внутренних угроз, но и рентабельность деятельности, финансовая устойчивость от внешних источников финансирования, имущественный, кадровый, финансовый потенциалы, финансовое положение в целом, а также возможности дальнейшего развития. Представленные сведения позволили определить экономическую безопасность предприятий, как важнейшую категорию и совокупную характеристику деятельности хозяйствующих субъектов, учитывая множество функциональных сфер экономической безопасности предприятий.

При этом факторы внешней и внутренней среды, при их негативном влиянии на деятельность аэропортов, способны формировать вызовы, и, как следствие, угрозы экономической безопасности, для минимизации которых, необходимы комплексные мероприятия. При этом важное значение для минимизации негативного влияния факторов внешней и внутренней среды, имеет мониторинг и анализ факторов, а также выработка и принятие решений, что в совокупности, представляет собой систему экономической безопасности, способной обеспечить защиту организации от неблагоприятного воздействия различного рода факторов.

Анализ основных экономических показателей деятельности ООО «АБС Благовещенск» за 2019 – 2021 гг. позволил определить сокращении финансовых результатов организации, что определяется динамикой выручки, как следствие влияния пандемии коронавирусной инфекции в 2019 – 2020 гг. Представленная динамика привела к снижению валовой прибыли ООО «АБС Благовещенск», а



также способствовала получению организацией валового убытка в 2021 г. в размере 10 460 тыс. руб., а также к получению чистого убытка в ООО «АБС Благовещенск» в 2021 г. в размере 19 771 тыс. руб. При этом в отношении показателей бухгалтерского баланса ООО «АБС Благовещенск» наблюдается противоположная тенденция: остаточная стоимость основных средств и имущества организации имеет тенденцию к росту.

В ходе анализа факторов внешней среды ООО «АБС», определено, что наиболее явными для ООО «АБС Благовещенск» угрозами, в современных условиях, являются: угроза рыночной власти потребителей, а также угроза рыночной власти поставщиков. При этом внутренними угрозами для деятельности ООО «АБС Благовещенск», являются:

- снижение доходов организации, в результате негативного влияния факторов внешней среды, в частности, пандемии коронавирусной инфекции;

- ухудшение финансового положения, в результате превышения фактических расходов на строительство международного терминала, по сравнению с плановыми показателями, как следствие высокого роста инфляции;

- повышение тарифов на энергоносители, ГСМ и транспортные услуги, что способно привести к росту расходов и снижению прибыли организации;

- ухудшение финансового положения, в результате снижения потребительского спроса.

Указанные угрозы способны оказать влияние на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск», и, в частности, на ее функциональные сферы: имущественную безопасность (в результате сокращения возможности приобретения новых или модернизации имеющихся объектов материально-технического снабжения), финансовую безопасность (в результате сокращения величины доходов и прибыли организации).

В целях оценки экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», выбраны группы показателей, характеризующие функциональные сферы экономической безопасности исследуемой организации, в частности: имущественная,

производственная, кадровая, финансовая, информационная сферы экономической безопасности. Для каждой представленной функциональной сферы, определен перечень индикаторов, которые, по мнению автора настоящей выпускной квалификационной работы, наиболее полно и объективно отражают текущий уровень экономической безопасности в рамках исследуемых функциональных сфер. Проведенный анализ индикаторов экономической безопасности ООО «АБС» позволил определить ниже представленные угрозы экономической безопасности организации:

- угроза сокращения потребительского спроса в результате снижения степени доверия потребителей;
- угроза недостаточной рентабельности деятельности, в результате низкой степени участия в системе государственных закупок в качестве исполнителя;
- угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса;
- угроза безопасности полетов, как следствие недостаточного объема финансирования;
- угроза авиационной безопасности, связанной с вероятностью отключения системы GPS на российских самолетах.

Выявленные в ходе оценки угрозы способны оказать влияние на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск», и, в частности, на ее функциональные сферы: имущественную безопасность (в результате сокращения возможности приобретения новых или модернизации имеющихся объектов материально-технического снабжения), финансовую безопасность (в результате сокращения величины доходов и прибыли организации). Таким образом, в целях минимизации негативного влияния представленных угроз, целесообразно разработать и внедрить соответствующие направления.

Проведенная оценка представленных угроз экономической безопасности позволила определить, что наиболее существенной для ООО «АБС» угрозой, является угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как

следствие сокращения потребительского спроса и - угроза снижения уровня финансирования деятельности организации, как следствие сокращения потребительского спроса.

В целях снижения негативного влияния представленных угроз, предложены мероприятия:

- повышение степени участия ООО «АБС Благовещенск» в системе госзакупок в качестве поставщика (в рамках федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ (в ред. 16.04.2022 г. № 104-ФЗ) «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»);

- создание информационного блока для физических лиц (реклама на телевидении, по радио, а также внутри аэропорта). Предложение направлено на формирование системы телемаркетинга;

- разработка программ лояльности для корпоративного сектора.

Представленные мероприятия позволят комплексным образом отразиться на финансовых показателях деятельности ООО «АБС Благовещенск», а также позволят сократить угрозы экономической безопасности, в частности, позволят достичь следующих результатов: расширение клиентской базы, увеличение потребительского спроса, увеличение степени клиентоориентированности, рост доходов, повышение финансовой устойчивости, снижение угроз экономической безопасности.

Экономический эффект от внедрения предложенных мероприятий составляет 70 708,72 тыс. руб., что позволяет судить о его экономической эффективности. Помимо представленного экономического эффекта, предложенные меры отразятся на индикаторах экономической безопасности ООО «АБС-Благовещенск».

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Бабкина, Т.В. Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны / Т.В. Бабкина, А.А. Буравова, К.И. Трёмбач // Наукоеведение. – 2019. - № 5. – С. 41 – 65.
- 2 Беззубов, Д.О. Фундаментальные основы экономической безопасности авиационных предприятий в системе национальной безопасности / Д.О. Беззубов // Вопросы экономики. – 2018. - № 2. – С. 18 – 22.
- 3 Богданова, Т.В. Экономическая безопасность транспортных организаций: научно-методические подходы и практика оценки / Т.В. Богданова, Капырин // Вестник ГУУ. - 2012. - № 21 – С. 33 – 35.
- 4 Бухвальд, Е. Экономическая безопасность: оценки, проблемы, способы обеспечения / Е. Бухвальд, А. Городецкий, Б. Михайлов // Вопросы экономики. - 2020. - № 12. - С. 36 – 44.
- 5 Варюхина, Е.В. Моделирование влияния национальной стандартизации на дуополистическую конкуренцию на рынке гражданской авиационной техники / Е.В. Варюхина, В.В. Ключков // Журнал экономической теории. – 2020. – № 4. – С. 859 - 873.
- 6 Владимиров, С.А. О сущности и магистральных направлениях эффективной государственной макроэкономической инвестиционной политики / С.А. Владимиров // Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2019. – № 4 (16). – С. 65 – 75.
- 7 Волкова, М.Н. Функциональные направления службы безопасности предприятия / М.Н. Волкова // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. - 2019. - № 4. - С. 144 – 147.
- 8 Волков, Е.Е. Основные угрозы экономической безопасности для российских автотранспортных компаний / Е.Е. Волков // Национальная безопасность. - 2020. - № 1. – С. 116 – 119.
- 9 Голиков, И.В. Теоретические основы экономической безопасности транспортной отрасли / И.В. Голиков // Бизнес Информ. – 2019. - № 7. - С. 123 -

129.

10 Глазьев, С.Ю. Безопасность экономическая. Политическая энциклопедия / С.Ю. Глазьев. - М.: Мысль, 2019. - 189 с.

11 Гусева, М.В. Анализ состояния и прогноз развития авиационного транспорта России / М.В. Гусева // Фундаментальные исследования. – 2019. - № 2. – С. 104 – 109.

12 Дорошенко, А.А. Угрозы национальной экономической безопасности / А.А. Дорошенко // Экономика XXI века: инновации, инвестиции, образование. - 2019. - № 1. - С. 25 – 29.

13 Дриго, М.Ф. Методология оценки экономической эффективности инвестиционных решений / М.Ф. Дриго // Менеджмент в России и за рубежом. – 2018. - № 1. – С. 18 – 24.

14 Дудинских, А.В. Обеспечение связанности территорий Российской Федерации с помощью авиационных грузовых перевозок / А.В. Дудинских, В.М. Краев, А.И. Тихонов // Московский экономический журнал. - 2020. - № 4. - С. 6 - 8.

15 Золотарева, Д.А. Экономическая оценка обеспечения безопасности авиаперевозок / Д.А. Золотарева // Вестник экономики, права и социологии. – 2019. - № 2. – С. 14 – 18.

16 Казанцев, С.В. Угрозы развитию экономики современной России: ценовые тренды, санкции, пандемия / С.В. Казанцев, И.А. Колпакова, М.Ю. Лев, М.М. Соколов. – М.: Первое экономическое издательство, 2021. – 224 с.

17 Каперович, Е.А. Экономическая безопасность предприятия: сущность, цели и направления обеспечения / С.А. Каперович, Е.А. Дербинская // Экономика и управление. - 2019. - № 7. - С. 278 - 282.

18 Карасев, Д.В. Формирование комплексного подхода к обеспечению экономической безопасности транспортных систем / Д.В. Карасев // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2020. - № 2 (80). – С. 118 - 120.

19 Карпов, А.Е. Альтернативы технологического развития магистральных

самолетов и национальные интересы России / А.Е. Карпов, В.В. Клочков // Дру-  
керровский вестник. – 2018. – № 6. – С. 129 - 143.

20 Климочкин, О.В. Экономическая безопасность предприятия: современ-  
ные проблемы / О.В. Климочкин // Молодой ученый. – 2019. - № 2. – С. 104 –  
108.

21 Клинский, Б. К вопросу об антропогенном изменении климата, и о про-  
блемах с Монреальским и Киотским протоколами / Б. Клинский // Двигатель. –  
2019. – № 6. – С. 2 - 5.

22 Клочков, В.В. Международное регулирование в области защиты окру-  
жающей среды от воздействия авиации и новые вызовы экономической безопас-  
ности России / В.В. Клочков, А.А. Охупкин // Экономическая безопасность. –  
2021. –№ 4. – С. 129 - 146.

23 Козивкин, В.В. Экономическая безопасность промышленного предпри-  
ятия / В.В. Козивкин // Бизнес, менеджмент и право. - 2018. - № 3. – С. 101 –  
106.

24 Колосов, А.В. Экономическая безопасность: учебное пособие / А.В. Ко-  
лосов. - М.: Финансист-информ, 2020. - 103 с.

25 Котова, Н.Н. Комплексный анализ хозяйственной деятельности: учеб-  
ное пособие / Н.Н. Котова. – Челябинск : Издательские центр ЮУрГУ, 2019. – 90  
с.

26 Лебедев, А.В. Экономика и экономия безопасности полетов / А. В. Ле-  
бедев // Молодой ученый. - 2019. - № 20 (100). - С. 414 - 416.

27 Лев, М.Ю. Обеспечение экономической безопасности России в между-  
народных финансово-экономических организациях в процессе интеграции /  
М.Ю. Лев, Ю.Г. Лещенко // Экономика, предпринимательство и право. – 2021. –  
№ 3. – С. 669-688.

28 Ломовцева, А.В. Инновационная активность и формирование экономи-  
ческой безопасности предприятий / А.В. Ломовцева, Т.В. Трофимова // Эконо-  
мическая безопасность России: проблемы и перспективы. – 2019. - № 2. – С. 48 –  
54.

- 29 Лячин, В.И. Определение сущности экономической безопасности / В.И. Лячин, А.И. Смирнов // Вестник НГУ. – 2018. - № 1. - С. 55 – 66.
- 30 Мак-Мак, В.П. Служба безопасности предприятия / В.П. Мак-Мак. – М.: Юрайт, 2018. – 208 с.
- 31 Мальцев, А.А. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста / А.А. Мальцев, А.В. Матвеева // Управленец. - 2018. - № 3. - С. 26 – 31.
- 32 Матвеев, Н.В. Экономическая безопасность предприятия / Н.В. Матвеев // Фундаментальные исследования. – 2020. - № 1. – С. 19 – 24.
- 33 Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте / Д.В. Мешанков, А.И. Тихонов // Московский экономический журнал. - 2019. - № 1. - С. 440 - 445.
- 34 Морунов, В.В. Теоретические подходы к определению сущности экономической безопасности / В.В. Морунов // Вестник экономики, права и социологии. – 2021. - № 4. – С. 87 – 89.
- 35 Мусатаева, М.О. Источники, виды и факторы угроз экономической безопасности, создание службы экономической безопасности / М.О. Мусатаева // Фундаментальные исследования. – 2020. - № 2. – С. 104 – 108.
- 36 Нижегородцев, Р.М. Экономика инноваций / Р.М. Нижегородцев. - М.: Русайнс, 2019. – 154 с.
- 37 Никулин, Н.Ф. Главные противоречия в системе государственного обеспечения полетов в Гражданской авиации РФ / Н.Ф. Никулин // Фундаментальные исследования. – 2021. - № 3. – С. 72 – 74.
- 38 Олейников, Е.А. Экономическая и национальная безопасность / Е.А. Олейникова. – М.: Экзамен, 2018. – 766 с.
- 39 Олейников, Е.А. Факторы угрожающие финансовой безопасности предприятия / Е.А. Олейников // Эксперт. – 2018. - № 11. – С. 23 – 27.
- 40 О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 13.05.2017 г. № 208. Доступ из справ. – правовой системы «Консультант».

41 Рабкин, С.В. Региональная авиация: от уроков прошлого к институциональным гарантиям экономической безопасности будущего / С.В. Рабкин // Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2019. - № 2. – С. 47 – 54.

42 Роя, Г.В. Организационно-методические основы обеспечения экономической безопасности гражданской авиации / Г.В. Роя // Молодой ученый. – 2021. - № 4. – С. 52 – 57.

43 Рябов, И. Сущность и классификация категории «экономическая безопасность» в современной экономике / И. Рябов, Н. Яшалова // Экономическая теория. – 2019. - № 3. – С. 12 – 24.

44 Сенчагов, В.К. Экономическая безопасность предприятий: общий курс: учебник / В.К. Сенчагов. – М.: Лаборатория знаний, 2018. - 813 с.

45 Титенко, Н.Ю. Теоретические и методические основы понятия «экономическая безопасность» / Н.Ю. Титенко // Экономика и управление. – 2018. - № 4. – С. 61 – 65.

46 Трошин, Д.В. Безопасность предприятия: смысл, онтология, оценка / Д.В. Трошин. – Тверь: Тверской государственный университет, 2020. – 212 с.

47 Фатихова, Э.Р. Обеспечение связанности территорий Российской Федерации за счет авиационных пассажирских перевозок / Э.Р. Фатихова, В.М. Краев, А.И. Тихонов // Московский экономический журнал. - 2018. - № 4. - С. 14 - 17.

48 Фесик, П.Ю. Транспортная безопасность как условие обеспечения экономической безопасности предприятия / П.Ю. Фесик, Н.С. Астафьева // Научно-практическое исследование. – 2021. - № 37. – С. 4 – 8.

49 Юревич, А.В. Наука и рынок / А.В. Юревич // Общественные науки и современность. – 2018. - № 1. – С. 32 – 34.

50 Яшкина, И.С. Специфика и угрозы обеспечения экономической безопасности транспорта / И.С. Яшкина // Управление. – 2020. - № 2. – С. 151 – 156.