

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

Факультет экономический
Кафедра экономической безопасности и экспертизы
Специальность 38.05.01 – Экономическая безопасность
Специализация № 1 «Экономико-правовое обеспечение экономической безопасности»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой

Е. С. Рычкова

«_____» _____ 2025 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Повышение экономической безопасности в сфере обеспечения деятельности полетов с аэропортов и аэропортовой деятельности (на примере ООО «АБС Благовещенск»)

Исполнитель

студент группы 078-ос

(подпись, дата)

Е. А. Попова

Руководитель

доцент,

К.Э.Н.,

зав.кафедрой

(подпись, дата)

Е. С. Рычкова

Нормоконтроль

(подпись, дата)

Л. И. Рубаха

Рецензент

доцент, к.т.н.

(подпись, дата)

Н. В. Шелепова

Благовещенск 2025

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
_____ Е. С. Рычкова
« _____ » _____ 2025 г.

З А Д А Н И Е

- К выпускной дипломной работе студента Попова Екатерина Андреевна
1. Тема выпускной дипломной работы: Повышение экономической безопасности в сфере обеспечения деятельности полетов с аэропортов и аэропортовой деятельности (на примере ООО «АБС Благовещенск»)
 2. Срок сдачи студентом законченной работы: 09.06.2025 г.
 3. Исходные данные к выпускной дипломной работе: статистические данные, учебная литература, статьи периодических изданий, электронные ресурсы
 4. Содержание выпускной дипломной работы (перечень подлежащих разработке вопросов):
1 Теоритические и методические аспекты исследования экономической безопасности организации сферы аэропортовой деятельности; 2 Оценка уровня и направления укрепления экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»; 3 Направления повышения уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»
 5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.): 53 таблицы, 9 рисунков, 50 источников
 6. Консультанты по выпускной дипломной работе (с указанием относящихся к ним разделов)

 7. Дата выдачи задания: 16.01.2025 г.
Руководитель выпускной дипломной работы (проекта): Рычкова Евгения Сергеевна доцент, канд. экон. наук зав. кафедрой

(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2025 г.

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 120 с., 53 таблица, 9 рисунков, 50 источников, 1 приложение

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, АЭРОПОРТОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, РИСКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, ФИНАНСОВАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ, ИНДИКАТОРЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, PEST-АНАЛИЗ, SWOT-АНАЛИЗ

Цель дипломной работы – разработать мероприятия по повышению уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск». Предмет исследования – специфика реализации мер экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск». Объект исследования – ООО «АБС Благовещенск».

Первая глава работы посвящена изучению теоретических и методических аспектов исследования экономической безопасности организации сферы аэропортовой деятельности. Раскрывается понятие и сущность экономической безопасности аэропортовой деятельности, описываются риски и угрозы экономической безопасности организации сферы аэропортовой деятельности, рассматриваются методические подходы к оценке экономической безопасности.

Во второй главе даётся организационно-экономическая характеристика ООО «АБС Благовещенск», проводится анализ факторов внешней и внутренней среды, а также оценка текущего состояния экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск».

В третьей главе выявляются угрозы и формируются мероприятия по повышению уровня экономической безопасности, даётся оценка влияния предложенных мероприятий на уровень экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические и методические аспекты исследования экономической безопасности организации сферы аэропортной деятельности	8
1.1 Понятие и сущность экономической безопасности аэропортной деятельности	8
1.2 Риски и угрозы экономической безопасности организации сферы аэропортной деятельности	18
1.3 Методические подходы к оценке экономической безопасности	23
2 Оценка уровня и направления укрепления экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»	32
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «АБС Благовещенск»	32
2.2 Анализ факторов внешней и внутренней среды ООО «АБС Благовещенск»	44
2.3 Оценка текущего состояния экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск»	63
3 Направления повышения уровня экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск»	85
3.1 Угрозы экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»	85
3.2 Мероприятия по повышению уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»	90
3.3 Оценка влияния предложенных мероприятий на уровень экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»	96
Заключение	104
Библиографический список	109
Приложение А Финансовая (бухгалтерская) отчетность ООО «АБС Благовещенск»	115

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования экономической безопасности предприятия аэропортовой сферы обуславливается высоким уровнем значимости деятельности аэропортов для современного общества и нашей страны в целом. Данные предприятия, оказывая услуги обслуживания пассажиров в ходе авиационных перевозок, также обслуживают и авиационный транспорт, в связи с чем без их наличия говорить о возможности функционирования такого вида транспорта не представляется возможным. Содержание зданий аэровокзалов, взлётно-посадочных полос, оформление пассажиров и их обслуживание, организация воздушного движения – всё это входит в состав их функций, требует выполнения тех или иных действий, затрат, и подвергается рискам и угрозам, включая угрозы и риски экономической безопасности.

В современных условиях авиационный транспорт является одним из наиболее безопасных, что связано со значительным уровнем требований к нему, которые регламентированы как международными актами, так и отечественным законодательством. В результате этого, любое нарушение данных правил будет вести к нарушению условий авиационной безопасности, подвергнет риску жизни пассажиров и сохранность грузов.

Однако, как и любая другая экономическая деятельность, выполнение нормативных требований ведёт к необходимости затрат на них. Одновременно с этим, предприятия аэропортового обслуживания в части случаев являются предприятиями частными, которые, наряду со своей основной деятельностью, также ведут деятельность, связанную с обеспечением собственных конкурентных позиций. В результате этого, как управление аэропортами, так и управление их экономической безопасностью, становятся весьма сложными проблемами, не имеющими заранее заданного порядка их решения, требующими значительного количества разнообразных ресурсов и времени на своё решение. Однако, важнейшим условием реализации данных мероприятий является обеспечение как безопасности пассажиров, так и авиационной безопасности деятельности в целом.

В условиях нашей страны рассматриваемый вопрос носит ещё более острый характер. Это выражается, прежде всего, в том, что сфера аэропортового обслуживания в нашей стране лишь частично рыночная. Рынок аэропортов существует в Москве, на территории которой располагается несколько частных аэропортов – Шереметьево, Внуково, Домодедово и Жуковский. Для остальных регионов РФ характерно наличие, как правило, одного крупного аэропорта, который обслуживает данный регион, либо также близлежащие. Такая система работы обуславливается тем, что в условиях нашей страны содержание большего количества крупных аэропортов проблематично, ввиду дороговизны.

В результате этого, региональные аэропорты функционируют, фактически, в монопольном режиме. Следствием этого является то, что их развитие достаточно медленное, частные владельцы зачастую не имеют достаточных средств на их реконструкцию, в результате чего реконструкция, например, взлётно-посадочных полос, а также финансирование новых зданий аэропортов может вестись с полным или частичным участием государства. Несмотря на это, требования по обеспечению безопасности полётов в таких условиях остаются прежними, что усложняет условия работы аэропортов.

В условиях Амурской области обеспечение экономической безопасности ещё более важно, так как аэропорт г. Благовещенска является центральным для всего региона, через него осуществляются рейсы не только пассажиров и грузов региона, но также и юга Якутии. Кроме того, в настоящее время аэропорт обеспечивает доставку работников и грузов для строительства газоперерабатывающего комплекса в г. Свободном, а общее количество пассажиров аэропорта превышает 900 тыс. в год. В случае закрытия или отсутствия аэропорта г. Благовещенска это потребовало бы переориентации потоков пассажиров и грузов через аэропорты г. Хабаровска и других, в результате чего данный факт существенно негативно сказался бы на экономике Амурской области.

Однако, так как деятельность аэропортов основывается на обслуживании пассажиров и грузов, аэропорт г. Благовещенска должен таким образом построить свою деятельность, чтобы устранить угрозы экономической безопасно-

сти, а также добиться достаточного уровня конкурентоспособности, чтобы иметь возможность привлекать требуемый объём для перевозки. Это возможно только на основании целенаправленной деятельности по обеспечению экономической безопасности.

Цель дипломной работы – разработать мероприятия по повышению уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

Предмет исследования – специфика реализации мер экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск».

Объект исследования – ООО «АБС Благовещенск».

Задачи работы:

а) изучить теоретические и методические аспекты экономической безопасности организации сферы аэропортовой деятельности;

б) дать оценку уровня текущего состояния экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

в) разработать мероприятия для повышения уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»;

г) оценить необходимый размер ресурсов для предлагаемых мероприятий в ООО «АБС Благовещенск»;

д) выявить влияние предложенных мероприятий на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск».

Временной период исследования – 2022-2024 гг.

В качестве эмпирической базы исследования выступили публикации в научной литературе, нормативных документах международных организаций и федеральных органов управления транспортом, включая авиационный, данные статистических органов, комплекс отчётности ООО «АБС Благовещенск», публикации в сети «Интернет».

В работе были использованы такие общенаучные методы исследования, такие как аналитический, расчетный, графический.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СФЕРЫ АЭРОПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1 Понятие и сущность экономической безопасности аэропортной деятельности

Необходимость раскрытия сущности экономической безопасности аэропортной деятельности обуславливается большим значением авиатранспорта в современной жизни. Обладая такими характеристиками, как скорость и удобство, он требует наличия соответствующей аэропортной инфраструктуры, по отношению к которой должны соблюдаться меры экономической безопасности. Причиной этого является высокая стоимость авиационной техники, значительные масштабы аэропортовой инфраструктуры, а также возможная тяжесть последствий несоблюдения её требований, что может выражаться как в потерях государства и общества, так и по отношению к частным лицам.

Рассмотрим определения, которые встречаются в научной литературе по отношению термину к экономической безопасности аэропортов:

а) «...экономическая безопасность аэропорта подразумевает такую степень развития и функционирования предприятия, которая позволит удовлетворить жизненно важные, «повседневные» нужды экономики и населения страны в авиационных перевозках, обеспечит оперативную готовность авиационного транспорта к действию в чрезвычайных ситуациях, т.е. экономическая безопасность аэропорта есть уровень конкретных показателей, за пределами которого оказывается невозможным устойчивое функционирование и исполнение основных функций организации на основе технологического процесса»¹;

б) «... экономическая безопасность авиационного транспорта ... на внутреннем уровне ... обеспечение безопасности полетов, ... на внешнем уровне через обеспечение авиационной безопасности»²;

в) «Под экономической безопасностью предприятия сферы воздушных

¹ Шанькин, Д. А. К вопросу определения и оценки показателей экономической безопасности аэропорта // Экономическая безопасность: современные угрозы и пути их нейтрализации. СПб. 2020. С. 255.

² Корнеева, В. Д. Инструменты контроля экономической безопасности на предприятиях воздушного транспорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2023. № 30. С. 66.

перевозок ... состояние защищенности экономики предприятия от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечивается эффективное использование ресурсов и гарантируется устойчивое и стабильное функционирование предприятия»³;

г) «Обеспечение экономической безопасности авиационного (воздушно-го) транспорта заключается в поддержании возможности использования имеющихся ресурсов в условиях воздействия внешних и внутренних рисков с целью стабильного функционирования всех элементов системы»⁴;

д) «Экономическая безопасность авиационного транспорта представляет собой состояние защищенности объекта, то есть авиационного транспорта от разного рода негативных воздействий и нанесения вреда хозяйственной деятельности, связанной с удовлетворением определенных потребностей в услугах объекта»⁵.

Анализ представленных определений позволяет сделать вывод о том, что под экономической безопасностью предприятий авиационного транспорта следует понимать, прежде всего, состояние, при котором они защищены от влияния негативных факторов, как внешнего, так и внутреннего характера. Данные факторы являются следствием деятельности предприятия в сфере авиационного транспорта, и направлены на обеспечение безопасности полётов, с одной стороны, а с другой – на обеспечение авиационной безопасности. Под безопасностью полётов понимается, прежде всего, безопасность перевозимых людей, которые являются основной ценностью для предприятий сферы авиационных перевозок. Авиационная же безопасность понимается как состояние, при котором взаимодействующие с авиационным предприятием лица обеспечивают возможность его нормального функционирования.

Кроме того, экономическая безопасность предприятия авиационного транспорта может рассматриваться и с точки зрения его деятельности как пред-

³ Лопатин, В. М. Особенности обеспечения экономической безопасности предприятия воздушного транспорта // Конкурентоспособность территорий. Екатеринбург. 2020. С. 75.

⁴ Портнягин, И. Г. Формирование зеленой инфраструктуры в системе обеспечения экономической безопасности авиационного транспорта // Инновации и инвестиции. 2020. № 6. С. 301.

⁵ Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. №1. С. 441.

приятия в целом, в связи с чем необходимо рациональное использование ресурсов, имеющееся в наличии у такого предприятия, по крайней мере, на уровне предприятий-конкурентов. Следствием этого должно являться устойчивое функционирование авиационного предприятия.

В качестве критериев обеспечения экономической безопасности выступают показатели, характеризующие деятельность авиационного предприятия, и на основании которых возможно судить о том, выполняет ли оно требования по её обеспечению, либо нет.

По мнению В.М. Лопатина, при рассмотрении экономической безопасности предприятий сферы авиационного транспорта необходимо учитывать следующие особенности ⁶:

а) в качестве результата деятельности таких предприятий выступает услуга. Для неё характерно отсутствие материального содержания, возможности формирования запасов, отсутствие незавершённое производство. Однако, для оказания данных услуг необходимы материальные затраты в виде затрат на топливо, энергию, заработную плату и прочее;

б) в сфере авиационного транспорта одновременно совмещаются как высококонкурентные перевозки пассажиров авиакомпаниями, так и монопольный статус аэропортов, которые предлагают свои услуги авиакомпаниям. В результате этого, необходимо учитывать разницу в условиях функционирования различных видов предприятий, что требует разных подходов к рассмотрению мер экономической безопасности по отношению к ним;

в) на функционирование предприятий сферы авиационного транспорта влияет не только российское законодательство, но также и нормы международного права. Наряду с этим, существует значительный объём подзаконной нормативной документации, которыми регламентируется порядок обслуживания пассажиров и перевозки грузов, техническое обслуживание самолётов и других воздушных судов, порядок поведения работников авиапредприятий и другие.

⁶ Лопатин, В. М. Особенности обеспечения экономической безопасности предприятия воздушного транспорта // Конкурентоспособность территорий. Екатеринбург. 2020. С. 76.

И.Г. Портнягиным и А.Н. Романцевым выделяются следующие задачи обеспечения экономической безопасности предприятий авиационного транспорта (таблица 1) ⁷.

Таблица 1 – Задачи обеспечения экономической безопасности предприятий авиационного транспорта

Задача	Содержание
Обеспечение высокого уровня обеспеченности материально-техническими ресурсами	Наличие необходимых видов оборудования и авиационной техники, отвечающих установленным современным требованиям, обеспечивающим организацию воздушного движения и эксплуатации воздушных судов в рамках транспортировки пассажиров и грузов
Обеспеченность кадровым составом	Наличие достаточного количества высококвалифицированного персонала, постоянное развитие их деловых и личностных качеств для эффективного осуществления перевозок
Обеспечение финансовой стабильности	Эффективное привлечение финансовых ресурсов и их дальнейшее использование на нужды организации, рост рентабельности компании, оптимизация структуры капитала, обеспечение требуемого уровня финансовой устойчивости, управление рисками
Обеспечение инновационной безопасности	Применение современных технологий наблюдения и регулирования воздушного движения, что даёт возможность снизить затраты на предполётный контроль и обеспечение безопасности на борту воздушного судна
Обеспечение экологических требований	Поддержка экологических норм, минимизация загрязнения окружающей среды
Обеспечение физической безопасности	Безопасность работников сферы авиаперевозок, пассажиров, сохранность имущества компании

Необходимо отметить, что все данные задачи обеспечения экономической безопасности организации сферы авиационного транспорта требуют для своего решения затрат, что свидетельствует о комплексности проблемы экономической безопасности такого предприятия.

Этими же исследователями указывается на принципы обеспечения экономической безопасности, а именно ⁸:

а) принцип предупреждения и профилактики угроз;

Состоит в проведении мероприятий, направленных на снижение возможности реализации тех или иных угроз на предприятии сферы авиационного транспорта. Реализация данных мероприятий должна осуществляться после выявления угроз, до момента их реализации, что позволяет уменьшить их масштабы;

⁷ Портнягин, И. Г. Формирование зеленой инфраструктуры в системе обеспечения экономической безопасности авиационного транспорта // Инновации и инвестиции. 2020. № 6. С. 301.

⁸ Портнягин, И. Г. Формирование зеленой инфраструктуры в системе обеспечения экономической безопасности авиационного транспорта // Инновации и инвестиции. 2020. № 6. С. 301.

б) принцип комплексности;

Предполагает учёт всех составляющих экономической безопасности предприятия сферы авиационного транспорта, с целью оказания влияния на все значимые аспекты безопасности для обеспечения максимального эффекта от реализуемых мероприятий;

в) принцип нормирования;

Состоит в формировании условий для измерения влияния тех или иных факторов влияния на экономическую безопасность. Это необходимо для возможности сравнения показателей, на которые оказывается влияние, с пороговыми значениями, характеризующими уровень экономической безопасности.

г) принцип мониторинга;

Данным принципом предполагается осуществление постоянного и непрерывного наблюдения за выявленными угрозами экономической безопасности, проведения их анализа с целью последующей разработки и принятия управленческого решения, нацеленного на снижение значимости и масштабов такой угрозы.

д) принцип правового соответствия;

Суть данного принципа состоит в том, что меры, которые принимаются для обеспечения экономической безопасности предприятия сферы авиационного транспорта, должны соответствовать требованиям российского законодательства, а также нормативным положениям международных нормативных актов, которыми регулируется авиационная отрасль.

е) принцип оптимального сочетания прозрачности и конфиденциальности защитных мер;

Данный принцип состоит в том, чтобы использовать как официальные меры по обеспечению экономической безопасности, так и меры, которые не раскрываются общественности, и доступны ограниченному количеству лиц. Это необходимо с целью наличия возможности реакции на действия злоумышленников, которая ими не предусмотрена, при атаке ими экономических интересов предприятия.

ж) принцип экономической целесообразности системы экономической безопасности.

Содержание данного принципа состоит в том, что реализовываться мероприятия экономической безопасности должны в том случае, когда затраты на предотвращение угроз меньше (с учётом неявных затрат), нежели чем предотвращаемая угроза. Одновременно с этим, должно соблюдаться оптимальное соотношение затрат на безопасность и уровня её качества. Это позволяет не расходовать излишних средств на обеспечение экономической безопасности, обходясь лишь действительно необходимыми. Рассмотрим отраслевые факторы, которые влияют на экономическую безопасность предприятия сферы авиационных перевозок. По мнению А. А. Собянина и К. М. Гусейнли система таких факторов может быть представлена следующим образом (рисунок 1) ⁹.

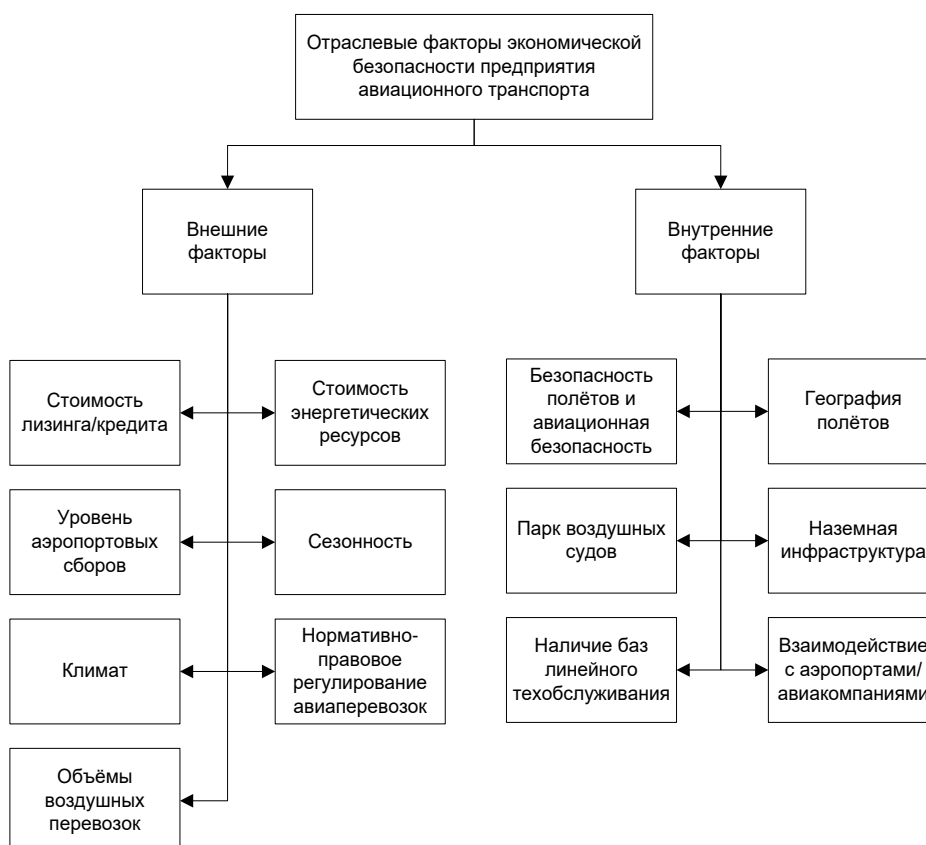


Рисунок 1 – Система факторов экономической безопасности предприятия авиационного транспорта

⁹ Собянин, А. А. Факторы и условия обеспечения экономической безопасности предприятия воздушного транспорта // Вопросы науки 2020: потенциал науки и современные аспекты. Анапа. 2020. С. 8.

Особенностью данных факторов является их деление на внешние и внутренние факторы. Особенностью внешних факторов предприятий авиационного транспорта, как собственно авиакомпаний, так и компаний-авиаперевозчиков, является существенная зависимость от финансовых ресурсов. Прежде всего, это касается авиаперевозчиков, так как, в большинстве случаев они используют авиатехнику в лизинг. С другой стороны, часть техники аэропортов также может приобретаться в лизинг, либо в кредит. В результате этого, предприятия авиатранспорта существенно зависят от привлечённых средств.

Наряду с этим, особенно для авиакомпаний, важнейшим внешним фактором является стоимость энергетических ресурсов. Она определяет стоимость услуг авиакомпаний. Наряду с этим, ввиду того, что аэропортовые комплексы, как правило, работают в круглосуточном режиме, для них существенное значение имеет стоимость электроэнергии, а также услуг по обеспечению водой, теплом и прочими подобными услугами.

Наряду с этим, на экономическую безопасность предприятий авиационных перевозок влияют уровень аэропортовых сборов, сезонность спроса на услуги, климат, нормативно-правовое регулирование авиаперевозок, а также их объёмы. Применительно к последнему фактору следует указать на то, что одним из основных источников доходов аэропортов является плата за посадку (landing fee), которую уплачивает авиаперевозчик, и которая взимается с пассажиров (грузоотправителей). Уровень данной платы определяется типом самолёта, временем суток, количество мест в самолёте и прочими факторами.

К внутренним факторам экономической безопасности предприятия сферы авиационного транспорта относятся безопасность полётов и авиационная безопасность. Важность данного фактора обуславливается тем, что перевозки совершаются с высокой скоростью и на большой высоте, в связи с чем необходима реализация мер по обеспечению безопасности людей, которые заняты в данном процессе.

Кроме того, в качестве внутренних факторов экономической безопасности такого предприятия следует рассматривать факторы, обуславливаемые осо-

бенностями его деятельности. Сюда относятся география полётов, парк воздушных судов, наличие наземной инфраструктуры, наличие баз линейного технического обслуживания, а также взаимодействие с аэропортами и авиакомпаниями. Данные факторы находятся в полном подчинении предприятия сферы авиационных перевозок, и могут регулироваться им по мере необходимости.

Ввиду крайне высокой значимости фактора обеспечения безопасности полётов и авиационной безопасности в составе экономической безопасности предприятия авиационного транспорта, рассмотрим условия его обеспечения (таблица 2) ¹⁰.

Таблица 2 – Составляющие фактора безопасности полётов и авиационной безопасности экономической безопасности предприятия сферы авиатранспорта

Подфактор	Содержание
Безопасность полётов	Состояние эксплуатируемой техники (наземная и воздушная)
	Используемые в процессе производственной деятельности материалы
	Имеющегося персонала (лётного и технического) в части квалификации
	Компетенций служб управления воздушным движением и обеспечения полётов
Авиационная безопасность	Охрана воздушных судов, аэропортов, прочих объектов инфраструктуры
	Проведение досмотра экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров и их ручной клади, багажа, бортовых запасов, прочих грузов
	Меры по предотвращению и пресечению захватов воздушных судов и совершению террористических актов в аэропортах

Возможно рассматривать следующую последовательность действий по обеспечению экономической безопасности аэропорта (рисунок 2) ¹¹.

В качестве первого этапа выступает рассмотрение обеспечения экономической безопасности аэропорта как общегосударственной проблемы. Это необходимо по нескольким причинам.

Первой причиной является высокая значимость аэропортов для обеспечения национальной безопасности страны, в связи с чем любые изменения их экономической безопасности, в той или иной степени сказываются на функционировании государства. Кроме того, государство посредством системы нормативно-правовых актов осуществляет регулирование деятельности аэропортов. К ним относятся как акты международных организаций, так и федеральное законо-

¹⁰ Корнеева, В. Д. Инструменты контроля экономической безопасности на предприятиях воздушного транспорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2023. № 30. С. 66.

¹¹ Шанькин, Д. А. К вопросу определения и оценки показателей экономической безопасности аэропорта // Экономическая безопасность: современные угрозы и пути их нейтрализации. СПб. 2020. С. 255.

нодательство, например, Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ, а также Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Следующим этапом данной деятельности является определение необходимых действий на различных уровнях деятельности аэропорта – на уровне государства (заключение необходимых соглашений, соблюдение требований регулятора, получение разрешений и прочее), на уровне отрасли (соблюдение норм отраслевых стандартов и требований), а также на уровне предприятия, что предусматривает необходимость как учёта требований производственного процесса, так и требований владельцев аэропортов, связанных предприятий.



Рисунок 2 – Порядок обеспечения экономической безопасности аэропорта

На третьем этапе осуществляется выявление наиболее значимых аспектов экономической безопасности аэропорта. Здесь проводится выявление проблем экономической безопасности, имеющих угрозы её обеспечения, а также тенденций развития отрасли, влияющих факторов. Это создаёт условия для пере-

хода к следующему этапу – определению показателей экономической безопасности аэропорта.

На четвёртом этапе проводится выбор показателей, на основании которых осуществляется оценка уровня экономической безопасности аэропорта. Выбранные индикаторы сравниваются с нормативными уровнями, по итогам данного сравнения делаются выводы относительно обеспеченности, либо не-обеспеченности экономической безопасности аэропорта.

На последнем, пятом этапе порядка проводится разработка мероприятий по обеспечению экономической безопасности аэропорта. Ввиду сложности и значительных масштабов деятельности аэропортов это предполагает необходимость разработки стратегий по данному вопросу. Отдельным направлением здесь выступает разработка механизмов обеспечения экономической безопасности, так как это позволяет реализовать процессы непосредственно на предприятии.

Проведённое в пункте 1.1 исследование сущности экономической безопасности аэропортовой деятельности позволяет сформулировать следующие выводы:

а) под экономической безопасностью аэропорта следует понимать такое его состояние, при котором обеспечивается возможность как его функционирования, так и обеспечения перспективных потребностей в безопасности, а также гарантируется эффективное использование имеющихся у него ресурсов в условиях влияния на его деятельность комплекса внешних и внутренних факторов;

б) в качестве основных задач экономической безопасности аэропортовой организации входят обеспечение высокого уровня обеспеченности материально-техническими ресурсами, кадровым составом, обеспечение финансовой стабильности, инновационной безопасности, экологических требований, а также обеспечение физической безопасности. В качестве основных принципов, в данном случае, выступают принципы предупреждения и профилактики угроз, комплексности, нормирования, принципы мониторинга, правового соответствия, оптимального сочетания прозрачности и конфиденциальности защитных мер, а

также экономической целесообразности;

в) основными этапами деятельности по обеспечению экономической безопасности аэропорта выступают рассмотрение этого как общегосударственной проблемы, определение необходимых действий на различных уровнях, выявление аспектов экономической безопасности аэропорта, определение индикаторов, разработка мероприятий по обеспечению экономической безопасности аэропорта в виде стратегий и механизмов.

1.2 Риски и угрозы экономической безопасности организации сферы аэропортовой деятельности

Необходимость рассмотрения рисков и угроз экономической безопасности аэропортов обуславливается тем, что такие предприятия являются важным элементом авиационного транспорта. От эффективности их функционирования зависит эффективность авиаперевозок, их скорость, качество, удобство и прочие аспекты.

По мнению А.Ю. Дорониной, в качестве наиболее значимых рисков, которые оказывают влияние на экономическую безопасность аэропорта, выступают следующие ¹²:

а) технологические риски;

Данные риски реализуются в процессе непосредственной деятельности аэропорта и обуславливаются используемой технологией предоставления услуг. В качестве основных факторов технологических рисков выступают:

- содержание взлётно-посадочной полосы аэропорта;
- содержание объектов инфраструктуры аэропорта;
- нарушения в организации безопасности;
- особенности технологии работы с пассажирами и грузами и другие.

б) риски ухудшения положения аэропорта в отрасли;

Особенностью данных рисков аэропорта является то, что они формируются относительно лидеров аэропортового обслуживания, располагающихся в

¹² Доронина, А. Ю. Анализ методов оценки рисков экономической безопасности аэропорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2022. № 28. С. 75.

регионе. В наибольшей степени данный риск характерен для аэропортов, которые имеют конкурентов вблизи себя, либо в том случае, когда возможна организация альтернативного движения пассажиров и транспорта. В тех случаях, когда таких условий нет, данный риск имеет ограниченное влияние на деятельность аэропорта. В качестве основных факторов данного риска выступают:

- моральный износ основных средств, оборудования аэропорта;
- техническое старение основных средств;
- увольнение персонала, имеющего необходимые компетенции;
- появление замещающих объектов транспортной инфраструктуры (новых аэропортов, вокзалов, транспортных средств и прочего);
- уменьшение уровня транспортной значимости аэропорта для территории.

в) риск потери доли рынка;

Суть данного риска состоит в том, что аэропорт уменьшает долю обслуживаемых пассажиров и грузов, за счёт роста долей других участников рынка.

В качестве факторов такого риска выступают:

- рост стоимости авиабилетов и тарифа на перевозку грузов авиационным транспортом;
- снижение частоты и широты географии полётов авиакомпаний, которые базируются в аэропорту;
- уход авиакомпаний-клиентов.

г) риск уменьшения потоков через аэропорт;

В данном случае имеются ввиду пассажиропотоки и грузопотоки. В качестве факторов данного вида риска экономической безопасности аэропорта выступают ¹³:

- недостаточный уровень комфорта для пассажиров в данном аэропорту;
- недостаточный уровень логистического обслуживания транспортных компаний;

¹³ Доронина, А. Ю. Анализ методов оценки рисков экономической безопасности аэропорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2022. № 28. С. 76.

– высокий уровень стоимости авиабилетов и тарифов на перевозки грузов через аэропорт;

– недостаточная широта и частота полётов из аэропорта и в него;

– уменьшение платёжеспособности населения;

– введение карантинных ограничений и другие.

По мнению В. Д. Корнеевой, в качестве отраслевых рисков в деятельности предприятий авиационного транспорта на сегодняшний день следует рассматривать ¹⁴:

а) риски обслуживания воздушных судов иностранного производства;

Особенностью данного риска является то, что большая часть иностранных воздушных судов имеет проблемы с правовым статусом, так как большинство лизинговых авиакомпаний отказались от продления лизинга для авиакомпаний из РФ. В результате этого, наряду с прекращением технического обслуживания данных самолётов, имеется правовая неопределённость об их дальнейшей судьбе, так как лизинговые компании должны самостоятельно обеспечивать перегон таких самолётов на места стоянки и ремонта, однако, в настоящее время это невозможно ввиду ограничений, наложенных на эти операции Правительством РФ.

б) риски изменения валютного регулирования;

Суть данных рисков состоит в том, что на сегодняшний день оплата в валютах недружественных стран контрагентам, которые поставляли самолёты в нашу страну, весьма затруднена, если не невозможна. При этом, для курса рубля относительно доллара характерна значительная волатильность, вызванная необходимостью эффективного регулирования экономики в целом, нежели чем регулирования только авиационной отрасли. При этом, ввиду значительной зависимости страны от импортных поставок авиатехники, изменение правил валютного регулирования ведёт к существенному увеличению стоимости запасных частей, а также ремонтных работ. Всё это ведёт к формированию рисков,

¹⁴ Корнеева, В. Д. Инструменты контроля экономической безопасности на предприятиях воздушного транспорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2023. № 30. С. 68.

особенно для авиационных перевозчиков, однако, они сказываются и на аэропортах, так как авиакомпании снижают количество рейсов, и, как следствие – платежи аэропортам.

в) риски изменения правил таможенного контроля и пошлин;

Данная группа рисков обуславливается в российских условиях проводимой Правительством РФ промышленной политики, направленной на импортозамещение в авиастроении. В результате этого, за счёт введения нетарифного регулирования увеличивается стоимость ввозимого оборудования. Также, необходимо учитывать и санкции, введённые против нашей страны, в результате чего необходимое оборудование или технологии не могут быть закуплены у стран, которые данные санкции ввели. Это приводит к тому, что становится невозможным использовать применявшиеся ранее технологии в деятельности аэропортов и авиакомпаний, приходится изыскивать возможности адаптации других имеющихся на рынке.

г) изменение требований по лицензированию деятельности;

Суть данного риска в составе экономической безопасности состоит в том, что государством в лице уполномоченных органов устанавливаются дополнительные или новые требования по ведению деятельности в сфере авиационного транспорта. В результате этого становится необходимым изменение деятельности аэропортов и авиакомпаний, приводящее к существенным затратам.

д) изменение систем международного и российского регулирования авиаперевозок. Данный риск имеет правовой характер, и выражается в последствиях принятия российским государством, либо международными органами регулирования авиационной деятельности тех или иных нормативных документов, следствием которых является необходимость непредусмотренных ранее затрат на ведение деятельности ¹⁵.

А.Ю. Дорониной указывается на необходимость учёта в современных условиях следующих специфических факторов, которые прямо влияют на эко-

¹⁵ Корнеева, В. Д. Инструменты контроля экономической безопасности на предприятиях воздушного транспорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2023. № 30. С. 68.

номическую безопасность аэропортов ¹⁶:

а) изменения в уровне экономической активности региона и его демографических показателях;

Данные факторы ведут к изменению объёмных показателей деятельности аэропорта. Сюда относятся количество обслуженных пассажиров и объёмы перевезённых грузов, а также количество рейсов, отчасти – количество авиакомпаний, обслуживающих территорию.

В случае ухудшения уровня экономической активности, либо ухудшения демографических показателей, возможно ожидать снижения объёмов авиаперевозок, следствием чего станет ухудшение экономического положения как аэропорта, так и авиакомпаний, которые ведут через него свою деятельность. Возможна и обратная ситуация, при которой рост экономической активности и демографических показателей будет вести к росту экономического положения предприятий авиационного транспорта.

б) проведение работ по реконструкции аэропортовых комплексов; Проведение таких работ, что возможно, например, при реализации Федеральной целевой программы модернизации аэропортов, следует ожидать на время их реализации изменений в порядке работы аэропорта. Это может выражаться в изменении порядка обслуживания пассажиров, отказе ряда авиакомпаний от проведения рейсов через аэропорт, изменениям технологии обслуживания, что будет создавать неудобства пассажирам, и прочие последствия. Результатом влияния данного фактора на экономическую безопасность будет уменьшение объёмов получаемых аэропортом доходов. При этом, производство работ в ночное время, либо перенос рейсов на ночной период приводит к дополнительным расходам, ввиду необходимости оплаты дополнительных сумм лицам, которые работают в ночное время.

в) ужесточение федеральных авиационных правил. Данный фактор экономической безопасности имеет следствием увеличение размеров аэропорто-

¹⁶ Доронина, А. Ю. Анализ методов оценки рисков экономической безопасности аэропорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2022. № 28. С. 76.

вых сборов, которые предполагается направлять на развитие авиационной безопасности. Однако, одновременно с этим уменьшается экономическая привлекательность аэропорта для осуществления в него полётов. В результате этого могут складываться условия по повышению привлекательности близлежащих аэропортов, вплоть до отказа авиакомпаний от полётов в него ¹⁷.

По итогам проведённого в пункте 1.2 исследования сформулируем следующие выводы:

а) основными рисками экономической безопасности деятельности аэропорта выступают технологические риски, риски ухудшения аэропорта в отрасли, риск потери доли рынка, риск уменьшения потоков через аэропорт. Отраслевыми рисками авиатранспорта на сегодняшний день являются риски обслуживания воздушных судов иностранного производства, риски изменения валютного регулирования, риски изменения правил таможенного контроля и пошлин, изменение требований по лицензированию деятельности, изменение систем международного и российского регулирования авиаперевозок;

б) в качестве специфических факторов, оказывающих влияние на аэропортовую деятельность, выступают изменения в уровне экономической активности региона и его демографических показателях, проведение работ по реконструкции аэропортовых комплексов, ужесточение федеральных авиационных правил.

1.3 Методические подходы к оценке экономической безопасности

Необходимость изучения методических подходов к оценке экономической безопасности обуславливается, прежде всего, потребностью в определении методики и системы индикаторов вместе с пороговыми значениями, которые можно использовать для диагностики уровня экономической безопасности аэропорта. По мнению А. И. Иванова, для этих целей можно использовать трёхуровневую систему показателей, представленную в таблице 3 ¹⁸.

¹⁷ Доронина, А. Ю. Анализ методов оценки рисков экономической безопасности аэропорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2022. № 28. С. 77.

¹⁸ Иванов, А. И. Исследование критериев экономической безопасности пассажирских перевозок воздушным транспортом // Будущее науки-2020. Курск, 2020. С. 159.

Таблица 3 – Система показателей экономической безопасности предприятия авиационного транспорта

Уровень	Показатели
Уровень отрасли	– количество авиалиний – минимальная частота рейсов – объёмы авиаперевозок (абсолютные и относительные) – доля авиаперевозок авиакомпаний с неблагоприятной структурой баланса
Уровень предприятия	– финансовая устойчивость предприятия – конкурентоспособность на рынке транспортных услуг – потенциал роста
Уровень ресурсов предприятия	– объёмы выполняемых работ – уровень тарифов и расходов – износ основных фондов – оснащённость ресурсами

По мнению Д.А. Шанькина, при оценке экономической безопасности с точки зрения устойчивости работы аэропорта следует рассматривать следующие показатели ¹⁹:

- темпы роста предприятия;
- уровень годности основных фондов;
- уровень инвестиций;
- уровень финансовой устойчивости;
- уровень технической уязвимости.

Однако, исследователем не указывается на пороговых значений для данных показателей. По нашему мнению, в качестве таковых можно рассматривать среднеотраслевые показатели, либо показатели сопоставимых аэропортов по расположению, размерам, особенностям деятельности. За исключением показателя уровня технической уязвимости, остальные показатели могут быть рассчитаны на основании финансовой отчётности аэропорта, что можно считать положительным аспектом данной системы.

И.Г. Портнягиным и А.Н. Романцевым указывается на возможность применения двухчастной системы индикаторов экономической безопасности (таблица 4) ²⁰.

¹⁹ Шанькин, Д. А. К вопросу определения и оценки показателей экономической безопасности аэропорта // Экономическая безопасность: современные угрозы и пути их нейтрализации. СПб. 2020. С. 255.

²⁰ Портнягин, И. Г. Формирование зеленой инфраструктуры в системе обеспечения экономической безопасности авиационного транспорта // Инновации и инвестиции. 2020. № 6. С. 301.

Таблица 4 – Индикаторы экономической безопасности предприятий авиационного транспорта

Группа индикаторов	Индикаторы
Финансовые	– коэффициент автономии – коэффициент соотношения заёмных и собственных средств – коэффициент манёвренности собственных оборотных средств – коэффициент обеспеченности собственными средствами – коэффициент сохранности собственного капитала – коэффициенты ликвидности (текущей, быстрой и абсолютной)
Экологические	Атмосферный индекс компании

Особенностью данного подхода является в части финансовых индикаторов показателей платёжеспособности, ликвидности и финансовой устойчивости, а в части экологических показателей – атмосферный индекс компании, представляющий собой (Atmosfair Airline Index), который указывает на объёмы выбросов, которые допускаются предприятием в атмосферу в расчёте на пассажира. Снижение его значения свидетельствует о повышении уровня экономической безопасности компании, так как часть пассажиров предпочтёт выбрать авиакомпанию, которые более трепетно относятся к сохранению природы. Ввиду того, что аэропортовые предприятия относятся к предприятиям сферы услуг, рассмотрим подходы, которые применяются к таким предприятиям с точки зрения показателей, характеризующих экономическую безопасность.

По мнению С.А. Сороки, возможно применение подхода, подразумевающего взвешивание отдельных показателей финансового состояния предприятия сферы услуг, для получения интегрального показателя. Данные показатели представлены в таблице 5 ²¹.

Таблица 5 – Показатели оценки уровня экономической безопасности предприятия сферы услуг

Показатель	Вес
Усреднённый коэффициент платёжеспособности	0,15
Усреднённая эффективность продаж	0,20
Усреднённый показатель финансовой устойчивости	0,20
Усреднённая эффективность использования активов	0,10
Усреднённый запас финансовой прочности	0,10
Усреднённая оборачиваемость активов	0,10
Усреднённая обеспеченность оборотных активов	0,15

²¹ Сорока, С. А. Методика оценки экономической безопасности организации сферы услуг // Качество управленческих кадров и экономическая безопасность организации. Курск. 2020. С. 390.

Итоговый показатель уровня экономической безопасности в рамках данного подхода определяется как взвешенная сумма составляющих показателей, делённая на их количество (7 ед.). Вытекающими из способа расчёта показателя недостатками данного подхода являются отсутствие обоснования уровня полученного результата, а также весов, которые принимаются для расчёта. Кроме того, экономическая безопасность предприятия не замыкается только на указанных финансовых коэффициентах, но также должна учитывать и другие аспекты деятельности предприятия сферы услуг.

В. О. Бессарабовым указывается на необходимость в процессе анализа индикаторов экономической безопасности выделять их следующие группы ²²:

- группа А – сигналы, подтвердившие угрозу экономической безопасности предприятия (истинные сигналы);
- группа Б – сигналы, которые не подтвердили угрозы экономической безопасности предприятия (ложные сигналы);
- группа В – сигналы, подтверждающие угрозу экономической безопасности, другую, нежели чем предполагается (фальшивые сигналы).

Соответственно, при проведении анализа необходимо отсеивать ложные сигналы, безусловно принимать истинные сигналы, а также рассматривать значимость фальшивых сигналов.

По мнению А. А. Носакиной и Е. Б. Царевой в качестве индикаторов, которые можно использовать для оценки критического уровня экономической безопасности предприятия, выступают следующие (таблица 6) ²³.

Таблица 6 – Индикаторы уровня критического состояния экономической безопасности предприятия

Группа индикаторов	Индикаторы	Критический уровень
Финансовые	Коэффициент текущей ликвидности	2
	Коэффициент финансовой независимости	0,5-0,8
	Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	0,10
Кадровые	Доля персонала, не имеющая нарушения трудовой дисциплины	0,90
	Коэффициент постоянства состава	0,80

²² Бессарабов, В. О. Угрозы экономической безопасности предпринимательской деятельности: индикаторы и сигналы // Торговля и рынок. 2023. Т. 2, № 4. С. 46.

²³ Носакина, А. А. Индикаторы экономической безопасности предприятия // Вектор научной мысли. 2024. № 12. С. 364.

Продолжение таблицы 6

Группа индикаторов	Индикаторы	Критический уровень
Управленческие	Профессиональный уровень руководства (экспертно, 1 ... 3)	3
	Репутация предприятия (экспертно, 1 ... 3)	3
Информационные	Вероятность сохранения коммерческой тайны (экспертно), %	100,0
Сырьевые	Коэффициент годности основных средств	0,70
	Коэффициент ресурсного обеспечения	1,00
	Коэффициент автоматизации труда	0,70

В качестве положительного момента данной системы индикаторов является то, что с её помощью возможно рассматривать не только финансовые показатели деятельности предприятия, на основании которых делается вывод относительно экономической безопасности, но также и другие индикаторы – кадровые, управленческие, информационные и сырьевые. Это обеспечивает повышение степени объективности оценки экономической безопасности предприятия.

По мнению Н. А. Старшинина, в условиях существенного дефицита рабочей силы в экономике РФ, необходимо в качестве индикаторов экономической безопасности использовать кадрово-психологические показатели, характеризующие экономическую безопасность (таблица 7) ²⁴.

Таблица 7 – Кадрово-психологические показатели экономической безопасности предприятия

Группа показателей	Индикаторы	Пороговые значения	Период расчёта
Изменчивость состава кадров	Удельный вес работников старше 50 лет	Не более 10 %	Ежегодно
	Удельный вес работников со стажем более 3 лет	Более 40 %	
	Коэффициент текучести кадров	10-12 %	Ежемесячно
	Коэффициент приёма	5-10 %	
	Коэффициент стабильности персонала	90-95 %	
Материальная мотивация кадров	Темпы роста заработной платы работников	5-6 %	Ежегодно
	Коэффициент дифференциации среднемесячной заработной платы	Не более 5 раз	
	Удельный вес сотрудников, чья зарплата ниже средней по региону	15-20 %	

Положительным аспектом данных индикаторов является возможность на их основе выявить угрозы экономической безопасности, связанные с кадровой

²⁴ Старшинин, Н. А. Разработка системы ключевых индикаторов риска для обеспечения экономической безопасности // Вестник евразийской науки. 2023. Т. 15, № S5. С. 41.

работой. Однако, при их применении заметно увеличивается объём работы работников кадровых подразделений, так как часть индикаторов необходимо рассчитывать на ежемесячной основе, то есть, фактически, постоянно. В случае, когда предприятие характеризуется значительной численностью персонала, это может выливаться в существенные трудозатраты, особенно, при отсутствии эффективной автоматизации данного процесса.

Ш. А. Индарбаевым указывается на необходимость предварительного обоснования индикаторов, которые используются для определения уровня экономической безопасности хозяйствующего субъекта. По его мнению, выбор того или иного индикатора должен осуществляться в следующей последовательности действий ²⁵:

а) определение возможных угроз экономической деятельности предприятия, реализация которых будет вести к существенному влиянию на его деятельность;

б) определение показателя, который в наибольшей степени характеризует данную угрозу, в том числе, с учётом её направленности – на производство, социальную сферу, финансовые показатели и прочие;

в) для данного индикатора определяются пороговые значения, достижение которых свидетельствует о значимом влиянии на деятельность предприятия;

г) оценка эффективности индикатора. Это предполагает выявление того, насколько его применение для оценки влияния на экономическую безопасность учитывает текущие реалии. Если влияние угрозы продолжается, несмотря на реализуемые мероприятия по устранению угрозы исходя из использованного индикатора, необходимо либо изменение его пороговых значений, либо использование другого, либо дополнительного индикатора экономической безопасности.

А.Ю. Дорониной указывается на возможность использования для оценки

²⁵ Индарбаев, Ш. А. Особенности формирования реестра индикаторов экономической безопасности хозяйствующего субъекта // Вестник евразийской науки. 2023. Т. 15, № S1. С. 9.

уровня экономической безопасности аэропорта следующих методов ²⁶:

- мониторинг основных экономических показателей, сравнение их с пороговыми значениями, устанавливаемыми на основании анализа деятельности аэропорта экспертами;
- сравнение динамики основных макроэкономических показателей с динамикой темпов изменения показателей экономического роста аэропорта;
- методы экспертной оценки процессов деятельности аэропорта для характеристики количественных и качественных показателей;
- методы оптимизации;
- оценка полученного количественного ущерба от реализации рисков экономической безопасности.

Наиболее часто в рамках данных методов используются индикаторы, которые опираются на ретроспективную статистическую информацию. Исследователем указывается, что при проведении анализа индикаторов возникает сложность с выбором тех из них, которые при сопоставлении их с пороговыми значениями позволяет провести информативный комплексный анализ состояния аэропорта, позволяющий к тому же выявить критичные направления деятельности.

Указывается на то, что в качестве главного недостатка представленных методов оценки уровня экономической безопасности является несопоставимость получаемых результатов друг с другом, разница в исходных аналитических данных. Результатом такой ситуации является невозможность формулировки ответа о степени угрозы ²⁷.

Проведённое в пункте 1.3 исследование позволяет сформулировать следующие выводы:

а) общим подходом к оценке экономической безопасности предприятий, в том числе, сферы авиационного транспорта и аэропортового обслуживания, является применение в качестве индикаторов показателей платёжеспособности,

²⁶ Доронина, А. Ю. Анализ методов оценки рисков экономической безопасности аэропорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2022. № 28. С. 77.

²⁷ Доронина, А. Ю. Анализ методов оценки рисков экономической безопасности аэропорта // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. 2022. № 28. С. 77.

ликвидности и финансовой устойчивости. Однако, данный подход не учитывает нефинансовых аспектов деятельности указанных предприятий;

б) с целью повышения объективности оценки уровня экономической безопасности предприятий авиационного транспорта возможно использование отраслевых показателей их деятельности нефинансового характера, таких, как уровень отрасли и уровень ресурсов предприятия. Кроме того, возможно привлечение таких групп индикаторов, как финансовые, кадровые, управленческие, сырьевые, индикаторов материальной мотивации и других. Однако, выбор индикаторов обуславливается выявленными угрозами экономической безопасности, и должен быть обоснован ими;

в) методология оценки уровня экономической безопасности предприятия аэропортового обслуживания включает такие методы, как мониторинг основных экономических показателей, сравнение динамики с отраслью и экономикой, методы экспертной оценки, оптимизации, количественного ущерба от реализации рисков и прочих. Однако, результаты, получаемые различными методами несопоставимы друг с другом, в связи с чем возможным является применение различных методов оценки исходя из конкретной цели исследования.

По итогам проведённого в главе 1 исследования теоретических и методических аспектов экономической безопасности организации сферы аэропортовой деятельности можно сформулировать следующие выводы:

а) экономическая безопасность аэропорта представляет собой как состояние, дающее ему возможность эффективного продолжения своей деятельности, так и процесс, в ходе которого становится возможным устранение угроз экономической безопасности для ведения своей деятельности. Ввиду специфики деятельности аэропортов, которая проявляется в их значительном влиянии на государство и общество, необходима увязка деятельности по обеспечению экономической безопасности с государством, определение необходимых действий на всех уровнях взаимодействия, выявление аспектов экономической безопасности аэропорта, определение индикаторов, разработка мероприятий по обеспечению экономической безопасности аэропорта в виде стратегий и механизмов;

б) аэропорт как предприятие наиболее подвержен технологическим рискам, рискам изменения конкурентного положения, уменьшения потоков через аэропорт. Действие отраслевых рисков обуславливается особенностями применяемого транспорта, а также влиянием регулирования государства данной отрасли. Специфическими факторами экономической безопасности аэропорта выступают изменения в демографии, экономической активности региона, мероприятиях по техническому перевооружению;

в) наиболее распространённым подходом к определению уровня экономической безопасности аэропорта является применение финансовых индикаторов. Для повышения объективности оценки они дополняются другими индикаторами, которые характеризуют отдельные направления деятельности аэропорта, но, одновременно, оказывают влияние на экономическое состояние предприятия. Ввиду отсутствия единой системы показателей, принимаемой всеми исследователями, для включения того или иного показателя в состав реестра показателей экономической безопасности требуется соответствующее обоснование и соотнесение его с рисками и угрозами. Применяемые для оценки экономической безопасности методики должны выбираться исходя из целей такой оценки и возможностей расчёта соответствующих показателей.

2 ОЦЕНКА УРОВНЯ И НАПРАВЛЕНИЯ УКРЕПЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ООО «АБС БЛАГОВЕЩЕНСК»

2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «АБС Благовещенск»

Вторая глава дипломной работы посвящена оценке уровня и направления укрепления экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск». В первую очередь, необходимо ознакомиться с сущностью исследуемой организации, чтобы сформировать как понимание о её деятельности, так и представление о текущем финансово-экономическом состоянии.

В данном подразделе следует изучить ключевые организационные аспекты компании, а также подробно рассмотреть основные финансовые показатели деятельности.

Общество с ограниченной ответственностью «АБС Благовещенск» (ООО «АБС Благовещенск») создано и функционирует на основании Федерального закона № 14-ФЗ от 08.02.1998 г. «Об обществах с ограниченной ответственностью», а также на основании положений Гражданского Кодекса РФ, регламентирующих деятельность ООО.

Дата образования компании – 27 февраля 2020 года.

Юридический адрес ООО «АБС Благовещенск»: 675019, Амурская область, г. Благовещенск, посёлок Аэропорт, д. 20, этаж 3, помещ. 2.

Компания обеспечивает функционирование международного аэропорта Благовещенск (Игнатьево) имени Н.Н. Муравьёва-Амурского в качестве управляющей компании. В задачи деятельности компании входит модернизация действующей инфраструктуры аэропорта, строительство нового аэровокзального комплекса, что позволит повысить качество предоставляемых пассажирам услуг.

Учредителями компании выступают:

- ООО «АБС Магадан»;
- АО Управляющая компания «Аэропорты регионов»;
- ООО «Новопорт Холдинг».

Размер уставного капитала компании – 1,1 млн. руб. Компания применяет стандартный режим налогообложения.

ООО «АБС Благовещенск» входит в состав холдинга «Новапорт», который специализируется на реализации комплексных программ развития аэропортов РФ. Сама компания «Новапорт» входит в группу компаний AEON Corporation.

Под управлением компании «Новапорт» находится около 30 аэропортовых комплексов, как в РФ, так и в некоторых странах СНГ.

В качестве основного вида деятельности ООО «АБС Благовещенск» выступает деятельность аэропортовая (код ОКВЭД, версия 2 – 52.23.11).

На современном этапе развития организационный аспект в деятельности изучаемой компании связан с относительным обособлением системы стратегического, текущего и оперативного управления, что исходит из целесообразности повышения качества бизнес-процессов, экономного использования ресурсного потенциала и необходимости внедрения технологий стратегического планирования и анализа в целях корректировки стратегии развития. Основные характеристики системы стратегического и тактического управления ООО «АБС Благовещенск» представлены в приложении. В дальнейшем это позволит выявить определенные положительные и негативные характеристики системы управления.

В международном аэропорте Благовещенск, где в мае 2023 года стартовала масштабная реконструкция инфраструктуры, строители вышли на новый этап работ – ведется строительство нового аэровокзала и грузового терминала. Новый аэровокзальный комплекс будет в 3,5 раза больше действующего. Общая площадь – более 25 тысяч кв. м. Пропускная способность составит не менее 600 пассажиров в час на внутренних воздушных линиях и 400 пассажиров в час – на международных.

В апреле 2021 года было подписано концессионное соглашение между правительством Амурской области и компанией-инвестором «Аэропорты Большой Страны», в результате чего было создано ООО «АБС Благовещенск».

Компания стала оператором международного аэропорта Благовещенск. В планах ООО «АБС Благовещенск» провести комплексную модернизацию аэровокзального комплекса. Объем частных инвестиций «АБС» в модернизацию аэропорта Благовещенска составит более 13 миллиардов рублей.

Стройка стартовала 27 мая 2023 года. Завершение строительства объектов и их ввод в эксплуатацию запланированы на конец 2025 года. В рамках данного проекта в 2024 году была открыта новая взлетно-посадочная полоса.

В данном пункте по вопросам организационных аспектов следует также охарактеризовать систему управления экономической безопасностью компании. Совокупность ее элементов представлена далее на рисунке 3.

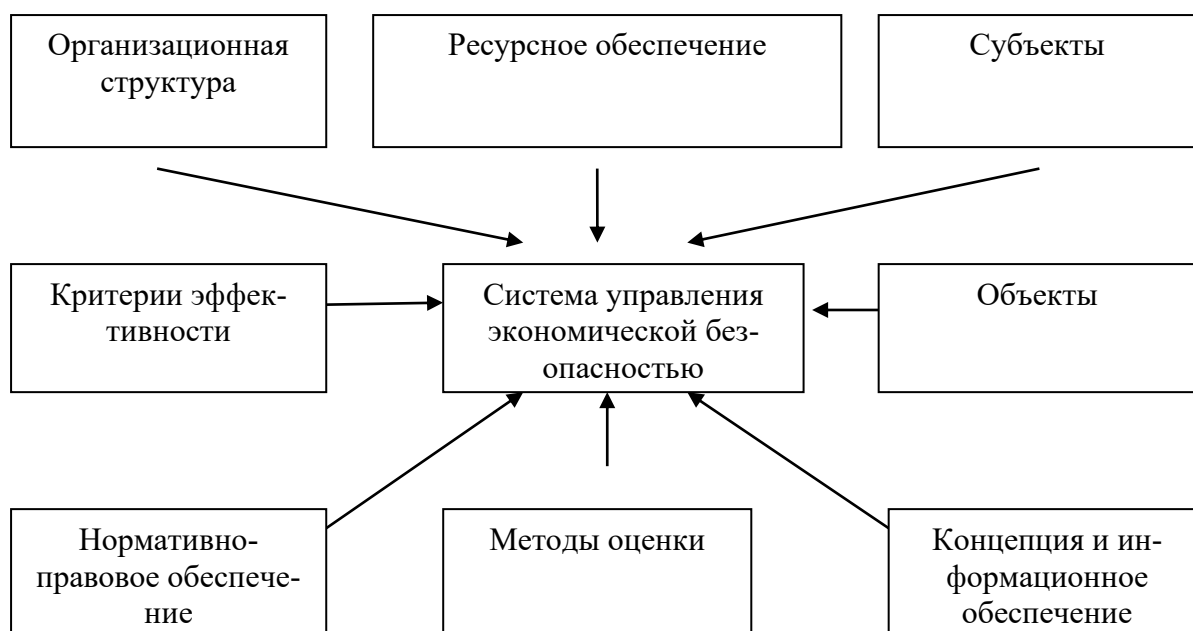


Рисунок 3 – Структура системы управления экономической безопасностью
ООО «АБС Благовещенск»

Реализация организационных процессов в области управления экономической безопасностью предполагает последовательную реализацию функций планирования, учета, мотивации, администрирования, координации и контроля. Спецификой формирования системы управления экономической безопасностью рассматриваемой компании является то, что ее организационная структура задействует одновременно шесть функциональных структурных единиц корпоративной структуры (рисунок 4).

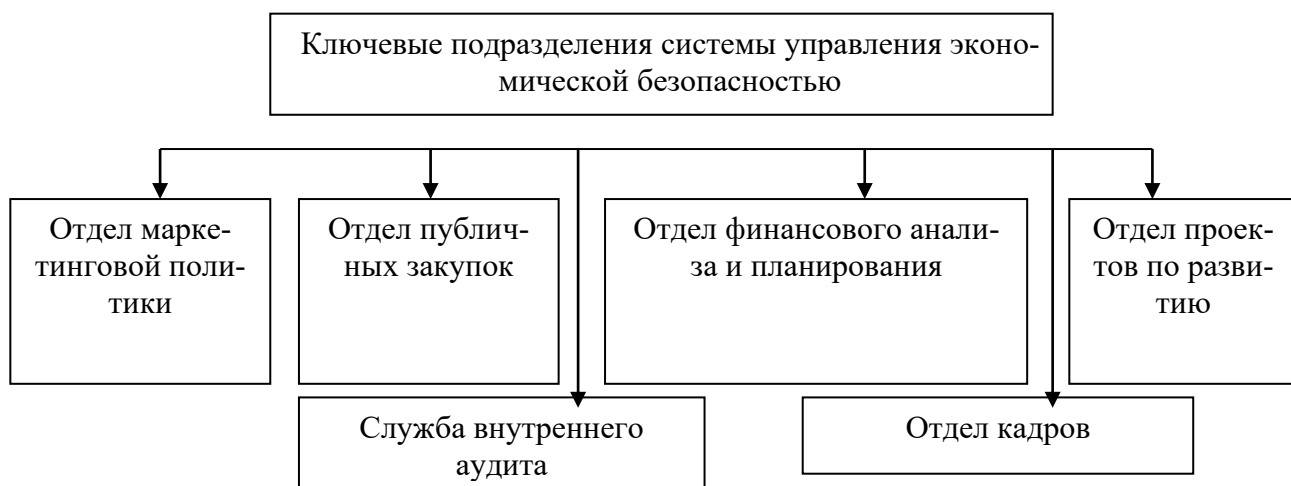


Рисунок 4 – Организационное построение системы управления экономической безопасностью в ООО «АБС Благовещенск»

Субъектами рассматриваемой системы являются руководители и специалисты указанных подразделений, реализующие функции управленческого цикла.

Объектами управления в данной подсистеме являются структурные компонент экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

Особое место здесь также занимают информационное и нормативно-правовое обеспечение.

Нормативно-правовое обеспечение представлено комплексом федерального, регионального, муниципального законодательства, а также включает в себя достаточно широкий перечень внутренних нормативно-правовых актов, регулирующих различные аспекты трудовых, финансовых и экономических отношений.

Ключевыми методами реализации мероприятий по обеспечению экономической безопасности являются контрольно-проверочные процедуры, осуществляемые службой безопасности. Их график утверждается ежеквартально. Для отчетов о выявленных нарушениях формируются особые отчетно-аналитические формы.

Важное место в системе управления безопасностью компании является разработка системы критериев, определяющих результативность процессов, связанных с экономической безопасностью.

В целом следует сказать о грамотном подходе к организации системы общего менеджмента в компании.

Компания формирует систему управления, исходя из специфики своей деятельности, где особо важным аспектам является строгое следование нормам законодательства, регулирующим авиаперевозки.

Вместе с этим на сегодняшний день в компании существуют значительные организационные проблемы, включая высокий уровень текучести кадров, нехватку специалистов, высокий уровень затрат и их перерасход, невысокий уровень системы планирования деятельности, низкий уровень эксплуатации объектов производственно-технической базы.

Основное поле мероприятий, реализуемых в отношении обеспечения экономической безопасности относится к полю текущей работы специалистов службы безопасности, возглавляемой начальником, имеющим соответствующие профессиональные компетенции и необходимый опыт работы. В приложении В отражена схема организации стратегического управления, а также структура функциональных стратегий.

Раскрыв ключевые организационные аспекты ООО «АБС Благовещенск», следующим вопросом в данном пункте является экономическая характеристика, которая будет осуществляться путем проведения экономического (финансового) анализа. Основные показатели деятельности ООО «АБС Благовещенск» за период 2022-2024 гг. представлены в таблице 8.

Таблица 8 – Основные показатели деятельности ООО «АБС Благовещенск» в 2022-2024 гг.

Показатель	Значение показателя по годам			Темп прироста, %	
	2022	2023	2024	2023 к 2022	2024 к 2023
1	2	3	4	5	6
Выручка, тыс. руб.	2.779.796	3.189.685	4.559.088	14,7	42,9
Себестоимость продаж, тыс. руб.	2.168.789	2.456.051	3.501.445	13,2	42,6
Прибыль от продаж, тыс. руб.	426.395	542.361	747.259	27,2	37,8
Финансовый результат по прочим видам деятельности, тыс. руб.	-72.312	13.628	53.829	-118,8	в 3 раза
Чистая прибыль, тыс. руб.	297.428	441.932	636.599	48,6	44,0
Средняя величина активов, тыс. руб.	847.987	1.840.319	5.755.014	117,0	в 2,1 раза
Средняя величина основных средств, тыс. руб.	172.617	580.280	1.972.441	В 2,4 раза	В 2,3 раза
Средняя величина оборотных активов, тыс. руб.	454.553	722.245	2.303.760	58,9	В 2,2 раза
Дебиторская задолженность, тыс. руб.	67.079	295.511	257.918	В 3,4 раза	-12,7
Денежные средства и денежные эквиваленты,	259.027	123.875	2.438.628	-52,2	более, чем в

Продолжение таблицы 8

1	2	3	4	5	6
тыс. руб.					18,6 раз
Нераспределенная прибыль, тыс. руб.	372.930	814.862	1.455.296	118,5	78,6
Долгосрочные обязательства, тыс. руб.	9208	49.794	6.836.376	в 4,4 раза	более, чем в 13,6 раз
Краткосрочные обязательства, тыс. руб.	678.409	1.753.234	598.266	158,4	-65,9
Кредиторская задолженность, тыс. руб.	277.844	225.905	506.633	-18,7	124,3
Средняя численность персонала, чел.	401	476	535	18,7	12,4
Рентабельность продаж, %	15,34	17,00	16,39	10,9	-3,6
Выручка на одного работника, тыс. руб.	6932	6701	8522	-3,3	27,2
Фондоотдача, руб.	16,10	5,50	2,31	-65,9	-58,0

Особенностью деятельности ООО «АБС Благовещенск» в рассматриваемом периоде является увеличение объёмов выручки компании. Если в 2022 году она составляла около 2,8 млрд. руб., то по итогам 2024 года – уже почти 4,6 млрд. руб., по годам прирост объёмов показателя составил 14,7 % и 42,9 % соответственно. Одновременно с этим, схожими темпами увеличивалась и себестоимость продаж компании.

В результате такой динамики выручки и себестоимости продаж в ООО «АБС Благовещенск» наблюдалось формирование прибыли от продаж, которая имела тенденцию к активному увеличению. Если в начале анализируемого периода её размеры составили 426,4 млн. руб., то в 2023 году данный показатель составил уже 542,4 млн. руб., или на 27,2 % больше. В 2024 году темпы прироста объёмов прибыли от продаж ещё выросли – до 37,8 %, а сама сумма прибыли от продаж составила 747,3 млн. руб.

Наблюдается также и быстрый рост объёмов чистой прибыли в ООО «АБС Благовещенск». Так, на начало периода она составляла 297,4 млн. руб., а в 2023 году – 441,9 млн. руб., показав рост на 48,6 %. В 2024 году фиксируется рост показателя ещё на 44 %, в результате чего его размеры составили 636,6 млн. руб., что более чем в 2 раза больше, чем на начало периода.

Весьма быстрые темпы роста фиксируются по показателю средней величины активов. Если на начало периода данный показатель составлял 848,0 млн. руб., то в следующем году его значение составило уже 1840,3 млн. руб., или в 2,2 раза больше. По итогам 2024 года рост ещё более значительный – в 3,1 раза до 5,8 млн. руб., что обуславливается активным строительством нового термини-

нала в аэропорту.

Также, быстрые темпы роста наблюдаются и по показателю средней величины основных средств. Если на начало периода они составляли всего 172,6 млн. руб., то по итогам 2023 года – уже 580,3 млн. руб., или в 3,4 раза больше. В 2024 году данные темпы роста сохранились, в результате чего показатель вырос до 1972,4 млн. руб., что свидетельствует об активных вложениях.

Показатель средней величины оборотных активов в ООО «АБС Благовещенск» в рассматриваемом периоде также активно увеличивался, однако, несколько меньшими темпами. Так, за 2023 год он вырос с 454,6 до 722,2 млн. руб., или на 58,9 %, а в 2024 году – ещё в 3,2 раза до 2303,8 млн. руб., что обуславливается увеличением потребности компании в оборотных активах, ввиду масштабного расширения её деятельности.

Ввиду быстрых темпов роста компания активно увеличивает штат своих работников. Если на начало периода их было 401 чел., то по итогам 2023 года – уже 476 чел., показав прирост на 18,7 %. В 2024 году фиксируется рост ещё на 12,4 % до 535 чел., что вызвано ростом потребности в персонале на период активного строительства нового международного терминала.

Особенностью деятельности ООО «АБС Благовещенск» в рассматриваемом периоде является достаточно стабильный уровень рентабельности продаж, удерживаемый компанией. Так, в 2022 году он был минимальным, составив 15,34 %, тогда как в 2023 году фиксируется максимальный уровень рентабельности в размере 17 %.

По показателю выручки в расчёте на одного работника в компании после стагнации показателя в 2023 году с 6932 до 6701 тыс. руб., или на 3,3 %, в 2024 году наблюдалось увеличение показателя на 27,2 %, или до 8522 тыс. руб., что связано с увеличением эффективности использования имеющихся возможностей по получению выручки.

Показатель фондоотдачи ООО «АБС Благовещенск» в рассматриваемом периоде активно снижался, что было вызвано опережающими темпами роста объёмов основных средств над темпами роста выручки в компании. Если на

начало периода значение показателя составляло 16,10 руб., то по итогам 2023 года он сократился почти в 3 раза – до 5,50 руб., или на 65,9 %. По итогам 2024 года сокращение составило более 2 раз – до 2,31 руб., что свидетельствует о том, что ввиду быстрого роста объёмов основных средств компания пока не имеет возможности эффективного освоения их.

Кроме того, стоит отметить существенную величину долгосрочных обязательств, приток которых случился в 2024 году (рост более, чем в 13,6 раз). В структурном разрезе заемный капитал составляет 83,6 % от общего объема источников финансирования активов. Данная ситуация свидетельствует об агрессивном, кризисном типе финансирования организацией своей деятельности.

Приведя перечень основных показателей, необходимо выполнить детальный анализ ликвидности, финансовой устойчивости, рентабельности и деловой активности организации.

В первую очередь, будет проведён анализ структуры баланса ООО «АБС Благовещенск» в части сравнения статей активов и пассивов по срокам их погашения (востребования), что будет осуществляться при помощи имущественного подхода. Группировка статей баланса по группам активов и пассивов представлена в таблице 9.

Таблица 9 – Группировка активов и пассивов ООО «АБС Благовещенск»

Актив	Сумма, тыс. руб.			Пассив	Сумма, тыс. руб.		
	2022 г.	2023 г.	2024 г.		2022 г.	2023 г.	2024 г.
A1	259.027	123.875	2.438.628	П1	277.844	225.905	506.633
A2	75.325	440.741	628.481	П2	400.565	1.527.329	91.633
A3	240.357	305.165	670.630	П3	9208	49.794	6.836.376
A4	486.938	1.749.209	5.153.299	П4	374.030	815.962	1.456.396
Итого	1.061.647	2.618.990	8.891.038	Итого	1.061.647	2.618.990	8.891.038

Используя имущественный подход при анализе ликвидности баланса организации, были установлены следующие структурные нарушения:

а) $A1 > П1$ – в 2022-2023 гг.;

Данное нарушение свидетельствует о недостаточности у ООО «АБС Благовещенск» наиболее ликвидных активов для покрытия наиболее срочных пассивов, что может вылиться в нарушение возможностей компании по обеспечению мгновенной ликвидности;

б) $A2 > П2$ – в 2022-2023 гг.;

В данном случае у компании недостаточно быстрых активов (дебиторской задолженности и аналогичной по срокам) с целью покрытия краткосрочных пассивов. Это может быть причиной нарушения компанией быстрой ликвидности;

в) $A3 > П3$ – в 2024 г.;

Нарушение данного соотношения может привести к тому, что предприятие будет неликвидно в период обращения текущих активов.

г) $A4 < П4$ – за весь период.

Данный факт свидетельствует о том, что объёмы внеоборотных активов в компании существенно больше, нежели чем источников собственных средств, что ведёт к отсутствию собственных оборотных средств и зависимости от кредиторов в формировании оборотных активов.

Далее произведен расчет коэффициентов ликвидности ООО «АБС Благовещенск», которые представлены в таблице 10.

Таблица 10 – Коэффициенты ликвидности ООО «АБС Благовещенск»

Показатель	Пороговое значение	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Изменение, ед.	
					2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Коэффициент абсолютной ликвидности	$>0,1-0,2$	0,38	0,07	4,08	-0,31	4,01
Коэффициент срочной ликвидности	$>0,7-1$	0,49	0,32	5,13	-0,17	4,80
Коэффициент текущей ликвидности	$>1-2$	0,85	0,50	6,25	-0,35	5,75

Коэффициент абсолютной ликвидности превышает пороговое значение за два исследуемых года – 2022 и 2024 гг., в 2023 году значение ниже, а также можно увидеть по абсолютному изменению, что произошло снижение. По коэффициенту срочной ликвидности, имеющей нормативное значение в пределах от 0,70 до 1,00, наблюдается невыполнение требования компанией в 2022-2023 гг., тогда как в 2024 году компания имеет существенный уровень запаса по нему. По коэффициенту текущей ликвидности, имеющему нормативный диапазон от 1,00 до 3,00, в компании также фиксируется невыполнение в 2022-2023 гг., после чего, в 2024 году компания также обеспечена существенным запасом по коэффициенту. Таким образом, если на начало периода у компании есть де-

фицит быстрых и текущих активов, то на конец периода – существенный профицит.

Следующим аспектом экономического анализа является исследование финансовой устойчивости. Коэффициенты для её анализа представлены в таблице 11.

Таблица 11 – Коэффициенты финансовой устойчивости ООО «АБС Благовещенск»

Показатели	2022г.	2023 г.	2024 г.	Изменение, ед.	
				2023 к 2022	2024 к 2023
Коэффициент капитализации	1,84	2,21	5,10	0,37	2,90
Коэффициент финансовой независимости	0,35	0,31	0,16	-0,04	-0,15
Коэффициент финансирования	0,54	0,45	0,20	-0,09	-0,26
Коэффициент финансовой устойчивости	0,36	0,33	0,93	-0,03	0,60
Коэффициент обеспеченности запасов собственными источниками финансирования	-0,47	-3,06	-5,51	-2,59	-2,45
Коэффициент манёвренности собственного капитала	-0,30	-1,14	-2,54	-0,84	-1,39

По коэффициенту капитализации в компании наблюдается активный рост, что свидетельствует о его способности привлекать финансовые ресурсы со стороны. Если на начало периода данный показатель составлял 1,84, то на конец – уже 5,10. Следствием этого стало сокращение коэффициента финансовой независимости – с 0,35 до 0,16. Также, заметно сокращение и коэффициента финансирования, отражающего долю собственных средств в источниках – с 0,54 до 0,20.

С другой стороны, на предприятии наблюдается существенный рост коэффициента финансовой устойчивости. Если в первые два года он составлял 0,33-0,36, то на конец периода – уже 0,93, что обуславливается преобладанием в источниках постоянных и долгосрочных финансовых ресурсов.

Коэффициент обеспеченности запасов собственными источниками финансирования в компании отрицателен во всём периоде исследования, что обуславливается дефицитом собственных оборотных средств. Отрицательным аспектом экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в связи с этим является рост отрицательного значения в периоде – с минус 0,47 до минус 5,51. Также, отрицателен и коэффициент манёвренности собственного капитала – по тем же причинам, и с той же динамикой – увеличением размеров отрицательно-

го значения с минус 0,30 до минус 2,54, что также можно рассматривать как отрицательный фактор развития компании.

В целях определения эффективности деятельности организации, осуществляется анализ показателей рентабельности, их расчетные значения отображены в таблице 12.

Таблица 12 – Показатели рентабельности ООО «АБС Благовещенск»

Показатели	Значение, %			Изменение, %	
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2023 к 2022	2024 к 2023
Рентабельность деятельности	28,17	29,87	30,21	1,70	0,34
Рентабельность продаж	15,34	17,00	16,39	1,66	-0,61
Рентабельность собственного капитала	132,00	74,27	56,03	-57,73	-18,24
Рентабельность активов	35,07	24,01	11,06	-11,06	-12,95
Рентабельность оборотных средств	65,43	61,19	27,63	-4,24	-33,56

У компании наблюдается рост показателя рентабельности деятельности в периоде – с 28,17 % до 30,21 %, что указывает на рост её способностей по получению прибыли в процессе производства. Рентабельность продаж стабильна, что говорит о стабильности возможностей по получению прибыли в рамках сбытовой деятельности.

Показатели рентабельности собственного капитала, активов и оборотных средств активно снижаются, что вызвано непропорциональным ростом их объёмов в сравнении с ростом чистой прибыли. Все они сократились в 2 и более раза. Тем не менее, их уровень остаётся высоким.

Завершающим блоком экономического анализа является исследование деловой активности (т. е. оборачиваемость активов, пассивов и длительность оборотов). Показатели деловой активности ООО «АБС Благовещенск» отражены в таблице 13.

Таблица 13 – Показатели деловой активности ООО «АБС Благовещенск»

Наименование показателя	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Темп прироста, %	
				2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
1	2	3	4	5	6
Оборачиваемость оборотных средств	6,12	4,42	1,98	-27,8	-55,2
Оборачиваемость оборотных средств, дней	58,9	81,5	181,9	38,5	123,2
Коэффициент оборачиваемости запасов	14,25	11,69	9,34	-17,9	-20,1
Оборачиваемость запасов, дней	25,3	30,8	38,5	21,8	25,1
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	34,59	17,59	16,48	-49,1	-6,4
Продолжительность одного оборота дебиторской задолженности, дней	10,4	20,5	21,9	96,6	6,8

Продолжение таблицы 13

1	2	3	4	5	6
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	12,06	12,66	12,45	5,0	-1,7
Длительность оборота кредиторской задолженности, дней	29,9	28,4	28,9	-4,8	1,7
Продолжительность операционного цикла (4)+(6) (дн)	35,7	51,2	60,4	43,6	17,8
Продолжительность финансового цикла (9)–(8), дней	5,8	22,8	31,5	291,9	37,8
Оборачиваемость собственного капитала, об.	12,34	5,36	4,01	-56,5	-25,1
Длительность оборота совокупного капитала (дни)	29,2	67,2	89,7	130,1	33,6

В компании наблюдается активное снижение оборачиваемости оборотных средств – с 6,12 до 1,98 об. в периоде, что обуславливалось быстрым наращиванием их объёмов, темпами, превышающими темпы увеличения объёмов выручки. Следствием этого стало увеличение сроков оборота оборотных средств – с 58,9 дня в начале периода до 181,9 дня – в конце. Коэффициент оборачиваемости запасов также имел понижающую динамику – с 14,25 об. в начале периода до 9,34 об. – в конце, что также было вызвано опережающим темпов роста объёмов запасов над выручкой. В результате этого срок их оборота вырос с 25,3 до 38,5 дня. Та же тенденция наблюдается и по оборачиваемости дебиторской задолженности, которая снизилась с 34,59 об. до 16,48 об., следствием чего стало увеличение длительности оборота более чем в 2 раза – с 10,4 до 21,9 дня.

В это же время, применительно к кредиторской задолженности наблюдается стабильность оборачиваемости – от 12,06 до 12,66 об., а срок оборота составил от 28,4 до 29,9 дня. Таким образом, компания стабильно привлекает ресурсы в виде кредиторской задолженности, однако, за счёт длительности дебиторской задолженности данная деятельность становится менее эффективной.

Показатель продолжительности операционного цикла в компании вырос, что можно рассматривать как отрицательный фактор её внутренней среды – с 35,7 дня в начале периода до 60,4 дня – в конце. Продолжительность финансового цикла также выросла – с 5,8 до 31,5 дня, что свидетельствует об уменьшении возможностей компании по обороту финансовых средств.

Наряду со снижением оборачиваемости большинства показателей деловой активности в компании снижается и оборачиваемость собственного капитала – с 12,34 об. в начале периода до 4,01 об. – в его конце, длительность такого оборота выросла с 29,2 дня в начале до 89,7 дня – в конце периода, что свидетельствует об уменьшении уровня деловой активности ООО «АБС Благовещенск». Таким образом, по результатам организационно-экономической характеристики ООО «АБС Благовещенск», можно отметить, что, не смотря на существование сильных организационных аспектов, системы управления экономической безопасностью, организация претерпевает существенные проблемы в финансово-экономическом состоянии, которое проявляется в неабсолютной ликвидности, ухудшении финансовой устойчивости, падении рентабельности, росте заемных средств, однако при этом наблюдается увеличение чистой прибыли и финансовых результатов от прочих видов деятельности. Можно сказать, что в текущем моменте времени финансовая политики является недостаточно эффективной в аспекте формирования нерациональной структуры капитала, которая ограничивает эффективность использования собственных средств.

Уже на данном этапе анализа можно отметить, что существуют определенные факторы и предпосылки к дестабилизации и ухудшению уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

2.2 Анализ факторов внешней и внутренней среды ООО «АБС Благовещенск»

В данном пункте дипломной работы будет производиться анализ факторов внешней и внутренней среды ООО «АБС Благовещенск», чтобы в последующем установить существенные, актуальные угрозы экономической безопасности организации.

Изложение информации в представленном подразделе требует определенной логики. Архитектура исследования здесь представлена следующими этапами:

- анализ состояния и динамики транспортной инфраструктуры России и Амурской области;

- PEST-анализ;
- оценка конкурентной среды;
- качественная оценка системы управления;
- SWOT-анализ.

Следует отметить, что одним из важнейших факторов внешней среды ООО «АБС Благовещенск» являются действующие нормативно-правовые акты международного и федерального уровня, к которым можно отнести следующие:

- Конвенция о международной гражданской авиации (от 07.12.1944 г.);
- Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ;
- Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;
- Приказы Минтранса России и другие.

В целях установления угроз экономической безопасности организации, необходимо провести анализ внешней среды ООО «АБС Благовещенск». В первую очередь, следует рассмотреть состояние и динамику транспортной инфраструктуры России. Ниже в таблице 14 представлены основные показатели транспорта России за 2022-2024 гг.

Таблица 14 – Основные показатели транспорта России за 2022-2024 гг.

Наименование показателя	Значение показателя по годам (на начало года)			Изменение, %	
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
1	2	3	4	5	6
Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования, тыс. км.:					
железнодорожные пути	87	87	87	0,0	0,0
автомобильные дороги с твердым покрытием	1212	1219	1234	0,6	1,2
трамвайные пути	2,4	2,4	2,5	0,0	4,2
троллейбусные линии	4,4	4,4	4,6	0,0	4,5
пути метрополитена	0,63	0,63	0,67	0,0	6,3
внутренние водные судоходные пути	102	102	102	0	0
Перевезено грузов транспортом, млн. т.:					
Железнодорожным	1404	1351	1365	-3,8	1,0
Автомобильным	5582	6211	6491	11,3	4,5
Грузооборот транспорта, млрд. т.*км.:					

Продолжение таблицы 14

1	2	3	4	5	6
Железнодорожного	2639	2638	2638	-0,04	0,0
Автомобильного	297	314	362	5,7	15,3
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, млн. человек:					
Железнодорожным	1059	1143	1208	7,9	5,7
Автобусным	8031	8458	8976	5,3	6,1
Трамвайным	992	999	994	0,7	-0,5
Троллейбусным	808	831	857	2,8	3,1
Метрополитеном	2680	2899	3023	8,2	4,3
Воздушным	112	96	107	-14,3	11,5
Пассажирооборот транспорта общего пользования, млрд. пассажиро-километров:					
Железнодорожного	104	124	138	19,2	11,3
Автобусного	101	109	113	7,9	3,7

Как видно из таблицы, во многом происходит увеличение объемов грузо- и пассажироперевозок, однако отмечаются некоторые сокращения в 2023 году по железнодорожному транспорту и воздушному (в вопросе перевозок пассажиров). Сокращение числа перевезенных пассажиров по воздушному транспорту в 2023 году может быть связано с Специальной военной операцией, уменьшением числа открытых воздушных пространств (в отношении международных авиасообщений) и повышенной напряженности в южных регионах страны, что за данный год сократило число перевозок, но к 2024 году ситуация стабилизировалась и численность пассажиров возросла на 11,5 %.

Далее более подробно будут раскрыты статистические данные по динамике и структуре перевозок грузов и пассажиров в России по видам транспорта. Информация о перевозках грузов в России за период 2022-2024 гг. представлена в таблице 15 ниже.

Таблица 15 – Динамика и структура перевозок грузов в России за 2022-2024 гг.

Наименование показателя	Значение показателя по годам, млн. т. (на начало года)						Изменение, %	
	2022 г.	Удельный вес, %	2023 г.	Удельный вес, %	2024 г.	Удельный вес, %	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Транспорт – все виды:	637,7	100,0	647,7	100,0	643,8	100,0	1,6	-0,6
автомобильный	425,5	66,7	441,7	68,2	439,4	68,3	3,8	-0,5
железнодорожный	104,2	16,3	99,4	15,3	95,0	14,8	-4,6	-4,4
Морской	1,6	0,3	2,7	0,4	2,4	0,4	68,8	-11,1
внутренний водный	2,0	0,3	1,7	0,3	1,7	0,3	-15,0	0,0
Воздушный	0,1	0,0	0,03	0,0	0,03	0,0	-70,0	0,0
трубопроводный	104,3	16,4	102,2	15,8	105,3	16,4	-2,0	3,0

Из представленной таблицы видно, что к концу рассматриваемого периода произошло сокращение объема грузовых перевозок по всем видам транспор-

та на 0,6 %. Такое сокращение было вызвано снижениями по следующим видам: автомобильный, железнодорожный и морской транспорт. В свою очередь, воздушный транспорт не продемонстрировал изменений, однако к 2023 году было зафиксировано наибольшее отрицательное изменение по всем исследуемым категориям (-70 %). В структурном разрезе воздушный транспорт занимает наименьший удельный вес, а наибольшая доля приходится на автомобильный транспорт в вопросе грузоперевозок (более 66 % за все годы). Второе и третье место по удельному весу делят железнодорожный и трубопроводный транспорт (14,8 % и 16,4 % в 2024 году, соответственно).

В аспекте грузооборота динамика отличается от прошлых данных. Динамика и структура грузооборота в России за период 2022-2024 гг. отображена в таблице 16.

Таблица 16 – Динамика и структура грузооборота в России за 2022-2024 гг.

Наименование показателя	Значение показателя по годам, млрд. т.*км. (на начало года)						Изменение, %	
	2022 г.	Удельный вес, %	2023 г.	Удельный вес, %	2024 г.	Удельный вес, %	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Транспорт – все виды:	5713	100	5582	100	5551	100	-2,3	-0,6
Автомобильный	297	5,2	314	5,6	362	6,5	5,7	15,3
Железнодорожный	2639	46,2	2638	47,3	2638	47,5	0,0	0,0
морской	44	0,8	45	0,8	69	1,2	2,3	53,3
внутренний водный	71	1,2	68	1,2	57	1,0	-4,2	-16,2
воздушный	9,2	0,2	2,8	0,1	1,7	0,0	-69,6	-39,3
Трубопроводный	2653	46,4	2515	45,1	2423	43,6	-5,2	-3,7

Из таблицы видно, что грузооборот за все исследуемые годы сокращался по внутреннему водному, воздушному и трубопроводному видам транспорта. Наибольшее снижение вновь пришлось на воздушный транспорт (сокращение грузооборота на 69,6 % и 39,3 %). Кроме того, можно отметить общую тенденцию сокращения объема грузооборота, что также отмечалось ранее в таблице 15. В структурном разрезе наибольший удельный вес пришёлся на железнодорожный и трубопроводный транспорт (более 46 % доли в общем объеме), что также соответствует ранее рассмотренным данным по объему перевозок грузов.

Далее необходимо рассмотреть ситуацию по перевозке пассажиров. Динамика и структура перевозок пассажиров в России за период 2022-2024 гг. представлена в таблице 17 ниже.

Таблица 17 – Динамика и структура перевозок пассажиров по видам транспорта общего пользования в России за 2022-2024 гг.

Наименование показателя	Значение показателя по годам, млн. чел. (на начало года)						Изменение, %	
	2022 г.	Удельный вес, %	2023 г.	Удельный вес, %	2024 г.	Удельный вес, %	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Транспорт – все виды:	13696	100	14437	100	15178	100	5,4	5,1
Железнодорожный	1059	7,7	1143	7,9	1208	8,0	7,9	5,7
Автобусный	8031	58,6	8458	58,6	8976	59,1	5,3	6,1
Трамвайный	992	7,2	999	6,9	994	6,5	0,7	-0,5
Троллейбусный	808	5,9	831	5,8	857	5,6	2,8	3,1
Метрополитен	2680	19,6	2898	20,1	3023	19,9	8,1	4,3
Морской	5	0,0	3	0,0	3	0,0	-40,0	0,0
внутренний водный	9	0,1	9	0,1	11	0,1	0,0	22,2
Воздушный	112	0,8	96	0,7	107	0,7	-14,3	11,5

В сравнении с перевозками грузов, отмечается общее увеличение объемов перевезенных людей, такое увеличение к концу рассматриваемого периода составило 5,1 %. Существенный прирост отразили следующие виды транспорта: внутренний водный и воздушный. Не смотря на существенное сокращение к 2023 году (-14,3 %), к 2024 году численность людей, перевезенных при помощи воздушных судов возросло на 11,5 % и составило 107 млн. человек. Однако в структурном разрезе воздушный транспорт входит в перечень наименее весомых видов транспорта, как и морской и внутренний водный. Наибольшую долю в общем объеме перевозок пассажиров занимает автобусный транспорт (около 60 %), затем идёт метрополитен – около 20 % в общей структуре.

Динамика и структура пассажирооборота в России за период 2022-2024 гг. представлена в таблице 18 ниже.

Таблица 18 – Динамика и структура пассажирооборота по видам транспорта общего пользования в России за 2022-2024 гг.

Наименование показателя	Значение показателя по годам, млрд. чел.*км. (на начало года)						Изменение, %	
	2022 г.	Удельный вес, %	2023 г.	Удельный вес, %	2024 г.	Удельный вес, %	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Транспорт – все виды:	492,8	100	508,3	100	564	100	3,1	11,0
Железнодорожный	104,2	21,1	124	24,4	138	24,5	19,0	11,3
Автобусный	101,1	20,5	109,1	21,5	112,6	20,0	7,9	3,2
Трамвайный	3,1	0,6	3,1	0,6	3,1	0,5	0,0	0,0
Троллейбусный	3,1	0,6	3,1	0,6	3,3	0,6	0,0	6,5
Метрополитен	37,5	7,6	40,4	7,9	41,6	7,4	7,7	3,0
Морской	0,04	0,0	0,03	0,0	0,04	0,0	-25,0	33,3
внутренний водный	0,4	0,1	0,6	0,1	0,7	0,1	50,0	16,7
Воздушный	243,3	49,4	228	44,9	264,7	46,9	-6,3	16,1

Динамика пассажиропотока в полной мере соответствует статистическим сведениям об объеме перевезенных пассажиров, где также отмечался существенный прирост по воздушному и внутреннему водному транспорту. Однако в структурном плане наибольший удельный вес пришелся на воздушный вид транспорта – около половины от общего оборота (2022 г. – 49,4 %, 2023 г. – 44,9 %, 2024 г. – 46,9 %). Следом за этим видом в структуре идут железнодорожный и автобусный транспорт (примерно по 20 % на каждый вид). Таким образом, на основе анализа перевозок грузов и пассажиров можно отметить, что в первом аспекте воздушный транспорт не занимает существенную долю, а объемом грузов, перевозимых при помощи данного вида и вовсе сокращается, что может быть связано с более высокими ценами и тарифами на такие виды перевозок. Однако по вопросам перевозки пассажиров воздушный транспорт выступает лидером и занимает наибольший удельный вес в общем объеме, что объясняется высоким потребительским спросом из-за более быстрого передвижения на внутрироссийских и международных направлениях в сравнении с другим транспортом.

Дополнительно при анализе состояния транспортной инфраструктуры следует ознакомиться с динамикой протяженности путей сообщения в России, сведения представлены в таблице 19 ниже.

Таблица 19 – Динамика протяженности путей сообщения в РФ за 2022-2024 гг.

Наименование показателя	Значение показателя по годам, тыс. км. (на начало года)			Изменение, %	
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Железнодорожные пути – всего, в т. ч.:	122	123	122	0,8	-0,8
Общего пользования	87	87	87	0,0	0,0
Необщего пользования	35	36	35	2,9	-2,8
Автомобильные дороги – всего, в т. ч.:	1733	1742	1750	0,5	0,5
Общего пользования	1566	1575	1580	0,6	0,3
Необщего пользования	167	167	170	0,0	1,8
Из общей протяженности автомобильных дорог – дороги с твердым покрытием – всего, в т. ч.:	1212	1219	1234	0,6	1,2
Общего пользования	1108	1115	1125	0,6	0,9
Необщего пользования	105	105	110	0,0	4,8
Трамвайные пути	2,4	2,4	2,5	0,0	4,2
Троллейбусные пути	4,4	4,4	4,6	0,0	4,5
Пути метрополитена (км.)	634	632	667	-0,3	5,5
Магистральные трубопроводы	256	257	258	0,4	0,4
Внутренние водные судоходные пути	102	102	102	0,0	0,0

Из таблицы видно, что по большей части видов путей сообщения за исследуемые года не происходило существенных изменений, так же по железнодорожным путям было зафиксировано сокращение на 0,8 % (из-за снижения числа путей необщего пользования). В структурном разрезе наибольшая протяженность приходится на автомобильные дороги (более 1700 тыс. км.), большая часть из которых относится на дороги общего пользования (более 1500 тыс. км.). Приведенные сведения говорят об относительной стабильности и устойчивости транспортной инфраструктуры.

Завершающим и существенным аспектом при анализе текущего состояния транспортной инфраструктуры России является рассмотрение динамики численности пострадавших в происшествиях с транспортными средствами (таблица 20).

Таблица 20 – Динамика численности пострадавших в происшествиях с транспортными средствами в России за 2022-2024 гг.

Наименование показателя	Значение показателя по годам, чел. (на начало года)			Изменение, %	
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Погибло человек в происшествиях:					
На железнодорожном транспорте общего пользования	1	1	2	0,0	100,0
На автомобильных дорогах и улицах	14,9	14,2	14,5	-4,7	2,1
На морском транспорте	3	2	2	-33,3	0,0
На внутреннем водном транспорте	1	3	2	200,0	-33,3
На воздушном транспорте	71	24	20	-66,2	-16,7
Ранено человек в происшествиях:					
На железнодорожном транспорте общего пользования	2	2	0	0,0	-100,0
На автомобильных дорогах и улицах	167,9	159,6	166,5	-4,9	4,3
На морском транспорте	1	2	2	100,0	0,0
На внутреннем водном транспорте	0	0	0	0,0	0,0
На воздушном транспорте	11	53	35	381,8	-34,0

Из таблицы видно, что в анализируемом периоде преимущественно отмечается стабилизация данного вопроса, происходит сокращение абсолютного значения численности погибших и раненных в результате происшествий с транспортными средствами. Однако существенные значения по пострадавшим приходятся на воздушный транспорт, где в 2024 году было зафиксировано 20 человек погибших и 35 человек раненных. Анти-лидером по численности раненных в происшествиях является автомобильный транспорт (дороги и улицы)

– более 166 человек к концу рассматриваемых годов. При этом, наиболее безопасным транспортом, на основе представленных данных, можно назвать внутренний водный и железнодорожный, по которым фиксируются самые наименьшие значения по погибшим и пострадавшим.

Таким образом, осуществив анализ состояния транспортной инфраструктуры России, можно отметить относительную стабильность и развитие транспортного сообщения по вопросам перевозки грузов и пассажиров. Воздушный транспорт при данном анализе был определен как отстающий вид транспорта в аспекте грузоперевозок (что может объясняться нехваткой воздушных судов на данные цели, в т. ч. из-за санкций недружественных стран, так и из-за высокой стоимости услуг авиаперевозок), но, с другой стороны, воздушный транспорт лидер в пассажироперевозках за исследуемые года.

Из представленных сведений можно сказать, что транспортная инфраструктура, как внешняя среда для организаций аэропортовой деятельности, представляет на данный момент возможность развития и наращивания внутренних потоков.

Как указывает Ассоциация туроператоров России (АТОР), в настоящее время рынок авиационных перевозок в нашей стране максимально связан с рынком туризма²⁸. Это обуславливается, прежде всего, большими размерами нашей страны. Соответственно, в этих условиях можно рассматривать туристическую и авиационную отрасль как связанные, развитие одной из них будет стимулировать развитие другой.

Перечень крупнейших авиакомпаний РФ в 2024 году по данным АТОР представлен в таблице 21²⁹.

Таблица 21 – Крупнейшие авиакомпании РФ в 2024 г.

Место в рейтинге	Наименование	Количество пассажиров, млн. чел.	Количество самолётов, ед.	Количество направлений
1	Аэрофлот	30,0	171	260
2	Победа	13,7	42	144
3	S7	12,9	105	126

²⁸ АТОР. В России заканчиваются авиапассажиры [Электр. источник]. – URL: <https://www.atorus.ru/node/59528>. – 01.05.2025.

²⁹ АТОР. ТОП-10 крупнейших авиакомпаний России [Электр. источник]. – URL: <https://www.atorus.ru/article/top-10-krupneyshikh-aviakompaniy-rossii-60403>. – 01.05.2025.

Продолжение таблицы 21

Место в рейтинге	Наименование	Количество пассажиров, млн. чел.	Количество самолётов, ед.	Количество направлений
4	Россия	11,6	137	110
5	Уральские авиалинии	9,5	52	229
6	UTair	7,0	59	118
7	Nordwind	5,4	27	100
8	Smartavia	3,5	н/д	67
9	Red Wings	2,9	27	100
10	AZUR Air	2,3	23	80

Крупнейшей авиакомпанией РФ на сегодняшний день продолжает оставаться авиакомпания «Аэрофлот», которая в 2024 году перевезла 30 млн. пассажиров.

Второй по размерам является авиакомпания «Победа», которая перевезла 13,7 млн. пассажиров, среди крупнейших авиакомпаний с перевозками более 10 млн. пассажиров также компании S7 и «Россия». Следует отметить, что по количеству перевезённых авиапассажиров Топ-10 авиакомпаний формируют более 85 % всего объёма перевозок, что указывает на то, что данный рынок является высококонцентрированным, однако, допускающим существенный уровень конкуренции между авиакомпаниями.

С целью оценки внешней среды ООО «АБС Благовещенск» рассмотрим лидеров по объёмам активов и выручке среди аналогичных организаций³⁰, что представлено в таблице 22.

Таблица 22 – Рейтинг организаций аэропортовой деятельности в РФ в 2024 году

Место в рейтинге	Регион	Наименование компании	Выручка, млн. руб.	Активы, млн. руб.
1	Санкт-Петербург	ООО «Воздушные ворота северной столицы»	27.278	47.187
2	ЯНАО	ООО «Международный аэропорт Сабетта»	17.934	37.319
3	Ставропольский край	ООО «Кредитинвест»	12.237	15.856
4	Москва	АО «Международный аэропорт «Внуково»	12.133	55.101
5	Новосибирская область	АО «Аэропорт Толмачево»	11.607	24.001
14	Амурская область	ООО «АБС Благовещенск»	4559	8891
16	Иркутская область	АО «Международный аэропорт Иркутск»	4262	10.611
23	Приморский край	АО «Терминал Владивосток»	2402	8401
26	Республика Саха (Якутия)	АО «Аэропорт Якутск»	2169	16.070
30	Магаданская область	АО «Аэропорт Магадан»	1673	1961
35	Хабаровский край	АО «Международный аэропорт Хабаровск»	1342	5025
36	Забайкальский край	АО «Аэропорт Чита»	1247	529
41	Магаданская область	ООО «МСК»	942	343

³⁰ Testfirm.ru. Рейтинг фирм по выручке, отрасль "Деятельность пассажирского воздушного транспорта" [Электронный ресурс]: сайт. URL: https://www.testfirm.ru/rating/51_1/ - 20.04.2025.

Крупнейшими предприятиями отрасли являются крупные аэропорты страны – «Воздушные ворота северной столицы» - Пулково (Санкт-Петербург), Сабетта (ЯНАО), Внуково (Москва), Толмачево (Новосибирск). При этом, ООО «АБС Благовещенск», за счёт значительного развития в последние годы по размерам активов и выручки опережает такие крупные аэропорты ДВФО, как Иркутск, Якутск, Владивосток, Магадан, Хабаровск и Чита. Это позволяет сделать вывод о наличии у компании значительных перспектив развития и существенных конкурентных преимуществ.

Следует отметить, что на территории Амурской области функционирует несколько организаций, которые осуществляют аэропортовую деятельность, помимо ООО «АБС Благовещенск». Данные организации входят в группу ФКП «Аэропорты Дальнего Востока», а именно: аэропорт «Зея», аэропорт «Тында», аэропорт «Экимчан». Кроме того, осуществляется активное строительство аэропорта космодрома Восточный (плановая дата завершения строительства – 2029 год).

В таблице 23 представлена сравнительная характеристика аэропортов Амурской области.

Таблица 23 – Сравнительная характеристика аэропортов Амурской области

Критерий характеристики	ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»			ООО «АБС Благовещенск»
	Аэропорт «Зея»	Аэропорт «Тында»	Аэропорт «Экимчан»	
1	2	3	4	5
Вид аэродрома	Гражданский	гражданский	гражданский	гражданский
Протяженность взлетно-посадочных полос, кв. м.	65.600	67.305	107.625	135.000
Пассажиропоток (в 2024 г.), тыс. чел.	7,6	8,9	-	928
Направления авиасообщений	Зея-площадки Зея-Обк-Зея Хбр-Бгщ-Зея	Хбр-Бгщ-Тыд	-	Бэйдайхэ, Владивосток, Екатеринбург, Зея, Иркутск, Краснодар, Магадан, Москва, Нерюнгри, Новосибирск, Нячанг, Октябрьский, Петропавловск-Камчатский, Свободный, Тында, Уланн-Удэ, Хабаровск, Харбин, Чита, Южно-Сахалинск, Якутск
Принимаемые авиакомпании	Ангара	Ангара	-	IR-AERO, Россия, Ural Airlines, Ангара, NordStar, S7, Якутия, Алроса, AzurAir, ГАУ Амурской области Амурская авиабаза
Наличие международных авиасообщений	Нет	Нет	Нет	Да (в Бэйдайхэ, Нячанг, Харбин)
Техническая оснащенность	8 мест для стоянок для воз-	12 мест для стоянок для	5 мест для стоянок для	28 мест для стоянок для воздушных судов, рулежные дорожки РДА, РД-1,

Продолжение таблицы 23

1	2	3	4	5
	душных судов	воздушных судов, рулежные дорожки РД-1, РД-2, РД-3	воздушных судов	РДВ
Транспортное обслуживание	Автобус, такси	Автобус, такси	Автобус, такси	Автобус, такси
Территориальная расположенность по отношению к населенному пункту	12 км от города районного подчинения Зея	18 км от города Тында	1 км от пгт Экимчан	15 км от города Благовещенск
Принимаемые типы воздушных судов	Ан-2, Ан-3, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-38, Ан-72, Ан-74, Ан-140, Як-40, Falcon 900 и другие типы ВС 3-4 классов, вертолеты всех типов	Ан-28, Ан-24, Як-40, Ан-38, Ан-2, вертолеты всех типов без ограничений, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Falcon F-900, Embraer EMB-121, howker BAe 125-800, Ан-140, DHC-8-300, Bombardier Q-400 с ограничением по интенсивности движения	Як-40, Ан-28, Ан-2 и вертолеты всех типов	ИЛ-96, ИЛ-76; ИЛ-18, ТУ-134, ТУ-154Б, - ТУ-154М, ТУ-204, ТУ-214 АН-124-100, АН-12, АН-24, АН-26, - АН-140, АН-148; ЯК-40, ЯК-42, Sukhoi Superjet 100(RRJ-95B), B747-400, B777-300, B767-300, B767-300ER, B767-300F, B767-200, B767-200ER, B757-300, B757-200, B737, B737-900ER, B737-900, -B737-800, B737-700, B737-600 A-319-100, A-320-200, A-321-200, A-320NEO, A-321NEO, A-319NEO, A-330 DHC-8, DHC-6 PCN-56/R/A/W/T CRJ-100, CRJ-200 Falcon F-900, Falcon 7X, Falcon 20 Gulfstream IV, Gulfstream G-450, Gulfstream G-500, Gulfstream G-550 Gulfstream G-650, Gulfstream V Cessna 182, Cessna 208, Cessna 510 Global 5000, Global 6000, Global Express Challenger 300, Challenger 600 ERJ-135, ERJ-140, ERJ-145, ERJ-170, ERJ-190, Hawker 400, Hawker 750, Hawker 800, Hawker 900 другие типы ВС III и IV класса (до 30 т. максимальной взлетной массы) вертолеты всех типов
Покрытие взлетно-посадочных полос	Искусственное (асфальтабетон)	Искусственное (асфальтабетон)	Грунтовое	Искусственное (цементобетон)

Из приведенной характеристики видно, что, безусловно, ООО «АБС Благовещенск» существенно преобладает над другими аэропортами Амурской области, что объясняется месторасположением (в центре региона – г. Благовещенске), наличием международного терминала и осуществлением авиаперевозок по международному направлению, однако так же видно, что аэропорты Зея

и Тында по мере своих возможностей ведут активную деятельность. Следующим вопросом при анализе внешней среды является оценка положения ООО «АБС Благовещенск» относительно конкурентов.

Анализ конкурентной среды проводился на основе 5 сил конкуренции М. Портера, результаты приведены в таблице 24.

Таблица 24 – Анализ конкурентного положения ООО «АБС Благовещенск» по модели 5 сил конкуренции М. Портера

Фактор	Влияние фактора	Оценка
Конкуренты	В качестве конкурентов компании выступают аэропорты ближайших регионов, прежде всего, Хабаровска, Якутска и Читы, в меньшей степени – Владивостока, Иркутска. Конкурентное давление средней силы, по причине слабой выраженности их преимуществ относительно предприятия.	3
Клиенты-потребители	Основные потребители – авиапассажиры, а также компании, которые отправляют своих работников в командировки. Ввиду локальной монополии компании в регионе, их влияние на уровень конкуренции – слабый	1
Поставщики	В качестве поставщиков компании выступают авиакомпании. Основные – «Уральские авиалинии», S7, ИрАэро, AzurAir, Аврора, Якутия. Влияние существенное, так как авиакомпании формируют доходы аэропорта, и могут перенаправлять пассажиров в другие аэропорты за счёт тарифной политики	4
Новички-конкуренты	Новички-конкуренты отсутствуют, ввиду того, что других крупных новых аэропортов в ДВФО нет	0
Субституты	В качестве субститутов выступают перевозки железнодорожным транспортом, либо автомобильным транспортом. Однако, конкуренция невысока, ввиду существенно различных условий перевозки	1
Итого	–	9

Исходя из полученной оценки сил конкуренции ООО «АБС Благовещенск», конкурентная позиция компании в целом составит: $KП = 9 : 5 = 1,8$. Следовательно, уровень конкуренции ООО «АБС Благовещенск» в целом низкий, что обуславливается тем, что в Амурской области он является единственным крупным международным аэропортом, который оказывает аэропортовые услуги в существенных объёмах. В завершении анализа внешней среды, необходимо провести PEST-анализ, который отразит актуальные внешние факторы и угрозы по отношению к ООО «АБС Благовещенск». PEST-анализ исследуемой организации приведен в таблице 25.

Таблица 25 – PEST-анализа организации ООО «АБС Благовещенск»

Наименование группы факторов	Наименование факторов	Характер влияния	Описание влияния (возможность/угроза)	Оценка влияния фактора
Политические факторы	Государственная поддержка отрасли аэропортовой деятельности	Прямое влияние (Особые льготы для определенных субъектов РФ, программы поддержки, проекты по раз-	В	8

Наименование группы факторов	Наименование факторов	Характер влияния	Описание влияния (возможность/угроза)	Оценка влияния фактора
	сти, авиаперевозок	витию аэропортовой деятельности, меры государственной поддержки предприятий гражданской авиации – все эти отмеченные формы поддержки стимулируют развитие аэропортов, их модернизацию для привлечения туристического потока и для усовершенствования технического оснащения, которое позволит расширить перечень принимаемых авиаперевозчиков и типы воздушных судов)		
	Регулирование цен и тарифов	Прямое влияние (регулирование цен на услуги аэропортовой деятельности будет способствовать эффективности антимонопольного механизма)	В	6
	Изменения нормативно-правового регулирования и актов в сфере аэропортовой деятельности	Прямое влияние (деятельность ООО «АБС Благовещенск» регламентируется и осуществляется на основе большого количества нормативных документов в силу существенности авиаперевозок. Несоблюдение законодательства может повлечь как юридическую ответственность, привести к имущественным потерям в следствии судебных споров, а также повлечь различные аварии и происшествия)	У	7
	Структура дипломатических отношений России с государствами (развитие взаимодействия с дружественными странами региона ЮВА)	Прямое влияние (авиаперевозки предполагают как пассажиро-, так и грузоперевозки, которые в аспекте международных авиасообщений могут как развиваться, так и усугубляться в случае напряженности на политической арене и ограничении в воздушном пространстве)	У (недружественные страны) В (дружественные страны)	9 7
Экономические факторы	Меры санкционного давления от иностранных государства	Прямое воздействие (санкционное давление может проявляться как в ограничении перелетов в определенных воздушных пространствах, влекущее изменение логистики и роста расходов, так и в ведении комиссий на международные авиаперевозки, что создаст существенное обязательственное давление на организации)	У	8
	Уровень инфляции	Косвенное воздействие (высокий уровень инфляции оказывает давление на потребителей, сокращая их активность в сфере авиаперевозок, использовании услуг аэропортов, выбирая иной вид транспорта или вовсе отказываясь от планируемых поездок, что существенно снижает объем пассажиропотока и получаемый доход)	У	8
	Объем грузооборота и порядок его организации	Прямое воздействие (в случае наращивания производственных объем в стране, возрастает потребность в грузоперевозках, такая же потребность может повысится при налаживании потоков экономической международной торговли)	В	7
	Развитие отрасли туризма	Прямое воздействие (развитие туристического потенциала региона и страны в целом приведет к наращиванию туристического притока – внутреннего и внешнего)	В	7

Продолжение таблицы 25

Наименование группы факторов	Наименование факторов	Характер влияния	Описание влияния (возможность/угроза)	Оценка влияния фактора
Социальные факторы	Динамика численности населения	Косвенное воздействие (убыль населения оказывает существенное влияние на совокупный спрос на услуги аэропортов, авиаперевозок)	У	5
	Уровень доходов населения	Косвенное воздействие (рост уровня доходов населения может стимулировать более активное использование авиаперевозок, снижение доходов будет приводить к выбору более экономичного варианта передвижения или грузоперевозки)	У В	6 8
	Потребительские предпочтения	Прямое воздействие (изменение потребительских предпочтений при выборе вида транспорта для осуществления перевозок может оказывать положительное (в случае наибольшего выбора воздушного транспорта) или негативное влияние (если предпочтения в большинстве отдаются другому виду транспорта), что сказывается на доходах организаций аэропортовой деятельности)	У В	7 7
Технологические факторы	Внедрение цифровой удаленной системы приобретения билетов, отслеживания расписания и статусов рейсов в аэропорте	Косвенное влияние (такая система, отвечая современным тенденциям, будет способствовать улучшению качества предоставляемых услуг, укреплению и росту потребительского спроса среди населения, а также улучшению контроля за деятельностью аэропортов)	В	5
	Совершенствование технологий производства комплектации, технического оснащения аэропортов и воздушных судов	Косвенное влияние (более новые и современные технологии комплектации зданий аэропортов и воздушных судов может оказать положительное влияние на потребительское поведение, спрос, на эффективность и производительность аэропортовой деятельности из-за оптимизации рабочих процессов, на укрепление составляющих комплексной безопасности организации)	В	6
	Совершенствование программных продуктов в сфер управления деятельности аэропортов	Косвенное влияние (применение современных цифровых технологий, инструментов способно оказать положительный эффект на повышение результативности деятельности в целом, системы менеджмента и отдельных элементов субъекта, а также на систему экономической безопасности)	В	6

По итогам анализа представленных в таблице данных можно сделать вы-

вод о том, что текущая ситуация характеризуется для ООО «АБС Благовещенск» благоприятно (рисунок 5).

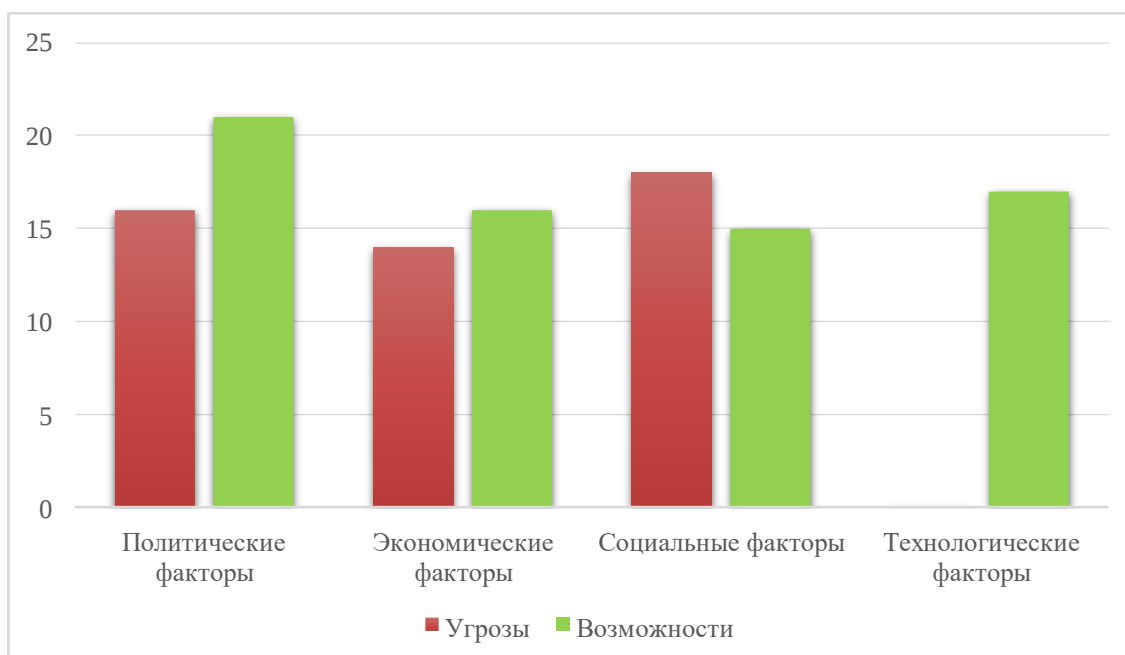


Рисунок 5 – Результаты PEST-анализа ООО «АБС Благовещенск»

Таким образом, в отношении развития деятельности компании в настоящее время возможности преимущественно превышают угрозы, что оценивается положительно в аспекте внешних угроз и рисков. Во многом превышение прослеживается по группам политических, экономических и технологических факторов.

Социальные факторы оказывают сильное воздействие на организацию в силу высокой приоритетности и значимости перевозок пассажиров при помощи воздушного транспорта (что ранее отмечалось при анализе транспортной инфраструктуры).

Следующим блоком данного пункта дипломной работы является проведение анализа внутренней среды ООО «АБС Благовещенск», поэтому далее важно провести управленческое исследование, ориентированное на выявление сильных и проблемных зон в поле деятельности компании. Оно основано на качественной (балльной) оценке системы управления ООО «АБС Благовещенск» и ее подсистем (таблица 26).

Таблица 26 – Качественная оценка системы управления ООО «АБС Благовещенск»

Наименование функциональных зон управления	Система выполняемых функций	Методы	Положительные стороны	Проблемы	Оценка (по 10-бальной шкале)
1	2	3	4	5	6
Производственный сектор					
Подсистема управления обслуживающими процессами	Контроль обслуживания объектов инфраструктуры аэропорта Листинг технического состояния	Пространственная проверка Осуществление мероприятий профилактического ремонта	Планшетная система контроля	Регулярно выявляется невыполнение обслуживающих процессов согласно оперативным планам	7
Строительство	Проектное управление на стадиях строительства	Пространственная проверка Техническая проверка	Стандартизация Регламентация	Регулярно выявляется невыполнение планов проекта строительства	8
Обеспечение безопасности	Обеспечение охраны объектов и работников Обеспечение защиты информации	Проверки технического состояния объектов Проверка документации Проверка контрагентов Проверка сотрудников	Система «Мониторинг негативных процессов»	Нехватка специалистов Отсутствует политика обеспечения экономической безопасности и управления рисками	7 5
Финансы					
Управление финансовой деятельностью	Финансовое планирование	Методы бюджетирования	Использование автоматизированных программ финансового планирования Широкая информационная база	x	10
	Текущий учет	Традиционные методы организации учета, оперативный учет	Высокий профессионализм кадров Автоматизированные системы работы с банком	x	10
	Финансовый анализ	Методы современного финансового анализа	Широкая методологическая база Несовершенная методика оценки экономической безопасности	x	10 5
Маркетинг					
Управление маркетинговой деятельностью	Планирование	Методы стратегического планирования	Автоматизированные системы и наличие широкой базы методологического обеспечения	Частое несоответствие фактических результатов (снижение фактических показателей)	10
	Маркетинговые исследования	Качественные методы Количественные методы	Строгая периодичность и график исследований	x	10
Персонал					
Управление персоналом	Кадровое планирование	Оперативные планы кадрового обеспечения	Формирование плановых показателей по всем категориям	Отсутствует модель целостной системы кадрового планирования	8

Продолжение таблицы 26

Наименование функциональных зон управления	Система выполняемых функций	Методы	Положительные стороны	Проблемы	Оценка (по 10-бальной шкале)
	Текущая аналитическая работа и учет кадров	Учетная работа (составление всех требуемых форм отчетности)	Безошибочное заполнение отчетных форм специалистами	х	10
	Подбор, отбор и адаптация персонала	Все методы подбора и отбора (анкетирование, собеседование, тест-интервью)	Комплексный подход к подбору и отбору (рассматриваются все анкеты, используются все каналы, в т. ч. и через собственных сотрудников)	Система управления адаптацией не сформирована и не разработана политика управления адаптацией. В компании нехватка персонала и высокий уровень текучести кадров	5
	Оценка персонала	Методы профоценки работников по категориям Личностные тесты Психологические тесты Тесты на интеллект и эрудицию	Оценка комплексная, проводится по четко разработанному графику	х	10
	Экономическое стимулирование и нематериальная мотивация персонала	Экономическое стимулирование включает в себя все виды премий, доплат и бонусов	Действует система собственного внутрифирменного премирования из средств прибыли	Ограниченность методов управления конфликтами и личной контактной работы с персоналом	7
Снабжение					
Управление закупками	Планирование	Методы бюджетирования на основе мониторинга поставщиков	Договорная основа	Традиционные методы расчета бюджета закупок	10
	Контроль исполнения договоров	Реестр поставщиков	Индикаторная система контроля графиков поставок	х	10

По результатам качественной оценки системы управления и её подсистем было установлено наличие существенных проблем, оказывающих негативное воздействие на общее положение и состояние ООО «АБС Благовещенск». Наибольшее количество проблем пришлось на производственный сектор и персонал, которые связаны с регулярным невыполнением плановых мероприятий и показателей, высокой текучестью кадров, нехваткой высококвалифицированного персонала, неэффективностью систем стимулирования, мотивации, адаптации и разрешения конфликтов среди сотрудников.

В целях дополнительного анализа внутренней среды организации необходимо использовать один из ключевых инструментов – SWOT-анализ, кото-

рый позволит установить сильные и слабые стороны компании, её угрозы и возможности. Результаты SWOT-анализа организации ООО «АБС Благовещенск» представлены в таблице 27.

Таблица 27 – SWOT-анализ ООО «АБС Благовещенск»

		Возможности (О)			Угрозы (Т)		
		1. Увеличение объёмов услуг	2. Привлечение доп. пассажиров	3. Транзитный хаб для туристов	1. Отток пассажиров в другие аэропорты	2. Остановка строительства	3. Отказ от субсидирования билетов
Сила (S)	1. Работа в холдинге	Несвязанная диверсификация, например, в инфраструктуру туризма	Развитие туристического направления в холдинге	Реклама в аэропортах холдинга	Привлечение опыта холдинга для удержания пассажиров	Повышение качества обслуживания за счёт имеющихся ресурсов	Оптимизация затрат на обслуживание
	2. Развитие в виде строительства нового терминала	Реклама аэропорта	Развитие дополнительных услуг	Реклама транзитного хаба	Ускорение строительства терминала	Перепрофилирование нового терминала	Развитие международных рейсов
	3. Высокий уровень рентабельности	Ускорение строительства терминала	Ускорение строительства терминала	Реклама аэропорта как хаба	Снижение тарифов на обслуживание	Перепрофилирование нового терминала	Снижение тарифов для авиакомпаний
Слабость (W)	1. Низкий уровень обслуживания	Оптимизация услуг в рамках холдинга	Привлечение партнёров для повышения качества обслуживания	Привлечение агентов для обслуживания транзитных туристов	Снижение тарифов на обслуживание	Выделение зоны премиум-обслуживания	Предоставление мультимодальной перевозки пассажиров
	2. Перегруженность	Поиск партнёров для предоставления сопутствующих услуг	Перевод на круглосуточное обслуживание	Привлечение агентов для обслуживания транзитных туристов	Перевод на круглосуточное обслуживание		Сокращение издержек на персонал
	3. Удалённость от города	Запуск шаттла в город	Строительство гостиницы	Строительство гостиницы	Снижение тарифов для авиакомпаний		Снижение тарифов для авиакомпаний

Анализ представленных в матрице SWOT-анализа данных показывает, что по двум вариантам развития событий компания не имеет возможностей для реагирования. Это связано, прежде всего, с остановкой строительства нового терминала компании, который призван решить проблему перегруженности аэропортового комплекса, а также позволит решить проблему удалённости аэропорта от города. Если в настоящее время при имеющихся объёмах пассажиропотока аэропорт выполняет свои функции, то при увеличении его статуса до транзитного хаба для российских и иностранных туристов потребуется увеличение уровня качества его услуг, а также ассортимента услуг, которые предоставляются как авиакомпаниям, так и пассажирам. Соответственно, остановка строительства является критической угрозой, допустить реализацию которой

компания не должна. Однако, строительство ведётся за счёт средств холдинга, на что компания имеет слабое влияние.

Таким образом, следует сделать обобщающие выводы по анализу внешней и внутренней среды.

Внешняя среда для ООО «АБС Благовещенск» в целом имеет благоприятный характер, уровень конкуренции невысок, однако, на отрасль авиационных перевозок существенно влияют внешние по отношению к РФ факторы (политические и экономические). При этом, ключевым фактором, который компания не сможет купировать, и который может существенно ухудшить её положение на рынке, выступает отказ от финансирования строительства нового терминала.

Внутренняя среда компании характеризуется противоречивостью факторов. В отношении эффективности деятельности на основе анализа финансовых показателей было выявлено более высокий уровень рентабельности в сравнении с отраслью и экономикой в целом, нерациональность капитала, недостаток собственных источников финансирования, снижение уровня деловой активности, финансовой устойчивости и ликвидности. Качественная оценка системы управления и SWOT-анализ определили наличие существенных проблем в аспекте кадровой составляющей, связанных с высокой текучестью кадров и отсутствием надлежащего, квалифицированного персонала, а также с регулярным невыполнением установленных планов и нарушением установленных сроков строительства.

В целом, грамотный подход к оптимизации внутренних процессов с учетом имеющегося опыта должен в первую очередь обеспечить повышение качества системы планирования и аналитической деятельности, что предполагает в дальнейшем сокращение внутренних рисков снижения экономической безопасности за счет организационного фактора. Просчеты, недочеты и ошибки в планировании и анализе способствуют в дальнейшем принятию неверных управленческих решений.

Далее в пункте 2.3 дипломной работы необходимо осуществить оценку

текущего состояния экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в целях последующего комплексного определения актуальных угроз и вызовов.

2.3 Оценка текущего состояния экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Следует оговориться, что оценка экономической безопасности проводится сотрудниками финансово-экономического управления по определенной методике, формирование которой основано на традиционном подходе. Оценка экономической безопасности осуществляется в двух аспектах:

а) Качественная оценка внешней и внутренней ситуации (рассмотрена в п. 2.2).

б) Количественная оценка компонент экономической безопасности (их структура представлена на рисунке 6).

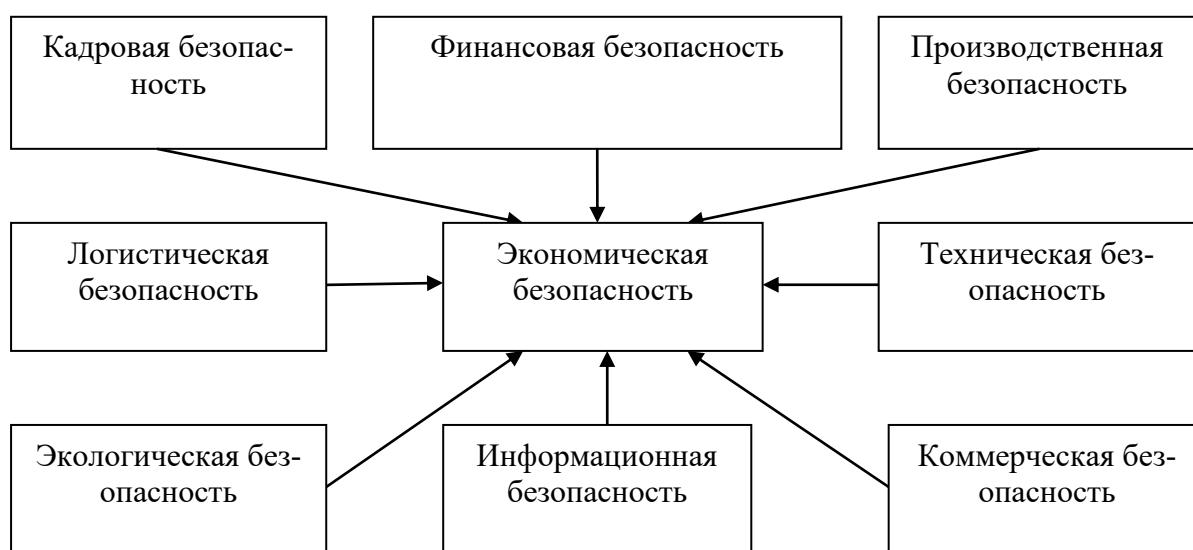


Рисунок 6 – Структура компонент экономической безопасности
ООО «АБС Благовещенск»

Кадры в отрасли аэропортовой деятельности являются ключевым элементом его ресурсной базы. Наличие профессионально подготовленных и профессиональной пригодных кадров – основной фактор обеспечения безопасности аэропортов. На основе этого обеспечиваются ключевые конкурентные преимущества, что является залогом повышения конкурентоспособности.

В таблице 28 рассмотрим динамику показателей, составляющих согласно сформированной методике ООО «АБС Благовещенск», основу оценки параметров кадровой безопасности.

Таблица 28 – Показатели кадровой безопасности ООО «АБС Благовещенск» за период 2022-2024 гг.

Показатель	Пороговое значение	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Отклонение, (+,-)	
					2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Обеспеченность кадрами	0,95	0,87	0,85	0,83	-0,02	-0,02
Удельный вес технических специалистов, %	0,75	0,75	0,75	0,75	0	0
Текучесть кадров	0,04	0,13	0,11	0,10	-0,02	-0,01
Доля персонала, не имеющая нарушения трудовой дисциплины, %	0,85	0,93	0,91	0,86	-0,02	-0,05
Удельный вес специалистов службы безопасности, %	0,06	0,05	0,04	0,04	-0,01	0,0

Выбранные индикаторы «кадровой составляющей» экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» за рассматриваемый период изменялись по-разному, однако, в общей совокупности снижали ее в различной степени:

- в целом за период произошло снижение уровня обеспеченности предприятия кадровыми ресурсами на 4%. Потребность в кадрах в необходимом составе работников требуемых квалификаций не обеспечена, поэтому уровень экономической безопасности за счет данного внутреннего фактора снижается. Здесь в первую очередь следует заострить внимание на том, что особая потребность в кадрах формируется в отношении технических специалистов производственного сектора, обеспечивающих ключевые бизнес-процессы по обслуживанию инфраструктуры аэропорта. В отношении летного состава нехватка персонала не выявлена;

- за рассматриваемый период доля технических специалистов в целом по компании стабильна и это никак им образом не повлияло на динамику экономической безопасности;

- по данным таблицы видно, что за рассматриваемый период наблюдается стабильный рост текущесть кадров. Пороговое значение по показателю не поддерживается. Из этого также следует, что уровень экономической безопас-

ности снижается за счет увеличения текучести кадров. Важно подчеркнуть, что текучесть кадров вызвана неудовлетворенностью сотрудников существующими условиями мотивирования, а также корпоративным психологическим климатом, который еще более ухудшился в период осуществления проектов строительства;

– согласно данным компании в рассматриваемом периоде времени снижалась доля сотрудников, не имеющая нарушений трудовой дисциплины. Выбор данного показателя в качестве индикатора обусловлен тем, что в компании согласно внутреннему положению «О деятельности службы безопасности» одним из ведущих направлений в области мероприятий по обеспечению безопасности является видеонаблюдение за деятельностью сотрудников. Помимо этого, в поле мероприятий по обеспечению информационной безопасности расширяются контрольные процедуры по проверке электронной переписки сотрудников, однако, вследствие ограниченности технического и кадрового обеспечения службы безопасности, они систематически не осуществляются. Тем не менее, за рассматриваемый период сотрудниками службы безопасности было выявлено достаточное количество нарушений трудовой дисциплины, в том числе в отношении соблюдения коммерческой тайны компании. По данному показателю кадровая безопасность, так же, как и экономическая безопасность в целом, снизилась;

– нехватка специалистов службы безопасности является прямым фактором, обеспечивающим снижение кадровой безопасности.

Для дополнительного исследования кадровой составляющей, как одной из ключевых компонентов, следует привести показатели, характеризующие проверки работников подразделением экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», что представлено в таблице 29.

Таблица 29 – Показатели кадровой составляющей экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в 2022-2024 гг. (проверка соискателей)

Наименование показателя	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Темп прироста, %	
				2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
1	2	3	4	5	6
Проверено соискателей, чел.	310	285	521	-8,1	82,8

Продолжение таблицы 29

1	2	3	4	5	6
Получено негативной информации, чел.	39	56	88	43,6	57,1
Уровень негативной информации, %	12,6	19,6	16,9	56,2	-14,0
Привлечено работников к дисциплинарной ответственности, чел., из них:	22	30	12	36,4	-60,0
– уволено, чел.	7	2	2	-71,4	0,0
– возбуждено уголовных дел, чел.	3	0	0	-100,0	–

С целью обеспечения предприятия необходимым объёмом работников в ООО «АБС Благовещенск» увеличивается набор соискателей, причём в 2024 году относительно 2023 года он вырос более чем на 80 %, а само количество соискателей превысило 500 чел. При этом, выявляется от 39 до 88 чел., по которым получена негативная информация, её уровень колебался в периоде от 12,6 % до 19,6 %. Значительное количество работников в период 2022-2023 гг. привлекалось к дисциплинарной ответственности – от 22 до 30 чел., причём от 2 до 7 чел. увольнялись с предприятия, а в 2022 году на трёх работников были заведены уголовные дела. Однако, повышение качества отбора привело к тому, что в 2023-2024 годах таких работников уже не было, а общее количество привлечённых к дисциплинарной ответственности сократилось за 2024 год на 60 %.

Далее целесообразно оценить интегральный показатель кадровой безопасности (таблица 30).

Таблица 30 – Интегральный показатель кадровой безопасности

Показатель	Пороговое значение	Отклонения от порогового значения			Комментарии
		2022 г.	2023 г.	2024 г.	
Обеспеченность кадрами	0,95	-0,08	-0,1	-0,12	Снижает экономическую безопасность
Удельный вес технических специалистов	0,75	0	0	0	Не влияет на уровень экономической безопасности
Текучесть кадров	0,04	-0,09	-0,07	-0,01	Снижает экономическую безопасность
Доля персонала, не имеющая нарушения трудовой дисциплины	0,85	0,08	0,06	0,01	Обеспечивает экономическую безопасность, но имеет тенденцию к снижению
Удельный вес специалистов службы безопасности	0,06	-0,01	-0,02	-0,02	Снижает экономическую безопасность
Интегральный показатель	x	-0,1	-0,13	-0,14	X

После проведения расчетов важно сделать ключевой вывод. За рассматриваемые года экономическая безопасность по компоненте кадровой безопас-

ности снижается и интенсивность снижения ежегодно возрастает, что оценивается отрицательно. Основным фактором снижения экономической безопасности в данном случае является нехватка персонала. Несмотря на ранее выявленный рост численности работников нехватка работников в период строительства пока еще не может быть восполнена.

Оценив ключевую составляющую ООО «АБС Благовещенск», необходимо рассмотреть и проанализировать состояние иных компонентов системы экономической безопасности.

Далее выполнена оценка показателей производственной безопасности (таблица 31).

Таблица 31 – Показатели производственной безопасности ООО «АБС Благовещенск» за период 2022-2024 гг.

Показатель	Пороговое значение	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Отклонение, (+,-)	
					2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Материалоемкость	0,30	0,30	0,30	0,30	0,0	0,0
Доля расходов по обеспечению сохранности ТМЦ, %	0,03	0,04	0,05	0,05	+0,01	0,0
Доля расходов по ремонту объектов инфраструктуры, %	0,03	0,07	0,08	0,10	0,0	-0,01
Уровень травматизма на 100 чел.	0,01	0,03	0,04	0,08	+0,02	+0,04
Доля автоматизированных процессов, %	0,69	0,69	0,69	0,69	0,0	0,0

Как видно, руководством выбраны определенные показатели, наиболее объективно, по их мнению, отражающие сферу производственного развития. Следует особо обратить внимание на следующее:

– материалоемкость, очевидно, является крайне важным индикатором производственной безопасности. Как видно, за рассматриваемый период она соответствует пороговому значению, что оценивается положительно. В целом делаем такой вывод: в результате расширения услуг материалоемкость остается в оптимальных пределах и не снижает экономическую безопасность за счет возможного роста расходов по материальным ресурсам. Несмотря на реализацию проекта строительства управление материальными потоками и регламентация технических процессов полностью обеспечивают необходимый уровень использования материальных ресурсов;

– показатели по доле расходов, направляемых на обеспечение сохранности ТМЦ, в обязательном порядке входят в состав индикаторов, отражающих уровень производственной безопасности. Как видно, за рассматриваемый период наблюдается существенное отклонение от порогового значения. Фактически доля данных расходов заметно превышает установленный оптимальный уровень. Следует оценить это крайне негативно, т.к. в большей степени расходы растут не в отношении совершенствования технического обеспечения контрольных процедур, а необходимости привлечения со стороны специалистов охранных агентств. Здесь важно подчеркнуть, что проблема нехватки кадров должны быть решена в кратчайшие сроки, т.к. стабильный кадровый состав будет способствовать оптимизации расходов;

– в отношении обеспечения производственной безопасности на основе технического состояния объектов инфраструктуры следует говорить о том, что в текущем моменте времени техническое состояние многих из них следует отнести к неудовлетворительному, а во многих случаях к критическому. Это преимущественно затрагивает объекты поля обслуживающих процессов и напрямую это не оказывает негативного воздействия на уровень травматизма, однако, снижает качество бизнес-процессов и финансовые показатели. Как видно, расходы растут постоянно и это следует оценить отрицательно;

– доля автоматизации процессов компанией поддерживается и не имеет негативного влияния на уровень экономической безопасности.

Далее в таблице 32 важно представить интегральный показатель производственной безопасности.

Таблица 32 – Интегральный показатель производственной безопасности

Показатель	Пороговое значение	Отклонения от порогового значения			Комментарии
		2022 г.	2023 г.	2024 г.	
1	2	3	4	5	6
Материалоемкость	0,30	0	0	0	Снижает экономическую безопасность
Доля расходов по обеспечению сохранности ТМЦ	0,03	-0,01	-0,02	-0,02	Не влияет на уровень экономической безопасности
Доля расходов по ремонту объектов инфраструктуры	0,03	-0,04	-0,05	-0,07	Снижает экономическую безопасность
Уровень травматизма на 100 чел.	0,01	-0,02	-0,03	-0,07	Снижает экономическую без

Продолжение таблицы 32

1	2	3	4	5	6
					опасность
Доля автоматизированных процессов	0,69	0	0	0	Снижает экономическую безопасность
Интегральный показатель	x	-0,07	-0,1	-0,16	X

За счет снижения интегрального показателя производственной безопасности, очевидно, экономическая безопасность ООО «АБС Благовещенск» снижается. Здесь выявляется та же тенденция, что и в случае с компонентой кадровой безопасности.

Показатели-индикаторы финансовой безопасности далее отражены в таблице 33.

Таблица 33 – Показатели финансовой безопасности ООО «АБС Благовещенск» за период 2022-2024 гг.

Показатель	Пороговое значение	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Отклонение, (+,-)	
					2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Коэффициент автономии	0,5	0,35	0,31	0,16	-0,04	-0,15
Коэффициент соотношения собственных и заемных средств	1,5	0,544	0,452	0,163	-0,092	-0,289
Коэффициент финансовой устойчивости	0,6	0,36	0,33	0,93	-0,03	0,60
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	>0,2	-0,47	-3,06	-5,51	-2,59	-2,45
Рентабельность, %	21,5	15,34	17,00	16,39	1,66	-0,61

Ранее было определено, что существующая финансовая политика компании является недостаточно эффективной, данный вывод был сформирован по результатам подробного экономического анализа (п. 2.1).

Дополнительно при исследовании финансовой составляющей можно считать показатели левериджа, что представлено в таблице 34.

Таблица 34 – Показатели левериджа ООО «АБС Благовещенск»

Показатели	Значение			Темп прироста, %	
	2022 г. к 2021 г.	2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.	2023 к 2022	2024 к 2023
Темп прироста прибыли от продаж, %	–	27,2	37,8	–	39,0
Темп прироста реализации продукции, %	3162,8	14,7	42,9	-99,5	в 2,9 р.
Уровень производственного левериджа	–	1,85	0,88	–	-52,4
Темп прироста чистой прибыли, %	254,8	48,6	44,0	-80,9	-9,5
Темп прироста валовой прибыли, %	1406,9	20,1	44,2	-98,6	в 2,2 р.
Уровень финансового левериджа	0,18	2,42	1,00	в 13,4 р.	-58,8

Следует отметить, что в 2021 году в компании был получен убыток от прибыли от продаж, в результате чего показатель производственного леве-риджа не рассчитывался. По итогам 2022 года уровень финансового леве-риджа составил 0,18, что свидетельствует об отсутствии необходимости наращивания валовой прибыли для роста чистой прибыли, что свидетельствует о низком уровне риска. В 2023 году показатель составил 2,42, что говорит о необходи-мости наращивания валовой прибыли для роста чистой прибыли, а в 2024 году показатель составил 1,00, что свидетельствует о том, что наращивание чистой прибыли идёт теми же темпами, что и валовой прибыли, следовательно, риск не увеличивается. Для производственного леве-риджа ситуация схожая – показа-тель больше 1 в 2023 году и меньше 1 – в 2024 году. Таким образом, производ-ственный риск присутствует в 2023 году и отсутствует – в 2024 году.

Далее представлена оценка интегрального показателя финансовой без-опасности (таблица 35).

Таблица 35 – Интегральный показатель финансовой безопасности

Показатель	Пороговое зна- чение	Отклонения от порогового значения			Комментарии
		2022 г.	2023 г.	2024 г.	
Коэффициент автономии	0,5	-0,15	-0,19	-0,34	Снижает экономическую безопасность
Коэффициент соотношения собственных и заемных средств	1,5	-0,956	-1,048	-1,337	Не влияет на уровень экономической безопас- ности
Коэффициент финансовой устойчивости	0,6	-0,24	-0,27	0,33	Снижает экономическую безопасность
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	>0,2	-0,67	-3,26	-5,71	Снижает экономическую безопасность
Рентабельность, %	21,5	-6,16	-4,5	-5,11	Снижает экономическую безопасность
Интегральный показатель	x	-8,18	-9,27	-12,17	X

Проведенные расчеты показывают, что решающее негативное воздей-ствие на уровень экономической безопасности имеет компонента финансовой безопасности. При этом, она является наиболее значимой по силе воздействия. За все годы интегральный показатель снижается и это является причиной сни-жения уровня экономической безопасности за счет причин, нарушающих опти-мальную структуру финансовых ресурсов и затрат компании.

Далее задачей оценки экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» является расчет индикаторов логистической безопасности (таблица 36).
Таблица 36 – Показатели логистической безопасности ООО «АБС Благовещенск» за период 2022-2024 гг.

Показатель	Пороговое значение	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Отклонение, (+,-)	
					2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Доля просроченной задолженности	0,04	0,04	0,04	0,04	0,01	0,0
Уровень негативной информации	0,02	0,07	0,19	0,14	0,12	-0,05
Количество отклоненных закупок	0	4	1	0	-3	-1
Доля расходов на логистические операции	0,11	0,12	0,13	0,14	0,01	0,01

Рассматриваемые показатели в динамике говорят о различной степени воздействия факторов обеспечения экономической безопасности за счет организации системы логистической деятельности:

- в отношении кредиторов у компании не формируется роста просроченной задолженности, что не требует каких-либо корректировок в текущей платежной дисциплине. Допустимый ее уровень поддерживается в своем нормативе и это не приводит к изменениям экономической безопасности;

- за прошедшие года увеличивается уровень негативной информации, который был получен в ходе проводимых проверок службой безопасности. В этом аспекте экономическая безопасность ООО «АБС Благовещенск» снижена и этому факту следует дать крайне отрицательную оценку, т.к. он полностью не зависит от компании;

- обеспечение экономической безопасности за счет стабильности работы с поставщиками в 2022 г. и 2023 г. было нарушено за счет отклонения договоров поставки ТМЦ и их возврата. В эти годы экономическая безопасность была снижена. На конец 2024 г. поставки полностью происходили в оптимальном режиме;

- рост доли расходов на обеспечение функционирования логистических процессов приводит к снижению экономической безопасности. Затраты, формирующие бюджет подсистемы логистического управления, превышают пороговое значение. Следует оценить это отрицательно, т. к. рост затрат и их пере-

расход негативно влияет на уровень получаемой прибыли, ограничивая ее возможный прирост.

Далее составлена таблица 37 для отражения интегрального показателя логистической безопасности.

Таблица 37 – Интегральный показатель логистической безопасности

Показатель	Пороговое значение	Отклонения от порогового значения			Комментарии
		2022 г.	2023 г.	2024 г.	
Доля просроченной задолженности	0,04	0	0	0	Не влияет на уровень экономической безопасности
Уровень негативной информации	0,02	-0,05	-0,17	-0,12	Снижает экономическую безопасность
Количество отклоненных закупок	0	-4	-1	0	Снижает экономическую безопасность
Доля расходов на логистические операции	0,11	-0,01	-0,02	-0,03	Снижает экономическую безопасность
Интегральный показатель	x	-4,06	-1,19	-0,15	X

Логистическая компонента экономической безопасности в негативную сторону определяет ее динамику. Положительным следует считать то, что на конец рассматриваемого периода степень негативного влияния существенно ниже.

Далее в исследовании представлена оценка информационной составляющей экономической безопасности (таблица 38).

Таблица 38 – Показатели информационной безопасности ООО «АБС Благовещенск» за период 2022-2024 гг.

Показатель	Пороговое значение	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Отклонение, (+,-)	
					2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Количество утечек информации по вине персонала	0	0,04	0,05	0,06	0,01	0,01
Количество утечек информации по вине руководящего персонала	0	0	0	0	0	0
Количество утечек информации по техническим причинам	0	0,01	0,01	0,02	0,0	0,01
Количество ошибок во внутренней документации	0	0,01	0,01	0,01	0,0	0,0

Информационная безопасности компании в рассматриваемом периоде имеет критическое положение, что приводит к снижению экономической безопасности:

– за рассматриваемый период времени в результате осуществления проверок физических лиц были выявлены частые случаи нарушения порядка обеспечения коммерческой тайны. В 2023 г. обнаружено наибольшее количество нарушений со стороны сотрудников;

– в отношении руководителей нарушений, связанных с распространением данных о компании за все года исследования обнаружено не было. Это следует оценить положительно, т. к. говорит о том, что руководящий персонал полностью следует правилам дисциплины. В аспекте данного фактора информационная безопасность полностью обеспечена и не вызывает снижения экономической безопасности;

– несколько возрастает доля показателя утечки информации по причине несовершенства используемой системы ее защиты, что несколько снижает уровень экономической безопасности;

– присутствие в деятельности ООО «АБС Благовещенск» текущих ошибок в составлении плановой и учетно-аналитической документации способствует снижению уровня экономической безопасности.

Дополнительно, в качестве отслеживаемого подразделением экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» показателя по данной функциональной составляющей, выступает показатель оценки юридических лиц, так как такая оценка может быть проведена только на основании циркулирующей информации (таблица 39).

В компании наблюдается активное наращивание проверок в отношении потенциальных контрагентов.

Таблица 39 – Показатели информационной составляющей экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в 2022-2024 гг. (проверка контрагентов)

Наименование показателя	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Темп прироста, %	
				2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Проверено юридических лиц, ед.	792	1148	1492	44,9	30,0
Получено негативной информации, ед.	60	216	210	260,0	-2,8
Уровень негативной информации, %	7,6	18,8	14,1	148,4	-25,2
Отклонено закупок, ед.	4	1	0	-75,0	-100,0
Сумма отклонённых закупок, млн. руб.	20,5	16,6	0	-19,0	-100,0

Так, если в 2022 году оно составляло 792 ед., то по итогам 2024 года – уже почти 1,5 тыс. ед., по годам прирост составил 44,9 % и 30,0 % соответственно. При этом, в ходе проверки выявлялось от 60 до 216 случаев негативной информации о данных юридических лицах, уровень данного показателя составил в периоде от 7,6 % в 2022 году до 18,8 % – в 2023 году, что свидетельствует о том, что существенная часть потенциальных контрагентов ООО «АБС Благовещенск» может обладать, в тех или иных аспектах, негативными характеристиками.

Кроме того, информационная составляющая экономической безопасности также проявляется в том, что часть закупочных мероприятий может быть приостановлена или отклонена подразделением экономической безопасности. Положительным здесь можно признать факт снижения количества таких случаев с 4 до нуля в периоде. Соответственно, сумма отклонённых закупок сократилась с 20,5 млн. руб. в 2022 году до нуля в 2024 году.

Далее составлена таблица 40 для отражения интегрального показателя по данной компоненте.

Таблица 40 – Интегральный показатель информационной безопасности

Показатель	Пороговое значение	Отклонения от порогового значения			Комментарии
		2022 г.	2023 г.	2024 г.	
Количество утечек информации по вине персонала	0	-0,04	-0,05	-0,06	Снижает экономическую безопасность
Количество утечек информации по вине руководящего персонала	0	0	0	0	Не влияет на уровень экономической безопасности
Количество утечек информации по техническим причинам	0	-0,01	-0,01	-0,02	Снижает экономическую безопасность
Количество ошибок во внутренней документации	0	-0,01	-0,01	-0,01	Снижает экономическую безопасность
Интегральный показатель	x	-0,06	-0,07	-0,09	X

Важную роль в составе компонент экономической безопасности играет техническая безопасность, которая помогает определить риски в отношении снижения экономической безопасности за счет фактора технической пригодности, комфортности объектов инфраструктуры и основных средств, а также за счет обеспечения поддержания санитарной обстановки с учетом существующих

требований СанПин. В таблице 41 представлены показатели оценки технической безопасности.

Таблица 41 – Показатели технической безопасности ООО «АБС Благовещенск» за период 2022-2024 гг.

Показатель	Пороговое значение	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Отклонение, (+,-)	
					2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Доля неисправных объектов инфраструктуры, %	0	0,06	0,07	0,07	0,01	0,00
Доля неисправных единиц оборудования, %	0	0,08	0,08	0,11	0,0	0,03
Доля аппаратуры службы безопасности, не соответствующей стандартам, %	0	0,03	0,02	0,01	-0,01	-0,01

По данной компоненте в расчеты компании принимаются три ключевых показателя:

– с годами происходит снижение экономической безопасности за счет повышения доли неисправных объектов инфраструктуры, что существенно расширяет риски травматизма и это следует оценить отрицательно;

– также экономическая безопасность снижается за счет роста доли неисправного оборудования и это влечет за собой рост возможностей получения травм среди основных рабочих, что также следует оценить;

– присутствие в составе ресурсного обеспечения службы безопасности определенной доли аппаратуры, не соответствующей техническим требованиям однозначно следует оценить отрицательно. Однако, она с годами снижается, т.е. в данном аспекте проявляется выравнивание ситуации с рисками, которые могут возникнуть в результате неполадок в охранной аппаратуре.

В таблице 42 представлен интегральный показатель по технической безопасности.

Таблица 42 – Интегральный показатель технической безопасности

Показатель	Пороговое значение	Отклонения от порогового значения		
		2022 г.	2023 г.	2024 г.
Доля неисправных объектов инфраструктуры, %	0	-0,06	-0,07	-0,07
Доля неисправных единиц оборудования, %	0	-0,08	-0,08	-0,11
Доля аппаратуры службы безопасности, не соответствующей стандартам, %	0	-0,03	-0,02	-0,01
Интегральный показатель	x	-0,17	-0,17	-0,19

Рост интегрального показателя говорит об усилении негативного влияния на уровень экономической безопасности.

В целях наглядной демонстрации общего состояния уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» с учетом её структурных элементов построен график (рисунок 7) по годам.

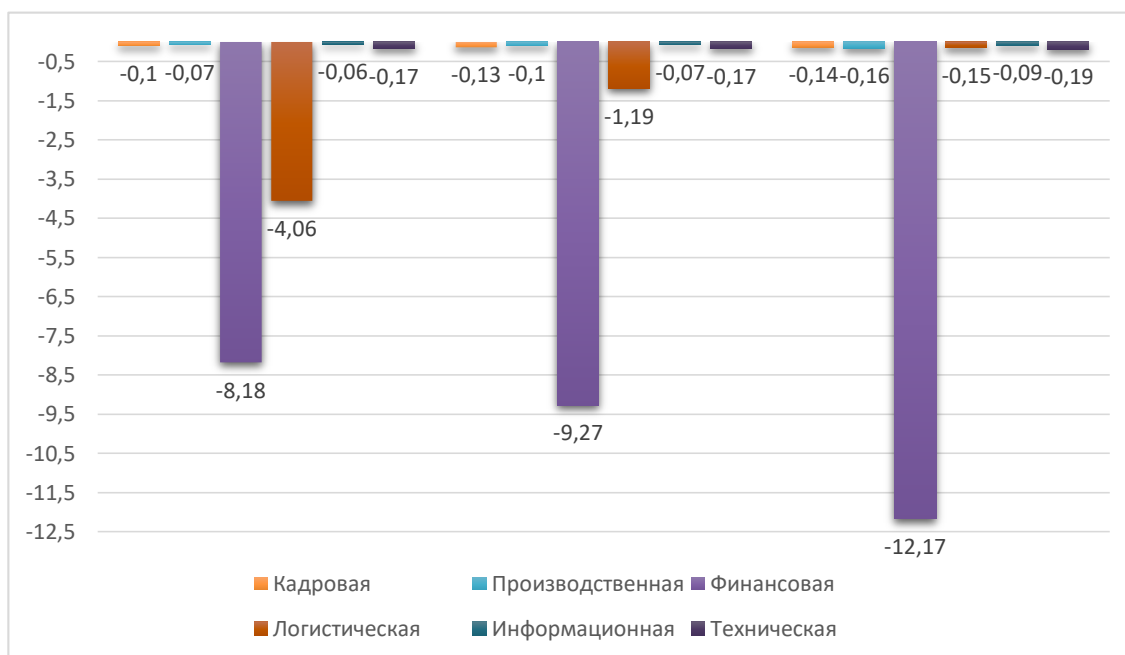


Рисунок 7 – Уровень экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в разрезе ее компонент за период 2022-2024 гг.

Как видно, абсолютное преимущество в снижении экономической безопасности имеет финансовая составляющая. Высокая доля затрат и нерациональная структура средств обеспечивают возникновение масштабной проблемы – проблемы снижения рентабельности, ликвидности и финансовой устойчивости. В 2023 г. формируется аналогичная 2022 г. ситуация, когда ключевое значение в снижении экономической безопасности имеет финансовый аспект. За счет роста доли затрат ограничивается возможный прирост прибыли, а, следовательно, и снижается уровень финансирования внутренних проектов и программ.

В ситуации 2024 г. продолжается усиление негативного воздействия финансового фактора на уровень экономической безопасности

Дополнительно далее будет приведен анализ некоторых составляющих экономической безопасности, которые так же входят в её систему, однако, в силу их не учета службой безопасности ООО «АБС Благовещенск» в методике оценки, по ним не производится расчет интегрального показателя.

Одной из таких составляющих является организационно-правовая, показатели которой представлены в таблице 43.

Таблица 43 – Показатели организационно-правовой составляющей экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в 2022-2024 гг.

Наименование показателя	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Темп прироста, %	
				2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Направлено в суд материалов проверок, ед.	6	2	8	-66,7	300,0
Возбуждено уголовных дел по направленным в суд материалам, ед.	3	0	4	-100,0	–
Количество сопровождавшихся уголовных дел, ед.	3	3	4	0,0	33,3
Количество уголовных дел, направленных в суд с обвинительным заключением, ед.	1	0	4	-100,0	–
Количество вынесенных обвинительных приговоров, ед.	1	0	1	-100,0	–

Ежегодно в суд компанией направляется от 2 до 8 дел материалов проверок. На их основании возбуждается до 4 уголовных дел, а количество сопровождаемых компанией уголовных дел в год составляет от 3 до 4 ед., что указывает на наличие у ООО «АБС Благовещенск» значимого риска в её хозяйственной деятельности. В суд ежегодно направляется до 4 уголовных дел с обвинительным заключением, количество вынесенных обвинительных заключение составляет от нуля до 1 дела.

Экологическая составляющая экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск» реализуется службой экономической безопасности компании совместно со службой охраны труда. Основным направлением здесь является обеспечение соблюдения работниками требований охраны труда, а также соблюдения требуемых нормативов по проведению операций. В качестве нормативного документа здесь используется СМК СТО 12-2022 ООО «АБС Благовещенск» «Система менеджмента качества. Стандарт организации. Руководство пользователя инфраструктуры аэропорта». Документом устанавливаются максимальные уровни воздействия в здании аэропорта.

Требованиями документа являются (в отношении всех пользователей аэропорта):

- внесение пользователями аэропорта платы за выбросы;
- разработка программ (планов) производственного контроля;
- проведение производственного экологического контроля;
- предоставление сведений аэропорту о лицах, ответственных за охрану окружающей среды;
- несение ответственности за нарушение законодательства РФ об охране окружающей среды.

Силовая составляющая в ООО «АБС Благовещенск» реализуется службой безопасности, которая включает в себя подразделение экономической безопасности. Оценка силовой составляющей в деятельности ООО «АБС Благовещенск» ведётся с использованием сумм предотвращённого ущерба (таблица 44).

Таблица 44 – Общий экономический эффект от деятельности службы безопасности ООО «АБС Благовещенск» в 2022-2024 гг.

Наименование показателя	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Темп прироста, %	
				2023 г. к 2022 г.	2024 г. к 2023 г.
Общий экономический эффект, млн. руб., в т. ч.:	78,4	130,8	43,5	66,8	-66,7
– прямой экономический эффект, млн. руб.	77,1	39,2	35,9	-49,2	-8,4
– предотвращённые риски нанесения экономического ущерба, млн. руб.	1,3	91,6	7,6	Многokратно	-91,7
Экономический эффект в строительстве, млн. руб., в т. ч.:	0,8	15,3	9,0	Многokратно	-41,2
– прямой эффект в строительстве, млн. руб.	0,1	14,4	9,0	Многokратно	-37,5
– предотвращённые риски нанесения экономического ущерба, млн. руб.	0,7	0,9	0,0	28,6	-100,0

Сумма общего экономического эффекта, который получен в результате функционирования системы экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск» в рассматриваемом периоде составил от 43,5 до 130,8 млн. руб., при этом прямой экономический эффект имел тенденцию к снижению – с 77,1 до 35,9 млн. руб., что указывает на снижение объёмов возможных потерь от прямых недобросовестных действий в отношении предприятия. Сумма предотвращённых рисков нанесения экономического ущерба существенно колебалась –

от 1,3 до 91,6 млн. руб., что связано с тем, что данный ущерб носит, в большинстве случаев, расчётный характер.

Сумма экономического эффекта в строительстве существенно меньше, и колеблется в периоде от 0,8 до 15,3 млн. руб., причём основной объём приходится на прямой эффект – от 0,1 до 14,4 млн. руб., тогда как предотвращённые риски составляют от нуля до 0,9 млн. руб.

На основании проведённого исследования элементов, составляющих далее осуществим общую оценку экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», что представлено в таблице 45.

Таблица 45 – Оценка экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в 2022-2024 гг.

Показатель	Норматив	2022 г.	2023 г.	2024 г.	Риск ЭБ
Технико-технологическая составляющая					
Количество авиалиний	Рост в периоде	13	17	19	–
Минимальная частота рейсов		45	61	78	–
Количество пассажиров, тыс. чел.		843	914	928	–
Финансовая составляющая					
Коэффициент автономии	0,50-0,80	0,35	0,31	0,16	+
Коэффициент соотношения заёмных и собственных средств	< 1,00	1,84	2,21	5,10	+
Коэффициент манёвренности собственных оборотных средств	0,20-0,50	-0,47	-3,06	-5,51	+
Коэффициент маневренности собственного капитала	0,30-0,60	-0,30	-1,14	-2,54	+
Коэффициент текущей ликвидности	2,00	0,85	0,50	6,25	–
Предотвращённый ущерб, млн. руб.	0,0	78,4	130,8	43,5	+
Остаток дебиторской задолженности к возврату	0,0	3,7	10,5	2,7	+
Кадровая составляющая					
Доля персонала, не имеющая нарушения трудовой дисциплины	0,90	0,99	0,99	0,99	–
Коэффициент постоянства состава	0,80	0,87	0,85	0,81	–
Уровень негативной информации по соискателям	Снижение в периоде	12,6	19,6	16,9	+
Управленческая составляющая					
Профессиональный уровень руководства (экспертно)	3	3	3	3	–
Репутация предприятия (экспертно)	3	3	3	3	–
Информационная составляющая					
Вероятность сохранения коммерческой тайны (экспертно), %	100,0	100,0	100,0	100,0	–
Уровень негативной информации по контрагентам, %	Снижение в периоде	7,6	18,8	14,1	+
Сырьевая составляющая					
Коэффициент годности основных средств	0,70	0,91	0,85	0,78	–
Коэффициент автоматизации труда	0,70	0,84	0,88	0,83	–

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что основными проблемными направлениями обеспечения экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск» выступают несколько аспектов. Это, прежде всего, обеспечение финансовой безопасности, ввиду того, что по коэф-

фициентам, связанным с обеспечением собственными оборотными средствами компания имеет отрицательные значения, что обусловлено дефицитом собственных оборотных средств, ввиду активного вложения во внеоборотные средства, ввиду процесса строительства.

Кроме того, риски экономической безопасности создаются также и в части хищений – как в целом по предприятию, так и по дебиторской задолженности. В составе кадровой составляющей риск сформирован в части обеспечения необходимым персоналом, так как увеличивается доля персонала, в отношении которого присутствует негативная информация.

Схожая ситуация наблюдается и в информационной составляющей экономической безопасности, в связи с необходимостью взаимодействовать с контрагентами.

Положительными моментами деятельности по обеспечению экономической безопасности выступает снижение количества случаев выявления дисциплинарных нарушений, обеспечение полного соответствия процесса закупок требованиям, снижение объёмов дебиторской задолженности, в отношении которой требуется возврат.

Отрицательными моментами экономической безопасности выступают стабилизация количества случаев уголовных правонарушений, отсутствие выраженной динамики по количеству физических и юридических лиц, в отношении которых есть негативная информация.

Для того, чтобы определить ключевые составляющие экономической безопасности, по направлениям которых необходима разработка комплекса мер и предложений в силу их критического негативного воздействия, была проведена экспертная оценка среди 6-ти специалистов ООО «АБС Благовещенск».

Экспертный опрос проводился с 12 по 14 мая с использованием опросного листа, где экспертами необходимо было проранжировать составляющие в зависимости от степени их значимости и существенности влияния на общий уровень экономической безопасности. Результаты опроса представлены в таблице 46.

Таблица 46 – Результаты экспертного опроса специалистов ООО «АБС Благовещенск».

Эксперт	Наименование составляющей экономической безопасности								
	Кадровая составляющая	Информационная составляющая	Финансовая составляющая	Производственная составляющая	Техническая составляющая	Логистическая составляющая	Экологическая составляющая	Силовая составляющая	Организационно-правовая составляющая
1	2	3	1	6	7	4	9	5	8
2	2	3	1	7	6	4	8	5	9
3	3	2	1	7	5	4	9	6	8
4	3	2	1	7	6	5	9	4	8
5	2	3	1	6	7	4	8	5	9
6	3	2	1	6	7	5	9	4	8
Итого (Σ)	15	15	6	39	38	26	52	29	50
Среднее значение	2,50	2,50	1,00	6,50	6,33	4,33	8,67	4,83	8,33

Из экспертного опроса видно, что специалисты организации большинством, что финансовая составляющая, в силу её текущего критического положения является самой главной при рассмотрении направлений обеспечения и укрепления общего уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», в свою очередь, кадровая и информационная составляющая разделили 2-3 место, что также свидетельствует о значимости решения их проблем и угроз.

Дополнительно для определения наиболее существенных составляющих экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», необходимо сформировать матрицу угроз организации. Матрица представлена в таблице 47.

Таблица 47 – Матрица угроз экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Вероятность реализации (возникновения) угрозы	Возможные последствия			
	Разрушение	Критическое состояние	Тяжелое состояние	«Легкие ушибы»
1	2	3	4	5
Высокая	Повышение текучести кадров Рост правонарушений среди персонала Дестабилизация финансово-экономического состояния Утрата государственного финансирования		Рост величины заемного капитала	
Средняя	Утечка информации в результате несанкционированного доступа, взломов баз данных	Рост износа и неисправности внутренних компонентов, оборудования и комплектации аэропорта и его территории	Недостаточная осмотрительность при проверке потенциальных и текущих контрагентов	

1	2	3	4	5
Низкая		Слабая подготовка персонала службы безопасности при обеспечении силовой, транспортной безопасности	Снижение темпов автоматизации внутренних процессов Рост судебных споров и разбирательств	

Матрица угроз формировалась на основе выше проведенного анализа и опроса специалистов ООО «АБС Благовещенск», как видно из таблицы, критическими угрозами являются проблемы финансовой, кадровой и информационной составляющей. Не смотря на то, что информационная составляющая в интегральном расчете показала относительно удовлетворительные значения, тот потенциальный ущерб, который может нанести утечка информации, может оказать критическое воздействие не только на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск», но и на транспортную, физическую безопасность, а также безопасность населения, пользующееся услугами данной организации.

По итогам проведенного в пункте 2.3 исследования сформулируем следующие выводы относительно текущего состояния экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»:

а) основными направлениями формирования рисков экономической безопасности компании на сегодняшний день выступают антикорпоративные действия персонала, совершение им дисциплинарных проступков и уголовных преступлений, наличие негативной информации у потенциальных работников, проблемы с репутацией у юридических лиц, нарушения в процессе проведения закупок;

б) положительными моментами деятельности по обеспечению экономической безопасности выступает снижение количества случаев выявления дисциплинарных нарушений, обеспечение полного соответствия процесса закупок требованиям, снижение объемов дебиторской задолженности, в отношении которой требуется возврат. Отрицательными моментами экономической безопасности выступают стабилизация количества случаев уголовных правонарушений, отсутствие выраженной динамики по количеству физических и юридиче-

ских лиц, в отношении которых есть негативная информация;

в) деятельность службы безопасности, в состав которой входит подразделение экономической безопасности, обеспечивает эффект от своей деятельности, составляющий от 43,5 до 130,8 млн. руб. за год. При этом, основной объём приходится на предотвращение прямого экономического ущерба, который, однако, снижается, что свидетельствует об эффективности системы обеспечения экономической безопасности. Объём экономического эффекта в строительстве намного ниже, почти весь он приходится на прямой эффект;

г) риски экономической безопасности в компании концентрируются по таким направлениям её деятельности, как обеспечение устойчивого финансового состояния, в том числе, за счёт дефицита собственных оборотных средств и действий контрагентов, проблем с обеспечением персоналом, а также отбора контрагентов для строительства.

По итогам проведённого в главе 2 исследования сформулируем следующие выводы обобщающего характера:

а) ООО «АБС Благовещенск» является предприятием, основное направление деятельности которого – аэропортовая деятельность. Для него характерен рост объёмов предоставления услуг, рост объёмов получаемой прибыли. Предприятие входит в холдинг «Новаяпорт», который обеспечивает развитие аэропортов в стране, включая строительство нового международного терминала в г. Благовещенске;

б) внешняя среда хотя и благоприятна для ООО «АБС Благовещенск», однако, существенным образом зависит от внешнеполитического фона, который, в настоящее время, малоблагоприятен для развития сферы авиационных перевозок. Уровень конкуренции низкий, ввиду фактической локальной монополии компании в регионе. Внутренняя среда предприятия характеризуется как высоким уровнем рентабельности деятельности, так и существенным недостатком формирования собственных источников капитала, нерациональной структурой баланса, снижением уровня деловой активности. В целом предприятие характеризуется более высокими показателями рентабельности, нормы чистой

прибыли и текущей ликвидности, нежели чем в отрасли и экономике в целом, хотя и уступает по доле собственных средств и оборачиваемости активов;

в) деятельность подразделения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» позволяет получить экономических эффект в размере от 43,5 до более чем 130 млн. руб., что достигается за счёт контроля приёма на работу, изучения закупочных процедур, информационного обеспечения взаимодействия с контрагентами-юридическими лицами, правового обеспечения, включая участие в дисциплинарных разбирательствах и подачи дел в суд для возбуждения уголовных дел, истребования дебиторской задолженности и прочего. Проблемными областями, на основе матрицы угроз, были определены информационная и кадровая составляющие, но, в свою очередь, финансовая составляющая так же оказывает критическое негативное воздействие на уровень экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

3 НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ООО «АБС БЛАГОВЕЩЕНСК»

3.1 Угрозы экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Исходя из проведенного в главе 2 исследования возможно указать на следующие угрозы экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск», сформировавшиеся в текущем периоде её деятельности:

- а) недостаточный уровень финансовой устойчивости компании;

Данный недостаток обуславливается тем, что ООО «АБС Благовещенск» осуществляет строительство нового терминала, в связи с чем наращивает объёмы вложений в основные средства. При этом, размер собственного капитала в компании увеличивается не столь быстрыми темпами. Так, он в периоде вырос с 374,0 до 1456,4 млн. руб., тогда как размер вложений в основные средства вырос с 276,1 до 3060,4 млн. руб., при совокупном размере внеоборотных активов более 5 млрд. руб. В результате этого, если в начале анализируемого периода дефицит собственных источников составил 112,9 млн. руб., то на конец – уже 3,7 млрд. руб., а при необходимости учёта вложений в финансирование запасов ООО «АБС Благовещенск» дефицит собственного капитала увеличивается до 4,4 млрд. руб.

В качестве основной причины выявленной угрозы, следует отметить недостаточную величина наиболее ликвидных активов, то есть денежных средств, которые не позволяют обеспечить своевременное покрытие принятых на себя краткосрочных или текущих обязательств. Решение указанной проблемы видится в увеличении размера денежных средств ООО «АБС Благовещенск» за счет сокращения других групп активов, в частности, дебиторской задолженности, которая, как и денежные средства, является одним из компонентов оборотных активов ООО «АБС Благовещенск».

По состоянию на 2024 года размер дебиторской задолженности ООО «АБС Благовещенск» составляет 257 918 тыс. руб. Сравнительно высокая величина дебиторской задолженности компании приводит к отвлечению денежных средств из хозяйственного оборота организации, что сокращает оборачивае-

мость дебиторской задолженности, приводит к росту длительности ее обращения, а также влияет на рост финансового и операционного циклов ООО «АБС Благовещенск».

Разработка и последующее внедрение мер, направленных на снижение дебиторской задолженности ООО «АБС Благовещенск» приведет к росту величины денежных средств, при этом общая величина оборотных активов и совокупных активов компании не изменится и останется на уровне 2024 года (8 891 038 тыс. руб.).

Таким образом, в сложившихся условиях компании для устранения возникших дисбалансов в обеспечении финансовой составляющей экономической безопасности необходимо кратное наращивание размеров собственного капитала. Однако, при этом данный капитал будет продолжать вкладываться во внеоборотные активы, которые будут приносить отдачу только вместе с окончанием строительства, то есть, не ранее чем в 2026 году. В результате этого, увеличение объёмов собственного капитала будет требовать от головной компании вложений без возможности их возврата в обозримом будущем, так как приносить прибыль средства будут ещё не скоро.

б) возможность потерь ввиду антикорпоративных действий персонала. Данная угроза состоит в том, что штат ООО «АБС Благовещенск» расширяется в связи с увеличением мощностей аэропорта г. Благовещенск, а также по причине строительства нового терминала. В результате этого непосредственный контроль деятельности большинства работников компании невозможен, что имеет следствием увеличение количества случаев антикорпоративных действий, которые не могут быть определены в момент их совершения. Данные действия могут наносить как прямой, так и косвенный вред компании, в результате чего для их расследования требуется значительное количество времени. Необходимо отметить, что деятельность службы безопасности, которая обеспечивает, в том числе, и кадровую составляющую экономической безопасности, ведётся в направлении выявления негативных факторов, которые не дают возможности работникам трудоустроиваться в ООО «АБС Благовещенск». Однако,

ввиду значительного количества лиц, которые работают в организации, а также ввиду наличия текучести кадров, компания на постоянной основе сталкивается с действиями персонала, которые наносят ей ущерб. При этом, добиться полного исключения таких случаев невозможно по объективным причинам, хотя в последние годы наблюдается определённый прогресс в данном направлении.

Необходимо отметить, что антикорпоративные действия, совершаемые сотрудниками ООО «АБС Благовещенск» происходят как в сегменте строительства, так и в сегменте текущей аэропортовой деятельности компании. Хотя компания применяет технологии, которые позволяют осуществлять фиксацию значительного количества действий персонала, прежде всего, в части аэропортового обслуживания, однако, невозможно обеспечить полного контроля. Наряду с этим, зачастую действия, которые совершаются персоналом, внешне могут казаться обоснованными, однако, фактически и по их содержанию – нет. Кроме того, в отдельных случаях факты антикорпоративных действий могут выявлять в течение длительного времени после их совершения, что является следствием, например, сговора работников с целью нераскрытия их действий. В такой ситуации компания сталкивается с фактом совершённых действий, однако, за давностью времени расследование подобных случаев существенно осложняется. В этой связи для ООО «АБС Благовещенск» формируются риск, связанный с финансовыми потерями, так как в большинстве случаев совершаемые антикорпоративные действия носят корыстный характер. Наряду с этим необходимо учитывать также и тот факт, что деятельность ООО «АБС Благовещенск» по аэропортовому обслуживанию является сложной, и многоплановой, предполагающей строгое соблюдение технологии выполнения отдельных операций. Нарушение технологии их производства будет формировать технологический риск, который также необходимо учитывать при разработке мероприятий по повышению уровня экономической безопасности компании.

в) потери в связи с недобросовестными действиями контрагентов-подрядчиков в процессе строительства. Данная проблема обуславливается тем, что в условиях масштабного строительства компания не всегда имеет возмож-

ности эффективно контролировать деятельность поставщиков по предоставлению и поставкам необходимых материальных ценностей, выполнения работ и оказания услуг. В результате этого, выявление тех или иных недостатков может существенно отстоять по времени от момента совершения недобросовестных действий поставщиками. При этом, ввиду сложности работ по строительству терминала, далеко не всегда возможно выявить то или иное несоответствие требованиям, допущенное поставщиком.

Необходимо отметить, что, с одной стороны, контрагенты ООО «АБС Благовещенск» имеют предпринимательскую свободу в совершении тех или иных действий, а с другой – при взаимодействии с компанией должны соблюдать требования договоров, которые заключены с ними. Хотя служба безопасности ООО «АБС Благовещенск» осуществляет мероприятия, направленные на отсеечение недобросовестных контрагентов, однако, в анализируемом периоде от 8 % до 19 % компаний, которые стремились взаимодействовать с ООО «АБС Благовещенск» имели те или иные аспекты, которые ограничивали данное взаимодействие. Особое значение данная проблема имеет для производства строительных работ. Особенностью их производства является то, что в процессе строительства необходимо применение определённых материалов, а также тех или иных технологий строительства. При этом, данные материалы и технологии имеют различную стоимость, трудоёмкость, сложность, потребность в персонале и прочих. В этой связи распространённой в ООО «АБС Благовещенск» является ситуация, когда контрагенты, стремясь оптимизировать затраты и увеличить прибыль, не выполняют условий строительных договоров, не соблюдают технологии строительства, используют отличные от установленных материалы, совершают прочие действия, которые не предусмотрены договором. При этом, особенностью строительных работ является то, что оценить их возможно только при наличии соответствующей квалификации. ООО «АБС Благовещенск» как организация, которая ориентирована на предоставление услуг аэропортового обслуживания, зачастую не имеет подобных компетенций, что ведёт к нарушениям в технологии строительства, и формирует технологический риск.

Он заключается в возможности потерь на переделку уже построенного, причём не только финансовых, но также трудовых, организационных и временных. Соответственно, нарушение технологии строительства ставит под вопрос обеспечение технологического процесса в ООО «АБС Благовещенск» в целом, так как параметры возводимого здания и сооружений могут не соответствовать тем, которые предполагались разработчиком изначально, создавая, таким образом, риски невозможности технологического процесса на предприятии.

Наряду с этим, в качестве другого риска в рамках данной проблемы выступает риск формирования убытков, связанный с необходимостью осуществления переделок, возврата перечисленных авансов за некачественно сделанную работу, затраты на приобретение материальных ресурсов для переделок и прочие. Кроме того, здесь также можно говорить и о формировании имиджевого риска, так как если деятельность контрагента, которая носила для ООО «АБС Благовещенск» критический характер, привела к негативным последствиям, это будет негативно влиять на имидж компании. Это тем более важно в условиях, когда аэропорт г. Благовещенска является на территории Амурской области крупнейшим, и единственным межрегиональным и международным. Следствием этого может являться отток пассажиров к аэропортам-конкурентам.

Исходя из рассмотренных проблем обеспечения экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» и формируемых ими рисков для деятельности предприятия, составим следующую таблицу 48. Как видно из данной таблицы, для второй и третьей проблем, за исключением имиджевого риска у последней проблемы, в целом совпадают формируемые риски, что позволяет реализовывать мероприятия, направленные одновременно на две выявленных проблемы.

Таблица 48 – Выявленные риски деятельности ООО «АБС Благовещенск»

Проблемы обеспечения экономической безопасности	Формируемые риски
Недостаточный уровень финансовой устойчивости компании	Риск ликвидности
	Риск прерывания деятельности
Возможность потерь ввиду антикорпоративных действий персонала	Риск формирования убытков
	Технологический риск
Потери в связи с недобросовестными действиями контрагентов-подрядчиков в процессе строительства	Технологический риск
	Риск формирования убытков
	Имиджевый риск

С учётом выявленных проблем обеспечения экономической безопасности необходимо разработать мероприятия по повышению экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск».

3.2 Мероприятия по повышению уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Основные угрозы, присущие деятельности ООО «АБС Благовещенск», выявленные в ходе проведенного анализа экономической безопасности организации:

а) для минимизации (устранения) угрозы нарушения финансовой устойчивости и ликвидности компании необходимо снизить дебиторскую задолженность ООО «АБС Благовещенск», повысить ее оборачиваемость с помощью системы финансового контроллинга, основной целью которой станет контроль текущего уровня, движения и оборачиваемости дебиторской задолженности ООО «АБС Благовещенск».

б) формирование механизма раннего выявления нарушений в компании. Данное мероприятие предполагает, что в ООО «АБС Благовещенск» будет сформирован механизм, с помощью которого будет возможным выявлять действия персонала, наносящие ущерб его деятельности.

в) найм внешних специалистов для обеспечения независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей. Данное мероприятие состоит в том, чтобы снизить риски, возникающие в связи с деятельностью контрагентов-поставщиков и исполнителей, в связи с нарушением ими технологии строительства, поставки некачественных материалов, некачественного выполнения работ и подобных.

Характеристика предложенных мероприятий представлена в таблице 49.

Таблица 49 – Выявленные риски деятельности ООО «АБС Благовещенск»

Угрозы	Мероприятия	Содержание мероприятия
1. Угроза нарушения финансовой устойчивости и ликвидности	Создание системы финансового контроллинга за счет средств нераспределенной прибыли	Организация обладает существенным размером нераспределенной прибыли, но так же и высоким уровнем дебиторской задолженности. Предлагается создать систему финансового контроллинга, которая будет включать в себя план-график платежей дебиторов, своевременно уведомлять их о сроках и размерах задолженностей, осуществлять разбирательства в отношении просроченной

Угрозы	Мероприятия	Содержание мероприятия
		задолженности, внутренняя оценка состояния, платежеспособности дебитора для определения значимости последующего сотрудничества с ним.
2. Угроза потерь ввиду антикорпоративных действий персонала	Формирование механизма раннего выявления нарушений в компании	В ООО «АБС Благовещенск» планируется создать механизм для выявления действий персонала, наносящих ущерб деятельности компании. Этот механизм включает: - анонимный канал связи с администрацией; - информирование работников о канале и его работе; - премирование информаторов. Для этого будет использоваться Телеграм-бот, который будет принимать сообщения о нарушениях и отправлять ответы для подтверждения получения информации.
3. Угроза потерь в связи с недобросовестными действиями контрагентов-подрядчиков в процессе строительства.	Найм внешних специалистов для обеспечения независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей	Мероприятие направлено на снижение рисков, связанных с контрагентами, такими как нарушение технологий и некачественные материалы. УКС ООО «АБС Благовещенск» предоставит требования контролёру для мониторинга их выполнения. По итогам контроля будет составляться отчёт, что поможет принять меры к нарушителям и повысить качество строительства, уменьшая риски и убытки.

Далее следует рассмотреть каждое мероприятие подробнее.

В системе, которая предложена в рамках первого мероприятия, важно достичь системности и слаженности, что выражается в четкой градации действий персонала компании в рамках реализации системы финансового контроллинга, недопущение дублирования полномочий и строгий контроль над реализацией предложенных действий.

Ожидаемыми результатами предложенного мероприятия являются:

- снижение величины дебиторской задолженности, что приведет к снижению размера быстрореализуемых активов, в состав которых входит дебиторской задолженности и росту величины наиболее ликвидных активов, в состав которых входят денежные средства;
- рост оборачиваемости дебиторской задолженности и сокращение периода ее обращения, что приведет к более быстрому расчету контрагентов по имеющейся задолженности;
- сокращение операционного и финансового циклов в результате снижения величины дебиторской задолженности компании;

- оптимизация индикаторов финансовой устойчивости, что приведет к достижению более устойчивого уровня финансовой безопасности компании и экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» в целом.

Таким образом, предложенные меры способны положительным образом отразиться на экономических результатах деятельности компании.

Необходимость во втором мероприятии обуславливается невозможностью полного контроля над всеми работниками, особенно, учитывая значительный неформальный объём их взаимодействия друг с другом. Суть данного механизма состоит в:

- формировании анонимного канала связи работников с администрацией;
- доведении информации о наличии данного канала до всех работников и его функционировании;
- проведения премирования источника информации при выявлении фактов антикорпоративных действий, позволивших предотвратить нанесение ущерба для предприятия.

Под анонимным каналом связи работников с администрацией понимается бот в сети Телеграм, с помощью которого возможно донесение информации относительно имевших место нарушений деятельности работников.

В настоящее время Телеграм-боты используются для автоматизации рутинных действий пользователя, для которых возможно применение простых правил обработки.

Такой Телеграм-бот должен:

- информировать пользователя о своих функциях;
- принимать сообщение от пользователя об имевших место нарушениях в трудовой деятельности работников;
- формировать ответное сообщение.

Ответное сообщение будет свидетельствовать о том, что информация от её отправителя получена, и принята в последующую разработку с целью проверки и принятия того или иного решения на её основании.

Предлагается следующий механизм работы (рисунок 8).

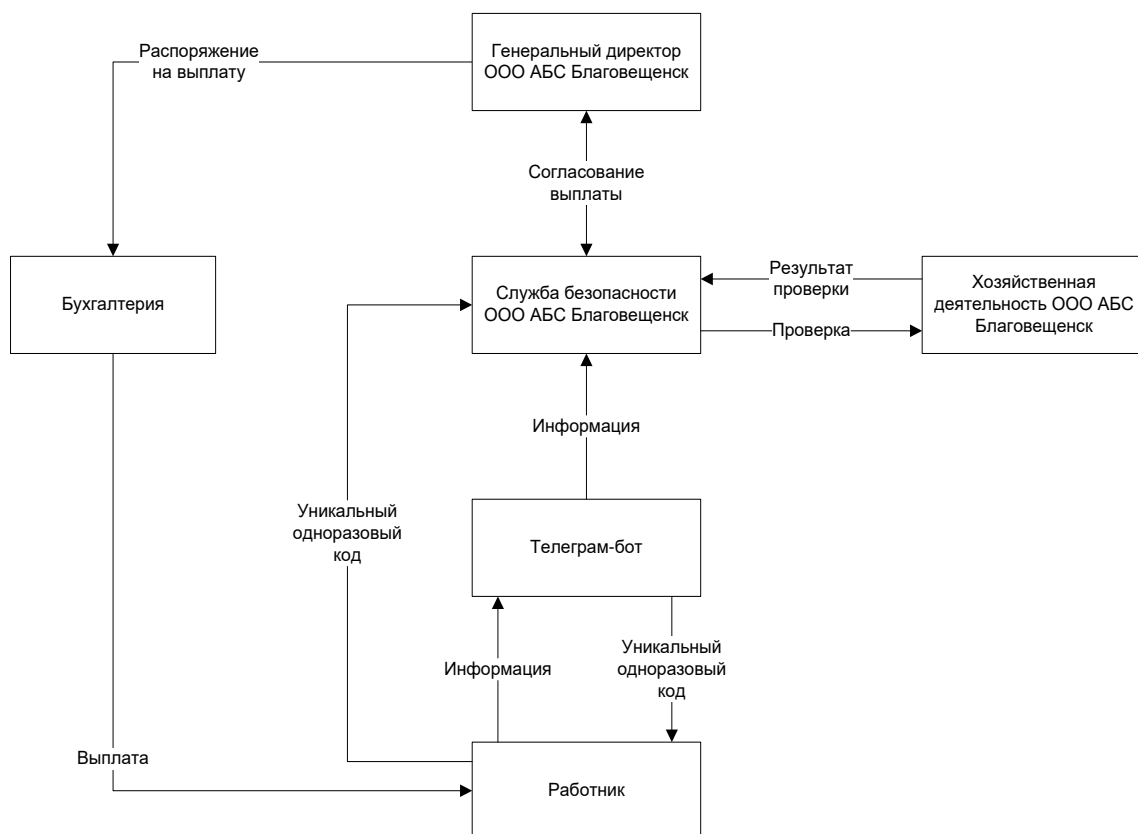


Рисунок 8 – Предлагаемый механизм раннего выявления нарушений в компании с помощью Телеграм-бота

Предполагается, что работник, ставший свидетелем тех или иных нарушений в деятельности других работников, а также в случае наличия других фактов, будет отправлять информацию в Телеграм-бот. При отправке значимой информации данной информации будет присваиваться уникальный одноразовый код. Данный код необходим для идентификации лица, которое передало информацию.

После того, как информация была получена Телеграм-ботом, она будет передана в Службу безопасности ООО «АБС Благовещенск». Данная служба осуществляет фильтрацию информации, а также формирует уникальный одноразовый код в случае её значимости для предприятия. После этого, данная служба осуществляет проверку полученной информации по имеющимся у неё каналам, в результате чего формируется вывод о достоверности или недостоверности информации, её значимости для целей обеспечения экономической безопасности, либо незначимости.

В том случае, когда информация подтверждается, и имеет значение для ООО «АБС Благовещенск», Служба безопасности компании, совместно с другими подразделениями, предпринимает меры по минимизации ущерба. После этого, проводится согласование с Генеральным директором ООО «АБС Благовещенск» относительно мер поощрения лица, которое предоставило данную информацию.

Лицо, которое предоставило информацию, и которая подтверждена Службой безопасности компании как значимая, обращается в неё с предоставлением уникального одноразового кода. Служба безопасности сверяет полученный от лица код с выданным, и идентифицирует предоставленную информацию.

На основании согласования решения относительно премирования предоставившего информацию лица, Генеральным директором делается распоряжение на выплату денежных средств по представлению Службы безопасности компании в Бухгалтерию ООО «АБС Благовещенск».

Бухгалтерия компании, в свою очередь, осуществляет выплату средств лицу, которое предоставило информацию в виде премии, увеличивая её размеры.

Уникальный одноразовый код после его предъявления навсегда выводится из использования. Необходимо отметить, что при таком подходе полный объём сведений относительно лица, которое предоставило информацию, имеет только

Служба безопасности ООО «АБС Благовещенск», и только после предъявления уникального одноразового кода. При этом, Генеральный директор имеет только предоставленную информацию, а Бухгалтерия – только сумму выплаты и получателя.

В результате этого удастся сохранить конфиденциальность источника информации. Для реализации третьего мероприятия предлагается схема взаимодействия сторон при проведении независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей (рисунок 9).

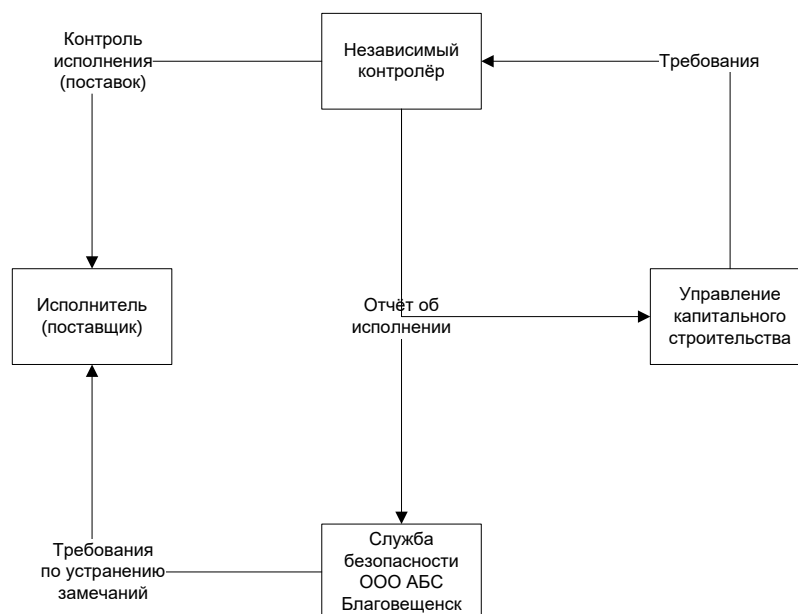


Рисунок 9 – Схема взаимодействия сторон при проведении независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей

Предполагается, что Управление капитального строительства (УКС) ООО «АБС Благовещенск» будет осуществлять предоставление требований по поставкам (исполнению работ), которые закреплены ранее договором, независимому контролёру. При этом, независимый контролёр будет осуществлять контроль исполнения требований со стороны исполнителя (поставщика). По итогам проведения контроля независимый контролёр будет предоставлять отчёт об исполнении поставок (выполнения работ), как в УКС ООО «АБС Благовещенск», так и в службу безопасности компании. Это необходимо для того, чтобы принять меры, направленные на выполнение исполнителем (поставщиком) договорных обязательств, которые были нарушены в процессе поставки (выполнения работ).

В качестве положительного результата реализации данного мероприятия следует ожидать снижение количества случаев неисполнения требований договора, а также повышение качества строительства в целом, что приведёт к снижению как технологического, так и имиджевого риска. Наряду с этим, сократится риск формирования убытков, так как независимым оценщиком проверка будет проводиться в момент исполнения обязательств, что не даст развиваться

ситуации в негативном ключе.

Для реализации данных мероприятий следует спрогнозировать затраты по необходимым ресурсам (таблица 50).

Таблица 50 – Планирование ресурсов и затрат на реализацию комплекса мероприятий по повышению экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Мероприятие	Состав затрат	Сумма, руб.
1.Создание системы финансового контроллинга за счет средств нераспределенной прибыли	Аналитические системы – 180 000 руб. Инструменты бизнес-аналитики – 20 000 руб.	200 000
2.Формирование механизма раннего выявления нарушений в компании	Разработка телеграмм-бота, который будет принимать сообщения о нарушениях и отправлять ответы для подтверждения получения информации от 100 000 руб.	100 000
3.Найм внешних специалистов для обеспечения независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей	Оплата работы (услуги) специалиста по обеспечению независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей от 200 000 руб. в месяц.	200 000
Итого		2 700 000

Из данных представленных в таблице видно, что итоговая сумма затрат составляет 2 700 000 рублей.

3.3 Оценка влияния предложенных мероприятий на уровень экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

С целью определения влияния предложенных мероприятий на уровень экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» рассмотрим экономический эффект от их реализации:

а) угроза нарушения финансовой устойчивости и ликвидности компании.

Важно отметить, что для внедрения данного мероприятия, требуются финансовые расходы на оплату услуг специалистов ООО «АБС Благовещенск», которые будут задействованы в реализации системы финансового контроллинга. Предложенное мероприятие было вынесено на рассмотрение руководства ООО «АБС Благовещенск», которое высказало свое одобрение по поводу предложенных мер, при этом в качестве потенциальной величины финансирования, была определена сумма 200 тыс. руб.

Потенциальный экономический эффект от внедрения предложенного ме-

роприятия заключается в сокращении величины дебиторской задолженности, как минимум, на 50 % от уровня 2024 года (по мнению руководства ООО «АБС Благовещенск»), то есть на 128 959 тыс. руб. (50 % от 257 918 тыс. руб. – величина дебиторской задолженности компании на 31.12.2024 года), что приведет к росту величины денежных средств на 128 959 тыс. руб. и составит 498 308 тыс. руб. (величина денежных средств на 2024 года равна 369 349 тыс. руб.).

Таким образом, с учетом представленных финансовых вложений, экономический эффект от внедрения предложенного мероприятия составит 128 759 тыс. руб. Более подробно, ожидаемые экономические результаты от внедрения предложенных мер представлены в таблице 51.

Таблица 51 – Экономические результаты от внедрения предложенных мер по минимизации угроз нарушения финансовой устойчивости и ликвидности в ООО «АБС Благовещенск»

Показатель	Факт в 2024 году	После внедрения мер	Изменение	
			абсолютное	относительное, процент
Дебиторская задолженность на конец года, тыс. руб.	257918	128959	-128959	-50
Среднегодовая величина дебиторской задолженности, тыс. руб.	276714,5	212235	-64479,5	-23,30
Денежные средства на конец года, тыс. руб.	2438628	2567587	128959	5,29
Выручка, тыс. руб.	3189685	3189685	-	-
Оборачиваемость дебиторской задолженности, оборотов	11,53	15,03	3,50	30,38
Период обращения дебиторской задолженности, дни	31,66	24,29	-7,38	-23,30

Представленные в таблице 50 сведения определяют снижение величины дебиторской задолженности ООО «АБС Благовещенск» после внедрения предложенных мероприятий на 128 959 тыс. руб. или 50 % от уровня 2024 года, что приведет к сокращению среднегодовой величины дебиторской задолженности компании на 64 479,5 тыс. руб. (или 23,30 % от 2024 года). В качестве положительных результатов от внедрения предложенных мер следует подчеркнуть рост оборачиваемости дебиторской задолженности ООО «АБС Благовещенск» на 3,50 оборотов или 30,38 %, что приведет к сокращению длительности одного оборота дебиторской задолженности на 7,38 дней или 23,30 %.

Представленные результаты определяют положительное влияние пред-

ложенных в рамках выпускной квалификационной работы мер на экономические показатели деятельности ООО «АБС Благовещенск».

б) формирование механизма раннего выявления нарушений в компании;

Дадим оценку данного механизма с позиции обеспечения экономической безопасности. Для этого, будем исходить из того, что наличие у персонала информации о функционировании такой системы, а также данной информации у соискателей на работу в компании, будет вести к тому, что уровень отсева соискателей будет ниже. Это будет происходить по той причине, что кандидаты, имеющие ту или иную компрометирующую информацию, не будут обращаться в компанию как потенциальные работники, и, следовательно, уровень показателя уменьшится.

По итогам 2024 года прямой экономический эффект от деятельности службы безопасности ООО «АБС Благовещенск» составил 35,9 млн. руб., а уровень лиц, имеющих негативную информацию, составил 16,9 %. Будем предполагать, что за счёт реализации предлагаемого мероприятия уровень снижения негативной информации составит 60 %. Причиной выбора данного уровня является то, что предлагаемый механизм позволяет обратиться с информацией любому сотруднику предприятия, причём он останется анонимным. В этих условиях можно ожидать высокого уровня доверия к компании и данному механизму со стороны работников, в результате чего он будет широко использоваться. Соответственно, игнорировать наличие такой системы будут только работники, которые либо не знают о данной системе, либо намеренно идут на нарушение.

Тогда, доля лиц, по которым будет такая информация, составит:

$$Л_{ни} = 16,9 \times (100 \% - 60 \%) = 6,8 \%$$

Принимая пропорциональность экономического эффекта от реализации предлагаемого механизма и уровня лиц, по которым имеется негативная информация, получим, что размер эффекта составит:

$$\mathcal{E} = \frac{6,8\%}{16,9\%} \times 35,9 = 14,4 \text{ млн. руб.}$$

Следовательно, предотвращённый ущерб в компании составит:

$$ПУ = 35,9 - 14,4 = 21,5 \text{ млн. руб.}$$

в) найм внешних специалистов для обеспечения независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей.

Дадим оценку влияния данного мероприятия на экономическую безопасность ООО «АБС Благовещенск». По итогам рассматриваемого периода сумма предотвращённого ущерба в строительстве составила от 0,8 до 15,3 млн. руб. в год. Средний размер предотвращённого ущерба в год составил:

$$ПУ_{ср} = \frac{0,8 + 15,3 + 9,0}{3} = 8,4 \text{ млн. руб.}$$

Необходимо отметить, что в настоящее время независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей не проводится, в связи с тем, что у работников предприятия часто для этого не имеется достаточной квалификации. В этой связи уровень раскрытия подобных нарушений возможно определить в размере 30 %.

Следовательно, потенциальный размер нарушений в ООО «АБС Благовещенск» при проведении строительных работ составит:

$$ПН = \frac{8,4}{30\%} = 28,0 \text{ млн. руб.}$$

При реализации данного мероприятия возможно ожидать, что уровень раскрытия недостатков в деятельности поставщиков составит 85 %. Выбор данного уровня обуславливается невозможностью раскрытия всех несоответствий, ввиду специфики строительных работ – наличия скрытых работ, больших объёмов материальных ценностей, большого количества промежуточных звеньев в процессе строительства и прочих.

Следовательно, объём выявленных несоответствий составит:

$$ВН = 28 \times 85 \% = 23,8 \text{ млн. руб.}$$

Следует отметить, что за счёт выявленных несоответствий возможно уменьшение объёмов долга ООО «АБС Благовещенск» за произведённые поставки.

При реализации данного мероприятия также возможно ожидать и снижения уровня негативной информации о контрагентах. Так, наличие системы независимого контроля будет предотвращать взаимодействие с компанией контрагентов, которые ранее, пользуясь тем, что компания не может в полной мере проводить мероприятия по оценке поставок и выполнения работ, поставляли низкокачественные или негодные материалы.

В связи с этим дадим оценку такого влияния. Исходя из принципа 80 : 20, будем предполагать, что только 20 % от ранее взаимодействовавших с ООО «АБС Благовещенск» контрагентов не откажутся от взаимодействия с компанией, зная о том, что в ней функционирует предлагаемая система контроля. Тогда, доля предприятий, по которым будет выявляться негативная информация, составит:

$$\text{УП} = 14,1 \% \times 20 \% = 2,8 \%$$

Следовательно, будет зафиксировано существенное снижение количества таких случаев.

Обобщенный эффект от реализации предложенных мероприятий представлен в таблице 52.

Таблица 52 - Прогноз экономической эффективности от реализации предложенных мероприятий ООО «АБС Благовещенск»

Направление совершенствования	Показатель	Фактическое значение	Прогнозное значение	Отклонение	
				Абсолютное	Относительное, %
1.Повышение финансовой устойчивости за счет оптимизации дебиторской задолженности	Дебиторская задолженность, тыс. руб.	257 918	128959	-128959	-50
2.Повышение информационной безопасности, с помощью телеграмм-бота, который будет принимать сообщения о нарушениях и отправлять ответы для подтверждения получения информации	Уровень негативной информации по контрагентам, %	14,1	5	- 9,1	-
3.Улучшение состояния кадровой безопасности, с помощью найма специалистов	Уровень негативной информации по соискателям, %	16,9	6,8	- 10,1	-

С учётом сделанных расчётов дадим оценку влияния предложенных мероприятий на уровень экономической безопасности компании (таблица 53).

Таблица 53 – Оценка уровня влияния предложенных мероприятий на уровень экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск»

Показатель	Норматив	2024 г.	План	Риск ЭБ
Финансовая составляющая				
Коэффициент автономии	> 0,50-0,80	0,16	0,19	+
Коэффициент соотношения заёмных и собственных средств	< 1,00	0,20	0,23	+
Коэффициент манёвренности собственных оборотных средств	> 0,20-0,50	-3,54	-2,86	+
Коэффициент маневренности собственного капитала	> 0,30-0,60	-2,54	-2,01	+
Коэффициент текущей ликвидности	> 2,00	-0,66	-0,62	–
Предотвращённый ущерб, млн. руб.	0,0	43,5	0,9	–
Остаток дебиторской задолженности к возврату	0,0	2,7	1,35	–
Кадровая составляющая				
Доля персонала, не имеющая нарушения трудовой дисциплины	0,90	0,99	–	–
Коэффициент постоянства состава	0,80	0,81	–	–
Уровень негативной информации по соискателям, %	Снижение в периоде	16,9	6,8	–
Профессиональный уровень руководства (экспертно)	3	3	3	–
Репутация предприятия (экспертно)	3	3	3	–
Информационная составляющая				
Вероятность сохранения коммерческой тайны (экспертно), %	100,0	100,0	100,0	–
Уровень негативной информации по контрагентам, %	Снижение в периоде	14,1	2,8	–
Сырьевая составляющая				
Коэффициент годности основных средств	0,70	0,78	0,78	–
Коэффициент автоматизации труда	0,70	0,83	0,83	–

Анализ представленных в таблице данных позволяет сделать вывод о том, что после реализации предложенных мероприятий в ООО «АБС Благовещенск» основной объём изменений будет сосредоточен в финансовой составляющей экономической безопасности. При этом, несмотря на значительный масштаб мероприятий к реализации, по ряду составляющих достичь целевых показателей не удастся. В частности, по коэффициенту автономии, который имеет минимальное значение в размере 0,50 достигнутый уровень составит 0,19, что, тем не менее, больше, чем до реализации мероприятия.

Наряду с этим, в компании также будет сохраняться недостаточный уровень соотношения заёмных и собственных средств. При нормативном значении в размере 1,00 и менее, у ООО «АБС Благовещенск» значение показателя будет составлять 0,23, что недостаточно, хотя и ближе к норме, чем в 2024 году.

Кроме того, не удастся полностью ликвидировать дефицит собственных

оборотных средств, что является следствием как значительного объёма вложений во внеоборотные активы, так и недостатком собственного капитала. Общий объём дефицита составит около 0,7 млрд. руб., в результате чего хотя коэффициент манёвренности и сократится с 3,54 до 2,86, однако, продолжит оставаться отрицательным. Аналогичная ситуация и по коэффициенту манёвренности собственного капитала. Если норматив данного коэффициента составляет от 0,30 до 0,60, то у ООО «АБС Благовещенск» по факту в 2024 году значение показателя составило минус 2,54, по причине значительного (3,7 млрд. руб.) дефицита собственных оборотных средств. По итогам планового периода ожидается, что значение показателя будет иметь существенно меньшее отрицательное значение, которое составит минус 2,01. Данные факты свидетельствуют о том, что хотя предложенные мероприятия по повышению уровня экономической безопасности в части её финансовой составляющей будут положительно влиять на предприятие, тем не менее, полностью решить накопившиеся проблемы невозможно.

Следует отметить, что положительная динамика будет также наблюдаться и по предотвращённому ущербу, размер которого сократится с 43,5 до 0,9 млн. руб. При этом, такое сокращение обуславливается невозможностью или высокой сложностью нанесения ущерба компании ввиду действия соответствующих механизмов – механизма раннего информирования и механизма привлечения к оценке независимых экспертов в строительной области. За счёт данного мероприятия также удастся снизить до нуля остаток дебиторской задолженности к возврату, так как она перестанет образовываться ввиду действий контрагентов.

В рамках кадровой составляющей ожидается снижение уровня негативной информации по соискателям с 16,9 % до 6,8 % в периоде, а по информационной составляющей снижение негативной информации по контрагентам составит с 14,1 % до 2,8 %.

По остальным составляющим экономической безопасности, рассматриваемым как ключевые, в ООО «АБС Благовещенск» не ожидается их изменений в

негативную сторону и формирования дополнительных проблем обеспечения экономической безопасности.

По итогам проведённого в главе 3 исследования направлений повышения уровня экономической безопасности ООО «АБС Благовещенск» возможно сформулировать следующие выводы обобщающего характера:

а) в качестве основных проблем обеспечения экономической безопасности в компании выделены такие проблемы, как недостаточный уровень финансовой устойчивости компании, возможность потерь ввиду антикорпоративных действий персонала, а также потери в связи с недобросовестными действиями контрагентов-подрядчиков в процессе строительства. Данные проблемы ведут к формированию таких рисков предприятия, как риски ликвидности, прерывания деятельности, формирования убытков, имиджевому и технологическому риску;

б) первым предлагаемым мероприятием выступает создание системы финансового контроллинга за счет средств нераспределенной прибыли. В рамках мероприятия предлагается создать систему финансового контроллинга, которая будет включать в себя план-график платежей дебиторов, своевременно уведомлять их о сроках и размерах задолженностей, осуществлять разбирательства в отношении просроченной задолженности, внутренняя оценка состояния, платежеспособности дебитора для определения значимости последующего сотрудничества с ним. Создание и эффективное функционирование такой системы позволит обеспечить возврат денежных средств и накопления собственного капитала.

в) вторым предложенным мероприятием является формирование механизма раннего выявления нарушений в компании. Он предполагает запуск Телеграм-бота, в который работниками будут сообщаться факты о нарушениях, допущенных работниками в деятельности. Предложена схема взаимодействия в рамках данного механизма, предполагающая выдачу уникального одноразового кода, служащего основанием для вознаграждения лица, сообщившего информацию. Оценка влияния данного мероприятия на деятельность ООО «АБС Благовещенск» показала, что сумма предотвращённого ущерба составит 21,5 млн.

руб.;

г) третьим предлагаемым мероприятием является найм внешних специалистов для обеспечения независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей. Это позволит уменьшить вероятность производства работ по строительству с нарушениями, а также избежать поставок некачественных материалов, некачественного выполнения работ контрагентами (исполнителями). Ожидается снижение невзысканной дебиторской задолженности в размере 2,7 млн. руб., уменьшение потерь на 23,8 %, а также уменьшение вероятности выявления компаний с негативной информацией с 14,1 % до 2,8 %;

д) оценивая влияние предложенных мероприятий в целом можно сделать вывод о том, что хотя они окажут существенное влияние на финансовую составляющую, однако, за счёт них не удастся ликвидировать дефицита собственных оборотных средств в размере 0,7 млрд. руб., а также добиться нормативного уровня ряда финансовых коэффициентов. С другой стороны, за счёт мероприятий станет возможным существенно улучшить кадровую и информационную составляющую деятельности ООО «АБС Благовещенск».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Под экономической безопасностью аэропорта следует понимать такое его состояние, при котором обеспечивается возможность как его функционирования, так и обеспечения перспективных потребностей в безопасности, а также гарантируется эффективное использование имеющихся у него ресурсов в условиях влияния на его деятельность комплекса внешних и внутренних факторов.

В качестве основных задач экономической безопасности аэропортовой организации входят обеспечение высокого уровня обеспеченности материально-техническими ресурсами, кадровым составом, обеспечение финансовой стабильности, инновационной безопасности, экологических требований, а также обеспечение физической безопасности. В качестве основных принципов, в данном случае, выступают принципы предупреждения и профилактики угроз, комплексности, нормирования, принципы мониторинга, правового соответствия, оптимального сочетания прозрачности и конфиденциальности защитных мер, а также экономической целесообразности.

Основными этапами деятельности по обеспечению экономической безопасности аэропорта выступают рассмотрение этого как общегосударственной проблемы, определение необходимых действий на различных уровнях, выявление аспектов экономической безопасности аэропорта, определение индикаторов, разработка мероприятий по обеспечению экономической безопасности аэропорта в виде стратегий и механизмов.

Основными рисками экономической безопасности деятельности аэропорта выступают технологические риски, риски ухудшения аэропорта в отрасли, риск потери доли рынка, риск уменьшения потоков через аэропорт. Отраслевыми рисками авиатранспорта на сегодняшний день являются риски обслуживания воздушных судов иностранного производства, риски изменения валютного регулирования, риски изменения правил таможенного контроля и пошлин, изменение требований по лицензированию деятельности, изменение систем международного и российского регулирования авиаперевозок.

В качестве специфических факторов, оказывающих влияние на аэропортовую деятельность, выступают изменения в уровне экономической активности региона и его демографических показателях, проведение работ по реконструкции аэропортовых комплексов, ужесточение федеральных авиационных правил.

Общим подходом к оценке экономической безопасности предприятий, в том числе, сферы авиационного транспорта и аэропортового обслуживания, является применение в качестве индикаторов показателей платёжеспособности, ликвидности и финансовой устойчивости. Однако, данный подход не учитывает нефинансовых аспектов деятельности указанных предприятий.

С целью повышения объективности оценки уровня экономической безопасности предприятий авиационного транспорта возможно использование отраслевых показателей их деятельности нефинансового характера, таких, как уровень отрасли и уровень ресурсов предприятия. Кроме того, возможно привлечение таких групп индикаторов, как финансовые, кадровые, управленческие, сырьевые, индикаторов материальной мотивации и других. Однако, выбор индикаторов обуславливается выявленными угрозами экономической безопасности, и должен быть обоснован ими.

Методология оценки уровня экономической безопасности предприятия аэропортового обслуживания включает такие методы, как мониторинг основных экономических показателей, сравнение динамики с отраслью и экономикой, методы экспертной оценки, оптимизации, количественного ущерба от реализации рисков и прочих. Однако, результаты, получаемые различными методами несопоставимы друг с другом, в связи с чем возможным является применение различных методов оценки исходя из конкретной цели исследования.

ООО «АБС Благовещенск» является предприятием, основное направление деятельности которого – предоставление услуг аэропортового обслуживания. Для него характерен рост объёмов предоставления услуг, численности работников, рост объёмов получаемой прибыли. Предприятие входит в холдинг «Новопорт», который обеспечивает развитие аэропортов в стране, включая строительство нового международного терминала в г. Благовещенске.

Внешняя среда для ООО «АБС Благовещенск» в целом имеет благоприятный характер, уровень конкуренции невысок, однако, на отрасль авиационных перевозок существенно влияют внешние по отношению к РФ факторы, прежде всего, введение санкций, что ведёт к уменьшению объёмов таких перевозок. При этом, ключевым фактором, который компания не сможет купировать, и который может существенно ухудшить её положение на рынке, выступает отказ от финансирования строительства нового терминала.

Внутренняя среда компании характеризуется противоречивостью факторов. С одной стороны, для неё характерен более высокий уровень рентабельности в сравнении с отраслью и экономикой в целом, однако, она также характеризуется нерациональностью формирования баланса, недостатком собственных источников финансирования, снижением уровня деловой активности и рентабельности.

Основными направлениями формирования рисков экономической безопасности компании на сегодняшний день выступают антикорпоративные действия персонала, совершение им дисциплинарных проступков и уголовных преступлений, наличие негативной информации у потенциальных работников, проблемы с репутацией у юридических лиц, нарушения в процессе проведения закупок.

Положительными моментами деятельности по обеспечению экономической безопасности выступает снижение количества случаев выявления дисциплинарных нарушений, обеспечение полного соответствия процесса закупок требованиям, снижение объёмов дебиторской задолженности, в отношении которой требуется возврат. Отрицательными моментами экономической безопасности выступают стабилизация количества случаев уголовных правонарушений, отсутствие выраженной динамики по количеству физических и юридических лиц, в отношении которых есть негативная информация.

Деятельность службы безопасности, в состав которой входит подразделение экономической безопасности, обеспечивает эффект от своей деятельности, составляющий от 43,5 до 130,8 млн. руб. за год. При этом, основной объём при-

ходится на предотвращение прямого экономического ущерба, который, однако, снижается, что свидетельствует об эффективности системы обеспечения экономической безопасности. Объём экономического эффекта в строительстве намного ниже, почти весь он приходится на прямой эффект.

Риски экономической безопасности в компании концентрируются по таким направлениям её деятельности, как обеспечение устойчивого финансового состояния, в том числе, за счёт дефицита собственных оборотных средств и действий контрагентов, проблем с обеспечением персоналом, а также отбора контрагентов для строительства.

Основными проблемами обеспечения экономической безопасности в ООО «АБС Благовещенск» указаны такие проблемы, как недостаточный уровень финансовой устойчивости компании, возможность потерь ввиду антикорпоративных действий персонала, а также потери в связи с недобросовестными действиями контрагентов-подрядчиков в процессе строительства. Данные проблемы ведут к формированию таких рисков предприятия, как риски ликвидности, прерывания деятельности, формирования убытков, имиджевому и технологическому риску.

Первым предлагаемым мероприятием выступает создание системы финансового контроллинга за счет средств нераспределенной прибыли. В рамках мероприятия предлагается создать систему финансового контроллинга, которая будет включать в себя план-график платежей дебиторов, своевременно уведомлять их о сроках и размерах задолженностей, осуществлять разбирательства в отношении просроченной задолженности, внутренняя оценка состояния, платежеспособности дебитора для определения значимости последующего сотрудничества с ним. Создание и эффективное функционирование такой системы позволит обеспечить возврат денежных средств и накопления собственного капитала.

Вторым предложенным мероприятием является формирование механизма раннего выявления нарушений в компании. Он предполагает запуск Телеграм-бота, в который работниками будут сообщаться факты о нарушениях, допу-

щенных работниками в деятельности. Предложена схема взаимодействия в рамках данного механизма, предполагающая выдачу уникального одноразового кода, служащего основанием для вознаграждения лица, сообщившего информацию. Оценка влияния данного мероприятия на деятельность ООО «АБС Благовещенск» показала, что сумма предотвращённого ущерба составит 21,5 млн. руб.

Третьим предлагаемым мероприятием является найм внешних специалистов для обеспечения независимого контроля приёмки материалов, работ и услуг для строительных целей. Это позволит уменьшить вероятность производства работ по строительству с нарушениями, а также избежать поставок некачественных материалов, некачественного выполнения работ контрагентами (исполнителями). Ожидается снижение невзысканной дебиторской задолженности в размере 2,7 млн. руб., уменьшение потерь на 23,8 %, а также уменьшение вероятности выявления компаний с негативной информацией с 14,1 % до 2,8 %.

Предложенные мероприятия окажут существенное влияние на финансовую составляющую, однако, за счёт них не удастся ликвидировать дефицита собственных оборотных средств в размере 0,7 млрд. руб., а также добиться нормативного уровня ряда финансовых коэффициентов. С другой стороны, за счёт мероприятий станет возможным существенно улучшить кадровую и информационную составляющую деятельности ООО «АБС Благовещенск».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Бабурина, О. Н. Экономическая безопасность / О. Н. Бабурина. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 393 с.
- 2 Баталова, К. А. Совершенствование системы экономической безопасности транспортного предприятия / К. А. Баталова, Д. Д. Ткаченко // Общество, экономика и право: вызовы современности и тенденции развития. Волжский институт экономики, педагогики и права, 2020. – С. 90-92.
- 3 Бессарабов, В. О. Угрозы экономической безопасности предпринимательской деятельности: индикаторы и сигналы / В. О. Бессарабов // Торговля и рынок. – 2023. – Т. 2 – № 4(68). – С. 42-48.
- 4 Валько, Д. В. Экономическая безопасность / Д. В. Валько. – М.: Издательство Юрайт. – 2025. – 150 с.
- 5 Вантеев, И. С. Экономические аспекты регулирования деятельности объекта авиационной инфраструктуры в сфере транспортной безопасности / И. С. Вантеев, И. Ю. Сольская // Экономика и предпринимательство. – 2023. – № 10(159). – С. 97-100.
- 6 Гончаренко, Л. П. Экономическая безопасность / Л. П. Гончаренко. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 370 с.
- 7 Доронина, А. Ю. Анализ методов оценки рисков экономической безопасности аэропорта / А. Ю. Доронина // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. – 2022. – № 28. – С. 74-79.
- 8 Емельянова, И. С. Комплекс мер и механизмов обеспечения экономической безопасности на предприятиях транспорта Российской Федерации / И. С. Емельянова, В. А. Гетте // Техника и технологии строительства. – 2023. – № 4(36). – С. 40-44.
- 9 Замиралов, Д. А. Оценка уровня экономической безопасности транспортных предприятий / Д. А. Замиралов, С. А. Маковецкий // Теория и практика финансово-хозяйственной деятельности предприятий различных отраслей: ФГБОУ ВО «Керченский государственный морской технологический университет». – Керчь. – 2020. – С. 135-139.

10 Зобов, П. В. Экономический механизм обеспечения авиационной безопасности аэропорта / П. В. Зобов, Г. А. Гозбенко // Современная школа России. Вопросы модернизации. – 2021. – № 6(37). – С. 126-128.

11 Иванов, А. И. Исследование критериев экономической безопасности пассажирских перевозок воздушным транспортом / А. И. Иванов // Будущее науки-2020, ЗАО «Университетская книга». – Курск. – 2020. – С. 157-160.

12 Индарбаев, Ш. А. Особенности формирования реестра индикаторов экономической безопасности хозяйствующего субъекта / Ш. А. Индарбаев // Вестник евразийской науки. – 2023. – Т. 15. – № S1. – С. 5-12.

13 Киришиева, И. Р. Угрозы экономической безопасности на предприятиях транспорта и их выявление с применением проектного управления / И. Р. Киришиева, Е. Д. Татарина // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2023. – № 10(161). – С. 26-29.

14 Корнеева, В. Д. Инструменты контроля экономической безопасности на предприятиях воздушного транспорта / В. Д. Корнеева // Учет, анализ и аудит: проблемы теории и практики. – 2023. – № 30. – С. 65-69.

15 Косарева, А. В. Особенности экономической безопасности предприятия авиационного транспорта / А. В. Косарева, В. А. Рождественская // Социально-экономическое развитие России в эпоху глобальных вызовов, Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А., Саратов. – 2023. – С. 113-116.

16 Кузнецова, Е. И. Экономическая безопасность / Е. И. Кузнецова. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 338 с.

17 Лихолетов, В. В. Стратегические аспекты экономической безопасности / В. В. Лихолетов. – М. : Издательство Юрайт, 2025. – 201 с.

18 Лопатин, В. М. Особенности обеспечения экономической безопасности предприятия воздушного транспорта / В. М. Лопатин // Конкурентоспособность территорий: Уральский государственный экономический университет, Екатеринбург. – 2020. – С. 75-77.

- 19 Меркулова, Е. Ю. Общая экономическая безопасность / Е. Ю. Меркулова. – М. : Издательство Юрайт, 2025. – 528 с.
- 20 Мешанков, Д.В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте / Д.В. Мешанков, А.И. Тихонов // Московский экономический журнал. – 2019. – №1. – С. 440-445.
- 21 Милешко, Л. П. Экономика и менеджмент безопасности / Л. П. Милешко. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 99 с.
- 22 Миркина, О. Н. Практические аспекты оценки экономической безопасности транспортной компании / О. Н. Миркина // International Journal of Advanced Studies. – 2023. – Т. 13, № 4. – С. 175-187.
- 23 Митрофанов, С. В. Экономические аспекты сервиса безопасности в гражданской авиации / С. В. Митрофанов // Сервис в России и за рубежом. – 2021. – Т. 15. – № 4(96). – С. 211-220.
- 24 Мошкова, Р. А. Инструментарий управления экономической безопасностью на транспорте / Р. А. Мошкова. – М.: ООО "Русайнс", 2023. – 94 с.
- 25 Мухитдинова, А. Р. Анализ обеспечения экономической безопасности аэропортов / А. Р. Мухитдинова // XII Международный молодежный симпозиум по управлению, экономике и финансам, ООО "ИПК "Бриг". – Казань. – 2023. – С. 548-551.
- 26 Нафиков, Р. Р. Влияние макроэкономических факторов на финансовую безопасность предприятий транспортного сектора / Р. Р. Нафиков, О. В. Маматашвили // Актуальные проблемы обеспечения экономической безопасности государства, регионов, предприятия. Уфимский государственный нефтяной технический университет, Уфа. – 2023. – С. 229-231.
- 27 Носакина, А. А. Индикаторы экономической безопасности предприятия / А. А. Носакина, Е. Б. Царева // Вектор научной мысли. – 2024. – № 12(17). – С. 363-365.
- 28 Овчинникова, Е. М. Экономическая безопасность транспортного предприятия / Е. М. Овчинникова, Е. В. Уварова // Экономическая безопасность:

правовые, экономические, экологические аспекты : Юго-Западный государственный университет, Курск – 2019. – С. 212-215.

29 Остапенко, А. О. Экономическая безопасность функционирования и развития транспортного предприятия / А. О. Остапенко // Конкурентоспособность территорий. – Екатеринбург. – 2021. – С. 118-120.

30 Пименов, Н. А. Управление финансовыми рисками в системе экономической безопасности / Н. А. Пименов. – М.: Изд-во Юрайт, 2025. – 353 с.

31 Пономаренко, П. Г. Налоговый механизм обеспечения финансовой безопасности транспортных предприятий / П. Г. Пономаренко // Проблемы безопасности на транспорте: Белорусский государственный университет транспорта, Гомель. – 2022. – С. 339-341.

32 Портнягин, И. Г. Формирование зеленой инфраструктуры в системе обеспечения экономической безопасности авиационного транспорта / И. Г. Портнягин, А. Н. Романцев // Инновации и инвестиции. – 2020. – № 6. – С. 299-302.

33 Саранин, И. И. Отраслевые факторы экономической безопасности предприятий воздушного транспорта / И. И. Саранин // Научно-исследовательский центр "Вектор развития". – 2022. – № 10. – С. 144-149.

34 Сахчинская, Н. С. Формирование системы показателей оценки экономической безопасности предприятий транспорта / Н. С. Сахчинская // Наука и образование транспорту. – 2020. – № 1. – С. 282-284.

35 Сергеев, А. А. Экономическая безопасность предприятия / А. А. Сергеев. – М. : Издательство Юрайт, 2025. – 275 с.

36 Снимщикова, И. В. Отраслевые особенности обеспечения экономической безопасности предприятий воздушного транспорта / И. В. Снимщикова, Ю. А. Чугаева, К. А. Колесник, М. Д. Слипченко // Современное состояние и перспективы обеспечения экономической безопасности России : ФГБУ "Российское энергетическое агентство" Минэнерго России Краснодарский ЦНТИ-филиал ФГБУ "РЭА" Минэнерго России, Краснодар. – 2021. – С. 121-124.

37 Собянин, А. А. Отраслевые особенности обеспечения экономической безопасности предприятий воздушного транспорта / А. А. Собянин, К. М. Гусейнли // Студенческий. – 2020. – № 26(112). – С. 79-82.

38 Собянин, А. А. Факторы и условия обеспечения экономической безопасности предприятия воздушного транспорта / А. А. Собянин, К. М. Гусейнли // Вопросы науки 2020: потенциал науки и современные аспекты : ООО «НИИ центр экономических и социальных процессов» в Южном Федеральном округе, Анапа. – 2020. – С. 4-9.

39 Сорока, С. А. Методика оценки экономической безопасности организации сферы услуг / С. А. Сорока // Качество управленческих кадров и экономическая безопасность организации. Тринадцатые Ходыревские чтения : Курский государственный университет, Курск. – 2019. – С. 387-390.

40 Старшинин, Н. А. Разработка системы ключевых индикаторов риска для обеспечения экономической безопасности / Н. А. Старшинин // Вестник евразийской науки. – 2023. – Т. 15. – № S5. – С. 39-48.

41 Тохиров, Т. И. Управление экономической безопасностью автотранспортной системы региона / Т. И. Тохиров // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. – 2020. – № 1. – С. 38-49.

42 Уразгалиев, В. Ш. Финансовая безопасность / В. Ш. Уразгалиев. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 228 с.

43 Уразгалиев, В. Ш. Экономическая безопасность / В. Ш. Уразгалиев. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 725 с.

44 Фесик, П. Ю. Транспортная безопасность как условие обеспечения экономической безопасности предприятия / П. Ю. Фесик, Н. С. Астафьева // Научно-практические исследования. – 2021. – № 2-1(37). – С. 4-8.

45 Чернышева, Ю. Г. Развитие методики экономического анализа в обеспечении экономической безопасности предприятия / Ю. Г. Чернышева, К. Ю. Гамалей // Экономико-правовые механизмы обеспечения национальной безопасности : ФГБОУ ВО "Ростовский государственный университет путей сообщения". – Ростов-н/Д. – 2021. – С. 80-82.

46 Чуприкова, З. В. Формирование системы обеспечения экономической безопасности на транспорте / З. В. Чуприкова // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность. Российский университет транспорта – Москва, 2019. – С. 348-350.

47 Шанькин, Д. А. К вопросу определения и оценки показателей экономической безопасности аэропорта / Д. А. Шанькин // Экономическая безопасность: современные угрозы и пути их нейтрализации : Санкт-Петербургский государственный экономический университет, СПб. – 2020. – С. 254-257.

48 Шнайдер, В. В. Экономическая безопасность транспортных предприятий: вопросы и ответы сегодняшнего дня / В. В. Шнайдер // Наука и образование транспорту. – 2020. – № 1. – С. 298-300.

49 Щепеткова, К. А. Концепция обеспечения экономической безопасности транспортного предприятия / К. А. Щепеткова, Ю. В. Веселова // Проблемы безопасности на транспорте : Белорусский государственный университет транспорта, Гомель. – 2022. – С. 375-377.

50 Юников, Н. В. Экономическая безопасность транспортной компании / Н. В. Юников // Конкурентоспособность территорий : Материалы XXV Всероссийского экономического форума молодых ученых и студентов. Уральский государственный экономический университет, Екатеринбург. – 2022. – С. 29-30.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
Финансовая (бухгалтерская) отчетность ООО «АБС Благовещенск»

ИНН 9705142240
 КПП 280101001

Форма по КНД 0710099
 Форма по ОКУД 0710001

Бухгалтерский баланс
На 31 декабря 2024 г.

<i>Пояснения¹</i>	<i>Наименование показателя</i>	<i>Код строки</i>	<i>На 31 декабря 2024 г.</i>	<i>На 31 декабря 2023 г.</i>	<i>На 31 декабря 2022 г.</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
Актив					
I. Внеоборотные активы					
	Нематериальные активы	1110	6 237	616	1 070
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	3 060 383	884 499	276 061
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
	Финансовые вложения	1170	-	-	-
	Отложенные налоговые активы	1180	242 989	192 861	156 639
	Прочие внеоборотные активы	1190	1 843 690	671 233	53 168
	Итого по разделу I	1100	5 153 299	1 749 209	486 938
II. Оборотные активы					
	Запасы	1210	670 630	305 165	240 357
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	1 214	11 717	3 848
	Дебиторская задолженность	1230	257 918	295 511	67 079
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	2 438 628	123 875	259 027
	Прочие оборотные активы	1260	369 349	133 513	4 398
	Итого по разделу II	1200	3 737 739	869 781	574 709
	БАЛАНС	1600	8 891 038	2 618 990	1 061 647

Рисунок А.1 – Бухгалтерский баланс ООО «АБС Благовещенск» на
 31.12.2024 г. Актив

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Пояснения ¹	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2024 г.	На 31 декабря 2023 г.	На 31 декабря 2022 г.
1	2	3	4	5	6
Пассив					
III. Капитал и резервы					
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	1 100	1 100	1 100
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	(-) ²	(-)	(-)
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
	Резервный капитал	1360	-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	1 455 296	814 862	372 930
	Итого по разделу III	1300	1 456 396	815 962	374 030
IV. Долгосрочные обязательства					
	Заемные средства	1410	6 670 465	-	-
	Отложенные налоговые обязательства	1420	149 208	32 780	2 322
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	16 703	17 014	6 886
	Итого по разделу IV	1400	6 836 376	49 794	9 208
V. Краткосрочные обязательства					
	Заемные средства	1510	69 906	1 506 128	376 725
	Кредиторская задолженность	1520	506 633	225 905	277 844
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	21 565	15 983	21 581
	Прочие обязательства	1550	162	5 218	2 259
	Итого по разделу V	1500	598 266	1 753 234	678 409
	БАЛАНС	1700	8 891 038	2 618 990	1 061 647

Рисунок А.2 – Бухгалтерский баланс ООО «АБС Благовещенск» на
31.12.2024 г. Пассив

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

ИНН 9705142240
КПП 280101001

Форма по КНД 0710099
Форма по ОКУД 0710002

Отчет о финансовых результатах

За 2023 г.

Пояснения ³	Наименование показателя	Код строки	За 2023 г.	За 2022 г.
1	2	3	4	5
	Выручка ⁴	2110	3 189 685	2 779 796
	Себестоимость продаж	2120	(2 456 051)	(2 168 789)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	733 634	611 007
	Коммерческие расходы	2210	(-)	(-)
	Управленческие расходы	2220	(191 273)	(184 612)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	542 361	426 395
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	15 107	10 761
	Проценты к уплате	2330	(11 392)	(43 319)
	Прочие доходы	2340	36 899	13 334
	Прочие расходы	2350	(26 986)	(53 088)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	555 989	354 083
	Налог на прибыль ⁵	2410	(114 057)	(56 655)
	в т.ч.: текущий налог на прибыль	2411	(119 821)	(60 587)
	отложенный налог на прибыль ⁶	2412	5 764	3 932
	Прочее	2460	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	441 932	297 428
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода ⁵	2530	-	-
	Совокупный финансовый результат периода⁷	2500	441 932	297 428

Рисунок А.3 – Отчет о финансовых результатах ООО «АБС Благовещенск»
за 2023 год

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

ИНН 9705142240
КПП 280101001

Форма по КНД 0710099
Форма по ОКУД 0710002

Отчет о финансовых результатах За 2024 г.

Пояснения ³	Наименование показателя	Код строки	За 2024 г.	За 2023 г.
1	2	3	4	5
	Выручка ⁴	2110	4 559 088	3 189 685
	Себестоимость продаж	2120	(3 501 445)	(2 456 051)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	1 057 643	733 634
	Коммерческие расходы	2210	(310 384)	(191 273)
	Управленческие расходы	2220	(-)	(-)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	747 259	542 361
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	48 009	15 107
	Проценты к уплате	2330	(2 231)	(11 392)
	Прочие доходы	2340	44 472	36 899
	Прочие расходы	2350	(36 421)	(26 986)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	801 088	555 989
	Налог на прибыль ⁵	2410	(164 489)	(114 057)
	в т.ч.: текущий налог на прибыль	2411	(94 354)	(119 821)
	отложенный налог на прибыль ⁶	2412	(70 135)	5 764
	Прочее	2460	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	636 599	441 932
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода ⁵	2530	3 835	-
	Совокупный финансовый результат периода⁷	2500	640 434	441 932

Рисунок А.4 – Отчет о финансовых результатах ООО «АБС Благовещенск»
за 2024 год