

Научная статья
УДК 338

Угроза национальной безопасности на территории Мурманской области: практикоориентированное исследование

Лаврухин Максим Витальевич,
член экспертного совета Комитета Государственной Думы
по энергетике,
Москва, Россия

Аннотация. Национальная безопасность является основой стабильности и устойчивого развития любого государства, и в современных условиях она сталкивается с рядом новых вызовов и угроз. Мурманская область, как стратегически важный регион России, расположенный на границе с несколькими странами, имеет уникальные особенности, определяющие ее уязвимость перед внешними и внутренними рисками. Современные геополитические напряжения, изменение климата, а также развитие технологий создают новые формы угроз, которые требуют комплексного анализа и оперативных решений. Невозможность своевременно выявить и нейтрализовать угрозы может привести к дестабилизации ситуации как на уровне региона, так и на уровне страны в целом. В связи с этим важно не только изучать существующие угрозы, но и вырабатывать практические рекомендации для органов государственной власти, обеспечивающих безопасность. В этих условиях актуальность исследования угроз национальной безопасности на территории Мурманской области становится особенно важной для обеспечения стабильности и сохранения суверенитета государства. Наименования юридических лиц, в отношении которых осуществлялся анализ финансово-хозяйственной деятельности, обезличены в целях исключения возможности нанесения репутационных рисков для таких компаний в рамках проводимой научно-исследовательской деятельности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; национальная безопасность; надзор; подразделения транспортной безопасности.

**Threat to national security in the Murmansk region:
a practice-oriented study**

Maxim V. Lavrukhin,

Member of the Expert Council of the State Duma Committee on Energy,
Moscow, Russia

Abstract. National security is the basis of stability and sustainable development of any state, and in modern conditions it faces a number of new challenges and threats. The Murmansk region, as a strategically important region of Russia, which borders several countries, has unique features that determine its vulnerability to external and internal risks. Modern geopolitical tensions, climate change, and technological developments create new forms of threats that require comprehensive analysis and prompt decisions. Failure to promptly identify and neutralize threats can lead to destabilization of the situation both at the regional level and at the national level. In this regard, it is important not only to study existing threats, but also to develop practical recommendations for government agencies that enforce security. In these conditions, the relevance of the study of threats to national security in the Murmansk region is becoming especially important for ensuring stability and preserving the sovereignty of the state. The names of legal entities whose financial and economic activity have been analyzed are anonymized to exclude the possibility of causing reputational risks to such companies within the framework of the conducted research activities.

Keywords: transport security; national security; control; transport security units.

Для цитирования: Лаврухин М. В. Угроза национальной безопасности на территории Мурманской области: практикоориентированное исследование // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 113–134.

© Лаврухин М. В., 2024

Анализ финансово-экономических показателей подразделений транспортной безопасности, аккредитованных Росморречфлотом

Оценка финансового состояния подразделений транспортной безопасности, аккредитованных Росморречфлотом, выполнена с целью определения финансовой устойчивости хозяйствующих субъектов, наделенных полномочиями по защите объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, в сфере морского и внутреннего водного транспорта.

Оценка производится при расчете коэффициентов абсолютной, критической и текущей ликвидности, финансовой автономии, обеспеченности оборотных активов собственными средствами, маневренности собственного капитала, обеспеченности запасов и затрат собственными источниками, общей оборачиваемости капитала, рентабельности продаж, активов и собственного капитала, срока оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности и оценки потенциального банкротства.

Результаты данной работы могут быть применены в работе по регулированию нормативно-правовой нагрузки на предприятия, контрольной и надзорной деятельности за объектами транспортной инфраструктуры и (или) транспорт-

ными средствами, защиту которых осуществляют предприятия с низкой финансовой устойчивостью и риском потенциального банкротства, что в совокупности может привести к угрозам национальной безопасности, выраженные в следующем:

— предприятия с низкой финансовой устойчивостью и потенциальным банкротством не могут обеспечивать защиту объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства от актов незаконного вмешательства в той мере, как того требует законодательство в области обеспечения транспортной безопасности, а также нынешняя повышенная террористическая и диверсионная активность;

— предприятия, исследованные в статье, ведут свою хозяйственную деятельность путем организации недобросовестной конкуренции на рынке услуг, применяя меры «демпинга», в отдельных случаях ввиду отсутствия финансовой грамотности, такие предприятия заключают государственные контракты (после того, как «роняют» начальную максимальную цену контракта) себе в убыток, вследствие чего государственные объекты транспортной инфраструктуры и (или) транспортные средства находятся под защитой от актов незаконного вмешательства, не соответствующие ни положениям контракта, ни законодательству;

— вследствие низкой цены контракта такие предприятия для обеспечения собственной прибыли предприятия предоставляют для своих работников низкие условия оплаты труда, а для их повышения работникам предлагается работать без трудового оформления во избежание уплаты налогов и сборов. Таким образом, такие предприятия являются генераторами «черных» рабочих мест, в то же время задействованных при защите критически важных промышленных и государственных объектов.

По состоянию на май 2024 г. в реестре аккредитованных подразделений транспортной безопасности Росморречфлотом находится 183 юридических лица, из них только 7 осуществляют деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств от актов незаконного вмешательства в Мурманской области.

По результатам проведенных экспресс-оценок финансовой устойчивости подразделений транспортной безопасности, аккредитованных Росморречфлотом, осуществляющих деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств от актов незаконного вмешательства на территории Мурманской области (приложение, рис. 1):

— 4 юридических лица имеют критическую финансовую неустойчивость, которая потенциально может привести предприятия к банкротству. К ним относятся Компания № 1, Компания № 2, Компания № 6, Компания № 7;

— 3 юридических лица имеют удовлетворительную структуру баланса, но в ближайшее время предприятия могут утратить платежеспособность и не смогут выполнить обязательства перед кредиторами. К ним относятся — Компания № 3, Компания № 5, Компания № 8;

— 1 юридическое лицо имеет неудовлетворительную структуру баланса, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность. Этим юридическим лицом является Компания № 4.

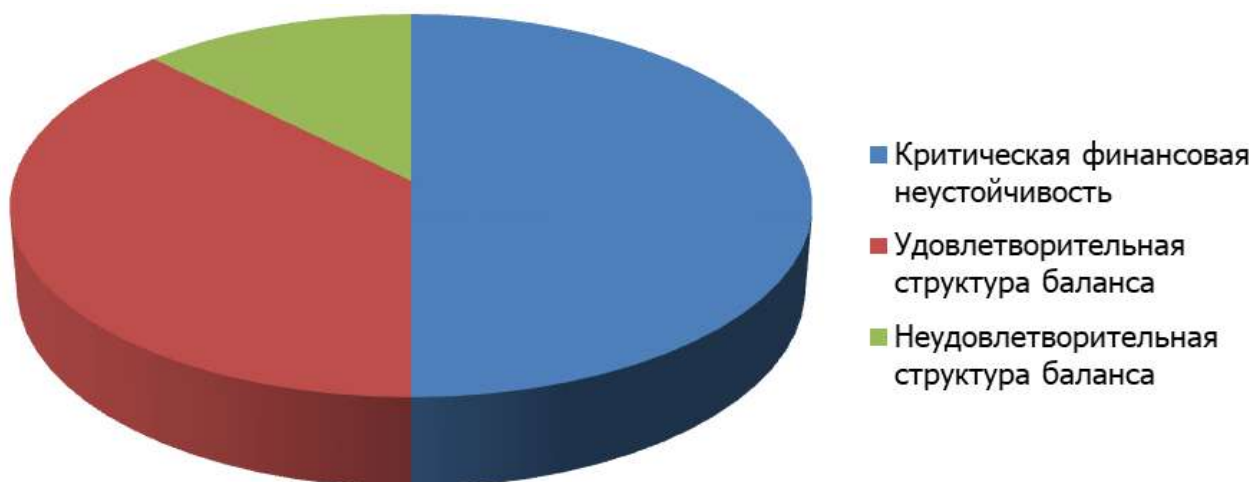


Рис. 1. Финансовая диагностика предприятий транспортной безопасности Мурманской области

Несоответствие минимальным требованиям подразделений транспортной безопасности

Во исполнение ч. 9 ст. 12.1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» Минтрансом России был издан приказ от 15 мая 2023 г. № 170 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним» (далее — Порядок № 170), взамен приказа Минтранса России от 1 апреля 2015 г. № 145 и от 2 марта 2017 г. № 71.

Аккредитация относится к оценке соответствия учреждений, юридических лиц, специализированных организаций и других подобных юридических лиц требованиям и стандартам, установленными компетентным органом. В свою очередь лицензирование дает право на осуществление определенного вида деятельности или оказание определенных услуг. Существует такая норма регулирования отношений, как уведомление, которое означает, что юридическое лицо уведомляет соответствующий орган о начале своей деятельности, но не проходит ни одну из ранее упомянутых процедур — лицензирование или аккредитацию. В сфере транспортной безопасности применение такого вида регулирования может привести к тому, что рынок услуг по обеспечению транспортной безопасности не будет ограничен какими-либо требованиями, персонал юридических лиц не будет подготовлен, не оснащен техническими средствами, доступ к информации ограниченного доступа будет открыт и прочее. В условиях нынешних угроз национальной безопасности переход сферы транспортной безопасности на уведомительный характер прямо повлияет и усугубит состоящие защищенности транспортного комплекса.

Ключевые аспекты смысла института аккредитации для регулирования правоотношений заключается в установлении процедур, стандартов и оценочных критериев для оценки соответствия юридических лиц нормативам, стандартам и требованиям. К ним можно отнести:

— обеспечение качества (позволяет обеспечить качество предоставляемых услуг, защищает правоотношения потребителей, обеспечивая им доступ к надежным и качественным услугам);

— доверие общества (уверенность в том, что предоставляемые услуги соответствуют определенным минимальным требованиям);

— содействие торговле (аккредитация упрощает торговые отношения, так как подтверждает соответствие услуг установленным требованиям и стандартам);

— защита общественных интересов (обеспечивает нормативное и процедурное обеспечение осуществления деятельности юридических лиц в соответствии с установленными требованиями).

Таким образом, смысл института аккредитации состоит в том, чтобы обеспечить установление четких и объективных стандартов и процедур оценки соответствия, что в итоге способствует созданию доверия, гарантии качества и защите интересов общества.

Порядком № 170 установлены минимальные требования для аккредитации юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности, а именно:

1) при нахождении под контролем иностранного инвестора или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, установление такого контроля должно быть согласовано в случае и порядке, предусмотренными Федеральным законом от 29 апреля 2008 г. № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства» (далее — Федеральный закон № 57-ФЗ);

2) наличие в штате по основному месту работы работников для непосредственного осуществления защиты, имеющих аттестацию, предусмотренную ч. 2 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», по следующим отдельным категориям сил обеспечения транспортной безопасности:

— для осуществления досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра — не менее шести человек;

— для осуществления наблюдения и (или) собеседования — не менее двух человек;

— для осуществления наблюдения и (или) собеседования — не менее двух человек;

— для осуществления реагирования на подготовку к совершению или совершение актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств — не менее шести человек;

— для осуществления руководства за выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, — не менее двух человек.

Допускается совмещение одним работником осуществление досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра, а также наблюдения и (или) собеседования;

3) наличие подразделения для координации действий и подразделения для реагирования на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства.

Таким образом, в составе действующих подразделений транспортной безопасности должно быть не менее 18 человек, аттестованных по отдельным ка-

тегориям сил обеспечения транспортной безопасности, а также трудоустроенных по основному месту работы.

Помимо этого, подразделениям транспортной безопасности в своей организационной структуре необходимо наличие двух структурных подразделений.

На территории Мурманской области постоянно действуют восемь аккредитованных подразделений транспортной безопасности:

- 1) Компания № 1;
- 2) Компания № 2;
- 3) Компания № 3;
- 4) Компания № 4;
- 5) Компания № 5;
- 6) Компания № 6;
- 7) Компания № 7;
- 8) Компания № 8.

Установить наличие структурного подразделения у хозяйствующего субъекта не представляется возможным, однако установить среднесписочную численность, благодаря сервисам ФНС России — возможно, определив тем самым наличие в штате организации требуемого минимального количества сотрудников.

Списочную численность считают на конкретную дату. В нее включают всех работников по трудовым договорам, для которых место работы является основным. Не включают в списочную численность внешних совместителей и работников по гражданско-правовому договору (приказом Росстата от 11 апреля 2024 г. № 150).

Таким образом, проанализировав общедоступные сведения за 2023 г. на сервисах ФНС России, можно сделать вывод о том, что в отношении трех подразделений транспортной безопасности имеются признаки нарушения обязательных требований Порядка № 170, а именно:

- 1) Компания № 2 — по данным ФНС России среднесписочная численность за 2023 г. составила десять человек;
- 2) Компания № 1 — по данным ФНС России среднесписочная численность за 2023 г. составила два человека;
- 3) Компания № 7 — по данным ФНС России среднесписочная численность за 2023 г. составила три человека.

Так, п. 2 Порядка № 170 установлено, что те свидетельства об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности, выданные до вступления в силу Порядка № 170, продолжают действовать в течение срока, на который они были выданы, что в свою очередь наводит на соответствующий вопрос — юридические лица должны соответствовать минимальным требованиям только на момент первичного заявления об аккредитации и при заявлении о продлении, либо аккредитованные юридические лица в качестве подразделений транспортной безопасности должны соответствовать минимальным требованиям постоянно?

Известны и общедоступны факты того, как соискатели аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности ведут поиск и набор сотрудников исключительно для аккредитации (рис. 2), совершая взаимовыгодный обмен — соискатель получает документы аттестованного человека, а человек с атте-

стацией в качестве сил обеспечения транспортной безопасности вознаграждение, из практики это не более 5 тыс. руб. Таким образом, соискатель набирает требуемое количество аттестованных сотрудников, предоставляет заведомо ложные сведения в компетентный орган в области транспортной безопасности и получает свидетельство об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности.

Руководитель (Подразделение Транспортной Безопасности)

Требуемый опыт: нет опыта
Полная занятость, полный день
Доступно для соискателей с инвалидностью

ПТБ Кракен

Владивосток

Требования:

- Действительное свидетельство об аттестации в области подразделения транспортной безопасности направление морской и внутренний водный транспорт 3 категория
- Для аккредитации предприятия

Условия:

- Более подробные условия при собеседовании по телефону
- Возможность трудоустройства на основную работу

Рис. 2. Вакансия, опубликованная на сервисе HeadHunter

Порядком № 170 не установлена процедура аннулирования свидетельства об аккредитации юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности, тем самым законодатель не дает такого права контрольно-надзорным органам в сфере транспорта применить административную меру об аннулировании свидетельства. Таким образом, качество предоставляемых услуг подразделениями транспортной безопасности может быть резко снижено при прохождении процедуры первичной аккредитации или продлении аккредитации, переведя весь штат сотрудников на внешнее совмещение (ученические договоры / договоры гражданско-правового характера и прочее), снизив тем самым налоговую нагрузку, но фактически уже не соответствуя минимальным требованиям Порядка № 170.

Так, к примеру, за 2022 и 2023 г. в отношении подразделений транспортной безопасности на территории Мурманской области было проведено восемь контрольно-надзорных мероприятий, семь из которых были проведены по фактам трудовых споров Государственной трудовой инспекцией по Мурманской области, и только одно мероприятие было проведено Управлением государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Северо-Западному федеральному округу согласно Единому реестру контрольных (надзорных) мероприятий Генеральной прокуратуры РФ.

Также такие недобросовестные поставщики услуг регулярно участвуют в электронных аукционах согласно Федеральным законам от 3 апреля 2013 г. 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и применяют меры демпинга, ограничивая участие добросовестных поставщиков, так как цена при демпинге уже ниже себестоимости участия, которая не включает в себя налоги, сборы, аттестации, закупку технических средств досмотра и прочее. В таких случаях закупка либо срывается, вследствие чего объект транспортной инфраструктуры может быть оставлен без защиты на время проведения повторных тендерных процедур, либо в тендере побеждает недобросовестный поставщик. Соответственно, качество и уровень защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в совокупности с вышеизложенным остается низким, а степень уязвимости такого объекта и его критических элементов высоким.

Таким образом, в целях упреждения факторов, способствующих реализации угроз транспортной и как следствие национальной безопасности Российской Федерации, контрольно-надзорным органам в сфере транспорта необходимо увеличить внимание к такой категории юридических лиц для более точного и квалифицированного заключения о соответствии или несоответствии минимальным требованиям, применив к таким юридическим лицам меры административного приостановления деятельности в соответствии с ч. 3 ст. 11.15.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В настоящее время без нормативного права аннулирования свидетельств об аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, закрепленного в Порядке № 170, применение такой административной меры воздействия может считаться единственным инструментом воздействия на недобросовестных поставщиков услуг в сфере транспортной безопасности.

Угрозы транспортному комплексу Мурманской области

На территории Мурманской области сосредоточены предприятия атомной отрасли, горнодобывающей отрасли, горно-обоганительные комбинаты, топливно-энергетического комплекса, торговый порт и балкерный терминал, осуществляющие перевалку насыпных грузов, рыбный порт, дорожного хозяйства (мостовые сооружения, эстакады, тоннели), воздушного транспорта и пр.

В отношении трех подразделений транспортной безопасности Мурманской области имеются признаки нарушения и несоответствия минимальным требованиям, четыре подразделения имеют критическую финансовую неустойчивость, которая потенциально может привести предприятия к банкротству, в то же время данные организации оказывают услуги на стратегически важных и опасных производственных объектах.

Как минимум, данные подразделения не могут осуществлять свою деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства ввиду своего несоответствия минимальным требованиям, как следствие качество оказываемых услуг также ставится под вопрос. Наличие на рынке таких недобросовестных и неквалифицированных участников может повлечь серьезный ущерб Мурманской области при совершении актов незаконно-

го вмешательства в отношении объектов транспортной инфраструктуры, которые находятся под защитой данными подразделениями.

Выполненное исследование позволило выявить значительные проблемы, непосредственно влияющие на транспортную и национальную безопасность России. В ходе работы были проведены всесторонние финансовые анализы, включающие оценку ликвидности, платежеспособности, рентабельности и других ключевых финансовых показателей подразделений транспортной безопасности, а также соответствия минимальным требованиям. Результаты анализа выявили несколько критических аспектов, требующих немедленного внимания и принятия мер.

Исследование показало, что три подразделения транспортной безопасности не соответствуют минимальным требованиям, предъявляемым к их деятельности. Как следствие можно выделить следующие угрозы:

- отсутствие необходимых финансовых ресурсов приводит к нехватке материально-технических средств и оборудования, что затрудняет выполнение ежедневных задач по обеспечению безопасности транспортной инфраструктуры;
- изношенное и устаревшее оборудование не позволяет эффективно реагировать на возникающие угрозы и инциденты. Отсутствие современных технических средств снижает общий уровень безопасности;
- недостаточное количество квалифицированного персонала, а также низкий уровень подготовки сотрудников затрудняет выполнение возложенных на подразделение обязанностей.

Дополнительно было установлено, что четыре подразделения транспортной безопасности находятся в критическом финансовом состоянии.

Совокупность вышеописанных проблем формирует серьезные риски для транспортной и национальной безопасности России. Основные угрозы включают:

- неспособность эффективно защищать транспортную инфраструктуру. Финансовые трудности и нехватка ресурсов ведут к снижению уровня безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, что увеличивает вероятность инцидентов и аварий;
- уязвимость к террористическим угрозам. Недостаточная подготовка и оснащение подразделений создают благоприятные условия для осуществления террористических актов и других противоправных действий, направленных на дестабилизацию ситуации в регионе;
- снижение доверия. Финансовая нестабильность и связанные с ней проблемы могут привести к снижению общественного доверия к правоохранительным органам и органам государственной безопасности, что негативно скажется на их репутации и эффективности работы.

Обеспечение устойчивого и стабильного финансового состояния подразделений транспортной безопасности Мурманской области является критически важным для гарантии транспортной и национальной безопасности России. Без принятия необходимых мер по улучшению финансового состояния этих подразделений риск возникновения серьезных угроз и инцидентов в транспортной сфере будет оставаться на высоком уровне.

Оценка финансового состояния Компании № 1

Таблица 1.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,13	0,13	0	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	1,08	1,12	0,03	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 1.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,009	0,014	0,004	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	1	0	Оптимально 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0,06	0,07	0,01	0,6—0,8

Таблица 1.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	12,3	59,6	47,3

Таблица 1.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	1,5	1,3
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	188,1	180,7
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	164,7	154,9

Таблица 1.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	Шесть месяцев
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	$0 < 1$

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 2

Таблица 2.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,01	0,11	0,1	$\geq 0,2$ 0,2-0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	0,98	2,56	1,58	0,7-1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 2.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	-0,49	-0,31	0,1	$\geq 0,5$

2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	1	0	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0	0	0	0,6—0,8

Таблица 2.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	200	-47,88	-247,88

Таблица 2.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	7,87	6,39
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	42,65	54,66
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	34,95	39,71

Таблица 2.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	6 месяцев
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $K в(y)$	$0 < 1$

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами

3	КТЛ < 2 Кос < 0,1 Тв(у) = 6 Кв(у) ≥ 1	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	КТЛ < 2 Кос < 0,1 Тв(у) = 6 Кв(у) < 1	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 3

Таблица 3.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,64	0,46	-0,18	≥ 0,2 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	1,86	1,48	-0,38	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	1,96	1,49	-0,47	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 3.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,49	0,31	-0,18	≥ 0,5
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,49	0,26	-0,23	≥ 0,1
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	0,77	-0,23	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	12,20	113,21	101,01	0,6—0,8

Таблица 3.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	3,80	8,75	4,95
2	Рентабельность активов	8,64	9,84	1,2
3	Рентабельность собственного капитала	20,59	20,65	0,06

Таблица 3.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	5,81	5,18
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	38,46	43,82
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	31,44	38,66

Таблица 3.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	3 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0,6 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 4

Таблица 4.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,4	0,9	0,4	$\geq 0,2$ 0,2-0,7

2	Коэффициент критической ликвидности	1,2	1,8	0,6	0,7-1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	1,9	1,2	0,6	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 4.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,15	0,02	-0,12	≥ 0,5
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,03	-0,16	-0,19	≥ 0,1
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0,1	-6,2	-6,4	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0,9	-4,6	-5,5	0,6—0,8

Таблица 4.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	5,9	3,2	-2,6
2	Рентабельность активов	24	4,8	-19,1
3	Рентабельность собственного капитала	73,3	25	-48,3

Таблица 4.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	4,5	3,8
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	38,8	40,9
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	48,2	47,9

Таблица 4.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $T_{в(у)}$	3 месяца	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $K_{в(у)}$	1 ≥ 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	КТЛ ≥ 2 Кос $\geq 0,1$ Тв(у) = 3 Кв(у) > 1	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	КТЛ ≥ 2 Кос $\geq 0,1$ Тв(у) = 3 Кв(у) < 1	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	КТЛ < 2 Кос $< 0,1$ Тв(у) = 6 Кв(у) ≥ 1	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	КТЛ < 2 Кос $< 0,1$ Тв(у) = 6 Кв(у) < 1	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 5

Таблица 5.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	3,1	1,7	-1,4	$\geq 0,2$ 0,2-0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	3,7	2,1	-1,6	0,7-1,0 $> 1,0$
3	Коэффициент текущей ликвидности	3,9	2,3	-1,5	Оптимальное $> 2,0$ Тревожное $< 1,0$

Таблица 5.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,6	0,4	-0,1	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,5	0,2	-0,3	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0,7	0,4	-0,3	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	18,5	6	-12,4	0,6—0,8

Таблица 5.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	15,5	18,9	3,3
2	Рентабельность активов	49,1	57,4	8,2
3	Рентабельность собственного капитала	62,8	85,8	23

Таблица 5.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	3,1	2,8
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	11,7	14,8
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	31,3	22,7

Таблица 5.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	3 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0,9 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 6

Таблица 6.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0	4,1	4,1	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	0	7,1	7,1	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 6.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,09	0,5	0,4	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	1	1	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0	0	0	0,6—0,8

Таблица 6.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	-1900	310,2	2210,2

Таблица 6.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	0	9,4
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	0	13
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	0	4,4

Таблица 6.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	6 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 7

Таблица 7.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0	0,4	0,4	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	0	3,2	3,2	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 7.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0	0,6	0,6	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0	1	1	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0	0	0	0,6—0,8

Таблица 7.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	0	200	200

Таблица 7.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	0	2,3
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	0	128,6
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	0	46,3

Таблица 7.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $T_{в}(y)$	6 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $K_{в}(y)$	$0 < 1$	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	КТЛ ≥ 2 Кос $\geq 0,1$ $T_{в}(y) = 3$ $K_{в}(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время

2	КТЛ ≥ 2 Кос $\geq 0,1$ Тв(у) = 3 Кв(у) < 1	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	КТЛ < 2 Кос < 0,1 Тв(у) = 6 Кв(у) ≥ 1	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	КТЛ < 2 Кос < 0,1 Тв(у) = 6 Кв(у) < 1	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 8

Таблица 8.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	1,3	1	-0,3	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	1,9	1,7	-0,2	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	2	1,8	-0,2	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 8.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,6	0,5	-0,1	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,3	0,1	-0,2	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0,3	0,1	-0,2	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	8,1	2,5	-5,6	0,6—0,8

Таблица 8.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	1,3	3,3	2
2	Рентабельность активов	4,2	5,3	1,1
3	Рентабельность собственного капитала	5,5	6,5	1

Таблица 8.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	1,5	1,6
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	44,8	42,7
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	84,7	65,3

Таблица 8.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	3 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0,8 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $Kос \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $Kос \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $Kос < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $Kос < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности