

Направление претензии должнику можно считать началом досудебной работы по урегулированию спора. Оставление претензии без ответа в суде рассматривается как признание долга должником.

Если кредитор заинтересован в скорейшем возвращении долга, то целесообразно перевести переговоры с должником о причинах возникновения задолженности и перспективах ее погашения, а также возможность исполнения обязательств способами, отличными от взыскания денежных средств. Такими способами может быть возврат товара, переданного должнику, или заключение договора мены на эквивалентное по стоимости количество товаров, работ или услуг, производимое должниками. Также может быть рассмотрен перевод долга, если у должника есть контрагент, имеющий финансовые обязательства перед должником.

Гражданское законодательство предусматривает прекращение обязательств иными способами, например, новацией или отступными. Альтернативное погашение задолженности позволяет кредитору получить дополнительные возможности по погашению долга.

С целью совершенствования управления дебиторской и кредиторской задолженностью на предприятиях транспортной отрасли целесообразно разработать механизм предоставления скидок оптовым покупателям при досрочной оплате договоров, использование механизма факторинга для взыскания дебиторской задолженности, создание резерва по сомнительным долгам с целью минимизации налогообложения.

Наличие дебиторской задолженности у транспортных предприятий обычно является следствием предоставления отсрочки платежа покупателям. Создание кредитной политики в отношении дебиторов должно включать такие критерии, как платежеспособность контрагента, от чего, соответственно, будет зависеть объем предоставляемого «займа». Необходимо определить особые условия для покупателей каждой группы железнодорожных грузовых услуг индивидуально, с учетом спроса на грузоперевозки. На практике часто используют такой метод управления дебиторской задолженностью, как предоставление скидок и бонусов покупателям за досрочную, своевременную оплату счетов.

Также следует принять во внимание такой немаловажный фактор, как покупательская активность. Ее оценка даст понять реальную картину положения дел дебитора. Для работы с дебиторской задолженностью требуется наличие последовательного плана и конкретного процесса управления рисками неплатежа. Таким образом, для построения комплексного подхода транспортным предприятиям необходимо анализировать структуру дебиторской задолженности, закрепить за сотрудником конкретные обязанности по непрерывной работе с дебиторами.

Список литературы

- 1 Дудин, А. С. Дебиторская задолженность. Методы возврата, которые работают / А. С. Дудин. – СПб. : Питер, 2012. – 192 с.
- 2 Шатров, С. Л. Бухгалтерский менеджмент в системе управления организацией // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – 2015. – № 8. – С. 120–131.
- 3 Шатров, С. Л. Оценочные резервы в системе управления активами железнодорожного транспорта: [монография] / С. Л. Шатров, О. В. Липатова, А. В. Кравченко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 175 с.

УДК 004.056.53:656.07

ОПТИМИЗАЦИЯ ЗАЩИТЫ ДОКУМЕНТИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИИ КАК ИНСТРУМЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время информационные технологии играют важную роль в обществе, во многом определяя уровень их развития. Они используются во многих областях человеческой деятельности, одновременно облегчая выполнение различных задач и операций. Использование информационных технологий в экономической сфере определяет необходимость создания результативной системы экономической безопасности (СЭБ), что является актуальным направлением в развитии транспортного комплекса Республики Беларусь. При этом одной из основных задач является минимизация ресурсных вложений, направленных на создание и обеспечение функционирования СЭБ.

Проблема информационной безопасности является разносторонней и комплексной. Из-за массового проникновения технических средств обработки и передачи данных, проблемы защиты информации постоянно усугубляются.

В настоящее время информационная безопасность обеспечивает три базовых принципа:

- целостность данных;
- конфиденциальность информации;
- доступность информации для всех авторизованных пользователей.

Организации пытаются улучшить и оптимизировать рабочие процессы, которые непосредственно связаны с финансовой документацией, а также сократить материальные и временные затраты в области рабочих процессов и устранить человеческий фактор.

Для обеспечения безопасности информации необходимо осуществлять различные мероприятия в офисных сетях, которые объединены понятием «система информационной безопасности». Система защиты информации представляет собой совокупность мер, программного и аппаратного обеспечения, а также правовых и моральных стандартов для противодействия угрозам, исходящим от преступников, и минимизации потенциального ущерба для пользователей и владельцев систем.

Для построения эффективной системы информационной безопасности выбору и внедрению соответствующих мер технической безопасности должен предшествовать анализ угроз и уязвимостей ИТ-системы и, на их основе, анализ риска информационной безопасности (ИБ). Выбор программного и аппаратного обеспечения безопасности, а также проектирование систем информационной безопасности основывается на результатах такого анализа, принимая во внимание экономическую оценку соотношения «затраты на контрмеры для снижения риска / возможные потери компании из-за инцидентов, связанных с информационной безопасностью».

Исходя из вышеизложенного, следует отметить, что построение системы информационной безопасности лучше всего начинать с комплексного диагностического обследования информационной системы компании и основных бизнес-процессов. Аудит систем информационной безопасности позволит выяснить, соответствуют ли уровень безопасности информационных ресурсов выдвигаемым требованиям или нет. Кроме того, в ходе диагностического обследования необходимо проведение анализа рисков. Чтобы убедиться в том, что информационная система способна противостоять попыткам несанкционированного доступа, периодически необходимо проводить тестирование на «проникновение».

Средства защиты информации по методам реализации можно разделить на три группы:

- программные;
- программно-аппаратные;
- аппаратные.

Программные средства защиты информации – это специально разработанные программы, которые реализуют функции безопасности компьютерной системы, выполняют функцию ограничения доступа пользователя с помощью паролей, ключей и многоуровневого доступа и т. д. Эти программы могут быть реализованы практически в любой удобной операционной системе. Как правило, эти программные средства предлагают довольно высокую степень защиты системы и имеют разумные цены. При подключении такой системы к глобальной сети, вероятность защиты от взлома возрастает. Следовательно, этот метод защиты приемлем для локальных закрытых сетей без внешнего выхода [1, с. 815].

Программно-аппаратное обеспечение – это устройства, реализованные на универсальных или специализированных микропроцессорах, которые не требуют изменений в схемах при изменении алгоритма работы. Эти устройства также адаптируются к любой операционной системе и имеют более высокий уровень защиты. Кроме того, этот тип устройства является наиболее гибким инструментом, позволяющим вносить изменения в конфигурацию по запросу клиента. Микропрограмма обеспечивает высокий уровень защиты для локальной сети, подключенной к глобальной сети.

Аппаратные средства относятся к устройствам, в которых функциональные узлы реализованы в больших интегрированных системах (СБИС) с неизменным алгоритмом работы. Устройство такого типа адаптируется к любой операционной системе, является самым дорогим в разработке и имеет высокие технологические требования для производства. В то же время эти устройства имеют высочайший уровень защиты, они не могут быть интегрированы, и изменения в дизайне или

программе не могут быть сделаны. Использование оборудования затруднено из-за его высокой стоимости и статического алгоритма.

Программно-аппаратное обеспечение, которое уступает по скорости аппаратному обеспечению, в то же время облегчает модификацию алгоритма работы и не имеет недостатков в методах программного обеспечения.

Отдельным комплексом мер по обеспечению информационной безопасности и обнаружению несанкционированных запросов являются программы обнаружения нарушений в режиме реального времени.

Выделяют следующие функциональные компоненты экономической безопасности, представленные на рисунке 1 [3, с. 239].

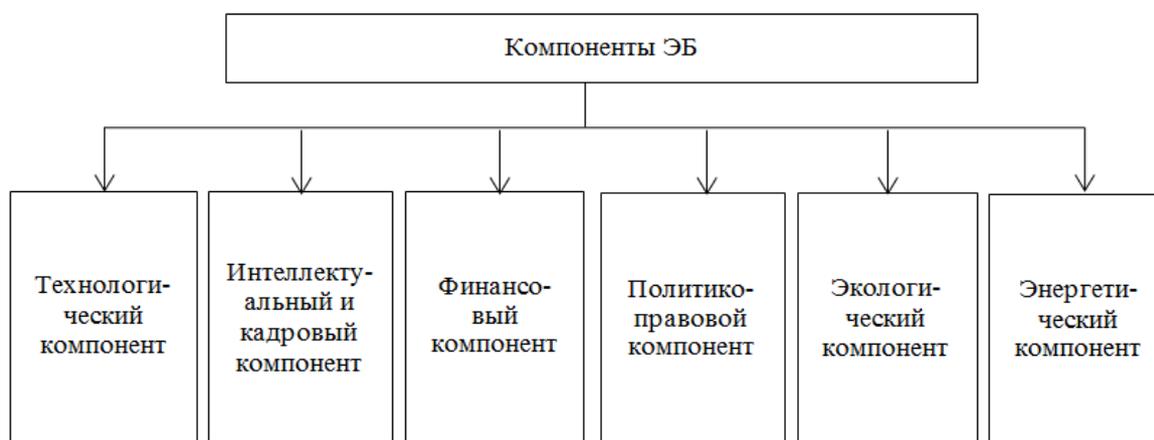


Рисунок 1 – Функциональные компоненты экономической безопасности

Для обеспечения экономической безопасности организации от воздействия субъективных и объективных причин руководство должно принимать решения с той же скоростью, с которой происходят неблагоприятные изменения, и уметь их предвидеть. Организациям необходимо модернизировать свои передовые технологии, одним актуальным направлением на сегодняшний день является формирование безопасного рабочего процесса. Это ведущая область защиты документированной информации от возможных опасностей, то есть использования специальной технологической системы при обработке и хранении документов, обеспечивающей безопасность информации на любом типе носителя.

В связи с тем, что реализация управленческой документации связана с созданием, хранением, передачей и использованием большого количества документированной информации, актуальной необходимостью является развитие «безбумажного» оборота документов на предприятии. Механизм формирования документов в электронном виде получил название электронного документооборота, который представляет собой автоматизированную систему обработки электронных документов.

Для предприятия важен факт защищенности электронного документооборота, то есть контролируемое движение засекреченной информации в подразделениях, осуществляющих прием, обработку, рассмотрение, исполнение, использование и хранение в условиях организационного и технологического обеспечения безопасности.

Одним из основных элементов электронного документооборота является электронный документ, созданный с использованием компьютерных средств обработки информации и сохраненный в виде файла любого формата на компьютерном носителе.

Суть документа, отправляемого в электронном формате, заключается в создании электронного документа с использованием системы электронного документооборота, зарегистрированной на носителе в качестве объекта EDMS и снабженной информацией для определения места, времени создания и автора документа.

Атрибутом электронного документа, используемым для защиты информации от несанкционированного использования и фальсификации, является электронная цифровая подпись.

Электронная цифровая подпись – это копия рукописной подписи, которая используется для защиты информации, подтверждающая целостность и аутентификацию электронных документов.

В заключении необходимо отметить, что важным аспектом в организации обмена документами является гарантия подлинности документов и конфиденциальности их передачи. Он предусматривает создание так называемых органов по сертификации, которые занимаются производством открытых и закрытых ключей, а также хранением и сертификацией открытых ключей лиц, занимающихся управлением электронными документами. Программное обеспечение, используемое для этой цели, должно быть сертифицировано, а сам центр сертификации имеет лицензию от уполномоченного органа для осуществления этой деятельности.

Список литературы

1 **Басаков, М. И.** Документы и документооборот коммерческой организации / М. И. Басаков. – М. : Феникс, 2016. – 416 с.

2 **Батоврина, Е. В.** Информационные технологии в управлении предприятием / Е. В. Батоврина // Теория и практика управления: новые подходы. – М. : Университетский гуманитарный лицей, 2016. – 217 с.

3 **Круглова, О. В.** Информационные технологии в управлении: учеб. пособие / О. В. Круглова. – Дзержинск : Конкорд, 2016. – 134 с.

УКД 656.07:338.2

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Ю. И. СОКОЛОВ, О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

В формировании экономической безопасности России железнодорожный транспорт имеет принципиальное значение и одну из наиболее ведущих позиций в транспортной системе в целом. Обеспечение бесперебойных поставок, связь регионов страны, формирование единого экономического пространства, выполнение социальных функций в обеспечении доступности пассажирских перевозок и мобильности населения, формирование добавленной стоимости перевозимых товаров – это лишь некоторые аспекты огромного вклада железнодорожного транспорта в национальную экономическую безопасность. Несмотря на существенный вклад в развитие экономики страны, железные дороги одними из первых испытывают последствия кризисных явлений, как в отдельных отраслях, так и в экономике в целом [3]. Так, негативные последствия пандемии, вызванные вирусом COVID-19 по всему миру, существенно повлияли на деятельность железнодорожного транспорта и его показатели, которые всегда являлись яркими индикаторами происходящих тенденций в экономике страны.

По оперативным данным ОАО «РЖД» объем пассажирских перевозок за первое полугодие 2020 года сократился на 31,3 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года: с 791,7 до 543,7 млн человек. Падение в дальнем следовании составило 43,2 %, в пригородном следовании – 30 % за обозначенный период. Пассажиروоборот за первое полугодие 2020 года составил 52,2 млрд пасс-км, что на 43,6 % ниже данного показателя за 2019 год. Несмотря на субсидирование государством обеспечения пассажирских перевозок, в том числе, в плацкартных вагонах, а также производства пассажирских вагонов, неполученная ОАО «РЖД» прибыль будет влиять на недостаток инвестиций, требуемых для реализации Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года.

Сектор грузовых железнодорожных перевозок также показал снижение показателей по существенной доле номенклатуры грузов, а также в совокупности. Так, тарифный грузооборот за первое полугодие 2020 года сократился на 4 % с 1734,3 в 2019 году до 1664,3 млрд тарифных т-км в 2020 году. Общая погрузка за рассматриваемый период также сократилась на 4 % по сравнению с показателем 2019 года и составила 816,9 млн т. Динамика погрузки по видам грузов на железнодорожном транспорте в первом полугодии 2020 года представлена в таблице 1.