

Список литературы

- 1 Михальченко, А. А. Современные подходы в инвестиционной деятельности для развития железной дороги / А. А. Михальченко, В. С. Коцур // Проблемы безопасности на транспорте : материалы VII Междунар. науч.-практ. конф. / под общ. ред. В. И. Сенько. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 144–145.
- 2 Инновационные направления развития железнодорожного транспорта // Военный юрист [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://voennyjvopros.ru/innovacionnye-napravlenija-razvitija-zheleznodorozhnogo-transporta.html>. – Дата доступа : 25.09.2021.

УДК 338.24.021.8

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. В. ДАНИЛЕНКО, В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Гомель

В условиях повышенного риска и влияния негативных экзогенных и эндогенных факторов безопасность является триггером экономически устойчивого развития транспортной системы. Это обуславливает необходимость исследования широкого спектра инструментов (управление рисками: диверсификация, страхование, хеджирование и др.; техническая защита: охрана, безопасность информации, кадровая политика; финансовая защита: финансовый мониторинг, управленческий учет и контроль, бюджетирование), технологий и факторов, влияющих и обеспечивающих экономическую безопасность хозяйствующего субъекта. Безусловно, наиболее изучены и подвержены огласке внешние угрозы, связанные с промышленным и IT-шпионажем, санкциями в финансовой и технологической сферах. Однако внутренние угрозы, такие как закредитованность, аритмичность объемов работы и ее структуры, ограниченность ресурсов для развития и др., не менее важны и существенны в изменяющихся условиях хозяйствования.

Из множества функциональных составляющих экономической безопасности можно выделить основные взаимосвязанные направления по ее обеспечению, которые в свою очередь различны по набору инструментов, методологии и объекту защиты.

1 Финансовая безопасность. Финансовая составляющая экономической безопасности включает ряд мероприятий, обеспечивающих эффективность использования капитала, повышение качества планирования и осуществления хозяйственной деятельности железной дороги:

– внедрение системы бюджетирования. Система управления в условиях ограниченности ресурсов претерпевает качественные содержательные изменения, эффективность которых зависит от уровня информационного обеспечения принимаемых решений. Своевременная, полная и достоверная информация составляет основу оптимизации затрат, продаж и финансовых результатов. Формирование подобного рода информации осуществляется в рамках системы контроллинга, основными функциями которого являются анализ безубыточности производства, учет по центрам ответственности, нормирование, планирование и бюджетирование. Следует отметить, что существующая система финансового управления и планирования содержит ряд позитивных элементов, например, наличие развернутой системы планирования и контроля детализированных затрат, которые необходимо интегрировать с научно обоснованной системой бюджетирования. При этом система бюджетирования должна быть построена по принципу «сверху – вниз», т. е. на основе определенного на уровне Управления железной дороги ожидаемого объема доходов, необходимо рассчитать «допустимый» уровень затрат. Этот уровень определяется как разность между ожидаемыми доходами, платежами по кредитным и иным обязательствам. «Допустимый» уровень затрат должен быть равен общедорожному бюджету, который в зависимости от стратегических целей развития железной дороги должен быть распределен на бюджеты второго уровня (предприятия, входящие в систему финансирования), которые в свою очередь разработают бюджеты, подчиненным структурам (филиалы);

– отказ от непрофильных видов деятельности и непрофильных активов. Непрофильные виды деятельности – это виды деятельности, не связанные с основной деятельностью подразделений, выполняющие вспомогательные, обслуживающие или социальные функции, способные представлять стратегическую важность, социальную значимость и обеспечивать безопасность основных бизнес-процессов организации. Непрофильные виды деятельности, в которых задействована значительная часть работников, занимали и занимают заметную долю в экономических показателях работы железной дороги. К ним относятся, прежде всего, содержание объектов социальной сферы (санаторно-курортных учреждений, учреждений культуры и спорта, объектов жилого фонда и др.) и так называемые иные виды деятельности с широким спектром услуг и работ, не относящиеся непосредственно к перевозкам. При этом часть услуг, относимых к непрофильным видам деятельности, а также связанных с содержанием объектов социальной сферы, мало доходны, убыточны или имеют уровень производительности труда значительно ниже общедорожного, что обуславливает необходимость поиска вариантов повышения эффективности их осуществления (к примеру, выделение и передача этих видов деятельности в обособленные виды бизнеса для развития конкуренции и максимизации их доходности). Вместе с тем многие непрофильные виды деятельности тесно или неразрывно связаны с основными и оказывают непосредственное влияние на качество транспортных услуг и эффективность работы предприятий железной дороги в целом. То есть качество непрофильных работ и услуг находится в системной зависимости с качеством перевозок. Кроме того, повышение эффективности дополнительных работ и услуг приводит к росту конкурентоспособности и экономической безопасности железнодорожной отрасли на рынке транспортных услуг в целом;

– переход к договорным отношениям, заказу и оплате региональных и межрегиональных перевозок пассажиров администрациями соответствующих местных администраций. Это позволит перенести акцент с социальных гарантий по обеспечению в транспортировке населения на основную задачу железной дороги – перевозку, объем которой должно определять само население через администрации соответствующих территориальных единиц (будут нести бремя социальных гарантий через финансирование перевозки, оплачивая ее стоимость на уровне тарифа, обеспечивающего окупаемость перевозки).

2 Кадровая безопасность – обеспечение экономической безопасности железной дороги за счет снижения рисков и угроз, связанных со шпионажем, мошенничеством, недоброкачественной работой сотрудников, их интеллектуальным потенциалом и трудовыми отношениями в целом. Интеллектуальный потенциал представляет собой один из главных ресурсов производства, на основе чего существующее положение и эволюция его структурных и количественных параметров играет немаловажную роль в укреплении и формировании экономической безопасности. В современных условиях основной задачей для железнодорожного транспорта является повышение уровня моральной и материальной оценки труда работников с целью поддержания высокого уровня производительности труда, что зависит и одновременно влияет на финансовые результаты деятельности всей железной дороги.

3 Техничко-технологическая безопасность. Обеспечение технико-технологической функциональной составляющей экономической безопасности является важной задачей каждого элемента системы железнодорожного транспорта. Важность выражена тем, что поддержание технико-технологического потенциала железной дороги на высоком уровне обеспечивает конкурентные преимущества, гибкость технологического процесса перевозки, способность реагировать на изменения конкурентной среды и противостоять дестабилизирующим факторам.

Таким образом, успех в поддержании и повышении технико-технологического и кадрового потенциала железнодорожного транспорта находится в прямой зависимости от финансовых возможностей, и наоборот, финансовый результат определяется уровнем технико-технологического и кадрового потенциала. Поэтому проблема обеспечения экономической безопасности железной дороги требует разработки соответствующей комплексной системы мер и формирования действенной системы контроля за их выполнением и результативностью.

Список литературы

1 Жигалов, В. Л. Система управления эффективностью бизнес-процессов на железнодорожном транспорте / В. Л. Жигалов, С. Л. Шатров, Е. О. Фроленкова // Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и строительного комплексов : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. / под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – 2018. – С. 235–237.

2 Липатова, О. В. Комплексный подход к оценке эффективности функционирования логистических систем / О. В. Липатова, С. Л. Шатров // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь. – Минск, 2014. – С. 208–213.

3 **Сергеева, И. А.** Комплексная система обеспечения экономической безопасности предприятия : учеб. пособие / И. А. Сергеева, А. Ю. Сергеев. – Пенза : Изд-во ПГУ, 2017. – 124 с.

4 **Шатров, С. Л.** Теория контроля / С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 48 с.

5 **Шатров, С. Л.** Система внутреннего контроля финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта : состояние и направления развития / С. Л. Шатров // Бухгалтерский учет и анализ. – 2006. – № 10. – С. 8–13.

6 **Шатров, С. Л.** Развитие системы внутреннего контроля на железнодорожном транспорте / С. Л. Шатров, Е. В. Пойкер // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 т. – Минск : БГЭУ, 2011. – С. 211–212.

УДК 338.14:004.6

ЦИФРОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ И ЭЛЕКТРОННЫЙ КОНТЕНТ КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

В. В. ШИБОЛОВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Цифровая экономика требует нового уровня взаимодействия сотрудников и коммуникаций с контрагентами, новых бизнес-моделей и ускорения процессов. Передовые компании-разработчики уже говорят о новых форматах цифровизации бизнеса и предлагают стратегию DigitAll («цифровизируй все»), которая включает шесть направлений: мощная платформа, удобство пользователей, омниканальность, развитие юридической значимости, интеллект и роботизация, готовый набор комплексных бизнес-решений, основанный на лучших практиках внедрения [3].

Построение системы эффективного управления контентом предприятия является актуальной задачей любой организации, в том числе и транспортной. В текущих реалиях ее не решить без применения современных корпоративных информационных систем (ЕСМ-систем) [3–5].

В отечественной и зарубежной практике при классификации программного обеспечения (информационных систем), позволяющих организовать работу с электронными документами, принято использовать два понятия, которые часто считаю синонимами СЭД (система электронного документооборота, система управления электронными документами) и ЕСМ (система интеллектуального управления контентом предприятия). Понятие ЕСМ шире, чем СЭД. Чтобы СЭД стала ЕСМ-системой она должна содержать средства сканирования документов, гарантировать сохранность документов, поддерживать правила хранения документов и т. д.

ЕСМ (Enterprise Content Management) – набор технологий, инструментов и методов, используемых для сбора, управления, накопления, хранения и доставки информации (контента) всем потребителям внутри организации. Контент – это некое собирательное понятие для любой информации, которая содержится в информационном ресурсе (документы, фото и видео материалы, данные о клиентах, каталоги и т. д.) [3–5].

Термин ЕСМ можно рассматривать в двух взаимосвязанных проекциях:

- 1) общая стратегия работы с различного рода корпоративным контентом;
- 2) набор программных продуктов для управления полным жизненным циклом такого контента.

К ЕСМ можно отнести системы, которые поддерживают три из шести функций:

- 1) управление документами (экспорт, импорт, контроль версий, безопасность и т. д.);
- 2) сканирование документов и управление образами документов;
- 3) управление записями для долгосрочного архивного хранения, автоматизация правил и нормативов хранения, гарантирование соответствия записей законодательству и регулирующим правилам;
- 4) workflow для поддержки бизнес-процессов, маршрутизации контента, назначение рабочих задач и состояний, трассировка маршрутов и контроль исполнения;
- 5) управление веб-контентом для автоматизации публикаций, управление динамическим контентом и взаимодействие пользователей для этих задач;
- 6) совместная работа над общими документами и поддержка проектных команд [4, 5].