

Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации
Курский филиал

Курская областная Дума

Курская региональная общественная организация
Вольного экономического общества России

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА И ЭКОНОМИКИ

Сборник научных статей

2-й Всероссийской научно-практической конференции

27-28 апреля 2023 года

ТОМ 1



Курск 2023

УДК 338
ББК 65.290
А43 ФА-23

Редакционная коллегия:

Ильин А.Е. – директор Курского филиала Финуниверситета,
д-р экон. наук, проф. – председатель оргкомитета конференции;
Беспарточный Б.Д. – зав. кафедрой «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», д-р социол. наук, проф. –
зам. председателя оргкомитета, *отв. редактор сборника*;
Мохов И.А. – доцент кафедры «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», канд. экон. наук, доц.;
Спицына А.О. – доцент кафедры «Гуманитарные и социально-
экономические дисциплины», канд. филос. наук;

А43 Актуальные вопросы устойчивого развития современного общества и экономики: сборник научных статей 2-й Всероссийской научно-практической конференции (27-28 апреля 2023 года, г.Курск) / Курский филиал Финансового университета при Правительстве РФ. В 3 томах, Том 1. – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023. – 516 с.

ISBN 978-5-907744-08-0

Авторами включенных в сборник научных статей исследуются актуальные проблемные вопросы результативности функционирования и устойчивости развития современного общества и экономики, формируются подходы к их эффективному сбалансированному решению, предлагаются направления и методы совершенствования деятельности, основанные на современной методологии научных исследований в области управления, экономики, социологии, философии, права и других смежных отраслей науки.

Для научных работников, преподавателей, студентов бакалавриата и магистратуры, аспирантов и докторантов, а также всех специалистов, интересующихся современной проблематикой влияния экономических, управленческих, конъюнктурных, социальных, технологических, экологических, демографических, политических процессов на уровень и динамику устойчивого развития современного общества и экономики.

Текст печатается в авторской редакции. Авторы и научные руководители несут ответственность за содержание статей и достоверность приведенных в них материалов и сведений, гарантируют отсутствие незаконных заимствований. В случае обнаружения плагиата статья будет ретрагирована, факт плагиата – обнаружен.

ISBN 978-5-907744-08-0

УДК 338
ББК 65.290 М 65

© Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации, Курский филиал, 2023
© Авторы статей, 2023

Варламова В.А. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НАЛОГОВОГО АУДИТА В РОССИИ	176
Вахабова С.А., Амерханова З.Ш. МАРКЕТИНГОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ	184
Вахабова С.А., Ильясова К.Х. ПЛАНИРОВАНИЕ МАРКЕТИНГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	187
Веретенцева А.В., Моисеенко Е.И., Земляков А.А. ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ «ЗЕЛЕННОГО» ФИНАНСИРОВАНИЯ В РОССИИ	190
Виноградская М.С., Виноградская О.В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЕ	194
Владимирова А.Р. АНАЛИЗ БАНКОВСКОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЁ РАЗВИТИЯ	197
Власенко К.А. МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ О «ЗЕЛЕНОМ» ИНВЕСТИРОВАНИИ	200
Ворник Е.А. МЕТОДЫ АНАЛИЗА И ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ КОММУНИКАЦИЙ	203
Воробьев Р.Б. ЦЕННЫЕ БУМАГИ КАК ОСОБЫЙ ИНСТРУМЕНТ ФИНАНСОВОГО РЫНКА	207
Воропаева А.А., Зелинская М.В. ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ТРУДОУСТРОЙСТВА ВЫПУСКНИКОВ АГРАРНЫХ ВУЗОВ В ОРГАНИЗАЦИИ АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА	210
Габидуллина Л.Х. КРАТКИЙ ОБЗОР РЫНКА КОМПАНИЙ-ЗАСТРОЙЩИКОВ ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ	214
Гарманова Т.А., Небавская Т.В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА МАТЕРИАЛЬНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАПАСОВ	218
Герасимова Н.А. БАЗОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОЦЕССА РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ	221
Гизетдинова Я.И. МЕТОДИКА АНАЛИЗА КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ	224
Гладких А.В., Емельянова О.В. РОЛЬ ЦИФРОВИЗАЦИИ В ГОСУДАРСТВЕННОМ УПРАВЛЕНИИ	227
Глоба А.А. ОЦЕНКА РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА КАК ИНСТРУМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ РЕГИОНА	229
Глоба А.А. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОЙ СФЕРЫ РЕСПУБЛИКИ АДЫГЕЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	235
Гололобов А.В. ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО МАРКЕТИНГА	241
Горбунова О.И., Каницкая Л.В. О РЕАЛИЗАЦИИ ESG-ПРАКТИК В РОССИИ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ	244
Горностаев О.Р. ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО, ЕГО ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ	248
Гречкин Е.И., Попова Т.С. ОТКАЗ ОТ SWIFT И РАЗРАБОТКА СПФС В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОГО РЕЖИМА	252

Грушецкая Е.А. ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ	256
Гурцеев В.Г. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ И МУНИЦИПАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА	260
Гусева Е.В. УПРАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫМ СОСТОЯНИЕМ КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА	263
Давыдов Е.С., Холодова А.А. ВИДЫ КРЕДИТА И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	266
Давыдов Е.С., Холодова А.А. О РАЗВИТИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КАТЕГОРИЙ В СФЕРЕ СТРАТЕГИЧЕСКОГО МЕНЕДЖМЕНТА	269
Дармилова Ж.Д., Немцев Е.Е. ПЕНСИОННЫЕ НАКОПЛЕНИЯ КАК ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ МАЛОГО БИЗНЕСА	272
Дармилова Ж.Д., Семергей Е.А. ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ МАРКЕТИНГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОЦИАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАННЫХ НЕКОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В РОССИИ	275
Дернова К.К. КРИТЕРИИ КАЧЕСТВА ПРИ ОЦЕНКЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УСЛУГ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	282
Дернова К.К., Князькина О.В. МЕСТО ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ	286
Десятириков Ф.А., Беланов А.Э., Масалов А.В. УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫМИ РИСКАМИ В ИНДУСТРИИ КИБЕРСПОРТА	289
Дикарева И.А., Огуля Д.В., Сахно М.А. АНАЛИЗ ПОРТФЕЛЬНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ	292
Дмитраш О.А. «ВЫСОКООРГАНИЗОВАННЫЙ РЫНОК» И РЫНОК НЕДВИЖИМОСТИ: ОСОБЕННОСТИ И ОТЛИЧИЯ	294
Дмитраш О.А. РОЛЬ НЕДВИЖИМОСТИ КАК ФАКТОР РЕШЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ РОССИИ	297
Долженкова В.Е. ИМУЩЕСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА КАК ОДНО ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА	301
Дудкина М.В., Юлдашева Д.М., Барашов Н.Г. УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ ФОРМИРОВАНИЯ НОВОЙ ЭКОНОМИКИ	303
Емельянова О.В., Тишыйою Ф.М. ЗНАЧЕНИЕ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СТРАНЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ	306
Епинина В.С. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ В УСЛОВИЯХ ВНЕШНЕГО САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ	309
Еришов Н.Ю. ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	313
Есенкова Г.А., Коневега М.Ю., Мацишина Д.И. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ УСИЛЕНИЯ АКТИВНОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ РАЗРАБАТЫВАЕМЫХ ПРОГНОЗОВ И СЦЕНАРИЕВ В СИСТЕМЕ СТРАТЕГИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ	316

зависит не только от технических характеристик подвижного состава, но и от нескольких параметров, характеризующих интенсивность и прочность дорожно-транспортной сети.

Внедрение и развитие сети экспресс и полуэкспрессных маршрутов, оптимизация маршрутной сети за счет дополнительного подключения легковых и грузовых автомобилей к общественному транспорту станут основным фактором увеличения пропускной способности и сокращения затрат времени на передвижение.

В заключении можно сделать вывод о том, что исследованные критерии качества, влияющие на формирование и оценку конкурентоспособности услуги, предоставляемые автомобильным транспортом, позволяют выявить его специфику: неоднородность иерархичность конкурентной среды. Уровень рентабельности услуг автотранспорта в любой момент времени определяется общим воздействием каких-либо факторов, которые определяют конкурентоспособность на рынке услуг. Основные показатели, стандарты и критерии качества автотранспортных услуг, предлагаемые маркетинговыми мероприятиями, которые влияют на качество предоставляемых услуг, гарантируют повышение конкурентоспособности.

Список литературы

1. Вельможин, А.В. О структуре и функциях управления автотранспортом России / А.В. Вельможин, В.А. Гудков // Автомобильный транспорт. – 1995. – № 8, 24 – 26 с.
2. Васильев, Е. А. Методы оценки качества транспортных услуг / Васильев Е. А., Князькина О. В. // Современные материалы, техника и технология : сборник научных статей 12-й Международной научно-практической конференции, 30 декабря 2022 г. . – Курск, 2022. – С. 79-83
3. Бочкарева, М.М. Количественная оценка качества транспортных услуг / М.М. Бочкарева, В.А. Гудков, Н.В. Дулина // Автотранспортное предприятие. – 2007. – № 12, 49 – 53 с.
4. Фатхутдинов, Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент / Р.А. Фатхутдинов. – М. : Маркетинг, 2002. – 276 с.
5. Мазур, И.И. Управление качеством / И.И. Мазур, В.Д. Шапиро. – М.: Высш. шк., 2003 – 334 с.
6. Полякова, И. Проблемы автомобильных перевозок // Транспорт России. – 2008. – № 17. – 4 с.

Dernova Kristina K., student,

(e-mail: kristina191198@mail.ru)

Scientific supervisor – **Knyazkina Olga V.**, candidate of technical sciences, associate professor,

(e-mail: dmtov@mail.ru)

Siberian State Industrial University, Novokuznetsk, Russia

QUALITY CRITERIA FOR ASSESSING THE COMPETITIVENESS OF ROAD TRANSPORT SERVICES

Abstract. The quality criteria ensuring the competitiveness of transport services, market indicators of the quality of motor transport services, as well as the characteristics of the integrated quality of motor transport services are considered.

Keywords: road transport, quality of services, competitiveness, market.

МЕСТО ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

Дернова Кристина Константиновна, студент,

(e-mail: kristina191198@mail.ru)

Князькина Ольга Владимировна, канд. техн. наук, доцент,

доцент кафедры «Транспорта и логистики»

(e-mail: dmtov@mail.ru)

Сибирский государственный индустриальный университет,

г. Новокузнецк, Россия

Рассмотрены тенденции развития транспортно-логистических систем Сибири с учетом территориальных особенностей и адаптивных возможностей к изменениям внешней экономической среды. Приведена схема организации грузодвижения товаров в логистических системах.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая система.

Проблема интеграции экономики Сибири чрезвычайно актуальна. Ее решение невозможно без формирования международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Сибири, и соединенных с ними логистических систем. Состояние отечественного производства требует развития новых подходов к организации хозяйственной деятельности, разработки концепций, принципов и методологий интегрированного управления предприятием [1]. При реализации концепции развития открытой экономики Сибири возникает целый комплекс организационно-технических, экономических и юридических задач, решение которых невозможно без предварительного глубокого научного анализа [2].

Решение задачи совершенствования транспортного сервиса предусматривает использование стратегической системы инноваций в качестве средств повышения производительности транспортной системы. Большинство эффективных решений по транспортировке грузов можно реализовать в системах транспортной логистики (ТЛС). Именно необходимость и возможность использования этого потенциала предопределяет углубление интеграции транспортных и товарораспределительных процессов [3].

На железной дороге (ЖД) развитие логистической подсистемы должно основываться на совокупности экономических интересов отправителя, железнодорожного транспорта и получателя, созданием комплексного технологического маршрута, в котором используется подвижный состав от клиента и железнодорожного транспорта.

Автомобильные транспортные средства все больше конкурируют с ЖД индустрией при транспортировке грузов в дальнем расстоянии, но в то же время изменяются предложения транспортных компаний. Основной фактор эффективной работы автотранспорта вместе с ЖД на таких огромных расстояниях является новый вид услуг по сбору и распределению груза. Суть их состоит в том, чтобы отказаться от существующих нескольких звеньев системы комплектации грузов, создать централизованные пункты хранения груза и транспортные тер-

миналы на основных дорогах. В результате снижения объемов товарного запаса и длительности цикла доставки заказов, благодаря компьютерной обработке услуги станут дешевле и повысится качество выполнения услуг.

Расширения участия автотранспорта в формировании логистических цепей грузопотоков не только способствуют развитию автоматизированной обработки грузового и транспортного средства, но также приведут к ускоренному использованию маркетинга. При выборе средств доставки конкретной продукции отправители принимают во внимание ряд параметров. Если отправитель интересуется скоростью доставки товаров, он выбирает воздушный или автомобильный транспорт. Если нужно минимизировать расходы, он выбирает водную или трубопроводную транспортировку. Автомобильное транспортное средство имеет множество преимуществ, прежде всего, по нашему мнению, возможность доставки «от двери к двери», чем объясняется рост долей его использования [4].

Для решения задачи перевозки грузов необходимо подходить с точки зрения логистики, так как главное направление логистики состоит в системном подходе, охваченном проектированием и структурированием систем, которые позволяют эффективно использовать пространство и время, организовать материальные и информационные потоки. Проектирование систем является процессом принятия решения, формирования задач, цели, количественного определения, измерения, оценки.

В общем виде задачи проектирования системы доставки груза формируется таким образом: грузовладелец доставляет продукцию потребителю (на рынке услуг транспорта действует большое количество предприятий, которые могут удовлетворить спрос грузовладельцев на перевозку груза и все они конкурируют друг с другом) выбирая самый оптимальный вариант обслуживания, то есть определенную совокупность предприятий транспорта, которые смогут предоставлять необходимые услуги.

Рассмотрим систему организации товародвижения (рисунок 1) [5]. Таким образом, система организации товародвижения охватывает все технологические, организационные, правовые, специальные и другие отношения, возникающие при транспортном, складском, информационном и другом обеспечении международной связи.

В настоящее время отправители груза рассматривают транспорт и распределение товаров как взаимозависимые виды деятельности специализированных компаний.

Крупные компании занимаются организацией перевозок, то есть координируют связи в рамках системы товародвижения и совмещают процесс перевозки с сопряженной деятельностью. Более мелкие транспортные компании специализируются на отдельных видах перевозок или на обеспечении сопутствующих операций (складские, перегрузочные, стивидорные, лизинговые, снабженческие, таможенные и др.). В результате таких изменений основное внимание уделяется оптимизации услуг в рамках системы товародвижения в целом, а не интересам отдельных видов транспорта [6].



Рисунок 1 – Схема организации товародвижения

Производство, покупка или продажа, поставка товаров уже не подразумевают использование созданных заранее запасов. Поставка сырья или готовых изделий в настоящее время осуществляется именно в тот момент, когда они необходимы. При этом запасы сокращаются до минимума, и на транспортных операторах ложится ответственность за обеспечение необходимых запасов. Поскольку размеры партий грузов уменьшаются, а частота отправок увеличивается, перевозчики вынуждены стремиться обеспечить соответствующий уровень использования грузоподъемности своих транспортных средств.

Таким образом, в настоящее время грузы в основном объединяются в партии или разделяются в центрах распределения. Поскольку сфера деятельности транспортных компаний расширяется, она занимает доминирующее положение в рамках системы товародвижения и берет на себя ответственность за ее организацию в целом.

В результате материально-техническая поставка все в большей степени переходит в функции транспортных компаний. Кроме своих первоначальных функций по обеспечению перевозок, эти компании предлагают услуги общего пользования, включающие складирование, обработку всей перевозочной документации, организацию распределения, финансовые и административные вопросы.

Отсутствие межнациональных логистических систем предоставления транспортных услуг приводит к многократным перегрузочным операциям, длительным задержкам грузов и транспортных средств в транспортных узлах и, как следствие, нарушению сроков поставки, то есть негативному влиянию на качество обслуживания клиентов [7].

Исходя из указанного, можно сделать вывод, что процедура формирования транспортно-логистической системы на основе системного подхода имеет постоянно действующий циклический характер, а это обуславливает необходимость корректировки целей и задач функционирования территориальной транс-

портной структуры с целью обеспечения ее высокой адаптивности и гибкого реагирования на изменения внешней среды и появление новых задач функционирования.

Список литературы

- 1 Харрисон, А. Управление логистикой / А. Харрисон. – М.: Баланс Бизнес Букс, 2017. – 143 с.
- 2 Джонсон Д. Современная логистика, 7-е изд.: Пер. с англ./ Д. Джонсон, Д. Вуд, П. Вордлоу, Мерфи мл. – М.: ИД «Вильямс», 2004. – 624 с.
- 3 Транспортная логистика : учебник / под общ. Ред. Миротина Л.Б.. – СПб.: Ассоциация «Северо-Запад», 2002. – 512 с.
- 4 Беспалов, Р. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Р. Беспалов. – М.: Вершина, 2017. – 384 с.
- 5 Гордон, М.П. Логистика товародвижения / М.П. Гордон, С.Б. Карнаухов. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2001. – 200 с.
- 6 Новиков, В. Э. Информационное обеспечение логистической деятельности торговых компаний : учебное пособие для вузов / В. Э. Новиков. – Москва : Издательство Юрайт, 2022. – 184 с.
- 7 Коммерческая логистика : учебное пособие / под общ. ред. Н.А. Нагапетьянца. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 259 с.

Dernova Kristina K., student, (e-mail: kristina191198@mail.ru)

Knyazkina Olga V., candidate of technical sciences, associate professor,

Siberian State Industrial University, Novokuznetsk, Russia **THE PLACE OF TRANSPORT SERVICES IN LOGISTICS SYSTEMS**

Abstract. The article considers the trends in the development of transport and logistics systems in Siberia, taking into account territorial features and adaptive capabilities to changes in the external economic environment. The scheme of organization of cargo movement of goods in logistics systems is given.

Keywords: logistics, transport and logistics system.

УПРАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫМИ РИСКАМИ В ИНДУСТРИИ КИБЕРСПОРТА

Десятириков Феликс Андреевич, студент
science2000@ya.ru

Беланов Александр Элдорович, к.п.н., доцент

Масалов Артур Владимирович, старший преподаватель

Воронежский государственный университет, г. Воронеж, Россия

Показана необходимость внедрения систем управления информационными рисками в отраслевые задачи цифровой спортивной индустрии. Проведена постановка задачи управления информационными рисками в киберспорте и анализ подходов к её решению. Приведены примеры программного обеспечения автоматизации управления информационными рисками.

Ключевые слова: киберспорт, программное обеспечение, информационные риски, риск-менеджмент

Сегодня вопросы защиты конфиденциальной и иной «чувствительной» информации становятся одной из важнейших задач в сфере деятельности. Одним из быстро развивающихся направлений бизнес деятельности является спортивная индустрия и самый её инновационный сектор - киберспорт. Защита информации и в этой области деятельности является необходимым условием не только для адекватных бизнес-процессов, но и обеспечивает саму реализацию данного вида деятельности. Таким образом, информационный риск-менеджмент это неотъемлемая часть киберспорта. Основными аспектами, характеризующими риски ИБ, являются следующие: ущерб от реализации киберугроз; возможность реализации киберугроз; возможность использования уязвимостей в информационном обеспечении киберспорта. Для реализации риск менеджмента киберспорта необходимо: провести идентификацию, анализ и оценку информационных рисков и угроз; разработать программу мероприятий по ликвидации последствий рискованных ситуаций; разработать программу снижения издержек информационных рисков и страхования рискованных ситуаций [1]. Проанализировав риски, можно принять эффективные контрмеры чтобы избежать ущерба или снизить его исходя из возможных реализаций рискованных ситуаций в киберспорте, основными из которых являются следующие:

- атакующий может получить права администратора программного обеспечения (ПО) в системе киберспортивного мероприятия в удаленном доступе в систему;

- отказ в обслуживании ПО киберспортивного мероприятия в результате осуществления сетевой атаки;

- получение прав несанкционированного участника мероприятия на удаленной системе;

- раскрытие конфиденциальной информации в результате осуществления несанкционированного сетевого доступа.

Анализ информационных рисков позволяет количественно или качественно оценить наносимый ими ущерб; цели анализа рисков поддаются формализации [2]. На первом этапе этой процедуры необходимо провести количественную оценку текущего состояния уровня безопасности. Затем следует задать допустимые уровни рисков и разработать план мероприятий, обеспечивающих требуемый уровень безопасности. На следующем этапе рассчитывается размер необходимых вложений в обеспечение безопасности и проводится экономическое обоснование этого расчета. Затем наступает этап действий на системе. Выявляются наиболее опасные уязвимости, они блокируются для предотвращения возможных атак. Здесь же определяются функциональные отношения оборудования и ПО и зоны ответственности при взаимодействии подразделений и лиц. Последний этап - создание необходимого пакета организационно-распорядительной документации, разработка и согласование проекта внедрения нужных для обеспечения безопасности средств защиты.

Задача управления рисками состоит из нескольких взаимосвязанных задач, включая выбор и обоснование контрмер, позволяющих снизить уровни рисков до приемлемой величины [3, 4]. Программные продукты, получившие название