

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (ВГУЭС)

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ВУЗОВ – НА РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА РОССИИ И СТРАН АТР

Материалы XXIII международной научно-практической
конференции студентов, аспирантов и молодых ученых

мая 2021 г.

В пяти томах

Том 5

Электронное научное издание

Под общей редакцией д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2021

УДК 378.4
ББК 74.584(255)я431
И73

И73 Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР : материалы XXIII международной науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых (г. Владивосток, мая 2021 г.) : в 5 т. Т. 5 / под общ. ред. д-ра экон. наук Т.В. Терентьевой; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса ; Электрон. текст. дан. (1 файл: 5,6 МБ). – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2020. – 1 электрон., опт. диск (CD-ROM). – Систем. требования: Intel Pentium (или аналогичный процессор других производителей), 500 МГц; 512 Мб оперативной памяти; видеокарта SVGA, 1280×1024 High Color (32 bit); 5 Мб свободного дискового пространства; операц. система Windows XP и выше; Acrobat Reader, Foxit Reader либо любой другой их аналог. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2021.

ISBN 978-5-9736-
ISBN 978-5-9736- (Т. 5)

Включены материалы XXIII международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Интеллектуальный потенциал вузов – на развитие Дальневосточного региона России и стран АТР», состоявшейся во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса (г. Владивосток, мая 2021 г.).

Данный том представляет широкий спектр исследований в области научно-образовательной деятельности, выполненных студентами, аспирантами и преподавателями филиала ВГУЭС в г. Артеме.

УДК 378.4
ББК 74.584(255)я431

Электронное учебное издание

Минимальные системные требования:

Компьютер: Pentium 3 и выше, 500 МГц; 5,6 Мб; 5 Мб на жестком диске; видеокарта SVGA, 1280×1024 High Color (32 bit); привод CD-ROM. Операционная система: Windows XP/7/8.

Программное обеспечение: Internet Explorer 8 и выше или другой браузер; Acrobat Reader, Foxit Reader либо любой другой их аналог.

ISBN 978-5-9736-
ISBN 978-5-9736- (Т. 5)

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», оформление, 2021

Под общей редакцией д-ра экон. наук Т. В. Терентьевой
Компьютерная верстка М. А. Портновой
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41

Тел./факс: (423)240-40-54

Объем 5,6 МБ. Усл.-печ. л.15,11

Подписано к использованию 09.11.2021 г.

Тираж 300 (I –25) экз.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Асеева А.А., Преснякова Л.В.</i> Влияние внутренних и внешних факторов на качество обслуживания пассажиров в АО «Авиакомпания «Аврора»	4
<i>Будник А.В., Преснякова Л.В.</i> Комплексный анализ системы безопасности аэропорта в современных условиях на примере АО «Международный аэропорт Владивосток»	9
<i>Бутенко Е.Н., Самохина Л.С.</i> Телефонный терроризм как проблема безопасности гражданской авиации.....	15
<i>Гребенников Д.А.</i> Анализ тенденций развития автомобильного рынка Приморского края.....	22
<i>Долгова Д.А., Самохина Л.С.</i> Влияние пандемии на воздушные перевозки: исследование, проблемы и пути выхода	26
<i>Другова А.В., Забелина Т.И.</i> Особенности организации малого бизнеса в сфере услуг (танцевальная студия).....	32
<i>Есина А.С., Забелина Т.И.</i> Военно-промышленный комплекс Дальнего Востока: проблемы, пути решения.....	39
<i>Ильченко К.А., Словицова М.С.</i> Анализ факторов внешней среды и их влияние на формирование сбытовой политики	43
<i>Калинин Р.С., Ематина Н.И.</i> Технология OpenThread для проектов в сфере IoT на примере электронных ценников	47
<i>Коваль К.Э., Ерохин А.К.</i> Болезнь как социальная роль	50
<i>Лазарева С.В., Лукашина Н.В.</i> Анализ движения денежных потоков на примере ООО «ЛИДИЯ», г. Владивосток	53
<i>Ларинин В.Д., Ематина Н.И.</i> «Цифровые люди»: перспективы развития технологии	59
<i>Малиновская В.В., Ерохин А.К.</i> Медикализация красоты.....	65
<i>Матвеев М.В., Ематина Н.И.</i> Выбор оптимального комплекса технологий для разработки веб-приложения.....	69
<i>Мельцева Е.С., Забелина Т.И.</i> Тенденция и перспективы развития гражданской авиации Дальневосточного Федерального округа.....	74
<i>Минтюков З.Д., Благий А.А., Груздева Т.Г.</i> Способы сохранения и приумножения сбережений граждан	79
<i>Мусатова М.А., Ерохин А.К.</i> Страдания и медикализация умирания	83
<i>Северюкова Д.А., Страмоусова С.А.</i> Информационные технологии в аспекте избирательной системы России	85
<i>Соколова Н.С., Забелина Т.И.</i> Малое и среднее предпринимательство ДФО: пути выхода из кризиса	89
<i>Суходол С.А., Словицова М.С.</i> Условия и факторы повышения конкурентоспособности ритейл-компаний на примере ООО «ДНС-Ритейл»	94
<i>Ташлыцкая Е.Н., Лукашина Н.В.</i> Анализ динамики, состава и структуры материально-производственных запасов на примере АО «Завод ЖБИ-3», г. Артем.....	98
<i>Храменков А.В., Ткаченко Е.А.</i> Зависимость Дальнего Востока России от КНР в контексте общих тенденций развития российско-китайских отношений на современном этапе	103
<i>Шелепов А.К., Ематина Н.И.</i> Искусственный интеллект в жизни человека: перспективы и трудности	110

ВЛИЯНИЕ ВНУТРЕННИХ И ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ НА КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ В АО «АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА»

А.А. Асеева
бакалавр
Л.В. Преснякова
преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

В статье представлены результаты анализа внутренних и внешних факторов АО «Авиакомпания «Аврора», Приморский филиал, г. Артем. В рамках исследования были выявлены критерии оценки качества оказываемых услуг и проведена оценка влияния факторов внешней и внутренней среды на качество обслуживания пассажиров авиакомпанией.

***Ключевые слова:** пассажир, авиакомпания, внутренние и внешние факторы, качество обслуживания, критерии оценки качества.*

THE INFLUENCE OF INTERNAL AND EXTERNAL FACTORS ON THE QUALITY OF PASSENGER SERVICE IN JSC "AURORA AIRLINES"

The article presents the results of the analysis of internal and external factors of JSC "Aurora Airlines", Primorsky branch, Artem. The study identified criteria for evaluating the quality of services provided and assessed the impact of external and internal environmental factors on the quality of passenger service by the airline.

***Keywords:** passenger, airline, internal and external factors, service quality, quality assessment criteria.*

Любая авиакомпания функционирует в среде и находится под её влиянием. Внутренняя среда – источник силы предприятия, она важна для функционирования авиакомпании, но в то же время может вызвать некоторые проблемы, являющиеся причиной гибели авиапредприятия.

Внешняя среда – это источник, питающий организацию ресурсами. Авиакомпания непрерывно находится под влиянием внешней среды, от которой зависит возможность выживания организации. Под влиянием данных факторов авиакомпании постоянно подвергаются изменениям в своей деятельности, особенно в сфере обслуживания пассажиров. Ведь перевозчики удовлетворяют потребность в транспортировке, а это в свою очередь услуга, которая должна быть безопасной и комфортной для пассажира. Именно эти два параметра отвечают за качество предоставляемых услуг перевозчиком, которое зависит от влияния внутренних и внешних факторов на авиакомпанию. Низкое качество обслуживания пассажиров влечет за собой потерю клиентов, а значит и прибыли предприятия. Исходя из этого, внутренние и внешние факторы авиакомпании должны находиться под постоянным контролем перевозчика.

Актуальность темы обусловлена тем, что от качества предоставляемых услуг, на которые воздействуют внутренние и внешние факторы среды, зависит отношение людей к авиакомпании, что в свою очередь оказывает влияние на экономические показатели организации.

Целью настоящей работы является изучение внешних и внутренних факторов, влияющих на качество обслуживания пассажиров в АО «Авиакомпания «Аврора». Цель предопределила решение следующих задач:

1) выявить нормативные документы в сфере воздушных перевозок, устанавливающие стандарт качества обслуживания пассажиров;

- 2) установить критерии качественного обслуживания пассажиров;
- 3) определить факторы, воздействующие на качество обслуживания пассажиров.
- 4) объектом исследования стало Акционерное общество «Авиакомпания «Аврора»,

Приморский филиал, г. Артем.

Проблему влияния внешней и внутренней среды в сфере авиаперевозок изучали различные исследователи, такие как Д.Е Паклеева, Ю.А Анохина, М.А Бурилина, Б.В Артамонов, С.В Копейкина. В целом все исследования затрагивают только тему влияния внутренних и внешних факторов на деятельность авиационной сферы в целом. Степень изученности проблемы воздействия данных факторов именно на качество обслуживания пассажиров – низкая. Исходя из этого, данная работа представляет особый интерес в изучении данного вопроса.

При проведении настоящего исследования были использованы теоретические методы: анализ и синтез; эмпирические методы: наблюдение, сравнение, эксперимент; количественные методы: статистические методы сбора количественных данных.

Для определения критериев оценки качества обслуживания пассажиров в данной работе была изучена нормативно-правовая база, регулирующая деятельность авиакомпаний, в сфере обслуживания пассажиров, а также проанализированы отзывы пассажиров «Авиакомпания «Аврора» о качестве оказываемых услуг перевозчиком.

Анализ законодательства Российской Федерации в сфере авиаперевозок показал, что основными нормативными документами, регулирующими деятельность авиакомпаний, в сфере обслуживания пассажиров, являются Воздушный кодекс Российской Федерации (ВЗК РФ) [1], Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» [2], и ОСТ 54-1-283.01-94 «Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом. Услуги для пассажиров на борту воздушных судов внутренних воздушных линий Российской Федерации. Основные требования» [3]. Главным нормативным документом, устанавливающим минимальный стандарт качества обслуживания пассажиров, является ОСТ 54-1-283.01-94. Глава 5.1 настоящего стандарта устанавливает перечень обязательных услуг, предоставляемых пассажирам на борту ВС, а глава 6 определяет обязательные нормы обслуживания пассажиров для оказания качественной услуги.

Результаты изученных отзывов пассажиров об «Авиакомпания «Аврора» показали, что в основном клиенты авиакомпании не довольны потерянными временами из-за постоянных задержек рейсов или долгим обслуживанием в аэропорту. Также они отмечают непрофессионализм операторов колл-центра, которые несвоевременно информируют пассажиров и порой не знают правил перевозок авиакомпании. Пользователи фиксируют эксплуатацию авиакомпании старых воздушных судов (ВС), не отличающихся комфортными сидениями, и повышение цен на авиабилеты. Но не смотря на это, все пассажиры расхваливают лётный состав авиакомпании «Аврора», обслуживание на борту ВС бортпроводниками и предоставляемое питание [4].

Таким образом, исходя из анализа нормативно-правовой базы и отзывов клиентов авиакомпании «Аврора», были установлены следующие критерии оценки качества обслуживания:

- 1) уровень цен – стоимость авиабилетов и дополнительных услуг авиакомпании;
- 2) затраченное время – время перелета, время задержки рейсов, время обслуживания в аэропорту и на ВС;
- 3) безопасность;
- 4) надежность – соблюдение расписания, оперативное решение организационных вопросов;
- 5) информация – точная информация о рейсах и актуальная информация о задержках (отмены) рейса;
- 6) комфорт – техническое оснащение ВС, грамотное и тактичное отношение сотрудников авиакомпании к пассажирам, отсутствие психологического и физиологического дискомфорта от потребления услуги;
- 7) предоставление дополнительных услуг.

Для выявления внешних факторов, влияющих на качество обслуживания авиакомпании, был проведен PESTLE-анализ.

Внешние факторы АО «Авиакомпания «Аврора»

Наименование внешнего фактора	Степень значимости	Характеристика воздействия
1. Мировая эпидемия коронавируса	Высокая	– Влияние на все отрасли экономической деятельности – Прекращение авиасообщения – Введение режима полной самоизоляции – Прекращение международных перевозок – Введение мер по предотвращению коронавирусной инфекции
2. Цены на топливо	Высокая	Повышение цен на топливо увеличивает издержки авиакомпании, соответственно и цены на авиабилеты
3. Общественные ценности	Среднее	Возникновение нового социального движения – «я не багаж»
4. Цифровизация	Среднее	Внедрение современных цифровых технологий, облегчающих работу сотрудников авиакомпании.
5. Выпуск современных воздушных судов	Среднее	Обновление воздушного парка авиакомпании

В результате анализа было выявлено, что положительно на авиакомпанию повлияли такие внешние факторы как цифровизация и выпуск современных ВС, которые стимулируют авиакомпанию «Аврора» улучшать качество предоставляемых услуг по средствам обновления парка воздушных судов и внедрения новых систем, таких как Electronic Flight Bag (EFB) и My Health Pass. Отрицательно на качество обслуживания пассажиров согласно выявленным критериям повлияли такие внешние факторы как повышение цен на топливо, в следствии чего изменилась цена авиабилетов; мировая эпидемия коронавирусной инфекции, в результате которой авиакомпанией были разработаны свои собственные меры по предотвращению коронавирусной инфекции и правила пребывания пассажиров на борту ВС, согласно Письма Роспотребнадзора от 20.04.2020 № 02/7373-2020-32 «О направлении рекомендаций по организации работы транспорта и транспортных предприятий» [5]. Принятые правительственные меры, которым должны следовать все авиакомпании, не соответствуют минимальному стандарту обслуживания пассажиров, указанному в ОСТ 54-1-283.01-94, соответственно качество обслуживания пассажиров резко снизилось, что подтверждают и сами клиенты авиакомпании «Аврора».

К внутренним факторам, влияющих на качество предоставляемых услуг авиакомпанией, относятся следующие.

Таблица 2

Внутренние факторы АО «Авиакомпания «Аврора»

Наименование внутреннего фактора	Степень значимости	Характеристика
1. Квалификация сотрудников	Высокая	Высокий уровень подготовки специалистов Подготовка персонала по собственным программам
2. Отношения в коллективе	Среднее	Доброжелательная атмосфера, адекватные взаимоотношения работников, конструктивные решения конфликтов
3. Нормы поведения сотрудников	Высокая	В соответствии с должностными инструкциями работников, технологией обслуживания пассажиров
4. Стратегия авиакомпании	Высокая	Создание Единой Дальневосточной авиакомпании под руководством авиакомпании «Аврора».
5. Парк воздушных судов и оборудование авиакомпании	Среднее	Парк воздушных судов «Авроры»: 20 самолетов, новые цифровые ситемы Electronic Flight Bag (EFB) и My Health Pass
6. Имидж, репутация и качество услуг	Высокая	Самый крупный региональный представитель, известный бренд

Наименование внутреннего фактора	Степень значимости	Характеристика
7. Местонахождение предприятия и наличие инфраструктуры	Среднее	Головной офис Авиакомпании – г. ЮжноСахалинск. Аэропорты базирования: г. Южно-Сахалинск, г. Владивосток, г. Хабаровск.
8. Контроль качества	Высокая	Служба сервиса авиакомпании (отдел по работе с клиентами и отдел управления качеством продукта), оперативный контроль качества – отдел пассажирских перевозок Приморье.

По выявленным внутренним факторам авиакомпания демонстрирует устойчивые позиции, но исходя из отзывов самих пассажиров, «Авиакомпания «Аврора» имеет проблемы с несвоевременным информированием пассажиров со стороны операторов авиакомпании, потерей времени из-за долгого обслуживания или задержки рейсов, а также с решениями, касающихся организационных вопросов. А возникновение COVID-19 только усугубило положение авиакомпании. Все перечисленные недостатки связаны с нормой поведения сотрудников авиакомпании «Аврора», следовательно, организации необходимо рассмотреть технологию обслуживания пассажиров для решения данной проблемы.

По итогам исследования был проведен SWOT-анализ для определения сильных и слабых сторон авиакомпании «Аврора», а также её возможностей и угроз.

Таблица 3

SWOT-анализ АО «Авиакомпания «Аврора»

Внутренняя среда	Сильные стороны: <ul style="list-style-type: none"> – Брендовая марка – Применение новейших достижений науки и техники – Высококвалифицированные сотрудники – Предоставление обучения 	Слабые стороны: <ul style="list-style-type: none"> – Использование иностранных воздушных судов – Использование старых моделей самолетов – Недостаток рекламы
Внешняя среда	Возможности: <ul style="list-style-type: none"> – Расширение географии полётов – Увеличение числа рейсов и пассажиропотока – Закупка новейшего оборудования – Рост популярности бренда 	Угрозы: <ul style="list-style-type: none"> – Ухудшение эпидемиологической обстановки в мире и ограничение числа – стран, куда могут совершаться перевозки – Увеличение цен на топливо – Ухудшение качества предоставляемых услуг

Таким образом, результаты исследования показали, что внутренние и внешние факторы могут серьезно повлиять на качество обслуживания пассажиров. Такой непредсказуемый внешний фактор, как эпидемия коронавируса ухудшила производственно-хозяйственные показатели организации, а введенные меры по предотвращению коронавирусной инфекции ухудшили качество обслуживания пассажиров, так как они не соответствуют минимальному стандарту, указанному в ОСТ 54-1-283.01-94. Все проанализированные факторы сказываются на восприятии услуг пассажирами и на последующем принятии ими решения о дальнейшем сотрудничестве с авиаперевозчиком, что является одной из составляющих репутационного и экономического ресурса «Авиакомпании «Аврора».

1. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 08.06.2020) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/

2. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (ред. от 15.09.2020) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_71492/

3. ОСТ 54-1-283.01-94. Отраслевой стандарт. Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом. Услуги для пассажиров на борту воздушных судов внутренних воздушных линий Российской Федерации. Основные требования. Дата введения: 1995 // РОСТРАНСНАДЗОР. – URL: <https://avia.rostransnadzor.gov.ru/wp-content/uploads/sites/2/2016/12/41.OST-54-1-283.01-94-Sistema-kachestva-perevozok-i-obsluzhivaniya-passazhirov-vozdushny-m-transportom.pdf>

4. Отзывы об авиакомпании Аврора. – Текст: электронный // Airlines Inform: [сайт]. – URL: https://www.airlines-inform.ru/about_airline/aurora/

5. О направлении рекомендаций по организации работы транспорта и транспортных предприятий» (вместе с «Рекомендациями по организации работы транспорта и транспортных предприятий в условиях сохранения рисков распространения COVID-19»): Письмо Роспотребнадзора от 20.04.2020 № 02/7373-2020-32 // СПС «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_350743/771691497b5c975951424b7b40c434ab6e14c5a0/

КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ НА ПРИМЕРЕ АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОК»

А.В. Будник

бакалавр

Л.В. Преснякова

канд. искусствовед., доцент

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Артем, Россия*

Рассмотрены понятия аэропорта и его безопасности, проблемы и сложности в обеспечении безопасности аэропорта, классификация угроз и данных статистики по ним, а также существующие меры предотвращения угроз и технологии досмотра пассажиров в аэропорту.

Ключевые слова: аэропорт, безопасность, службы авиационной безопасности, угрозы безопасности.

COMPREHENSIVE ANALYSIS OF THE AIRPORT SECURITY SYSTEM IN MODERN CONDITIONS ON THE EXAMPLE OF JSC «MAV»

The concepts of the airport and its security, problems and difficulties in ensuring airport security, classification of threats and statistics on them, as well as existing measures to prevent threats and technologies for screening passengers at the airport are considered.

Keywords: airport, security, aviation security services, security threats.

Современное развитие мира привело к активному развитию воздушного транспорта и инфраструктуры, обеспечивающей его передвижение. По состоянию на 2020 год во всем мире насчитывается более 8400 аэропортов, и Россия занимает 9 место по данному показателю [1]. Такое количество аэропортов, когда за 2020 год было перевезено более 116 млн. пассажиров и более 685 тыс. тонн грузов [2], требует организации эффективной системы безопасности. Аэропорт – это сложная система, включающая в себя огромное количество разных элементов, которые в свою очередь составляют единый слаженно действующий комплекс. Количество угроз безопасности воздушных перевозок регулярно возрастает [15]. Тем более, что 2020 год дополнился COVID-19, который привел к остановке международных направлений практически по всем странам мира. В связи с COVID-19 возникли и новые требования к обеспечению безопасности в аэропортах. Поэтому комплексный анализ системы безопасности аэропорта в современных условиях представляется нам особенно актуальным.

Изученность вопросов авиационной безопасности в современной литературе достаточно высокая. Российские исследователи такие как Галямова Т.В. [3], Корнилов В.Н. [10], Овченков Н.И. [11], Левакова Д.А. [12], Милашкина О.В., Онофрей Д.Д., Ямалова К.Р [13] и прочие в своих работах уделяли внимание авиационной безопасности в аэропортах. Но исследований вопросов авиационной безопасности в аэропортах небольших городов практически нет. Этим и определяется выбор темы и актуальность исследования.

Методы исследования: анализ, обобщение, сравнение, статистический анализ.

Цель статьи: провести комплексный анализ системы безопасности аэропорта в современных условиях с теоретической и практической точки зрения.

Результаты исследования:

Вопросы авиационной безопасности относятся терминологически к аэропорту. Рассмотрим определения данных объектов.

В первую очередь исследуем понятие аэропорта. Данное определение представлено как в законодательных документах, таких как Воздушный кодекс РФ [6], так и в различных авторских обработках. В Воздушном кодексе РФ [6] «Аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование». Галямова Т.В. [3] предлагает практически идентичное определение аэропорта, которое в полной мере показывает, что аэропорт – это не только здания и сооружения, но и персонал.

Отдельно в понятийном аппарате рассматривается определение авиационной безопасности. Так в Воздушном кодексе РФ [6] представлено следующее определение «Авиационная безопасность – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации». Дормидонтов А.В. [7] дает аналогичное определение авиационной безопасности.

Исходя из рассмотренных определений понятия аэропорта и авиационной безопасности можно сделать вывод, что они неразрывно между собой связаны.

Главными проблемами обеспечения безопасности всего аэропорта выступают высокие тенденции развития информационных технологий, увеличения пассажиропотоков и грузооборотов, развитие технологий построения воздушных судов, большое количество подконтрольных зон в аэропорту, необходимость иметь специализированное оборудование и пр. кроме этого, для быстрого реагирования на угрозы необходимо иметь налаженный контакт со службами МЧС, правоохранительными органами, прокуратурой. На безопасности аэропорта сказываются не только внутренние факторы, но и внешние, среди которых выделяются и природно-климатические, и инфраструктурные. Организация грамотной системы безопасности аэропорта требует существенных усилий, однако позволяет решать большое количество угроз.

Авторы разделяют современные угрозы авиационной безопасности аэропортов на внутренние и внешние. Так, Корнилов В.Н. [10], и Овченков Н.И. [11] выделяют следующие внутренние угрозы:

- Сбои систем аэропортовой инфраструктуры;
- Столкновения воздушных судов с животными и птицами;
- Акты незаконного вмешательства на территории аэропорта;
- Технические сбои в работе воздушных судов;
- Несанкционированный выкат воздушного судна на ВВП;
- Человеческий фактор в обеспечении работы аэропортовой инфраструктуры;
- Финансовая и экономическая угрозы аэропорта;
- Кибератаки на инфраструктуру аэропорта;
- Продовольственная угроза аэропорта;
- Инженерная угроза (в части вентиляции, энергетики, теплового и водоснабжения).

Внешние угрозы выделяются такими авторами как Корнилов В.Н. [10], Левакова Д.А. [12], Милашкина О.В., Онофрей Д.Д., Ямалова К.Р [13]. Авторы определяют следующие внешние угрозы:

- Террористические акты;
- Политические угрозы;
- Угрозы военных актов;
- Экономические угрозы;
- Правовые угрозы;
- Валютные угрозы.

В целом классификация угроз авиационной безопасности аэропорта достаточно обширна и часто разделяется на группы по объектам и субъектам, а также по направлению воздействия.

Рассмотрим динамику современных угроз авиационной безопасности в России в последние годы. Так, например, число авиационных событий, связанных со столкновением воздушных судов с животными и птицами представлено на рис.1.

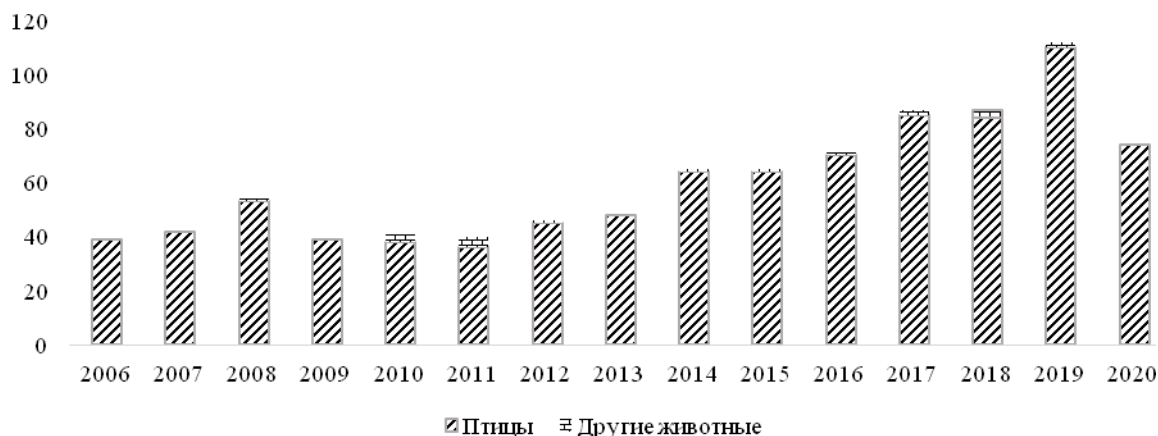


Рис. 1. Динамика числа авиационных событий, связанных со столкновением воздушных судов с животными и птицами в России за 2006–2020 гг. [14]

Таким образом, оценка показывает, что в целом за последние 15 лет количество столкновений с птицами в аэропортах увеличилось, что во многом связано с увеличением количества полетов. При этом также стоит отметить, что в 2020 году на фоне снижения количества полетов объемы столкновений существенно сократились.

Если рассматривать в целом вопросы авиационной безопасности, то стоит обратить внимание на структуру авиационных событий России (рис. 2).



Рис. 2. Структура авиационных событий России [15]

Оценка показывает, что наибольшее количество происшествий по вопросам безопасности в аэропортах России возникают по причине отказа авиационной техники и инцидентов с животными.

Для предотвращения и сокращения угроз авиационной безопасности в аэропортах, в соответствии с Национальной программой авиационной безопасности [16] защита аэропортов,

воздушных судов и аэронавигационного оборудования обеспечивается посредством реализации комплекса мер, которые представлены на рис. 3.

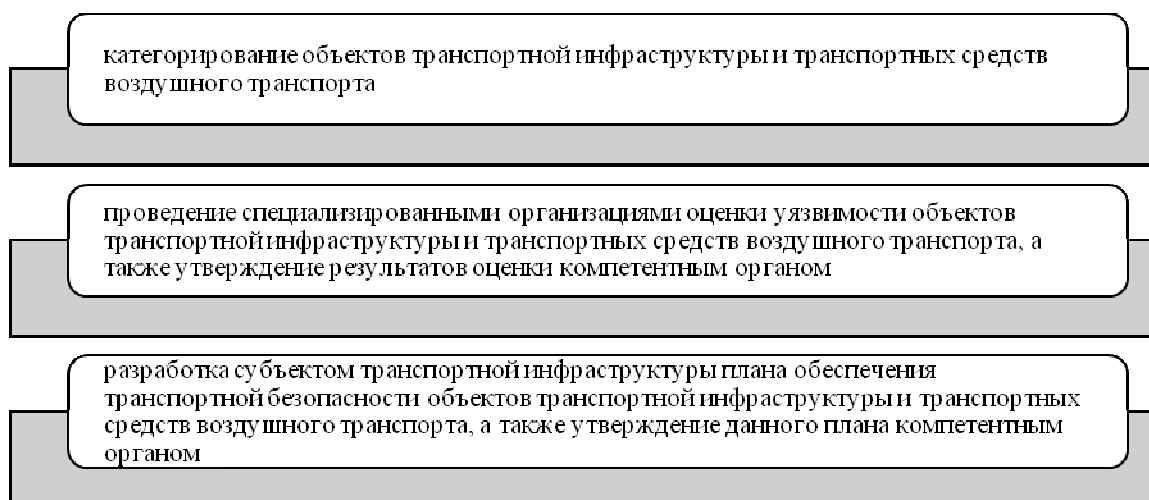


Рис. 3. Комплекс мер защиты аэропортов, воздушных судов и аэронавигационного оборудования [16]

Таким образом, представленные меры позволяют обеспечивать более высокий уровень безопасности в аэропортах России.

Рассмотрим вопросы обеспечения безопасности в аэропорту на примере АО «Международный аэропорт Владивосток». Безопасность осуществляется Службой транспортной (авиационной) безопасности аэропорта.

Обеспечение авиационной безопасности в АО «Международный аэропорт Владивосток» выполняется в соответствии с внутренними регламентами и должностными инструкциями сотрудников службы безопасности на каждом из этапов взаимодействия с пассажирами, как при внутренних, так и при внешних авиарейсах.

Процедура досмотра пассажиров для обеспечения безопасности проводится в соответствии с внутренним регламентом. Досмотр осуществляет Инспектор по досмотру отдела досмотра службы транспортной (авиационной) безопасности.

Процедура досмотра пассажира включает досмотр внешний, досмотр вещей, паспортный контроль. Для осуществления данных мероприятий используется специальное оборудование.

В основе материального обеспечения авиационных перевозок АО «Международный аэропорт Владивосток» в первую очередь входят металлодетекторы, которые установлены на входе в аэропорт, а также в зонах предполетного досмотра. На входах в терминал аэропорта оборудованы специальные пункты предварительного досмотра. Предварительному досмотру с использованием технических средств досмотра подлежат входящие пассажиры, лица их сопровождающие или встречающие, а также вещи, находящиеся при них.

Еще одним инструментом обеспечения безопасности в современных условиях развития COVID-19 стала необходимость установки коридора дезинфекции. Также в декабре 2020 года были установлены ультрафиолетовые обеззараживатели для поручней эскалаторов, которые автоматически включаются при движении ленты [17].

Бесспорно, важным инструментом обеспечения безопасности в аэропорту АО «Международный аэропорт Владивосток» выступают камеры, которые расставлены по внутреннему и внешнему периметру всего аэропорта и обеспечивают службе транспортной (авиационной) безопасности полноценный круглосуточный доступ к ситуации внутри и во вне аэропорта.

Перед посадкой на борт воздушного судна каждый пассажир, вещи, находящиеся при нем, и багаж проходят процедуру предполетного досмотра. Пассажир, отказавшийся пройти предполетный досмотр и предъявить свои вещи для досмотра, к полету не допускается.

Сдаваемый багаж на стойке регистрации на рейс поступает на ленту транспортера и просвечивается интроскопом L3PX 6.4. Данный интроскоп произведен американской компанией L-3 Communications Security & Detection Systems. Интроскоп позволяет за час обрабатывать до 740 сумок, у него удобный и понятный интерфейс, гибкая конфигурация, большие возможности оператора, а объединение данных интроскопов в сеть позволяют контролировать вопросы безопасности на расстоянии из кабинета вышестоящему руководству [18].

Использование интроскопов позволяет сотрудникам АО «Международный аэропорт Владивосток» выявлять скрытые области в багаже пассажиров, находить запрещенные к перевозке предметы. В случае нахождения – багаж вскрывается, дополнительно исследуется и в случае необходимости изымаются запрещенные предметы.

Производство досмотра в аэропорту осуществляется в специальных помещениях (пунктах досмотра), оборудованных стационарными техническими средствами досмотра и системами видеонаблюдения, а также в помещениях для проведения личного (индивидуального) досмотра.

Также есть приборы, которые определяют опасность жидкости в бутылке не вскрывая бутылку. Для этого используется специальный портативный прибор для бесконтактного обнаружения опасных жидкостей.

Достаточно приложить сенсор прибора к бутылке или ёмкости – в случае потенциальной опасности жидкости на приборе загорается красная лампочка

Для понимания, с какими проблемами сталкиваются аэропорты было проведено исследование показателей работы Службы транспортной (авиационной) безопасности (табл.).

Таблица

Основные проблемные зоны в работе служб транспортной (авиационной) безопасности АО «Международный аэропорт Владивосток»

Показатель	Значение	Норматив	Характеристика проблемы
Время нахождения в очереди при досмотрах службами безопасности	15 минут	10 минут	Длительность проведения досмотра связана с недостаточным количеством специалистов
Количество столкновений с птицами на тысячу взлетно-посадочных операций	3	0	Нехватка сотрудников
Обновляемость технических средств службы безопасности	18%	35%	Недостаток обновленных технических средств приводит к увеличению сроков досмотра
Количество поломок интроскопов в год	4	0	Старое оборудование, закупленное еще для предыдущего аэропорта, негативно сказывается на качестве оценки уровня безопасности, ломается, и приводит к очередям

Как показало исследование, в вопросах безопасности существенное значение имеет качество и уровень износа оборудования, а также достаточность специалистов в Службе транспортной (авиационной) безопасности аэропорта.

Исследование материального обеспечения авиационной безопасности показало, что используемое в настоящее время досмотровое оборудование, установленное на пунктах досмотра пассажиров, сотрудников, членов летного экипажа, их ручной клади и багажа, соответствует требованиям и имеет достаточную пропускную способность для проведения процедуры досмотра в реалиях данного пассажиропотока. При его интенсивном росте на 10 и более процентов в год данной технической оснащенности может быть недостаточно. В таком случае могут быть рассмотрены несколько вариантов: постепенная замена досмотрового оборудования на более современное, что позволит уменьшить время, затрачиваемое на досмотр ручной клади и багажа, находящихся при пассажирах, членах летного состава или повышение пропускной способности двух входов в здание аэровокзального комплекса путем увеличения численности оперативной смены службы досмотра для одновременной работы большего количества пунктов досмотра.

Современные аспекты обеспечения безопасности в аэропортах становятся все более актуальными в условиях постоянного развития новейших угроз. Новые технологии расширяют возможности для кибератак, а природа сформировала новый вирус, который привел к остановке международного авиационного сообщения более чем на полгода. Для решения этих и других проблем в авиационной безопасности существенное значение имеет регулярный мониторинг

системы авиационной безопасности аэропорта посредством комплексного анализа различных показателей.

Проведенное исследование показало, что вопросами авиационной безопасности в аэропортах занимаются специалисты специальных служб, которые обладают различными материальными средствами обеспечения защиты – от камер видеонаблюдения до специальных аэропортовых инструментов – интроскопов, металлодетекторов, дезинфекторов и пр.

Также в результате исследования можно сделать вывод, что качественное оборудование и достаточность специалистов безопасности могут позволить выдерживать требующиеся нормативы безопасности.

1. Все аэропорты Нашей планеты // Официальный сайт «Наша планета». – URL: <https://nashaplaneta.net/airports/vse-aerorty-mira> (дата обращения: 07.04.2021)

2. Объемы перевозок через Аэропорты России // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. – URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-ajerorty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aerortov-obyom-perevoz/> (дата обращения: 07.04.2021)

3. Галямова Т.В. Организация перевозок на воздушном транспорте: Тексты лекций. – Санкт-Петербург: СПбГУ ГА., 2018. – 135 с.

4. Маслаков В.П., Жуков В.Е., Лебедева М.Ю. Хозяйственный механизм авиатранспортных предприятий. Ч. II. Главные операторы аэропортов. – Москва: Питер, 2021. – 381 с.

5. Бажов Л.Б. Основы аэропортовой деятельности и обеспечения полетов: учеб. пособие. – Ульяновск: УВАУ ГА (И), 2017. – 80 с.

6. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ (посл. ред. от 08.06.2020 №166-ФЗ) // СПС «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/(дата обращения 06.04.2021).

7. Дормидонтов А.В. Авиационная безопасность: методические указания по изучению дисциплины. – Ульяновск: УВАУ ГА(И), 2018. – 27 с.

8. Чайкина А. А., Тихонов А. Н. Эксплуатация аэропортов: учеб. пособие. – Самара: Изд-во Самар. ун-та, 2018. – on-line.

9. Зубков Б.В., Прозоров С.Е. Безопасность полетов. – Ульяновск: УВАУ ГА (И), 2017. – 451 с.

10. Корнилов В.Н. Концепция безопасности аэропорта. Новые подходы // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практик, экономике. – 2007. – №9(9). – С. 62-67.

11. Овченков Н.И. Методы динамической интеграции средств обеспечения авиационной безопасности аэропорта: дис. – Москва: МГТУГА, 2015. – 20 с.

12. Левакова Д.А. Анализ и управление рисками в российских аэропортах // Теория и практика общественного развития в свете современного научного знания. – 2018. – С. 225-230.

13. Милашкина О.В., Онофрей Д.Д., Ямалова К.Р. Система контролирования предотвращения незаконного вмешательства на ВВП // Инновации в науке. – 2017. – №12(73). – С. 44-47.

14. Динамика статистических показателей воздушного транспорта Российской Федерации в области столкновений с птицами // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. – URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-bezopasnost-poletov/> (дата обращения: 08.04.2021)

15. Анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации в 2020 году // Центральное МТУ Росавиации. – URL: <https://centr.favt.ru/public/ibp/ANALIZSOSTOYANIYABPVTSENTRALNOMMTUROSAVIATSIIZA2020GOD.pdf> (дата обращения: 08.04.2021)

16. Федеральная система обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности): одобрено Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей от 04.04.2019 // СПС «Гарант». – URL: <https://base.garant.ru/72289440/> (дата обращения: 08.04.2021)

17. Международный аэропорт Владивосток первый среди аэропортов ДФО установил дезинфицирующий коридор // Официальный сайт АО «Международный аэропорт Владивосток». – URL: <https://vvo.aero/press-center/news/MezhdunarodnyyaerortVladivostokpervyysrediaerortovDFOustanovildezinfitsiruyushchiykoridor/> (дата обращения: 09.04.2021)

18. Рентгенотелевизионная система РХ 6.4 для досмотра ручной клади и багажа // Официальный сайт Найстек. – URL: <http://nicetec.ru/products/51/> (дата обращения: 09.04.2021)

ТЕЛЕФОННЫЙ ТЕРРОРИЗМ КАК ПРОБЛЕМА БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Е.Н. Бутенко

бакалавр

Л.С. Самохина

преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

В данной статье рассматривается проблема телефонного терроризма, как акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. На основе изучения статистики за последние три года установлено, что случаи ложных сообщений посредством мобильной связи или электронных писем о минировании аэропортов значительно выросли. Установлены причины такого роста. Проведен анализ данных Росавиации по количеству сообщений, содержащих угрозы совершения актов незаконного вмешательства с 2012 по 2020 гг. Выявлены убытки авиакомпаний от лжеминирования.

Ключевые слова: авиация, гражданская авиация, авиационная безопасность, система авиационной безопасности, акт незаконного вмешательства, телефонный терроризм, лжеминирование, Росавиация, Российская Федерация.

TELEPHONE TERRORISM AS A PROBLEM CIVIL AVIATION SECURITY

This article examines the problem of telephone terrorism as an act of unlawful interference in the activities of civil aviation. Based on the study of statistics over the past three years, it has been established that the cases of false messages through mobile communication or e-mails about airport mining has increased significantly. The reasons for this growth have been established. The analysis of the Federal Air Transport Agency data on the number of messages containing threats of committing acts of unlawful interference from 2012 to 2020 was carried out. Losses of airlines from false ministry were revealed.

Keywords: aviation, civil aviation, aviation security, aviation security system, act of unlawful interference, telephone terrorism, false ministry, Federal Air Transport Agency, Russian Federation.

В последние десятилетия рост пассажирооборота сопровождался увеличением актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Телефонный терроризм как одно из проявлений незаконного вмешательства является проблемой безопасности авиационных перевозок не только в Российской Федерации, но и во всем мире. Деятельность международной гражданской авиации направлена на минимизацию негативных последствий различных террористических актов.

Цель исследования – на основании анализа нормативно-правовых документов об организации безопасности в гражданской авиации и факторов, обуславливающих авиационные происшествия, проанализировать динамику развития телефонного терроризма на территории РФ и выявить убытки авиакомпаний от лжеминирования.

Для решения поставленной цели были определены следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты безопасности аэропортов;
- дать характеристику факторам, обуславливающим авиационные происшествия;
- проанализировать динамику развития авиационного терроризма на территории РФ;
- рассмотреть способы реагирования на сообщения о минировании аэропортов;
- рассчитать примерные убытки, полученные авиакомпаниями вследствие ложных сообщений о предстоящих террористических актах.

Объект исследования – безопасность гражданской авиации, предмет исследования – телефонный терроризм как проблема безопасности гражданской авиации.

В 2020 году авиационное сообщество отметило пятидесятилетие вступления нашей страны в Международную организацию гражданской авиации (далее ИКАО) и сорокопятилетие вступления в действие Приложения 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 1944 года [1]. Летом 2019 года в Российской Федерации состоялась третья плановая проверка авиационной безопасности (далее АБ) по универсальной программе проверок на основе механизма непрерывного мониторинга всех государств – членов ИКАО. Как и предыдущие проверки ИКАО в 2006 и 2011 годах, так и эта прошли успешно. Следует отметить, что безопасность является одной из важнейших составляющих сервиса в авиации.

В заключительном отчете комиссии ИКАО Российской Федерацией было отмечено полное выполнение требований стандартов и рекомендуемой практики Приложения 17 и Приложения 9 «Упрощение формальностей» [2] на уровне около 95%. В отчете также были представлены и официальные рекомендации по повышению эффективности реализации по 5% действующих требований, предъявляемых ИКАО всем государствам, входящим в состав организации. Данный результат остаётся одним из лучших на сегодняшний день. На основании полученных данных, представляется очевидным, что уровень безопасности в ГА на территории РФ более, чем удовлетворителен. Однако, путём анализа произошедших событий за 2020 год, смеем отметить, что несмотря на все принятые меры, на сегодняшний день существует ряд проблем обеспечения безопасности гражданской авиации (далее ГА). Остановимся подробнее на том, что подразумевает собой авиационная безопасность.

В статье 83 Воздушного кодекса Российской Федерации есть понятие авиационной безопасности, которая является комплексом мер, а также людскими и материальными ресурсами, предназначенными для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства [3].

Основными нормативно-правовыми документами, содержащими положения об авиационной безопасности, являются Воздушный кодекс РФ, а именно Глава XII «Авиационная безопасность», а также ФЗ от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [4], в целях которого используются такие понятия, как:

Зона транспортной безопасности – объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных.

Акт незаконного вмешательства – противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности – федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности.

Полагаясь на вышеуказанную информацию, организационными вопросами безопасности в аэропортах занимаются специальные службы, чьи обязанности достаточно обширны. К ним можно отнести полный досмотр бортовых запасов, экипажа, персонала, пассажиров, а также проверку ручной клади и багажа. Помимо перечисленного, представители данной службы обеспечивают полную охрану всех объектов, находящихся на территории аэропорта и контроль воздушных судов на поддержание всех необходимых мер безопасности, нацеленных на полное предотвращение попыток захвата воздушного транспорта и/или аэропорта избежание угрозы различных террористических действий.

Все без исключений сотрудники аэропорта, входящие в состав охранного блока, обязаны соответствовать определённым стандартам, которые устанавливает ИКАО. Именно поэтому САБ проводит специальное обучение в центрах, имеющих необходимые сертификаты, тем самым предоставляя персоналу особую подготовку.

Крайне высокие требования к системам безопасности аэропортов позволяют сократить количество авиационных происшествий. Согласно Федеральным авиационным правилам, авиа-

ционная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности (далее САБ) аэропортов, эксплуатантов, которые оснащаются служебным оружием и специальными средствами, а также техническими средствами досмотра, охраны и контроля доступа, автотранспортом, средствами связи и другими необходимыми материальными средствами. Также сотрудники САБ регулярно проходят профессиональную подготовку, тем самым повышая квалификацию [5].

Также, нельзя не согласиться с кандидатом технических наук Клингом А.А., который писал в своей диссертации «Совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности в аэропортовых комплексах гражданской авиации на основе управления качеством и теории рисков» о том, что «рост правонарушений и всплеск терроризма в гражданской авиации, зафиксированный в последнее время, приводят к необходимости пересмотра традиционных методов работы в системе авиационной безопасности» [6].

По всему миру насчитывается более 8400 гражданских аэропортов, 169 из них принадлежат Российской Федерации, которая занимает девятое место в рейтинге стран по количеству имеющихся международных аэропортов.

Динамика количества действующих аэропортов в России представлена на рис. 1.

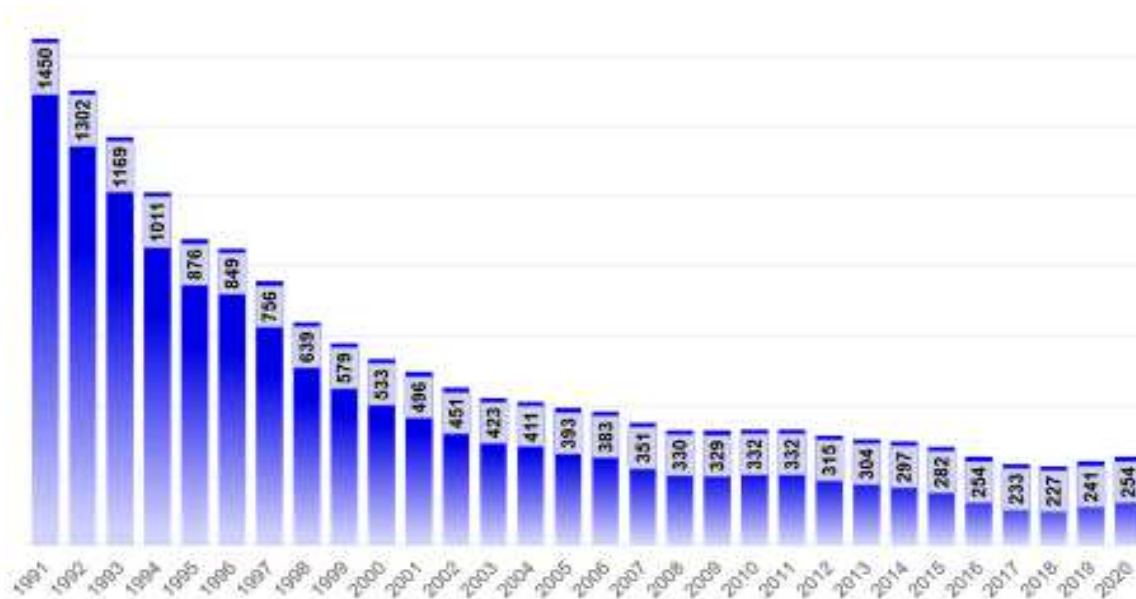


Рис. 1. Динамика количества действующих аэропортов в России с 1991 по 2020 год

25 октября 1958 года в России был зафиксирован первый акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Это попытка захвата АН-2 в аэропорту Кресты (Якутия). Тогда обошлось без жертв.

В идеале, все аэропорты должны быть полностью неприступны снаружи так же, как и безопасны внутри.

Для того, чтобы подойти к этому максимально близко, очень важно знать факторы, обуславливающие авиационные происшествия, а именно:

1. человеческий фактор: ошибки пилотов, недостаточная подготовка, плохое психологическое и(или) физическое состояние персонала, стресс, пренебрежение инструкциями, нарушения в работе диспетчерских и авиатехнических служб, терроризм;

2. технический фактор: некачественное топливо, несвоевременное техническое обслуживание (далее ТО) и т.д.;

3. природный фактор: погодные явления, птицы и их миграция, вулканы, выбросы тепла [7, с. 130-131].

Согласно статистике, именно человеческий фактор играет в 70% авиационных происшествий решающую роль, в том числе и на территориях аэропортов, среди которых терроризм занимает целых 9%. Обычно целью диверсий, которыми в данном случае и является терроризм, становятся привлечение внимания средств массовой информации путём применения насилия и многочисленных жертв.

Обратившись к Государственному стандарту ГОСТ Р 55584-2013 «Воздушный транспорт. Обеспечение авиационной безопасности в аэропортах. Термины и определения» (далее ГОСТ Р), мы установили, что «диверсия: Акт или преднамеренное упущение, имеющие целью вызвать злоумышленное уничтожение имущества, ставящее под угрозу деятельность международной гражданской авиации и ее служб или приводящие к незаконному вмешательству в эту деятельность» [8].

В марте 2020 года в России прокатилась волна ложных звонков о минировании самолетов. «Сообщение об угрозе взрыва на борту сразу четырех авиалайнеров поступило 14 марта 2020 года на электронную почту аэропорта Шереметьево. Два из них вылетели из Москвы в Тюмень и Челябинск, еще два, наоборот, – в Москву из Иркутска и Новосибирска. Все воздушные суда, кроме одного, долетели до пунктов назначения. Самолет, летевший из Москвы в Челябинск, экстренно приземлился в Казани. Там сам борт и его пассажиров досмотрели сотрудники транспортной полиции» [9].

За последнюю неделю марта 2020 года в подобной ситуации оказалось около десяти самолетов. Все сообщения о минировании оказались ложными. Источник агентства ТАСС в силовых структурах рассказал, что телефонные террористы вымогают биткойны и угрожают продолжить атаки [9].

О некоторых диверсиях, преследуя различные цели, правонарушители сообщали сотрудникам аэропортов заранее посредством телефонного звонка или письмом на электронную почту. При этом не все подобные сообщения являются действительно достоверными. Допустим, как многочисленные сообщения о заложенных взрывных устройствах, последним из которых было 29.09.2020 года в аэропорту «Хабаровск-Новый», который находится на Дальнем Востоке в городе Хабаровск. Персонал и пассажиров экстренно эвакуировали, однако при более подробной проверке самых взрывных устройств обнаружено не было.

Буквально в течение месяца, а точнее 20.10.2020 злоумышленник, которым оказался неоднократно судимый 38-летний житель Республики Коми, был арестован. Во время допроса задержанный признался, что, находясь в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, а также из хулиганских побуждений, посредством электронной почты отправлял заведомо ложные сообщения, в которых говорилось о наличии взрывных устройств на воздушных судах и территории Хабаровского аэропорта. Правоохранительным органам удалось установить его причастность к пятнадцати эпизодам подобного лжеминирования, которые пришлось на июль, август и сентябрь 2020 года. Мужчина сразу же был заключён под стражу. Ему грозит лишение свободы сроком до пяти лет.

Представляется очевидным, что данное событие не связано с террористическими актами, однако, нарушило работу аэропорта на несколько часов. Незадолго до последнего сообщения о минировании Хабаровского аэропорта, 25.08.2020 года в аэропорт Нового Уренгоя поступило ложное сообщение о минировании. Все самолёты были направлены на запасные аэродромы, но пассажиров было решено не эвакуировать. Личность злоумышленника не установлена по сей день. Перед тем 12.08.2020 года в Якутске аэропорт был вынужден прекратить работу из-за угроз о минировании, которые в итоге оказались ложными. Как отметили в аэропорту, сообщение о минировании поступило в 07:25 (01:25 по мск), после чего была проведена эвакуация здания. На место прибыли спецподразделения Росгвардии и кинологи МВД. Режим эвакуации был снят чуть меньше, чем через два часа в 09:10 (03:10 по мск).

Возможно, все рассмотренные случаи связаны между собой, но пока утверждать это не представляется возможным. Были ли какие-то ещё мотивы, помимо телефонного хулиганства, указанного в статье 213 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее УК РФ) [10], правоохранительным органам установить не удалось.

На рисунке 2 представлено количество сообщений, содержащих угрозы совершения актов незаконного вмешательства с 2012 по 2020 гг. по данным Росавиации.

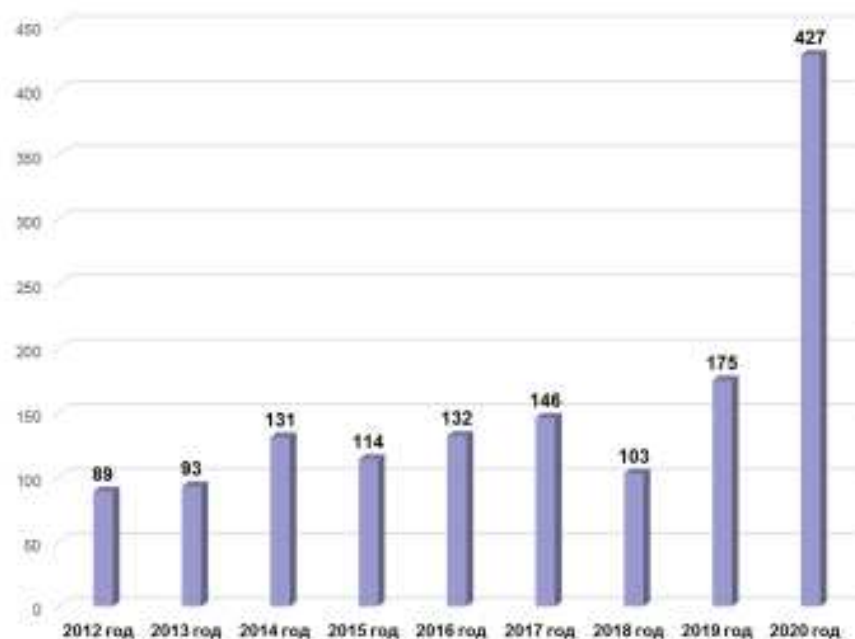


Рис. 2. Получено сообщений, содержащих угрозы совершения актов незаконного вмешательства с 2012 по 2020 гг. (по данным Росавиации)

Финансовые убытки у авиакомпаний в таких случаях более, чем существенные. По оценке аналитиков, каждая внеплановая посадка самолёта обходится авиакомпании минимум 10 тысяч долларов, а в некоторых случаях убытки доходят до 50 тысяч. Всё зависит, по большей части, от габаритов и веса воздушного судна, поэтому какую-либо статистику выявить достаточно затруднительно, если не сказать невозможно.

В случаях же отмены рейсов суммы убытков становятся значительно выше и варьируются в среднем от 70 до 200 тысяч долларов. Как правило, даже если нарушитель был обнаружен, авиакомпаниям не во всех случаях удаётся получить хотя бы частичную компенсацию, во многом из-за недееспособности виновных.

По данным МВД, телефонный терроризм в 2020 году набрал обороты – зарегистрировано на 21,7 % случаев больше, чем в 2019 (рис. 3).

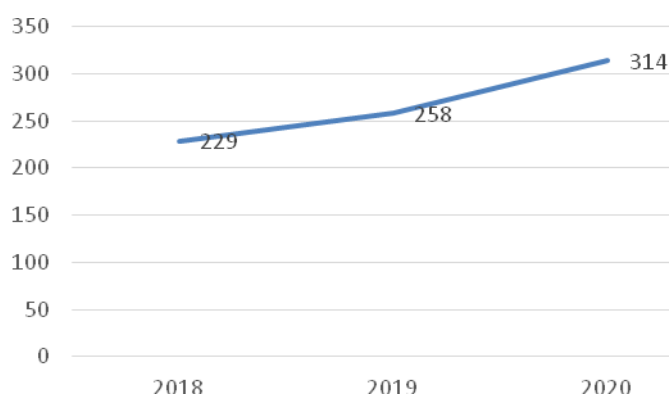


Рис. 3. Динамика развития телефонного терроризма с 2018 по 2020 год

Причины такого роста различны, но основной из них стала безработица и экономический кризис в стране, связанные с пандемией. Наряду с этим достаточно большая доля таких звонков исходит от подростков или психически неуравновешенных людей, которые просто не осознают последствия подобных действий. Однако некоторые звонки действительно хороши

продуманы и исходят из соседних государств, что, в любом случае, никак не влияет на методы реагирования (рис. 4).

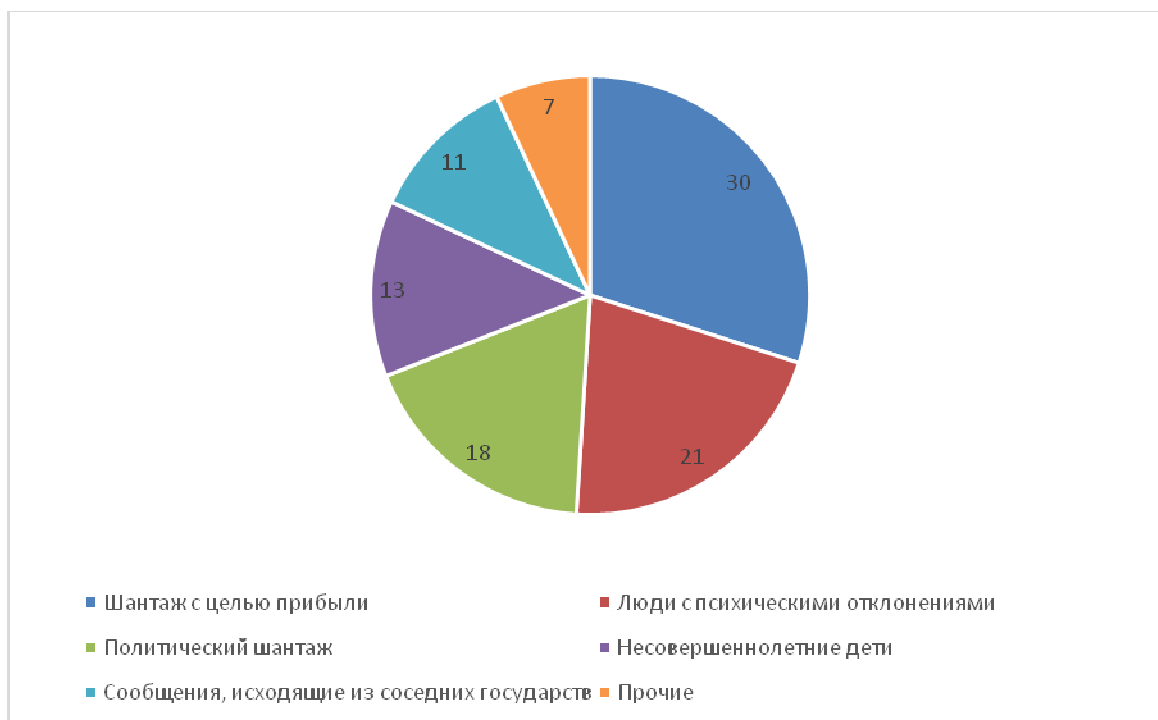


Рис. 4. Процентное соотношение людей, занимающихся телефонным терроризмом

Директор ФСБ, Александр Бортников, в декабре 2019 года оценил ущерб от телефонных террористов в 300 млн. руб., но чуть позже, буквально через пару месяцев, в Государственной думе назвали сумму, превышающую более чем в три раза – 1 млрд. руб. Так как игнорировать, как правило, данные сообщения будет прямым нарушением инструкций, в которых безопасность пассажиров и персонала в гражданской авиации стоит на первом месте, администрация аэропорта не может предположить, что тревога ложная и продолжать осуществлять перевозки по запланированным маршрутам.

Каждый такой случай дорого обходится авиакомпаниям, что особенно чувствительно для них на фоне ограничения авиасообщения из-за коронавируса [9].

По оценке аналитиков, каждая внеплановая посадка самолета обходится авиакомпании минимум в \$10 тыс. [9].

Таким образом, отследить, откуда точно звонят или пишут террористы практически невозможно, если они пользуются IP-телефонией и зашифрованным трафиком. Но даже если МВД удастся выяснить, где находится сервер, это не означает, что сами правонарушители находятся там. Иосиф Линдер, президент международной контртеррористической тренинговой ассоциации признаёт, что современные технологии позволяют «микшировать» трафик, что затрудняет правоохранительным органам поиск источников звонков о ложных угрозах. Он считает, что иностранные спецслужбы могли бы помочь российским в поиске телефонных террористов в тех случаях, когда звонки исходят из других стран. Также было выдвинуто предложение обязать операторов связи по требованию спецслужб блокировать трафик в направлении определённой страны, если звонки о ложном минировании поступали с её территории. Но помимо технических сложностей, данная мера бесполезна в отношении электронных сообщений. Власти и силовики практически не комментируют данную проблему. Это косвенно подтверждает, что эффективных мер противодействия лжеминированию на сегодняшний день нет.

Однако, наказание за заведомо ложное сообщение об акте терроризма всё же предусмотрено статьёй 207 УК РФ. Уголовная ответственность наступает в отношении лиц, достигших возраста 14 лет. Независимо от возраста учащегося, на его родителей или опекунов, в связи с отсутствием у него собственного имущества и доходов, возлагается ответственность за материальный ущерб, связанный с организацией и проведением специальных меро-

приятий по проверке поступивших угроз, что указано в статьях 1073 и 1074 Гражданского кодекса РФ [10].

Президент России Владимир Путин подписал закон об увеличении максимального срока наказания за «телефонный терроризм» с 5 до 10 лет лишения свободы. Соответствующая информация была опубликована 31 декабря 2017 года на официальном интернет-портале правовой информации.

В рамках проведенного научного исследования и с целью профилактики телефонного терроризма планируется разработка классного часа для учащихся академического лицея филиала ВГУЭС в г. Артеме.

1. Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации» от 04.04 1947 г. (с изменениями на 26 октября 1990 года) Приложение 17 «Безопасность» [Электронный ресурс]. – URL: http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an17_cons_ru

2. Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации» от 04.04 1947 г. (с изменениями на 26 октября 1990 года) Приложение 9 «Упрощение формальностей» [Электронный ресурс]. – URL: http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an17_cons_ru

3. Воздушный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. 30.04.2021) Статья 83. Авиационная безопасность [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.consultantplus.ru>

4. О транспортной безопасности: федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 02.12.2019)

5. Приказ Минтранса РФ от 28 ноября 2005 г. № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» [Электронный ресурс] – URL: <https://base.garant.ru/189043/#friends> (Статья 2 «Организация и обеспечение авиационной безопасности в аэропорту».)

6. Клинг А.А. Совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности в аэропортовых комплексах гражданской авиации на основе управления качеством и теории рисков: дис...канд. техн. наук: 05.22.14 /Клиг Александр Андреевич. [Электронный ресурс]. 2002. – 125 с. – URL: <https://www.dissercat.com/content/sovershenstvovanie-sistemy-obespecheniya-aviatsionnoi-bezopasnosti-v-aeroportovykh-kompleksa>

7. Королева Л.А., Королев Е.В., Слесарчук И.А. [и др.] Сервис в авиации: учеб/ пособие. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2019. – 336 с.

8. ГОСТ Р 55584-2013 Национальный стандарт Российской Федерации. Воздушный транспорт. Обеспечение авиационной безопасности в аэропортах. Термины и определения. Утвержден и введен в действие Приказом Росстандарта от 10.10.2013 №1142-ст (Переиздание февраль 2020 г.) [Электронный ресурс] – URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200107577>

9. Соколов В. Телефонные террористы переключились на самолеты. Какие убытки несет авиакомпания при экстренной посадке лайнера [Электронный ресурс] // Коммерсантъ FM. – 15.03.2020 – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4290308>

10. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 05.04.2021, с изм. от 08.04.2021) [Электронный ресурс] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_10699

АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Д.А. Гребенников
бакалавр

Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия

Приморский край считается одной из самых «автомобильных» территорий Дальнего Востока, что подтверждается ростом количества организаций, осуществляющих торговлю автотранспортными средствами и мотоциклами, их техническое обслуживание и ремонт в 2020 году, несмотря на условия пандемии, что обуславливает значимость анализа и прогнозирования тенденций автомобильного рынка Приморского края.

Ключевые слова: анализ тенденций, автомобильный рынок, развитие рынка, тенденции развития.

ANALYSIS OF TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE MARKET OF THE PRIMORSKY TERRITORY

Primorsky Krai is considered one of the most "automobile" territories of the Far East, which is confirmed by the growth in the number of organizations that trade in motor vehicles and motor-cycles, their maintenance and repair in 2020, despite the conditions of the pandemic, which determines the importance of analyzing and predicting trends in the Primorsky automobile market. the edges.

Keywords: trend analysis, automotive market, market development, development trends.

Автомобильный рынок Приморского края значительно отличается от других региональных рынков страны – определенным соотношением продаж между новыми и поддержанными автомобилями: доля вторичных продаж гипертрофированно высока. Еще одной особенностью рынка является превышение импорта над экспортом, что говорит о неконкурентоспособности отечественных производителей. Отправной точкой распространения импортных автомобилей по всей России выступает рынок г. Владивостока, куда из Японии, Южной Кореи, Китая и США поступают не только новые и поддержанные цельные автомашины, но и комплектующие к ним.

Несмотря на пандемию в 2020 году, по данным Росстата, наблюдается рост спроса и на внутреннем рынке города, что проявляется в увеличении числа собственных легковых автомобилей у населения [1]. Следует отметить, что данное обстоятельство приводит к увеличению количества организаций, предоставляющих такие услуги автовладельцам, как ремонт и обслуживание, заправка топливом, автомойка, шиномонтаж, технический осмотр и другие [2]. Таким образом, для оценки тенденций развития автомобильного рынка Приморского края следует учитывать, что автомобильная отрасль в отличии от других видов бизнеса, объединяет в себе целую совокупность направлений деятельности, находящихся в постоянном взаимодействии. Автомобильный бизнес включает в себя следующие составляющие:

- пассажирские перевозки;
- грузовые перевозки;
- ремонт и обслуживание (автосервисы, продажа запчастей, автомойки);
- работа специального транспорта для городского и сельского хозяйства, специальных работ;
- работа дилерских центров (продажа легковых и грузовых автомобилей, спецтехники);
- система автозаправочных станций;
- система автошкол.

На сегодняшний день, по данным Росстата, Приморский край находится на втором месте в рейтинге регионов Российской Федерации по числу автомобилей на душу населения. Основные сегменты автомобильного рынка города Владивосток (рис. 1).



Рис. 1. Сегменты автомобильного рынка города Владивостока Приморского края

Исходя из большого количества направлений, реализуемых на автомобильном рынке города, можно отметить, что отрасль достаточно хорошо дифференцирована и в целом, рынок можно считать достаточно хорошо развитым. Отрасль находится на стадии роста, так рынок всё ещё продолжает расти, продажи и прибыль при прочих равных условиях с каждым годом растут, потенциал рынка высок. При этом, сегменты, входящие в него, находятся на разных уровнях развития в силу своей специфики. Далее рассмотрим основные показатели, характеризующие состояние рынка.

Реальный и потенциальный размеры рынка – показатель характеризующий состояние рынка. Объём рынка услуг по обслуживанию и ремонту автотранспортных средств по праву считается неиссякаемым. К ёмкости рынка, помимо новых автомобилей, следует прибавить оборот автомобилей вторичного сегмента, нуждающихся в более серьезном сервисе.

По информации, публикуемой аналитическим агентством «Автостат», на 1 января 2021 года в государственной инспекции безопасности дорожного движения на учете стоят порядка 44 миллионов автомобилей (без учета грузовых авто). Вместе с ростом числа автомобилей и происходящих на дорогах города аварий, растёт спрос на автомобильные запчасти. Каждый год в Приморском крае создается большое количество предприятий, занимающихся продажей деталей и комплектующих для легковых и грузовых автомобилей. Несмотря на вводимые ограничения в связи с распространением коронавирусной инфекции, рассматриваемый сегмент пострадал в меньшей степени. Это связано с тем, что вне зависимости от ограничений граждане ездят на автомобилях, попадают в аварии, транспортные средства изнашиваются и для того, чтобы продолжать ездить на автомобиле, водителю необходимо привести его в надлежащее состояние. В большинстве случаев появляется необходимость в приобретении автозапчастей для замены старых, сломанных деталей. При этом необходимо отметить, что доходы граждан, в связи с возникшей обстановкой, снизились, что повлияло на предпочтения потребителей в выборе автозапчастей. Детали для автомобилей чаще приобретаются у частных сервисов, с рук, в интернет-магазинах, где можно приобрести б/у товар по низкой стоимости.

Важным моментом в рассматриваемом вопросе является исследование структуры автомобильного рынка Российской Федерации о происхождении автомобилей. На рисунке 2 представлена структура авторынка Российской Федерации по происхождению марок.

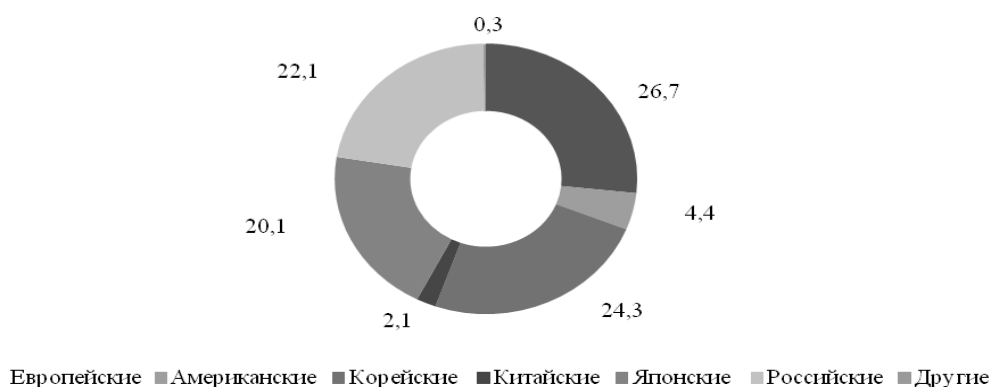


Рис. 2. Структура автомобильного рынка РФ по происхождению марок

В 2020 году объем авторынка РФ составлял 1,67 миллиона автомобилей. На текущий момент рыночная доля автомобилей отечественных марок составляет 22,1 процент против 77,9 процентов импортных машин. Для нормального функционирования и долгих лет службы автомобиля, ремонт также необходимо проводить с использованием импортных комплектующих и запчастей.

Таким образом, необходимо сделать вывод, что помимо положительного влияния на экономику страны и развитие собственного производства, программа импорт замещения окажет также негативное влияние на большинство автомобилистов, использующих импортные автомобили.

Темпы роста отрасли и тенденции ее развития показатель характеризующий состояние рынка. Необходимо отметить высокие темпы роста отрасли. С каждым днем в Приморском крае, в частности во Владивостоке, появляется все больше автомобилей, в связи с чем растет спрос на услуги автосервисов, а вместе с этим, растет спрос на автомобильные запчасти и комплектующие. Стоит также сказать, что отрасль продолжит развиваться, появятся новые фирмы по продаже оригинальных и контрактных запчастей. Предприятиям, которые находятся на рынке долгое время, необходимо будет выработать свои конкурентные стратегии, которые бы позволили компании нивелировать потери, связанные с появлением на рынке новых игроков.

Структура отраслевых издержек показатель характеризующий состояние рынка. Участники конференции «Электронная торговля-2020» по итогам сделали вывод, что канал продаж запчастей через автосервисы и интернет-магазины станет основным уже через 2-3 года, благодаря, в том числе, росту сетевых сервисов.

На рисунке 3 представлена динамика роста продаж в российских интернет-магазинах.



Рис. 3. Динамика роста продаж в российских интернет-магазинах

Таким образом, можно сделать вывод, что с каждым годом растет количество заказов автозапчастей на российских интернет-рынках.

Среднеотраслевая прибыль показатель характеризующий состояние рынка. Согласно данным Приморкстат, сальдированный финансовый результат деятельности организаций Приморского края в сфере оптовой и розничной торговли и ремонта автотранспортных средств на 2019 год составил 92317,3 миллиона рублей, значение показателя на 2020 год составило 18927,6 миллионов рублей. Снижение составило 73389,7 миллионов рублей или 20,5 процента. В целом, доля прибыли организаций исследуемого вида деятельности в 2020 году составила 59,16 процента, а в 2021 году 22,38 процента. Данная тенденция может быть связана с падением

реальных доходов потребителей и появлением на рынке контрафактных запчастей по низкой стоимости.

Темп технологических изменений и продуктовых инноваций показатель характеризующий состояние рынка. Данный показатель в отрасли развит в недостаточной степени. Большинство деталей и запчастей автомобиля можно подделать. В отдельную категорию входят детали, основным источником производства которых является интеллект человека.

Таким образом, оценив показатели, характеризующие состояние рынка автомобильной отрасли Приморского края, можно прогнозировать с рост отрасли в целом, при перераспределении структуры доходности отрасли по сегментам. Так, ожидается снижение импорта автомобилей и увеличение импорта автозапчастей, вызванное снижением реальных доходов населения, ужесточением политики государства регламентирующей ввоз автотранспортных средств и его эксплуатацию на территории Российской Федерации.

Экономика и управление на предприятиях: научно-образовательный портал URL: [Электронный ресурс] <http://eur.ru/>

Образовательный портал: экономика, социология, менеджмент URL: [Электронный ресурс] – www.ecsocman.edu.ru

ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ НА ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ИССЛЕДОВАНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ВЫХОДА

Д.А. Долгова

бакалавр

Л.С. Самохина

старший преподаватель кафедры транспортных процессов, сервиса и дизайна

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

В статье рассмотрены вопросы, отражающие влияние пандемии на воздушные перевозки в России. В результате исследования, изучения материалов по влиянию новой коронавирусной инфекции COVID-19, выявлены проблемы в авиационной отрасли, определен ущерб в деятельности авиапредприятий. Наряду с этим предпринята попытка спрогнозировать пути выхода из сложившейся ситуации, с учетом мероприятий и рекомендаций, разработанных ИАТА и Росавиацией.

Ключевые слова: авиационная отрасль, авиационный транспорт, авиакомпании, воздушные перевозки, пандемия, COVID-19, коронавирус, ущерб от пандемии, восстановление после пандемии, ИАТА, Россия.

IMPACT OF THE PANDEMIC ON AIR TRAVEL: RESEARCH, CHALLENGES AND EXIT ROUTES

The article discusses issues reflecting the impact of the pandemic on air transportation in Russia. As a result of the study, study of materials on the impact of the new coronavirus infection COVID-19, problems in the aviation industry were identified, and damage in the activities of airlines was determined. Along with this, an attempt was made to predict the ways out of the current situation, taking into account the measures and recommendations developed by IATA and the Federal Air Transport Agency.

Keywords: aviation industry, air transport, airlines, air travel, pandemic, COVID-19, coronavirus, pandemic damage, pandemic recovery, IATA, Russia

Пандемия COVID-19 стала одной из самых серьезных проблем XXI века и оказала значительное влияние на все отрасли экономики, в том числе и на авиационную отрасль.

Исследование влияния пандемии на воздушные перевозки и выявление последствий для гражданской авиации России в современных условиях позволит разработать механизмы восстановления и план действий по стабилизации и ускоренному восстановлению отрасли после возникших экономических трудностей. В связи с этим тема статьи является актуальной.

Цель исследования – анализ влияния пандемии на воздушные перевозки гражданской авиации России, выявление проблем и путей выхода из этой ситуации.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи: проанализировать влияние коронавирусной инфекции на гражданскую авиацию, определить последствия этого влияния, выявить проблемы данной отрасли и попытаться найти пути выхода из сложившейся ситуации.

Первые упоминания о вирусе появились в конце 2019 года в китайском городе Ухане, где 31 декабря 2019 года власти Китая объявили о вспышке пневмонии. К весне 2020 года коронавирус заполнил всю Европу. С тех пор жизнь человечества изменилась. Сферы жизни общества потерпели кризис, частично предприятия вовсе завершили свою деятельность.

В России впервые появилась информация о заболевших в январе 2020 года. Ими оказались два гражданина Китая. Обоих заболевших поместили в специализированные боксы, им

была предоставлена полная медицинская помощь. «Риска распространения коронавируса в России по-прежнему нет, заявила руководитель Роспотребнадзора Анна Попова» [1].

На конец января 2020 года не было никаких предпосылок для начала пандемии, но уже с 1 февраля 2020 года авиаперелеты между Китаем и Россией были ограничены, за исключением рейсов авиакомпании «Аэрофлот» в некоторые города Китая, а также полеты в Москву четырьмя авиакомпаниями Китая. В этот период Россия начала эвакуацию россиян из провинции Китая Хубэй, с острова Хайнань и из города Ухань, где и началось распространение нового вируса. На все время эвакуации людей сопровождали сотрудники Роспотребнадзора.

К началу весны 2020 года регионы России, граничащие с КНР (Хабаровский край, Амурская область, Еврейская автономная область) закрыли пункты пропуска через границу, РЖД ограничили сообщение Китаем.

COVID-19 нанес ущерб многим сферам, начиная от предприятий общественного питания и сферы бытовых услуг. Одной из самых пострадавших является транспортная сфера. Деятельность аэропортов и авиаперевозки практически прекратились.

Вице-президент по продажам и маркетингу DHL Express в России Анна Клинскова сообщила, что «из-за ограничения авиарейсов сейчас (в период пандемии) большая часть грузов по России доставляется наземным транспортом. До пандемии 80% направлений обслуживалось авиационным транспортом, а 20% – наземным» [2].

Во время пандемии авиационный транспорт применялся преимущественно для тех городов, куда доставка на наземном транспорте была либо невозможна, либо занимала слишком много времени, например, в города Сибири и Дальнего Востока.

По мнению председателя редакционного совета портала «Авиатранспортное обозрение» Синицкого А.: «Внутренние перевозки сократились меньше, чем международные, и объемы на внутренних линиях понемногу увеличиваются. В этом плане Россия как страна с относительно большим рынком внутренних перевозок (в силу географии, прежде всего) находится в более выгодном положении по сравнению с небольшими странами, где перевозки вообще встали» [3].

Факторы, оказавшие негативное влияние на авиаперевозки в России по состоянию на 19 сентября 2020 года представлены на рис. 1.



Рис. 1. Факторы, оказавшие негативное влияние на авиаперевозки в России по состоянию на 19 сентября 2020 года

Внутренний рынок авиаперевозок никогда не был самодостаточным, то есть так называемая работа на уровне платежеспособного спроса не покрывала убытков авиакомпаний. Компенсация шла за счет международных перевозок. По состоянию на 19.09.2020 г. платежеспособный спрос населения был низкий, курсовая разница, напротив, высокая (а многие фиксированные издержки авиакомпаний номинированы в валюте), то есть перевозки на внутренних воздушных линиях остаются убыточными, несмотря на высокую загрузку самолетов.

«Дополнительный негативный фактор – неизбежный рост аэропортовых сборов, поскольку аэропорты лишились иностранных плательщиков, для которых, к слову, и ставки были заметно выше. И плюс ко всему огромные долги, которые отрасль уже накопила» [3].

Финансовые сложности на фоне снижения пассажиропотока из-за пандемии в разной степени ощутили на себе все авиакомпании. Главным драйвером для поддержания авиакомпаний становится государство.

«Что касается авиарынка РФ, то компаниям также приходится в той или иной степени прибегать к господомощи. Так, например, S7 и «Аэрофлот» вошли в перечень системообразующих предприятий, которые могут в том числе брать льготные кредиты на пополнение оборот-

ных средств. В рамках программы S7 привлекла кредит у ВТБ на 3 млрд рублей, «Аэрофлот» подписал кредитные соглашения на общую сумму 6,7 млрд рублей. Более того, РФ предоставила авиакомпаниям субсидии на 23,4 млрд рублей. Кроме того, авиакомпания «Аэрофлот» планирует провести допэмиссию на 1,7 млрд рублей» [3].

По данным РБК (РосБизнесКонсалт, один из крупнейших российских медиахолдингов) «убыток российских авиакомпаний в 2020 году может составить 270–330 млрд руб.» [4].

Но не только пандемия и закрытые границы повлекли кризис. Еще одной причиной был рост и колебание курса валют, а также увеличение цен на керосин.

Завершив свой анализ экономических последствий COVID-19, агентство ООН по гражданской авиации подтвердило, что «международные пассажирские перевозки в 2020 году существенно сократились на 60% по сравнению с предыдущим годом, в результате чего общий объем авиаперевозок откатился к уровню 2003 года» [5].

Согласно отчету агентства ООН по гражданской авиации, «финансовые потери авиакомпаний в 2020 году в результате воздействия COVID-19 составили около 370 миллиардов долларов, а аэропорты и поставщики аэронавигационного обслуживания потеряли еще 115 миллиардов и 13 миллиардов долларов соответственно» [5].

«Убыток российских авиакомпаний на фоне пандемии коронавируса за 9 месяцев 2020 года составил 102,1 миллиарда рублей против убытка в 38,8 миллиарда рублей за весь 2019 год, следует из презентации Росавиации» [6].

Показатели воздушных перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями (млн чел.) в период с 2009 по 2020 годы (по данным Росавиации) представлены на рис. 2.



Рис. 2. – Показатели воздушных перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями (млн чел.) в период с 2009 по 2020 годы (по данным Росавиации)

Анализируя данные по воздушным перевозкам, представленным Росавиацией в докладах «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта» по годам, было установлено, что с 2009 года по 2014 год показатели воздушных перевозок пассажиров российскими авиакомпаниями ежегодно увеличивались в среднем от 10,2 до 26,2%. В 2015 и 2016 году произошел спад по причинам сокращения популярных международных маршрутов в Турцию, Египет, прекращение воздушного сообщения с Украиной, а также снижением реальной покупательной способности населения.

Начиная с 2017 года опять ежегодно наблюдался рост перевозок пассажиров: в 2017 году на 18,6%, по сравнению с 2016 годом; в 2018 году на 10,6%.

Перевозки пассажиров воздушным транспортом российскими авиакомпаниями в 2019 году увеличились на 11,93 млн. чел. (на 10,3%) и достигли 128127828 чел.

Количество воздушных перевозок в 2020 году по сравнению с 2019 г. снизилось на 46%. При этом количество пассажиров на международных линиях составило 13 млн. пассажиров, т.е. снизилось на 76,2%; на внутренних линиях – 56 млн. пассажиров, т.е. снизилось на 23,1%. В конечном итоге воздушные перевозки в 2020 году снизились до уровня 2011-2012 гг.

Вместе с тем, в 2020 году наблюдалось снижение интенсивности воздушного движения, обусловленное, прежде всего, особенностями противодействия распространению коронавирусной инфекции (COVID – 19). За 2020 год в воздушном пространстве Российской Федерации обслужено 1299063 полёта воздушных судов. Снижение по сравнению с 2019 годом составило 28,914%. Транзитных полётов через воздушное пространство Российской Федерации выполнено 167 858, снижение по сравнению с 2019 годом составило 45,42%. Максимальная интенсивность была зафиксирована 11 сентября 2020 г. и составила 5 005 обслуженных за сутки воздушных судов [7, с. 30].

На сайте Федерального агентства воздушного транспорта в разделе «Деятельность» выделен отдельный подраздел «Меры по борьбе с распространением коронавирусной инфекции». На основании этой информации была составлена табл.

Таблица

Меры по борьбе с распространением коронавирусной инфекции

Дата	Документ
18.03.2020	Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 18.03.2020 № 7 «Об обеспечении режима изоляции в целях предотвращения распространения COVID-2019»
23.03.2020	Разъяснения о порядке реализации постановления Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 18.03.2020 №7
12.08.2020– 06.03.2020	Рекомендации Роспотребнадзора для органов, организаций и специалистов – 38 документов и 2 учебных фильма
12.03.2020– 03.02.2021	О мерах по функционированию центрального аппарата и территориальных органов Росавиации, подведомственных организаций в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19) – 14 документов
21.05.2020	О методических указаниях по организации работы аэропортов и авиакомпаний при поэтапном выходе из режима противоэпидемических ограничений
31.07.2020	Постановление Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 27.07.2020 № 22 «О внесении изменений в постановления Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 18.03.2020 № 7 и от 30.03.2020 № 9»
11.12.2020	Инструкция для пребывающих на территорию Российской Федерации
02.02.2021	О показателях, используемых для оценки эпидемиологической обстановки в зарубежных странах

Из данных таблицы, можно сделать вывод о том, что Федеральное агентство воздушного транспорта разместило на сайте информацию о мерах по борьбе с распространением коронавирусной инфекции:

- разъяснения;
- рекомендации;
- методические указания.

В связи с предпринимаемыми Правительством РФ мерами, целью которых является предупреждение распространения новой коронавирусной инфекции зафиксировалось резкое падение пассажирского спроса на авиаперевозки.

Чтобы выйти из сложившейся ситуации ряд российских авиакомпаний в своей деятельности вводят перевозку грузов в пассажирской кабине в отсутствие пассажиров на борту. Такие перевозки осуществляются в специальных местах с учетом ограничений по весу груза, расположения груза и т.д.

В соответствии с информацией Федерального агентства воздушного транспорта от 23 апреля 2020 г. «О допусках к перевозке грузов в салоне самолетов» было установлено, что «разрешение Росавиации на выполнение перевозки грузов в пассажирской кабине с оформлением специального разрешения в эксплуатационных спецификациях на воздушные суда получено следующими авиакомпаниями: ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии»; ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии»; ООО «Северный ветер»; АО «Авиакомпания «Россия»; ООО «АЗУР эйр»; ООО «Авиакомпания «Икар»; АО «Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ» [8].

Наряду с этим Правительство РФ предоставило субсидии для некоторых авиакомпаний России. Размер предоставленных субсидий авиакомпаниям составил 23,4 млрд рублей и 10,9 млрд рублей – аэропортам [9]. Всего 46 российских авиакомпания получили субсидии. Также на поддержку аэропортов было предусмотрено 10,6 млрд рублей, которые разделили 108 аэропортов.

Основными расходами стала оплата труда персонала. авиакомпании направили 17,2 млрд рублей (82%), аэропорты направили 9,1 млрд рублей (85,6%).

Благодаря субсидиям, которые Правительство РФ выделило для поддержки авиации и деятельности самих предприятий показатели в 2021 году улучшились.

По оперативным данным Федерального агентства воздушного транспорта, «в марте 2021 российские перевозчики обслужили 6,46 млн пассажиров, что соответствует показателям марта 2020 года. Пассажирооборот снизился на 18% и составил 13,17 млрд пассажирокилометров.

Всего за январь-март 2021 перевезено 16,97 млн. пассажиров (-27 %).

В марте 2021 рост объемов авиаперевозок отмечается у авиакомпании «Сибирь», которая обслужила 1,32 млн. пассажиров, что на +32% выше чем уровень марта прошлого года. Рост объемов также отмечается у авиакомпаний «Победа», услугами которой в прошлом месяце воспользовались 982,3 тыс. пассажиров (+31%), «Уральские авиалинии» – 594,7 тыс. пассажиров (+20%), «Россия» – 553,9 тыс. пассажиров (+34%). Авиакомпания «Аэрофлота» перевезла 1,23 млн. пассажиров, что на 31 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года».

В 2021 году восстанавливаются туристические поездки в некоторые страны. Перечень стран, открывших границы в мае 2021 года: ОАЭ, Мальдивы, Сейшельские острова, Куба, Шри-Ланка, Египет, Эфиопия, Тунис, Греция, Кипр, Болгария, Черногория, Хорватия, Сербия, Абхазия, Белоруссия, Армения, Грузия, Казахстан, Киргизия, Узбекистан, Таджикистан, Южная Корея.

Остальные страны, среди них – Германия, Швейцария, Финляндия, Вьетнам, Сингапур, Япония, Индия, Катар, Сирия, Венесуэла не разрешают принимать туристов, несмотря на возобновление авиасообщения или грузопассажирские рейсы. Как правило, въезд разрешен либо резидентам, либо обладателям ВНЖ (Вида на жительство); тем, кто едет учиться, работать или к близким родственникам.

В июне 2021 года для российских туристов открывают свои границы следующие страны: Болгария, Австрия, Доминиканская Республика, Дания, Иордания, Израиль, Ирландия, Исландия, Италия, Маврикия, Люксембург, Марокко, Мальта, Молдова, Мексика, Португалия, Польша, Тунис, Саудовская Аравия.

«На уровне Ростуризма готовится программа по выводу туристской сферы из экономического кризиса. К разработке данной программы были подключены экспертные и аналитические центры, в том числе, в лице Высшей школы экономики, а также различные общественные объединения, и представители туристского сообщества. Участниками были определены основные направления деятельности по стабилизации отрасли» [12, с. 100].

«Увеличение туристских потоков внутри государства позволит «перезагрузить» такие сферы как культура, индустрия развлечений, деятельность предприятий питания, а также сферу транспорта. Транспорт является также одной из самых пострадавших отраслей экономики. Для возобновления работы транспортных предприятий был разработан комплекс мероприятий Роспотребнадзором в условиях сохранения рисков распространения новой коронавирусной инфекции. В данный комплекс вошли: мониторинг температуры сотрудников и пассажиров, обязательное ношение масок, перчаток, использование антисептиков, соблюдение социальной дистанции, а также дезинфекция салонов и оборудования» [12, с. 100].

Восстановление туристической отрасли после пандемии приведет в свою очередь к увеличению авиаперевозок пассажиров и в конечном итоге к преодолению проблем в гражданской авиации.

1. Чевтаева И.В. России выявлены первые случаи нового коронавируса [Электронный ресурс] // Ведомости. – 31 января 2020 года – URL: <https://www.vedomosti.ru/society/articles/2020/01/31/821951-rossii-viyavleni-pervie-dva>

2. Каткова Е. Пандемия заставила компании пересобрать цепочки поставок [Электронный ресурс] // Ведомости. – 17 июня 2020 года – URL: <https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2020/06/16/832460-pandemiya-zastavila>

3. Вылететь из пандемии. Как авиакомпании с помощью государства спасаются от коронавируса [Электронный ресурс] // Экономика и бизнес. – 20 сентября 2020 года – URL: <https://tass.ru/ekonomika/9501965>
4. Убыток российских авиакомпаний в первом полугодии превысил 120 млрд. Насколько вырастут потери отрасли по итогам 2020 года [Электронный ресурс] // Финансы. – 2 сентября 2020 года – URL: <https://www.rbc.ru/business/02/09/2020/5f4f556a9a7947d17d61f0f6>
5. Анализ экономического воздействия COVID-19 на гражданскую авиацию в 2020 году [Электронный ресурс] // AviaStat / ICAO – 18 января 2021 года – URL: <https://www.aviastat.ru/analytics/66-analiz-ekonomicheskogo-vozdeystviya-covid19-na-grazhdanskuyu-aviaciyu-v-2020-godu>
6. Убыток авиакомпаний РФ за 9 месяцев 2020 года составил 102,1 млрд рублей [Электронный ресурс] // РИА Новости/Прайм – 12 марта 2021 года – URL: <https://www.finam.ru/analysis/newsitem/ubytok-aviakompaniiy-rf-za-9-mesyacev-2020-goda-sostavil-102-1-mlrd-rub-20210312-180250/>
7. Нерадько А. Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2020 году, основных задачах на 2021 год и среднесрочную перспективу [Электронный ресурс] // Материалы заседания коллегии Росавиации – 12 марта 2021 года – URL: <https://favt.gov.ru/o-rosaviacii-kollegija-materially/>
8. Информация Федерального агентства воздушного транспорта от 23 апреля 2020 г. «О допусках к перевозке грузов в салоне самолетов» [Электронный ресурс] // Информационно-правовой портал Гарант. РУ – 27 апреля 2020 г. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73840897/>
9. Итоги деятельности Росавиации в 2020 году [Электронный ресурс] // AviaStat / Росавиация – 31 марта 2021 года – URL: <https://www.aviastat.ru/reports/84-itogi-deyatelnosti-rosaviacii-v-2020-godu>
10. Гайва Е. Руководитель Росавиации Александр Нерадько о ситуации в авиаотрасли, интервью «Российской газете» [Электронный ресурс] // Новости Росавиации. – 4 апреля 2020 – URL: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=7697>
11. Байбеков Ш. Отрасль в путях пандемии [Электронный ресурс] // Транспорт России. – 26 марта 2021 года – №12. URL: <https://transportrussia.ru/razdely/vozdushnyj-transport/6384-otrasl-v-putakh-pandemii.html>
12. Ползикова Е.В., Юрченко А.А. Анализ влияния пандемии на сферу авиаперевозок и туризм в России [Электронный ресурс] // Научный вестник Южного института менеджмента – 2020. – №2. – С. 98-103. <https://doi.org/10.31775/2305-3100-2020-2-98-103>

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ МАЛОГО БИЗНЕСА В СФЕРЕ УСЛУГ (ТАНЦЕВАЛЬНАЯ СТУДИЯ)

А.В. Другова

бакалавр

Т.И. Забелина

старший преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

В настоящее время на территории России все более популярным становится активный и здоровый образ жизни. Люди стараются поддерживать свою форму тела в идеальном состоянии, используя различные комплексы упражнений, чтобы быть в тонусе, а также прибывать в хорошем самочувствии и испытывать ощущение бодрости на каждый день. В малых городах, где количество рабочих мест ограничено, особенно актуальным становится развитие собственного бизнеса. Одним из направлений бизнеса может стать открытие танцевальной студии. Открывая танцевальную студию необходимо учитывать такие важные аспекты как четкое выделение целевой аудитории, особенности конкурентов, состояние внешней среды и ее влияние на бизнес и другие особенности.

Ключевые слова: танцевальная студия, целевой рынок, бизнес-процесс, внешняя среда, затраты.

FEATURES OF THE ORGANIZATION OF SMALL BUSINESS IN THE SERVICE SECTOR (DANCE STUDIO)

Currently, an active and healthy lifestyle is becoming increasingly popular in Russia. People try to maintain their body shape in perfect condition, using various sets of exercises to be in good shape, as well as to arrive in good health and experience a feeling of cheerfulness for every day. In small cities, where the number of jobs is limited, the development of your own business becomes especially relevant. One of the areas of business may be the opening of a dance studio. When opening a dance studio, it is necessary to take into account such important aspects as the clear allocation of the target audience, the characteristics of competitors, the state of the external environment and its impact on business, and other features.

Keywords: dance studio, target market, business process, external environment, costs.

Интерес к танцам среди населения становится все более активным. Обусловлено это как пропагандой здорового образа жизни, так и популяризацией танцев в шоу программах на каналах центрального телевидения. Развитие танцевального бизнеса пришлось на период 2010-2011 годы, количество школ за этот период увеличилось на 12%, несмотря на то, что темпы роста данного рынка замедлились до 2-3%. Он остается привлекательным для развития бизнеса. В 2016 году ёмкость рынка танцевальных услуг в России составляла 2 млрд евро. Увеличивается и число школ. В 2016 году их было около 15000. В 2017–2018 годах стало больше на 3% [1]. Не смотря на то что последние два года наблюдается общее снижение предпринимательской активности населения, танцы остаются востребованными.

Привлекательность данной отрасли даже в период пандемии для малого бизнеса особенно в небольших городах обусловлена тем, что не требует больших капиталовложений в отличие от фитнес услуг, а так же обеспечивает занятость населения. При этом популярность танцевальных услуг у населения не ослабевает. Организуя бизнес в сфере танцевальных услуг необходимо учесть ряд основных аспектов: конкретизировать целевую аудиторию, выделить основных конкурентов, оценить особенности внешней среды, конкретизировать бизнес-процессы, рассчитать затраты и оценить эффективность бизнеса. Целевая аудитория танцевальной студии может быть очень разнообразной. Танцевать любят все: и дети, и взрослые, и

даже пожилые люди. Поэтому более детальное определение целевой аудитории будет напрямую зависеть от того, какие направления танцев будут предлагаться студией.

Основная цель посещения танцевальной студии – отдохнуть от работы и дома, получить общение, которое происходит внутри группы, а также приобрести осанку и хорошую фигуру. Важным критерием поиска студии является местоположение, контингент, регулярное проведение танцевальных тренировок.

Для описания портрета целевой аудитории был проведен опрос, позволяющий выявить предпочтения, возрастные группы, время посещения занятий.

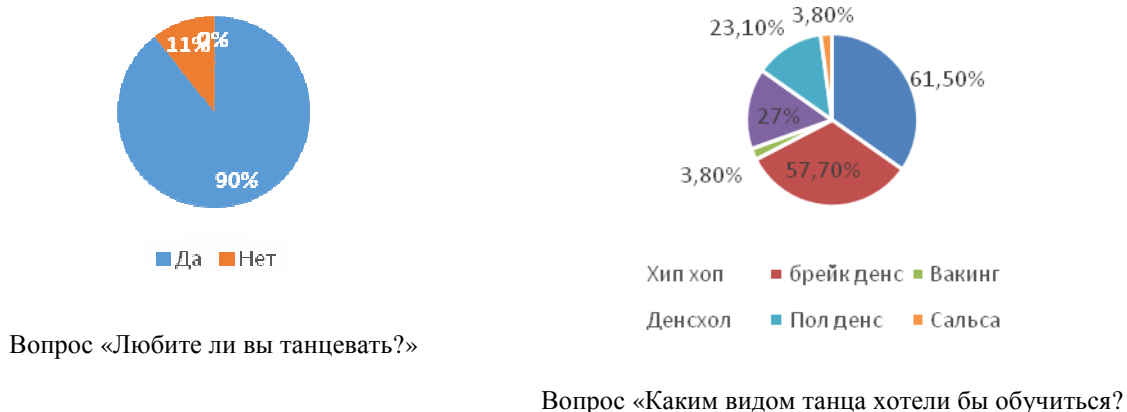


Рис. 1. Предпочтения в отношении танцев

Так исходя из проведенного опроса можно сделать вывод, что 89% 100 опрошенных ответили, что любят танцевать.

Изучая предпочтения целевых групп в сфере направлений танцев было выделено две основные группы. Первой такой группой самой многочисленной является молодежь в возрасте 15–18 лет – это группа характерна тем, что для них важна физическая активность и танцы лучший способ, направить безграничную энергию в нужное русло. Подростковый контингент в основном выбирает современные или уличные направления такие как: Waacking, Dancehall, Хип хоп.

Вторая группа в возрасте 18–25 лет. Взрослые девушки и мужчины предпочитают откровенные или парные виды танцев. Девушки для раскрытия своей женской энергии предпочитают, например, стрип-пластику, Pole dance. Пары же предпочитают парные танцы такие как, Salsa.

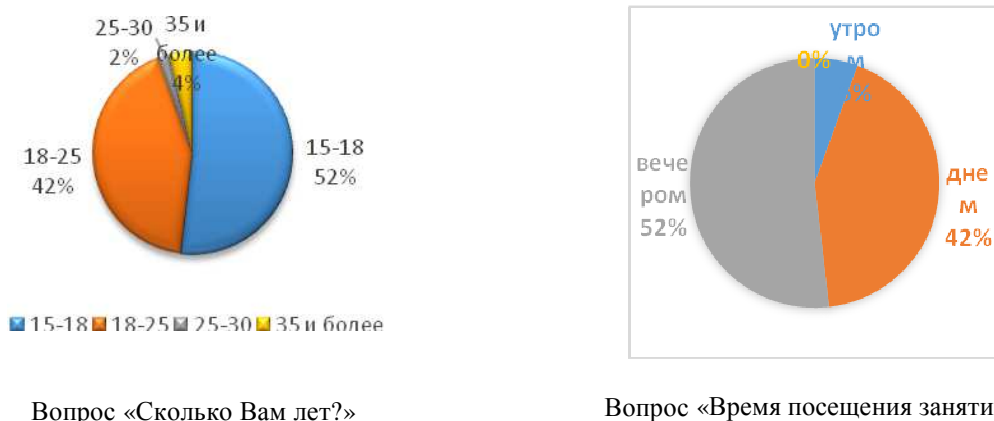


Рис. 2. Возрастная характеристика и предпочтения относительно времени посещения студии

Таким образом целевой рынок танцевальных услуг состоит из потребителей, одинаково реагирующих на те или иные факторы и побуждающие их к приобретению рыночных предложений компании и являющиеся наиболее прибыльными сегментами для развития бизнеса.

Можно выделить следующие категории сегментов потребителей услуг танцевальной студии.

Сегментирование потребителей услуг танцевальной студии

Критерии сегментирования	Сегменты
Возраст	С 15 до 18 лет – подростки С 18 до 25 лет – молодежь
Статус пользователя	«Новичок» «Любитель»
Цель потребления танцевальных услуг	«Новичок»: познакомиться с основными направлениями современных танцев, с целью определения предпочтений «Любитель»: поддержать красоту своего тела, получить положительные эмоции и впечатления, отдохнуть от повседневной рутинной деятельности с помощью переключения себя на танцевальные направления
Стиль жизни	Активный: стремление к движению, оживленному образу жизни развитию, к абсолютному исключению размеренного распорядка дня, свободное время потребители стараются занять себя разными видами деятельности, включая танцевальные направления.

Модель Шеррингтона позволяет более четко выделить выгодные аспекты услуги для целевых групп [2.] Характеристика целевой аудитории по модели W Шерингтона представлена в табл. 2

Таблица 2

Целевая аудитория по модели W Шерингтона

WHY – Что мы можем предложить и зачем необходима эта услуга (потребительная ценность)?	Наши услуги способны удовлетворить потребности каждого желающего, кто ими воспользуется. Мы можем подобрать для клиентов удобное расписание для посещения и ряд услуг, которые помогут обрести навыки и опыт. Поможем сформировать танцевальные навыки по современным направлениям у «новичков» и сформировать красивую фигуру у любителей.
WHO – кому нужна наша услуга?	Данные услуги необходимы тем людям, которые хотят прийти и получить удовольствие от полученной услуги.
WHAT – что мы можем предложить этим людям для удовлетворения своих потребностей или решения проблем?	Мы можем предложить такого рода танцы, как сальса, пол дэнс и дэнс холл(способны раскрепоститься и обрести внутреннюю свободу всего тела, убрать комплексы и полюбить себя)
WHEN – когда это нужно людям?	Желательно вечером, когда ты приходишь уставший с работы и как раз танцы способны снять лишнее напряжение в мышцах и человек может почувствовать легкость тела.
WHERE – где мы можем найти этих людей?	Проживающих в людных районах, кварталов, вблизи развлекательных центров. Проведение ознакомительных мастер-классов в школах.

Таким образом, основная целевая аудитория будет представлена людьми, которые хотят получить удовольствие от наших услуг, прилив энергии, а также обрести навыки в последствии прийти к конечному результату.

В городе Артеме уже работают похожие предприятия по оказанию танцевальных услуг представленные различными танцевальными коллективами, студиями, школами, являющимися потенциальными конкурентами на рынке. Проведем сравнительную оценку основных конкурентов по городу Артему представленную в табл. 3.

Оценка основных конкурентов

Параметры конкурентоспособности	Batterfly	East Yard Школа современных танцев	Forever Young
Место расположение	3	5	4
Уровень обслуживания	4	5	5
Уровень цен	4	4	5
Качество обслуживания	5	4	5
Время работы	4	4	5
Ассортимент	4	5	4
Итого:	24	27	28

Студия “Forever Young”, которая планируется открыть полностью конкурентоспособна с предприятиями конкурентами по качеству и уровню обслуживания, уровню цен и наиболее удобным временем работы для посетителей студии, приятная атмосфера, индивидуальный подход к каждому клиенту и подбор направления наиболее подходящие для каждого. Помимо групповых занятий предусматриваются индивидуальные, занятия для укрепления тела Stretching, Fitness ball.

Для наиболее эффективной работы организации танцевальной студии необходимо выявить факторы и оценить их влияние с точки зрения возможностей либо угроз. PEST-анализ внешней среды представлен в табл. 4.

Таблица 4

PEST-анализ

Фактор	Значение	В	У
Политические	1) Федеральный закон «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» №52-ФЗ от 30.03.99		2
	2) Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. N 273-ФЗ "Об образовании в Российской Федерации"		4
	3) Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 08.12.2020) "О защите прав потребителей"		2
	4) Не стабильная экономика, которая может привести к дестабилизации экономики потери прибыли и кризису.		5
	5) Федеральный закон «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию» от 29.12.2010 № 436-ФЗ		5
	6) Требования к охране труда со стороны женщин, несовершеннолетних, условия труда на рабочих местах, обязательное прохождения медосмотров		5
Экономические	1) 3 Годовая инфляция в Приморье в августе 2020 года снизилась до 3,7% после 3,9% в июле. Она остается выше среднего значения по стране – 3,6%, но при этом ниже показателя Дальневосточного федерального округа – 3,9%.	4	
	2) Безработица уровень регистрируемой безработицы в крае по состоянию на 01.11.2020 составил 2,16% Владивосток (1,0%)	5	
	Численность рабочей силы в возрасте 15 лет и старше в сентябре 2020 года составила 1000,2 тыс. человек (52,8% общей численности населения края)	2	
Социо-культурные	1) Социальная поддержка. Перечень мер социальной поддержки в 2019 году расширен до 76 единиц (на 01.01.2019 – 57 единиц)		4
	2) Рост миграции населения из Приморья в другие регионы России уезжает 4500-5000 жителей. Таким образом, за следующие 17 лет Приморье потеряет еще около 60 тысяч жителей.		4

Фактор	Значение	В	У
	3)Рождаемость В целом по краю за январь—март 2020 года зарегистрировано 4355 родившихся малышей (9,2 родившихся на 1000 человек населения).	5	
	4)Смертность превысила рождаемость в 1,5 раза.		5
	5) Основная масса бедного населения в приморском крае составила, в Приморье 13,9% жителей находятся за ее чертой, а за чертой крайней бедности живут 2% населения.		3
Технологические	1) Онлайн запись через специализированный сайт организации	5	
	2) Запись в живую или по телефону через администратора	2	
Экологические	1)Чрезмерное загрязнение окружающей среды, повышенные расходы на природоохранные мероприятия		5
	2)Повышение расходов на приобретение средств дезинфекции и индивидуальной защиты в связи с пандемии и коронавирусной инфекцией;		3
	3) Утилизация отходов;	5	
ИТОГО		28	47

По данным проведенного анализа можно сказать, что на данном этапе при открытии организации не мало угроз, которые сильно превышают возможности что говорит о значительном риске при выходе на данный рынок.

Для определения сильных и слабых сторон открываемого бизнеса проведем SWOT-анализ представленный в табл. 5 [3].

Таблица 5

SWOT-анализ

Внутренняя среда	Сильные стороны	Слабые стороны
	<ul style="list-style-type: none"> – Широкий выбор направлений танцев как уличных, так и силовых; – Участие в различных мероприятиях; – Транспортная доступность, наличие инфраструктуры и парковки рядом со зданием 	<ul style="list-style-type: none"> – Сложность в продвижении; – Сезонность посещаемости, в летний период снижение в зимний увеличение; – Появления новых конкурентов;
Внешняя среда	Возможности	Угрозы
	<ul style="list-style-type: none"> – Пропаганда здорового образа жизни; – Увеличение востребованности танцевальных направлений; – Стабильность доходов населения; 	<ul style="list-style-type: none"> – Повышение арендной платы; – Риск не набрать достаточное количество учеников; – Слабый преподавательский состав; – Снижение спроса недостатка рекламы.

По данным проведенного анализа можно сказать, что организации необходимо четко проследить за отрицательными угрозами, чтобы в дальнейшем не потерпеть неудачу, а наоборот подниматься вверх по ступени.

Бизнес-процесс по организации танцевальной студии будет состоять из следующих этапов:

1. Предварительная запись клиентов осуществляется через социальные сети, Instagram, VK (запись ежедневно с 9:00 до 18:00), по звонку, также можно прийти лично в студию и записаться у администратора.

2. Со дня записи клиент будет получать уведомление на мобильный телефон через смс с напоминанием о дате и времени записи.

3. При оплате услуги можно воспользоваться наличным или безналичным расчетом на стойке у администратора.

4. Дополнительная запись на следующее время.

При моделировании бизнес-процессов целесообразно использовать модель А. Остервальдера, которая позволит описать деятельность организации [4]. Результат моделирования бизнес-процессов представлена в табл. 6.

Таблица 6

Бизнес-модель по А.Остервальдеру

8 Ключевые партнеры: – школы, в которых можно проводить мастер-классы;	7 Ключевые активности: -Сайт организации; -Социальные сети(Инстаграм, ВК); - вывески	2 Ценностные предложения: - Разнообразие жанров танцев для молодежи, а также взрослого населения	4 Взаимодействие с клиентами: - скидки; - бонусы; - консультация с администратором	1 Потребительские сегменты: -Активные пользователи сети интернет; -население женского пола в возрасте от 15 до 35 лет; -парни, занимающиеся спортом
9 Структура издержек: - стартовые расходы; - постоянные издержки; - переменные издержки			3 Каналы сбыта: - Сеть интернет	
		5 Источники доходов: - доходы от рекламы; - доходы от посещения клиентов;		

Важным в организации бизнеса является правильное определение затрат.

Единовременные затраты являются необходимыми инвестициями и осуществляются лишь один раз при открытии организации. К таким затратам относятся затраты на регистрацию, оснащение, на первый месяц материальные затраты и затраты на рекламу. Общая сумма составила 150 962 рубля. При дальнейших расчётах округляем их до 160 000 рублей для удобства и правильности расчетов.

Таблица 7

Единовременные затраты

В рублях	
Затраты	Сумма
Материальные затраты на первый месяц	4232
Затраты на регистрацию	25800
Затраты на оснащение	116 930
Затраты на рекламу на первом месяц	4000
Итого:	150 962

Для нормального функционирования и соблюдения норм санитарии необходимы следующие средства, которые необходимо закупать ежемесячно, представлены в табл. 8.

Таблица 8

Расчет затрат на оборотные средства на месяц

В рублях			
Наименование	Количество	Цена	Сумма
Хлорка	10	52	520
Антисептик Алмадез	8	60	480
Вода бутилированная	4	500	2000
Моющее средство для удаления налета и ржавчины	3	244	732
Фитнес резинки	10	50	500
Итого			4 232

Оборотные средства в нашем случае – это в основном затраты на средства безопасности для работников и посетителей, например, антисептики, хлорка, моющие средства. Также для потребителей необходима вода чтобы восстанавливать водный баланс в организме. Сумма оборотных средств составляет относительно не большую сумму и включает самое необходимое.

Таблица 9

Прогноз ежемесячных затрат

В рублях

Наименование	Сумма
Оборотные средства	4 232
Заработанная плата	72 000
Отчисления на соц. фонды	21 744
Аренда	30 800
Затраты на рекламу	6000
Прочие расходы	4000
Амортизационные отчисления	1208
Итого:	139 984

Ежемесячные затраты организации составили 139 984 рублей при выручке в месяц 157 354 рублей, следовательно, прибыль в месяц составит 18 578 рублей.

Эффективность бизнес плана оценивается с использованием динамических показателей, позволяющих учесть временной фактор и его влияние на доходность бизнеса [5]

Таблица 10

Показатели эффективности бизнес плана

Показатель	Значение показателя
ЧДД	384 186
ИР	1,4
Ток	1,3
ВНД %	26,0

Таким образом планируемый бизнес по организации танцевальной студии можно считать эффективным.

1. Бизнес идеи для танцоров [Электронный ресурс]. – URL: <https://oroalbero.ru/biznes-idei-dlja-tancofov/>

История танца от древности до современности/ – URL: <https://istmira.com/novosti-istorii/14241-istorija-tanca-ot-drevnosti-do-sovremennosti.html>

2. Методика Шеррингтона 5W [Электронный ресурс]. – URL: <https://actualmarketing.ru/praktikum/metodika-sherringtona-5w/>

3. SWOT-анализ предприятия: что это такое и как его делать – методы проведения, примеры, выявление слабых сторон компании [Электронный ресурс]. – URL: <http://cleverence.ru/articles/biznes/swot-analiz-predpriyatiya-cto-eto-takoe-i-kak-ego-delat-metody-provedeniya-primery-vyyavlenie-slabyy/>

4. Бизнес-модель Остервальдера: что это такое? [Электронный ресурс]. – URL: <https://vc.ru/s/productstar/135102-biznes-model-ostervaldera-cto-eto-takoe>

5. Динамические методы оценки инвестиционных проектов [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.openbusiness.ru/biz/business/metody-otsenki-investitsionnykh-proektov/>

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ РЕШЕНИЯ

А.С. Есина

бакалавр

Т.И. Забелина

старший преподаватель, кафедры ЭУИТ

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

Военно-промышленный комплекс – это система предприятий и организаций, разрабатывающих, производящих и продающих боевую технику, вооружение и боеприпасы. Военно-промышленный комплекс – это специфическое объединение предприятий (научных и производящих), представителей вооруженных сил и правительства, занятых производством военной продукции и поддержанием военного сектора экономики России. Ситуация в военно-промышленном комплексе России и Дальнего Востока обусловлена общей стратегией мирового соглашения о вооружении и разоружении. В связи с этим всем предприятиям, входящим в комплекс поставлена задача увеличения доли гражданской продукции в общей структуре продукции, выпускаемой предприятиями комплекса. Эта задача оказалось не такой простой как кажется на первый взгляд, в особенности для предприятий оборонно-промышленного комплекса Дальнего Востока.

Ключевые слова: *военно-промышленный комплекс, Дальний Восток, проблемы военно-промышленного комплекса, гражданская продукция военно-промышленного комплекса.*

MILITARY-INDUSTRIAL COMPLEX OF THE FAR EAST: PROBLEMS, SOLUTIONS

The military-industrial complex is a system of enterprises and organizations that develop, produce and sell military equipment, weapons and ammunition. The military-industrial complex is a specific association of enterprises (scientific and manufacturing), representatives of the armed forces and the government engaged in the production of military products and the maintenance of the military sector of the Russian economy. The situation in the military-industrial complex of Russia and the Far East is determined by the general strategy of the world agreement on armament and disarmament. In this regard, all enterprises that are part of the complex are tasked with increasing the share of civilian products in the total structure of products produced by the enterprises of the complex. This task was not as simple as it seems at first glance, especially for the enterprises of the military-industrial complex of the Far East.

Keywords: *military-industrial complex, Far East, problems of the military-industrial complex, civil products of the military-industrial complex.*

Как известно, Дальневосточный Федеральный округ является крупнейшим регионом страны, имеющим самую длинную протяженность с севера на юг и береговой линии. Омывается он морями Северного Ледовитого и Тихого океанов. Его площадь составляет 6 169 329 км – это в свою очередь около 36% площади России. Дальний Восток имеет 9 регионов: Амурская область, Еврейская автономная область, Камчатский край, Магаданская область, Приморский край, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область, Хабаровский край, Чукотский автономный округ. В системе ВПК РФ положение Дальнего Востока определяют, в основном, всего два фактора. Один из них – это особенное экономико-географическое положение округа. А собственно это далекое расположение от развитых регионов и окраинное положение с единственным слаборазвитым и малозаселенным соседом – Восточной Сибирью. Вторым фактором является большое количество всех видов ресурсов. Дальний Восток наиболее обеспеченный регион Рос-

сии, поэтому он имеет важное значение в экономике РФ. Чтобы не быть голословным, нужно лишь посмотреть на статистику производства некоторых продуктов: производство борного сырья 80% от общего объема производства всей страны, золота 50%, олова 80%, вольфрама 14%, рыбы и морепродуктов 40%, соевых бобов 80%, а алмазов – 98%

В военно-промышленный комплекс России входят 5 основных элементов, представленных на рис. 1.



Рис. 1. Элементы, входящие в военно-промышленный комплекс России

В каждом из 9-ти регионов, входящих в состав Дальнего Востока, входят предприятия всех перечисленных типов, кроме ракетно-космической сферы. Президент Владимир Владимирович поставил задачу расширить ВПК, чтобы увеличить производство новой технологичной продукции гражданского назначения для организаций. Нужно заметить, что недавно обновившееся оборудование не будет простаивать в недалеком будущем, в то время, когда объем заказов гособороны будут сокращаться. Их наивысший поток уже закончился. Президент это прокомментировал, сказав, что стране нужно стараться переходить уже на гражданскую продукцию, однако при этом она должна быть хорошего качества и уметь составлять конкуренцию на мировом рынке. Поэтому, перед гособороной стоит задача в увеличении доли гражданской продукции. По их данным к 2025 году доля должна быть увеличена до 30% от общего объема производства продукции, а к 2030 до 50%. Ясное дело, что данную задачу выполнить практически невозможно в реалиях российского законодательства и налогов, особенно тем предприятия, которые находятся в далеких регионах и имеют высокие тарифы. Ярким примером таких предприятий послужит Дальний Восток.

Как все знают, в стране нет равных условий деятельности промышленности, так как только с помощью нее можно добиться хорошей конкуренции продукции Дальнего Востока на российском и зарубежном рынке, даже если она будет хорошего качества. Это и есть еще одна проблема, волнующая руководителей предприятий ВПК в Приморье.

Высокая себестоимость на дальневосточную продукцию объясняется высокими тарифами на электроэнергию и тепло, также транспортные и другие расходы. Выход из такой ситуации только один – это уравнение условий бизнеса в России. Однако нужно, чтобы местная продукция находила спрос в стране. Для этого производство должно быть связано со многими госпрограммами, а новые высокотехнологичные товары должны быть использованы структурами власти в реализации улучшения образования, здравоохранения, безопасности. Это не новшество, такая система уже работает в Санкт-Петербурге и Ярославле. Чтобы понимать какую продукцию нужно производить оборонщикам, было предложено создать список товаров местного потребления нужных населению.

Один из предлагающих назвал местный рынок умирающим, в принципе, он прав. Выпускаемая продукция не может быть принята на рынке. Тогда нужно искать выходы на другие, может даже и зарубежные, но тогда заново придется составлять перечень используемых продуктов и их модернизации. Многие предприятия, открывшие такое производство потерпели

неудачу, так как не смогли сбыть всю их продукцию. Остальные, наблюдая за этим процессом, не спешат открывать производства, так как не всегда продукция имеет двойное назначение, иногда она просто не нужна. Вывод лишь один: гособороне нужно подумать о маркетинге. Была предложена идея вступления оборонных предприятий в режим ТОР (территорий опережающего развития) или СПВ (Свободного порта Владивосток). Но пока что они не попали в перечень президентов, хотя стоило бы рассмотреть данную идею на перспективу.

В Приморском крае работает несколько соисполнителей госзаказа – это машиностроительные, судоремонтные и авиационные предприятия и 20 специализированных оборонных предприятий. На заводах производятся вертолеты и самолеты, различная арматура и оборудование, навигационные приборы, а также осуществляется ремонт морских судов. Например, Арсеньевский авиационный завод «Прогресс» выпускает вертолеты Ка-50 или же черная акула и Ка-52 или аллигатор, которые используют ВВС РФ. Арсеньевский авиационный завод – это не просто завод, это ПАО «Арсеньевская Авиационная Компания «ПРОГРЕСС» им. Н. И. Сазыкина». Это авиастроительная компания, которая является крупнейшим предприятием аэрокосмической промышленности нашей страны. Входит в известный холдинг АО «Вертолеты России».

Другой Арсеньевский завод – Аскольд, в основном, погружен в военно-морскую тематику. Он ориентируется на гражданскую продукцию, такую как пожарная арматура, радиаторы отопления, продукция для ЖКХ и ТЭК. Владивостокский завод Варяг занимается, в основном, обслуживанием оборудованием военных и гражданских кораблей. На данный момент он познает новейшие системы управления кораблями и комплекты гидрооборудования. Другой завод Владивостока АО «Изумруд» является предприятием концерна «Моринформсистема-Агат». Его деятельность ориентируется на обслуживание радиолокационных систем управления и их производство для ВМФ. Этот завод известен как разработчик и производитель корабельных радиолокационных систем, предназначенных для автоматического управления стрельбой корабельной зенитной артиллерий. Кроме этого завод производит продукцию народного потребления, некоторые из них это электросчетчики, энергосберегающие лампы и электрощиты.

ПАО «Дальприбор» – единственный завод-изготовитель авиационных средств поиска и гидроакустического оборудования для ВМФ РФ. В настоящее время предприятие эффективно развивает свои производственные мощности, увеличивает количество выпускаемых изделий, находится в постоянном поиске новых идей и технологических решений. Имея собственные конструкторские технологические службы, ПАО «Дальприбор» активно участвует в совместных с Академией наук и Высшей образовательной школой разработках инновационной продукции и технологий.

Деятельность предприятия, включает в себя следующее:

- разработка и серийный выпуск радиопередающего, радиоприемного и гидроакустического оборудования;
- разработка и производство контрольно-проверочного и испытательного оборудования;
- серийное производство гидроакустических средств поиска;
- ремонт и техническое сопровождение судового гидроакустического оборудования;
- разработка и производство продукции для благоустройства городских территорий;
- производство полиграфической продукции. Также, как и Изумруд, Дальприбор тоже выпускает народную продукцию – светодиодные светильники, а также продукцию для благоустройства городских территорий.

В Хабаровске к таким вопросам подходят более серьезно. Здесь основой промышленности края являются предприятия регионального ВПК. Это Амурский судостроительный завод (АСЗ), Хабаровский судостроительный завод (ХСЗ), Комсомольский филиал «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) и Комсомольский авиазавод (КНААЗ), Амурский патронный завод «Вымпел» и 12-й авиаремонтный завод Минобороны.

При помощи этих предприятий был увеличен рост промышленности на 24%.

В Хабаровском крае есть успешные примеры, когда гособорона занимается производством гражданской продукции. Примером послужат АЗС, приступивший к созданию двух пассажирских паромов и двух судов, заказанных Газфлотом, ХЗК, который будет производить серию траулеров для разных компаний, авиазавод, который увеличивает в объеме выпуск гражданских авиалайнеров и создает укороченную их версию, завод Вымпел, создающий боеприпасы для охотников.

Режим ТОР, существующий в Комсомольске, помогает располагать судо- и авиапроизводство. Именно для этого и разрабатываются разного рода целевые программы. «Промтех-на-

Амуре» исполняет проект по производству трубопроводов для авиастроения и кабельных сетей – говорит чиновник. «ПАКС-Восток» производит кабельные сети для авиастроения. «СКИФ-М ДВ» приступает к изготовлению режущего инструмента на сумму в 101,2 млн рублей. Реализуют свою деятельность «Дальневосточный кабельный завод» и ООО «Технологический центр и комплектация» на арендованных площадях, дальше реализация планируется на площадке «Парус» в 2019 году после начала эксплуатации первой очереди индустриального парка и собственного строительства.

Пока в начальной стадии находятся проекты роботизированной авиационной транспортной системы, увеличение линейки авиалайнеров, открытие центра кастомизации, а также кооперативы предприятий, которые производят комплектующие воздушных судов. Если реализуются данные проекты, то это позволит уравновесить центр тяжести продукции равно между военным и гражданским производством в Хабаровском крае на предприятиях ВПК.

В целом можно сказать, что предприятия военно-промышленного комплекса Дальнего Востока имеют все шансы при соответствующей поддержке со стороны властей и развитии необходимых механизмов маркетинга внутри предприятий, изменить структуру выпуска продукции. И это могут не только традиционные холодильники, лампы, светильники и бронированные автомобили и прочее. Это могут высокотехнологичные виды продукции и товаров, такие как медицинское оборудование для больниц, системы наблюдения и безопасности для бизнеса и граждан, салюты и фейерверки и их разновидности и многое другое.

1. Сидоров С. А. Оборонно-промышленный комплекс Дальнего Востока: состояние и меры по сохранению и развитию. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gramota.net/materials/3/2021/2-3/46.html>

2. «Оборонка» в глухой обороне // Экономика и управление: анализ тенденций и перспективы развития. – № 25. – 2016. – с. 162-167

3. Оборонка Приморья и Дальнего Востока не хочет возвращаться к ташикам [Электронный ресурс]. – URL: https://dvkapital.ru/branch/dfo_18.04.2018_12021_oboronka-primorja-i-dalnego-vostoka-ne-khochet-vozvrashchatsja-k-tazikam.html

4. Промышленность Дальнего Востока [Электронный ресурс]. – URL: <https://smekni.com/a/254533-8/promyshlennost-dalnego-vostoka-8/>

5. Пошли на взлет [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.eastrussia.ru/material/poshli-na-vzlet/>

6. Дальневосточный федеральный округ – Предприятия ВПК и космической отрасли [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.oborudunion.ru/dfo/company/vpk-orujie-i-ekipirovka>

7. Минобороны РФ обеспечит авиазавод "Прогресс" в Приморье заказами на ближайшие годы [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/main/minoborony-rf-obespechit-aviazavod-progress-v-primore-zakazami-na-blizhajshie-gody-gubernator>

8. Промышленность Дальнего Востока [Электронный ресурс]. – URL: <https://karatu.ru/promyshlennost-dalnego-vostoka/>

9. Оборонно-промышленный комплекс Приморского края. Взгляд в будущее. [Электронный ресурс]. – URL: <http://federalbook.ru/files/OPK/Soderzhanie/OPK-8/II/Hrushev.pdf>

10. К труду и оборонке [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2012/02/24/reg-dfo/oboronka.html>

АНАЛИЗ ФАКТОРОВ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ СБЫТОВОЙ ПОЛИТИКИ

К.А. Ильченко

бакалавр

М.С. Словилова

преподаватель, кафедра экономики, управления и информационных технологий

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артём. Россия*

Сбытовая коммерческая деятельность является важнейшим аспектом коммерческой деятельности предприятия. Сбытовая политика создается на концепции последовательного исследования потребностей и запросов, восприятий и приоритетов, характерных потребителям продукции компании. Потребности и запросы потребителей меняются очень часто. Сбытовая политика создается на концепции последовательного исследования потребностей и запросов, восприятий и приоритетов, характерных потребителям продукции компании. Потребности и запросы потребителей меняются очень часто.

Ключевые слова: *сбыт, сбытовая деятельность, факторы внешней среды, ООО «Инвест».*

ANALYSIS OF ENVIRONMENTAL FACTORS AND THEIR IMPACT ON THE FORMATION OF SALES POLICY ON THE EXAMPLE OF METAL INVEST LLC

Sales commercial activity is the most important aspect of the commercial activity of the enterprise. The marketing policy is based on the concept of a consistent study of the needs and requests, perceptions and priorities characteristic of consumers of the company's products. The needs and requests of consumers change very often. The marketing policy is based on the concept of a consistent study of the needs and requests, perceptions and priorities characteristic of consumers of the company's products. The needs and requests of consumers change very often.

Keywords: *sales, sales activity, environmental factors, LLC "Invest"*

Под закупочной деятельностью в ООО «Металл-Инвест» понимается система мероприятий, представляющая собой сложный комплекс коммерческих и технологических операций. Благодаря рационально организованной закупочной деятельности на торговом предприятии обеспечивается полнота и устойчивость ассортимента продукции, необходимый уровень товарных запасов, удовлетворение спроса покупателей.

Значительная часть продукции в ООО «Металл-Инвест» завозится от поставщиков-представителей [1].

Важность выбора поставщика объясняется не только функционированием на современном рынке большого количества поставщиков одинаковых материальных ресурсов, но и тем, что он должен быть прежде всего надежным партнером товаропроизводителя в реализации его стратегии организации производства.

Критерии оценки и отбора поставщиков материальных ресурсов зависят от требований потребителей логистической системы и могут быть различными. Главные критерии, на которых строится система выбора поставщика:

1. Качество продукции. Относится к способности поставщика обеспечить товары и услуги в соответствии со спецификациями, а также с требованиями потребителя независимо от того, соответствует ли она спецификации.

2. Надежность поставщика (честность, отзывчивость, обязательность, заинтересованность в ведении бизнеса с данной компанией, финансовая стабильность, репутация в своей сфере, соблюдение ранее установленных объемов поставки и сроков поставки и т.д.).

3. Цена. В цене учитываются все затраты на закупку конкретного материального ресурса, т. е. транспортировку, административные расходы, риск изменения курсов валют, таможенные пошлины и т.д.

4. Качество обслуживания. Оценка по данному критерию требует сбора информации у достаточно широкого круга лиц из различных подразделений компании и сторонних источников. Необходимо соблюдать мнения о качестве технической помощи, отношении поставщика к скорости реакции на изменяющиеся требования и условия поставок, к просьбам о технической помощи, квалификации обслуживающего персонала и т.д.

5. Условия платежа и возможность внеплановых поставок. Поставщики, предлагающие выгодные условия платежа (например, с возможностью получения отсрочки, кредита) и гарантирующие возможность получения внеплановых поставок, позволяют избежать многих проблем снабжения.

Окончательный выбор поставщика производится снабженцем ООО «Металл-Инвест», с согласия директора предприятия.

В ООО «Металл-Инвест» всеми этими вопросами занимается снабженец. На предприятии есть свои постоянные поставщики, которые сами доставляют продукцию по определенным дням по безналичному расчету.

Перечень поставщиков анализируется на основании специальных критериев. Зачастую ограничиваются ценой и качеством поставляемой продукции, а также надежностью поставок.

Основные поставщики представлены в табл. 1.

Таблица 1

Основные поставщики ООО «Металл-Инвест»

Металлопрокат	Наименование поставщика	Способы доставки	Способы оплаты
Листовой прокат	Торговый дом ММК	Централизованный	Безналичный расчет
Трубный прокат	ООО «Феррум»	Централизованный	Безналичный расчет
Арматурный прокат	ОАО «Евраз-Импром»	Централизованный	Безналичный расчет
Труба профильная	ООО «А Групп»	Централизованный	Безналичный расчет
Профнастил	ООО Мартен	Централизованный	Безналичный расчет
Швеллер	ООО «Сталь ДВ»	Централизованный	Безналичный расчет

К другим критериям, принимаемым во внимание при выборе поставщика, относят следующие:

- удаленность поставщика;
- сроки выполнения заказов;
- финансовое положение поставщика, его кредитоспособность.

Ритмичность поставок металлопроката ООО «Металл-Инвест» показана на графике поставок (табл. 2).

Таблица 2

График поставок продукции ООО «Металл-Инвест»

Наименование поставщика	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота
Торговый дом ММК	9-10		9-10		9-10	
ООО «Феррум»	9-10	9-10	9-10	9-10	9-10	
ОАО «Евраз-Импром»	11-12	11-12		11-12	11-12	
ООО «А Групп»	11-12		11-12		11-12	
ООО Мартен	10-11		10-11		10-11	10-11

Доставка металлопроката ведется централизованным способом.

Централизованная доставка продукции на предприятия осуществляется силами и средствами поставщиков. При централизованной доставке предприятие освобождается от необходимости привлекать свой транспорт [2].

Для того чтобы получить ясную оценку сил предприятия и ситуации на рынке, существует SWOT-анализ. SWOT-анализ – это определение сильных и слабых сторон предприятия, а также возможностей и угроз, исходящих из его ближайшего окружения (внешней среды).

SWOT-анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угрозы для компании ООО «Металл-Инвест», представлен в табл. 3.

Таблица 3

SWOT-анализ ООО «Металл-Инвест»

<p>Сильные стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> – оперативное решение задач любой сложности; – полный комплекс сопутствующих услуг (резка, хранение, доставка); – индивидуальный подход к каждому клиенту; – уникальные логистические решения; – экспертные знания продукции, знание рынка; – открытость информации; – большая база поставщиков; – наличие успешных кейсов в строительстве крупных объектов: федеральных, коммерческих и муниципальных; – доверие клиентов; – грамотные профессиональные специалисты; – положительные отзывы клиентов; – гарантии на продукцию, соответствие ГОСТам; – индивидуальные предложения для постоянных заказчиков; – онлайн источники обратной связи; 	<p>Слабые стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> Молодая компания (9 лет на рынке); – небольшой штат сотрудников; – молодые специалисты; – отсутствие опыта взаимодействия со СМИ; – много конкурентов; – отсутствие чёткого плана развития компании в долгосрочной перспективе; транспорта и прочей капитализации; – отсутствие филиалов в других регионах; – быстрая смена кадров.
<p>Ожидания</p> <ul style="list-style-type: none"> – получить узнаваемость среди целевой аудитории рынка ДФО в соответствии с позиционированием; – закрепить лояльность к бренду среди целевой аудитории (ДФО); – сформируется личный бренд руководителя компании – повысится уровень доверия потенциальных клиентов, укрепится личный контакт с существующими; – сформировать имидж компании как устойчивого лидера рынка металлопроката и эксперта в этой области в ДФО среди широкой общественности; – сформировать постоянный пул приверженцев бренда. 	<p>Угрозы</p> <ul style="list-style-type: none"> – продолжительное отсутствие информационных поводов; – негатив со стороны конкурентов и широкой общественности; – провокации СМИ; – ограниченность бюджета на рекламные кампании; – пристальное внимание к первому лицу компании; – невыполнение обещаний, сказанных публично; – появление нелицеприятной информации о деятельности компании или о первом лице; – повышенная ответственности перед заказчиками.

Сильные стороны предприятия – то, в чем оно преуспело или какая-то особенность, предоставляющая дополнительные возможности. Сила может заключаться в имеющемся у компании опыте, доступе к уникальным ресурсам, наличии передовой технологии и современного оборудования, высокой квалификации персонала, высоком качестве выпускаемой продукции, известности торговой марки и т.п.

К сильным сторонам ООО «Металл-Инвест» относится: большой ассортимент продукции, развитая система сбыта, конкурентоспособность продукции [3].

Слабые стороны предприятия – это отсутствие чего-то важного для функционирования предприятия или то, что компании пока не удастся по сравнению с другими и ставит предприятие в неблагоприятное положение. В качестве примера слабых сторон можно привести недостаток финансирования, слабый уровень сервиса и т.п.

Исходя из проведенного анализа, выявлены следующие имиджевые характеристики образа компании для использования в информационном пространстве.

Ключевыми имиджевыми характеристиками образа являются:

1) Выполнение своих обязательств. Предоставление определенных гарантий, а именно гарантий качества, сроков оказания услуг, финансовых гарантий.

2) Отработка обратной связи. Постоянная работа по совершенствованию и расширению ассортимента услуг компании, индивидуальный подход, диалог с клиентами и конкурентами.

3) Стабильное лидирующее положение на рынке в своём сегменте. Экспертное поведение.

На основе проеденного SWOT-анализа можно сделать выводы о потенциале развития ООО «Металл-Инвест», а также привести ряд рекомендаций. Таким образом, компании в процессе разработки и реализации стратегии необходимо провести работу в следующих направлениях:

1) Усилить слабые стороны организации.

Работников предприятия необходимо отправлять на курсы повышения квалификации, мастер-классы, семинары и тренинги.

Провести маркетинговые исследования рынка, наладить новые каналы сбыта. Возможна регистрация торговой марки, постепенное расширение рынка, открытие новых торговых точек и выход на региональный уровень.

2) Использовать возможности организации. Разрабатывать и внедрять новые технологии, вести работы по расширению ассортимента и формата производства и обслуживания. Сократить уровень безработицы в населенном пункте, привлекая потенциальных кадров на обучение и последующее трудоустройство в организации.[30]

Проведенный SWOT-анализ показал, что ООО «Металл-Инвест» занимает сильные позиции на рынке и потенциальные возможности развития. Компания ведет постоянную работу по усилению слабых сторон и устранения угроз.

Повышение цен на металлопрокат, сбой в поставках продукции и появление новых конкурентов на рынке являются существенными угрозами, оказывающими влияние на производственную деятельность компании ООО «Металл-Инвест».

В последнее время чёрная металлургия стала одним из главных лидеров промышленного роста в Российской Федерации. Только в первом квартале этого года выпуск металлопроката вырос на семь процентов. Но производители связывают такое увеличение в первую очередь из-за экспорта. Так же они это относят к повышению расхода металлопрокатной продукции за рубежом.

Рост на рынке металлопроката, скорее всего, вызван тем, что доллар перестал быть резервной валютой. Его инфляция привела к росту потребления за счёт вливания денежной массы. А так как производство металлопроката зависит от долларовой инфляции, то из-за падения курса американской валюты и растут цены на металлопрокат.

Сейчас выгоднее вывозить за рубеж заготовки из металла и там их продавать, чем продавать внутри страны готовую продукцию. Высокие мировые цены, сравнительная дешевизна энергетических ресурсов, отмена экспортной пошлины, дешёвая рабочая сила, всё это сделало экспорт металлопроката очень выгодным. Но зависимость от мировой конъюнктуры, влияет на положение всей отрасли и делает её не стабильной.

На предприятии ООО «Металл-Инвест» изучением потребительского спроса занимаются непосредственно менеджер и начальник отдела продаж

Менеджеры на основании запросов покупателей и составляемых заявок поставщикам, а управляющий на основании данных по продажам, выявляют точную структуру ассортимента, пользующегося устойчивым спросом, а также новые позиции, еще не включенные в ассортимент. Покупательский спрос ООО «Металл-Инвест» формируется под воздействием многих факторов, которые оказывают влияние на его объем и структуру. Это рост производства продукции и увеличение денежных доходов населения, его численность, половозрастной и социальный состав, географические, климатические, национальные, исторические условия жизни, культурный уровень, уровень оптовых цен и др. Спрос на металлопрокат в ООО «Металл-Инвест» имеет свои особенности. Прежде всего он характеризуется относительным постоянством и определенной частотой, которые объясняются тем, что некоторые товары удовлетворяют потребности населения. Это приводит к комплексности спроса на товары, делает возможной их взаимозаменяемость.

ОО "Металл-Инвест", Приморский край Владивосток //Synapsenet.- [Электронный ресурс]. – URL: [https:// synapsenet.ru/searchorganization...ooo-metallinvest](https://synapsenet.ru/searchorganization...ooo-metallinvest)

ТЕХНОЛОГИЯ OpenThread ДЛЯ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ IoT НА ПРИМЕРЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ЦЕННИКОВ

Р.С. Калинин
бакалавр
Н.И. Ематина
преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артём. Россия*

Интернет вещей направлен на преобразование жизни людей через умные дома и предприятия. В доме цель состоит в том, чтобы сделать жизнь легче, создавая новые впечатления и переосмысливая старые с помощью сети подключенных приборов. В коммерческих зданиях IoT повышает эффективность, функциональность, автоматизацию, комфорт и безопасность.

Ключевые слова: IoT, электронные ценники, OpenThread, беспроводные сети.

OpenThread TECHNOLOGY FOR IoT PROJECTS USING ELECTRONIC SHELF LABELS AS AN EXAMPLE

The Internet of Things aims to transform people's lives through smart homes and businesses. In the home, the goal is to make life easier by creating new experiences and reimagining old ones through a network of connected appliances. In commercial buildings, IoT improves efficiency, functionality, automation, comfort and safety.

Keywords: IoT, Electronic Shelf Labels, OpenThread, wireless networks.

В зависимости от зоны охвата и других характеристик условно технологии беспроводной связи для устройств IoT можно разбить на 4 большие группы. Например, к персональным сетям можно отнести такие технологии как Bluetooth и NFC, к локальным сетям – Wi-Fi, к районным и глобальным – технологии сотовой связи различных поколений, спутниковая связь. Итак, OpenThread, выпущенный компанией Google, относится как раз к персональным сетям. Thread – это маломощный беспроводной сетевой протокол на основе универсально поддерживаемого Интернет-протокола (IP), построенный с использованием открытых и проверенных стандартов. OpenThread – это реализация этого протокола с открытым исходным кодом, доступным каждому.

Первая особенность этой технологии заключается в том, что он может поддерживать интернет-протокол и это позволяет создавать решения поддерживающие единый прикладной уровень, взаимодействующий через многоканальные технологии такие как сотовая связь и Wi-Fi. Сеть очень проста в настройке и использовании, ведь является самоорганизующейся – происходит автоматическая настройка, а также не централизованной, следовательно, не имеет единой точки отказа и включает в себя возможность самоисцеления при потере узлов, даже когда устройства выходят из строя или при пропадании сетевого питания. Для сети огромное значение уделено оптимизации энергопотребления, так, например, конечные устройства могут стать так называемыми Sleepy End Device, который в основном «спит» и лишь когда ему надо запрашивает для себя пакеты у роутера, а используемый радио модуль по сравнению с модулем Wi-Fi потребляет практически в 10 раз меньше энергии в активном режиме приема, благодаря этому устройства Thread могут до 5 лет работать на маленьких батарейках.

Thread поддерживает до 32 маршрутизаторов, которые отвечают за пересылку пакетов по сети. К каждому из них можно прикрепить 511 конечных устройств. Роутеры отправляют пакеты к конечным устройствам по самому кратчайшему пути. Есть особый вид члена сети:

граничный роутер, который может быть мостом в полноценную компьютерную сеть. Thread поддерживает несколько таких устройств, что позволяет иметь несколько путей в сеть и из неё. Ну это опять же к тому что у сети нет единой точки отказа. Данная технология отлично подойдет для маломощных устройств, отображающих цены товаров.

Электронные ценники – это небольшие дисплеи, заменяющие классические бумажные ценники. На них отображается информация о цене продукта и дополнительные данные о нем. Чаще всего используют электронно-чернильный дисплей, который подобен бумаге, реже жидкокристаллические. Это обусловлено тем, что изображение на таких экранах отлично читается при любом освещении, кроме того, технология обеспечивает высокую энергетическую эффективность.

За счет того что стоимость товара можно менять мгновенно в рамках целой сети магазинов, достигается экономия времени работы персонала и снижается количество ошибок при смене бумажных бирок, что существенно снижает затраты на расходные материалы и оплату работы персонала по замене бумажных ценников. Помимо этого, замена бумажных ценников на электронные позволит исключить ситуации, когда цена на кассе и на ценнике отличается. Также электронные ценники могут значительно повышать продажи, например, за счет своевременного изменения цены на портящуюся продукцию. Отображение информации о товаре в электронном виде является лишь первым шагом к изменению формата взаимодействия между торговой сетью и клиентами, поэтому за электронными ценниками стоит множество новых возможностей.

Не смотря на ряд преимуществ, электронные ценники не имеют массового распространения в нашей стране. Конечно же, это обусловлено стоимостью внедрения системы электронных ценников. Помимо ценников необходимо приобрести сервер и базовые радиостанции.

В качестве понимания процесса «поднятия» сети на рисунке представлен прототип на отладочных платах. В качестве плат используется TI CC2652, в качестве роутера микроконтроллер CC3252R.

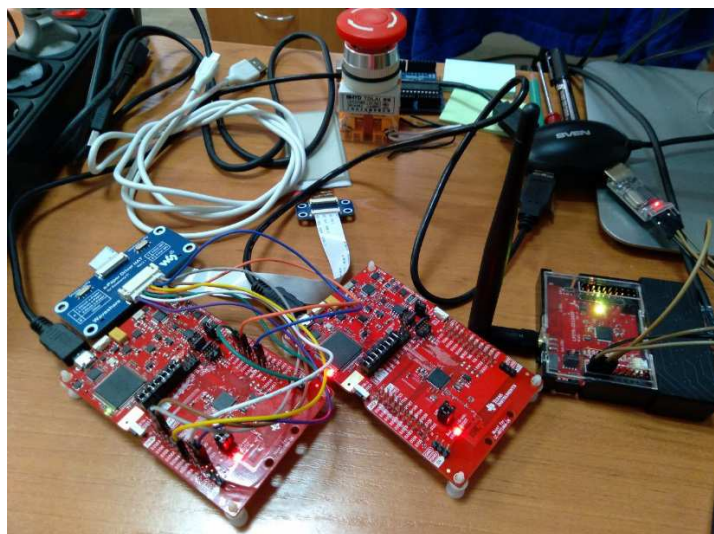


Рис. Прототип для отладки сети

После создания сети, необходимо подключить к ней устройства. Это можно сделать отсканировав QR-код с обратной стороны микроконтроллеров, поддерживающих Thread. Устройство автоматически подключится с последующим выбором своей роли. Как видно, сеть легко настроить, достаточно её создать и подключить к ней свои устройства, настройка сети выполняется самой сетью. Обучив контроллеры считывать и передавать информацию на дисплей (E-Ink-дисплей, подключенный через переходник), будет готов прототип электронного ценника на сети OpenThread.

Интерес Российских компаний к электронным ценникам в самом деле большой, но расходы на внедрение все же не кажутся приемлемыми. Однако ряд из них провели на своих объектах пилотные проекты и отметили возможность дальнейшего масштабного использования.

Данная технология появилась недавно, имеет ряд преимуществ перед другими протоколами связи, как Zigbee и Z-Wave, которые не поддерживают IPv6 и, как следствие, не поддер-

живают прямое сквозное соединение с устройствами вне локальной сети. С помощью IPv6 можно построить единое приложение, которое будет безопасно соединяться между собой по нескольким технологиям соединения (Wi-Fi, сотовая связь и радиосвязь), не используя между ними шлюзы приложений с контролем состояния соединений.

OpenThread дарит интернет маломощным устройствам Интернет вещей, строит устойчивую и энергоэффективную сеть. Встроить радио модуль намного дешевле и эффективнее для этих устройств, что повышает их доступность. Стандарт предполагает использование самой современной схемы аутентификации и AES-шифрования, позволяющие закрыть дыры в защите, которые существуют в других беспроводных протоколах.

Благодаря использованию этой технологии и усовершенствованиям в области электронных ценников, (низкочастотная связь (36kHz); инфракрасная связь (ИК); высокочастотная связь (2.4 ГГц или 869 МГц, дисплеи, они быстро выходили из строя, обновления цен шло довольно медленно)) уже можно ожидать качественного перелома в продажах этой электроники по мере восстановления платежеспособного спроса и снижения стоимости их внедрения.

1. Грингард Сэмюэл, Интернет вещей. Будущее уже здесь. – Москва: Альпина Паблшер, 2016.

2. Зараменских Е. П., Интернет вещей. Исследования и область применения. – Москва: ИНФРА-М, 2016.

3. Олифер В.Г., Олифер Н.А., Компьютерные сети. Принципы, технологии, протоколы. – Москва, 2014.

4. Педжман Рошан, Джонатан Лиэри, Основы создания беспроводных локальных сетей стандарта 802.11. Практическое руководство по изучению, разработке и использованию беспроводных ЛВС стандарта 802.11. Cisco Press / пер. с англ. – Москва: Издательский дом «Вильямс», 2009.

5. Технология OpenThread. [Электронный ресурс]. – URL – <https://openthread.io>

6. Новости мира инноваций Gulf News. [Электронный ресурс]. – URL – www.gulfnews.com

7. Микроконтроллеры Texas Instruments. [Электронный ресурс]. – URL – <https://www.ti.com>

БОЛЕЗНЬ КАК СОЦИАЛЬНАЯ РОЛЬ

К.Э. Коваль

студент 1-го курса специальности сервис в авиации

А.К. Ерохин

преподаватель, канд. филос. наук, доцент

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

В данной статье акцент сделан на субъективном ощущении болезни человеком, и его отличии от биомедицинского «объективно» распознаваемого заболевания. «Мобилизация» и «ответственность» за собственное здоровье являются центральными понятиями в контексте данной статьи. Автор подчеркивает важность междисциплинарных исследований при оценке того, как внешние детерминанты естественной и социальной среды влияют на людей и здоровье. Здоровье и болезнь – два полюса в одном континууме. Делается вывод о необходимости бороться за полюс здоровья.

Ключевые слова: *болезнь, самочувствие, социальная роль, стигма.*

DISEASE AS A SOCIAL ROLE

In this article, the emphasis is on the subjective perception of feeling of illness and its difference biomedically “objectively” recognizable disease. "Mobilization" and "responsibility" for the individual's own health are central concepts in the context of the article. The author emphasizes the importance of interdisciplinary research when evaluating how the external determinants from the natural and social environment affect human beings and health. Health and disease are two poles in a continuum. The conclusion is need to fight for the health pole.

Keywords: *disease, illness, social role, stigma.*

В каждом обществе есть свои болезни, отражающие социально-экономические условия самого общества. Они отражают не только экономические, социальные и гигиенические обстоятельства, не только образ жизни людей или их окружающую среду, но и более глубокие ценности, нормы и культурные модели. Концепция здоровья требует обсуждения отношений между человеком и обществом, а также того, как эта концепция создается и изменяется с помощью новых практик медиализации.

Болезни рождаются, их используют, потребляют и затем они умирают, пишет К. Юханнисон [1]. То есть картина болезни различается во времени и пространстве. И нет ничего удивительного в том, что отношение к болезням меняется, как и меняется само понятие болезни. В ходу такие понятия как болезнь, болезненное состояние (самочувствие), недомогание. Часто эти термины используются как синонимы, но они имеют разные значения, отражающие разные точки зрения

Болезнь – это объективный термин, обозначающий поддающиеся диагностике отклонения в развитии и существовании конкретного органа, системах организма или физиологии. Болезненное самочувствие – это субъективный термин, относящийся к индивидуальному опыту психических и физических ощущений или состояний, и он не обязательно может указывать на наличие болезни. Недомогание включает как болезнь, так и самочувствие.

Разницу между болезнью и болезненным состоянием профессор медицины Корнельского университета (США) Эрик Касселл объясняет следующим образом: «Болезненное состояние – это то, что пациент чувствует, когда он идет к врачу, болезнь – это то, что у него есть по дороге домой» [2, р. 53]. Ненаучно, но понятно.

Кроме того, есть и еще одно определение болезни, которое приводит нидерландский социолог Марк Лейс: «Болезнь – это социальная роль, которую человек играет в обществе или

общество навязывает ему эту роль» [3]. Именно это последнее определение и привлекает наше внимание.

Впервые на «роль больного» обратил внимание Талкотт Парсонс в работе «Социальная система». Он предпринял попытку объяснить отношение общества к больным людям. «Быть больным» – это не просто «состояние факта» или «состояние», оно содержит ряд ожиданий, выраженных в виде прав и обязанностей. Право состоит в том, что больной не несет ответственности за свое состояние и, следовательно, освобождается от обычных социальных ролей. Однако эта роль также имеет обязательства, а именно: ожидается, что больной обратится за компетентной помощью и будет сотрудничать с медицинским работником, чтобы выздороветь [4]. Медицинская профессия может узаконить девиантное поведение больного человека. Этот ранний подход подвергся критике из-за его концептуализации «пассивного» пациента, узаконенного в его социальном функционировании практикующими врачами. Более того, роль больного не объясняет, как люди с хроническими заболеваниями управляют своей социальной жизнью [5]. В рамках традиционной патерналистской модели отношений «врач – пациент», где пациенту отводится пассивная роль, а врачу активная, Парсонсу не удалось предположить, каким образом пациент может жить активной социальной жизнью без помощи медицины. Ведь стиль отношений с точки зрения патернализма характеризуется закрытыми вопросами и инструкциями, при этом информация предоставляется, а не передается, и именно врач определял способности пациента к жизни в обществе.

В 1970-е гг. постепенно складывалась новая модель взаимоотношений «врач – пациент», ориентированная на пациента. Здесь консультация врача и пациента основана на открытом общении с пациентом, выслушивании, размышлении и использовании зондирующих вопросов для изучения опыта и проблем пациента. Пациентам рекомендуется принимать активное участие в уходе за собой и иметь доступ к информации. Заключается своеобразный «терапевтический альянс», в котором решения об уходе и лечении разделяются между врачами и пациентами, что улучшает уход за пациентом и повышает его самооценку. Оспаривается даже сам термин «пациент». При этом такие термины, как «пользователь услуги» и «клиент» все чаще используются в качестве альтернатив (несмотря на то, что они также оспариваются).

Изменилось и отношение к хроническим больным, чья роль всегда изучалась с точки зрения отклонений от «нормальности». В терминах социальных наук отклонение определяется людьми как неспособность соответствовать ожиданиям, нормам и ценностям, лежащим в основе определенных референтных групп. Людей можно оценивать по тому, насколько они «нормальные». Болезнь была концептуализирована как особая форма девиантного поведения из-за «исключительных» социальных ролей, которые человек с плохим здоровьем берет на себя или ему приписывают. Более того, люди начинают менять поведение или развивать другие идентичности в результате этого внешнего навешивания ярлыков. Стигма хронического заболевания влияет, например, на самооценку человека, способность адаптироваться к болезни и качество его социальных связей.

«Теория навешивания ярлыков» созданная Говардом Беккером, представила динамику «отклонений» и стигматизации, выявила, как субъектов стигматизируют и как этот процесс влияет на развитие идентичности. Ярлыки отражают категории, приписываемые людям по их видимым или невидимым характеристикам. Преимущество ярлыка заключается в том, что он помогает идентифицировать людей и разрабатывать адаптированную политику и программы здравоохранения для определенных групп. Теория навешивания ярлыков также помогает понять, как хроническое заболевание подвергает человека возможной стигматизации со стороны тех, кто не болен. Стигма становится атрибутом, дискредитирующим человека в глазах общества и приводит к тому, что его называют девиантом, сам индивид обесценивается и даже подвергается дискриминации и социальной изоляции (например, обвиняется в гомосексуализме, этнической и расовой принадлежности). Навешивание ярлыков неявно предполагает, что люди, действующие в соответствии с нормами и ожиданиями «нормальных» людей, чувствуют моральное превосходство.

В науках о здоровье теория стигматизации часто используется для людей с психическими заболеваниями и людей с ограниченными возможностями. Исследования показывают, что люди, считающиеся психически больными, независимо от конкретного психиатрического диагноза или уровня инвалидности, подвергаются более серьезной стигматизации, чем люди с другими заболеваниями. Их называют непредсказуемыми, опасными и неспособными заботиться о себе, что влияет на их изоляцию от общества. Исследования инвалидности выдвинули

множество аргументов в пользу того, что отношение к людям без инвалидности как к стандарту «нормальной жизни» является источником дискриминации [6; 7; 8]. Общественные и частные места, услуги, образование, социальная работа, здравоохранение и т.д. социально сконструированы так, чтобы служить «стандартным» людям, за исключением лиц с различными ограниченными возможностями. Исследования инвалидности отреагировали на тот факт, что многие стратегии реабилитации в большей степени ориентированы на восстановление инвалидов до «нормального» уровня, а не на борьбу с расстройствами или состояниями. Теория навешивания ярлыков и проблема стигматизации использовались для обсуждения многих других хронических состояний, демонстрирующих сложность процессов навешивания ярлыков и стигматизации.

Очевидно, что стигматизация тесно связана с конструкцией болезни, поскольку она становится частью процесса легитимации поведения, связанного с болезнью. Диагностика болезни фокусируется на важной роли диагностики в укреплении авторитета медицины. Диагностика дает культурный ярлык того, что общество готово принять как нормальное. Стигма – это точка привязки, устанавливающая стандарты лечения, поддержки, но также и приемлемого поведения. Диагноз обозначает конкретное состояние и становится решающим признаком, который определяет болезнь: он определяет варианты лечения и обеспечивает доступ к услугам и статусу, членства в группах поддержки и так далее. Дальнейшее понимание социального воздействия «диагноза» является важным шагом для дальнейшего изучения и развития более широкого взгляда на хронические заболевания. Стигматизация может также, хотя и непреднамеренно, происходить на уровне предоставления услуг и политики.

1. Юханнисон К. История меланхолии. О страхе, скуке и печали в прежние времена и теперь. – Москва: Новое литературное обозрение, 2011. – 320 с.

2. Cassell Eric J. *Illness and Disease // Healer's Art: A New Approach to the Doctor-Patient Relationship*. J.B. Lippincot Company, 1976. – P. 27–37.

3. Leys Mark D. *A Social Science Perspective On Care For Chronically Ill People: Relevance For Public Health and Healthcare Policy Making* [Electronic resource]. – URL: https://webgate.ec.europa.eu/chafea_pdb/assets/files/pdb/20100001/20100001_d01-02_oth_en_ps.pdf (дата доступа 23.09.2020).

4. Парсонс Т. О социальных системах. – Москва: Академический проект, 2002. – 832 с.

5. Фуко М. Рождение клиники. – Москва: Смысл, 1998. – 310 с.

6. Ерохина Л.Д., Урядова В.В., Андреева И.В. Этический анализ современных моделей инвалидности // *Общество: философия, история, культура*. – 2019. – № 9. – С. 27–34.

7. Котов С.В., Степанов О.В. Социокультурные предпосылки и следствия стигматизации людей с ОВЗ // *Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки*. – 2017. – № 12. – С. 55–58.

8. Бразевич С.С., Сидорова А.Ю. инвалидность: проблемы преодоления стигматизации и становления толерантного сознания // *Современные проблемы науки и образования*. – 2013. – № 1. [Электронный ресурс]. – URL: <http://science-education.ru/ru/article/view?id=8192> (дата обращения: 11.11.2020)

АНАЛИЗ ДВИЖЕНИЯ ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКОВ НА ПРИМЕРЕ ООО «ЛИДИЯ», г. ВЛАДИВОСТОК

С.В. Лазарева
бакалавр
Н.В. Лукашина
ст. преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

На сегодняшний день нельзя представить деятельность любого предприятия без осуществления денежных расчетов, так как денежные средства – это финансовые ресурсы предприятия. Денежные средства являются неотъемлемой составляющей на всех этапах хозяйственной деятельности – от приобретения производственных запасов до расчетов с покупателями.

Ключевые слова: денежный поток, бухгалтерский учет, нормативное регулирование, отток денежных средств, приток денежных средств.

CASH FLOW ANALYSIS ON THE EXAMPLE OF LLC "LIDIA", VLADIVOSTOK

To date, it is impossible to imagine the activities of any enterprise without making cash payments, since cash is the financial resources of the enterprise. Cash is an integral component at all stages of economic activity-from the acquisition of production stocks to settlements with customers.

Keywords: cash flow, accounting, regulatory regulation, cash outflow, cash inflow.

В 2021 г. в ООО «Лидия» работает 16 человек. Согласно штатному расписанию на предприятии предусмотрено 19 штатных единиц, соответственно укомплектованность штата составляет 84,2 процента с учетом потребности закрытия основных вакансий. Численность работников представлена в табл. 1.

Таблица 1

Численность работников ООО «Лидия» по должностям в 2021 г.

Должность (специальность, профессия)	Количество, чел.		Отклонение	
	По штату	По факту	абс.	%
Директор	1	1	0	100
Бухгалтер	1	1	0	100
Товаровед	2	2	0	100
Сотрудник торгового зала	3	3	0	100
Кассир	3	2	-1	66,7
Кладовщик	1	1	0	100
Грузчик	3	2	-1	66,7
Охранник	3	2	-1	100
Уборщица	2	2	0	100
Итого	19	16	-3	84,2

На качество обслуживания покупателей существенное влияние оказывают квалификационный и общеобразовательный уровень работников магазина. В таблице 2 представлен уровень образования сотрудников ООО «Лидия».

Таблица 2

Уровень образования сотрудников

Образование	Количество, чел	Процент
Высшее	4	25%
Средне-специальное	2	12,5%
Профессионально-техническое	2	12,5%
Общее	8	50%

Для более наглядного представления рассмотрим на рис. 1 уровень образования работников магазина ООО «Лидия».

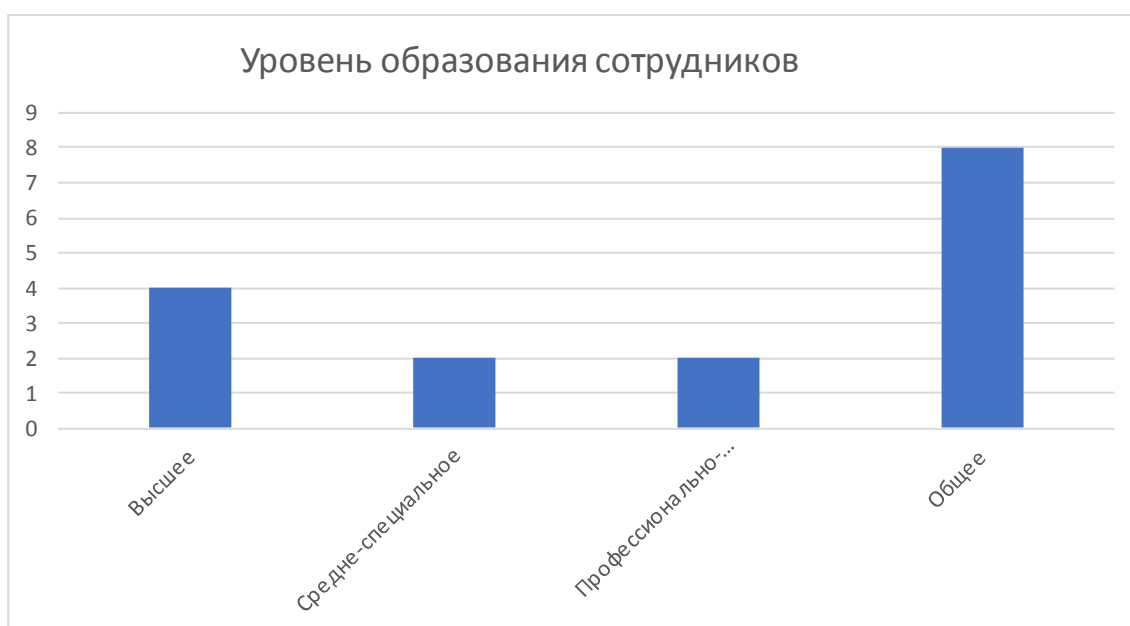


Рис. 1. Уровень образования сотрудников ООО «Лидия»

Целью выполнения данной работы является проведения анализ денежных потоков розничного торгового предприятия ООО «Лидия».

Нормативное регулирование бухгалтерского учета денежных средств отражено в табл. 3.

Таблица 3

Нормативное регулирование учета денежных средств

Наименование документа	Содержание
I уровень – Федеральные стандарты	
Федеральный закон «О бухгалтерском учете» от 04.11.2014 (ред. от 23.05.2016) г. № 402-ФЗ.[1]	Устанавливает единые правовые методологические основы бухгалтерского учета и отчетности на территории РФ
Положение по бухгалтерскому учету «Отчет о движении денежных средств» ПБУ 23/2011 Утверждено приказом МФ РФ от ред. 02.02.2011 № 11н[2]	Регулирует правила составления отчета о движении денежных средств предприятиями
Указания ЦБ РФ от 11.03.2014 №3210-У «О порядке ведения кассовых операций юридическими лицами и упрощенном порядке ведения кассовых операций индивидуальными предпринимателями и субъектами малого предпринимательства» (ред. 03.02.2015 г.) [3]	Регулирует порядок ведения кассовых операций организациями и индивидуальными предпринимателями

Федеральный закон «О бухгалтерском учете» определяет общие требования, предъявляемые к бухгалтерскому учету, содержание, принципы, организацию, основные направления бухгалтерской учета и составления отчетности, состав экономических субъектов, обязанных вести бухгалтерский учет и предоставлять бухгалтерскую отчетность в соответствующие органы [1].

Положение по бухучету 23/2011 «Отчет о движении денежных средств» устанавливает правила составления отчета о движении денежных средств коммерческими предприятиями. В частности, данным положением раскрывается порядок определения денежных потоков организации, их классификация и особенности отражения в отчете о движения денежных средств [2].

Указание Банка России «О порядке ведения кассовых операций юридическими лицами и упрощенном порядке ведения кассовых операций индивидуальными и субъектами малого предпринимательства» регулирует порядок ведения операций, по приему наличных денег включавший их пересчет выдачи наличных денег юридическому лицу распорядительным документом, устанавливает максимальную предельную сумму наличных денежных средств, которая может храниться в кассе [3].

Основная цель анализа денежных потоков ООО «Лидия» заключается в выявлении причин дефицита (избытка) денежных средств и определении источников их поступления и направлений расходования для контроля за текущей ликвидностью и платежеспособностью предприятия. Проведем анализ состава, структуры и динамики притока денежных средств (табл. 4) [4].

Таблица 4

Анализ состава, структуры и динамики притока денежных средств ООО «Лидия» за 2018–2020 год

В тысячах рублей

Показатель	Абсолютное значение, тыс. руб.			Уд. вес, %			Абсолютное отклонение, тыс. руб.	Темп роста, %
	2018 год	2019 год	2020 год	2018 год	2019 год	2020 год		
Поступления от продажи продукции, работ и услуг	17620	22650	26930	69,66%	79,61%	83,04%	4280	18,90%
Получение кредитов и займов	4210	3500	3100	16,64%	12,30%	9,56%	-400	-11,43%
Прочие поступления всего, в том числе:	2505	2300	1900	13,70%	8,09%	7,4%	-400	-17,39%
- по текущим операциям	2505	2300	1900	13,70%	8,09%	7,4%	500	0,00%
Всего поступило денежных средств (положительный денежный поток)	25295	28450	32430	100 %	100 %	100%	3980	13,99%

Таким образом, в результате осуществления в 2020 г. производственно-коммерческой деятельности предприятие существенно увеличило объем денежной массы в части поступления денежных средств.

Следует отметить, что наибольший объем денежной массы обеспечивает основная текущая деятельность организации. Так, сумма притока денежных средств по текущей деятельности в 2020 г. составила 26,9 млн. руб., что на 4,5 млн. руб. больше, чем в предыдущем году. Удельный вес данного показателя в общем объеме всех денежных поступлений составил в 2020 г. 80,30% что на 3,88% выше показателя 2019г. На рисунке 2 изображена диаграмма структуры притока денежных средств.

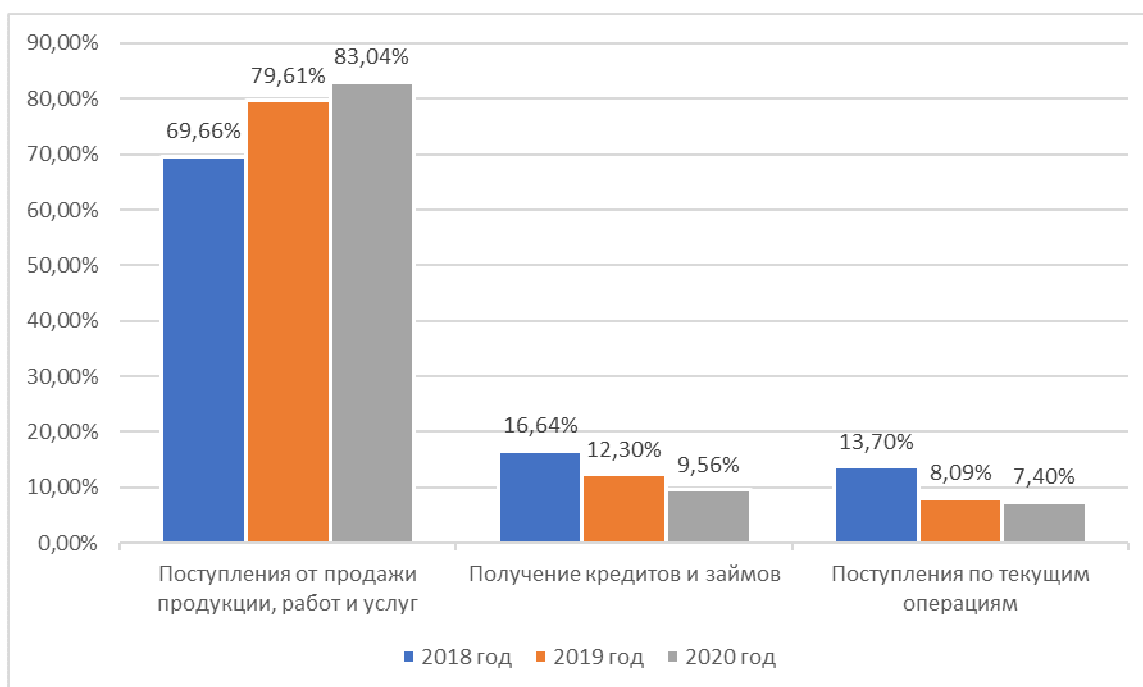


Рис. 2. Структура притока денежных средств ООО «Лидия»

Проведем анализ состава и структуры расходования денежных средств по видам деятельности, которые представлены в табл. 5.

Таблица 5

Анализ состава и структуры расходования денежных средств по видам деятельности в ООО «Лидия»

В тысячах рублей

Показатель	Абсолютное значение, тыс. руб.			Уд. вес, %			Отклонение, тыс. руб.	Темп роста, %
	2018 год	2019 год	2020 год	2018 год	2019 год	2020 год		
Платежи поставщикам за сырье, материалы, работы, услуги	11400	13500	16100	49,47%	52,39%	55,66%	2600	19,26%
Оплата труда	2500	2700	3000	10,85%	10,48%	10,37%	300	11,11%
Налогов на прибыль организаций	3524	4530	5386	15,29%	17,58%	18,62%	856	18,90%
Платежи в связи с приобретением прав требования денежных средств к другим предприятиям, предоставление займов другим лицам	500	300	100	2,17%	1,16%	0,35%	-200	-66,67%
Прочие платежи всего, в том числе:	5120	4740	4340	22,2%	18,4%	15,0%	-400	-8,44%
- по текущим операциям	1920	1940	2040	8,3%	7,5%	7,1%	100	5,15%
- по финансовым операциям	3200	2800	2300	13,9%	10,9%	8,0%	-500	0,00%
Всего израсходовано денежных средств (отрицательный денежный поток)	23044	25770	28926	100%	100%	100%	3156	12,25%

Структура оттока денежных средств приведена на рис. 3.

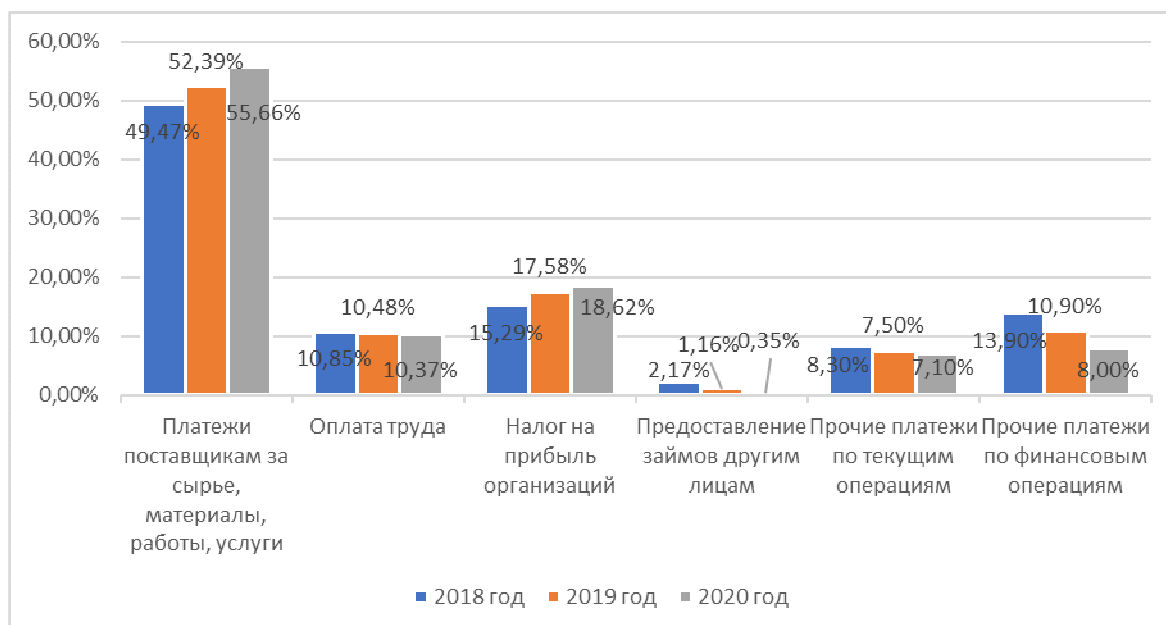


Рис. 3. Структура оттока денежных средств ООО «Лидия»

Отток денежных средств по текущей деятельности в 2020 г. возрос по сравнению с 2019 г. на 1,90 млн руб., темп прироста составил 11,73%, что хотя и не перекрыто приростом притока денежных средств по текущей деятельности, однако по сравнению с 2018 г. наблюдается его снижение на 1,89%, что составило 92,57%. Сравним отток и приток денежных средств по видам деятельности (табл. 4) [5].

Таблица 4

Сравнение оттока и притока денежных средств по видам деятельности

В тысячах рублей

Вид деятельности	Денежный поток	Абсолютное значение, тыс. руб.			Отклонение, тыс. руб.		Темп роста, %	
		2018 год	2019 год	2020 год	2020/2019	2019/2018	2020/2019	2019/2018
Текущая	Положительный	21085	24950	29330	4380	3865	17,56%	18,33%
	Отрицательный	19844	22970	26626	3656	3126	15,92%	15,75%
	Чистый	1241	1980	2704	724	739	36,57%	59,55%
Финансовая	Положительный	4210	3500	3100	-400	-710	-11,4%	-16,86%
	Отрицательный	3200	2800	2300	-500	-400	-17,8%	-12,50%
	Чистый	1010	700	800	100	-310	14,29%	-30,69%
		2251	2680	3504	824	429	30,75%	19,06%

Из таблицы 4 следует, что за анализируемый 2020 г. остаток денежных средств ООО «Лидия» составил 5 502 тыс. руб.

В основном, это произошло из-за увеличения денежных средств по текущим операциям, которые составили 29 330 тыс. рублей. Отток денежных средств, в основном, также происходит из-за текущих операций (оплата поставщику, заработная плата и прочее), однако, изменение за период все равно имеет положительное значение.

Чистый денежный поток от текущей деятельности полностью покрывает чистый денежный отток от финансовой деятельности, что является позитивным моментом.

На примере исследуемой организации изучена действующая практика учета, проведения анализа движения денежных средств.

Исследуемым предприятием для данной работы является Общество с ограниченной ответственностью «Лидия». Предприятие ООО «Лидия» работает на рынке с 2015 года. В целом ситуация на предприятии складывается оптимистично. Так изучение финансового состояния предприятия показало, что все основные показатели предприятия за последние три года выросли, что говорит о финансовой устойчивости.

Исследуя организацию учета денежных средств необходимо отметить, что бухгалтерский учет в ООО «Лидия» ведется на основании нормативно-правовых документов, основным из которых являются Указания ЦБ РФ «О порядке ведения кассовых операций юридическими лицами и упрощенном порядке ведения кассовых операций индивидуальными предпринимателями и субъектами малого предпринимательства».

Для осуществления расчетов наличными деньгами ООО «Лидия» имеет кассу. Наличные расчеты осуществляются через кассу предприятия – наличными денежными средствами. Операции по кассе совершает материально-ответственное лицо – кассир, с которым заключен договор о полной материальной ответственности. Кассовые операции, осуществляемые в организации, оформляются унифицированными формами первичной учетной документации

1. О бухгалтерском учете: федеральный закон от 06 декабря 2011г. № 402-ФЗ (в ред. от 31.03.2017г.) [Электронный ресурс] // СПС «Консультант Плюс».- URL : [http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req= doc; base= LAW;n=198265/](http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base= LAW;n=198265/).

2. Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету 23/2011 «Отчет о движении денежных средств»: утв. Приказом Минфина РФ от 02 февраля 2011г. № 11н [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс». – URL : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158429/.

3. О порядке ведения кассовых операций в РФ: утв. решением Совета Директоров Банка России от 11марта 2014г. № 3210-У (в ред. от 03.02.2015г.) [Электронный ресурс] // СПС «Гарант». – URL : <http://www.garant.ru/hotlaw/federal/537484/>.

4. Шеремет А.Д. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. – Москва: ИНФРА-М, 2018. – 615 с.

5. Донцова Л.В., Никифорова Н.А. Комплексный анализ бухгалтерской отчетности. – Москва: Изд-во «Дело и Сервис», 2016. – 301 с.

«ЦИФРОВЫЕ ЛЮДИ»: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИИ

В.Д. Ларинин

студент

Н.И. Ематина

ст. преподаватель, научный руководитель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

В статье рассматриваются различные технологии создания «цифровых людей», «виртуальных моделей» и их конечное использование в различных сферах общества.

***Ключевые слова:** цифровые люди, виртуальные модели*

"DIGITAL PEOPLE": PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TECHNOLOGY

The article discusses various technologies for creating "digital people", "virtual models" and their final use in various spheres of society.

***Keywords:** digital people, virtual models.*

Несколько лет назад многие операции для создания фотореалистичной модели делались вручную. А в современном мире для этих целей уже доступен огромный выбор различных технологий. Самый яркий пример прогресса в развитии – это процесс моделирования человеческой кожи в 3D. Человеческая кожа пропускает свет, и луч, проходящий через нее, отражается и распределяется внутри. В компьютерной графике эта технология называется Subsurface scattering – распределение света под поверхностью. Серьезный прогресс в развитии цифровых людей связан и с развитием вычислительной техники. Прогрессу в технологиях создания фотореалистичных моделей людей сопутствует также и скачок в развитии нейронных сетей, при помощи которых можно также управлять 3D-моделями. Всё это создаёт основу для более широкого спектра применения Digital Human.

Компания Epic Games представила свой новый программный продукт, работающий прямо в браузере на движке Unreal Engine. Проект получил название MetaHuman Creator и позволяет пользователям создавать фотореалистичные человеческие лица с использованием анимации мимики и движения тела. Компания-разработчик заявляет, что MetaHuman Creator сократит время, которое требуется на создание персонажей – вместо долгих месяцев работы на это потребуется не более часа. Воспользоваться данным инструментом сможет любой пользователь. При этом, не обладая высокопроизводительным компьютером – программный продукт работает через облачный сервис Unreal Engine Pixel Streaming.

В приложении можно начать создавать модель персонажа с нуля, затем постепенно корректируя её через внутренние инструменты, либо начать с уже готовых шаблонов, после чего менять их под свой стиль (рис. 1).



Рис. 1. Возможности инструментария MetaHuman

MetaHuman Creator можно использовать с различными современными методами захвата движения для создания сцен и анимаций персонажа, которые затем можно использовать в компьютерных играх или фильмах. Кроме того, этими персонажами можно манипулировать в реальном времени в самом инструменте. Персонажи, созданные с помощью нового инструмента Epic, не обладают такой реалистичностью, как фото виртуальных людей, созданные нейросетями или художниками, однако стоит учесть, что приложение позволяет создавать 3D-модели с реалистичной физикой, а не о статичные изображения.

По данным экспертов из редакции Digital Foundry, модели при рендеринге в MetaHuman Creator получают восемь уровней детализации, что позволяет их использовать как на слабых системах, так и на мощных платформах.

В рамках Neon создаются фотореалистичные цифровые аватары, которые могут отражать человеческие эмоции в режиме реального времени. Хотя это цифровые образы, не имеющие прототипа, аватары Neon выглядят и ведут себя как настоящие люди — так что компания позволила себе заявить, что эти аватары «неотличимы от реальных» людей (Рисунок 2).



Рис. 2. «Неоны» от компании Neon

Каждому «неону» придумывается свое имя, и они должны будут работать представителями различных служб. По словам представителей компании, каждый «аватар» генерируется

компьютером, чтобы вести наиболее осмысленные эмоциональные беседы с пользователями. Хотя их черты смоделированы по образцу реальных людей, все выражения лица и диалоги аватаров искусственны. «Аватары» настраиваются для выполнения различных задач и способны отвечать на запросы с задержкой менее чем несколько миллисекунд. Они хранят свои воспоминания и учатся новым навыкам, но не имеют своего физического воплощения. «Неоны» могут помогать с целевыми задачами или быть приспособлены для занятий, в которых нужно чувство «человечности» – быть учителями, медработниками, консьержами, актерами, пресс-секретарями и телеведущими. Каждый «неон» – уникален, со своей собственной личностью; и, хотя эти создания могут заимствовать черты реального человека и иметь похожие внешность и голос, все же они не могут быть точными копиями существующих людей.

Первая успешная виртуальная группа Gorillaz (рис. 3), созданная музыкантом Дэймоном Албарном и художником Джейми Хьюлеттом в 1998 году. Группа состоит из четырех цифровых персонажей: вокалиста, клавишника и бас-гитариста Мердока Никкалса, гитаристки Нудл и барабанщика Рассела Хоббса. Gorillaz сотрудничают с группой D12 и Снуп Догом и даже выигрывали Грэмми.



Рис. 3. Первая успешная цифровая группа Gorillaz

«Цифровых людей» становится. Новым амбассадором автомобильного бренда Renault стала виртуальная модель Лил Микела (рис. 4). В рекламном проморолике виртуальная девушка водит автомобиль и утверждает, что получает удовольствие от жизни в реальном мире. Тенденция становится более очевидной: популярные бренды не против того, чтобы их лицом были виртуальные модели.

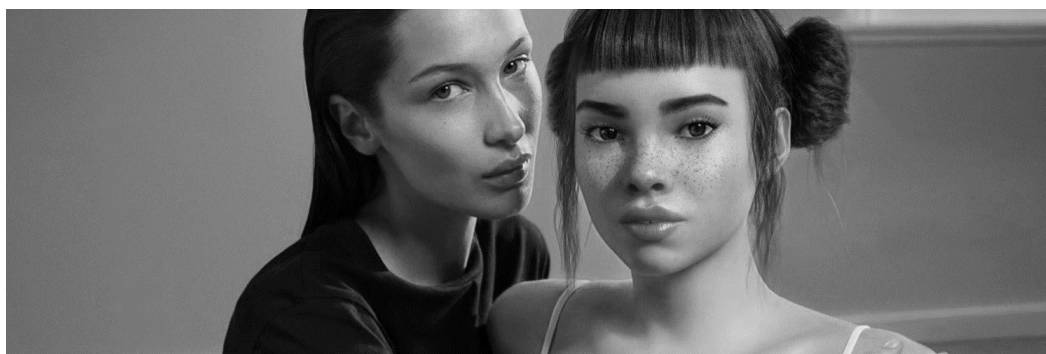


Рис. 4. Цифровая модель Лил Микела и реальная модель

За разработкой «цифровой» модели Иммы (рис. 5) стоит студия 3D Modeling Cafe, которая специализируется на спецэффектах для крупных фильмов и компьютерных игр.



Рис. 5. Цифровая модель Иммы и реальные модели

Популярный фаст-фуд бренд KFC тоже решил не быть в стороне и создал себе CGI-модель. Так выглядит их новый «полковник Сандерс» (рис. 6).



Рис. 6. Цифровой полковник Сандерс

Модели, созданные нейросетями или художниками, обладают достаточно высокой реалистичностью, как фотографии реальных людей, однако стоит учесть, что данные объекты являются статичными изображениями.

Эффект «Зловещей долины» – эффект, при котором человек чувствует неприязнь или отвращение, когда сталкивается с объектом, который очень похож на человека, но не является им (рис. 7). В первую очередь данный эффект применяется именно к роботам, однако она также и справедлива для таких объектов, как мультипликационные герои, куклы, манекены. Пока еще неизвестно, почему гуманоидные существа вызывают у нас чувство страха и неприязни. Согласно некоторым теориям это происходит по той причине, что мы не способны понять чувства антропоморфного объекта, а значит не может ему сопереживать.

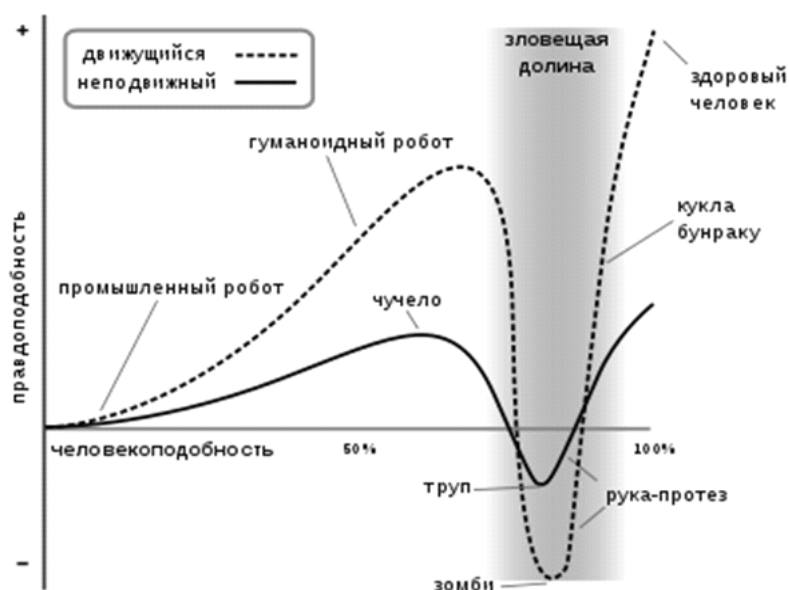


Рис. 7. Граница, после которой существо похожее на человека вызывает у нас неприязнь

По другим гипотезам, нас пугает тот факт, что человекоподобное существо не способно к эмпатии. Поэтому мы не можем сопереживать роботам и у нас больше нет ощущения того, что мы управляем ситуацией. Поэтому андройды и человекоподобные манекены вводят нас в заблуждение, вызывают чувство потери контроля и неизвестности.

В 1988 Pixar выпустила короткометражный мультфильм Tin Toy, в котором зрители могли увидеть анимированного малыша (рис. 8). Данный персонаж вызвал у наблюдателей чувство страха как раз из-за «эффекта зловещей долины».

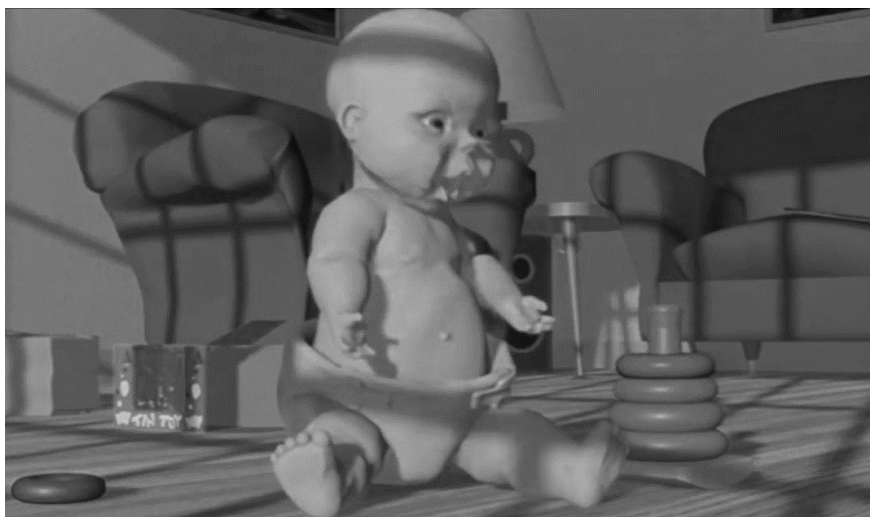


Рис. 8. Младенец из мультипликационного фильма «Tin Toy»

Из всего перечисленного можно сделать следующие выводы:

1. Направления, в области создания «цифровых людей», активно развиваются.
2. Многие компании начинают использовать своих первых «цифровых» амбассадоров.
3. В недалеком будущем появятся первые рабочие прототипы анимированной модели с искусственным интеллектом.
4. Крупные компании заинтересованы в их использовании.
5. В скором времени каждый пользователь сможет создать своего «цифрового двойника».

1. Официальный сайт MetaHumans [Электронный ресурс] – URL: <https://www.unrealengine.com/en-US/digital-humans>

2. Epic Games представила инструмент для создания персонажей MetaHuman Creator [Электронный ресурс] – URL: <https://habr.com/ru/news/t/541900/>

3. Epic Games представила инструмент MetaHuman для создания реалистичных лиц прямо в браузере [Электронный ресурс] – URL: <https://3dnews.ru/1032383/epic-games-predstavila-instrument-metahuman-dlya-sozdaniya-realisticnih-lits-priamo-v-brauzere>

4. Epic Games представила MetaHuman Creator – инструмент для быстрого создания высокодетализированных моделей людей [Электронный ресурс] – URL: <https://dtf.ru/gamedev/638282-epic-games-predstavila-metahuman-creator-instrument-dlya-bystrogo-sozdaniya-vysokodetalizirovannyh-modeley-lyudey>

5. Анонс MetaHuman Creator, технологии для создания реалистичных моделей за час [Электронный ресурс] – URL: https://www.igromania.ru/news/102272/Anons_MetaHuman_Creator_tehnologii_dlya_sozdaniya_realisticnyh_modeley_za_chas.html

6. Продукт: Samsung Neon (цифровые люди) [Электронный ресурс] – URL: <https://www.tadviser.ru/index.php/>

7. Искусственные люди Samsung [Электронный ресурс] – URL: <https://www.ixbt.com/news/2020/11/25/iskusstvennye-ljudi-samsung-neon-uzhe-rabotajut-na-smartfonah.html>

8. Samsung Neon – когда цифровой человек неотличим от настоящего [Электронный ресурс] – URL: <https://www.ixbt.com/news/2020/01/06/samsung-neon--kogda-cifrovoj-chelovek-neotlichim-ot-nastojashego.html>

9. Группа Gorillaz [Электронный ресурс] – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Gorillaz>

10. Все что нужно знать о цифровых людях [Электронный ресурс] – URL: <https://medium.com/nuances-of-programming/все-что-нужно-знать-о-цифровых-людях-9cf4f50c577e>

11. Эффект “Зловещей долины” [Электронный ресурс] – URL: <https://stopgame.ru/blogs/topic/95785>

МЕДИКАЛИЗАЦИЯ КРАСОТЫ

В.В. Малиновская

бакалавр

А.К. Ерохин

преподаватель, канд. филос. наук, доцент

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

Концепция медиализации вызвала широкую дискуссию в социальных науках, уделяя особое внимание расширению влияния на тело человека. За последнее десятилетие число косметических процедур, доступных женщинам, значительно увеличилось, чтобы соответствовать современным культурным стандартам красоты. Цель работы состоит в том, чтобы выявить соответствие между восприятием новых форм тела и субъективности. Для женщин пластическая хирургия – это практика обусловленная историческими и культурными стандартами, которые связывают женственность с общественно установленными стандартами красоты. Предпринимается попытка найти зависимость между практикой пластических операций и социальным самочувствием индивида, а также осознанием личной свободы.

Ключевые слова: *красота, косметическая хирургия; культ тела; медиализация; культура потребления; агенты; расширение прав и возможностей.*

MEDICALISATION OF BEAUTY

The concept of medicalization has sparked widespread debate in the social sciences, with a focus on expanding its influence on the human body. Over the past decade, the number of beauty treatments available to women has increased significantly to match today's cultural beauty standards. The purpose of the work is to identify the correspondence between the perception of new body shapes and subjectivity. For women, plastic surgery is a practice driven by historical and cultural standards that link femininity to socially established standards of beauty. An attempt is made to find the relationship between the practice of plastic surgery and the social well-being of the individual, as well as the awareness of personal freedom.

Keywords: *cosmetic surgery; cult of body; lexicalization; consumer culture; agency; empowerment.*

Медиализация – процесс рассмотрения социальной проблемы как медицинской проблемы, часто без всякой необходимости. Это утверждение относится и к идеалам красоты.

В любом обществе красота ценится высоко. Более привлекательные люди с большей вероятностью устроятся на работу, заработают больше денег и привлекут чаще внимание противоположного пола. Простой факт привлекательности приводит к преимуществам практически во всех сферах жизни, а не быть красивым – значит занять невыгодное положение по сравнению с красивым человеком. Влияние красоты гораздо очевиднее для женщин, поэтому в тех обществах, где подчеркивается красота, женщины испытывают на себе большее давление. Если они хотят жить полноценной жизнью, они должны быть, в том числе и красивыми. Для приобретения красоты разрабатываются самые различные щадящие и радикальные методы.

Среди последних первое место занимает косметическая хирургия. Современная наука позволяет пластическим хирургам изменять внешний вид любой части тела, содержащей плоть и кожу; Чаще всего выполняются операции на груди, ягодицах, животе и таких частях лица, как губы и глаза. С 1992 по 2003 год число процедур имплантации груди увеличилось на 657%, а процедур липосакции – на 412% [1]. В России ситуация примерно та же. За 2013–2017 годы сегмент эстетической пластической хирургии вырос на 33%, до 158 тысяч операций в год [2]. В тройку самых популярных операций вошли: увеличение груди (17% от общего количества

эстетических вмешательств), блефаропластика или подтяжка верхних и нижних век (16%) и ринопластика, изменение формы носа (14%) [3].

Женщины, подвергающиеся косметической операции, делают это в первую очередь потому, что чувствуют собственное несоответствие стандартам красоты, установленным обществом. Постоянные напоминания о преимуществах красоты в средствах массовой информации, например в голливудских фильмах, заставляют женщин постоянно беспокоиться о своей внешности. В тяжелых случаях одержимость воображаемыми физическими недостатками может привести к расстройству, известному как дисморфия тела [4]. У людей с этим расстройством даже после нескольких косметических операций остается чувство, что их тело каким-то образом испорчено, даже если никто другой не сможет распознать этот недостаток.

Немалую роль в стремлении сделать косметическую операцию играют культурные различия в понимании красоты. Исследователи особенно часто ссылаются в этом случае на пример Южной Кореи, где почти половина всех женщин в возрасте от двадцати лет проходит эти процедуры. Высокий показатель неудивителен по двум причинам, одна из которых заключается в том, что в Южной Корее меньше правил для проведения косметических операций, а это означает, что некоторые врачи, специализирующиеся в других областях, выполняют эти процедуры. Другая причина заключается в том, что косметическую хирургию можно рассматривать как хорошее вложение, потому что менталитет таков, что более привлекательный вид в будущем приведет к более состоятельному мужу [5]. В других частях мира, например, в Венесуэле и Аргентине, где культурный идеал красоты возведен едва ли не в культ, косметическая хирургия широко распространена и даже при некоторых обстоятельствах бесплатна [5]. Стремление к косметическим операциям происходит, когда этот недостаток красоты в глазах лечится и рассматривается как болезнь, а с помощью косметической хирургии красота изменяется на физическом уровне.

Стандарты женской красоты кардинально изменились в сравнении с традиционными представлениями о красоте. В традиционных обществах роль женщин сводилась к рождению детей и хорошей жены, поэтому характеристики красоты соответствовали той функции, которую выполняли женщины. Все эти характеристики были связаны с материнством, то есть у красивой женщины было большое и круглое тело с большой грудью и бедрами. В конце XIX – начале XX вв. о красоте судили не по физическим характеристикам, а скорее с точки зрения соблюдения чистоты и девственности, особенно в странах с сильным влиянием религии. С конца XX века и до наших дней стандарты красоты снова изменились, и большая грудь, плоский живот, упругие ягодицы и красивое лицо являются базовыми качествами, которые делает женщину красивой.

Патриархальная система имеет важное значение для медиализации красоты, потому что патриархат основан на доминировании мужчин, обладающих властью в обществе и контроле над женщинами, в том числе и над их телами. В этой системе женское здоровье находится в руках «экспертов» – мужчин. С помощью риторики о здоровье и болезни, играя на страхах и неуверенности женщин, индустрия пластической хирургии быстро росла и продолжает расти до сих пор.

До 1980-х годов в обществе косметические операции находились в так называемой запретной зоне. Это была «практика, ограниченная восстановлением», а не улучшением внешнего вида для человека для его же блага. Эти процедуры не принимались во внимание, за исключением случаев, требующих восстановления тела, таких как серьезные травмы, ранения, последствия инфекций, заболеваний и др. В этих случаях принималась во внимание реконструктивная хирургия, операции, проведенные для улучшения аномальных структур тела. Врачи 1970-х не поддерживали пластические операции, осознавая, что рекламирование данной практики приведет к стремлению менять тело по несостоящим причинам, из-за чего медицина потеряет свое профессиональное качество; они пытались избежать медиализации. То, как люди относятся к медицине, больше беспокоило врачей, а не вырученные деньги за операции.

Женщинами манипулируют с помощью средств массовой информации, пропагандирующих изменения для достижения «здоровья». Индустрия красоты приносит огромные прибыли; в интересах большого бизнеса исказить самовосприятие женщин. Маркетинговое исследование рынка пластической хирургии в России показывает, что объем отечественного рынка эстетической хирургии составил 12,3 млрд рублей в 2017 году, а 90% субъектов делающих пластические операции – женщины [6].

Боязнь отличаться от других, ведет к созданию новых социальных норм через медикализацию пластической хирургии. Общество создает стандарты, которые люди начали использовать в качестве руководства для правильного или неправильного взгляда на красоту. Например, «женщины бегут из реальности старения и изменений, потому что черты, связанные с возрастом, считаются обществом непривлекательными» [7]. «Нормальный» вид – это молодость, хотя старение – это часть жизни. Многие утверждают, что существуют общественные нормы, регулирующие красоту, но с развитием эстетической хирургии эти нормы стали очевидными. Когда происходят изменения на теле, эти новые преобразования становятся привычными для пациента нормами красоты. Нормализация этих неестественных черт постоянно отображается людьми с более высоким статусом, такими как знаменитости и актеры, что почти заставляет людей менять свой внешний вид, чтобы получить признание. Люди восхищаются популярной культурой и часто используют идиологов, чтобы походить на них. Очень редко можно увидеть страдающих ожирением мужчин или женщин в рекламе продукта, который привлекает человеческий глаз, что ставит людей с избыточным весом в ситуацию стигматизации и насмешек. Средства массовой информации меняют представления людей о том, что правильно, а что неправильно в теле.

Открытость эстетической хирургии в СМИ ошеломляет. С помощью реалити-шоу, печатных и виртуальных СМИ косметические практики становятся упорядоченными практиками. Журналы сравнивают косметическую хирургию с обычными процедурами, такими как уход за зубами и прическа, приучает к мысли о безопасности и безвредности этих практик для организма. Сравнения заставляют женщин полагать, что эстетическая хирургия – нормальное явление. Телевизионные шоу создают образы, непривлекательность которых заставляет женщин делать выбор в пользу косметологической хирургии, при этом перекладывая ответственность за выбор на саму женщину. СМИ продолжают знакомить с косметической хирургией, превращая ее в еще одну форму макияжа. По мере того, как ценности граждан начали меняться, изменилась и роль эстетической пластической хирургии. Она стала открытой и необходимой частью жизни.

Эстетическая пластическая хирургия подобна наркотику – при однократном использовании становится трудно бросить его употреблять. Как только одна часть тела изменяется, пациент становится одержим «исправлением» других. С пластической хирургией, наряду со многими другими зависимостями, пациенты злоупотребляют психоактивными веществами для достижения уверенности в себе. Нарушение возникает в надежде увеличить счастье через внешность и приобрести чувство собственного достоинства.

Участие в эстетической пластической хирургии становится все более заметным, поскольку оно способствует повышению уверенности в себе. Если смотреть на этот предмет с психологической точки зрения, это один из самых эмоциональных компонентов самооценки. Психологи сегодня заявляют, что «56% женщин и 43% мужчин недовольны своим внешним видом» [7]. С такой высокой степенью неудовлетворенности, это можно рассматривать как проблему. Люди начинают страдать от диморфического расстройства тела, которое воспринимается как негативный фактор, вызывающий озабоченность по поводу внешнего вида. Люди, которым поставлен подобный диагноз, сосредоточили все свое внимание на достижении недостижимого совершенства.

Риски, связанные с пластической хирургией в целом, огромны, не говоря уже об эстетической пластической хирургии. Пациенты регулярно сталкиваются с физической болью, синяками, инфекциями и рубцами после операции. Пациенты, выздоравливающие после операций на лице, сравнивают свою боль с болью жестокого избиения. В дополнение к физическим болям, их внешность связана с чем-то неприятным, обычно с припухлостью или обесцвечиванием кожи, даже если операция прошла по плану. Это связано с множеством обязанностей, которые человек должен преодолеть самостоятельно. Во время некоторых процедур эстетической хирургии неопытные врачи совершают по неосторожности мелкие ошибки, повреждающие тела пациента. И тогда в силу вступает личная ответственность за принятие решений в виде автономии, информированного согласия и др. И, значит, надо найти или «купить» «правильного» врача, чтобы провести точную и безопасную операцию.

Попытки исправить «проблемы» в конечном итоге создают больше проблем для пациента. Медицина теперь стала вспомогательным средством для красоты. Части тела, с которыми человек родился, теперь могут быть усовершенствованы благодаря развитию эстетической пластической хирургии. Со временем приоритеты общества меняются. Люди используют социаль-

ные и культурные нормы, чтобы решить, какой тип внешности приемлем. Социальные нормы распространяются из-за непреодолимой одержимости СМИ внешним видом. Телевидение и СМИ подчеркивают положительные результаты красоты, например: популярности и богатства можно достичь, если преодолеть «уродство» как болезнь, которую можно и нужно вылечить.

Биография или культура человека также могут изменить мнение о процедуре. В зависимости от того, каковы социальный статус или происхождение человека, определяется, насколько приемлема эстетическая хирургия. В конце концов, мотивом для этих людей, находящихся под социальным или культурным влиянием, является повышение самооценки. Хотя внутреннее счастье важно, есть много рисков, которые следует учитывать при принятии решений о хирургическом вмешательстве. Поскольку эстетическая хирургия превратилась в процедуру, требующую внимания врача, тело теперь рассматривается как ограниченное, ослабленное и нуждающееся в улучшении.

1. Poli Neto P., & Caponi S. N. The Medicalization of Beauty. *Interface-Comunicação // Saúde, Educação*. – 2007. – № 11(23). – P. 569–584.

2. Россия вошла в ТОП15 стран по количеству пластических операций [Электронный ресурс] // Электронный журнал *Vademecum*. Деловой журнал об индустрии здравоохранения. – URL: https://vademec.ru/article/rossiya_voshla_v_top15_stran_po_kolichestvu_plasticheskikh_operatsiy/ (дата доступа 14.11.2020).

3. Результат на лице [Электронный ресурс] // Российская газета RGRU. – URL: <https://rg.ru/2016/09/14/v-rossii-vyroslo-chislo-operacij-po-uvlicheniiu-grudi-i-korrekcii-nosa.html> (дата доступа 11.11.2020).

4. Suissa A.J. Addiction to Cosmetic Surgery: Representations and Medicalization of the Body // *International Journal of Mental Health and Addiction*. – 2008. – № 6(4). – P. 619–630.

5. Arroba A. The Medicalization of Women's Bodies in the Era of Globalization [Electronic resource]. *Women's Health Journal*, 2003(1),no. 38. – URL: <https://www.thefreelibrary.com/The+Medicalization+of+women%27s+bodies+in+the+era+of+globalization.-a0109580693> (дата доступа 13.11.2020).

6. В России сделали 158 000 операций в 2017 году [Электронный ресурс] // Сайт «Все о пластике». – URL: <http://vseoplastike.ru/novosti/detail/377179> (дата доступа 11.11.2020).

7. Goering Sara. The Ethics of Making the Body Beautiful: Lessons from Cosmetic Surgery for a Future of Cosmetic Genetics. *The Center for the Study of Ethics in Society*. – 2001. – Vol.13, № 3. – URL: https://scholarworks.wmich.edu/ethics_papers/99/ (дата доступа 10.11.2020).

ВЫБОР ОПТИМАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ВЕБ-ПРИЛОЖЕНИЯ

М.В. Матвеев
бакалавр
Н.И. Ематина
преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

Актуальность исследования обусловлена использованием фреймворков и библиотек при разработке веб-приложений различной степени сложности. За счет готовых реализаций они позволяют не только решить поставленные задачи в кратчайшие сроки, но и добиться высокой стабильности веб-приложения.

Ключевые слова: стек веб-технологий, комплекс веб-технологий, веб-приложение, фреймворк, библиотека, фронтенд, бэкенд.

CHOOSING THE OPTIMAL SET OF TECHNOLOGIES FOR WEB APPLICATION DEVELOPMENT

The relevance of the study is due to the use of frameworks and libraries in the development of web applications of varying degrees of complexity. Due to ready-made implementations, they allow not only to solve the tasks in the shortest possible time, but also to achieve high stability of the web application

Keywords: web technology stack, complex of web technologies, web application, framework, library, frontend, backend.

Выбор оптимального комплекса технологий может повлиять на время разработки, стоимость, качество приложения, а также на масштабируемость, поэтому важно принять правильное решение, даже если нужно потратить больше времени, анализируя все плюсы и минусы доступных решений. Комплекс веб-технологий – комбинация языков программирования, фреймворков, библиотек и программного обеспечения, используемых для создания веб-приложения. Фреймворк – программная платформа, определяющая структуру программной системы. Он позволяет облегчить процесс разработки, поддержки и объединения различных компонентов технически сложных или нагруженных проектов. Библиотека – набор методов или объектов, которые решают конкретную задачу и каким-то одним способом. Разработчик сам принимает решение, какая из библиотек лучше подходит для поставленной задачи. После этого задача будет решаться только выбранным способом и никак иначе. Отличие фреймворка от библиотеки пользовательского интерфейса в том, что в фреймворке программный код не вызывается разработчиком, а наоборот, вызывается из него.

Каждое веб-приложение состоит из двух частей: фронтенд и бэкенд. Фронтенд – клиентская сторона пользовательского интерфейса к серверной части веб-приложения. Бэкенд – серверная часть веб-приложения, которая обеспечивает данные для клиентской части. Важнейшими элементами технологического стека для фронтенда являются: HTML, CSS и JavaScript. HTML – язык гипертекстовой разметки, определяющий содержание и структуру веб-приложения. CSS – формальный язык для описания внешнего вида веб-приложения, написанного с использованием языка разметки. JavaScript в веб-приложении используется как язык сценариев для придания интерактивности (обработка форм и нажатий кнопок, динамические стили, анимация и т. п.). Современные фронтенд фреймворки и библиотеки могут управлять всеми тремя элементами пользовательского интерфейса (HTML, CSS и JS); у них есть HTML-

шаблоны, стили и интерактивные функции. На текущий момент существуют три наиболее распространенных: Angular, React и Vue.

PHP – язык программирования, который наиболее распространен в сфере разработки серверной части веб-приложений. Для бэкенда на данный момент являются популярными PHP-фреймворками: Symfony, Laravel и Yii 2. Angular – фреймворк от IT-компании Google, предназначенный для сложных проектов с более продвинутой логикой. Он обеспечивает высокое качество веб-приложения, но и увеличивает время разработки. Angular не из быстрых фреймворков, поэтому приходится тратить много времени на оптимизацию, но с каждой новой версией он становится быстрее. Angular довольно легко интегрировать с архитектурной моделью MVC, которая упрощает разработку.

Model-View-Controller (MVC) представляет собой схему разделения данных приложения, пользовательского интерфейса и управляющей логики на три отдельных компонента: модель, представление и контроллер. Angular имеет встроенную надежную экосистему разработки, такую как маршрутизация или управление состоянием. У него очень чистая архитектура, и все разбито на три разных файла (логика, шаблон и стили). Основным недостатком Angular – нелегко найти разработчика, знающего данную технологию, а обучение не из простых.

React – библиотека пользовательского интерфейса, созданная Facebook. Она подходит для менее сложных приложений и больше ориентирована на расширенный пользовательский интерфейс и повторно используемые компоненты на очень сложной логике внешнего интерфейса. React-разработка заключается в описании того, что нужно вывести на страницу, а не в составлении инструкций для браузера, посвященных тому, как это делать, что сокращает объем шаблонного кода. В Angular же столько шаблонного кода, что для его генерации создано специальное средство. В Angular используются директивы ng-model, ngIf и ngFor. Выглядит такой код довольно громоздко. В React же имеется меньше абстракций, а также применяется синтаксис JSX (рис 1), который воспринимается как обычный HTML. Поэтому для того, чтобы приступить к React-разработке, достаточно базовых знаний JavaScript и HTML.

```
const Greetings = ({ firstName }) => (  
  <div>Hi, {firstName}</div>  
);
```

Рис. 1. Синтаксис JSX

По сравнению с Angular, React не принуждает к использованию объектно-ориентированного стиля программирования, что значительно упрощает разработку веб-приложения.

Vue – фреймворк, представляющий собой смесь концепций React и Angular. Его можно использовать как для создания одностраничных приложений, так и для более сложных веб-интерфейсов приложений. В отличие от React, Vue отслеживает зависимости во время рендеринга и обновляет только связанные части без каких-либо сравнений. Vue имеет много характеристик схожих с Angular, а это, благодаря использованию различных компонентов, помогает оптимизации HTML-блоков.

Symfony – PHP-фреймворк, предназначенный для разработки с использованием MVC. Он позволяет делать масштабируемые и производительные приложения, а также он легко интегрируется со сторонними приложениями и с инструментами для фронтенд-разработки такими как Angular, React и Vue. В Symfony по умолчанию используется Twig – обработчик шаблонов, который позволяет писать чистый код и расширяет возможности нативного PHP. Symfony отличный пример модульного фреймворка. Он отличается от Laravel и Yii тем, что состоит из различных компонентов, которые легче добавлять и заменять. Symfony по сравнению с Laravel поддерживает широкий набор форматов конфигурации: PHP, YAML и XML. Laravel же поддерживает лишь один формат – PHP. Но данного формата вполне достаточно, особенно для начинающих разработчиков, так как им не нужно учить другие форматы.

Laravel – самый популярный PHP-фреймворк, основанный на фреймворке Symfony, и также предназначенный для разработки с использованием MVC. По сравнению с Twig, кото-

рый используется в Symfony, шаблонизатор blade, входящий в состав Laravel, является наиболее медленным. На рис. 2 видно, что Blade отстает от Twig по количеству обработанных запросов почти в 2 раза. Но Twig легко встраивается в Laravel, поэтому у разработчика не составит труда его заменить на Twig или на любой другой.

Производительность РНР шаблонизаторов



Рис. 2. Динамика, отражающая среднее количество успешно обработанных за одну секунду запросов на разных шаблонизаторах

В сравнении с Symfony и Yii, у Laravel очень гибкое формирование маршрутов. Можно на один маршрут, в зависимости от метода передачи HTTP-запроса, назначить разные обработчики одного контроллера. У Laravel часто выходят новые версии, в которых исправляются ошибки и недоработки предыдущих. По сравнению с Symfony и Yii, он самый быстроразвивающийся фреймворк. Yii – PHP-фреймворк, который также использует архитектурную модель MVC. У него максимально интуитивная MVC-архитектура, что позволяет довольно быстро его изучить. Он использует стандартные способы решения задач, что уменьшает запутанность кода, за счет чего его легче настроить для лучшей производительности в сравнении с Laravel и Symfony. В Yii не используется шаблонизатор по умолчанию. Но разработчик может выбирать его сам в зависимости от решаемых задач. Yii имеет множество встроенных решений для интерфейсов благодаря CSS-фреймворку Bootstrap. За счет этого в Yii легко сделать верстку, даже если разработчик плохо знаком с Bootstrap (рис. 3).

```
use yii\bootstrap\Modal;

Modal::begin([
    'header' => '<h2>Hello world</h2>',
    'toggleButton' => ['label' => 'click me'],
    'footer' => 'Низ окна',
]);

echo 'Say hello...';

Modal::end();
```

Рис. 3. Пример модального окна на Yii 2

В состав Yii входит инструмент для визуальной генерации кода Gii, который запускается в браузере, и позволяет реализовать некоторые общие функции веб-приложения. Многие встроенные решения в Yii сразу делают генерацию готовых решений в представлениях, однако они вбрасывают скрипты в тело страницы, в коде этих виджетов перемешан PHP и HTML, что выглядит не хорошо и достаточно проблематично поддерживать такой код. Достижение высокой производительности всегда является главной целью фреймворка. Yii 2 по сравнению с Symfony и Laravel показывает наибольшую производительность по данным PHP Framework Benchmark (табл. 1).

Данные бенчмарка PHP Framework Benchmark

Фреймворк	Кол-во запросов в сек.	Пиковое использование памяти
Symfony 3	131.50	2.18
Laravel 5.3	101.94	2.83
Yii 2	410.08	1.32

Рассмотрим динамику популярности фронтенд фреймворков, взятого из исследования NPM Trends (см. рис. 4).

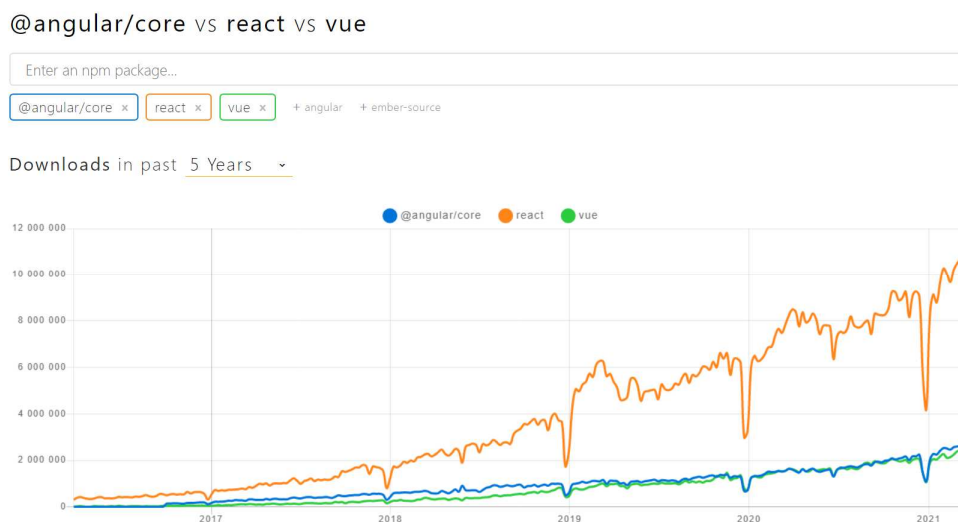


Рис. 4. Динамика популярности фронтенд фреймворков

На вышеприведенном графике представлены данные за 5 лет, где показано изменение количества загрузок соответствующих пакетов с течением времени. Тут хорошо видно, что React, по исследуемому показателю, значительно обходит конкурентов.

Теперь рассмотрим динамику поисковых запросов бэкенд фреймворков, взятого из исследования Google Trends (см. рис. 5).

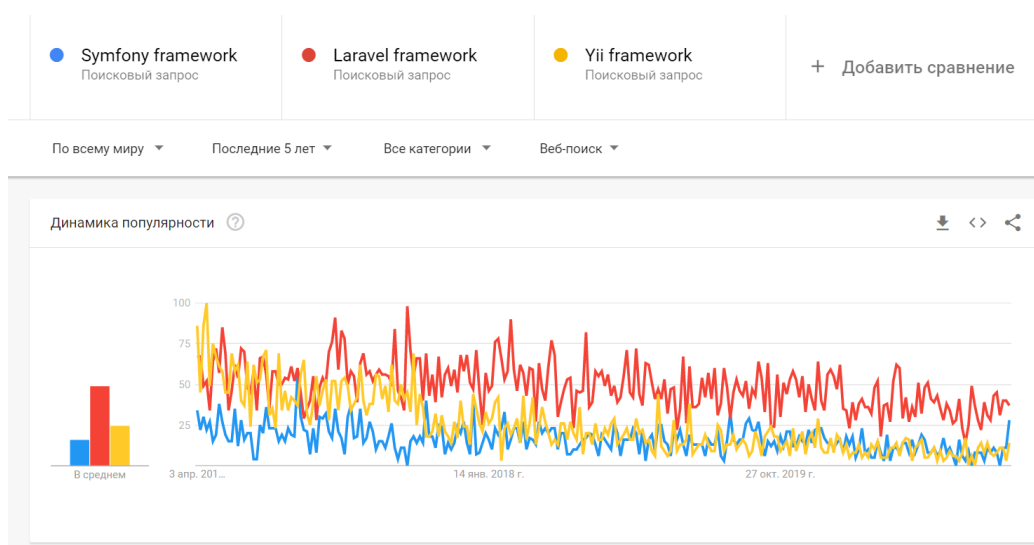


Рис. 5. Динамика популярности бэкенд фреймворков

На выше приведенном графике представлены данные за 5 лет, где показано количество поисковых запросов по соответствующим фреймворкам с течением времени. Тут хорошо заметно, что Laravel, по исследуемому показателю, значительно обходит своих конкурентов.

Подводя итоги, можно утверждать, что выбор оптимального стека важен для успеха веб-приложения, которое планируется создать. Чтобы сделать правильный выбор среди всех доступных на рынке технологий, разработчик должен внимательно изучить наиболее важные функции приложения и посмотреть на факторы, которые могут так или иначе повлиять на решение.

1. Как выбрать правильный стек технологий для веб-приложения. [Электронный ресурс]. – URL – <https://senior.ua/articles/kak-vybrat-pravilnyu-stek-tehnologiy-dlya-vebprilozheniya>

2. Руководство по React для начинающих. [Электронный ресурс]. – URL – <https://habr.com/ru/company/ruvds/blog/428077/>

3. React или Angular или Vue – что выбрать? [Электронный ресурс]. – URL – <https://habr.com/ru/post/476312/>

4. Сравнение PHP-фреймворков Symfony, Laravel и Yii 2. [Электронный ресурс]. – URL – <https://ru.hexlet.io/blog/posts/kakoy-php-freymvork-vybrat-sravniваем-symphony-laravel-i-yii2>

5. Преимущества использования Laravel в IT-индустрии. [Электронный ресурс]. – URL – <https://wezom.com.ua/blog/17-preimuschestv-ispolzovaniya-laravel-v-it-industrii>

6. Symfony vs Laravel: какой PHP фреймворк выбрать? [Электронный ресурс]. – URL – <https://umbrellait.com/ru/blog/symfony-vs-laravel/>

7. Выбираем Yii2 или Laravel. [Электронный ресурс]. – URL – <https://habr.com/ru/post/353434/>

8. Самый быстрый шаблонизатор для PHP. [Электронный ресурс]. – URL – <https://habr.com/ru/post/504720/>

9. PHP Framework Benchmark. [Электронный ресурс]. – URL – <https://github.com/kenjis/php-framework-benchmark>

10. Исследование популярности фронтенд фреймворков. [Электронный ресурс]. – URL – <https://www.npmtrends.com/@angular/core-vs-react-vs-vue>

11. Исследование популярности бэкенд фреймворков. [Электронный ресурс]. – URL – <https://trends.google.com/trends/explore?date=today%205-y&q=Symfony%20framework,Laravel%20framework,Yii%20framework>

ТЕНДЕНЦИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Е.С. Мельцева

бакалавр

Т.И. Забелина

старший преподаватель, кафедра экономики

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

Свою историю гражданская авиация начала с 1911 года, когда летчик Яков Седов пролетел над бухтой Золотой рог на высоте 50 метров. После этого гражданские полеты прекратились. Вновь самолеты поднялись в небо спустя почти четверть века. На сегодняшний день лучшие всего дела обстоят в Приморье, Хабаровском крае и Якутии. Ландшафт Приморья – это тайга, горы и сопки, поэтому авиасообщение во много раз выигрывает по сравнению с другими видами транспорта. В последние годы стало все больше уделяться внимание развитию авиа отрасли особенно малой авиации. Ведь авиасообщение – это наше настоящее и будущее.

Ключевые слова: гражданская авиация, Владивосток, бухта Золотой рог, Дальний Восток, гражданские полеты.

TRENDS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION IN THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT

Civil aviation began its history in 1911, when pilot Yakov Sedov flew over the Golden Horn Bay at an altitude of 50 meters. After that, civilian flights stopped. Again, the planes took to the sky after almost a quarter of a century. To date, the best situation is in Primorye, Khabarovsk Territory and Yakutia. The landscape of Primorye is taiga, mountains and hills, so air travel is many times better than other types of transport. After all, air travel is our present and future.

Keywords: civil aviation, Vladivostok, Zolotoy Rog Bay, Far East, civil flights.

На территории Дальнего Востока расположено около 100 аэропортов, что ускоряет грузоперевозки и упрощает передвижение жителей между населенными пунктами. Самые большие и востребованные аэропорты расположены в Республике Саха (Якутия), краевых и областных центрах: Хабаровске, Владивостоке, Благовещенске, Магадане, Южно-Сахалинске, Петропавловске-Камчатском. Международными аэропортами являются лишь Хабаровский и Владивостокский [1].

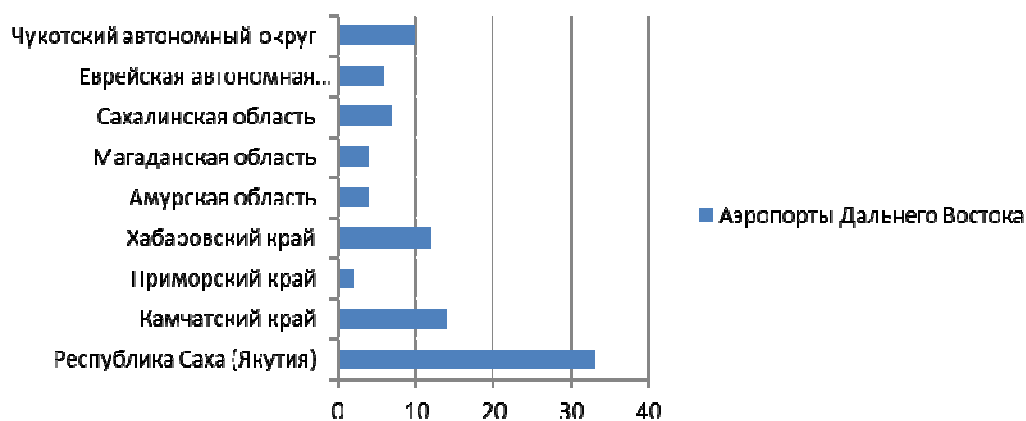


Рис. 1. Аэропорты Дальнего Востока

В статье приведена краткая характеристика и перспективы развития основных аэропортов Дальнего востока. Но в первую очередь рассмотрим сравнительную характеристику производственных показателей основных аэропортов Дальневосточного региона в динамике за три года.

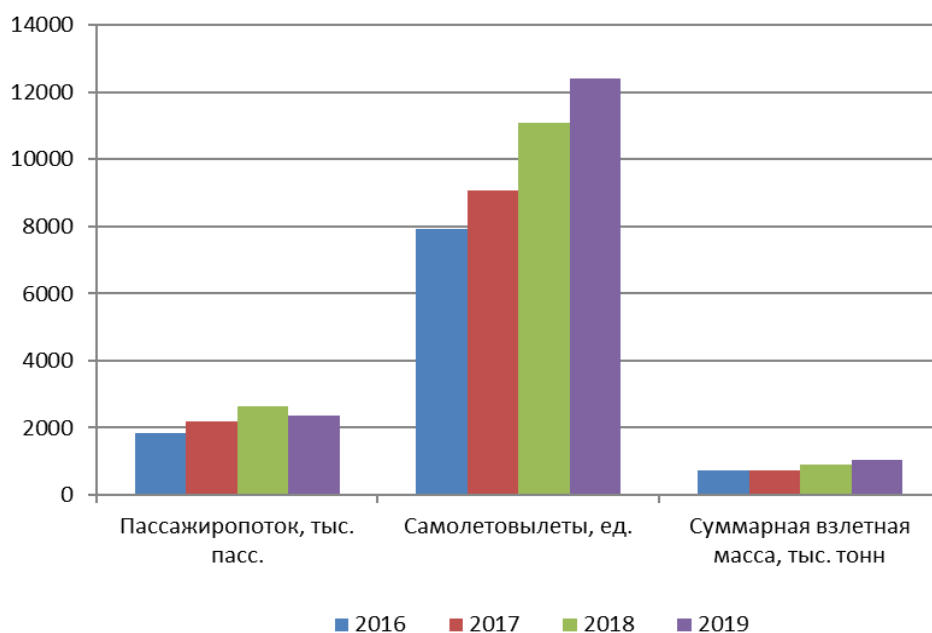


Рис. 2. Показатели АО «Международный аэропорт Владивосток» за 2016–2019 гг.

Количество обслуженных пассажиров в Международном аэропорту Владивостока ежегодно растет. За минувшие три квартала 2019 года аэропорт Владивостока предоставил свои услуги 2 млн 353 тыс. человек – это на 18% больше, чем за аналогичный период 2018 года. На внутренних линиях было обслужено более 1 млн 229 тыс. человек (+10%), а на международных линиях более 1 млн. 123 тыс. человек (+30%). Благодаря направлениям рейсов из Владивостока в Москву, Иркутск и Южно-Сахалинск увеличился пассажиропоток на внутренних авиалиниях. Положительная динамика по показателю суммарной взлетной массы в 2019 году по сравнению с 2018 годом наблюдается за счет роста суммарной взлетной массы по иностранным авиакомпаниям (+84 тыс. тонн), в связи с увеличением частоты рейсов на иностранных направлениях.

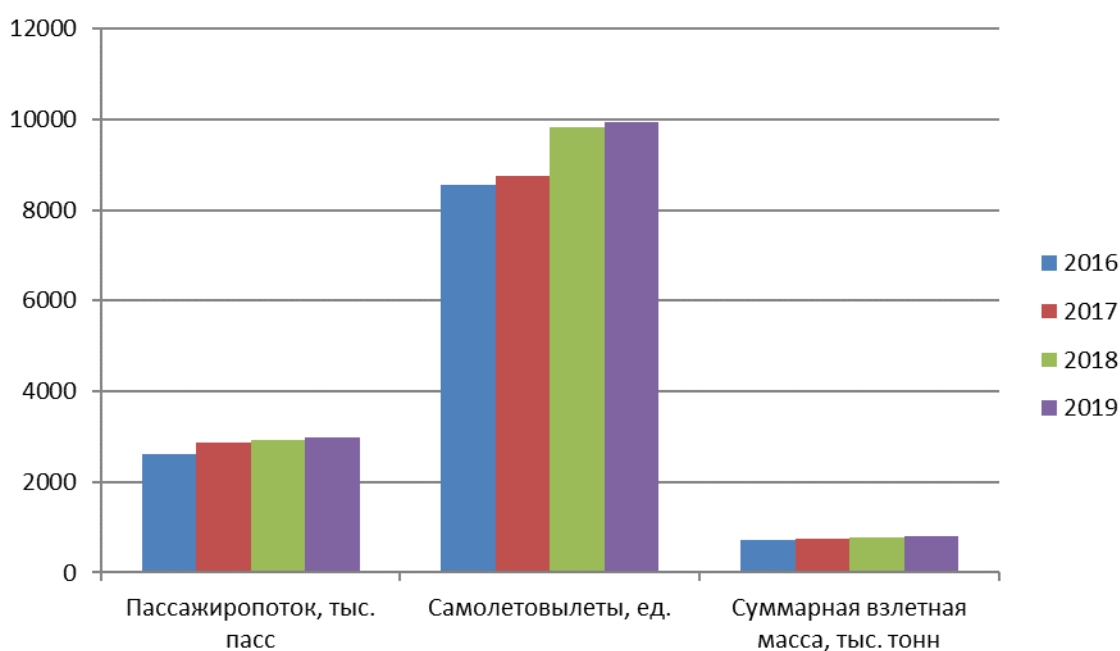


Рис. 3. Показатели АО «Международный аэропорт Хабаровск» за 2016–2019 гг.

По показателям двух таблиц можно увидеть, что данные пассажиропотока в Хабаровском аэропорту превышают пассажиропоток Владивостока за аналогичные года. Показатели самолетовылетов же, наоборот, в аэропорту Владивостока выше, чем в Хабаровске. Из данных показателей можно сделать вывод, что аэропорт Владивостока развивается быстрыми темпами, путем ежегодного расширения границ своей деятельности [4]. В таблице рассмотрим сравнительный анализ двух аэропортов Дальневосточного региона со статусом «международный»

Таблица 1

Сравнительный анализ аэропортов за 2019 год

В миллионах рублей

Показатели для сравнения	АО «Хабаровский аэропорт»	АО Международный аэропорт Владивосток»
Выручка	2 207	1 944
Активы	4 112	1 190
Чистая прибыль	608	388, 7
Чистые активы	3 064	686
Среднесписочная численность	1631	1017

Сравнивая финансовые показатели двух центральных аэропортов Дальнего Востока, очевидное преимущество у АО «Хабаровский аэропорт». Каждый его показатель в разы превышает финансовые результаты АО «Международный аэропорт». Но, несмотря на это, финансовое состояние аэропорта Владивосток является устойчивым, платежеспособным и рентабельным. В нашем крае авиационное сообщение движется вперед. Начиная с 2017 года власти Приморья занялись возобновлением уже существующих авиасообщений и открытием новых направлений местного значения. Эти действия позволяют более быстрыми темпами развиваться экономике края. Ландшафт Приморья – это тайга, горы и сопки, поэтому авиасообщение во много раз выигрывает по сравнению с другими видами транспорта. Ведь авиасообщение – это наше настоящее и будущее.

Цены на авиаперевозки на некоторых направлениях даже ниже, чем на автомобильном транспорте. Можно привести в пример, что цена за авиабилет с восточного побережья Приморья из Дальнегорска во Владивосток всего на 11 % выше, чем на маршрутном автобусе. Если, плюс к этому учесть экономию времени, то становится ясно, каким транспортом выгодно воспользоваться. Краевая администрация оказывает финансовую помощь авиапредприятиям. На субсидии не малые деньги из краевого бюджета. Около 350 млн. руб. получили авиаперевозчики, чтобы цены на билеты были доступными для населения. В продвижение авиаперевозок большой вклад внес губернатор Приморского края, именно по его инициативе проводится субсидирование.

Приоритетом обеспечением авиаперевозками пользуются отдаленные уголки Приморского края. В Приморском крае действуют полностью оборудованные современной техникой 14 площадок (п/п «Агзу», п/п «Амгу», п/п «Единка», п/п «Кавалерово», п/п «Максимовка», п/п «Пластун», п/п «Самарга», п/п «Светлая», п/п «Терней», п/п «Усть-Соболевка», п/п «Дальнегорск», п/п «Дальнереченск», п/п «Преображение», п/п «Восток»). В текущем году полностью построили вокзал со всеми площадками и вспомогательными зданиями в поселке Терней. В будущем будут построены современные аэропорты в отдаленных населенных пунктах. Они будут отвечать всем мировым стандартам. Это затронет: Серафимовка (Ольга), Арсеньев, Лазо, Олон, Охотничий. Много других населенных пунктов, которые ждут перемен: Пограничный, Краскино, Спасск-Дальний, Камень-Рыболов, Находка.

В Хабаровском крае две авиакомпании — это «Хабаровские авиалинии» и «Восток», в тандеме они соединяют основные маршруты края – это Хабаровск – Николаевск-на-Амуре, Хабаровск – Охотск, Хабаровск -Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск – Нелькан, Хабаровск – Советскую Гавань, Хабаровск – Богородское, Хабаровск – Аян, Хабаровск – Чумикан, Хабаровск – Херпучи. Также востребованы вертолетные маршруты из Николаевска-на-Амуре и Хабаровска в Тугур, Тором, Чумикан, Удское, а весной, в период «большой воды» в отрезанные населенные пункты. Хабаровские авиакомпании также получают большую помощь в виде субсидий из краевого бюджета. Авиакомпании практикуют снижение цен на авиаперелеты для малообеспеченных слоев населения (таких, как молодежь и пенсионеры) посезонно. Тысячи лю-

дей пользуются данной возможностью, чтобы сэкономить на перелетах. Руководство Хабаровского края из года в год закладывает все больше денежных средств на субсидирование авиаперевозок. Администрация края решила вопрос о закупке техники и оборудования для обслуживания и установки в аэропорты Николаевск-на-Амуре, Советская Гавань и строительства оградительной линии вокруг территории аэродрома Советская Гавань. Статус аэродрома Советская гавань сохранен в настоящее время. Здесь запланировано запустить в эксплуатацию новый терминал для пассажиров, а также развлекательный и гостиничный комплексы.

Правительство Хабаровского края в купе с Внешэкономбанком и при участии «Фонда развития Дальнего Востока» вкладывают средства в строительство современного аэровокзала с оборудованной подъездами и стоянками для автомобилей привокзальной площадью. Работы по строительству начаты в апреле 2018 года, и уже в 2019 году пассажирский терминал введен в эксплуатацию.

Большое значение для населения Амурской области имеет малая авиация, которая выручает во время половодий, когда населенные пункты отрезаны от жизненно-важных объектов. У местных линий очень большие трудности в работе. Желающих воспользоваться авиаперелетом превышает количество мест, которое может предоставить авиакомпания. Во время паводков местные линии берут на себя организацию дополнительных рейсов до отдаленных населенных пунктов, для этих целей используются незаменимые АН-2. Сейчас в Амурской области работают 4 маршрута, перевозки осуществляются между основными городами области и крупными поселениями. В отличие от других регионов у властей Амурской области не хватает достаточно денежных средств, чтобы помогать компаниям, занимающимся авиаперевозками.

В сентябре 2016 года проводился Восточно-экономический форум, где решался вопрос о закупке двух самолетов для авиакомпании «Аврора». Это решило массу проблем: возобновились рейсы на Парамушир, которых не было в течении 20 лет открылось новое направление на Шикотан. Кроме регулярных проводятся и санитарные рейсы. 90% авиаперевозок приходится на маршруты за пределы области. На Сахалине 4 местные линии: из Южно-Сахалинска на север, юг, запад и восток острова Сахалин. В настоящее время идет к завершению осуществление работ по программе «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области на 2014-2022 годы», строится новый аэрокомплекс Южно-Сахалинск, который будет включать в себя площади, парковки другую инфраструктуру.

На Курильских островах также планируется осуществление работ по похожей программе, в частности на острове Парамушир и острове Шикотан.

Чукотка – самый малонаселенный регион Дальнего Востока, там на 50 тысяч жителей работает 9 аэропортов, плюс вертолетные площадки, которые базируются почти в каждом населенном пункте. На Чукотке авиаперевозки – это основной вид транспорта. Местная авиакомпания производит авиаперевозки на самолетах типа Ан-24РВ, Ан-26, ДНС-6 и вертолеты Ми-8. Из Анадыря можно улететь почти в любой пункт края. На Чукотке удешевляют затраты на перевозки колесно-лыжного шасси и расширяют возможности приземляться в труднодоступных местах. Еще один регион Дальнего Востока – Камчатка. На Камчатке авиаперевозки также играют ведущую роль в грузо- и пассажироперевозках, связывая авиасообщением 15 труднодоступных населенных пунктов. До многих населенных пунктов единственным является авиасообщение. Всего в Якутии действуют 5 авиакомпаний, основной из которых является «Полярные авиалинии», на ее долю приходится большая часть перевозок. У этой компании наиболее разнообразный авиапарк, они имеют самолеты марки «Ан», Л-410, PILATUS, TUNDRA, вертолетов «Ми-8». Эта компания осуществляет и экстренные заказы. Например, по спасению заблудившихся в Тундре оленеводов, которые кочуют со своими стадами по Верхоянскому хребту.

В Магаданской области выполняют свои функции 4 авиакомпании, которые осуществляют связь между 15 населенными пунктами. Также для перевозок здесь используются вертолеты Ми-8 в места, где нет автосообщения.

Таким образом, несмотря на то, что местная авиация Дальнего Востока развивается и совершенствуется быстрыми темпами, требуется еще огромные средства, чтобы достичь уровня мирового стандарта. На это потребуются около 10–15 лет, когда будет построено в 4 раза больше имеющихся аэропортов и увеличатся объемы перевозок.

1. О перспективах развития авиации ДФО. Сайт Хабаровского края. 2018 [Электронный ресурс]. – URL: <https://minec.khabkrai.ru/events/Novosti/4286>

2. Александр Нерадько – о состоянии и перспективах развития гражданской авиации России. Интервью газете "Транспорт России". 2021 [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/interviews/512>

3. Региональная авиация Дальнего Востока – возрождение. [Электронный ресурс]. – URL: <https://aviation21.ru/regionalnaya-aviaciya-dalnego-vostoka/>

4. Сравнительный анализ деятельности аэропортов Владивостока и Хабаровска. [Электронный ресурс]. – URL: <https://moluch.ru/archive/115/30897/>

СПОСОБЫ СОХРАНЕНИЯ И ПРИУМНОЖЕНИЯ СБЕРЕЖЕНИЙ ГРАЖДАН

З.Д. Минтюков, А.А. Благий

студенты

Т.Г. Груздева

преп., научный руководитель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Арте. Россия*

Данная тема довольно актуальна, так как для современного человека очень важно делать сбережения, так как финансовые ресурсы дают уверенность в завтрашнем дне. Наличие резерва дарит психологическую устойчивость и чувство надежности. При этом финансовая грамотность населения остается на крайне низком уровне. Рассмотрены три способа приумножения денежных средств граждан. Определен наиболее выгодный способ – покупка акций золотодобывающих компаний.

***Ключевые слова:** сбережения, брокер, акции, тариф, вклад, облигации, золотодобывающие компании, финансовая грамотность, доходы.*

INTERNATIONAL MIGRATION IN CONTEMPORARY RUSSIA: FAR EASTERN CONTEXT

This topic is quite relevant, since it is very important for a modern person to make savings, since money gives confidence in the future. The presence of a reserve gives you psychological stability and a sense of reliability. At the same time, the financial literacy of the population remains at an extremely low level. Three ways of increasing the money of citizens are considered. The most profitable method is determined-the purchase of shares of gold mining companies.

***Keywords:** savings, broker, stocks, tariff, deposit, bonds, gold mining companies, financial literacy, income.*

В современной экономической ситуации для гражданина Российской Федерации важно знать и использовать способы сохранения и приумножения своих сбережений. Цель работы: узнать способы сохранения и приумножения сбережений граждан. Для достижения цели в ходе исследования надо было решить несколько задач: узнать способы приумножения сбережений, выполнить расчёты и предложить наиболее рациональный вариант приумножения сбережений. Для этого мы изучили источники в интернете (статьи по данной теме, официальные данные с сайтов ЦБ РФ и СберБанка, а также Московской биржи и др.). Объект исследования: способы сохранения сбережений граждан. Предмет исследования: выбор наиболее рационального способа сохранения сбережений граждан.

В ходе исследования была выдвинута гипотеза: самый высокий доход принесут инвестиции в акции золотодобывающих компаний.

Сбережения – часть полученного за некоторый период дохода, не потраченная на текущее потребление, а сохраненная и вложенная для использования в будущем. Мы остановились на трех наиболее популярных в настоящее время вариантах приумножения сбережений: покупка акций, облигаций, вклады в банк. Перечень наиболее востребованных акций

- Tesla Inc.
- Роснефть
- Газпром
- Норникель
- СберБанк
- Полюс

Первым способом приумножения сбережений будет покупка акций. Акции – это ценная бумага, которую выпускает юридическое лицо, акция подтверждает право владения конкретной долей в определенной компании. Акции – это наиболее популярный инструмент инвестирования, который позволяет вам участвовать в получении прибыли от деятельности бизнеса любого масштаба. Для инвестиций нам понадобится брокер. Брокер – это юридическое лицо, выполняющее посреднические функции между продавцом и покупателем. Рассмотрим тарифа брокера. Формула расходов граждан при покупке акций у брокера:

$$\text{Расходы} = \text{вложения} \times \text{комиссия} + \text{фиксированная плата.}$$

Расходы на услуги брокера зависят от суммы вложений: если вы вкладываете небольшую сумму, важнее не низкие комиссии, а низкая абонентская плата. У нас есть определенная сумма, которую хотим вложить 50 000 рублей.

Расходы представлены от 350 рублей до 525

Первый тариф: 50 000 рублей * 0,5% + 100 рублей = 350 рублей расходов.

Второй тариф: 50 000 рублей * 0,05% + 500 рублей = 525 рублей расходов.



Рис. 1. Цена акций компании Tesla Inc. (в долларах)

Как получить доход с акций. Допустим, вложили в Tesla Inc. на 3 месяца 50 000 руб. по 1 тарифу, и платим брокеру 350 рублей расходов (рисунок 1). В конце 3 месяца мы увидели, что акции выросли на 12%. Продаем акции с текущей ценой и получаем данные результаты:

$$49\ 650 * 12\% = 5\ 958 \text{ рублей.}$$

Но сбережений может стать больше, если компания платит дивиденды. Компания платит 18 рублей за одну акцию. В этом случае мы на 49 650 купили 100 акций, то в конце срока компания выплатит нам 18 рублей за 1 акцию, следовательно, 100 акций * 18 рублей = 1800 рублей. В итоге мы получаем 1800 рублей с дивидендов, а после продажи всех акций получаем 55 608 рублей, складываем эти числа, и получаем: 57 408 рублей, или же 7 408 рублей прибыли за 3 месяца.

Инвестирование в акции золотодобывающих компаний является хорошим способом приумножения сбережений, но нужно понимать, что вложения в золото являются долгосрочными. Мы находим компанию для вложения в нее своих сбережений. «Полус» крупнейший производитель золота в России. Себестоимость производства считается одной из самых низких в мире. Компания занимает второе место по мировым запасам золота. За 5 лет акции выросли на 1400%, дивидендами получено 20%.

Используя на практике инвестиции в компанию Tesla Inc., при более глубоком анализе было обнаружено, что инвестирование в акции золотодобывающих компаний являются наиболее выгодными. Вкладывая в «Полус» свои сбережения на 3 месяца 50 000 рублей будет хорошим решением, однако нельзя забывать, что мы заплатим брокеру 350 рублей по 1 тарифу. Аналитики отмечают, что через 3 месяца цена акций вырастет всего на 7,9%. Одна акция стоит 16 550 рублей, а за одну акцию компания выплачивает 20% от акции.

Тогда $49\ 650 \text{ рублей} * 7,9\% = 3\ 992 \text{ рубля}$ за 3 месяца, а получив дивиденды за 3 акции мы получим 9 930 рублей, тогда $3992 + 9\ 930 = 13\ 922 \text{ суммарный доход}$ за 3 месяца.

Рассмотрим второй вариант приумножения сбережений. Облигации являются хорошей альтернативой акциям, однако с меньшим доходом, но с минимальными рисками (рисунок 2). Облигация – это долговая ценная бумага, по которой эмитент – компания или государство – обязуется выплатить инвестору определенную сумму и определенный процент в будущем. Купить облигацию можно у брокера. Покупая купон облигации на сумму 50 000 рублей на 3 месяца под 12,6% то получаем доход, представленный на слайде: $50\ 000 \text{ рублей} * 12,6\% = 56\ 300 \text{ рублей}$.



Рис. 2. Купон облигации

По этому расчету видно, что облигации менее выгодны, чем акции, но с большей долей вероятности вы не потеряете свои сбережения.

Рассмотрим третий вариант приумножения сбережений – вклады в банк. Банковский вклад – это предоставленная в распоряжение банка сумма денежных средств на оговоренный период, за использование которых банковское учреждение обязуется выплатить вкладчику проценты. Банки делают малые процентные ставки, которые либо не компенсируют инфляцию, в других случаях встают с ней почти вровень. В тоже время, вклады – это простой способ сохранить и приумножить свои деньги. Вы отдаёте их банку на хранение, а он через определённое время возвращает их вам с фиксированными процентами. Вкладывая 50 000 рублей в банк на 3 месяца под 4,6%, мы получаем 567 рублей за 3 месяца, что является самым невыгодным способом приумножения сбережений, но самым надежным (рис. 3).

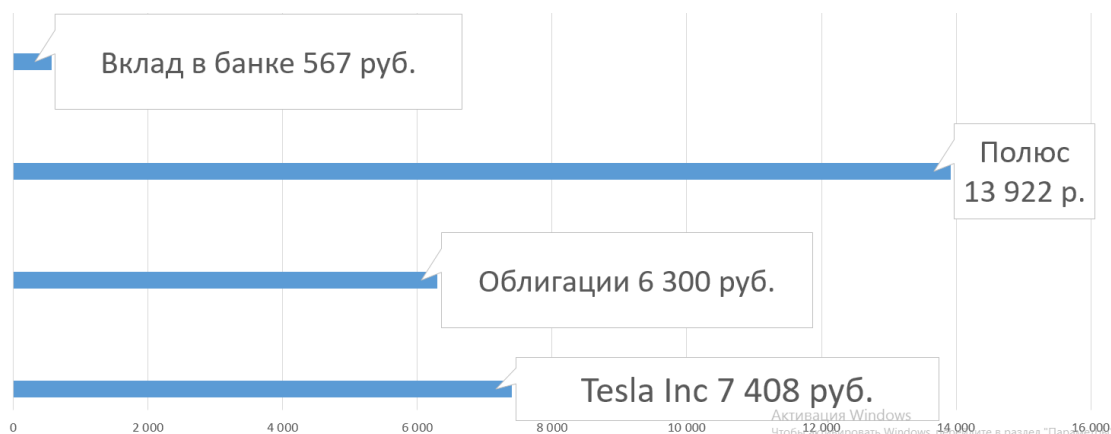


Рис. 3. Сравнение доходов всех способов приумножения сбережений

В ходе нашего исследования была доказана гипотеза и определен самый прибыльный способ для приумножения сбережений. Наша гипотеза подтвердилась, вложения своих сбережений в акции золотодобывающих компаний выгоднее и практичнее, если сравнивать с другими способами приумножения сбережений.

-
1. Центральный Банк России [Электронный ресурс]. – URL https://cbr.ru/statistics/macro_itm/svs
 2. СберБанк [Электронный ресурс]. – URL https://www.sberbank.ru/ru/person/investments/how_to_start_invest
 3. BCS Express [Электронный ресурс]. – URL <https://bcs-express.ru/novosti-i-analitika/rubrika-obucheniye-bks-ekspress-luchshie-materialy-dlia-nachinaiushchikh>
 4. Школа московской биржи [Электронный ресурс]. – URL <https://school.moex.com/>
 5. ИнвестУчебник Тинькофф [Электронный ресурс]. – URL <https://journal.tinkoff.ru/pro/invest/>

СТРАДАНИЯ И МЕДИКАЛИЗАЦИЯ УМИРАНИЯ

М.А. Мусатова

бакалавр

А.К. Ерохин

преподаватель, канд. филос. наук, доцент

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Артем, Россия*

Активная и пассивная эвтаназия анализируются как медикализация потребностей людей, в ситуациях бесконечного страдания в конце жизни. Как и в случае с другими медицинскими ответами на личные потребности, возможность эвтаназии, вызывает глубокие противоречия между ее запретом в большинстве стран и правом личности на выбор страдания или смерти. Цель статьи – представить аргументы противников и сторонников эвтаназии и обсудить их с точки зрения изменения отношения общества к умирающему как проблеме медикализации смерти. Используется метод анализа и обобщения научной литературы. Автор приходит к выводу о праве личности на осуществление своего выбора при невыносимых страданиях.

Ключевые слова: эвтаназия, умирание, страдания, медикализация, хосписная помощь

SUFFERING AND MEDICALIZATION OF DYING

Active and passive euthanasia are analyzed as medicalization of people's needs, in situations of endless suffering at the end of life. As with other medical responses to personal needs, the possibility of euthanasia raises deep contradictions between its prohibition in most countries and the individual's right to choose suffering or death. The purpose of the article is to present the arguments of opponents and supporters of euthanasia and discuss them from the point of view of changing the attitude of society towards dying as a problem of medicalization of death. The method of analysis and generalization of scientific literature is used. The author comes to the conclusion about the right of the individual to exercise his choice in the face of unbearable suffering.

Keywords: euthanasia, dying, suffering, medicalization, hospice care.

Медикализация – широко распространенное явление, изменившее многие аспекты социальной жизни, включая смерть и право человека на эвтаназию. Эвтаназия – это прекращение жизни крайне больного человека с целью избавить его от страданий, причиняемых болезнью. Эвтаназию обычно проводят только в отношении человека с неизлечимым заболеванием, однако есть и другие случаи, когда эвтаназия может быть проведена. В большинстве стран мира она запрещена, но дискуссии по этому поводу не исчерпываются правовыми запретами. Следует ли позволить неизлечимо больному пациенту, испытывающему сильную боль и дискомфорт, прекратить свою жизнь, если пациент этого хочет? И кто имеет право отказать пациенту, который полностью страдает, в менее болезненном конце своей жизни? Эти вопросы вызывают огромное количество споров и активно обсуждаются. Сторонники эвтаназии утверждают, что это должно быть на усмотрение пациента, тогда как противники утверждают, что эвтаназией можно злоупотреблять, что приводит к очень тревожным ситуациям.

Сильный этический аргумент против использования эвтаназии состоит в том, что она может стать скользкой дорожкой, за которой последует легализация принудительной эвтаназии. Поскольку недобровольная эвтаназия неотличима от убийства, ее невозможно будет регулировать, что приведет к опасности того, что убийцы не будут привлечены к ответственности из-за того, что их преступления будут выдаваться за принудительную эвтаназию. Также есть опасения, что врачи могут в конечном итоге убить очень больных пациентов, не спрашивая их разрешения, и, в худшем случае, начать убивать пациентов, чтобы освободить койки в больни-

цах или экономить деньги. Эти ситуации показывают, насколько опасно позволить легализации эвтаназии привести к легализации принудительной эвтаназии.

С другой стороны, есть веские аргументы в пользу того, что люди должны иметь право прекратить свою жизнь, когда и как они пожелают. Многие сторонники добровольной эвтаназии считают, что каждый имеет право контролировать свое тело и жизнь и должен иметь право решать, в какое время и каким образом он умрет. Идея заключается в том, что следует избегать ненужных ограничений прав человека. Поскольку право на жизнь дает человеку право не быть убитым, если он не хочет этого, сторонники эвтаназии утверждают, что соблюдение этого права предотвратит злоупотребление эвтаназией, поскольку убийство пациента без их разрешения нарушит их права человека. По мнению И. Иллича, современная медицина сильно снижает автономию людей – пациенты больше не контролируют свой организм и окружающую среду, у них нет собственной воли. Культурный, социальный и личный человеческий опыт превращается в бюрократически управляемые технические вопросы: карта пациента хранится в электронном виде; появляется зависимость от посредников, как то страховых компаний, и именно они определяют, какие виды лечения человек сможет получить, а какие — нет. В противоположность жизни на полную и переживания сюрпризов и трагедий, сопровождающих нормальную жизнь, поощряется планирование непредвиденных ситуаций. То есть, происходит управление жизнью, а не её проживание. (Справедливости ради стоит заметить, что «естественный» способ преодоления боли часто выливается в страдания и умирание, и в этом нет и не может быть ничего хорошего). Также можно утверждать, что, поскольку смерть – личное дело каждого, если нет никакого вреда для других людей, нет права отрицать чье-либо желание умереть. Сторонники этого мнения считают, что, если эвтаназия продвигает интересы всех заинтересованных сторон и не нарушаются права человека, то добровольная эвтаназия является морально приемлемой.

Еще один аргумент против эвтаназии, на этот раз практический, состоит в том, что в эвтаназии нет необходимости, когда доступна надлежащая паллиативная помощь. Смертельно больным пациентам предоставляются лекарства и другие виды поддержки, которые помогают облегчить физическую боль и психические последствия неизлечимой болезни. Если эта паллиативная помощь будет компетентной, она сможет избавить пациента от сильной боли и дискомфорта и улучшить качество жизни пациента. Всемирная организация здравоохранения заявила, что «паллиативная помощь утверждает жизнь и рассматривает смерть как нормальный процесс; он не ускоряет и не откладывает смерть; снимает боль и страдания; он объединяет психологические и духовные аспекты пациента». Однако не все травмы, которые испытывает пациент, являются физическими, и одни только лекарства не могут облегчить эмоциональную боль, которую испытывает человек, считающий дни до смерти, хотя эмоциональная поддержка, которую может оказать паллиативная помощь, может иметь большое значение для облегчения страданий. Эффективная паллиативная помощь даст пациенту и его близким возможность качественно провести время вместе и позволит пациенту прожить оставшуюся часть своей жизни, избавившись от страданий и боли, которые испытывает неизлечимо больной пациент.

Некоторые, однако, утверждают, что вместе с введением эвтаназии может снизиться доступность паллиативной помощи, поскольку эвтаназия более рентабельна, чем продление жизни умирающих пациентов. Это может снизить доступность помощи для неизлечимо больных пациентов, которые не хотят подвергаться эвтаназии.

Кроме того, паллиативная помощь не всегда снижает страдания пациента. Тяжесть страдания в значительной степени определяется природой самого заболевания. Многие из врачей подтверждают, что паллиативная помощь не способствует облегчению боли и симптомов пациентов. В некоторых случаях паллиативная седация может просто маскировать страдания. То есть, хотя вмешательство может быть эффективным в уменьшении или устранении наблюдаемых признаков сознания пациента, на самом деле пациенты могут по-прежнему испытывать невыносимые страдания до самой смерти.

С учетом сказанного можно выделить две доминирующие логики в понимании умирания: с одной стороны, это путь «умирающего колодца» в медицине, представленный, практикуемый и продвигаемый специалистами по паллиативной помощи. С другой стороны, все еще существует традиционный «спасающий жизнь» путь медицины, согласно которому лечение направлено на излечение болезни пациента; цель всегда продлить жизнь, и забота о комфорте вторична по отношению к этой цели. Таким образом, для большинства умирающих людей медикализация умирания стала означать, что их последние дни жизни во многом определяются взаимодействием этих двух логик.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В АСПЕКТЕ ИЗБИРАТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ

Д.А. Севрюкова
бакалавр
С.А. Страмоусова
преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

Новые вызовы общества предусматривают широкое применение информационных технологий в различных сферах жизни. В политической жизни общества, в частности в избирательном процессе, также происходят изменения в области информатизации. Целью работы является изучить новые формы голосования, недостатки и преимущества, а так-же перспективы использования электронного голосования для повышения эффективности избирательного процесса.

Ключевые слова: выборы, избиратель, избирательная система, избирательный участок, электронное голосование, блокчейн.

INFORMATION TECHNOLOGIES IN THE ASPECT OF THE ELECTORAL SYSTEM OF RUSSIA

New challenges of society provide for the widespread use of information technologies in various spheres of life. In the political life of society, in particular in the electoral process, changes are also taking place in the field of informatization. The purpose of the work is to study new forms of voting, disadvantages and advantages, as well as the prospects for using electronic voting to improve the efficiency of the electoral process.

Keywords: elections, voter, electoral system, polling station, electronic voting, blockchain.

Современный мир трудно представить без информационных технологий. Дистанционное обучение, видеоконференции, онлайн – услуги, удаленная работа и многое другое широко используется в обществе. В политическую жизнь общества, а в частности в избирательный процесс (система выборов, система голосования) активно внедряются современные информационно-коммуникационные технологии. Выборы являются главным принципом демократии. Именно благодаря выборам формируются различные органы власти, от органов местного самоуправления, до выборов глав государств. Для организации выборов главным регулятором является избирательная система. Для оптимизации и качественного развития избирательного процесса в России для граждан внедряются новые современные информационные технологий такие как:

1. Сайт «Госуслуг» раздел «Мои выборы». Он информирует об избирательном участке, избирательных кампаниях федерального и регионального уровней, о выдвинутых и зарегистрированных кандидатах.

2. Механизм «Мобильный избиратель», который дает возможность избирателю проголосовать в случае, если место его нахождения в день голосования не совпадает с местом его регистрации.

3. Дистанционное электронное голосование [1].

Электронное голосование или Дистанционное электронное голосование (ДЭГ) – это общее понятие, которое предусматривает как электронные средства голосования, так и технические средства для подсчета голосов. ДЭГ позволяет проводить выборы в более удобной форме, предусматривает более безопасный способ голосования, особенно в условиях пандемии, а также расширяет возможности традиционного способа волеизъявления людей. Электронное

голосование широко применяется в таких странах как Эстония, Швейцария, США и Великобритания.

В России впервые дистанционное голосование было внедрено во время голосования о поправках к Конституции, которое проходило с 25 июня до 1 июля 2020 года. Проголосовать удаленно могли жители Москвы и Нижегородской области. В сентябре формат онлайн-голосования испытали на довыборах в Госдуму в Курской и Ярославской областях [2].

Чтобы воспользоваться возможностью проголосовать дистанционно, избиратель – гражданин России, зарегистрированный по месту жительства, должен быть также зарегистрирован на соответствующем портале. Далее подать заявление о желании проголосовать в электронной форме, получить подтверждение и проголосовать, не выходя из дома. В основе программного решения данного проекта – технология блокчейн. (Блокчейн – цепь из блоков, выстроенная по определённым правилам, непрерывная последовательная цепочка блоков (связный список), содержащих информацию [3]).

На выборах 2021 проголосовать в электронном виде смогут жители пяти-семи российских регионов (Москва, Ульяновская, Ростовская, Белгородская, Воронежская область), сообщила глава ЦИК Панфилова Элла Александровна. Электронное голосование доступно на специальном портале vubory.gov.ru. А в масштабах всей страны внедрение технологии ДЭГ будет возможно лишь в 2024 году.

Рассмотрим преимущества и недостатки Дистанционного электронного голосования, исходя из мнения представителя Минкомсвязи О. Качанова, представленного в табл. 1 [4]

Таблица 1

Преимущества и недостатки дистанционного электронного голосования

Преимущества	Недостатки
Удобство для граждан с ограниченными способностями	Доверие пользователей к новой системе
Отсутствие гражданина в стране	Свобода волеизъявления и тайна голосования
Повышение активности участия молодежи в выборах	Информационная безопасность процесса
Снижение нагрузки на избирательные комиссии	Надежность идентификации голосующих
Переход от бумажной документации к электронной	Доступ к Сети для всех желающих
Автоматизация процесса подведения итогов	

В пользу преимуществ электронного голосования можно привести исследование, проводимое в 2019 году «ВЦИОМ-Спутник». В телефонном опросе участвовали 1,6 тыс. респондентов. В результате опроса одобрили введение нового формата голосования большинство опрошенных респондентов 49%, но 46 % оказалось против электронного голосования. Но при выборе между электронным голосованием и традиционным, большинство использовало бы привычный традиционный способ 57%, а за электронное голосование высказались 25% респондентов. По данным источника в опросе участвовали респонденты разных возрастов. Поэтому электронное голосование было в основном поддержано более молодыми участниками опроса [5]. Чтобы убедиться в этом, в университете был проведен опрос, в котором участвовало 150 респондентов, из числа студентов филиала.

Первый вопрос звучал следующим образом: Какую форму голосования на выборах Вы бы предпочли? Варианты ответа предлагались следующие:

- электронное голосование (Интернет- ресурсы);
- традиционное голосование (бумажный носитель, явка на избирательный участок);
- я в выборах не участвую;
- другое.

Из результатов исследования, представленного на Рисунке 1 видно, что большинство молодежи предпочтет электронное голосование, но в то же время почти половина опрошенных в выборах не участвует, из чего можно сделать вывод о том, что молодежь не заинтересована в выборах.

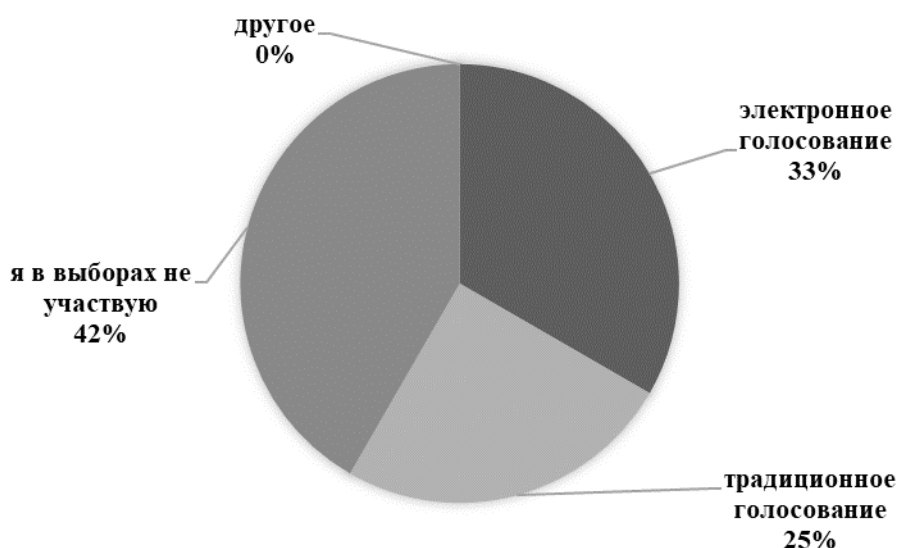


Рис. 1. Результат первого вопроса анкетирования

Второй вопрос анкетирования звучал следующим образом: Почему бы Вы предпочли электронное голосование...

- удобно;
- безопасно;
- экономия времени;
- другое.

Большинство опрошенных считают, что электронное голосование экономит время и более удобной формой, но также есть те, кто по определенным причинам оставляют использование традиционной формы голосования (рис. 2).

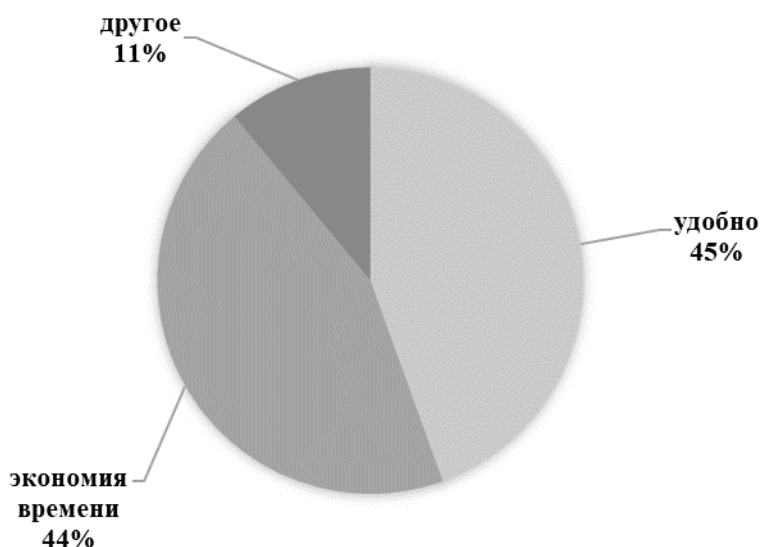


Рис. 2. Результат второго вопроса анкетирования

Так как среди населения до сих пор пользуется популярностью традиционная форма голосования, то третий вопрос звучал так: Я выбираю традиционную форму голосования, потому что...

- у меня нет Интернета;
- я не верю в безопасность;
- я не владею работой компьютера;
- другое.

Из результатов, представленных на рис. 3 видно, что из тех респондентов, которые доверяют только традиционной форме голосования основной причиной является недоверие к Ин-

тернет-ресурсам, отсутствие Интернета и компьютера, а также старая привычка приходить на избирательный участок и пользоваться традиционным способом голосования. Из данных опроса можно выделить следующие проблемы: отсутствие информации о проведении электронного голосования через Интернет-ресурсы, и отсутствие самих возможностей использования данных технологий.

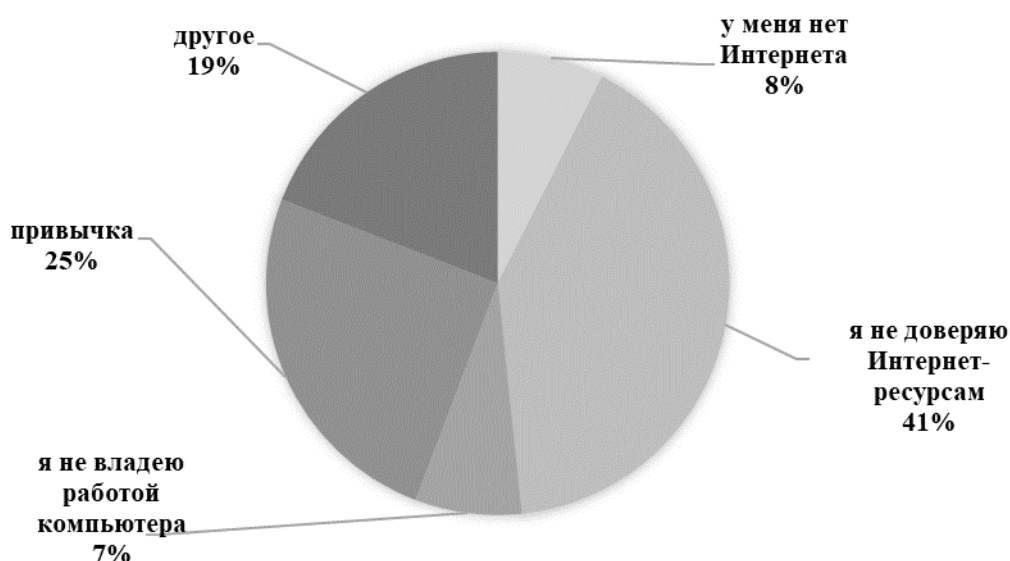


Рис. 3. Результат третьего вопроса анкетирования

В результате проведенного исследования, можно сделать вывод, что электронное голосование имеет место быть в выборном процессе, но была выявлена основная проблемы неиспользования электронной формы голосования, это отсутствие информации о новых формах голосования. Но на сегодняшний день, эта проблема активно решается с использованием современных мессенджеров, на их просторах можно активно использовать агитированную рассылку, в содержании которой есть активные ссылки для голосования, инструкции, а также дедлайны. Информационный мир не стоит на месте и нужно идти в ногу со временем, электронная форма голосования позволит обеспечить реальную нагрузку на систему, оценить надежность, безопасность, стабильность её использования, доверие людей, привлечение молодёжи к выборной системе.

На сегодняшний день в рамках эксперимента ЦИК предлагает всем гражданам России принять участие в эксперименте по электронному голосованию, используя портал «Госуслуг».

1. В ЦИК России представили экспозицию цифровых технологий в избирательном процессе [Электронный ресурс] – URL: <http://cikrf.ru/news/cec/44033/>

2. ЦИК допустила внедрение онлайн-голосования в масштабах страны к 2024 году. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.rbc.ru/politics/23/12/2020/5fe31ba99a79476f1e4deaa4>

3. Блокчейн [Электронный ресурс] – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki>

4. Эксперты назвали плюсы и минусы электронного голосования [Электронный ресурс] – URL: <https://www.rspectr.com/novosti/57044/eksperty-nazvali-plyusy-i-minusy-elektronnogo-golosovaniya>

5. Выборы не заходят в код [Электронный ресурс] – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4154821>

МАЛОЕ И СРЕДНЕЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО ДФО: ПУТИ ВЫХОДА ИЗ КРИЗИСА

Н.С. Соколова

бакалавр

Т.И. Забелина

ст. преподаватель, кафедра экономики, управления и информационных технологий

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

Предпринимательство как в целом по России, так на Дальнем востоке в частности до сих пор имеет особые специфические черты. Основой развития как малого, так и среднего предпринимательства выступает состояние российской экономики, которое значительно отличается по регионам, а также внутри каждого региона. Особенности предпринимательства, которые присущи Дальневосточному Федеральному округу: неконкурентоспособность значительной части продукции, относительно высокая себестоимость низкие доходы большей части населения, отсутствие ярко выраженной специализации, низкие доходы большей части населения.

Ключевые слова: предпринимательство, Дальний Восток, малое предпринимательство, среднее предпринимательство, проблемы, экономика.

SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES OF THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT: WAYS OUT OF THE CRISIS

Entrepreneurship in Russia as a whole, and in the Far East in particular, still has special specific features. The basis for the development of both small and medium-sized businesses is the state of the Russian economy, which differs significantly across regions, as well as within each region. Features of entrepreneurship that are inherent in the Far Eastern Federal District: uncompetitiveness of a significant part of the products, relatively high cost, low incomes of the majority of the population, lack of pronounced specialization, low incomes of the majority of the population.

Keywords entrepreneurship, Far East, small business, medium business, problems, economy.

Дальневосточный федеральный округ представлен одиннадцатью регионами: Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край, Камчатский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Магаданская область, Сахалинская область, Еврейская автономная область, Чукотский автономный округ. Численность населения округа по данным Росстата составляет 8 124 053 чел. (2021). Самыми крупными городами округа по численности являются: Хабаровск – 616 372 человек и Владивосток – 606 561 человек (численность населения РФ по муниципальным образованиям на 01.01.2020 г.). Территориально самые крупные регионы округа: Республика Саха (Якутия), Хабаровский край, Чукотский автономный округ. Доля площади округа в общей площади РФ – 40,8 %. Доля населения округа в общей численности РФ – 5,6%

Развитию малого и среднего предпринимательства присущи специфические и общие характеристики, которые связаны особым функционированием экономики у каждого района.

Особенности предпринимательства, которые присущи Дальневосточному Федеральному округу

- неконкурентоспособность значительной части продукции
- относительно высокая себестоимость низкие доходы большей части населения,
- отсутствие ярко выраженной специализации,
- низкие доходы большей части населения

На Дальнем Востоке перспективно развивать малый и средний бизнес, поэтому в этом заинтересованы не только государство, но и даже финансовые институты. Это в свою очередь способствует созданию и использованию мер поддержки данного вида бизнеса. Скоро начнут создаваться списки перспективных и приоритетных проектов, которым понадобится гарантийная и льготная кредитная поддержка, именно так звучало распоряжение нашего президента Владимира Путина. В свою очередь предпринимателям будут предложены финансовые институты, которые будут предложены кредитными льготными продуктами, и сопровождение инвестпроектов, а также легкодоступность услуг банка. Все эти нововведения уже дали свой результат: повысилась заинтересованность бизнесменов дальнего востока в получении вышеперечисленных предложений, а это в свою очередь вызывает рост деловой активности.

Рассмотрим изменение численности предприятий за последние 5 лет, данные в таблицах.

Таблица 1

Изменение числа предприятий

В единицах

Тип предприятия	2016	2017	2018	2019	2020	Абсолютное отклонение			
						2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019
Средние предприятия	200	197	187	171	160	-3	-10	-16	-11
Малые предприятия	45801	42400	41565	40361	36221	-3401	-835	-1204	-4140
Итого	46001	42597	41752	40532	36381	-3404	-845	-1220	-4151

По данным, представленным в таблице два, можно наблюдать отрицательную динамику числа предприятий в течение 5-ти лет как по категории вредных, так и по категории малых предприятий.

Более наглядно можно увидеть полученные результаты на рисунках. Рисунок 1 отражает динамику количества предприятия за период с 2016 по 2020 год.

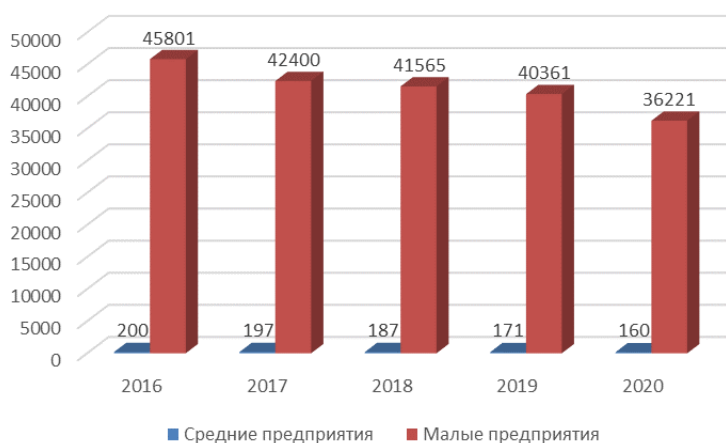


Рис. 1. Динамика количества средних и малых предприятий ДФО за период с 2016 по 2020 год

Как видно по представленным данным в таблице и на рисунке 1, прирост количества двух видов предприятий ДФО за период с 2016 по 2020 год носит отрицательный характер. Ежегодно с 2016 года количество предприятий уменьшается. И показатель 2020 года ниже на 21% показателя 2016 по малым и на 20% по средним предприятиям. Значительное уменьшение количества предприятий в 2020 году объясняется пандемией и закрытием большого количества предприятий, кто не смог перейти на удаленную форму работы.

Изменение оборотов предприятий

В млрд рублей

Тип предприятия	2016	2017	2018	2019	2020	Абсолютное отклонение			
						2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019
Средние предприятия	133,8	115,3	98,4	97,9	90,2	-18,5	-16,9	-0,5	-7,7
Малые предприятия	796,3	872,1	903,8	949,8	864,3	75,8	31,7	46	-85,5
Итого	930,1	987,4	1002,2	1047,7	930,1	57,3	14,8	45,5	-93,2

По данным представленным в таблице 3, можно сказать, что совокупные обороты предприятий в течение 4-х лет имели положительную динамику и только в последнем периоде, наблюдается снижение, основной причиной которого является ограничение работы предприятий и всех сфер жизнедеятельности в 2020 году из-за пандемии. Динамика оборотов средних предприятий – отрицательная на протяжении всех лет. Наибольшее снижение наблюдается в 2017 году. Относительно малых предприятий, их положительная динамика в течение ряда лет и дала положительный совокупный результат. Снижение оборотов в 2020 году объясняется той же общей причиной.

На рисунке 2 представлена динамика оборотов предприятий.

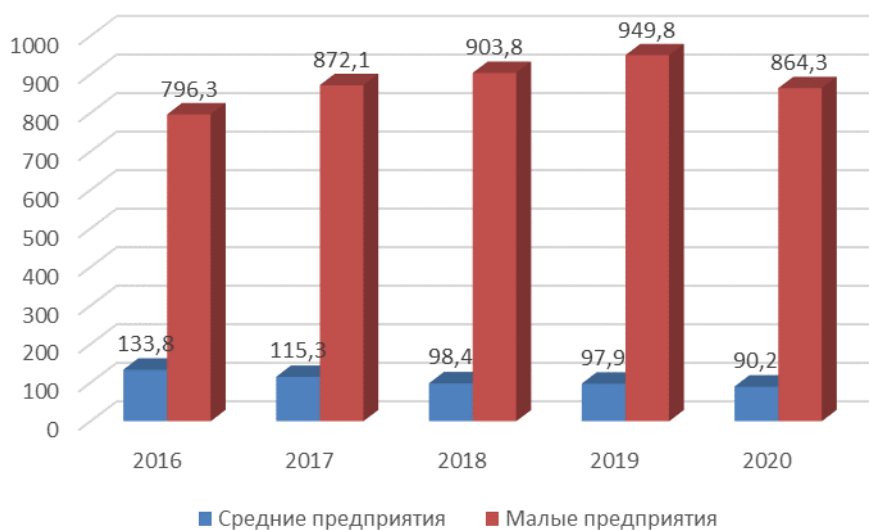


Рис. 2. Динамика оборотов средних и малых предприятий ДФО за период с 2016 по 2020 год

Как видно по представленным данным в таблице и на рисунке 2, динамика оборотов средних и малых предприятий ДФО за период с 2016 по 2020 год носит неравномерный характер. Обороты средних предприятий неумолимо падают в течение 5-ти лет с 133,8 млрд руб в 2016 году до 90,2 млрд руб. в 2020 году. Значительное снижение оборотов в 2020 году говорит о сильном влиянии на доходы средних предприятий пандемии.

Что касается малых предприятий, динамика достаточно интересная. Несмотря на ежегодное уменьшение количества малых предприятий, общий размер доходов увеличивается, кроме показателей 2020 года. Такая динамика говорит о главном правиле конкуренции «выживает сильнейший и тот, кто не стоит на месте и развивается, увеличивая свой оборот». Малых предприятий становится меньше, возможно кто-то из них переходит в категорию средних, но при этом они становятся устойчивее и доходнее.

Если рассмотреть сальдифицированный финансовый результат, то малые предприятия можно назвать более экономически эффективными, чем средние предприятия (табл. 3).

Динамика сальдифицированного финансового результата

В млрд рублей

Тип предприятия	2016	2017	2018	2019	2020	Абсолютное отклонение			
						2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019
Средние предприятия	6,0	6,0	4,0	5,7	4,7	-	-2	1,7	-1
Малые предприятия	35,3	36,7	43,3	55,2	46,8	1,4	-3,4	11,9	-8,4
Итого	41,3	42,7	47,3	60,9	51,5	1,4	-5,4	13,6	-9,4

По данным представленным в таблице 3, можно сказать, что совокупный сальдифицированный финансовый результат имеет в течение ряда лет неравномерную динамику. В 2019 году по сравнению с 2018 годом наблюдается положительная динамика, в отчетном периоде – динамика отрицательная. Похожа динамика наблюдается и по типам предприятий.

В таблице 4 рассмотрим рентабельность проданных товаров, продукции, работ, услуг.

Таблица 4

Динамика рентабельности проданных товаров, продукции, работ, услуг

В процентах

Тип предприятия	2016	2017	2018	2019	2020	Абсолютное отклонение			
						2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019
Средние предприятия	6,4	5,1	5,6	8,9	7,9	-1,3	0,5	3,3	-1
Малые предприятия	4,5	5,0	6,4	7	6,6	0,5	1,4	0,6	-0,4

По данным представленным в таблице 4, можно сказать, что в целом показатели рентабельности имеют невысокое значение для региона. Рентабельность средних предприятия до пандемии ежегодно увеличивалась. Но даже снижение её размера в 2020 году, все равно имеет значение выше 2016, 2017, 2018 годов.

Выгода услуг малых предприятий, работ, проданных товаров и продукции также ежегодно имел положительную динамику до 2020 года. При этом значение рентабельности малых предприятий ниже значения средних предприятий.

Основная причина и она же сейчас повсеместная, не зависит от региона – это неумение быстро переориентироваться в складывающихся условиях внешней среды. Не готовность предприятий принимать быстрые решения. 2020 год стал для всех показательным. Возникло внешнее обстоятельство (пандемия коронавируса), которое оказало влияние на все сферы жизни. Те предприятия, которые были зависимы от импортных поставщиков частично разорились. Те предприятия, которые были только в оффлайне также. Возникло одновременно множество проблем, которые легли бременем на расходы предприятия. И сама ситуация ограничения повлияла на доходную часть всех предприятий. Не все пережили этот кризис.

Для развития малого и среднего предпринимательства в ДФО требуется улучшение системы транспорта и стремление к сокращению проверок прокуратуры и уменьшения административной нагрузки.

Административная среда в Дальневосточном федеральном округе гораздо агрессивнее чем в других частях страны. Это показывает национальный рейтинг, где в 2,5 раза административная нагрузка на инвесторов намного выше, чем в регионах, которые являются лидерами рейтинга. Опрос резидентов Дальнего востока показал, что 50% всех инвесторов столкнулось с проблемами с контрольно-надзорными органами. По параметру среднего количества контрольно-надзорных мероприятий в отношении юридического лица или индивидуальных предпринимателей в год, то показатель по ДФО от двух до четырёх раз больше по всяким формам контро-

ля, нежели в остальных регионах России. Большинство опрошенных предпринимателей региона также считают бесполезным обращаться в суд за помощью, потому что переспорить государство во время суда почти что невозможно, всего 4% уверены в своей победе. На данный момент бизнесмены уверены, что, обратившись в суд для защиты собственных интересов, никакого действующего результата не последует. Также они уверены, что есть некое постановление о неудовлетворении похожих исков.

Также одной из существенных проблем остается – проблема установления корректных и адекватных тарифов. Проблема состоит в основном из неправильно с читаемых тарифов, которые специально считают с нарушениями, а также неправильно построенная методика установления тарифов.

Сами же предприниматели и бизнесмены отмечают проблему нелегального бизнеса и нечестной конкуренции и нестабильного и неоднозначного законодательства. В целом можно сказать, что все рассмотренные и перечисленные проблемы многолетнего характера для ДФО, известны властям всех региональных и федерального уровня. Рассматриваются на бессчётном количестве их заседаний. Кардинальных решений нет. Есть перспективные программы развития региона, отдельных отраслей и сфер. Есть указания президента и министров. Кроме сферы общепита и сервиса в регионе за последние 5 лет нет эффективных точек роста отраслей и предприятий.

Актуальные решения, которые могут изменить сложившуюся ситуацию:

- 1) сокращение числа проверок и контроля прокуратуры;
- 2) введение нормы первого предупреждения;
- 3) совершенствование законодательства и реформа контроля надзорной деятельности;
- 4) один из самых важных – развитие транспортной системы;
- 5) судебная реформа.

Таким образом, предложенные актуальные решения позволят изменить текущую ситуацию в ДВФО и приведут к улучшению обстановки в среде малого и среднего бизнеса.

1. Перспективы развития малого предпринимательства в России [Электронный ресурс]. – URL: <https://izron.ru/articles/voprosy-sovremennoy-ekonomiki-i-menedzhmenta-svezhiy-vzglyad-i-novye-resheniya-sbornik-nauchnykh-tru/sektsiya-1-ekonomicheskaya-teoriya-spetsialnost-08-00-01/perspektivy-razvitiya-malogo-predprinimatelstva-v-rossii/> (дата обращения: 29.03.2021)

2. Что ждет малый бизнес в будущем? [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.retail.ru/articles/chto-zhdet-malyy-biznes-v-budushchem-godu/> (дата обращения: 26.03.2021)

3. Иванова А. Я., Самсонов Э. А. Бизнес на Дальнем Востоке // Молодой ученый. – 2009. – №21. – С. 396–411. [Электронный ресурс]. – URL: <https://moluch.ru/archive/104/24517/> (дата обращения: 22.03.2021)

4. Сафонов Д.Г. Среднее предпринимательство региона: перспективы развития // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. – № 25. – 2019. – С. 162–167

5. Международный журнал экспериментального образования [Электронный ресурс]. – URL: <https://expeducation.ru/ru/article/view?id=32> (дата обращения: 29.03.2021)

6. Перспективы развития малого предпринимательства в России [Электронный ресурс]. – URL: <https://izron.ru/articles/voprosy-sovremennoy-ekonomiki-i-menedzhmenta-svezhiy-vzglyad-i-novye-resheniya-sbornik-nauchnykh-tru/sektsiya-1-ekonomicheskaya-teoriya-spetsialnost-08-00-01/perspektivy-razvitiya-malogo-predprinimatelstva-v-rossii/> (дата обращения: 29.03.2021)

7. Что ждет малый бизнес в будущем? [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.retail.ru/articles/chto-zhdet-malyy-biznes-v-budushchem-godu/> (дата обращения: 26.03.2021)

8. Иванова А. Я., Самсонов Э. А. Бизнес на Дальнем Востоке // Молодой ученый. – 2009. – №21. – С. 396–411. [Электронный ресурс]. – URL: <https://moluch.ru/archive/104/24517/> (дата обращения: 22.03.2021)

9. Сафонов Д.Г. Среднее предпринимательство региона: перспективы развития // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. – № 25. – 2019. – С. 162–167

10. Международный журнал экспериментального образования [Электронный ресурс]. – URL: <https://expeducation.ru/ru/article/view?id=32> (дата обращения: 29.03.2021)

11. Брыкова С. С., Мункуева И. С. Сравнительный анализ социально-экономического развития субъектов Дальневосточного федерального округа. – Текст : непосредственный // Молодой ученый. – 2019. – № 48 (286). – С. 343–346. – URL: <https://moluch.ru/archive/286/64511/> (дата обращения: 17.04.2021).

УСЛОВИЯ И ФАКТОРЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РИТЕЙЛ-КОМПАНИЙ НА ПРИМЕРЕ ООО «ДНС-РИТЕЙЛ»

С.А. Суходол

студент

М.С. Словикова

преподаватель, кафедры экономики, управления и информационных технологий

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

В рыночной экономике конкуренция является одной из главных ее черт, поскольку именно конкуренция создает особые условия для хозяйствования рыночных субъектов, обеспечивая тем самым создание и условия для реализации новых товаров и услуг. Конкурентоспособность – это системная категория, которая обусловлена экономическими, политическими, социальными факторами, при этом обеспечивается экономической стабильностью страны или ее продукции на внутреннем и внешнем рынках.

Ключевые слова: конкурентоспособность, ДНС-ритейл, конкуренты, многоугольник конкурентоспособности.

CONDITIONS AND FACTORS OF HANGING THE COMPETITIVENESS OF RETAIL COMPANIES ON THE EXAMPLE OF LLC «DNS-RETAIL»

In a market economy, competition is one of its main features, since it is competition that creates special conditions for the management of market entities, thereby ensuring the creation and conditions for the sale of new goods and services. Competitiveness is a systemic category that is determined by economic, political, and social factors, while ensuring the economic stability of a country or its products on the domestic and foreign markets.

Keywords: competitiveness, DNS-retail, competitors, competitiveness polygon.

ООО «ДНС-Ритейл» – один из лидеров рынка по продаже цифровой и бытовой техники в России. Сегодня компания представлена более чем в 400 городах: от Петропавловска-Камчатского до Калининграда. Фирма была основана в 1998 году командой из десяти человек, имевших опыт в сборке и продаже компьютерной техники. Одним из них был Дмитрий Алексеев, ныне выступающий также генеральным директором организации. Интересно, что девять из десяти соучредителей фирмы до сих пор в ней работают (по состоянию на 2019 год).

Компьютерный бизнес не был чем-то принципиально новым для основателей ООО «ДНС-Ритейл», но учредители стремились приспособиться к постоянно меняющимся рыночным условиям.

При этом было сфокусировано внимание на розничной торговле и позже был открыт первый магазин во Владивостоке. Однако сотрудники, работавшие там, занимались не только продажами, но также и сборкой ПК. Магазин получил название Digital Network Systems, сокращённо – ООО «ДНС-Ритейл». В переводе с английского языка это означает «Системы цифровой сети».

Основные категории продаж:

- аксессуары для компьютеров – 32%
- ноутбуки, нетбуки – 17%;
- мобильные телефоны, смартфоны – 22%;
- планшеты – 14%;
- телевизионная техника – 15% и др.

Успешное развитие предприятия в рыночной экономике требует особенного подхода к формированию его конкурентной стратегии, которая должна быть ориентирована на достижение конкурентных преимуществ, обеспечивающих наилучшее и устойчивое финансовое положение предприятия, а также завоевание прочных позиций на рынке. [1].

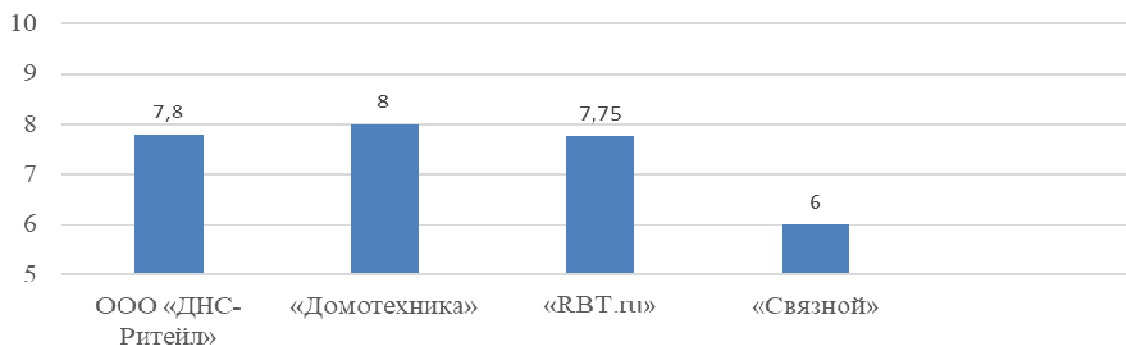


Рис. 1. Средний бал оценки конкурентов ООО «ДНС-Ритейл»

Из данных представленных на рисунке 6 видно, что основными конкурентами «ДНС-Ритейл» являются «Домотехника» и «RVT.ru», к их основным преимуществам можно отнести опыт и квалификация сотрудников, в компании постоянно проводятся личностные тренинги продаж, в ООО «ДНС-Ритейл» данному показателю уделяется недостаточное внимание. Так же у компании конкурента хорошо развито направление работы с потребителями.

Наибольшее значение коэффициента конкурентоспособности наблюдается у «Домотехника», на втором месте находится «ДНС-Ритейл», далее «RVT.ru» и на последнем месте «Связной».

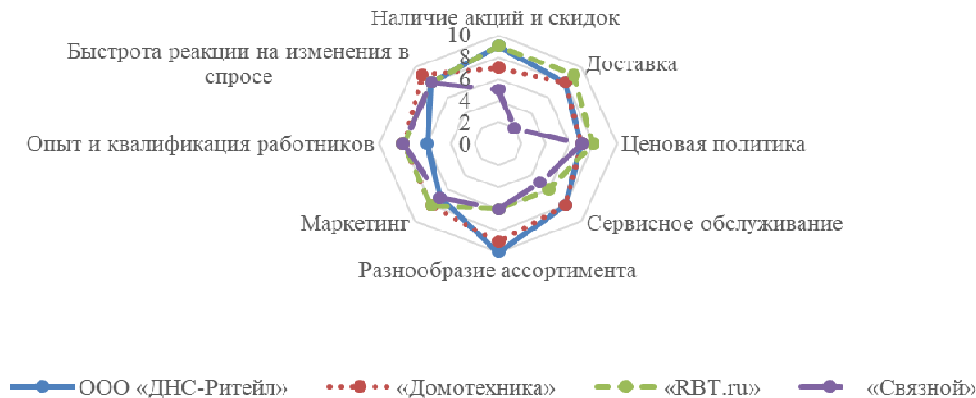


Рис. 2. Многоугольник конкурентоспособности ООО «ДНС-Ритейл»

Мировой рынок ритейла становится более конкурентным. Электронная торговля – один из ключевых драйверов роста ритейла. Так, в Китае за последний год рост составил 52%, В Южной Корее – 41%. Активно растет электронная торговля и в развитых странах – Великобритания +8%, Франция +7%, США и Япония +5%.

Анализ рынка цифровой и бытовой техники в России на 2020 год показывает необходимость внедрения в стратегиях четких конкурентных преимуществ. Касаясь бытовой техники – это снижение издержек и проведение дифференциации товарного ассортимента.

На 2021 год не приводится прогнозов относительно серьезной реструктуризации отрасли. Лидерами остаются ООО «ДНС-Ритейл», «Домотехника» и «RVT.ru». В регионах наблюдается серьезная конкуренция, нередко переходящая на сетевой уровень. Положение ООО «ДНС-Ритейл» на рынке является достаточно устойчивым, но следует стремиться занять лидирующее положение.

Для оценки конкурентоспособности ООО «ДНС-Ритейл» воспользуемся методом экспертных оценок. Как базовые оценочные критерии выбраны 8 показателей. Эти критерии ран-

жированы в соответствии со степенью значимости с точки зрения потребителей. Для оценки базовых критериев экспертами выбрана 10-балльная шкала. Результаты балльной оценки деятельности конкурентов и деятельности ООО «ДНС-Ритейл» отражены в табл. 1.

Таблица 1

Результаты экспертной оценки базовых критериев ООО «ДНС-Ритейл» и ее конкурентов

Критерии	«ДНС-Ритейл»	«Домотехника»	«RBT.ru»	«Связной»
Наличие акций и скидок	9	7	9	5
Доставка	8	8	9	2
Ценовая политика	7	7	8	7
Сервисное обслуживание	8	8	6	5
Разнообразие ассортимента	10	9	6	6
Маркетинг	7	8	8	7
Опыт и квалификация работников	6	8	8	8
Быстрота реакции на изменения в спросе	8	9	8	8
Средний балл	7,8	8	7,75	6

Источник: https://www.testfirm.ru/result/2540167061_ooo-dns-riteyl

Наличие собственного сервиса по ремонту техники тоже большой плюс магазину. Ведь клиенты хотят быть уверены в приобретаемых товарах, и охотнее будут их покупать, если знают, что в случае неисправности технику можно бесплатно отремонтировать. Также, было бы актуальным разработать услугу по упаковке товаров, ведь многие клиенты приобретают технику на подарок родным и близким и им требуется праздничная упаковка. Рассмотрим цены по упаковке товара табл. 2.

Таблица 2

Цены на дополнительные услуги ООО «ДНС-Ритейл»

Услуга	Цена, руб.
Упаковка товара, вес до 3 кг	150
Упаковка крупногабаритного товара, вес 3–5 кг	250
Упаковка крупногабаритного товара, вес 5–10 кг	450

Общими рекомендациями в улучшении конкурентоспособности ООО «ДНС-Ритейл» можно назвать следующие мероприятия.

1) Стоит изучать и быть в курсе самых современных способов рекламы, а иначе можно упустить значимую долю молодых клиентов.

2) Можно дать соответствующую задачу маркетинг-менеджерам ООО «ДНС-Ритейл» – находить, изучать и пробовать новые способы продвижения товаров (телеграм, инстаграмм и т.д.).

3) Следует пытаться удовлетворить запросы максимально различной клиентуры. Не стоит ориентироваться только на покупателей со средним достатком. Даже продавая надёжную и дорогостоящую технику, нужно найти способ сделать её доступной всем, а иначе данный сегмент рынка удовлетворят конкурирующие фирмы.

4) Клиентам со средним достатком нужно постоянно предлагать акции, связывающую несколько товаров в одну покупку, с соответствующей экономией. Четыре товара в чеке – самый дешёвый в подарок, 7 товаров в чеке – два самых дешёвых в подарок (приложение Ж).

5) Даже поддерживая идеальную чистоту в помещении, инвентарь стареет, вся белизна тускнеет, на витринах и стеллажах появляются мелкие дефекты, и всё это создают неприемлемую атмосферу для продаж. Поэтому следует серьёзно подойти к вопросу периодического обновления торгового оборудования ООО «ДНС-Ритейл».

6) Реклама ООО «ДНС-Ритейл» должна быть направлена не только на потенциальных клиентов, но и на удержание старых клиентов. Каждого человека, купившего что-то в магазине, следует заинтересовать в том, чтобы он оставил максимум данных о себе, включая контакты. Таким образом, во-первых – увеличится количество постоянных клиентов благодаря прямой рекламе через смс-рассылку, ещё более перспективна работа с email-рассылкой. Во-вторых – это поможет сформулировать более конкретную базу данных клиентов магазина.

7) В ООО «ДНС-Ритейл» должна быть демонстрационная зона, в которой продавцы будут не только демонстрировать товар магазина, но и всеми своими действиями привлекать клиента к участию. Детям клиентов это тоже понравится. Такую зону можно установить возле кассы.

Анализ рынка цифровой и бытовой техники в России на 2019 показал необходимость внедрения в стратегиях четких конкурентных преимуществ. Касаясь бытовой техники – это снижение издержек и проведение дифференциации товарного ассортимента. Анализ рынка бытовой техники и электроники поднимает ценовые планки до 5 процентов по сравнению с предыдущим периодом. На 2019 год ожидается умеренный рост в отрасли, который будет сдерживаться вынужденным ростом цен и увеличением доли китайских товаров. Лидерами продаж на рынке являются ООО «ДНС-Ритейл» и «Домотехника» и «RBT.ru». Основными конкурентами компании ООО «ДНС-Ритейл» на региональном рынке являются: «Домотехника», «RBT.ru» и «Связной».

1. ООО «ДНС РИТЕЙЛ», Приморский край Владивосток. [Электронный ресурс]. – URL: <https://searchorganization...ooo-dns-ritejl>

2. Стратегия повышения конкурентоспособности предприятия [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.iteam.ru/strategiya...konkurentosposobnosti...i...>

3. Факторы конкурентоспособности предприятия. [Электронный ресурс]. – URL: <https://actually.pro>competitiveness.html>

АНАЛИЗ ДИНАМИКИ, СОСТАВА И СТРУКТУРЫ МАТЕРИАЛЬНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАПАСОВ НА ПРИМЕРЕ АО «ЗАВОД ЖБИ-3», г. АРТЕМ

Е.Н. Ташлыцкая, Н.В. Лукашина

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем. Россия*

Актуальность данной работы считается высокой, так как материально-производственные запасы (МПЗ) являются важной составляющей деятельности каждого предприятия и их учет является необходимым для правильного отражения финансового состояния. Ни одно российское предприятие не обходится без использования материально-производственных запасов (МПЗ) материально-производственных запасов в своей хозяйственной деятельности. Запасы являются один из важнейших факторов обеспечения постоянства и непрерывности воспроизводства. Эту важную роль играют все составные части материального запаса, в том числе товарно-материальные ценности, находящиеся у предприятия отраслей обращения.

Ключевые слова: *материально-производственные запасы, состав запасов, структура запасов, товарно-материальные ценности.*

ANALYSIS OF THE DYNAMICS, COMPOSITION AND STRUCTURE OF MATERIAL AND PRODUCTION STOCKS ON THE EXAMPLE OF JSC "ZHBI-3 PLANT", ARTEM

The relevance of this work is considered high, since material and production stocks (MPZ) are an important component of the activity of each enterprise and their accounting is necessary for the correct reflection of the financial condition. No Russian enterprise can do without the use of material and production stocks (MPZ) of material and production stocks in its economic activities. Stocks are one of the most important factors for ensuring the constancy and continuity of reproduction. This important role is played by all the components of the material stock, including inventory items that are in the company of the branches of circulation.

Keywords: *material and production stocks, stock composition, stock structure, inventory values.*

Производственные запасы – это товарно-материальные ценности, которые целиком потребляются в производственном цикле и полностью переносят свою стоимость на стоимость производимой продукции. Запасы составляют значительный удельный вес не только в составе оборотных активов, но и во всех активах предприятия АО Завод «ЖБИ-3». Это говорит о том, что предприятие испытывает затруднения со сбытом своей продукции, что в свою очередь обусловлено низким качеством продукции, нарушением технологии производства и выбором неэффективных методов реализации. Нарушение оптимального уровня материально-производственных запасов приводит к убыткам в деятельности компании, так как увеличивает расходы по хранению этих запасов, отвлекает из оборота ликвидные средства, увеличивает вероятность обесценения товаров и снижения их потребительских качеств, приводит к потере клиентов.

Цель работы – провести анализ эффективного использования материально-производственных запасов исследуемого предприятия.

Нормативное регулирование учета материально-производственных запасов представлено в табл. 1

Нормативное регулирование учета (МПЗ) материально-производственных запасов

Уровень регулирования	Документы
Федеральные стандарты	Федеральный закон от 06.12.2011 N 402-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2020) «О бухгалтерском учете»[1]
	Налоговый кодекс Ф3 РФ часть 1 от 31.07.1998 № 146 Ф3 (редактирован от 20.04.2021) [2]
	Приказ Минфина России от 15.11.2019 N 180н "Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 5/2019 "Запасы" (вместе с "ФСБУ 5/2019...") (Зарегистрировано в Минюсте России 25.03.2020 N 57837)[3]
Отраслевые стандарты	ГОСТ 25781 – 2018. Межгосударственный стандарт. Формы стальные для изготовления железобетонных изделий.(введен в действие Приказом Росстандарта от 18.06.19. № 313 – ст) из информационного банка «Строительство»[4]

Федеральный закон «О бухгалтерском учете» от 06.12.2011 N 402-ФЗ устанавливает:

- Обязанность ведения бухгалтерского учета экономическими субъектами;
- Перечень объектов бухгалтерского учета;
- Общие требования к организации ведения бухгалтерского учета;
- Понятие учетной политики;
- Инвентаризацию активов и обязательств;
- Состав бухгалтерской (финансовой) отчетности и отчетный период;
- Обязательность проведения внутреннего контроля;
- Регулирование бухгалтерского учета;
- Хранение документов бухгалтерского учета [1].

Налоговый кодекс РФ (часть 1 и 2). от 31.07.1998 № 146 Ф3 (редактирован от 20.04.2021) – Он определяет основы налоговой системы, которые влияют на организацию бухгалтерского учета (в том числе и учета материалов) при определении базы для расчета налогов, так же объекты налогообложения, налоговые правонарушения и ответственность за их совершение. Устанавливает порядок начисления и уплаты отдельных видов налогов [2].

ГОСТ 25781 – 2018. Межгосударственный стандарт. Формы стальные для изготовления железобетонных изделий (введен в действие Приказом Росстандарта от 18.06.19. Разработан структурным подразделением АО "НИЦ "Строительство" – Научно-исследовательским, проектно-конструкторским и технологическим институтом бетона и железобетона им. А.А. Гвоздева научно-исследовательский, проектно-конструкторский и технологический институт бетона и железобетона (НИИЖБ) им. А.А. Гвоздева АО "НИЦ "Строительство"). Внесен техническим комитетом по стандартизации ТК 465 "Строительство". Принят межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 20 декабря 2018 г. N 114-П). Настоящий стандарт распространяется на стальные формы и бортоснастку, предназначенные для изготовления железобетонных и бетонных изделий, конструкций и панелей, плит, блоков, колонн, ферм, свай, балок, ригелей и т.п., и устанавливает требования к формам. [4].

Приказ Минфина России от 15.11.2019 N 180н "Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 5/2019 "Запасы" (вместе с "ФСБУ 5/2019") (Зарегистрировано в Минюсте России 25.03.2020 N 57837) [3].

Состав и структуру материально-производственных запасов можно проанализировать по данным раздела 2 баланса. Цель анализа – проследить изменения в динамике (горизонтальный анализ) и выявить наиболее значимые составляющие (вертикальный анализ). Динамику материально-производственных запасов характеризуют взаимозаменяемые показатели – индекс, темп роста или темп прироста, абсолютный прирост; а структуру – удельный вес (в %) или доля каждой составляющей раздела 2 баланса в итоговой сумме.

Анализ динамики состава и структуры имущества предприятия является первым этапом анализа финансового состояния [5].

Анализ структуры производственных запасов исследуемого предприятия представлен в табл. 2.

Анализ структуры производственных запасов в АО Завод ЖБИ-3» за 2019-2020 годы

В тысячах рублей

Показатели	2019		2020		Изменение	
	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%	Тыс. руб.	%
Запасы – всего	82 278	100	132 098	100	+49 820	-
Запасы, в том числе: Сырье и материалы	42 989	52,2	42 345	32,1	-644	-42
Готовая продукция	35 793	0,4	85 052	64,4	+ 49 259	64
Затраты в незавершенном производстве	3 497	4,3	4 701	3,6	+1 204	-0,7

Как видно из данных таблицы запасы за исследуемый период увеличились на 49 820 тыс. руб. На начало отчетного периода данный показатель составлял 82 278 тыс. руб., а на конец 132 098 тыс. руб. Сырье и материалы уменьшились на 644 тыс. руб. На начало отчетного периода они составляли 42 989 тыс. руб., а на конец 42 345 тыс. руб. Материалы уменьшились за отчетный период в связи с изготовлением новых товаров для завода. Показатели готовой продукции тем временем увеличились на 49 259 тыс. руб. Увеличение готовой продукции произошло из-за уменьшения материалов. Затраты в незавершенном производстве так же увеличились на 1204 тыс. руб.

Структуру запасов за 2019 год можно наглядно рассмотреть на рис. 1.



Рис. 1. Структура запасов АО «Завод ЖБИ-3» за 2019 год

По данным рисунка 1 можно сделать вывод о том, что в структуре запасов за 2019 год наибольшее значение имеет показатель запасы, сырье материалы – составляет 52,2%.

А также готовая продукция составила наименьшее количество процентов – 0,4%. Затраты в незавершенном производстве 4,3%.

Запасы исследуемой организации на 2020 год можно рассмотреть на рис. 2.



Рис. 2. Структура запасов АО «Завод ЖБИ-3 за 2020 год

Структура запасов за 2020 год от структуры запасов за 2019 год претерпела изменения. Наибольшее значение занимает показатель готовой продукции, который увеличился и составил 64,4%. Затраты в незавершенном производстве как в 2019 году составили наименьшее количество процентов – 3,6%. А сырье материалы увеличились. Данные таблицы свидетельствуют об обеспеченности исследуемого предприятия материальными запасами, необходимыми для осуществления своей предпринимательской деятельности.

Одним из направлений анализа является изучение динамики состояния материальных запасов в натуральных единицах измерения и стоимостной оценке по аналитическим данным в разрезе видов материальных ресурсов.

Анализ состояния материальных ресурсов АО «Завод ЖБИ-3» за 2019-2020 года отражен в табл. 3.

Таблица 3

Анализ состояния материальных ресурсов АО «Завод ЖБИ-3» за 2019-2020 года

В тысячах рублей

Наименование материалов	Остаток материалов на 2019 год	Уд. вес.	Остаток материалов на 2020 год	Уд. вес	Изменение(+;-)	
					Тыс. руб.	Уд. вес
Сырье и материалы всего:	42989	100	42345	100	- 644	-
Горюче-смазочные материалы	788	1,8	1213	2,9	4 25	1,1
Цемент	12100	28,1	13500	31,9	1 400	3,8
Щебень	9890	23,0	11796	27,9	1 906	4,9
Песок	19161	44,6	14856	35,1	- 4 305	-9,5
Прочие	1050	2,4	980	2,3	-70	-0,1

Состав материальных ресурсов АО «Завод ЖБИ-3» на 2019–2020 год представлен на рис. 3

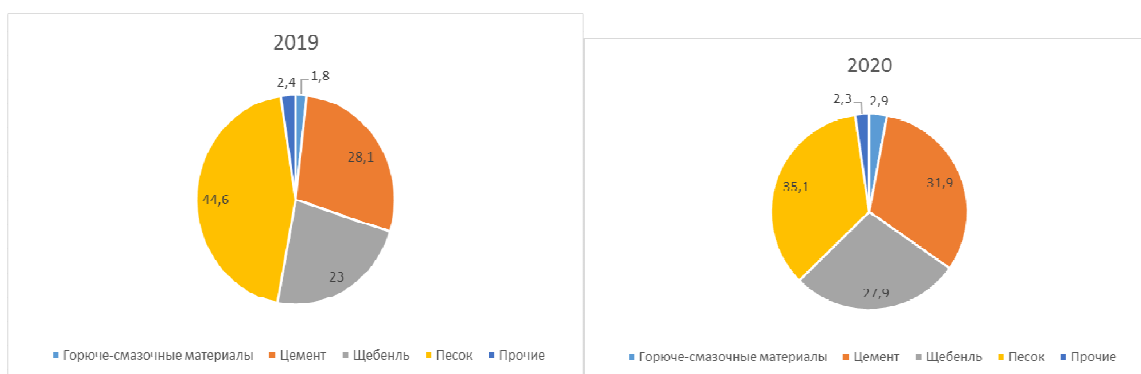


Рис. 3. Состав материальных ресурсов на 2019–2020 год

По данным рисунка 3 видно, в каком количестве находились материалы на 2019 год. В наименьшем количестве представлены горюче-смазочные материалы их показатель составил 788 тыс. руб. Наибольшие показатели составлены из цемента и песка их показатель составляет 12100 тыс.руб и 19161 тыс руб. Так же щебень имеет показатель в виде 9890 тыс.руб. А прочие оставляют 1050 тыс.руб.

В наименьшем количестве представлены горюче-смазочные и прочие материалы их показатель составил 1213 тыс. руб. и 980 тыс. руб.в 2020 году. Наибольшие показатели составлены из цемента и песка их показатель составляет 13500 тыс. руб и 14856 тыс. руб. Так же щебень имеет показатель в виде 11 796тыс. руб. В 2020 году по сравнению с 2019 годом.

Предприятие осуществляет организацию учета материалов традиционным способом. В АО «Завод ЖБИ-3» используются наиболее распространенные формы первичных унифицированных документов.

Также было выяснено, что учет материально-производственных запасов в исследуемой организации не имеет значительных отклонений, нарушений и недостатков и соответствует законодательству.

1. «О бухгалтерском учете»: Федеральный закон от 06 декабря 2011 N 402-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2020) // СПС «КонсультантПлюс». – URL://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/.

2. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая): федеральный закон от 31.01. 1998г. №146-ФЗ(ред. от 20.04.2021) // СПС «КонсультантПлюс». – URL://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_281 65/.

3. Об утверждении Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 5/2019 "Запасы" Приказ Минфина России от 15.11.2019 N 180н (Зарегистрировано в Минюсте России 25.03.2020 № 57837) //СПС «КонсультантПлюс». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_42832/

4. ГОСТ 25781 – 2018. Межгосударственный стандарт. Формы стальные для изготовления железобетонных изделий: утв. Приказом Росстандарта от 18 июня 2019г. № 313 // СПС «КонсультантПлюс».

5. Шермет А.Д. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. – Москва: ИНФРА-М 2018. – 615 с.

ЗАВИСИМОСТЬ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ ОТ КНР В КОНТЕКСТЕ ОБЩИХ ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКО-КИТАЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

А.В. Храменков

учащийся академического лица

Е.А. Ткаченко

преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артем, Россия*

В статье рассматривается актуальная на сегодняшний день проблема экономической зависимости дальневосточного макрорегиона России от Китайской Народной Республики. Проводится анализ влияния пандемии COVID-19 на характер российско-китайских отношений. Сравниваются изменения, произошедшие за последние годы в двухсторонней торговле, туристической отрасли, инвестиционной активности двух стран. Делается вывод о том, что Дальний Восток действительно сильно зависит от Китая по ряду рассматриваемых позиций.

***Ключевые слова:** Дальний Восток, российско-китайские отношения, пандемия COVID-19, торговля, туристический обмен.*

DEPENDENCE OF THE RUSSIAN FAR EAST ON THE PRC IN THE CONTEXT OF GENERAL TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN-CHINESE RELATIONS AT THE PRESENT STAGE

The article examines the current problem of the economic dependence of the Far Eastern macro-region of Russia on the People's Republic of China. An analysis of the impact of the COVID-19 pandemic on the nature of Russian-Chinese relations is carried out. The author compares the changes that have occurred in recent years in bilateral trade, the tourism industry, and investment activity of the two countries. It is concluded that the Far East is indeed highly dependent on China for a number of the considered positions.

***Keywords:** Far East, Russian-Chinese relations, COVID-19 pandemic, trade, tourist exchange.*

За последние два десятилетия Китай стал едва ли не важнейшим стратегическим партнером России. Торговля, инвестиции, военно-техническая кооперация, туризм – вот лишь некоторые сферы, в рамках которых выстраивалось тесное сотрудничество двух стран в 2000 – 2010-е гг. Для нас, как жителей Дальнего Востока, самого близкого и тесно связанного с КНР российского региона, состояние и перспективы российско-китайских отношений представляют особый интерес. Более того, живя в Приморье, мы привыкли к тому, что в наших магазинах постоянно можно найти фрукты и овощи из Поднебесной, большое количество одежды и другой продукции с ярлыком «made in China». Это, в свою очередь, наводит на мысль о том, что Дальний Восток гораздо теснее связан с азиатским соседом, нежели с европейской частью России.

Новизна исследовательской работы обусловлена используемым в процессе ее подготовки статистическим материалом. На основе ресурсов библиотеки eLibrary мы выяснили, что тема развития российско-китайских отношений в условиях пандемии рассматривалась учеными, однако не была очень востребованной, все найденные статьи датируются 2020-м годом. Это говорит о том, что исследователи опирались на оперативные данные весны – лета прошлого года, когда оценить масштабы влияния пандемии на состояние двусторонних от-

ношений было еще довольно сложно. Мы же в своем исследовании опираемся на новейшую официальную статистику, опубликованную по состоянию на март 2021 года.

Гипотеза исследования: предположение о том, что Дальний Восток России экономически зависит от сопредельного Китая.

Цель исследования: проанализировать современный этап российско-китайских отношений с точки зрения социально-экономической зависимости России от Китая (на примере Дальнего Востока РФ).

Задачи исследования:

1. Кратко рассмотреть историю освоения Дальнего Востока России в контексте темы исследования;

2. Выяснить, какое влияние оказала пандемия COVID-19 на характер российско-китайских отношений;

3. Проанализировать особенности российско-китайских отношений в Дальневосточном регионе РФ (на примере Приморского края).

Объект исследования: российско-китайские отношения.

Предмет исследования: экономические отношения России и Китая в дальневосточном регионе РФ.

К основным методам, используемым в ходе данного исследования, относятся анализ литературы, статей из газет, журналов и интернет-источников, анализ статистики и формулирование выводов по полученным данным, представление результатов исследования в графическом виде.

Анализ литературы и исторических документов [1–7] позволил нам выделить несколько ключевых этапов в истории российско-китайского сотрудничества и освоения Дальнего Востока.

1-й этап: середина – вторая половина XVII века. Его главным итогом стало подписание в 1689 г. Нерчинского договора, впервые разграничившего владения государств по Амуру.

2-й этап: середина XIX в. Заключение двух выгодных договоров с Китаем о разграничении территорий: Айгунского и Пекинского. Главным результатом стало закрепление за Россией территории Уссурийского края.

3-й этап: вторая половина XIX – начало XX в. Заселение и хозяйственное освоение русскими юга Дальнего Востока. Несмотря на то, что юридически эти земли уже были частью Российской империи, китайское население продолжало играть существенную роль в социально-экономическом развитии региона. Так, в конце XIX в. здесь проживало около 50 тысяч китайских подданных, а в начале XX в. на территории Приморской и Амурской областей суммарно находилось около 90 тысяч китайцев.

Таким образом, можно сделать вывод, что «китайский» фактор играл существенную роль в развитии региона, особенно если учитывать, то обстоятельство, что русское население Дальнего Востока на рубеже XIX – XX вв. было еще очень малочисленным: 223 тыс. в Приморской области и 120 тыс. в Амурской по данным переписи 1897 года.

Более того, в сознании граждан КНР российский Дальний Восток до сих пор продолжает оставаться чем-то «своим», исконным, о чем свидетельствует тот факт, что в Китае многие называют Владивосток традиционным названием Хайшенвей (海参威, «бухта трепанга»), а Приморье – Хэй-Хан-Ше («Северная провинция»), в то время как названия других русских городов на китайском звучат почти так же, как и на русском языке (например, Москва).

Российско-китайские отношения и влияние пандемии COVID-19 на их развитие

Основываясь на данных, полученных из официальных источников, мы провели сравнительную характеристику динамики российско-китайских отношений по ряду позиций: товарооборот двух стран, торговля услугами, инвестиции, туристические потоки.

Товарооборот РФ и КНР за 2018–2020 гг.

Внешняя торговля Российской Федерации с Китайской Народной Республикой (миллионов долларов США)											
Условные обозначения: О – оборот, Э – экспорт, И – импорт											
2018 г.			Доля в обороте, %	2019 г.			Доля в обороте, %	2020 г.			Доля в обороте, %
О	Э	И		О	Э	И		О	Э	И	
108283,5	56 065,5	52218,0	15,7	110918,6	56791,6	54127,0	16,6	103969,2	49061,0	54908,2	18,3

Источник: официальные данные Росстата. URL: <https://rosstat.gov.ru>

На основе приведенных данных видно, что товарооборот двух стран вырос в 2019 году по сравнению с 2018-м на 2,5%, соответственно выросли показатели экспорта и импорта. В 2020 году оборот упал на 6,7%, резко упал экспорт (на 14,4%), однако незначительно вырос импорт (на 1,4%). Кроме этого, если в 2018 – 2019 гг. сальдо внешнеторгового баланса России было положительным, то в 2020 г. стало отрицательным (импорт превысил экспорт на 5 млрд. долларов), что, на наш взгляд, объясняется не столько закрытием границ, сколько общим спадом производства в России и необходимостью покрывать товарный дефицит за счет ввоза товаров из-за рубежа.

Представляет интерес анализ товарной структуры торговли между странами. Были использованы данные Федеральной таможенной службы, но не в разрезе отдельных стран (такая информация отсутствует), а общий анализ структуры экспорта / импорта РФ (табл. 2)

Таблица 2

Товарная структура внешней торговли РФ за 2020 год

Показатели	Экспорт		Импорт	
	Тыс. долл. США	В процентах к итогу	Тыс. долл. США	В процентах к итогу
Всего, в том числе	336 393 780,3	100	231 429 510,9	100
минеральные продукты	172 196 775,9	51,2	4 407 334,8	1,9
металлы, драгоценные камни и изделия из них	65 237 180,1	19,4	16 616 098,7	7,2
машины, оборудование и транспортные средства	25 052 555,6	7,4	110 205 209,8	47,6
продукция химической промышленности, каучук	23 915 322,2	7,1	42 403 175,4	18,3
продовольственные товары и сельскохозяйственное сырье (кроме текстильного)	29 616 043,9	8,8	29 717 237,5	12,8

Источник: официальные данные ФТС. URL: <https://customs.gov.ru/>

Как видим, российский экспорт имеет ярко выраженную сырьевую ориентацию, в то время как в импорте преобладает готовая продукция, особенно машины и оборудование. Сохранение такой ситуации представляется нежелательным, потому что доходность сырьевого экспорта очень сильно зависит от мировых цен на сырье, а высокая доля готовой продукции в импорте может привести к сильной зависимости от ввоза иностранных товаров, а также мешать развитию отечественного производства.

Аналогичную ситуацию, т.е. снижение показателей, мы можем наблюдать и в области инвестирования. Особенно резко упала инвестиционная активность России в Китае (табл. 3, 4).

Таблица 3

**Прямые инвестиции в РФ Китайской Народной Республикой (в млн долл. США)
в 2018–2020 гг.**

2018 г.					2019 г.					2020 г.		
I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	Всего	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	Всего	I кв.	II кв.	III кв.
-10	18	-44	24	-12	115	10	-36	47	136	-70	58	-9

Таблица 4

Прямые инвестиции в КНР Российской Федерацией (в млн долл. США) в 2018–2020 гг.

2018 г.					2019 г.					2020 г.		
I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	Всего	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	Всего	I кв.	II кв.	III кв.
2	4	6	23	35	9	12	18	5	43	1	1	1

Источник: официальные статистические данные ЦБ РФ. URL: <http://www.cbr.ru/statistics>

Анализ данных по торговле услугами между двумя странами позволяет сделать два основных вывода (табл. 5). Во-первых, оборот услуг резко упал в 2020 г. по сравнению с 2019 г. (несмотря на то, что данные по IV кварталу 2020 г. пока недоступны, маловероятно, что объем поставленных услуг за этот период сможет перекрыть существующую на данный момент разницу – более 3,5 млрд долларов). Во-вторых, если в 2018 и 2019 г. сальдо платежного баланса было положительным, то есть экспорт услуг из России преобладал над импортом, то в 2020 г. наметилась обратная тенденция. На наш взгляд, это свидетельствует о том, что российская экономика оказалась более подвержена кризису, нежели китайская, которая столкнулась с пандемией раньше, однако КНР смогла и раньше выйти из острой фазы «ковидного» кризиса.

Таблица 5

Торговля услугами между Россией и КНР (в тыс. долл. США)

Год	Экспорт	Импорт	Оборот	Сальдо
2018	3 132 671	2 737 576	5 870 247	395 095
2019	4 044 811	3 651 909	7 696 720	392 901
2020 (I – III кв.)	1 751 406	2 128 644	3 880 050	-377 238

Источник: официальные статистические данные ЦБ РФ. URL: <http://www.cbr.ru/statistics>

Еще один немаловажный аспект отношений двух стран – туристический обмен (табл. 6). Ожидаемо, что туристообмен резко упал в 2020 году, соответственно в 24 и 16,5 раз по сравнению с 2019 годом.

Таблица 6

Туристический обмен между РФ и КНР в 2018–2020 г.

Показатели	2018 г.	2019 г.	2020 г. (I – III кв.)
Число въездных туристических поездок граждан Китая в Россию (тыс.)	1690	1883	79,225
Число выездных туристических поездок граждан России в Китай (тыс.)	2018	2334	142,132

Источник: официальные статистические данные Федерального агентства по туризму. URL: <https://tourism.gov.ru/contents/statistika/>

Особенности российско-китайских отношений в дальневосточном регионе РФ (на примере Приморского края)

Обратимся к характеристике отношений двух стран в дальневосточном регионе (табл. 7). Удельный вес КНР в торговле с Приморьем составляет в 2020 г. 52,3%, что говорит о том, что Китай – главный торговый партнер для нашего региона.

Таблица 7

Товарооборот между Приморским краем и КНР в 2018–2020 гг. (в тыс. долл. США)

Показатели	Экспорт	Импорт	Товарооборот	Удельный вес
2018	1 373 354,5	2 627 181,3	4 000 535,8	52,9
2019	1 425 625,7	2 813 661,7	4 239 287,4	45,7
2020	1 294 983,8	2 856 770,1	4 151 753,9	52,3

Источник: официальные статистические данные Агентства международного сотрудничества Правительства Приморского края. URL: <https://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/inter/foreign-trade/report/index.php>

Пандемия оказала влияние на падение товарооборота, однако незначительно (по сравнению с 2019 г. он упал на 2,1%, экспорт на 9,2%, импорт вырос на 1,5%). Важнее то, что в сравнении с российско-китайской торговлей в целом, где разница между экспортом и импортом незначительна, здесь мы наблюдаем по каждому году двукратное превышение ввоза над вывозом. Говорит ли это о зависимости Приморья от Китая? Для более аргументированного ответа на этот вопрос обратимся к товарной структуре торговли (табл. 8).

Таблица 8

Товарная структура торговли между Приморским краем и КНР в 2018–2020 г. (в тыс. долл. США)

Наименование товара	2018 год		2019 год		2020 год	
	Э	И	Э	И	Э	И
Продовольственные товары и сырье	1 513 044,2	715 439,2	1 600 015,3	738 533,2	1 742 927,3	537 352,9
Минеральные продукты	715 266,2	51 522,7	741 193,7	46 946,0	318 199,0	93 225,0
Текстиль, текстильные изделия и обувь	1 647,3	231 539,8	1 121,0	222 882,2	6 845,7	312 531,0
Металлы и изделия из них	217 002,2	162 286,9	294 335,9	352 815,8	146 465,3	299 248,5
Машиностроительная продукция	421 997,6	1 997 027,1	977 388,3	2 963 153,1	109 410,0	3 011 071,8
Продукция химической промышленности, каучук	42 659,3	461 704,8	38 638,9	479 136,6	37 609,3	451 642,9

Источник: официальные статистические данные Агентства международного сотрудничества Приморского края. URL: <https://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/inter/foreign-trade/report/index.php>

Как видим, в целом структура торговли коррелирует с общероссийскими тенденциями, т.е. сырьевой экспорт занимает значительную долю в торговле. В то же время в импорте за последние 3 года неизменно первую строчку занимают поставки машиностроительной продукции. Однако более показателен с точки зрения гипотезы исследования иной момент: в 2020 году по сравнению с 2019 г. импорт продовольственных товаров и сырья упал на 27,8%. Достаточно вспомнить, какая ситуация сложилась на рынке продовольствия весной 2020-го года, когда после закрытия границ с Китаем в приграничных регионах с полок магазинов исчезли овощи, а оставшиеся на прилавках стали стоить неприлично дорого. Цены на огурцы достигали 400-450

рублей, помидоры – 400-700 рублей [3]. Товар из Поднебесной пришлось замещать продукцией из Ирана, Израиля, Турции, Казахстана, Узбекистана, которая оказалась дороже.

Были проанализированы данные по количеству граждан Китая, посетивших Приморский край, и жителей Приморья, выезжавших в Поднебесную за последние три года (табл. 9).

Таблица 9

Численность граждан КНР, въехавших на территорию Приморского края, и жителей Приморья, выехавших в КНР в 2018 – 2020 гг.

Сведения о количестве граждан Китая, посетивших Приморский край					
2018 год		2019 год		2020 год	
Цель визита		Цель визита		Цель визита	
Деловая	Туризм	Деловая	Туризм	Деловая	Туризм
68696	227041	69294	251135	4115	6264
Сведения о количестве жителей Приморского края, посетивших Китай					
2018 год		2019 год		2020 год	
Цель визита		Цель визита		Цель визита	
Деловая	Туризм	Деловая	Туризм	Деловая	Туризм
5998	182239	10013	292775	563	12460

Источник: официальные статистические данные Агентства по туризму Приморского края. URL: <https://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/departments/tourism-pk/plany-i-otchety-departamenta.php>

«Ковидный» кризис не обошел стороной и туристообмен между странами, по сравнению с 2019 годом число туристов, приехавших в регион в 2020 году, уменьшилось в 40 раз, количество приморских туристов в Китае – в 23,5 раза. Также стоит отметить, КНР – один из главных «поставщиков» иностранных туристов в Приморский край (в 2018 г. – первое место, в 2019 г. – второе после Республики Корея). Аналогичная ситуация и с выездным туризмом. Здесь Китай – безоговорочный лидер. При этом стоимость путевок в Поднебесную для путешественников из нашего региона варьируется от 3 – 4 тысяч рублей (приграничный Суйфэньхэ, 3 – 5 дней) до 30 тысяч рублей (курортная Санья, 8 дней) [8]. Естественно, при таком уровне цен многие жители Дальнего Востока предпочитают отдыхать именно в КНР, а не в России или других государствах.

Выводы

На основе проведенного исследования мы пришли к следующим выводам:

1) Дальний Восток России, с учетом особенностей его истории и освоения, имеет прочные связи с сопредельным Китаем.

2) Кризис 2020 года негативно повлиял на экономическое сотрудничество России и Китая по всем рассматриваемым параметрам (товарооборот – по экспорту, торговля услугами, туристообмен).

3) Приморский край имеет устойчивые экономические связи с КНР, на которые также оказала влияние пандемия COVID-19. Отрицательное сальдо торговли между регионом и Китаем свидетельствует, что Приморье в значительной степени зависит от поставок из соседнего государства, что ярко продемонстрировала продовольственная паника весны 2020 года. Кроме этого, туристическая отрасль края также сильно ориентирована на Поднебесную. Считаем, что гипотеза нашего исследования подтвердилась.

1. Айгунский договор между Россией и Китаем о границах и взаимной торговле [Электронный ресурс]. – URL: <https://web.archive.org/web/20160610095100/http://www.oldchita.org/documents/6-xixc-documents/315-1858aihun.html/> (дата обращения: 19.01.2021).

2. Артемьев А.Р. Спорные вопросы пограничного размежевания между Россией и Китаем по Нерчинскому договору 1689 г. Сибирь в XVII–XX веках. [Электронный ресурс]. – URL: <http://zaimka.ru/artemiev-frontier/> (дата обращения: 13.01.2021).
3. Бондаренко А. Огурец подхватил вирус 19.02.2020 [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2020/02/19/reg-dfo/prekrashchenie-importa-ovoshchey-iz-kitaia-vzvintilo-ceny-na-dalnem-vostoke.html> (дата обращения: 20.01.2021).
4. Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье [Электронный ресурс]. – URL: <https://elib.rgo.ru/handle/123456789/213172> (дата обращения: 12.01.2021).
5. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.) [Электронный ресурс]. – URL: <https://na5ballov.pro/lib/kray/3482-istoriya-dalnego-vostoka-sssr-tom-2-istoriya-dalnego-vostoka-sssr-v-epohu-feodalizma-i-kapitalizma-xvii-v-fevral-1917-g.html> (дата обращения: 14.01.2021).
6. Пекинский договор [Электронный ресурс]. (дата обращения: 15.01.2021).
7. Плохих С. В., Ковалева З. А. История Дальнего Востока России [Электронный ресурс]. – URL: <http://window.edu.ru/resource/956/40956/files/dvgu077.pdf> (дата обращения: 20.01.2021).
8. Туры в Китай из Приморского края [Электронный ресурс]. URL: <https://www.farpost.ru/primorskii-krai/rest/china/> (дата обращения: 20.01.2021).

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ В ЖИЗНИ ЧЕЛОВЕКА: ПЕРСПЕКТИВЫ И ТРУДНОСТИ

А.К. Шелепов
бакалавр
Н.И. Ематина
преподаватель

*Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»
Артём. Россия*

Проблема исследования данной темы определена резким научным прогрессом в области искусственного интеллекта. Уже сейчас искусственный интеллект занял нишу автоматизации многих областей жизни человека. Компьютеры распознают лица, прогнозируют дорожную ситуацию, предупреждают о проблемах со здоровьем.

***Ключевые слова:** искусственный интеллект, развитие ИИ, хронология развития ИИ, применение ИИ в жизни человека, автоматизация отраслей*

ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN HUMAN LIFE

The problem of studying this topic is determined by the sharp scientific progress in the field of artificial intelligence. Even now, artificial intelligence has occupied the niche of automating many areas of human life. Computers recognize faces, predict traffic conditions, and warn of health problems.

***Keywords:** artificial intelligence, AI development, timeline of AI development, AI application in human life, industry automation*

Искусственный интеллект – особое свойство интеллектуальной системы совершать функции, которые считаются присущими человеческому разуму. Это наука, главной целью которой является создание программного обеспечения, наделенного интеллектуальными навыками. Джон Маккарти – американский информатик, являющийся создателем такого термина как «Искусственный интеллект», говорил, что определение искусственного интеллекта не связано напрямую с пониманием интеллекта у человека. Согласно его словам, разработчики искусственного интеллекта вольны использовать методы, не имеющиеся у людей, если это позволит решить конкретную проблему. В пояснение к своим словам Маккарти говорит: «Проблема состоит в том, что пока мы не можем в целом определить, какие вычислительные процедуры мы хотим называть интеллектуальными. Мы понимаем некоторые механизмы интеллекта и не понимаем остальные. Поэтому под интеллектом в пределах этой науки понимается только вычислительная составляющая способности достигать целей в мире»

Машинное обучение – этот термин впервые был использован в 1959 году Артуром Самуэлем, исследователем в области ИИ, изобретателем первой в мире самообучающейся компьютерной игры в шашки. Машинное обучение – центральный раздел о науки искусственного интеллекта. Данный метод анализа данных, позволяет автоматизировать создание и дальнейшее построение аналитической модели. Эта отрасль основана на идее, что системы могут обучаться согласно полученным данным, выявляя закономерности, по которым будет принято решение с минимальным вмешательством человека. Для принятия решений, машине необходимы три фундаментальные вещи:

1. Алгоритм – специально написанная программа, которая сообщает компьютеру его действие и источник данных.

2. Набор данных – примеры, на которых будет проводиться обучение, такими данными могут быть, например видео, картинки, текст и так далее.

3. Признаки — это основное отличие машинного обучения от других подходов создания искусственного интеллекта, так как в основу этого метода входит так называемое «Обучение без учителя», то есть компьютер сам должен выявить отличительные признаки одного объекта от другого, согласно входным данным.

Основные этапы изучения и развития искусственного интеллекта:

1950 г. – создание А. Тьюрингом теста, в котором происходило общение человека с собеседником посредством чата, одним собеседником был другой человек, а вторым компьютер, целью компьютера было выдать себя за человека, в большинстве случаев человек определял, что общается с компьютером, но были и случаи, когда компьютеру удавалось выдать себя за человека.

1969 г. – начало развития робототехники, создание первого в мире универсального робота Фредди.

1970 г. – посадка на лунную поверхность лунохода, самоходного аппарата, управляемого дистанционно.

1970 г. – создание системы, которая производит анализ симптомов заболеваний крови и дает рекомендации по лечению.

1982 г. – разработка первой системы распознавания речи.

1997 г. – компьютер играет в шахматы с Гарри Каспаровым и выигрывает его.

2009 г. – создание поисковой системы, которая умеет распознавать естественные речевые запросы.

2010 г. – использование ИИ в приложениях и устройствах.

2011 г. – выход Siri, голосового ассистента, разработанного компанией Apple

2017 г. – ИИ на Amazon делает 40% продаж, оценивая товары, которые покупатели купят с самой наибольшей долей вероятности (рис.).

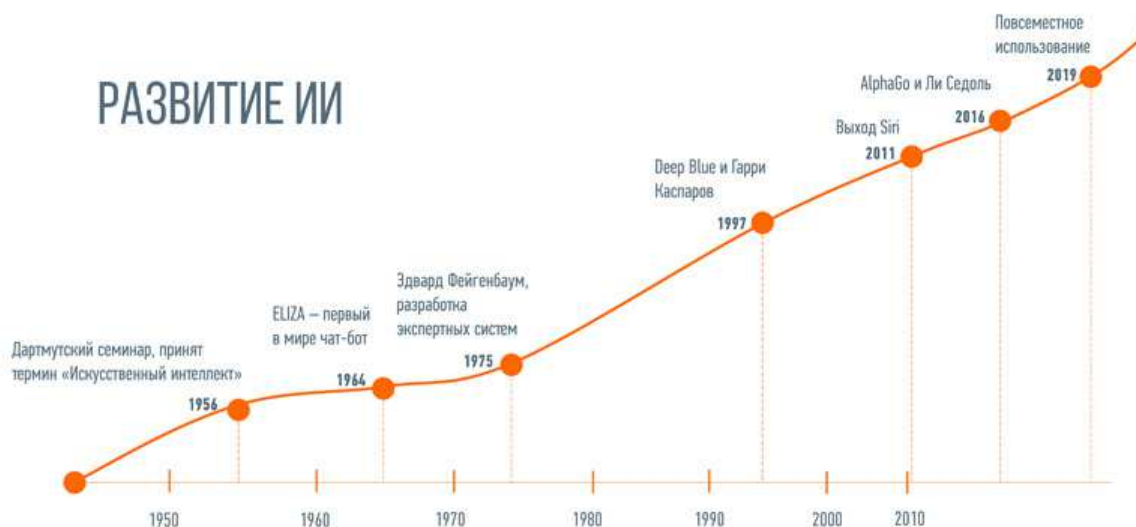


Рис. Развитие искусственного интеллекта

Применение искусственного интеллекта в реальной жизни:

1. Голосовой Ассистент – алгоритм, который умеет не только воспринимать голосовые команды, но и выполнять те же самые команды для различных устройств. С каждым днем развитие голосовых ассистентов улучшается, так как разработчики данного ПО пытаются захватить как можно больше сфер деятельности человека.

2. Распознавание лиц – использование нейросетей в программах для безопасности позволило сделать системы, способные распознавать с помощью сенсоров лицо, они выполняют обработку данных и в случае, если все в порядке, разрешают доступ. Впервые, компания Apple популяризировала данную технологию в своем продукте – iPhone X.

3. Фотофильтры – программы, основанные на алгоритмах машинного обучения, способные обработать фотографию, наложив на нее различные фильтры. На данный момент существует огромное количество таких программ и с каждым годом технология развивается.

4. Творчество – способность писать тексты, картины и мелодии доступна с недавнего времени не только человеку. Например ИИ, разработанный компанией Microsoft может нарисовать картинку по ее текстовому описанию. А исследователи из Нью-Джерси изобрели систему, которая выработала собственный художественный стиль.

5. Транспорт – технологии ИИ в транспортной отрасли позволяют производить мониторинг состояния дорог, автономное вождение, обнаружение пешеходов и объектов в непредвиденных местах, по мнению многих разработчиков искусственного интеллекта для автопилотов, в скором будущем автомобили смогут самостоятельно передвигаться по транспортным линиям без всякого присутствия человека, контролирующего поведение автомобиля

Главный тезис против искусственного интеллекта. Несмотря на позитивные качества искусственного интеллекта, важно обратить внимание и на проблемы, препятствующие его развитию. На нашем этапе развития технологий невозможно создать обучаемую систему (такую, которая постоянно бы улучшала точность выходных данных в ответ на неизвестные входные), где объем входных неизвестных данных превосходит 50% от объема имеющихся, на основе которых будет происходить обучение, а их качество имеет бесконечную градацию признаков между двумя любыми элементами. Главные преграды:

1. Алгоритмический предел
2. Нет возможности для многопрофильной специализации, которая бы противоречила сама себе
3. Невозможность опираться на статистику и предположения, потому что они тем менее объективны, чем более выходят из имеющегося контекста
4. Невозможно создать абстрактный или интуитивный алгоритм, так как абстракция и интуиция основаны на неизвестном, в свою очередь алгоритм принимает только понятные команды
5. Бесконечное обучение ИИ не будет делать его лучше, так как оно только будет двигать его по кругу и переобучать, из-за того, что критерием эффективности решений служит только конкретная ситуация, а несколько таких ситуаций способны противоречить самим себе.

Подводя итоги по вышесказанному, можно заключить, что создание автономного, самостоятельного искусственного интеллекта, возможно при условии, если вы обладаете всеми метафизическими знаниями (также знаниями о будущем) и знаете, как разрешить абсолютно любое противоречие. На данный момент искусственный интеллект тесно связан с уровнем развития компьютерной техники, от чего его прогресс является ограниченным, согласно имеющимся на сегодняшний день вычислительным технологиям.

1. Invlab [Электронный ресурс] – <https://invlab.ru/tekhnologii/budushhee-iskusstvennogo-intellekta/>

2. StrongAI – <https://nushtaev.minddn.com/ai-bf70d0f1e41>

3. Что такое ИИ – <https://theoryandpractice.ru/posts/17550-chto-takoe-iskusstvennyy-intellekt-ii-opredelenie-ponyatiya-prostymi-slovami>

4. Машинное обучение – https://zen.yandex.ru/media/merion_networks/mashinnoe-obuchenie-chto-eto-takoe-i-pochemu-eto-vajno-5ed5565cb5791b5740297b25

5. SkillBox статья об ИИ – https://skillbox.ru/media/code/iskusstvennyy_intellekt_mashinnoe_obuchenie_i_glubokoe_obuchenie_v_chyem_raznitsa/