

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Владивостокский государственный университет»

НАУКА, МЕНЯЮЩАЯ ЖИЗНЬ

Сборник материалов национального научного форума
магистрантов, аспирантов и молодых учёных

(г. Владивосток, 2025 г.)

Под общей редакцией
канд. пед. наук Г.В. Петрук

Владивосток
Издательство ВВГУ
2025

УДК 001.8
ББК 72.5я431
НЗ4

НЗ4 Наука, меняющая жизнь : сборник материалов национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных (г. Владивосток, 2025 г.) / под общ. ред. канд. пед. наук Г.В. Петрук ; Владивостокский государственный университет ; Электрон. текст. дан. (1 файл: Мб). – Владивосток: Изд-во ВВГУ, 2025. – 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.

ISBN 978-5-9736-

В сборнике представлены доклады по основным направлениям работы национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных, состоявшегося во Владивостокском государственном университете 2025 года: экономика; юриспруденция; социология; психология; менеджмент; туризм и экология; международные отношения; технические науки.

Для аспирантов, ученых, занимающихся вопросами международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе, представителей власти и бизнеса.

УДК 001.8
ББК 72.5я431

Электронное научное 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-

© Под общ. ред. канд. пед. наук Г.В. Петрук, 2025

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет», оформление, 2025

В авторской редакции

Компьютерная верстка М.А. Портновой

Владивостокский государственный университет

690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41
Тел./факс: (423)240-40-54
Подписано к использованию 2025 г.

Объем Мб. Усл.-печ. л. 58,21.
Уч.-изд.л. 41,77. Тираж 300 (I–25) экз.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Андронов З.С., Галимзянова К.Н.</i> Разработка платформы управления данными.....	7
<i>Антонов Т.А.</i> Обеспечение экологической безопасности атмосферного воздуха на пограничных автопереходах Приморского края	10
<i>Атабаева С.А.</i> Экологический мониторинг состояния бактериопланктона в Охотском море в Западно-Камчатском регионе.....	15
<i>Баженова И.Р.</i> Профессиональный стресс у представителей разнотипных профессий.....	20
<i>Базылев А.А., Метляева Т.В.</i> Территориальная идентичность в контексте исследования имиджа г. Владивостока	24
<i>Баркина Н.В., Мазитова Н.В.</i> Развитие координационных способностей у детей с лёгкой умственной отсталостью средствами водных видов спорта (адаптивное плавание, водное поло, фридайвинг, аквааэробика)	35
<i>Баяндин Е.Ю.</i> Методы повышения конкурентоспособности автосалонов.....	39
<i>Беглова И.А., Слесарчук И.А.</i> Исследование системы мотивации персонала сервисных служб аэропортового предприятия	43
<i>Братчиков В.В.</i> Анализ методов перевозки высоковязких нефтепродуктов с помощью железнодорожного транспорта	47
<i>Бурцев А.Д.</i> Термостойкая ткань КТ-11 в качестве внешней защиты вертикальных стальных резервуаров	51
<i>Бусыгина Ж.А.</i> Российские студенческие отряды и профессиональное развитие молодёжи.....	61
<i>Василевская Е.А., Макарова В.Н.</i> Оценка риска здоровья населения при воздействии источников загрязнения атмосферного воздуха отходоперерабатывающего предприятия .	65
<i>Винокурова В.Д., Тунгусова Е.В.</i> Северный морской путь в новой реальности: логистические стратегии России и перспективы развития	69
<i>Войтович Е.Н., Черемискина И.И.</i> Психологические трудности родителей в период адаптации приемного ребенка.....	74
<i>Волкова Е.И.</i> Оптимизация процесса организации мультимодальной перевозки на основе создания цифровой экосистемы.....	79
<i>Брюзгин И.А., Волынчук Я.А.</i> Анализ развития сферы физической культуры и спорта на территории Надеждинского сельского поселения: проблемы и перспективы	84
<i>Ворожбит К.К., Чернявская В.С.</i> Образ будущего у современного подростка	87
<i>Ворожцов В.А.</i> Автоматизированное выявление патологий мозга на КТ-снимках с помощью нейросетей и визуализации GRAD-CAM.....	91
<i>Воронина Ю.С.</i> Особенности оценки платежеспособности клиентов-лизингополучателей ...	95
<i>Герейчук Н.В.</i> Типология психологических проблем лиц, переживающих кризис середины жизни, в контексте определения стратегии психологического консультирования	99
<i>Гокоева Е.И.</i> Прецедентное имя Хуа Мулань	104
<i>Горбунов К.С.</i> Разработка прогностической модели для оценки риска развития фибрилляции предсердий после кардиохирургического лечения у пациентов с инфарктом миокарда с подъёмом сегмента ST (STEMI).....	107
<i>Грунская Е.М.</i> Отношение студенческой молодёжи к созданию семьи	111
<i>Данилов Л.А.</i> Электрические пылеуловители в качестве перспективной технологии для снижения экологической опасности предприятий нефтехимии и нефтепереработки.....	114
<i>Доброва А.А.</i> Влияние динамики ключевой ставки на сферу лизинга: анализ текущих тенденций.....	121
<i>Долгая Е.П.</i> Специфика системы оценивания в рамках электронного учебного курса: практический опыт.....	124
<i>Дубина Т.К., Шакин С.И., Каравайцева В.А.</i> Лидерство в школьной среде и его специфика	128

Дудченко Е.Д. Оценка квалификационных дефицитов в подготовке студентов среднего профессионального образования 43.02.16 Туризм и гостеприимство (на примере направленности «Туроператорские и турагентские услуги»).....	132
Дымова М.Н., Шпакова У.Г., Молодых В.И. Китайский Сленг	138
Егорова Е.Р., Столярова В.К. Современное состояние рынка гостиничных услуг г. Владивостока.....	141
Жовтун Д.Ю., Щипачева А.П. Цифровизация автотуризма: как информационные подходы меняют опыт путешествия на автодомах	148
Журба К.П. Загрязнение атмосферного воздуха в морских портах г. Владивостока.....	152
Заикина А.Э. Объекты гастрономического туризма: классификация, характеристика и роль в развитии дестинаций.....	157
Закоряева Х.В., Пантюхина С.С., Тузова Д.В., Самсонова В.С., Фуркало Е.В., Бородуля В.А. Коммуникативные навыки у школьников среднего звена (на примере учеников 6-го класса МБОУ СОШ №11 г. Владивостока)	163
Захаркина Е.А. Проблемы и вызовы в деятельности Германской службы академических обменов (DAAD) на постсоветском пространстве в периоде за 2000-2020 год. Перспективы дальнейшего сотрудничества	168
Заикина Д.С., Макарова В.Н. Нормирование потока туристов при проектировании экологических троп с целью сохранения природных ресурсов на особо охраняемых природных территориях.....	171
Зорикова Е.В. Русский транзит: геополитический анализ перспектив и рисков российско-китайских арктических проектов в условиях трансформации международных отношений в Заполярье.....	174
Иванов К.В., Соболевская Е.Ю. Методы обнаружения выбросов в банковских данных.....	178
Латкина А.А. Разработка многофакторной модели диагностики заболеваний головного мозга на основе КТ-изображений и дополнительных фильтров	183
Карсаков К.Б., Тконников С.М., Тунгусова Е.В. Нефть в движении: эволюция управления рисками от античности до цифровой эры	187
Катамадзе Г.М., Волынчук Я.А. Оптимизация логистических процессов в региональном транспортном комплексе	192
Ким И.А. Нематериальные активы в свете новых стандартов: трансформация учета и практические аспекты	195
Кисель К.В., Прибытько Д.И., Ивельская Н.Г. Мастер-планирование – потенциальный ресурс пространственного развития муниципалитетов	199
Ковалёва Е.Д. Волонтерство как социальное явление среди молодежи	208
Козлов Д.В., Рахманова М.С. Оценка и повышение уровня конкурентоспособности предприятия на примере организации ООО «Тайм Лизинг»	213
Колесников Е.С., Завалин Г.С., Галимзянова К.Н. Оптимизация соединений таблиц в SQL-запросах в рамках распределенной среды	215
Колесник А.Е. Онлайн-образование в современной жизни среди студентов	218
Колчанова Е.С., Белоглазова В.А. Сравнительный анализ эффективности региональных программ поддержки семей в контексте демографической динамики	223
Конев Н.Д., Волынчук Я.А. Реализация программно-проектного метода управления в сфере высшего образования	231
Коновалов А.А. Особенности разработки бизнес-плана для малого и среднего бизнеса в России	235
Коновалова А.В., Шеньо Ю.В., Юрченко Н.А. Основные тенденции развития логистической отрасли в Приморском крае	239
Косарева А.В., Шидловский А.Р., Яковлева А.А., Белик Е.В. Социальный паспорт территорий: понятие, преимущества, направления использования	246
Кошель Е.Р. Оценка влияния применений методологий Agile в деятельности логистических компаний.....	253

3. Шичкин И.А., Умнов В.А. Современные тенденции развития малого и среднего предпринимательства в России / Экономика, предпринимательство и право. – 2025. – № 1. – Первое экономическое издательство – URL: <https://1economic.ru/lib/122513> (дата обращения: 01.06.2025).

4. Минэкономразвития. Данные о занятости в секторе малого и среднего предпринимательства – URL: <https://www.economy.gov.ru/> (дата обращения: 01.06.2025).

5. Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство: национальный проект. Аналитический отчёт о результатах и планах по развитию малого и среднего бизнеса в России. – URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/np_proizvoditelnost_truda/ (дата обращения: 01.06.2025).

УДК 332.143

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

А.В. Коновалова, бакалавр

Ю.В. Шеньо, магистрант

Н.А. Юрченко, канд. экон. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет
Владивосток. Россия*

Аннотация. Реализация потенциала логистической отрасли в Приморском крае имеет большое значение не только для Дальневосточного региона, но и для России в целом. В статье проанализировано текущее состояние логистической отрасли в Приморском крае, связанные с цифровизацией отрасли, обеспечением ее кадровым потенциалом и другие.

Ключевые слова: развитие логистической отрасли, региональная экономика, кадровый потенциал.

MAIN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE LOGISTICS INDUSTRY IN PRIMORSKY KRAI

Abstract. The realization of the potential of logistics activity in Primorsky Krai is of great importance not only for the Far East region, but also for Russia as a whole. The article analyzes the current state of the logistics industry in Primorsky Krai, related to the digitalization of the industry, providing it with human resources, and others.

Keywords: logistics industry development, regional economy, human resources potential.

За последние несколько лет международный рынок грузоперевозок столкнулся с рядом значительных изменений, что, в свою очередь, естественным образом повлияло на логистическую деятельность. Больше всего проблем было вызвано в связи со сдвигом геополитической обстановки и введением санкций стран Запада, которые стали основной причиной пересмотра всех отлаженных логистических процессов. На данный момент основной вектор движения логистики уже выведен в Азиатско-Тихоокеанский регион, что автоматически делает его привлекательным для развития.

С реализацией программы «поворота на Восток» роль Дальневосточного региона значительно возросла, но особое внимание стоит уделить Приморскому краю. С 2018 года Владивосток является столицей Дальневосточного федерального округа (ДФО), что повышает актуальность вопроса о развитии региона как экономического центра. В связи с географическим положением и близости к основным экономическим партнёрам России, значительная доля грузопотока в Приморском крае проходит через порты, крупнейшими из которых являются «Владивостокский морской торговый порт» (ВМТП), «Восточный», «Находкинский», «Ольга», а также «МП в бухте Троицы» (Зарубино) и «Посьет».

Указанные порты также имеют выход к железной и автомобильной дороге, что создаёт оптимальные условия для организации мультимодальных перевозок – перевозок грузов, при которых организующее лицо несёт ответственность за груз на всём пути следования, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого пере-

возочного документа [1]. Для перевозки грузов могут использоваться различные виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской, а также их любые комбинации, что делает мультимодальную перевозку универсальным инструментом в организации транспортной логистики. Данный тип перевозок преобладает в регионе из-за спроса на логистические услуги из западных регионов страны, а также в связи с географической расположенностью к основным экономическим партнёрам России – Китаю и Индии.

В настоящее время порты региона развиваются в рамках стратегических целей страны – укрепление позиций России в Восточном регионе и формирование конкурентных преимуществ на международном рынке логистических услуг. В подтверждение потенциала к развитию инфраструктуры Приморского края на рис. 1 приведен грузооборот портов края за период с 2009-2023гг. [2].

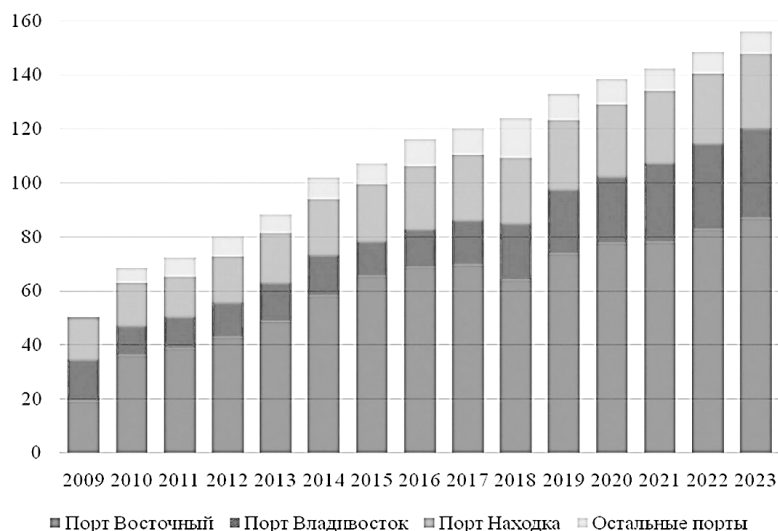


Рис. 1. Динамика и структура объема грузооборота по основным портам Приморского края за 2009–2023 гг., млн тонн

Несмотря на положительную динамику грузооборота портов, в Приморском крае существует ряд проблем, связанных со снижением пропускных мощностей, что в свою очередь приводит к убыткам, связанным с задержками во времени перевозки, и, как следствие, повышению цен. Основной причиной такого дисбаланса является отсутствие синхронизации развития портов и железных дорог, износ оборудования, низкая скорость обработки грузов и таможенного оформления, а также недостаточный уровень цифровизации и внедрения новых технологий [3]. За последние годы проблема недостаточной пропускной способности железных дорог всё ещё является нерешенной, однако наблюдаются положительные тенденции. В подтверждение, грузооборот Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей продолжает увеличиваться с каждым годом, что указано на рис. 2 [4].

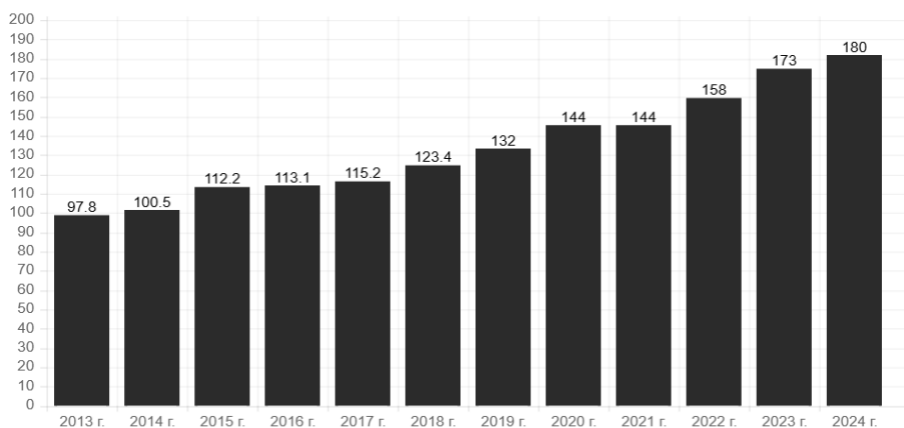


Рис. 2. Грузооборот Транссиба и БАМа за 2013–2024 гг., млн тонн

Стоит отметить, что в рамках программы «поворота на Восток» государство продолжает предпринимать меры по улучшению текущей ситуации. Так, согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года», деятельность государства также направлена на решение проблем модернизации и повышения пропускной способности, что в значительной мере влияет на состояние грузоперевозок в Приморском крае [5]. Однако медленный темп строительства железнодорожной инфраструктуры по-прежнему остается основным сдерживающим фактором в повышении пропускной способности Восточного полигона.

Среди других проблем, связанных со сферой логистики, наблюдается недостаточный уровень цифровизации или эффективного использования информационных технологий. Среди целей транспортной стратегии до 2030 также числится развитие цифровизации и ускорение внедрения новых технологий [6]. Это говорит о том, что одним из актуальных направлений в логистике на ближайшее время является внедрение инновационных технологий. Как следствие, большое внимание к себе привлекает Индустрия 4.0 или Четвертая промышленная революция. По данным прогнозов из Транспортной стратегии до 2030 года, к 2025 году в режиме реального времени будут собираться и анализироваться до 30 процентов данных. В сфере перевозок будет возможно применение технологий для моделирования и оптимизации транспортных потоков, а также планирования развития логистической инфраструктуры. Совершенствование технического обслуживания станет возможным за счет применения интеллектуального анализа для прогнозирования данных и событий.

В качестве примера повышения уровня цифровизации региона можно рассмотреть проект транспортно-логистической компании «FESCO» по внедрению цифрового двойника в порту ВМТП, который был представлен на московском международном форуме цифровых технологий в сфере транспорта и логистики «Цифровая транспортация – 2024» [7]. Данный проект позволяет повысить безопасность порта, так как нейросети смогут анализировать возникновение рисков, связанных с возможными угрозами и непредвиденными обстоятельствами. Также, цифровой двойник упрощает процесс швартовки судна и предоставляет доступ к информации о количестве необходимого для обработки груза, что даёт возможность предварительно подготовить все необходимые для этого мощности и тем самым оптимизировать процесс разгрузки. Подобные проекты являются значимыми не только в отношении конкретной компании, но и для отрасли в целом, так как они демонстрируют потенциальные возможности к получению опыта и решению общих проблем в логистической отрасли.

Однако, с улучшением деятельности логистических компаний, а в особенности, с появлением новых, встаёт вопрос о необходимости социально-экономического развития региона, в частности, требуются новые кадры. В 2020 году Правительство РФ утвердило Национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 г. и на перспективу до 2035 г. [8]. Основными целями развития Дальневосточного федерального округа являются достижение экономического процветания и роста численности населения на Дальнем Востоке за счет улучшения инвестиционной среды, развитие инфраструктуры и приграничного сотрудничества, освоение ресурсов и повышение производительности труда, а в целом – придание нового импульса развитию всей российской экономики. Однако, в указанном документе также отмечаются сдерживающие факторы развития региона, к которым относятся миграционная убыль населения. На рисунке 3 показан график численности населения Приморского края, составленный на основе данных Приморскстата [9]. Проанализировав данные графика, можно сделать вывод о том, что в крае наблюдается стабильный отток населения. В первую очередь, миграция населения вызвана разницей в заработной плате и затратами на жизнь по сравнению с центральными регионами России, в которые в основном стремятся переехать жители Дальневосточного региона. Чаще всего такое решение объясняется неудовлетворенностью уровнем жизни, инфраструктуры или недостаточно высоким уровнем заработной платы. В связи с этим, политика региона направлена на привлечение нового населения и сохранение имеющихся трудовых ресурсов. Для этого Правительство предлагает различные меры поддержки, например, в виде льгот, таких как «Дальневосточный гектар» или «Дальневосточная ипотека». Для того чтобы проанализировать динамику миграционного движения населения Приморского края, обратимся к рис. 4 [9].

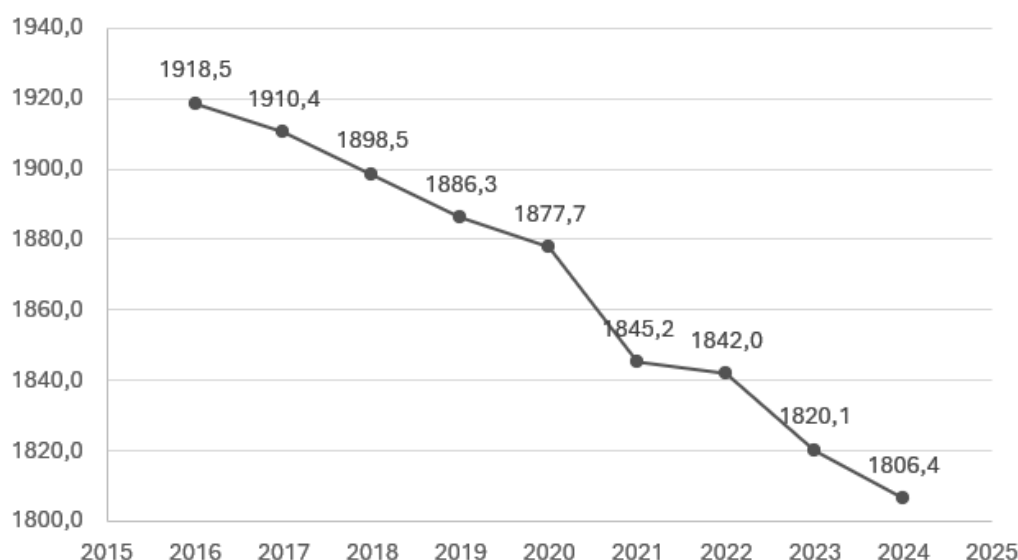


Рис. 3. Динамика численности населения Приморского края за 2015-2024гг., тыс. чел.

Стоит отметить, что, как утверждают авторы Микрюков Н.Ю., Письменная Е.Е., Безвербный В.А., Рязанцев С. В., в настоящее время с точки зрения миграционного прироста страна разделилась на обширную зону миграционного оттока, которая включает регионы восточной части страны, в том числе Сибири и Дальнего Востока, и значительную часть Центральной России. Вторая зона представлена островками относительного миграционного благополучия, которые имеют миграционный прирост (Москва, Краснодарский край, Санкт-Петербург, Ленинградская область, Калининград и некоторые другие) [10]. Чаще всего стремление покинуть Дальний Восток объясняется неудовлетворенностью уровня жизни, инфраструктуры региона или недостаточно высоким уровнем заработной платы.

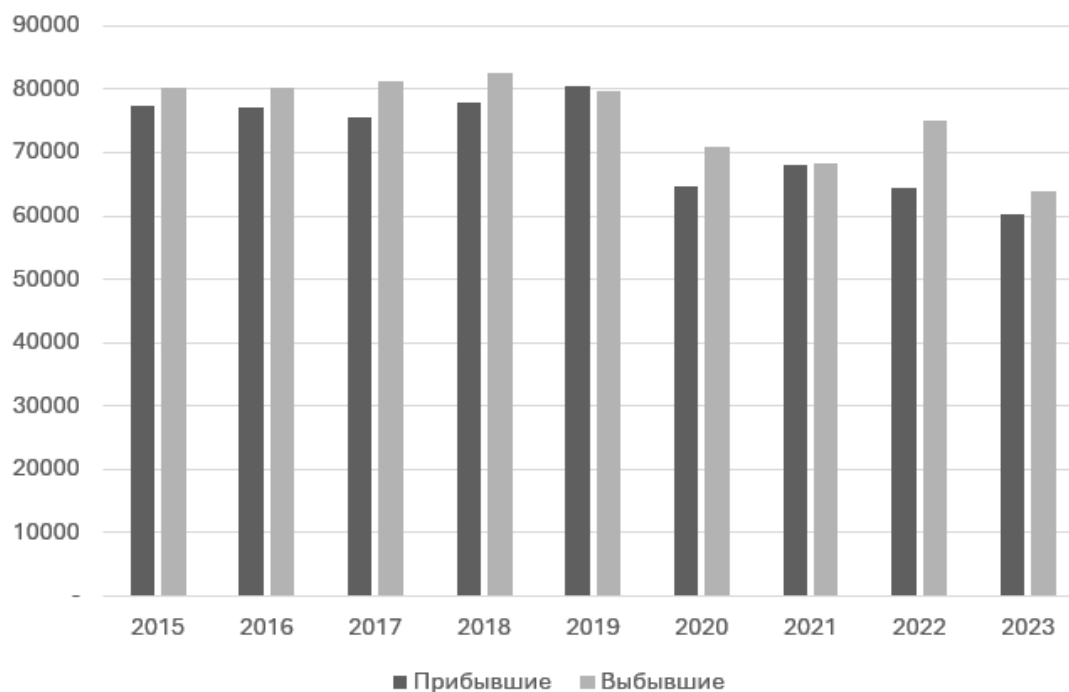


Рис. 4. Динамика миграционного движения населения Приморского края за 2015-2023гг., чел.

Рассмотрев данные графика на рисунке 4, можно сделать вывод о том, что в Приморском крае сохраняется преобладание оттока населения, однако позитивной тенденцией является замедление процесса миграционной убыли, что особенно заметно в сравнении показателей 2022 и 2023гг. Несмотря на серьёзные финансовые усилия центра социальная среда и условия

жизни на Дальнем Востоке остаются менее комфортными и привлекательными, чем в центральных областях России, что объясняет стремление населения к миграции в другие регионы. Также стоит обратить внимание на напряженную ситуацию в логистической сфере – дефицит кадров. На данную проблему в большей степени повлияло введение санкций и изменения в геополитической и экономической обстановке, а также стремительное развитие логистических компаний с «поворотом на Восток». Ещё в 2023 году отмечался дисбаланс между количеством соискателей и работодателей, с преобладанием последних [11]. Согласно исследованиям рынка труда, в 2024 году отрасль транспорта и логистики также входила в топ пять сфер по размещению вакансий от работодателей [12]. Однако данная проблема является актуальной для отрасли в целом, вне зависимости от региона.

Так, в 2024 году «Координационным советом по логистике» (КСЛ) было проведено исследование, которое подтвердило, что в компаниях логистической сферы действительно наблюдается нехватка персонала [13]. Один из главных выводов исследования заключается в том, что больше половины (50,85%) респондентов считают, что в ближайшие несколько лет ожидаются проблемы с персоналом, которые могут привести к перебоям в операционной деятельности. При этом, преимущественно негативные прогнозы о дефиците кадров дают представители промышленных предприятий и логистических компаний. На рис.5 показан график изменения уровня безработицы [9].

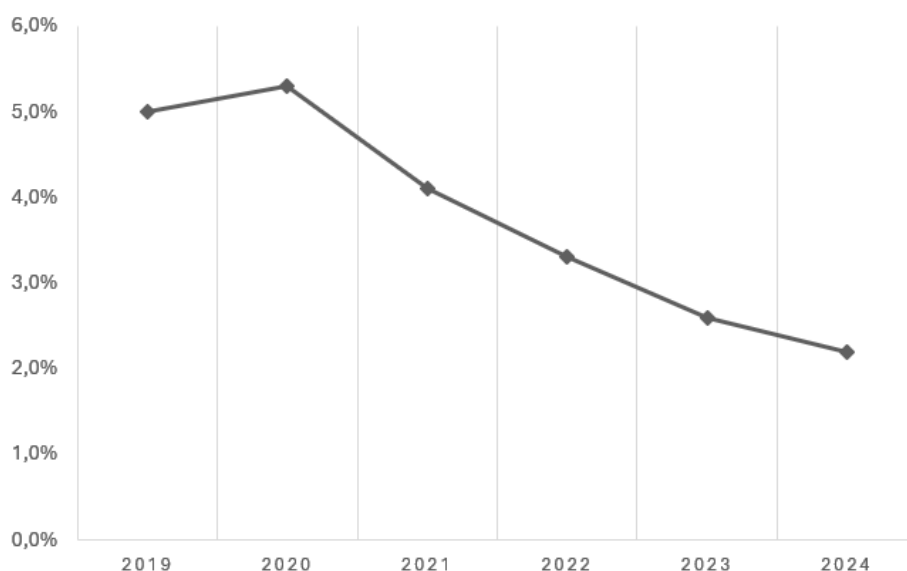


Рис. 5. Динамика уровня безработицы в Приморском крае, 2019-2024гг.

Проанализировав данные рисунка 5, можно сделать заключение о том, что за последние несколько лет уровень безработицы в Приморском крае продолжает снижаться, что в целом является индикатором повышения уровня занятости, однако данный показатель также свидетельствует о наличии высокого спроса на новых сотрудников. По оценкам HeadHunter в 2023 году в Приморском крае в среднем на одну вакансию приходилось 2,8 резюме – это значительно ниже нормы в 5–6 резюме. Среди необходимых рынку кадров упоминаются и работники транспортной сферы [14]. Частные логистические компании также осознают проблему дефицита кадров, так как недостаток рабочей силы препятствует развитию логистической деятельности. Как следствие, работодатели предпринимают различные действия по решению данной проблемы, например, чаще всего более крупные компании внедряют цифровые технологии, а компании поменьше повышают заработную плату [13].

По данным исследования, проведенного HH.ru и «ПЭК» при участии компаний «Major Cargo Service», «Voxberry» и «ЛогЛаб» рост заработной платы в логистической отрасли продолжается и в 2025 году [15]. Также компании стараются привлекать новые трудовые ресурсы посредством проведения различных мероприятий или взаимодействия с высшими учебными заведениями. Например, компания «Major Cargo Service» планирует автоматизировать рекру-

тинг, запустить коммуникации с кандидатами из кадрового резерва, а также расширить взаимодействие с вузами по профильным специальностям.

Кроме этого, Владивостокский государственный университет (ВВГУ) запустил профориентационный проект, позволяющий познакомить школьников с профессией логиста в игровом формате. Результаты проведенного опроса среди 705 человек демонстрируют заинтересованность учащихся в логистической отрасли. Общее количество заинтересованных и планирующих поступать по профессии логиста составило 53% или 374 человек, из общего количества респондентов (рис. 6).

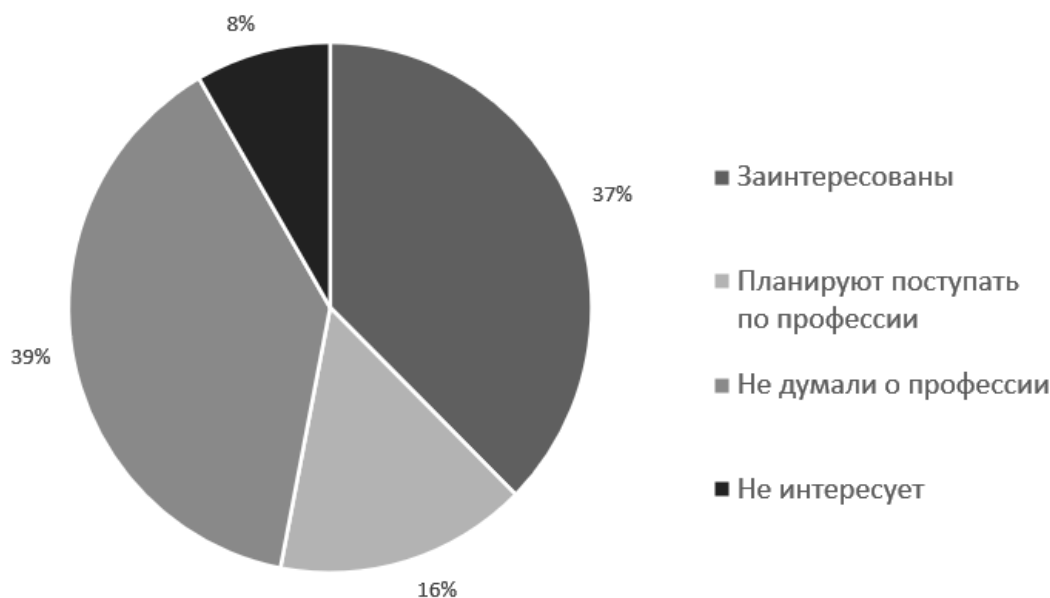


Рис. 6. Заинтересованность школьников в профессии логиста

Таким образом, современные тенденции развития ДФО демонстрируют, что у региона есть все возможности для обеспечения населения качественным образованием. Об этом свидетельствует «Навигатор востребованных профессий на Дальнем Востоке 2022–2027» составленный Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики [16]. Логистические компании также заинтересованы во взаимодействии с высшими учебными заведениями, и даже со школьниками. Например, транспортная компания FESCO, известная не только в Приморском крае, проводит такие мероприятия для будущих специалистов как «Морской чемпионат» и «LogEast». Благодаря подобным мероприятиям студенты могут продемонстрировать свои знания и получить возможность пройти практическую подготовку с перспективой дальнейшего устройства в компанию. Кроме этого, сами высшие учебные заведения также проявляют заинтересованность в интеграции опыта представителей логистических компаний в учебный процесс, приглашая представителей бизнеса для проведения лекций или практических занятий. Например, для реализации сотрудничества между бизнесом и студентами во Владивостокском государственном университете был создан и уже третий год работает «Клуб Логистов», участие в котором принимают представители таких компаний как FESCO, «Первый Бит», «ВЛ Лоджистик» и других ведущих представителей логистической отрасли региона.

На основе вышеизложенной информации видно, что в Приморском крае уже сформирована заинтересованная в совершенствовании логистической отрасли бизнес-среда. Так, на начало 2025 года в г. Владивосток зарегистрировано 3975 логистических компаний, что составляет 12,5% от общего числа компаний города [17]. За последние несколько лет на Дальневосточном регионе свою деятельность развивают такие компании как «Ozon», «Wilberries», «X5 Group» и другие, что свидетельствует о привлекательности региона для инвестиций. Например, «Ozon» планирует строительство логистического комплекса площадью 85 тыс. кв. м, который позволит обеспечить рабочими местами более 3,5 тыс. человек [18]. Кроме этого, в черте Владивостока расположен «Авиаполис Янковский» – индустриально-промышленный парк на Дальнем Востоке, на территории которого расположено шесть складских комплексов класса

«А» и «В», которые используются такими крупными компаниями как «DNS», «Спортмастер», «Деловые Линии».

Кроме этого, за счет своего местоположения в Приморском крае активно реализуется торговля с дружественными странами – Китаем, Индией, Вьетнамом, что говорит о развитии внешнеэкономической деятельности. По данным реестра таможенных представителей, на территории РФ действуют около 900 таможенных представителей, из которых в Приморском крае расположено около 80 организаций [19]. Стоит отметить, что некоторые компании-экспедиторы могут предоставлять полный пакет логистических услуг, начиная с организации перевозки, таможенного оформления и заканчивая доставкой до конечного пункта назначения. Чаще всего экспедиторские услуги требуются при организации мультимодальных перевозок, которые пользуются наибольшей популярностью в Приморском крае за счет их гибкости к различным условиям региона и запросам заказчика.

Таким образом, очевидно, что логистическая отрасль играет важную роль в экономике Приморского края, обеспечивая 25% валового регионального продукта. Интересным является тот факт, что на территории региона нет единого профессионального сообщества представителей логистической сферы деятельности. Вопрос о создании подобной организации является особенно актуальным, так как интеграция усилий государства, бизнес-среды и академического сообщества могла бы способствовать решению проблем, препятствующих развитию всей приморской логистики.

1. Мезенцева Е.Д., Прохорова Л. В. Мультимодальные перевозки: особенности и риски // Общество, экономика, управление. 2021. №1. – Текст: электронный – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/multimodalnye-perevozki-osobennosti-i-riski>.

2. Леонов С. Н., Заостровских Е.А. Состояние и перспективы развития портовой инфраструктуры Дальнего Востока в условиях санкционных ограничений // Известия БГУ. 2024. №3. – Текст: электронный. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-portovoy-infrastruktury-dalnego-vostoka-v-usloviyah-sanktsionnyh-ogranicheniy>.

3. Фисенко А.И., Парфенова, В. А, Останин, В.А. Взаимосвязь грузооборота морских портов и ВРП Приморского края // Морские порты. 2024. №8 – Текст: электронный. –URL: <https://morvesti.ru/analitika/1688/113457/>

4. Грузооборот Транссиба и БАМа. Информационно-аналитическая система [сайт]. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9787/page/103290?id=19721&ysclid=m8laod0l6c491589336>.

5. Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://mintrans.gov.ru/>.

6. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // Министерство Транспорта Российской Федерации: официал. сайт. – Текст: электронный. – URL: <https://rosavtodor.gov.ru>.

7. Цифровой двойник порта «FESCO». Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://www1.ru/news/2024/09/23/vladivostokskii-morskoi-port-peresel-na-cifrovoy-dvoynik-porta-kak-eto-rabotaet.html?ysclid=m8747ea0ah747799603>.

8. Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока до 2024 года // Правительство России: официал. сайт. – URL: <http://government.ru/>.

9. Приморскстат: офиц. сайт. – Текст: электронный. – URL: <https://25.rosstat.gov.ru/>.

10. Микрюков Н.Ю., Письменная Е.Е., Безвербный В.А., Рязанцев С. В. Современные тенденции межрегиональной миграции в России // Научное обозрение. Серия 2. Гуманитарные науки. 2020. № 3–4. С. 15–30.

11. На Дальнем Востоке растет разрыв между количеством вакансий и соискателей. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/651375c99a7947589ad20050?ysclid=m88eje64kp342987697>.

12. Исследование рынка труда. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://vladivostok.hh.ru/article/research>.

13. Координационный совет по логистике. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://ccl-logistics.ru/>.

14. Дефицит кадров в логистике. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://ussurmedia.ru/news/1853086/?ysclid=m88eftuwh486176159>.

15. Рост заработной платы в логистической отрасли. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: https://www.cnews.ru/news/line/2025-02-21_zarplaty_v_logistike_v_yanvare.

16. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики: офиц. сайт. – Текст: электронный. – URL: <https://minvr.gov.ru/>.

17. Ozon планирует строительство логистического комплекса. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/20997423>.

18. Компании Приморского края. Информационно-аналитическая система [сайт]. – Текст: электронный. – URL: <https://spark-interfax.ru/>.

19. Федеральная таможенная служба: офиц. сайт. – Текст: электронный. – URL: <https://customs.gov.ru/folder/206709>.

УДК 621

СОЦИАЛЬНЫЙ ПАСПОРТ ТЕРРИТОРИЙ: ПОНЯТИЕ, ПРЕИМУЩЕСТВА, НАПРАВЛЕНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

А.В. Косарева, А.Р. Шидловский, А.А. Яковлева, бакалавры
Е.В. Белик, канд. экон. наук

Владивостокский государственный университет
Владивосток. Россия

Аннотация. В современном обществе возрастает необходимость в эффективных механизмах взаимодействия между властью и населением, поскольку именно от этого зависит успешность государственной политики и качество предоставляемых гражданам социальных услуг. Один из таких механизмов – социальный паспорт, инструмент, применяемый государственными структурами для сбора и анализа важнейших показателей, отражающих положение конкретных категорий граждан на заданной территории. Статья посвящена исследованию сущности социального паспорта, его функционала, преимуществ и возможных рисков, а также обзору российского опыта внедрения подобных подходов в рамках региональной политики и управления.

Ключевые слова: социальный паспорт, электронное правительство, социальное обслуживание, адресная социальная помощь, взаимодействие государства и населения, цифровизация, персональные данные, социальная политика, государственные службы, публичная политика.

SOCIAL PASSPORT OF TERRITORIES: CONCEPT, ADVANTAGES, DIRECTIONS OF USE

Abstract. In modern society, there is a growing need for effective mechanisms of interaction between the government and the population, as the success of state policy and the quality of social services provided to citizens depend precisely on this. One such mechanism is the social passport; a tool used by state structures to collect and analyze key indicators reflecting the situation of specific categories of citizens in a given territory. The article is devoted to researching the essence of the social passport, its functions, advantages and potential risks, as well as reviewing Russian experience in implementing such approaches within the framework of regional policy and governance.

Keywords: social passport, E-government, social services / Social service provision, Targeted social assistance, Government-citizen interaction / State-society engagement, Digitalization / Digital transformation, Personal data, social policy, Government services / Public services, Public policy.

Государство сталкивается с серьезной задачей – выработкой оптимальных подходов к получению точной и надежной информации, которая необходима для определения стратегий развития социальной сферы каждого региона страны. Без такого знания органы власти испытывают трудности в формировании эффективной политики поддержки населения.

Несмотря на широкое применение традиционных методов исследования (опросы общественного мнения, анкеты), региональные особенности социально-экономического положения создают значительные сложности при разработке единого инструмента оценки уровня социального благополучия. Отсутствие единых стандартов ведет к снижению качества собранных сведений, ухудшая возможность точного прогнозирования и планирования мероприятий.

Особенно важно подчеркнуть растущую значимость эффективного диалога между государством и обществом. Качество реализации государственных мер и уровень удовлетворенности граждан социальными услугами во многом зависят именно от эффективности каналов обратной связи. Здесь особую роль приобретает практика ведения социального паспорта региона,

Научное издание

НАУКА, МЕНЯЮЩАЯ ЖИЗНЬ

Сборник материалов национального научного форума
магистрантов, аспирантов и молодых учёных

(г. Владивосток, 2025 г.)

Под общей редакцией
канд. пед. наук Г.В. Петрук

Подписано к использованию: 30.09.2025. Формат 60×84/8.
Бумага писчая. Печать цифровая. Усл.-печ. л. . Уч.-изд. л. .
Тираж 500 [I–100] экз. Заказ

Владивостокский государственный университет
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41
Отпечатано в ресурсном информационно-методическом центре ВВГУ
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41