

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, 19–20 июня 2023 г.)

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

Владивосток
Издательство ВВГУ
2023

УДК 001.8
ББК 72.5я431
НЗ4

НЗ4 Наука, меняющая жизнь : сборник материалов национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных (г. Владивосток, 19–20 июня 2023 г.) / под общ. ред. канд. пед. наук Г.В. Петрук ; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса ; Электрон. текст. дан. (1 файл: 12,7 Мб). – Владивосток: Изд-во ВВГУ, 2023. – 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 978-5-9736-0706-7

В сборнике представлены доклады по основным направлениям работы национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных, состоявшегося во Владивостокском государственном университете 19–20 июня 2023 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 978-5-9736-0706-7

© Под общ. ред. канд. пед. наук Г.В. Петрук, 2023

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса», оформление, 2023

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 29.08.2023 г.

Объем 12,7Мб. Усл.-печ. л. 38,35.
Уч.-изд.л. 30,31. Тираж 300 (I–25) экз.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Азаров Н.А.</i>	
Образ психолога-практика у студентов-психологов разных уровней обучения.....	6
<i>Афонская А.И.</i> Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР на 2009–2018 годы в контексте российско-китайского приграничного сотрудничества и подъема Дальнего Востока России	10
<i>Бартынова Л.Ч., Жохова В.В.</i> Исследование развития логистики интернет-торговли в условиях многоканальной модели продаж	15
<i>Белоумцева А.А.</i> Тенденции развития розничной торговли в условиях цифровизации экономики.....	20
<i>Беляев К.В.</i> Влияние пандемии COVID-19 на результаты выборов 2021 года и на миграционную политику Канады	25
<i>Бершова Е.А.</i> Цифровая трансформация бухгалтерского учета в современных условиях	30
<i>Блюдик А.Р., Масюк Н.Н.</i> Развитие транспортных экосистем приграничного региона: роль морского транспорта.....	34
<i>Богдашевская Н.С., Кононов А.Ю.</i> Международный опыт развития детского туризма.....	38
<i>Бубнова Н.А., Кравченко И.А., Попова Г.И.</i> Разработка оформления внутреннего общественного пространства института нефтегазового дела, транспорта и логистики	42
<i>Васильева Л.К.</i> Лучшая стратегия поведения в конфликте: опыт практики преподавания психологии.....	45
<i>Вихарев К.К., Воронков Т.А., Куликова В.В.</i> Проект по открытию антикафе «Life Inside» в г. Находка.....	49
<i>Волкова Т.Ю., Волков А.В.</i> Трудности подросткового возраста: от зависимостей до экзистенциальной исполненности.....	53
<i>Вэнь Жугуан, Соломахин Ю.В.</i> Текущее состояние развития транспортных отношений между Провинцией Хэйлунцзян и Приморским краем	58
<i>Гавриш П.Т.</i> Оценка эффективности деятельности бюджетных учреждений на основании их годовой бухгалтерской отчетности	62
<i>Гиль К.Ю., Савалей В.В.</i> Мероприятия Банка России по сохранению ценовой и финансовой стабильности в кризисный период	66
<i>Гирюк И.А., Варкулевич Т.В.</i> К вопросу об оценке эффективности цифровизации в государственном управлении.....	72
<i>Данилов Д.А., Шилова А.Ю., Варкулевич Т.В.</i> Малое предпринимательство в Приморском крае: состояние, перспективы.....	77
<i>Данилов Е.А., Масюк Н.Н., Варкулевич Т.В.</i> Информационная политика естественных монополий в новых цифровых реалиях: проблемы и противоречия	82
<i>Данильченко Т.С.</i> Влияние международных IT-корпораций на мировую политику.....	85
<i>Демиденко Р.С.</i> Роль побратимских связей в развитии российско-китайских отношений	90
<i>Дьякова В.В.</i> Психолог в менеджменте: опыт обучения студентов	93
<i>Завалин Г.С.</i> Автоматизация выявления значимых предикторов при решении задачи бинарной классификации	97
<i>Исмаилова А.Н.</i> Привлекательность образования: приоритеты российско-корейского сотрудничества в научно-образовательной сфере	100
<i>Капуста А.Д.</i> Организация гастрономических событийных мероприятий в границах национальных парков	105
<i>Карюк Д.А., Куликова В.В.</i> Диагностика мотивационной структуры личности.....	115
<i>Ким А.Г.</i> Страны Корейского полуострова во Вьетнамской войне: причины и последствия.....	119
<i>Ким И., Кононов А.Ю.</i> Особенности восприятия корпоративной культуры в гостиничных предприятиях: сравнительный анализ России и зарубежных стран	124
<i>Коваль Я.А.</i> Бухгалтерский учет финансовых результатов.....	129

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКОСИСТЕМ ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА: РОЛЬ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

А.Р. Блюдик

аспирант

Н.Н. Масюк

д-р экон. наук, профессор

*Владивостокский государственный университет
Владивосток, Россия*

В статье исследуется развитие транспортных экосистем в приграничных регионах с акцентом на роль морского транспорта. Морской транспорт, обладающий широкими географическими возможностями и способностью перевозить грузы большого объёма на дальние расстояния, играет важную роль в развитии приграничных регионов. Экосистемный подход позволяет детально понять функционирование системы во взаимодействии с акторами и средой.

Ключевые слова: *приграничный регион, морской транспорт, экосистемы, транспортные экосистемы, экосистемный подход.*

DEVELOPMENT OF THE ECOSYSTEM IN BORDER REGIONS: THE ROLE OF MARITIME TRANSPORT

This article examines the development of the ecosystem in border regions with a focus on the role of maritime transport. Maritime transport, characterized by broad geographical interests and the transportation of large volumes of goods over long distances, plays a significant role in the development of border regions. The ecosystem approach enables the understanding of the system's dynamics within the context of various factors and environments.

Keywords: *border region, maritime transport, ecosystems, transport ecosystems, ecosystems approach.*

В условиях экономического роста и глобализации развитие транспортной инфраструктуры в приграничных зонах является ключевым фактором обеспечения устойчивого развития и экономической интеграции. Исследование актуально для определения влияния морского транспорта на развитие приграничных территорий и выявления потенциала экосистемного подхода в данной области. Целью исследования является изучение роли морского транспорта в развитии транспортных экосистем приграничного региона. Задачи исследования:

- изучить понятия «экосистема», «транспортная экосистема», «морская транспортная экосистема», «экосистемный подход»;
- рассмотреть особенности приграничных регионов и влияние региональных транспортных систем на их развитие;
- выделить экономическое и социальное содержание транспортной системы региона, определить место морского транспорта в этой системе;
- определить значение экосистемного подхода при исследовании влияния развития морского транспорта на социально-экономическое развитие приграничного региона.

Впервые термин «экосистема» предложил биолог Таннер в 1935 году для описания связи между организмами и средой в контексте системы в целом: «Экосистема – это сложная и взаимосвязанная система, включающая в себя живые организмы (растения, животные, микроорганизмы) и их окружающую среду (почва, вода, воздух), где происходят взаимодействия и обмен веществом и энергией» [1].

Понятие широко используется не только в биологических, но и в экономических исследованиях. Бизнес-стратег Джеймс Мур отмечал идентичность природной и бизнес-системы в части наличия акторов, среды, эволюции и структуры [2].

Транспортная экосистема – это совокупность взаимосвязанных организаций, инфраструктуры, технологий и других факторов, связанных с транспортной деятельностью в определённой территории или регионе. Такая экосистема включает в себя транспортные компании, ло-

гистические службы, грузовладельцев, порты, аэропорты, дороги и другие элементы, которые совместно обеспечивают перевозку грузов и пассажиров [3].

Понятие морской транспортной экосистемы конкретизирует типовую принадлежность транспортной экосистемы и фокусируется на морской транспортной деятельности, объединяя морские порты, судовладельцев, операторов судов, терминалы, агентов по перевозкам и других участников, связанных с морскими перевозками и логистикой.

Экосистемный подход, как методология исследования и управления, основанная на понимании сложных взаимодействий и взаимосвязей между различными элементами системы, позволяет рассматривать также взаимодействие и влияние элементов друг на друга [4].

Положительные эффекты, возникающие при применении экосистемного подхода, включают множество аспектов. Помимо упомянутого комплексного рассмотрения системы и взаимодействия её с внутренними и внешними элементами, стоит отметить возможность создания гибких и адаптивных систем, способных приспосабливаться к изменяющимся условиям. При анализе экосистемы учитываются различные сценарии и варианты развития, что помогает принимать более обоснованные и гибкие управленческие решения. При этом системы достаточно устойчивы, поскольку учитывают баланс между экономическими, социальными и экологическими аспектами – при проектировании и управлении системой уделяется внимание долгосрочной устойчивости и минимизации негативного влияния на окружающую среду. Важная роль при применении экосистемного подхода отведена использованию инноваций, сотрудничеству и ресурсной эффективности. Взаимодействие и обмен идеями и ресурсами между различными акторами способствует созданию новых решений, выявлению зон развития и наиболее релевантных способов использования ресурсов.

Фокус внимания исследования направлен на использование экосистемного подхода при исследовании развития транспортных систем приграничных регионов. Приграничные регионы – это территории, расположенные в непосредственной близости к границе двух или более стран [5]. Эти регионы обладают определёнными особенностями, которые делают их уникальными с точки зрения транспортных экосистем.

Во-первых, приграничные регионы часто являются пунктами пропуска грузов и пассажиров между странами. Именно здесь находятся ключевые транспортные узлы, такие как порты, железнодорожные станции и автомобильные переходы, играющие важную роль в обеспечении транспортной связи между странами.

Во-вторых, приграничные регионы характеризуются высокой транспортной интенсивностью и потоками грузов и пассажиров. Это связано с тем, что такие регионы являются местами соприкосновения различных экономических и культурных интересов. Интенсивное движение грузов и пассажиров через границу требует развитой транспортной инфраструктуры, которая способна обеспечить эффективную и безопасную транспортировку.

Наконец, приграничные регионы имеют высокий потенциал для развития экономической интеграции и международной торговли. Благодаря своему расположению они могут стать мостами между разными рынками и способствовать развитию международных бизнес-отношений. Разработка эффективных транспортных систем в приграничных регионах играет решающую роль в обеспечении логистической связности [6].

Как региональные транспортные экосистемы влияют на развитие приграничного региона? Транспорт обеспечивает связь между приграничными регионами и соседними странами, что обуславливает возможность перевозки грузов и пассажиров. Благодаря развитой транспортной инфраструктуре и эффективным логистическим системам, приграничные регионы становятся привлекательными для инвестиций, развития предпринимательства, создания новых рабочих мест, туризма. Грузопоток и пассажиропоток – основа развития торговли, экономической, а также культурной интеграции: транспортная доступность стимулирует туристов посещать приграничные регионы, знакомиться с их уникальной культурой, достопримечательностями и традициями. Транспортная инфраструктура способствует развитию туристического бизнеса, укреплению международных связей и понимания между странами [7]. Не менее важна роль транспортных экосистем для обеспечения социальной инфраструктуры и улучшения качества жизни населения. Развитие транспортной инфраструктуры включает в себя не только дороги и железные дороги, но и создание портов, аэропортов, пунктов пропуска и таможенных систем. Это способствует развитию образования, здравоохранения, культуры и других сфер жизни, улучшает доступность услуг для населения приграничных регионов. Таким образом, регио-

нальная транспортная экосистема является неотъемлемой частью инфраструктуры региона и играет ключевую роль в его всестороннем развитии.

Экономическое содержание региональной транспортной экосистемы состоит в обеспечении логистической связности торговых потоков и доступности рынков, способствует развитию бизнеса, стимулирует инвестиции, а также обеспечивает функционирование производственных цепочек [8]. Структура такой экосистемы включает различные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, морской, воздушный и речной. Помимо этого, в структуру входят транспортные узлы: порты, аэропорты, железнодорожные станции и автомагистрали, которые обеспечивают сбор и распределение грузов и пассажиров.

Социальное содержание региональной транспортной экосистемы заключается в обеспечении доступности услуг и улучшении качества жизни населения региона [8]. Транспортная экосистема обеспечивает возможности для образования, здравоохранения, культуры и развлечений, а также обеспечивает мобильность граждан, облегчая их доступность к рабочим местам, образовательным учреждениям и другим социальным объектам. Структура региональной транспортной экосистемы включает городской и междугородний транспорт, создание инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов, улучшение дорожной безопасности.

Социально-экономическое содержание региональной транспортной экосистемы тесно связано с экологическим и устойчивым развитием. Стремление к сокращению выбросов и энергопотребления – вот повестка последних лет в научном сообществе, подкрепляемая на практике концепцией ESG-трансформации (от англ. «environmental» – ответственное отношение к окружающей среде, «social» – высокая социальная ответственность, «governance» – высокое качество корпоративного управления). Экологическая повестка важна потому, что именно с балансом экономического, социального и экологического фактора удастся достичь устойчивого развития региона, что вписывается в понятие экосистемности [9].

Морской транспорт занимает важное место в транспортной экосистеме региона и играет роль ключевого компонента в международных и внутренних перевозках. На рисунке 1 представлена схема региональной транспортной экосистемы

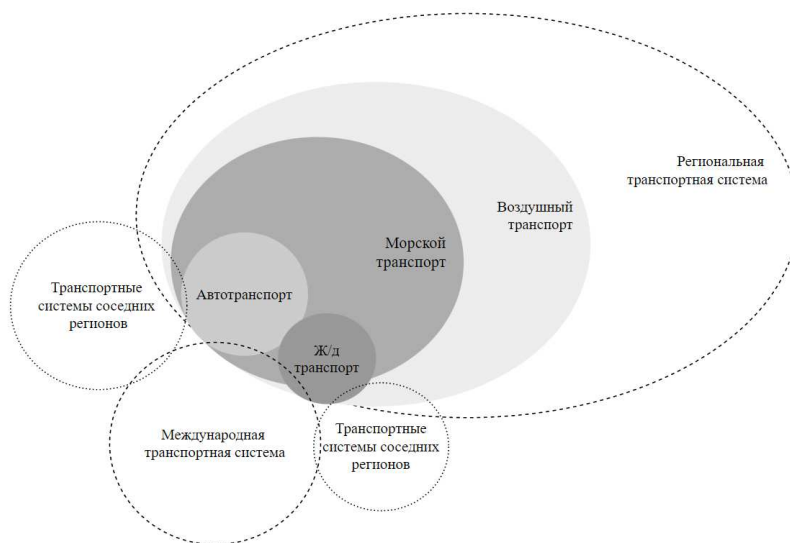


Рис. 1. Место морского транспорта в структуре региональной транспортной экосистемы

Источник: составлено авторами.

В зависимости от географического положения региона, наличия прибрежных водных путей и портовой инфраструктуры, морской транспорт может быть основным или дополнительным видом транспорта. Значение морского транспорта в развитии приграничных регионов оценивается как высокое по ряду причин [10].

1 Приграничные регионы, расположенные вблизи морских портов, получают преимущества в доступе к мировым рынкам и имеют возможность развивать экспортно-импортные операции. Морской транспорт позволяет увеличить объемы торговли и привлечь инвестиции в регион, стимулируя экономический рост и создание новых предприятий.

2 Морские порты и связанные с ними предприятия требуют квалифицированной рабочей силы, включая моряков, технический персонал, специалистов в области логистики и таможенных процедур. Это способствует росту занятости и повышению уровня жизни в регионе. Кроме того, развитие морского транспорта способствует созданию дополнительных социальных объектов, таких как жилые комплексы, торговые центры, образовательные и медицинские учреждения, что улучшает качество жизни населения.

3 Приграничные регионы, обладающие развитой морской инфраструктурой, становятся важными транспортными и логистическими хабами. Они облегчают перемещение товаров между различными регионами и странами, способствуя формированию транзитных коридоров и укреплению экономических связей. Морской транспорт обеспечивает доступность и конкурентоспособность приграничных регионов, открывая возможности для развития туризма, производства и других отраслей экономики.

В транспортной системе региона морской транспорт также взаимодействует с другими видами транспорта, такими как железнодорожный, автомобильный и воздушный. Обеспечивает связь между портами и внутренними терминалами, позволяя грузам перемещаться далее по суше и воздуху. Мультимодальные транспортные системы, включающие морской транспорт в сочетании с другими видами транспорта, обеспечивают оптимальные по времени и стоимости доставки цепочки поставок [11].

Взаимодействие морского транспорта с другими видами транспорта порождает не только синергический эффект, но и ряд противоречий [12]:

- различные виды транспорта конкурируют за доступ к ресурсам, в качестве которых выступают порты, аэропорты, дорожная инфраструктура, транспортные коридоры, грузопоток и пассажиропоток;

- развитие морского транспорта и других видов транспорта может иметь негативное влияние на окружающую среду (например, морской – может вызывать загрязнение морских вод и выбросы парниковых газов, автомобильный – приводит к загрязнению воздуха), и противоречие возникает при поиске баланса между потребностью в транспортной доступности и необходимостью снижения негативного влияния на окружающую среду;

- требования к различным видам инфраструктуры вызывают конфликт интересов при определении приоритетов бюджетирования региона или распределения инвестиций.

Разрешение противоречий возможно при экосистемном подходе, где рассматривается взаимосвязь между морским транспортом, другими видами транспорта, окружающей средой, социально-экономическими факторами и потребностями приграничного региона.

Таким образом, изучение развития транспортных экосистем приграничного региона и роли морского транспорта в этом процессе имеет большое значение для достижения устойчивого развития региона. Исследование показало, что морской транспорт играет важную роль в развитии приграничных регионов благодаря своим географическим возможностям. Взаимосвязь морского транспорта с другими видами транспорта, такими как автомобильный, железнодорожный и воздушный, также имеет важное значение для обеспечения эффективного функционирования транспортной системы региона. Экосистемный подход позволяет уловить сложные взаимодействия и влияния, которые существуют между различными элементами транспортной системы и их окружением. Он позволяет выявить противоречия и конфликты, возникающие при развитии морского транспорта и взаимодействии с другими видами транспорта, и предлагает рациональные стратегии управления. Учёт экосистемного подхода в разработке транспортных стратегий и политик приграничных регионов может способствовать достижению устойчивого и сбалансированного развития. Это позволит оптимизировать использование ресурсов, минимизировать негативное воздействие на окружающую среду, создать благоприятные условия для экономического роста, социального развития и интеграции в международное культурное и торговое пространство.

1. Tansley A.G. The use and abuse of vegetational concepts and terms. *Ecology // Progress in Physical Geography*. – 1935. – URL: <https://www.researchgate.net/publication/249823757> (дата обращения 02.05.2023).

2. Ильичева Л.Е., Лапин А.В. Анализ моделей экосистем в ракурсе социальной деполаризации в обществе // *Власть*. – 2022. – №1. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-modeley-ekosistem-v-rukurse-sotsialnoy-depolarizatsii-v-obschestve> (дата обращения: 02.05.2023).

3. Андреев В.А. Исследование экосистемы отрасли транспорта Приморского края // ЭТАП. – 2021. – № 4. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/issledovanie-ekosistemy-otrasli-transporta-primorskogo-kraya> (дата обращения: 10.05.2023).
4. Третьякова Е.А., Фрейман Е.Н. Экосистемный подход в современных экономических исследованиях // Вопросы управления. – 2022. – №1 (74). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekosistemnyy-podhod-v-sovremennykh-ekonomicheskikh-issledovaniyakh> (дата обращения: 11.05.2023).
5. Дамбаева Н.П. К вопросу о понятии «приграничный регион» // Экономическая среда. – 2019. – № 4(30). – С. 66-75. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41561801> (дата обращения: 11.05.2023).
6. Жохова В.В., Блюдик А.Р. Значение цифровых технологий в логистике морских портов // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2021. – Т. 11. – № 5. – С. 116-133.
7. Мекин М.А. Приграничное сотрудничество регионов сопредельных стран: понятие, формы, модели // Международный научно-исследовательский журнал. – 2021. – № 6-5(108). – С. 68-74. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=46278572> (дата обращения: 13.05.2023).
8. Булатова Н.Н., Булатов К.В., Тиханычева Е.С. Экономическое содержание транспортной инфраструктуры в развитии теории региональной экономики // Экономика и управление: современные вызовы, тенденции и перспективы развития. – 2019. – С. 139-146. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42174596> (дата обращения: 20.05.2023).
9. Блюдик А.Р., Масюк Н.Н. Экологический аспект в национальной и региональной стратегиях развития морского транспорта на примере Приморского края // Экология и экономика: проблемы и поиски путей устойчивого регионального развития. – 2023. – С. 12–16.
10. Клячко Л.М. Оценка развития морской деятельности приморских субъектов Российской Федерации // Россия: тенденции и перспективы развития. – 2020. – № 15-1. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-razvitiya-morskoy-deyatelnosti-primorskih-subektov-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения: 20.05.2023).
11. Масюк Н.Н., Блюдик А.Р. Современные тенденции цифровой трансформации в морской отрасли // Естественно-гуманитарные исследования. – 2022. – № 44 (6). – С. 203–207. – URL: <https://academiyadt.ru/mezhdunarodnyi-zhurnal-estestvenno-gumanitarnykh-issledovaniy/elektronnaya-versiya-zhurnala-egi/> (дата обращения 20.05.2023).
12. Основные тренды цифровой трансформации экономики: коллективная монография / Н.Н. Масюк, М.А. Бушуева, З.В. Брагина [и др.] // под ред. д-ра экон. наук Н.Н. Масюк. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2022. – 200 с.

УДК 379.85

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ДЕТСКОГО ТУРИЗМА

Н.С. Богдашевская

магистрант

А.Ю. Кононов

канд. экон. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет
Владивосток, Россия*

В статье рассмотрен международный опыт развития детского туризма в контексте уникальных особенностей европейских стран. На основе изучения специфики развития детского туризма сформулированы направления детского туризма, выделены основные составляющие важного фактора развития детей.

Ключевые слова: детский туризм, зарубежные страны, иностранные государства, Европа.

INTERNATIONAL EXPERIENCE IN THE DEVELOPMENT OF CHILDREN'S TOURISM

The article considers the international experience of the development of children's tourism in the context of the unique features of European countries. Based on the study of the specifics of the development of children's tourism, the directions of children's tourism are formulated, the main components of an important factor in the development of children are highlighted.

Keywords: development of children's tourism, foreign countries, foreign countries, Europe.