

Анализ данной информации позволяет предсказывать будущие изменения цен. Британские исследователи разработали приложение, которое загружает посты, связанные с компаниями, включенными в индекс S&P 500. Затем они запускают Hadoop задачу для создания общей оценки тональности каждого высказывания и набора акций, и в результате они ранжируют портфолио на основе высоких оценок положительной тональности, превышающих остальные.

Также стоит упомянуть о системных требованиях, необходимых для работы подобной программы. Демонстрационная система функционирует в кластере Hadoop версии 1.1.2 и IBM GPFS версии 3.6. Каждый узел оборудован восьмью процессорами Intel Xeon с тактовой частотой 2.5 ГГц, 8 ГБ оперативной памяти и 250 ГБ хранилища. Из этого можно сделать вывод, что не каждый сможет осуществлять подобный анализ биржи, поскольку требуется иметь достаточно мощное аппаратное обеспечение.

По словам разработчиков приложения, инвесторы могут использовать его для выбора наиболее перспективных акций в настоящий момент, предназначенных для торговли. Этот инструмент не ставит своей целью точное предсказание цен акций, однако он помогает выбрать те акции, по которым можно предсказывать направления их движения.

**Заключение.** В заключение следует отметить, что большие данные изменили мировой фондовый рынок, предоставив его участникам огромное количество информации и аналитических инструментов. Значение больших данных возрастает с ростом внедрения в деятельность корпораций новых технологий, они позволяют снизить период обработки данных, и тем самым, способствуют снижению затрат и получению экономического эффекта, что особенно актуально в современных условиях смены парадигмы [2]. Используя возможности данной технологии, участники рынка теперь могут получить доступ к широкому спектру источников информации, включая настроения в социальных сетях, новостные статьи, экономические показатели и данные по конкретным компаниям. Такое обилие данных позволяет глубже понять динамику рынка, поведение инвесторов и факторы, определяющие цены на акции. Однако для данной отрасли крайне важно преодолеть технические, этические и нормативные проблемы, чтобы обеспечить целостность и стабильность рынка. При правильном подходе большие данные способны стимулировать инновации, улучшать инвестиционные результаты и определять будущее мировых финансов.

---

1. Асеева, И. А. Искусственный интеллект и большие данные: этические проблемы практического использования. (Аналитический обзор) / И. А. Асеева // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 8: Науковедение. Реферативный журнал. – 2022. – № 2. – С. 89–98. – DOI 10.31249/naukoved/2022.02.02. – EDN XCGDEO.

2. Шпилькина Т.А., Ляшкова О.В. Роль big data в деятельности корпораций / Т. А. Шпилькина, // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2020. – № 4-3(62). – С. 179–183. – DOI 10.24411/2411-0450-2020-10360. – EDN LIMVMY.

3. C. Oh and O. Sheng. Investigating predictive power of stock micro blog sentiment in forecasting future stock price directional movement. In ICIS, 2011.

4. Kaplan Andreas; Michael Haenlein (2018) Siri, Siri in my Hand, who's the Fairest in the Land? On the Interpretations, Illustrations and Implications of Artificial Intelligence, Business Horizons, 62

5. Staff, Investopedia. Algorithmic Trading, Investopedia (18 May 2005)

УДК 656.073

## ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ НЕГАБАРИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

**Д.А. Петруша**

магистрант

**О.В. Лайчук**

канд. экон. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет  
Владивосток, Россия*

*Статья посвящена особенностям перевозки негабаритных грузов, современным решениям в области негабаритных перевозок и перспективам развития рынка негабаритных перевозок.*

**Ключевые слова:** транспорт, логистика, импортозамещение, негабаритные грузы, промышленные комплексы.

## PROBLEMS OF ORGANIZATION OF OVERSIZED TRANSPORTATION

*The article is devoted to the peculiarities of oversized cargo transportation, modern solutions in the field of over-sized transportation and prospects for the development of the oversized transportation market.*

**Keywords:** *transport, logistics, import substitution, oversized cargo, industrial complexes.*

В России уже несколько лет идет динамичный процесс импортозамещения, создаются проекты развития отечественной индустрии и транспортной инфраструктуры. При обеспечении правительства проводится модернизация больших заводов и фабрик, некоторые из которых возводятся «с нуля» [7].

В большинстве случаев, подобные крупные индустриальные комплексы включают в себя серию трудоемких технологических установок, которые возможно собрать исключительно на производстве, а впоследствии транспортировать на строительную площадку строящегося завода. Часть материалов и комплектующих этих конструкций изготавливается в России на основе лицензий ведущих мировых предприятий и российских академических разработок, но внушительная часть оборудования приобретает напрямую у зарубежных производителей. Поэтому вопрос транспортировки таких установок актуален.

Объектом исследования является состояние и тенденции развития рынка негабаритных перевозок России. Предмет исследования – проблемы перевозки негабаритных грузов и возможные пути их решения. В рамках данной научной статьи применялись методы обобщения, сравнения и анализа.

Транспортирование негабаритных грузов – непростая задача, требующая постоянный контроль за ходом исполнения перевозки, наличие специализированной перегрузочной техники и повышенного внимания к требованиям безопасности перевозки [1].

Негабаритные грузы подразделяются на несколько видов:

1. Тяжеловесный груз – это груз, который, будучи погружен в транспортное средство, вызывает превышение хотя бы одного из параметров по разрешенной максимальной массе подвижного состава или осевым нагрузкам, определенных в нормативных документах.

2. Крупногабаритный груз – это груз, который, будучи погружен в транспортное средство, вызывает превышение хотя бы одного из параметров по предельным габаритным размерам подвижного состава, определенных в нормативных документах.

3. Длинномерный груз – это груз, который, будучи погружен в транспортное средство, выступает за задний борт более чем на 2 метра [2].

Исходя из вышеперечисленного негабаритными считаются грузы, масса и размеры которых вместе с транспортным средством превышают следующие параметры:

- превышение 4 -х метров по высоте;
- 20 метров в длину;
- 2,55 м в ширину;
- груз выступает сзади за габариты ТС более, чем на 2 метра [4].

В первую очередь поднимается вопрос сбора достоверной информации о транспортных характеристиках грузов. Чаще всего возникают проблемы неточности линейных параметров груза, объемно-массовых параметров или отсутствие спецификаций к перевозимым грузам. Из-за описанных проблем возникает сложность в предварительном расчете стоимости и организации подготовительных работ [3].

Для проектной перевозки на начальном этапе необходимо определиться с выбором структуры подвижного состава и его количество в зависимости от габаритов и веса груза. Путем расчета определить сколько грузовиков или вагонов необходимо для осуществления перевозки.

Вследствие описанной проблемы возникает следующая проблема – ограниченные сроки подготовки документации. Речь идет о нормативных документах, спецразрешениях, чертежах, маршрутах перевозки и схем крепления.

Для оформления разрешения на перевозку необходимо оформить заявление и предоставить документы, содержащие следующую информацию: спецификация на груз, чертежи груза, точный вес и размеры каждого грузового места, адрес погрузки и выгрузки; маршрут. Эти документы, в зависимости от плана передвижения, подаются на согласование в одну из служб территориальных органов управления дорожным хозяйством. На основании представленного заявления сотрудники вышеперечисленных служб согласовывают маршрут со всеми организациями, производственные объекты которых находятся по маршруту транспортного средства.

Получение подобных документов требует много внимания и занимает продолжительное время, от 2 до 4 недель. Из-за этого есть вероятность не уложиться в установленные сроки [6].

В настоящее время приняты системы Роттердамских правил, Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (СМР), Гаагско-Висбийских правил, которые регламентируют отдельные виды перевозок, но общей системы, устанавливающей стандарты для смешанных негабаритных перевозок еще не создан. Для перевозок из стран ближнего зарубежья существует проблема пересечения границ. Путём решения данной проблемы является упрощение таможенного законодательства. Можно отметить, что для стран, входящих в Евразийский экономический союз таможенное оформление значительно упрощено. Между государствами-членами ЕАЭС осуществляется самостоятельный обмен товарами, услугами и трудовыми ресурсами.

Гарантия сохранности груза ещё одна проблема, нуждающаяся в основательном анализе, поскольку в процессе транспортировки груз перегружается с одного транспорта на другой и всегда существуют риски неправильного крепления или просчет во время погрузочных работ. Эти процедуры должны быть обсуждены и проработаны до начала перевозки, чтобы не допустить повреждения груза или спецтехники. Создание чертежей и образцов креплений производится специалистами и заверяется во многих инстанциях. Но даже при этом существует вероятность возникновения непредвиденных и неконтролируемых обстоятельств. [8]

При перевозке негабаритных грузов также возникает проблема выбора оптимального маршрута. В отличие от стандартных перевозок, где контейнер идет по стандартной схеме и легко перегружается с одного транспортного средства на другое, при перевозке негабаритных грузов простых задач практически нет: каждый груз уникален, требует детальной предварительной проработки схемы доставки, учета с учетом его технических характеристик.

Для выбора правильного выбора оптимального маршрута используются современные технологии маршрутизации перевозок. Основным требованием для маршрута является минимальное время доставки. В каждой экспедиторской компании есть собственная база данных проверенных маршрутов. При этом перед каждой доставкой необходимо уточнение т.к. дорожная обстановка может измениться.

Кроме того, для перевозки негабаритных грузов необходимо ещё целый ряд составляющих, требующих внимания и тщательной разработке: разработка маршрута с учетом особенностей подвижного состава, перегрузка груза с одного вида транспорта на другое и его крепление по индивидуально подготовленному чертежу, получение различных спецразрешений на транспортировку груза по выбранному маршруту. Для безопасной доставки груза необходимо осуществить множество действий: учитывать препятствия в виде линий электропередач, мостов, других сооружений [3].

Во многих городах, высота линии связи и электропередач слишком мала, это является актуальной проблемой связанной с перевозкой груза. Существует два исхода решения этой проблемы: в ночное время суток частично демонтировать участок сети под которым проходит движение, либо осуществляется проезд по полосе встречного движения с привлечением автомобилей прикрытия. Автомобили прикрытия используются только в тех случаях, если ширина груженого транспортного средства превышает определенные показатели длины и ширины, при этом вводятся мероприятия по организации перевозок негабаритных грузов.

Крупногабаритные грузы зачастую перевозятся на нескольких видах транспорта, при этом приоритет отдаётся морскому и речному транспорту, т.к. морские суда практически не имеют ограничений по габаритам и массе, что представляется немалым преимуществом. Также морской транспорт более дешевый и способен перевозить наибольшие расстояния. На втором месте по значимости находится железнодорожный транспорт, выигрывающий по грузоподъемности. При этом следует учитывать и автомобильный транспорт, т.к. он отличается универсальностью и позволяет осуществлять доставку «от двери до двери» на склад получателя или производство с высокой скоростью. [4]

Для улучшения технологии маршрутизации единственным решением является дальнейшее развитие ее автоматизации. В настоящее время уже создано множество компьютерных программ, облегчающих создание оптимальных маршрутов, с использованием GPS-навигации и постоянного обмена данными между транспортными средствами диспетчерской через Интернет, эти программы будут развиваться и предлагать все более эффективные решения.

Также на сегодняшний день логистическая сфера испытывает ещё несколько принципиально важных проблем при импорте/перевозке негабаритных грузов. В первую очередь это – острый дефицит технической и материальной базы:

- грузовых судов и тягачей/полуприцепов, способных перевозить «негабарит»;
- специализированных контейнеров «open top» и «flat rack».

Последние не только дорого стоят (при аренде), но и находятся в распоряжении крупных транспортных компаний, которые из-за санкций перестали работать с РФ. Поэтому негабаритные грузы приходится перевозить на балкерных судах вообще без контейнеров – на борту, или в трюме. Это повышает риски повреждения оборудования, но других выходов из ситуации пока не существует.

Из-за загруженности дальневосточных портов, часть грузов идет из Китая в РФ по суше – через таможенные пункты, но они тоже плохо приспособлены для перевозки «негабарита». На границе тоже скапливаются очереди из грузовых фур и тралов – тем более, что КНР периодически вводит карантин на отдельных КПП/таможнях, из-за чего одновременно может работать только одна из них. Но даже если бы работали все сухопутные пропускные пункты, их мощностей все равно недостаточно для текущих объемов импорта.

Исходя из приведённого выше анализа, можно сделать вывод, что большинство возникающих проблем имеет системный характер и предсказуемость. Но по причине больших затрат или отсутствии полноценных решений для всех выше перечисленных проблем компаний, осуществляющих негабаритные перевозки крайне мало на общем фоне генеральных грузов. Эксперты таких компаний пытаются найти «обходные», альтернативные пути эффективности которых будет исследоваться на практике.

---

1. Актуальные проблемы транспорта в XXI веке: Труды I международной научно-практической конференции [20–21 апреля 2022 г.] / ред. колл.: Т.Н. Борисова [и др.]. – Новокузнецк: СибГИУ, 2022. – 258 с

2. Афанасьева, Р. И. Риски при перевозке негабаритных грузов и возможности их устранения // Мавлютовские чтения: материалы XV Всероссийской молодежной научной конференции: в 7 т., Уфа, 26–28 октября 2021 года / Уфимский государственный авиационный технический университет. Т. 1. – Уфа: Уфимский государственный авиационный технический университет, 2021. – С. 103-110.

3. Еремеева Л. Э. Интермодальные и мультимодальные перевозки: учеб. пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Инфра-М, 2022. – 221 с

4. Пашкова Т.Н., Филиппова Н.А., Поздняк А.Н. Международная перевозка крупнотоннажных грузов на примере перевозки компонентов ветроэнергетической установки // Мир транспорта. – 2021. – Т. 19, № 1(92). – С. 156-173.

5. Последние новости России и мира – Логистика больших проектов сайт Комерсантъ. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4538643> (дата обращения: 13.05.2023).

6. Сильянов, В. В. Учебник о транспортировке крупногабаритных тяжеловесных грузов // Мир транспорта. – 2022. – Т. 20, № 2(99). – С. 120-121.

7. Транспортные и транспортно-технологические системы: материалы Международной научно-технической конференции: в 2 т., Тюмень, 21 апреля 2022 года. Т. II. – Тюмень: Тюменский индустриальный университет, 2022. – 315 с.

УДК 32

## **ПОНЯТИЯ «ГИБРИДНАЯ УГРОЗА» И «ГИБРИДНАЯ ВОЙНА» В ПОЛИТОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ**

**О.В. Потанина**

мл. науч. сотрудник отдела организации научно-исследовательской работы

*Владивостокский государственный университет*

*Владивосток. Россия*

*В статье проведен анализ понятий «гибридная война», «гибридная угроза». В результате исследования выявлены различия между терминами «гибридная угроза» и «гибридная война», сделаны выводы об имеющихся схожих концептуальных характеристиках, которые способны оказывать влияние на принятие политических решений и вызовы национальной безопасности страны.*

**Ключевые слова:** *цифровизация, цифровые технологии, гибридные угрозы, гибридная война, киберпространство, национальная безопасность, политический процесс.*

## **THE CONCEPTS OF "HYBRID THREAT" AND "HYBRID WAR" IN POLITICAL STUDIES**

*The article analyzes the concepts of "hybrid war", "hybrid threat". As a result of the study, the differences between the terms "hybrid threat" and "hybrid war" are revealed, conclusions are drawn about the existing*