

белорусских вузов в этом случае будет требоваться регулярное предоставление соответствующего социального платформе качественного контента.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Беларусь — Китай: подписано 17 новых соглашений в области образования [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.belta.by/society/view/belarus-kitaj-podpisano-17-novyh-soglashenij-v-oblasti-obrazovaniija-553144-2023>. — Дата доступа: 19.02.2024.

2. Смоляков Д. А., Скриба Н. Н. Белорусско-Китайское взаимодействие в сфере образования и университетской науки / Д. А. Смоляков, Н. Н. Скриба. — Минск : Ин-т философии Национальной акад. наук Беларуси, 2017. — 148 с.

3. Впервые численность китайских студентов в БГУ достигла почти 4 тысячи человек [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://bsu.by/news/vpervye-chislennost-kitayskikh-studentov-v-bgu-dostigla-pochti-4-tysyach-chelovek-d/>. — Дата доступа: 18.02.2024.

4. Пузатых, А. Н. Участие в рейтингах университетов мира как определяющий фактор влияния на образовательную политику стран и развитие вузов / А. Н. Пузатых // Психология образования в поликультурном пространстве. – 2019. – № 4(48). – С. 105-113.

5. Топ-10 самых популярных китайских социальных сетей [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://raspp.ru/business_news/top-chinese-social-media/. — Дата доступа: 18.02.2024.

УДК 338.49

ОБЗОР СИТУАЦИИ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА

канд. техн. наук М.И. Малышев, А.А. Панюшкина, ФГБОУ ВО «МАДИ», г. Москва

Резюме. Дальневосточный регион России, состоящий из 9 субъектов и простирающийся приблизительно на 2,5 миллиона квадратных километров, имеет особое стратегическое и экономическое значение. Это крупнейший пункт въезда и выезда на территорию страны со стороны Азии и Тихоокеанского региона. В связи с этим, обеспечение эффективного и безопасного перемещения транспорта через Дальневосточные автомобильные пункты пропуска является одной из важнейших задач для региона. В статье дано описание текущего состояния на Дальневосточных автомобильных пунктах пропуска и особенностей их функционирования. Выявлены перспективы дальнейшего развития пунктов пропуска и влияния сложившейся в настоящее время ситуации на экономику региона и международную торговлю.

Ключевые слова: автомобильные пункты пропуска, таможня в Дальневосточном регионе, объекты контроля, время ожидания на границе.

Введение. В связи с особенностями дальневосточной границы России, обусловленными растущими объемами товарооборота с Китаем, и для развития трансграничных связей была сформирована сеть автомобильных пунктов пропуска. К таким пунктам пропуска принято относить специально выделенную территорию вблизи пересечения международными транспортными коридорами государственной границы, где осуществляется пропуск граждан и грузов.

Пункты пропуска обеспечивают двусторонние, многосторонние и транзитные связи. На территории пунктов пропуска выполняется пограничный, транспортный, таможенный и другие виды контроля. Некоторые пункты пропуска могут не выполнять возложенные на них функции в связи с частичным или полным закрытием. При определенных обстоятельствах нагрузка на функционирующие автомобильные пропускные пункты может возрастать. Например, при закрытии сезонных пунктов пропуска, связанном с периодами ледохода и навигации.

Ранее в работе пунктов пропуска выделялись общие проблемы, в том числе отсутствие инфраструктуры для работы контрольных органов и значительный износ существующих сооружений, отсутствие необходимой техники и средств связи [1].

Целью настоящего исследования является описание текущего состояния на Дальневосточных автомобильных пунктах пропуска и особенностей их функционирования, а также выявление перспектив дальнейшего развития пунктов пропуска и влияния сложившейся в настоящее время ситуации на экономику региона и международную торговлю.

Основная часть. Пограничные автомобильные пункты пропуска являются одним из контактных звеньев в транспортной структуре Дальневосточного федерального округа. Среди девяти субъектов Дальнего Востока пять: Хабаровский и Приморский край, Амурская и Читинская области, Еврейская автономная область, занимают приграничное с Китаем положение. Россия уделяет большое внимание развитию сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, который является одним из центров мировой экономики. Китайская Народная Республика традиционно является ведущим внешнеторговым партнером России.

Согласно статистике главного таможенного управления Китайской Народной Республики, по итогам с января по сентябрь 2023 года общий объем торговли России и Китая составил 176,4 млрд \$. и по сравнению с аналогичным периодом прошлого года увеличился примерно на 29,5%. Экспорт из Китая в Россию составил 81,43 млрд \$, а поставки из России в Китай составили 94,99 млрд \$ [2].

Увеличение товарооборота России и Китайской Народной Республикой привело к повышению загруженности автомобильных пунктов пропуска Дальневосточного федерального округа. Объем автомобильных грузоперевозок между Китаем и Россией по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос приблизительно в 1,5 раза. С января через автомобильные пункты пропуска на границе между Китайской народной республикой и Россией прошло более 75 000 автомобилей [3].

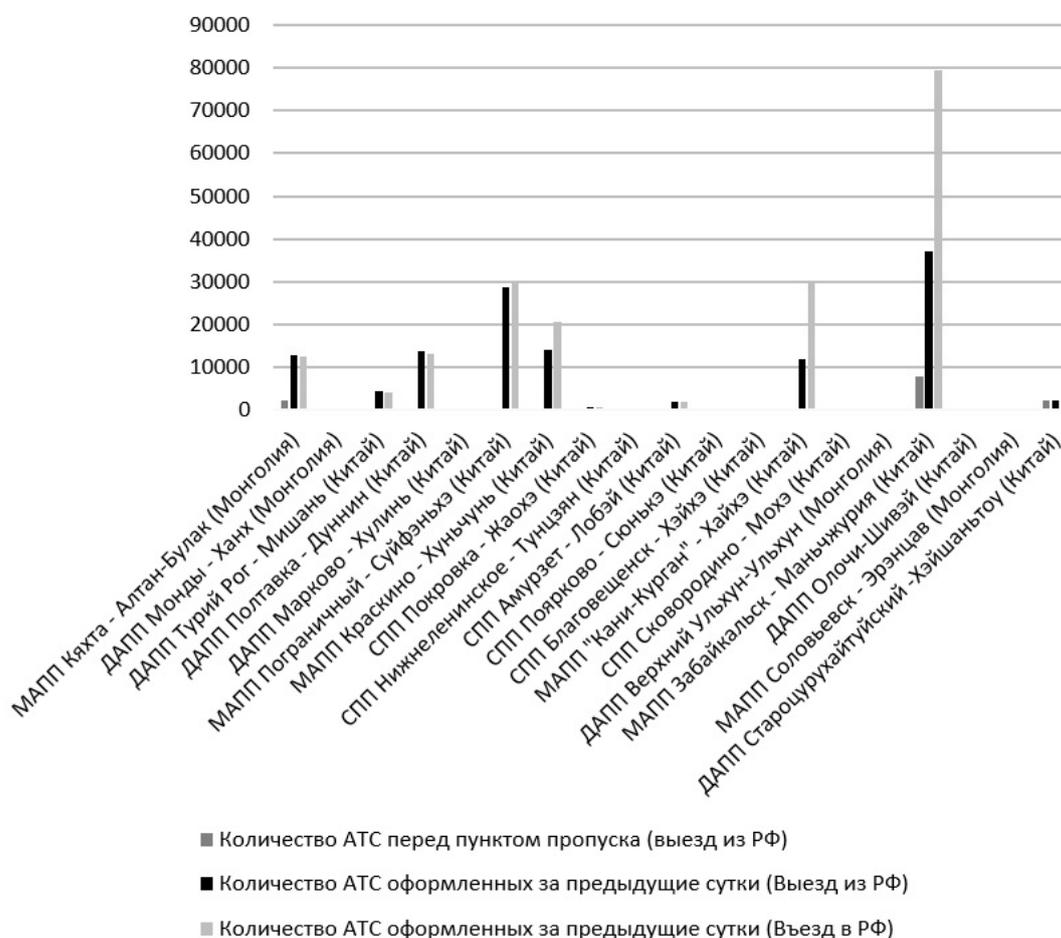


Рисунок 1 – Ситуация на автомобильных пунктах пропуска региона Дальнего Востока в 2023 году.

Примечание – Источник: собственная разработка авторов.

Наиболее перегруженным пропускным пунктом на дальневосточном участке китайско-российской границы является – МАПП Забайкальск – Маньчжурия, а также МАПП Пограничный – Суйфэньхэ, МАПП Краскино – Хуньчунь, МАПП, ДАПП Полтавка – Дуннин. Они обрабатывают большой объем грузовых автомобилей, осуществляющих транзитный проход через Дальний Восток [4]. Из-за отсутствия достаточного количества объектов контроля время ожидания на границе может достигать нескольких дней, что существенно затрудняет грузовые перевозки [5].

Загруженность Дальневосточных автомобильных пунктов пропуска является важным аспектом для эффективного функционирования транспортной системы региона. Усовершенствование или реконструкция Дальневосточных автомобильных пунктов пропуска является важной задачей для обеспечения безопасности, комфорта и эффективности автомобильного движения на границе. С 15 мая 2023 года автомобильный пункт пропуска Забайкальск – Маньчжурия перешел на круглосуточный режим для увеличения пропускной способности с 300 оформленных автомобилей в сутки до 500. С целью регулирования проезда транспорта и сокращения времени ожидания прохождения границы на данном пункте пропуска с 1 сентября 2023 года открылась электронная очередь для грузовых машин. В районах пограничных пунктов Дальнего Востока планируется строительство новых дорог, мостов и железнодорожных станций для облегчения перемещения грузов и пассажиров. Кроме того, будут созданы новые парковки и склады для обеспечения удобства и безопасности взаимодействия транспортных средств. Также предусматривается усиление контроля за перемещением товаров и лиц через границу. Будут внедрены новые средства и технологии контроля, такие как сканеры и системы видеонаблюдения, с целью предотвращения контрабанды и террористической активности. В результате усовершенствования дальневосточных автомобильных пунктов пропуска ожидается значительное повышение эффективности и безопасности транспортных связей в регионе.

Заключение. В целом, пограничные автомобильные пункты пропуска играют важную роль в социально-экономическом развитии Дальнего Востока и способствуют укреплению взаимодействия между странами,

улучшению качества транспортного обслуживания и повышению безопасности перемещений на границе. Несмотря на некоторые сложности, ситуация на дальневосточных автомобильных пунктах пропуска стабильно улучшается. Необходимо постоянное совершенствование инфраструктуры, технического оснащения и экологической безопасности для обеспечения эффективного и безопасного прохождения границы. Только так можно гарантировать развитие транспортного потенциала региона и его успешную интеграцию в мировую экономику.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Заостровских Е. А. Проблемы и перспективы развития пунктов пропуска Дальнего Востока России // Регионалистика. – 2014. – Т. 1. – №. 3. – С. 69-75.
2. Таможенная статистика Электрон. ресурс. Официальный сайт главного таможенного управления КНР. Режим доступа: <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302275/5427627/index.html>.
3. Ситуация в автомобильных пунктах пропуска ДВ региона [Электрон. ресурс]: Официальный сайт Дальневосточного таможенного управления ФТС России. Режим доступа: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/164244>.
4. Бардаль А. Б. Система пункта пропуска через государственную границу: Российский Дальний Восток // Власть и управление на Востоке России. – 2018. – № 1 (82). – С. 14-22.
5. Дорощенко Г. И. Экономические и информационные аспекты взаимодействия таможни и бизнеса на современном этапе // Экономика и современный менеджмент: теория и практика. – 2014. – №. 42. – С. 33-39.

УДК: 330.34; 336.01; 336.76

ИНЖЕНЕРИЯ И КОГНИТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

канд. экон. наук, доцент В. В. Николаевский, ФММП БНТУ, г. Минск

Резюме. В статье обосновывается понятие инженерия как способность человека к инновационной деятельности. Развиваясь как уникальные способности отдельных личностей, в настоящее время инженерия становится объективной необходимостью каждого специалиста. Методология инженерии в системе образования становится насущной задачей, определяющей уровень национального суверенитета, экономической безопасности и устойчивого развития страны.

Ключевые слова: инженерия, когнитивные способности, система образования, информационное пространство, технологическое пространство, пространство когнитивной деятельности.

Введение. Рассматривая разнообразие подходы к определению понятия инженерия, можно с уверенностью говорить о том, что в самом общем виде это свойство разума ставить и решать задачи по целесообразному преобразованию окружающей среды [1]. Такой вывод следует и из работ Л. Моргана [2] и Ф. Энгельса [3], рассмотревших в ретроспективе развитие цивилизации и ставящих когнитивную деятельность во главе этого процесса.

Основная часть. Инженерия как способность и потребность к творчеству зародилась на заре формирования человеческой цивилизации. Можно предположить, что первые инженеры, как представители профессионального сообщества, формировались как в среде ученых, создававших оборудование для своих исследований, так и среди ремесленников с пытливым умом, создававших устройства для облегчения своего труда. В конечном итоге, вся эта естество-испытательная деятельность была направлена на формирование нового знания, в широком его смысле, и разработку технологий получения, развития и управления им. А это были уникальные люди, такие, как например, Леонардо да Винчи или Никола Тесла, Пифагор и Парацельс, М.В. Ломоносов, И.П. Кулибин, И.В. Курчатов, а также многие другие, обладающие набором уникальных талантов и способностей результаты труда которых поражают сознание ученых и практиков и которыми мы пользуемся до настоящего времени [4, 5]. Они должны были сочетать в себе одновременно качества художника и архитектора, специалиста по вопросам артиллерии и фортификации, математика и естествоиспытателя, врача и алхимика. Это была почетная, но и опасная профессия, позволяющая использовать научные знания в качестве производительной силы. По мере общественного развития сформировалась профессия инженер и определилась его миссия в общественном развитии как создание на основе использования природных ресурсов, естественнонаучных знаний и практического опыта искусственных материальных объектов (зданий, сооружений, машин, механизмов и др.) и технологий использования этих объектов, ориентированных на формирование комфортной среды жизнедеятельности людей.

Из отдельных одаренных людей, обладающих уникальными способностями, под воздействием объективных потребностей общественного развития начал формироваться и, в итоге, сформировался слой профессиональных работников – инженеров. Заметим, что становление инженерной профессии – это комплексный и системный процесс взаимодействия способов общественного производства, техники и технологий, с одной стороны, и одаренных людей с их когнитивными способностями, с другой стороны. Становление профессии инженера – это динамический процесс, затрагивающий и изменяющий все аспекты общественного развития: технику, технологии и способ производства; общественно-экономические отношения и политические институты; общественное сознание и психологию; науку и образование. При этом, когнитивные способности инженеров и