Естественно, что тролли являются первыми помощниками оппозиции. Так в 2014 году, когда боевики ИГ (запрещенная в России организация) захватили иракский город Мосул, одновременно в Twitter велась кампания под хештегом #AllEyesonISIS, используя спам для распространения пропаганды по всему миру [2]. По некоторым оценкам, тогда до 20% создаваемого контента было сгенерировано ботами [2]. До сих пор ведется борьба с аккаунтами и постами радикальной группировки во всех социальных сетях. Основной проблемой распространения таких аккаунтов является отсутствие определенного хештега, что позволяло бы программе автоматически выследить и вычистить все публикации, связанные с радикальной группировкой.

Итак, в современном мире многие организации, компании и группировки используют для достижения своих целей социальных ботов. Поведение ботов уже довольно сложно, и с развитием новых технологий и использованием нейро-сетей оно становится более «живым». Социальные боты могут создавать реалистичные социальные аккаунты и создавать достоверный контент с человекоподобными характером, что с каждой новой разновидностью тролля затрудняет его идентификацию от человека. Люди должны идентифицировать ботов и избегать ситуаций, основанных на ложных предположениях человеческих собеседников.

1. Entrepreneur «Why the Rise of Bots is a Concern for Social Networks», 15.03.2017
2. Газета.ru «Боты голосуют и строчат доносы», 27.01.2017
3. Новая газета в Петербурге «Где живут тролли. И кто их кормит.», 09.09.2013
4. Gagadget.com «Боты в соцсетях: что это такое, и с чем их едят?», 21.02.2016
5. <https://habrahabr.ru/post/322706/>
6. Communications of the ACM «The Rise of social bots», Vol. 59 No. 7, Pages 96-104, 01.07.2016
7. https://en.wikipedia.org/wiki/Social_bot

Исаченко И.П.

Сравнение логистики в России и Европейских странах

*Государственный университет управления
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-74

idsp: 000001:lj-04-2018-74

Аннотация

В представленной работе автор изучает развитие международной логистики в России и сравнивает ее с Европейскими стандартами, а также уделяет особое внимание возможным направлениям развития данной отрасли.

Ключевые слова: международная логистика, международные перевозки, развитие, транспорт, экономика.

Международная логистика обязательно предполагает по своей сути и своему назначению качественное осуществление международных перевозок товарных грузов и пассажиров по сухопутным, водным, воздушным путям через государства и континенты, используя международные транспортные коридоры, структурные элементы звеньев цепей поставок [1-3], используя современные концепции управления предпринимательской деятельностью [4,5], инновационные технологии в логистике [6].

Логистика международных перевозок - это комплекс мероприятий по организации эффективной схемы доставки товаров от производителя к потребителю. Чтобы осуществить перевозку с максимальной эффективностью, необходима грамотная координация всех этапов перевозки. Это особенно важно в случае с международной логистикой грузов, когда цепь перевозок пересекает государственные границы и

требуется учитывать ряд специфических аспектов международной торговли [1,2]. Сегодня международная логистика получила достаточно широкое распространение. Этому способствуют процессы мировой глобализации, развитие транспортных сетей, международных транспортных коридоров и торговых отношений между странами. Международная логистика грузов преследует следующие цели:

- Организация перевозки грузов из одной страны в другую и транспортировка по ее территории;
- Обеспечение безопасности перевозки, оптимизация затрат времени, финансовых затрат и т. д.

Чтобы логистическая компания успешно достигла этих целей, необходимо решить множество задач – осуществить поиск и выбрать экспедитора, разработать эффективный маршрут, который обеспечит быструю и доступную по цене доставку, согласовать таможенные вопросы, организовать временное хранение на складе и т. п. От того, насколько эффективно пройден каждый из этапов, будет зависеть конечный результат. Все перечисленные задачи необходимы для достижения минимальных сроков доставки и доступных цен при условии, что обеспечивается полная сохранность перевозимого груза.

Глобальная напряженность в экономике, которая сохраняется на протяжении долгого времени, на все сферы бизнеса влияет напрямую. В том числе и на состояние рынка международных грузоперевозок. Впрочем, государства-лидеры сектора продолжают демонстрировать рост. Так, показатели Китая возросли на 8%, США — на 2%. Ситуация в России выглядит менее оптимистично. Несмотря на высказывания многочисленных экспертов о преодолении пика кризиса, объемы перевозок сокращаются. Темпы роста экспортного потока снизились на 1,5%, импортного — более чем на 2% [5].

Соотношение видов международных грузоперевозок в регионах и отдельных странах различно. В промышленных государствах транспортная система представлена всеми видами транспорта. Особенно развитой является инфраструктура в Японии, США, Германии, Франции, Великобритании и некоторых других странах Европы. На их долю приходится до 85% мирового грузооборота. В западноевропейских странах по объемам грузоперевозок лидирует автомобильный транспорт (40%), следом идет железнодорожный (25%). Остальное приходится на морской, внутренний водный.

В Северной Америке автомобильные и железнодорожные перевозки практически равны по объемам. В странах СНГ и Восточной Европы преобладает ж/д-транспорт, однако роль автомобильного транспорта постепенно растет. Международные грузоперевозки морем практикуют преимущественно «морские» государства: Греция, Великобритания, Финляндия, Норвегия, Япония. Что касается авиаперевозок и интенсивности движения, то здесь эксперты традиционно выделяют три региона: Западная Европа, Дальний Восток и США. На них приходится 2/3 мирового грузооборота по воздуху. Еще один крупный регион расположен в Азии — это КНР, Сингапур, Таиланд, Япония. Они забирают 1/5 объемов. Значительная часть грузов проходят транзитом через российскую территорию. В России, как следует из отчетов Аналитического центра при Правительстве РФ, по тоннажу лидирует автомобильный транспорт. Он занимает до 68% в структуре всех перевезенных грузов. В тройку входят железнодорожный (17%) и трубопроводный транспорт (13%) [7]. При этом автомобильные грузоперевозчики постепенно теряют свою долю рынка с точки зрения тоннажа, но компенсируют это стоимостью и качеством услуг. Возрастает сегмент морских и железнодорожных перевозок.

Следует отметить, что наступлением кризисного периода существенно сократились экспорт и импорт большинства потребительских товаров, которые чаще всего и везли автотранспортом. Европейские санкции заметно снизили импорт продовольствия, бытовой химии, техники. В то же время низкий курс рубля привел к росту экспорта биржевых товаров: нефть, газ, зерно, металл. Для доставки используют

трубопроводный и морской виды транспорта. По этим же причинам многие автоперевозчики были вынуждены уйти с рынка.

На данный момент пока логистика еще не выделилась в отдельную сферу деятельности в сознании российских предпринимателей. По меньшей мере, пять лет назад компании в своей массе не задумывались над эффективностью перевозок, а лишь концентрировались на производственных проблемах. На сегодняшний день только небольшая часть фирм обращается за содействием к специализированным логистическим компаниям. В основном же предприятия предпочитают свой собственный транспорт.

По состоянию на 2012 год – 80 млрд. долларов приходится на рынок транспортно-логистических услуг в России, без учета трубопроводного транспорта. Доля аутсорсинга в общем объеме транспортных услуг остается ничтожно малой. По большей части компании до сих пор обслуживают себя сами, осуществляя перевозки и логистику.

Суммарный оборот европейского рынка логистических услуг оценивается в более чем 600 млрд. евро. В условиях жесткой конкуренции производители пытаются сократить максимальное число издержек, в результате большинство из них приходят к выводу, что оптимизация логистических процессов позволяет существенно сэкономить средства.

Европейский транспортно-логистический рынок является вторым по объему после США (30%). На сегмент логистического аутсорсинга, включающего услуги по транспортировке, обработке и складированию грузов, а также управленческую логистику (SCM и 4PL) и value-added services (VAS), приходится 63% совокупного объема рынка.

Германия, с её расходами в сумме 100 млрд. евро на логистику, занимает по праву ключевую роль как «главной транзитной артерии европейской экономики, как по оси "Север-Юг", так и по оси "Запад-Восток". В целом в области логистики в Германии заняты 2,8 млн. человек. Помимо этого 2,4 млн. рабочих мест принадлежат смежным областям, таким, например, как сервис и страхование транспортных средств или автомобильная промышленность [8].

Преобладающей тенденцией развития европейского рынка логистики является опережающий рост транспортно-логистических услуг по сравнению с европейским ВВП. При этом отдельные сегменты оказывают преобладающее влияние на данное развитие — это управленческая и комплексная логистика. Рост последних в ближайшей перспективе будет определяться, прежде всего, повышением спроса на логистический аутсорсинг и расширением пакета логистических услуг, передаваемых 3PL провайдерам.

Развитие логистической индустрии Европы характеризуется следующими тенденциями:

- усиление влияния глобальных транспортно-логистических компаний;
- продолжающаяся консолидация рынка, прежде всего, за счет международных слияний и приобретений и выхода на новые географические рынки;
- возрастание роли value-added услуги в повышении конкурентоспособности операторов рынка [7].

Очевидно, что в нашей стране логистика развивается не столь быстрыми темпами, как в Европе. Можно выделить трудности, усугубляющие проблемы логистики в России и оказывающие влияние на её успешное и динамичное развитие:

- нестабильная общеэкономическая ситуация;
- социальная напряжённость определённых слоёв общества;
- отставание экономики страны от общемировой;
- отставание инфраструктуры и транспорта;
- низкий уровень развития технологической, а также производственно-технической и информационных баз.

Потенциал повышения эффективности российской транспортно-логистической системы колоссален. Снижение затрат национальной экономики на транспорт и логистику с 20 % до среднемирового уровня 11 % от ВВП, высвободит финансовые ресурсы в объеме 180 млрд. долларов. Однако низкое качество базовой услуги транспортировки, недостаточный масштаб бизнеса логистических компаний и нехватка компетенций, недостаточно развитая логистическая инфраструктура, таможенные, тарифные и нормативно-правовые барьеры на границах препятствуют росту рынка транспортно-логистических услуг.

В целях решения выше перечисленных проблем рекомендуется следующие первоочередные меры:

- Сформировать долгосрочную логистическую стратегию РФ с вовлечением заинтересованных экспертного сообщества и общественных организаций;
- Министерство транспорта РФ должно контролировать вопросы регулирования рынка транспортно-логистических услуг и развития логистики в РФ;
- Развитие транспортной инфраструктуры в труднодоступных регионах РФ и выявление новых маршрутов с приоритетным финансированием, которые важны для организаций прямого смешанного сообщения;
- Создание единой базы транспортно-логистических компаний;
- Полный переход федеральной таможенной службы России на электронный документооборот и автоматизация стандартных таможенных процедур в части:
 - ✓ пополнение списка без рискованных товарных групп и модернизация системы управления рисками и ее упрощение,
 - ✓ замена бумажного документооборота на электронный формат, при осуществлении перевозок грузов в международном сообщении;
- Разработка единой системы электронных документов и электронных цифровых подписей различной юрисдикции, признаваемая участниками взаимодействия транспортно-логистической операции.

Таким образом, изучив все те проблемы, с которыми сталкивается Россия в сфере логистических услуг и, сравнив ее с Европой, можно сделать вывод, что у страны есть огромный потенциал для роста и развития. Европейские страны и США, а также многие другие страны на порядок выше в плане развития данной отрасли. Поэтому, использование наработанный опыт зарубежных стран может быть эффективным, если для этого будут предприняты правильный подход и поставлены определенные цели и задачи дальнейшего развития логистики.

1. Воронов В.И., Воронов А.В., Лазарев В.А., Степанов В.Г. Международные аспекты логистики: Учебное пособие. / Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
2. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс). Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. с.700.
3. Воронов В.И., Воронов А.В. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике ЛОГИСТИКА. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал. 2013 №, 2. Украина. Харьков.
4. Воронов В.И., Авдеев А.С. Зарубежный опыт использования концепций управления логистическими системами: адаптация к деятельности российских компаний. В сборнике: Научная дискуссия современной молодежи: актуальные вопросы, достижения и инновации. Сборник статей II международной научно-практической конференции в 2-х частях. Пенза, 2017. С. 42-46.
5. Воронов А.В., Воронов В.И., Лазарев В.А. Вестник университета (Государственный университет управления) 2008. №1. С. 55

6. Воронов В.И., Кривоносов Н.А. Савостьянок Г.Н., Кожанова В.В. Инновационные технологии в логистике. Научно-аналитический журнал: «Инновации и инвестиции» № 4, 2015– стр. 2-4.
7. Волков М., Дунаев О. Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала / М. Волков, О. Дунаев / Торгово-промышленная палата Российской Федерации, TheBostonConsultingGroup, 2014. – С. 5–12.
8. Дятленко С.А., Развитие транспортно-логистического рынка в условиях внешних вызовов // Вклад аграрной науки в развитие земледелия Юга Российской Федерации. Инновационное развитие АПК: Материалы Межд. научно-практической конференции (Волгоград, 16–19 июля 2015 г.). – Волгоград: ООО «СФЕРА», – 2015. – С. 488.
9. <https://www.kp.ru/guide/mezhdunarodnye-gruzoperevozki.html> – [Электронный ресурс] – г. Москва, Режим доступа: свободный

Исаченко И.П.

Современные проблемы научно-исследовательской деятельности России и методы их преодоления

*Государственный университет управления
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-75

idsp: 000001:lj-04-2018-75

Аннотация

В данном исследовании приводится состояние развития научных исследований в мире и России и проблемы формирования интеллектуальной собственности.

Ключевые слова: Наука, научные исследования, интеллектуальная собственность, направления решения проблем.

На любом этапе общественной жизни наука играет одно из важнейших, если не самое главное значение в развитии общества. Будучи, прежде всего, явлением духовной жизни общества, наука творчески воплощается в сфере его материальной жизни. Она представляет собой особую область человеческой деятельности, как теоретической, так и практической. Какой же смысл несет слово «наука»? Ф. И. Голдберг и А. В. Симонов определяют ее как особый вид познавательной деятельности человека, направленный на получение, обоснование и систематизацию объективных знаний о мире, человеке, обществе и самом познании, на основе которых происходит преобразование человеком действительности [1]. Формой осуществления и развития науки является научное исследование, т. е. изучение с помощью научных методов явлений и процессов, анализ влияния на них различных факторов, а также изучение взаимодействия между явлениями с целью получить обоснованно доказанные и полезные для науки и практики решения с максимальным эффектом [2]. Новое научное знание появляется, как интегрированный синтез разных научных направлений и появляются новые научные сферы, как например, логистика, которая включает математику, философию, менеджмент, маркетинг и т.д. [3]

На сегодняшний день огромную значимость в развитие НИОКР (R&D) играют инвестиции разных государств мира. Однако суммы этих инвестиций различны в зависимости от развитости стран, участвующих в научно-исследовательской деятельности. Проанализировав данные, полученные Институтом статистики ЮНЕСКО, автор пришел к выводу, что общая сумма инвестиции составляет 1,7 триллионов долларов, что является рекордным показателем за последнее время. Около 80 % всех инвестиций относится к первой десятке развитых стран. Лидирующую позицию в инвестировании научных проектов занимают США. На данный момент их инвестиции составляют 457 млрд. долларов. Очень важно отметить, что 70% данных инвестиций приходится на частный сектор. Второе и третье места занимают Китай и Япония. Их вложения составляют 369 млрд. долларов (77% вложений – частный капитал) и 120 млрд.