

НОВАЯ НАУКА

Международный центр
научного партнерства



NEW SCIENCE

International Center
for Scientific Partnership

СТАРТ В НАУКЕ 2025

Сборник статей III Международного
научно-исследовательского конкурса,
состоявшегося 22 сентября 2025 г.
в г. Петрозаводске

г. Петрозаводск
Российская Федерация
МЦНП «НОВАЯ НАУКА»
2025

УДК 001.12
ББК 70
С77

Ответственные редакторы:
Ивановская И.И., Кузьмина Л.А.

С77 Старт в науке 2025: сборник статей III Международного научно-исследовательского конкурса (22 сентября 2025 г.). — Петрозаводск : МЦНП «НОВАЯ НАУКА», 2025. — 58 с. : ил., табл.

ISBN 978-5-00215-868-3

Настоящий сборник составлен по материалам III Международного научно-исследовательского конкурса СТАРТ В НАУКЕ 2025, состоявшегося 22 сентября 2025 года в г. Петрозаводске (Россия). В сборнике рассматривается круг актуальных вопросов, стоящих перед современными исследователями. Целями проведения конкурса являлись обсуждение практических вопросов современной науки, развитие методов и средств получения научных данных, обсуждение результатов исследований, полученных специалистами в охватываемых областях, обмен опытом. Сборник может быть полезен научным работникам, преподавателям, слушателям вузов с целью использования в научной работе и учебной деятельности.

Авторы публикуемых статей несут ответственность за содержание своих работ, точность цитат, легитимность использования иллюстраций, приведенных цифр, фактов, названий, персональных данных и иной информации, а также за соблюдение законодательства Российской Федерации и сам факт публикации.

Полные тексты статей в открытом доступе размещены в Научной электронной библиотеке Elibrary.ru в соответствии с Договором № 467-03/2018К от 19.03.2018 г.

УДК 001.12
ББК 70

ISBN 978-5-00215-868-3

© Коллектив авторов, текст, иллюстрации, 2025
© МЦНП «НОВАЯ НАУКА» (ИП Ивановская И.И.), оформление, 2025

Состав редакционной коллегии и организационного комитета:

Аймурзина Б.Т., доктор экономических наук
Ахмедова Н.Р., доктор искусствоведения
Битокова С.Х., доктор филологических наук
Блинкова Л.П., доктор биологических наук
Гапоненко И.О., доктор филологических наук
Героева Л.М., доктор педагогических наук
Добжанская О.Э., доктор искусствоведения
Доровских Г.Н., доктор медицинских наук
Дорохова Н.И., кандидат филологических наук
Ергалиева Р.А., доктор искусствоведения
Ершова Л.В., доктор педагогических наук
Зайцева С.А., доктор педагогических наук
Зверева Т.В., доктор филологических наук
Казакова А.Ю., доктор социологических наук
Кобозева И.С., доктор педагогических наук
Кулеш А.И., доктор филологических наук
Мантатова Н.В., доктор ветеринарных наук
Мокшин Г.Н., доктор исторических наук
Муратова Е.Ю., доктор филологических наук
Никонов М.В., доктор сельскохозяйственных наук
Панков Д.А., доктор экономических наук
Петров О.Ю., доктор сельскохозяйственных наук
Поснова М.В., кандидат философских наук
Рыбаков Н.С., доктор философских наук
Сансызбаева Г.А., кандидат экономических наук
Симонова С.А., доктор философских наук
Ханиева И.М., доктор сельскохозяйственных наук
Хугаева Р.Г., кандидат юридических наук
Червинец Ю.В., доктор медицинских наук
Чистякова О.В., доктор экономических наук
Чумичева Р.М., доктор педагогических наук

ОГЛАВЛЕНИЕ

СЕКЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ	5
ОСОБЕННОСТИ МОДЕЛИРОВАНИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ РЕГУЛЯРНОГО АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ	6
<i>Зайцев Илья Андреевич</i>	
ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СОБСТВЕННОГО КАПИТАЛА КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА (НА ПРИМЕРЕ ПАО СБЕРБАНК).....	16
<i>Зинатуллина Карина Рафаэлевна</i>	
РЕЙТИНГОВАЯ ОЦЕНКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ КОМПАНИИ В СИСТЕМЕ СОВРЕМЕННОГО АНТИКРИЗИСНОГО ФИНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА	22
<i>Мурадова Сафия Кямаловна</i>	
СЕКЦИЯ ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ.....	29
РАЗРАБОТКА ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ДЛЯ БРОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ.....	30
<i>Пономарева Светлана Алексеевна, Ключникова Дарья Алексеевна, Шабарин Евгений Дмитриевич</i>	
СЕКЦИЯ БИОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ.....	35
ВЛИЯНИЕ ПАРАТИПИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ СЛУЖЕБНЫХ СОБАК	36
<i>Байчоров Тамерлан Касботович</i>	
СЕКЦИЯ ФИЛОСОФСКИЕ НАУКИ.....	43
ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И ЭКЗИСТЕНЦИАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЛИЧНОСТИ: ФИЛОСОФСКИЙ АНАЛИЗ	44
<i>Илхомова Нафосат Икромжоновна</i>	
СЕКЦИЯ ФИЛОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ.....	52
ЯРТЫ-ГУЛОК И МАЛЬЧИК С ПАЛЬЧИК: ВАРИАЦИИ МОТИВА МАЛЕНЬКОГО ГЕРОЯ В ТУРКМЕНСКОМ И НЕМЕЦКОМ ФОЛЬКЛОРЕ	53
<i>Довваева Мяхри Алламурадовна, Назарова Мяхриджемал Бегенджовна, Назарова Кабе Аллануровна</i>	

СЕКЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

ОСОБЕННОСТИ МОДЕЛИРОВАНИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ РЕГУЛЯРНОГО АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ

Зайцев Илья Андреевич

студент

Научный руководитель: **Лысенко Юлия Валентиновна**

д.э.н., профессор

Федеральное государственное образовательное

учреждение высшего образования

«Южно-Уральский государственный

гуманитарно-педагогический университет»

Аннотация: транспортное обслуживание населения в целом представляет собой важную социально-экономическую задачу для уполномоченных органов. С социальной точки зрения задача направлена на качественное удовлетворение транспортного спроса населения, а с экономической – на поиск резервов для повышения рентабельности пассажирских перевозок. Ключевая проблема на пути решения задачи – ограниченность бюджетов на организацию перевозок. При этом данный дефицит средств в деталях вскрывает другую, более практически значимую проблему: как при заданном объеме ресурсов наиболее полно покрыть транспортный спрос населения. В большей степени поставленный вопрос характерен для перевозок между районными центрами и малыми населенными пунктами. Основное решение – увеличение финансирования – теоретически рационально, но практически требует тщательного анализа, а именно оценки финансирования на предмет эффективности. Поэтому предметом работы является анализ особенностей моделирования маршрутных сетей в Челябинской области – чем точнее она исследована, тем эффективнее будет сформирована работа по организации регулярных перевозок. В результате работы рассмотрены теоретический каркас и практические результаты модернизации транспортной системы.

Ключевые слова: модернизация, моделирование, научное исследование, пассажиропоток, регулярные перевозки, рентабельность.

FEATURES OF ROUTE NETWORK MODELING REGULAR BUS SERVICE

Zaitsev Ilya Andreevich

Scientific supervisor: **Lysenko Yulia Valentinovna**

Abstract: transport services for the population as a whole represent an important socio-economic task for the authorized bodies. From a social point of view, the task is aimed at meeting the high-quality transport demand of the population, and from an economic point of view, it is aimed at finding reserves to increase the profitability of passenger transportation. The key problem on the way to solving the problem is the limited budgets for the organization of transportation. At the same time, this shortage of funds reveals in detail another, more practically significant problem: how, with a given amount of resources, to most fully cover the transport demand of the population. To a greater extent, this issue is typical for transportation between regional centers and small towns. The main solution is to increase funding, which is theoretically rational, but in practice requires a thorough analysis, namely, an assessment of funding for effectiveness. Therefore, the subject of the work is the analysis of the features of modeling route networks in the Chelyabinsk region. The more precisely it is investigated, the more effectively the work on the organization of regular transportation will be formed. As a result of the work, the theoretical framework and practical results of the modernization of the transport system are considered.

Key words: modernization, modeling, scientific research, passenger traffic, scheduled transportation, profitability, urban agglomeration.

Общественный транспорт относится к необходимому и социально-значимому механизму, система которого связывает различные точки пассажирских корреспонденций. Данные точки должны быть соединены между собой максимально прямолинейным и кратчайшим образом. Однако эффективному процессу организации транспортного обслуживания населения препятствуют основные дилемма и проблема:

- Дилемма: социальная значимость или экономическая эффективность?
- Проблема: подтвержденная социальная целесообразность маршрута, но отсутствие технической возможности транспортных организаций для работы на маршруте.

В краткой расшифровке дилемма может быть представлена условным примером: подтверждена социальная значимость маршрута из точки А в точку Б, являющуюся районным центром. При этом население точки А составляет 50 человек, из которых до районного центра на нерегулярной основе в разные дни одним рейсом добираются от 3 до 7 человек. Себестоимость одного рейса составляет 70-80 рублей на 1 километр. Стоимость проезда в среднем по региону составляет до 6 рублей за 1 километр. Соответственно, при необходимой социальной значимости осуществление перевозок на коммерческой основе с учетом данного пассажиропотока экономически не эффективно.

Из специфики указанной дилеммы возникает и проблема: при низком уровне экономической рентабельности организации-перевозчики не подают заявки на осуществление перевозок по маршруту. Кроме того, в ряде случаев фиксируется дефицит подвижного состава (автобусов) и водителей, что не позволяет организовать работу дополнительных маршрутов, независимо от их уровня рентабельности.

В целом проблемы организации транспортного обслуживания населения, построения эффективных маршрутных сетей исследованы в научных статьях и трудах ряда авторов, в т. ч.: Минатуллаева Ш.М., Бекеева А.Х., Богомолова А.А., Мячина В.Н., Герасимова А.П., Волкова П.Б., Богомоллов А.А., в частности, также рассмотрены и вопросы моделирования транспортных систем.

Латышева О.А., Сиютин И.Ю. отмечают такие проблемы транспорта, как «время ожидания транспорта, неэффективная организация перевозок, низкое качество обслуживания» [1].

Ким М.С., Файзрахманова Е.В. отмечают следующие проблемы развития общественного транспорта: «устаревший подвижной состав, отсутствие безналичной оплаты проезда» [2].

В настоящей статье нами рассмотрены некоторые процессы формирования и организации маршрутной сети в Челябинской области.

В части понятийного аппарата отметим, что в последние 2-3 года широко распространено понятие «пассажирский транспорт общего пользования», которое в профессионально-управленческой сфере заменило собой понятие «общественный транспорт».

К видам пассажирского транспорта общего пользования государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»,

утвержденная постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596, относит «автобусный, городской электрический, внутренний водный транспорт, региональная авиация, пригородные железнодорожные перевозки» [3].

Основным видом транспорта в Челябинской области является автобусный, который по классификации, предусмотренной Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (основным федеральным законом, регулирующим перевозки пассажиров в РФ), курсирует «в муниципальном и межмуниципальном сообщении» [4]. Всего по состоянию на 01.09.2025 в Челябинской области работает более 850 автобусных маршрутов регулярных перевозок пассажирского транспорта общего пользования. Из общего числа 233 маршрута обеспечивают связь населенных пунктов различных муниципальных образований, т. е. являются межмуниципальными.

Таким образом, основная задача уполномоченных органов (органов местного самоуправления и Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области) – организовать функционирование более чем 800 маршрутов регулярных перевозок.

Организация эффективной работы маршрутов должна учитывать следующие принципы:

- а) системность;
- б) социальная направленность;
- в) экономичность;
- г) среднесрочное либо долгосрочное планирование;
- д) динамичность.

Принцип системности означает, что все виды транспорта должны быть охвачены управленческими решениями совместно. Например, развитие только автобусного транспорта для большинства городов с системами электротранспорта – неэффективный путь транспортного моделирования. Необходимо развивать оба вида транспорта в тандеме в рамках взаимодополняемости.

Принципы социальной направленности и экономичности диаметрально противоположны, но, тем не менее, должны учитываться оба при организации

работы маршрутов. Для большинства субъектов РФ с учетом уровня бюджетной обеспеченности расходы на транспортную систему недостаточны. Из-за дефицита свободных средств на данное направление социальная значимость должна подвергаться более тщательному анализу. В ряде случаев, когда пассажиропоток на рейс сводится к единицам, альтернативным вариантом автобусу может быть индивидуальная мобильность – личный автотранспорт (такси).

Смысл принципа среднесрочного, долгосрочного планирования следует из названия. Транспортная система – достаточно обширная область, на которую также сказываются социально-экономические факторы. При моделировании маршрутных сетей необходимо планировать и прогнозировать как мезо и макроэкономические факторы, так и социальные (подвижность населения, убыль населения (для сельских территорий), изменение расположения производственных мощностей и т. п.). Именно от перечисленных факторов во многом зависит система маршрутов регулярных перевозок.

Принцип динамичности связан с вышесказанным и означает, что уполномоченным органам необходимо не только прогнозировать и планировать с учетом факторов внешней среды, но и учитывать факторы в данный период времени для донастройки системы в настоящее время.

Кроме того, Горяевым Н.К., Абрамовым Н.С. и Бандурко С.О. в работе «Сравнительный анализ стоимости транспортной работы в системе общественного транспорта Челябинской агломерации» отмечено, что «для эффективной работы общественного транспорта необходимо соблюдение баланса между интересами перевозчиков и уполномоченного органа на основе расчёта оптимальной стоимости транспортной работы» [5].

Таким образом, на основании мнения указанных ученых, можем констатировать, что залог эффективной транспортной системы состоит не только в успешном рациональном решении ранее озвученной дилеммы (социальная значимость/экономическая эффективность), но и в учете интересов организаций-перевозчиков. При этом в целях повышения доли социальной эффективности учет интересов перевозчиков должен быть рационально сдержанным.

Примерно с 1990-2000 гг. по 2019 год в Челябинской области практически не рассматривалось планирование транспортной системы: не осуществлялся анализ пассажирских корреспонденций, не устанавливались новые маршруты, не обновлялся подвижной состав, не модернизировалась инфраструктура.

В 2019 году произошло политическое изменение в парадигме развития транспорта. Полномочия по созданию условий для транспортного обслуживания населения Челябинского и Копейского городских округов, а также Сосновского района, переданы с местного уровня на региональный. С 2019 по 2021 год был проведен подготовительный этап, по результатам которого с 2022 года по настоящее время в Челябинской агломерации проводится активная фаза транспортной реформы.

Вышеизложенный процесс является первым шагом на пути модернизации транспортной системы Челябинской области. Отразим некоторые тезисы подготовительного этапа, в котором проводилось научное исследование и моделирование транспортных потоков и пассажирских корреспонденций.

О сборе наборов данных для моделирования: «Для столь масштабного исследования были использованы как проверенные технологии вроде личного опроса пассажиров, так и авторские методики. Например, специалисты применили интеллектуальный подсчёт транспортных потоков при помощи нейросети на основе свыше 1000 часов видеозаписи. Ещё одним инструментом оценки перемещений людей стали обезличенные big data, предоставленные оператором МТС» [6].

О математической модели: «Все предложения по изменению маршрутов и инфраструктуры разработчики проверяли при помощи математической транспортной модели челябинской агломерации, разработанной при помощи передового программного обеспечения PTV» [6].

В целом, в состав транспортных реформ могут включаться различные блоки, направленные либо только на обновление подвижного состава, либо на изменение маршрутной сети, либо на данные и другие направления одновременно.

Петухов А.В. и Плотников А.А. к современным тенденциям развития общественного транспорта относят «улучшение организации движения, улучшение маршрутной сети, обновление подвижного состава, совершенствование организационной структуры городского пассажирского транспорта» [7]. Челябинская реформа, о которой подробнее изложено далее, включает в себя 6 направлений: обновление подвижного состава, оптимизацию маршрутной сети, совершенствование билетного меню, модернизацию инфраструктуры улично-дорожной сети, модернизацию инфраструктуры городского электротранспорта и управленческие решения. В рамках настоящей статьи акцент делается на мероприятиях по развитию маршрутной сети.

В целях проведения транспортной реформы в подготовительном этапе были проведены важные работы по анализу текущей ситуации в области транспортного обслуживания населения Челябинского и Копейского городских округов, а также Сосновского района, в т. ч. по анализу:

- пассажирских корреспонденций (в т. ч. потенциальных);
- общего числа и вместимости транспортных средств;
- числа маршрутов различных видов транспорта;
- средней загрузки транспортных средств;
- рентабельности перевозок;
- состояния и возможностей транспортной инфраструктуры.

До 2019 года указанные работы комплексно не проводились.

Результаты моделирования:

- 35 маршрутов исключены из маршрутной сети как дублирующие;
- 37 новых маршрутов организовано;
- с 0 до 10 увеличено количество магистральных маршрутов (маршрутов, обслуживаемых с интервалами до 10 минут, автобусами большого или особо большого класса).

Кроме того, как отмечено в одной из статей газеты «Южноуральская панорама» в отношении результатов изменения маршрутной сети «в челябинской агломерации с 46% до 76% увеличено число маршрутов, где применяют льготные проездные, появились 50 маршрутов общественного транспорта, оснащенного кондиционерами и доступного для маломобильных пассажиров» [8].

Пересмотр маршрутов, с учетом результатов предварительного моделирования, соответственно потребовал обновления подвижного состава. Транспортная реформа позволила решить и данный вопрос: с 2019 по 2025 год обновлено 917 единиц транспорта в г. Челябинске и г. Копейске, в т. ч. 201 трамвай, 98 троллейбусов, 618 автобусов (37 малого класса, 174 среднего, 380 большого класса и 27 особо большого класса).

Проводимые мероприятия рассчитаны на среднесрочную перспективу, но на данном этапе эффективность работы уже подтверждена увеличившимся пассажиропотоком. За 2024 год количество перевезенных пассажиров в г. Челябинске и г. Копейске только по маршрутам регулируемого тарифа (на контрактной основе) составило более 124,7 млн чел. (рост от «дореформенного» уровня порядка 30 млн чел.).

В 2025 году работы по моделированию транспортной системы региона продолжены в рамках нового цикла: разработки регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения и регионального стандарта транспортного обслуживания населения. Данные документы разрабатываются в ходе научного исследования в рамках государственного контракта, заключенного 09.01.2025 между Министерством дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» и будут действовать для всей Челябинской области.

Целью указанной научно-исследовательской работы является определение приоритетов, целей и задач транспортного обслуживания населения, обоснование значений показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность для населения Челябинской области при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования, а также мероприятий, обеспечивающих их достижение, и сроков их реализации, установление перечня мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых отнесена к компетенции исполнительных органов власти Челябинской области.

В ходе исследования на основе собираемых исходных данных также проводится прогноз объема перевозок пассажиров и транспортного спроса, определение концептуальных вариантов организации транспортного обслуживания населения в Челябинской области, обеспечивающих достижение значений показателей регионального стандарта транспортного обслуживания населения.

Одним из результатов работы станет не только проект маршрутной сети всей Челябинской области, но и подготовка проектов нормативно-методических документов транспортного обслуживания населения Челябинской области.

Таким образом, в настоящей работе нами рассмотрены основные особенности моделирования маршрутных сетей и практические результаты проведения транспортной реформы в Челябинской агломерации.

Отметим, что маршрутную сеть необходимо пересматривать и актуализировать регулярно. В случае, если данная работа не проводится, постепенно могут возникнуть следующие проблемы:

а) устаревание сети маршрутов при изменившихся транспортных корреспонденциях;

б) падение пассажиропотока легального транспорта;

в) появление в маршрутной сети фактически не работающих маршрутов;

г) сохранение дублирующих маршрутов.

Во избежание указанных проблем необходимо проводить системный анализ транспортных систем и анализ факторов внешней социально-экономической среды, чтобы в результате проводить целостную и эффективную политику по модернизации систем транспорта.

Эффективная транспортная политика позволит сопоставить социальную и экономическую основы существования транспорта, вовремя предпринимать меры по «донастройке» механизма работы маршрутов и тем самым повысить удовлетворенность пассажиров транспортным обслуживанием, пассажиропоток на транспорте, самоокупаемость транспортной работы и, следовательно, выручку транспортных организаций.

Список литературы

1. Латышева, О. А. Проблемы и перспективы развития общественного транспорта города Барнаула / О. А. Латышева, И. Ю. Сиятин // Московский экономический журнал. – 2025. – Т. 10, № 3. – С. 304-317. – DOI 10.55186/2413046X_2025_10_3_81. – EDN PDYVEB;

2. Ким, М. С. проблемы общественного транспорта в Иркутске / М. С. Ким, Е. В. Файзрахманова // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2024. – № 12-2(118). – С. 169-172. – DOI 10.24412/2411-0450-2024-12-2-169-172. – EDN OFMOEG;

3. Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. N 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы»;

4. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

5. Горяев, Н. К. Сравнительный анализ стоимости транспортной работы в системе общественного транспорта Челябинской агломерации / Н. К. Горяев, Н. С. Абрамов, С. О. Бандурко // Вестник Южно-Уральского государственного

университета. Серия: Экономика и менеджмент. – 2023. – Т. 17, № 2. – С. 188-193. – DOI 10.14529/em230217. – EDN YKJHLQ;

6. Старт в 2022. Как создавали транспортную стратегию челябинской агломерации // Аргументы и Факты, Челябинск [электронный ресурс] URL: https://chel.aif.ru/society/ptransport/start_v_2022_kak_sozdavali_transportnuyu_strategiyu_chelyabinskoy_aglomeracii (дата обращения: 06.09.2025);

7. Петухов А. В. Управление пассажирским транспортом в региональных агломерациях: опыт Чувашской Республики / А. В. Петухов, А. А. Плотников // Вестник Чебоксарского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. – 2024. – № 2(33). – С. 18-28. – EDN WDAFUW;

8. Как проходит транспортная реформа в Челябинской агломерации // Южноуральская панорама [электронный ресурс] URL: <https://up74.ru/articles/news/161493/> (дата обращения: 07.09.2025).

© Зайцев И.А.

**ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
СОБСТВЕННОГО КАПИТАЛА КОММЕРЧЕСКОГО БАНКА
(НА ПРИМЕРЕ ПАО СБЕРБАНК)**

Зинатуллина Карина Рафаэлевна

студент

Научный руководитель: **Латынина Наталья Александровна**

старший преподаватель

Казанский инновационный университет

им. В.Г. Тимирязова (ИЭУП)

Аннотация: в работе рассмотрена деятельность ПАО Сбербанк в контексте следующих показателей: капитал банка; изменения в капитале кредитной организации; обязательные банковские нормативы.

Ключевые слова: банк, кредитная организация, капитал, уровень достаточности капитала, достаточность собственных средств, обязательные банковские нормативы.

**ASSESSMENT OF THE EFFICIENCY OF USING
THE OWN CAPITAL OF A COMMERCIAL BANK
(ON THE EXAMPLE OF SBERBANK PJSC)**

Zinatullina Karina Rafaelevna

Scientific advisor: **Latynina Natalia Alexandrovna**

Abstract: the paper examines the activities of Sberbank PJSC in the context of the following indicators: bank capital; changes in the capital of a credit institution; and mandatory banking regulations.

Key words: bank, credit institution, capital, capital adequacy level, adequacy of own funds, mandatory banking regulations.

Коэффициент достаточности капитала, или сокращенно CAR, это важный показатель финансового здоровья банка и толерантности к риску, представляющий собой отношение общего капитала банка к его общим активам, взвешенным по риску. Этот показатель отражает, имеет ли банк

достаточный капитал для поглощения потенциальных убытков, справлялся ли с рисками и поддерживал стабильную деятельность [1].

Как важный компонент финансовой системы, надежность банков имеет решающее значение. Требуя от банков поддерживать определенный коэффициент достаточности капитала, регуляторы обеспечивают наличие у банков достаточных буферов перед лицом экономических проблем, тем самым избегая неплатежеспособности из-за недостаточного капитала [2].

Проанализируем уровни достаточности капитала для покрытия рисков ПАО «Сбербанк» (табл. 1).

Таблица 1

Капитал ПАО «Сбербанк», тыс. руб. [3]

Показатель	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Уставный капитал и эмиссионный доход, всего	236 765 070	236 765 070	236 765 070
Нераспределенная прибыль (убыток):	4 816 850 738	5 302 542 334	5 736 101 429
Резервный фонд	3 527 429	3 527 429	3 527 429
Источники базового капитала, итог	5 542 834 833	5 057 143 237	5 976 393 928
Инструменты добавочного капитала и эмиссионный доход, всего	150 000 000	150 000 000	150 000 000
Источники добавочного капитала, итого	150 000 000	150 000 000	150 000 000
Инструменты дополнительного капитала и эмиссионный доход	395 569 146	718 208 949	502 286 279
Резервы на возможные потери	127 697 028	156 522 049	176 409 366
Источники дополнительного капитала, итого	523 266 174	874 730 998	678 695 645

Уставный капитал и эмиссионный доход оставались неизменными на уровне 236 765 070 тыс. рублей в течение всего периода, что свидетельствует об отсутствии дополнительных эмиссий акций или иных инструментов, влияющих на этот показатель.

Нераспределенная прибыль (убыток) демонстрирует устойчивый рост: с 4 816 850 738 тыс. рублей в 2022 году до 5 302 542 334 тыс. рублей в 2023 году и до 5 736 101 429 тыс. рублей в 2024 году. Это свидетельствует о

положительной динамике финансовых результатов и накоплении прибыли, что укрепляет финансовую устойчивость банка.

Резервный фонд оставался неизменным на уровне 3 527 429 тыс. рублей на протяжении всего периода, что указывает на отсутствие изменений в общем объеме резервных средств, предназначенных для покрытия возможных рисков и непредвиденных расходов.

Объем источников базового капитала (итог) имеет незначительные отклонения по годам, в 2022 году показатель составил 5 542 834 833 тыс. рублей, в 2023г. снизились до 5 057 143 237 тыс. рублей (уменьшение на 485 691 596 тыс. рублей или 8,8%), в 2024 г. демонстрирует положительную динамику, увеличение на 919 250 691 тыс. рублей или 18,2% по сравнению с 2023. Такая динамика может быть связана с перераспределением прибыли и корректировками в структуре капитала.

Источники добавочного капитала также не изменились и составили 150 000 000 тыс. рублей на протяжении всех трех лет.

Инструменты дополнительного капитала и эмиссионный доход показали значительные колебания: в 2022 году их объем составлял 395 569 146 тыс. рублей, в 2023 году вырос до 718 208 949 тыс. рублей (рост на 322 639 803 тыс. рублей или 81,6%), а в 2024 году показатель снизился до 502 286 279 тыс. рублей (снижение на 215 922 670 тыс. рублей или 30,1%).

Суммы резервов на возможные потери демонстрируют устойчивый рост: с 127 697 028 тыс. рублей в 2022 году до 156 522 049 тыс. рублей в 2023 году (увеличение на 28 825 021 тыс. рублей или 22,6%) и до 176 409 366 тыс. рублей в 2024 году (рост на 19 887 317 тыс. рублей или 12,7%). Это свидетельствует о повышении уровня резервирования для покрытия потенциальных убытков.

Источники дополнительного капитала (итого) увеличились с 523 266 174 тыс. рублей в 2022 году до 874 730 998 тыс. рублей в 2023 году (рост на 351 464 824 тыс. рублей или 67,2%), снизились до 678 695 645 тыс. рублей в 2024 году (снижение на 196 035 353 тыс. рублей или 22,4%). Такая динамика отражает колебания в структуре дополнительного капитала, вероятно, связанные с изменениями в инструментах капитала и резервировании.

Проанализируем отчет об изменениях в капитале кредитной организации (табл. 2).

Таблица 2

Отчет об изменениях в капитале кредитной организации

Данные	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Переоценка по справедливой стоимости ценных бумаг, оцениваемых через прочий совокупный доход, уменьшенная на отложенное налоговое обязательство (увеличенная на отложенный налоговый актив)	-101 332 048	-272 858 263	-726 540 477
Переоценка основных средств и нематериальных активов, уменьшенная на отложенное налоговое обязательство	18 358 951	25 324 492	24 305 095
Увеличение (уменьшение) обязательств (требований) по выплате долгосрочных вознаграждений работникам по окончании трудовой деятельности при переоценке	641 146	1 422 119	3 154 980
Изменения по операциям с субординированными кредитами (депозитами, займами, облигационными займами)	-	-	150 000 000
Оценочные резервы под ожидаемые кредитные убытки	7 933 835	6 269 400 555	9 427 407
Итого источники капитала	5 584 905 659	-	6 472 342 608

Переоценка по справедливой стоимости ценных бумаг, оцениваемых через прочий совокупный доход, демонстрирует значительное ухудшение: с отрицательного значения -101 332 048 тыс. рублей в 2022 году до -726 540 477 тыс. рублей в 2024 году.

Нераспределенная прибыль демонстрирует устойчивый рост с 5 359 961 276 тыс. рублей в 2022 году до 6 712 653 104 тыс. рублей в 2024 году, что свидетельствует о положительной динамике финансовых результатов и накоплении прибыли.

Итого источники капитала в 2022 году составили 5 584 905 659 тыс. рублей, в 2023 году данные отсутствуют, а в 2024 году увеличились до 6 472 342 608 тыс. рублей, что отражает общее укрепление капитальной базы предприятия.

Расчёт обязательных нормативов банков с универсальной лицензией, в том числе ПАО «Сбербанк», осуществляется в соответствии с Инструкцией Банка России от 29 ноября 2019 года №199-И «Об обязательных нормативах и надбавках к нормативам достаточности капитала банков с универсальной лицензией» [4].

Проанализируем обязательные банковские нормативы (табл. 3).

Таблица 3

Обязательные банковские нормативы ПАО «Сбербанк» в «2022-2024 гг.

Банковский норматив	2022 г.	2023 г.	2024 г.
H20.0	13,55%	13,96%	13,33%
H20.1	11,46%	11,57%	11,87%
H20.2	11,83%	11,88%	12,14%

Первый показатель, H20.0, демонстрирует незначительные колебания: в 2022 году он составил 13,55%, в 2023 году вырос до 13,96%, в 2024 году снизился до 13,33%. Показатель, H20.1 увеличился с 11,46% в 2022 году до 11,87% за исследуемый период. Показатель H20.2 демонстрирует положительную динамику.

ПАО «Сбербанк» демонстрирует комплексный подход к управлению собственным капиталом в условиях нестабильной экономической среды. Предложенные меры по увеличению и эффективному использованию капитала в сочетании с активным внедрением инновационных технологий и человекоцентричной бизнес-модели создают прочный фундамент для дальнейшего роста и укрепления позиций банка на рынке.

Список литературы

1. Шакаров, А. Б. Определение экономической сущности и механизма использования средств коммерческих банков / А.Б. Шакаров // Journal of marketing, business and management. – 2024. - № 3. – С. 54-60.
2. Сяодун, М. Показатели экономической эффективности коммерческого банка / М. Сяодун // Вестник науки. – 2023. - № 12 (69). – С. 153- 164.

3. Официальный сайт ПАО «Сбербанк» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.sberbank.ru/ru/person>

4. Инструкция Банка России от 29 ноября 2019 г. N 199-И «Об обязательных нормативах и надбавках к нормативам достаточности капитала банков с универсальной лицензией». - Вестник Банка России. - от 30 января 2020 г. - № 11-12.

© Зинатуллина К.Р., 2025

РЕЙТИНГОВАЯ ОЦЕНКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ КОМПАНИИ В СИСТЕМЕ СОВРЕМЕННОГО АНТИКРИЗИСНОГО ФИНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТА

Мурадова Сафия Кямаловна

Высшая школа государственного аудита

МГУ им. М.В. Ломоносова

Аннотация: деятельность современных хозяйствующих субъектов в настоящее время сопряжена с влиянием множества факторов и рисков, что повышает важность и значимость выбора эффективных методов, средств и механизмов оценки финансового состояния для оперативного принятия мер реагирования с точки зрения удержания финансовой устойчивости. В статье представлено обоснование оптимальности и оправданности использования рейтинговой оценки финансового состояния компании в системе современного антикризисного финансового менеджмента.

Ключевые слова: финансовое состояние, финансовый менеджмент, антикризисное управление, рейтингование, оценка.

RATING ASSESSMENT OF THE FINANCIAL STATE OF THE COMPANY IN THE SYSTEM OF MODERN ANTI-CRISIS FINANCIAL MANAGEMENT

Muradova Safiya Kyamalovna

Abstract: the activities of modern economic entities are currently associated with the influence of many factors and risks, which increases the importance and significance of choosing effective methods, means and mechanisms for assessing the financial condition for promptly taking optimal response measures in terms of maintaining financial stability. The article presents a rationale for the optimality and justification of using a rating assessment of the company's financial condition in the system of modern anti-crisis financial management.

Key words: financial condition, financial management, crisis management, rating, assessment.

Выбор инструментария оценки финансового состояния компании в системе современного антикризисного финансового менеджмента в первую очередь подразумевает понимание сущности «кризиса» и «антикризисного управления» (как на уровне внешнего воздействия, так и проявления внутренних негативных явлений в компании). Так, например, в исследовании Кучумова А.В., Еремичевой П.Ю. и Богрова И.В. кризисы в деятельности хозяйствующих субъектов рассматриваются в качестве явлений, разрушающих целостность функционирования. В основе кризисных процессов заложен риск (угроза) или их совокупность, которые «требуют регулирования и предотвращения» [1, с. 177]. Антикризисное управление в научном пространстве определяется с точки зрения управления «в условиях кризиса, направленное на обеспечение «выживания» предприятия и выход предприятия из кризиса, преодоление кризисного состояния» [2, с. 336].

Таким образом, современный антикризисный финансовый менеджмент представляет собой совокупность мер реагирования со стороны хозяйствующего субъекта (руководства, управляющих, специалистов) как на проявление кризисных процессов и явлений во внешней среде (санкционные ограничения, конъюнктурные колебания, инфляционное воздействие и пр.), так и на внутренние кризисы (нерациональное использование собственных и заемных ресурсов, неэффективное использование прибыли, угроза банкротства и пр.).

В данном случае возникает потребность выбора оптимального метода и инструмента оценки финансового состояния компании, что не только позволит оценить эффективность финансового управления, но и предопределил финансовую устойчивость деятельности в рамках реализации оперативных мер реагирования.

В настоящее время в научной среде существует множество исследовательских и экспертных подходов к оценке финансового состояния хозяйствующего субъекта. К числу современных инновационных методов оценки в данном случае стоит отнести: эконометрический анализ, интервальный анализ прогнозирования целевых показателей, бенчмаркинг, дискриминантная модель интегральной оценки финансового положения предприятия, метод рейтинговой оценки и др. [3].

Множественность преимуществ рейтинговой оценки финансового состояния субъекта подтверждает не только популярность метода (как в российской, так и в зарубежной практике), но и оправданность использования в рассматриваемых условиях реализации современного антикризисного финансового менеджмента (рис. 1).

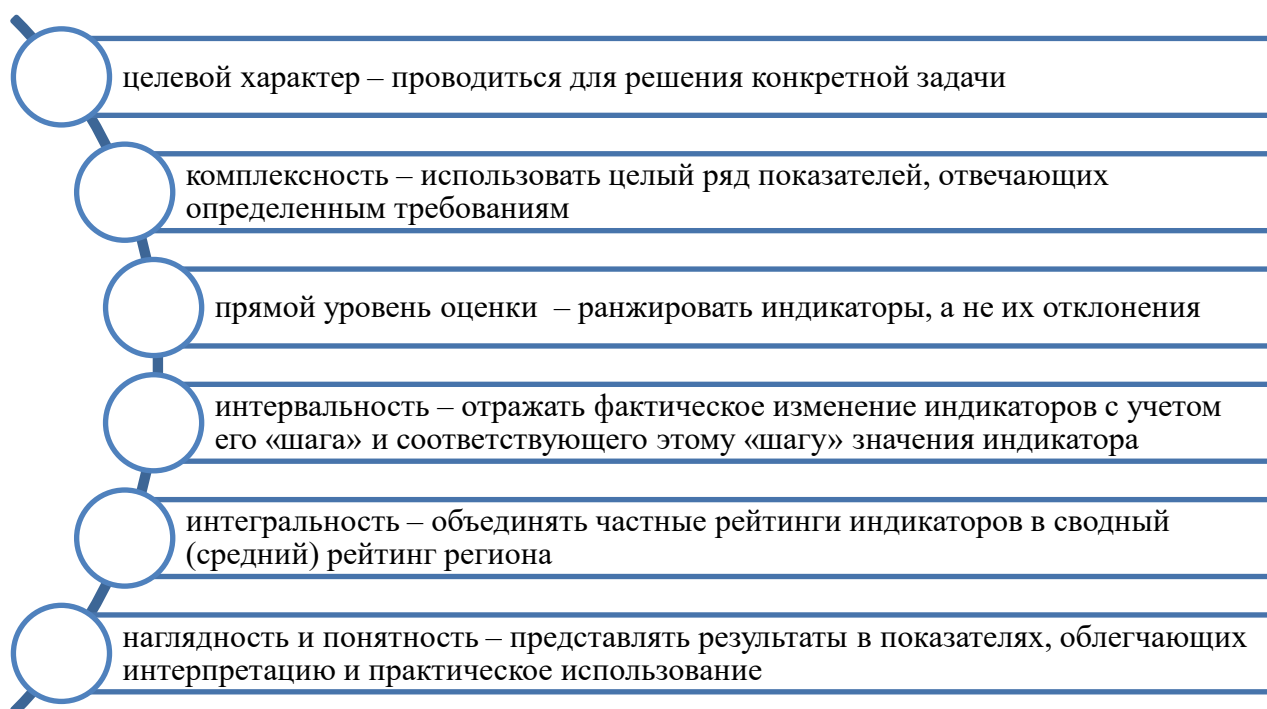


Рис. 1. Преимущества рейтинговой оценки финансового состояния хозяйствующего субъекта

Источник: составлено автором на основании: [4, с. 308]

В отличие от иных методов оценки, рейтингование признается простым и доступным инструментом диагностики, позволяющим не только оценить текущее финансовое положение субъекта анализа на рынке посредством отнесения к какому-либо классу, группе в зависимости от значений показателей финансового состояния, но и провести межхозяйственный сравнительный анализ, который будет служить, в частности, основой определения уровня инвестиционной привлекательности компании.

Важным преимуществом рейтинговой оценки финансового состояния хозяйствующего субъекта в системе современного антикризисного финансового менеджмента выступает возможность не только исследования комплекса финансовых показателей, в частности, в динамике, но и установление весового коэффициента значимости отдельных индикаторов в соответствии с текущей приоритетностью как для компании, так и для отрасли в целом [3]. В данном случае, сущность рейтингования финансового состояния полностью позволяет это сделать, о чем свидетельствуют примеры подходов, систематизированные в таблице 1.

Таблица 1

**Модели рейтинговой оценки финансового состояния
хозяйствующего субъекта**

Модель	Формула	Расшифровка коэффициентов
Модель Р.С. Сайфулина и Г.Г. Кадыкова	$R = 25 \cdot N_1 + 25 \cdot N_2 + 20 \cdot N_3 + 20 \cdot N_4 + 10 \cdot N_5$	N_1 = Выручка / Средняя величина запасов N_2 = Оборотные активы / Краткосрочные обязательства N_3 = Собственный капитал / (Краткосрочные + Долгосрочные обязательства) N_4 = Чистая прибыль / Активы N_5 = Чистая прибыль / Выручка
Метод Альтмана	$Z = 1,2X_1 + 1,4X_2 + 3,3X_3 + 0,6X_4 + 1,0X_5$	X_1 – отношение оборотного капитала к сумме активов; X_2 – отношение нераспределенной прибыли к сумме активов; X_3 – отношение операционной прибыли к сумме активов; X_4 – отношение рыночной стоимости акций к задолженности; X_5 – отношение выручки к сумме активов.
Модель Спрингейта	$Z = 1,03A + 3,07B + 0,66C + 0,4D$	A – отношение рабочего капитала к общей стоимости активов; B – отношение прибыли до налогообложения к общей стоимости активов; C – отношение прибыли до налогообложения к краткосрочным обязательствам; D – отношение выручки к общей стоимости активов

Источник: составлено автором на основании [5]

Систематизированная в таблице информация подтверждает, что в основе рейтингового подхода оценки финансового состояния хозяйствующих субъектов заложено определение значимости на момент исследования определенных финансовых показателей, которые в наибольшей степени характеризуют уровень финансовой устойчивости и стабильности деятельности организации на определенный временной период.

С учетом того, что в тактическом и стратегическом риск-менеджменте управление кризисами в деятельности компании подразумевает диагностику финансовых «узких» мест, то именно варьирование индикаторов оценки –

ключевое преимущество рассматриваемой методики. Для примера: настоящее время одной из уязвимых отраслей экономики, подверженной влиянию форс-мажорных, конъюнктурных и иных факторов, признается строительная сфера. В данном случае, оценка финансового состояния указанных субъектов должна сводиться не только к классическим индикаторам, отражающим текущее финансовое состояние девелоперской компании, но и к выделению показателей, отражающих отраслевую адаптивность к текущим кризисным явлениям. Например, в таблице 2 представлено авторское видение того, каким образом необходимо осуществлять оценку финансового состояния строительных компаний в рамках современного антикризисного управления.

Значимость отдельных групп автором определена по аналогии с пятифакторной моделью «Z-счета» Э. Альтмана с выделением приоритетности коэффициентов ликвидности и уровня рентабельности. Обязательным блоком оценки является «Инновационная активность», что определяется тем, что в условиях проявления кризисов как в экономике, так и в деятельности отдельных строительных субъектов, инновационная ориентированность определяет как положение на рынке, так и последующую инвестиционную активность, что и будет служить важным элементом финансовой устойчивости и стабильности в целом. Например, собственные патентные разработки и аддитивные технологии предопределяют эффективность строительной деятельности, особенно в условиях санкционного и инфляционного давления, а это означает, что указанные показатели необходимо включать в рейтинговую оценку.

Таблица 2

Рейтинговая оценка финансового состояния строительной организации в современных условиях проявления кризисных процессов в экономике

№ п/п	Коэффициент	Значимость	Фактическая величина	Оценка коэффициентов, баллы	Итоговая оценка
1	2	3	4	5	6=3*5
Коэффициенты ликвидности					
1.	Текущая				
	Быстрая				
	Абсолютная				
	Среднее в группе	0,25			
Коэффициенты финансовой устойчивости					
2.	Соотношение заемных и собственных средств				

Продолжение таблицы 2

	Финансовой зависимости				
	Автономии				
Среднее в группе		0,15			
Коэффициенты рентабельности					
3.	Рентабельность продаж				
	Рентабельность активов				
	Рентабельность капитала				
Среднее в группе		0,25			
Коэффициенты деловой активности					
4.	Оборачиваемость собственного капитала				
	Оборачиваемость активов				
	Оборачиваемость основных средств				
Среднее в группе		0,20			
Инновационная активность					
5.	Уровень внедрения аддитивных технологий				
	Уровень цифровизации				
	Собственные патентные разработки				
Среднее в группе		0,15			
Рейтинг предприятия		1,00			

Источник: составлено автором на основании [5]

При этом важным выступает не просто определение итогового коэффициента и его сравнение с максимально допустимым значением, но и установление рейтинга анализируемой компании среди ключевых конкурентов по всем возможным показателям на основании информации, которая имеется в публичной отчетности хозяйствующих субъектов.

Таким образом, представленная информация подтверждает, что методология рейтинговой оценки финансового состояния хозяйствующего субъекта предоставляет возможность выявить «слабые места» в производственно-хозяйственной деятельности предприятия, расставить ориентиры для реализации объективных управленческих решений. При этом рассмотренный подход рейтинговая в наибольшей степени подходит для современного антикризисного финансового менеджмента, так как позволяет

оценить те показатели и индикаторы, которые максимально комплексно отражают адаптивность компании к проявлению кризисных явлений и процессов.

Результаты рейтинговой оценки финансового состояния компании являются важной основой для разработки и реализации стратегии антикризисного управления в деятельности всех современных хозяйствующих субъектов.

Список литературы

1. Кучумов А. В., Еремичева П. Ю., Боров И. В. Антикризисное управление: типология и система управления кризисами // Наука и бизнес: пути развития. 2024. № 11. С. 177-181.

2. Юдин А. А., Хуршидов У.С. Антикризисное управление в финансовом менеджменте // Транспорт: наука, образование, производство. Труды Международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону, 2022. С. 336-339.

3. Яцун П. А. Инновационные методы оценки финансового состояния предприятия // Экономические науки. URL: <https://e-scio.ru/wp-content/uploads/2020/01/Яцун-П.-А..pdf> (дата обращения 14.09.2025).

4. Порядина И. В. Рейтинговая оценка как способ определения финансового состояния предприятия // Инновационное развитие экономики. 2021. № 2-3 (62-63). С. 306-314.

5. Каландарова Н. Н. Рейтинговая оценка финансового состояния предприятия // Экономика и бизнес: теория и практике. URL: <http://economyandbusiness.ru/rejtingovaya-otsenka-finansovogo-sostoyaniya-predpriyatiya> (дата обращения: 14.09.2025).

© Мурадова С.К.

СЕКЦИЯ ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ

РАЗРАБОТКА ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ДЛЯ БРОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Пономарева Светлана Алексеевна

Ключникова Дарья Алексеевна

Шабарин Евгений Дмитриевич

студенты

АНОО ВО «Воронежский институт высоких технологий»

Аннотация: в работе рассматриваются особенности информационной системы, предназначенной для осуществления бронирования автомобилей. Указаны основные компоненты системы. Представлены связи между разными составляющими. Проведено обсуждение характеристик серверной и клиентской части системы.

Ключевые слова: автомобиль, бронирование, система.

DEVELOPMENT OF AN INFORMATION SYSTEM FOR CAR RESERVATIONS

Ponomareva Svetlana Alexeevna

Klyuchnikova Darya Alexeevna

Shabarin Evgeniy Dmitrievich

Abstract: the paper discusses the features of the information system designed for car reservation. The main components of the system are indicated. The links between different components are presented. The characteristics of the server and client parts of the system were discussed.

Key words: car, booking, system.

В современном мире наблюдается устойчивый рост популярности услуг по краткосрочной аренде автомобилей. Этот тренд обусловлен изменением потребительских предпочтений в сторону временного использования транспортных средств вместо владения ими, а также развитием цифровых технологий, которые делают процесс аренды автомобиля более доступным и удобным для пользователей. Системы аренды автомобилей становятся

неотъемлемой частью транспортной и городской инфраструктуры, предоставляя гибкие решения для мобильности [1].

Актуальность темы исследования обусловлена растущей потребностью в доступных и удобных решениях для временного пользования автомобилем. Такие системы особенно востребованы среди людей, имеющих водительские права, но не владеющих личным транспортным средством, а также среди путешественников, прибывающих в города на общественном транспорте. Кроме того, развитие электронных платформ и мобильных приложений для аренды автомобилей способствует снижению нагрузки на городскую транспортную инфраструктуру и окружающую среду за счёт оптимизации использования автомобильного парка.

Целью данной работы является разработка предложений по системе, позволяющей пользователю осуществлять бронирование и аренду автомобиля через удобный интерфейс с использованием современных технологических решений.

Мы исходим из того, что время отклика системы на запросы пользователей не должно превышать 3 секунд, система должна поддерживать одновременную работу до 100 пользователей, а обработка операций бронирования должна происходить в режиме реального времени. Также важно, чтобы загрузка данных из внешних источников не блокировала основной функционал системы [2].

Коэффициент готовности системы должен составлять не менее 99%, необходимо автоматическое резервное копирование данных каждые 24 часа, восстановление системы после сбоя не должно превышать 1 час, а также должна быть обеспечена целостность данных при любых сбоях в работе.

Система должна обеспечивать шифрование всех персональных данных клиентов, авторизацию и аутентификацию пользователей системы, разграничение прав доступа по ролям (администратор, менеджер, клиент), защиту от SQL-инъекций и других типов атак, а также ведение журналов аудита всех операций в системе.

Система должна обеспечивать возможность масштабирования при увеличении автопарка без изменения архитектуры системы, горизонтальное масштабирование при росте нагрузки, возможность добавления новых функций, а также поддержку распределенной работы в нескольких офисах.

Основные компоненты системы:

1. Компонент управления автопарком. Он обеспечивает полный жизненный цикл управления организацией. Можно добавлять и редактировать информацию об автомобилях, управлять статусами транспортного средства (доступен для аренды, занят), отслеживать местоположение и вести историю технического обслуживания.

2. Компонент системы бронирования. Происходит поддержка процессов создания, управления и обработки различных видов бронирований. Обеспечивается поиск доступных автомобилей по заданным критериям, создаются и изменяются бронирования, ведется автоматический расчет стоимости аренды.

3. Компонент управления клиентами. Можно управлять данными клиентов и их взаимодействием с системой. Поддерживается регистрация и управление профилями клиентов, ведется история аренды и предпочтений, выдаются уведомления.

4. Компонент интеграции с внешними сервисами. Обеспечивается взаимодействие с внешними источниками для расширения функциональности системы. В нем первый модуль предоставляет возможности геокодирования адресов, отображения карт и маршрутов, а также поиска ближайших пунктов выдачи. Во втором модуле формируются оптимальные маршруты, рассчитывается время движения транспортного средства. В третьем модуле проводится сбор данных о погоде, для того, чтобы предупреждать водителя о неблагоприятных условиях в ходе движения.

5. Компонент аналитики и отчетности. Проводится сбор различных данных для того, чтобы принимать управленческие решения. Формируются статистические отчеты, которые полезны для анализа эффективности работы автопарка, активности клиентов.

На рис. 1. показаны связи между компонентами в системе.

Требуется выделенный сервер для того, чтобы обрабатывать множество запросов, которые поступают в систему, и выполнять различные виды задач. Также необходимо иметь многоядерный процессор с высокой тактовой частотой, достаточный объем оперативной памяти и твердотельный накопитель (SSD) для работы с данными. Чтобы обеспечивать высокую доступность и отказоустойчивость, серверная часть веб-приложения может быть развернута на нескольких серверах, объединенных в кластер.

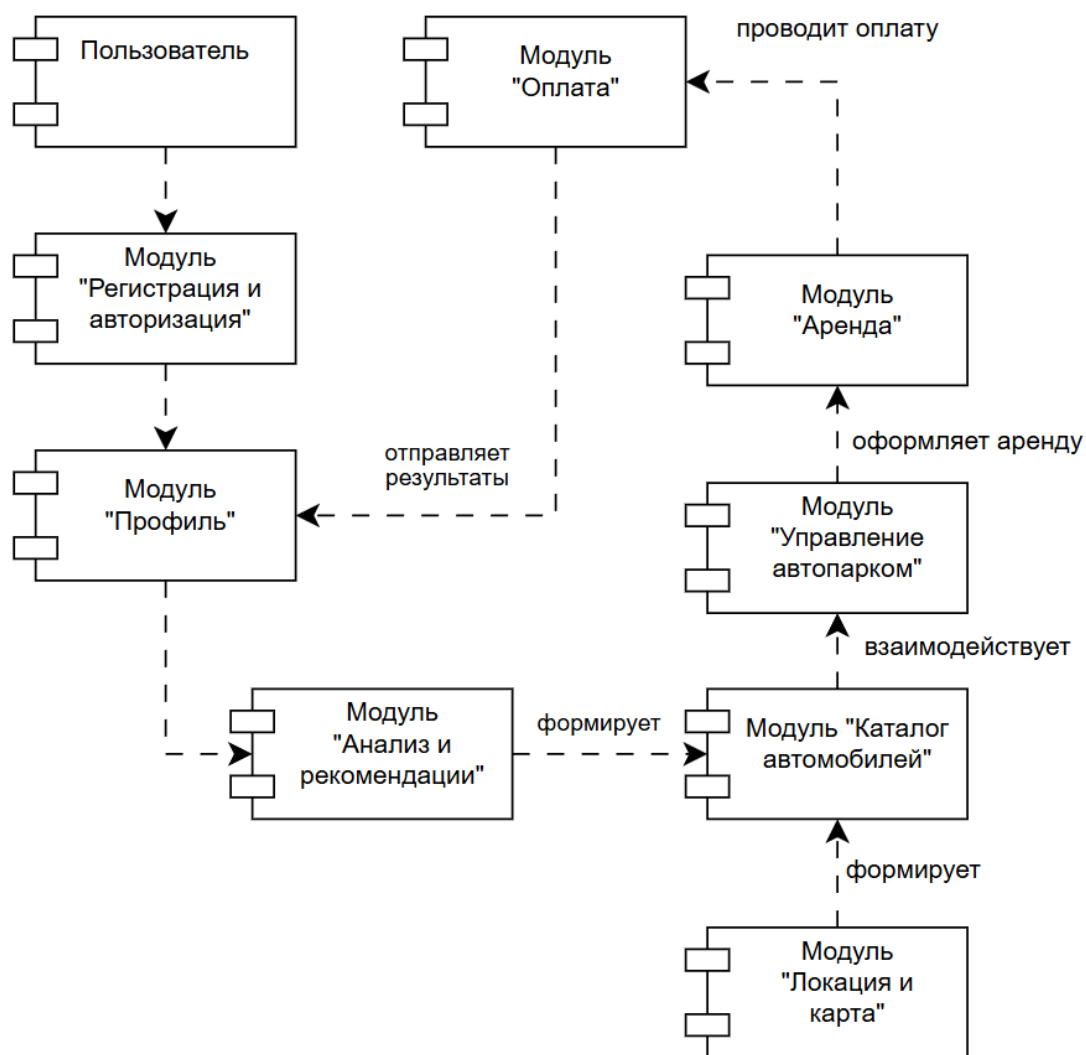


Рис. 1. Компоненты системы и связи между ними

Клиентская часть веб-приложения системы аренды автомобилей предоставляет полный спектр функциональных возможностей для тех, кто работает с сервисом. Верхняя часть всех страниц в приложении содержит единую навигационную панель. В нее включается логотип компании в левой части и основные разделы сайта: «Главная», «Автомобили», «О нас», «Личный кабинет» и «Управление арендой». Активный раздел визуально выделяется подчеркиванием, что помогает пользователю ориентироваться в структуре сайта. В правом верхнем углу находится информация о текущем пользователе и кнопка «Выйти» для завершения сессии.

Выводы. В данной работе даны рекомендации по характеристикам системы для бронирования автомобилей. Она может быть полезной для различных групп пользователей.

Список литературы

1. Альтварг М. С., Телегина В. О., Фирсова Е. А. Проблемы развития телекоммуникационной сферы // Будущее науки: взгляд молодых ученых на инновационное развитие общества. Сборник научных статей 2-й Всероссийской молодежной научной конференции. В 3-х томах. – Курск, 2024. – С. 339-341.

2. Нестерович И. В., Шаляпин Д. А., Мельников И. Ю., Плотников А. А. О проектировании систем передачи информации // Современное перспективное развитие науки, техники и технологий. Сборник научных статей 2-й Международной научно-технической конференции. – Курск. – 2024. – С. 242-244.

© Пономарева С.А., Ключикова Д.А.,
Шабарин Е.Д., 2025

СЕКЦИЯ БИОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 743/636

ВЛИЯНИЕ ПАРАТИПИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ СЛУЖЕБНЫХ СОБАК

Байчоров Тамерлан Касботович

курсант 2 курса

Научный руководитель: **Медведев Владимир Михайлович**

канд. с.-х. наук, доцент кафедры биологии

ФГКОУ ВО «Пермский военный институт ВНГ РФ»

Аннотация: в статье представлены результаты исследования влияния паратипических факторов на эффективность работы служебных собак при поиске человека по его запаховому следу, экспериментально доказано негативное влияние изменения таких параметров окружающей среды, как повышение температуры воздуха, изменение направления и скорости ветра, количество осадков. Установлено снижение эффективности работы служебных собак при увеличении скорости ветра, повышения температуры воздуха и в сильный дождь

Ключевые слова: служебная собака, паратипические факторы, поисковые способности, эффективность работы.

THE INFLUENCE OF PARATYPICAL FACTORS ON THE EFFECTIVENESS OF SERVICE DOGS

Baychorov Tamerlan Kasbotovich

2nd year cadet

Scientific supervisor: **Medvedev Vladimir Mikhailovich**

Candidate of Agricultural Sciences

Associate Professor of the Department of Biology

Perm military Institute of National Guard Troops

of the Russian Federation

Abstract: the article presents studies of the influence of paratypical factors on the effectiveness of service dogs when searching for a person by his scent trail, experimentally proved the negative impact of changes in environmental parameters such as rising air temperature, changes in wind direction and speed, and precipitation.

A decrease in the efficiency of service dogs has been found with an increase in wind speed, an increase in air temperature, and heavy rain.

Key words: service dog, paratypical factors, search abilities, work efficiency.

Подготовка, тренировка и применение служебных собак проходит под постоянным воздействием различных паратипических факторов. Условия окружающей среды оказывают влияние на собаку как в отдельности, так и в комплексе, облегчая или затрудняя ее работу [1, с. 115].

Наибольшее влияние на эффективность применения служебных собак оказывают метеорологические условия окружающей среды, оказывая комплексное воздействие как на физиологическое и функциональное состояние служебных собак, так и на свойства запаховых следов, которые являются предметом их поиска.

В большую зависимость, от метеорологических параметров окружающей среды попадают служебные собаки, работающие по запаховым следам человека. Самыми чувствительными к изменению погодных условий становятся служебные собаки, разыскивающие людей по оставленным запаховым следам. Их успешное применение зависит от уровня подготовки и адаптации служебных животных к условиям окружающей среды.

В свою очередь, на результативность следовой работы служебной собаки, наибольший эффект такие паратипические факторы, как температура окружающей среды, направление и скорость ветра, наличие осадков [2, 3, 4].

Основная цель нашей работы, экспериментальное изучение влияния повышения температуры окружающей среды, увеличения скорости бокового ветра и сильного дождя на эффективность проработки служебными собаками запахового следа человека.

Для проведения исследований было отобрано 6 служебных собак из штатного списка ведомственного питомника. Все исследуемые собаки прошли курс подготовки по приёму «Поиск человека по его запаховому следу», имели одинаковую степень натренированности, были физически развиты, полностью здоровы.

Суть исследований заключалась в том, что служебные собаки осуществляли поиск человека под влиянием различных факторов окружающей среды. В рамках исследований проведено три эксперимента по изучению влияния повышения температуры окружающей среды до +25°C, увеличения скорости бокового ветра до 10-15 м/с и сильного дождя (более 8 мм/ч) на результативность работы служебных собак. В каждом эксперименте

помощники (искомые лица) прокладывали следовые дорожки в одно и то же время, в одинаковых условиях, по одинаковой схеме с заменой помощника на каждом этапе.

При выполнении приема «Поиск человека по запаховому следу» следовая дорожка прокладывалась помощниками обычным шагом, давность следа 30 минут, протяженностью 400 метров, следовая дорожка включала в себя два прямых угла, первый – направо, второй – налево.

При проработке следа фиксировалось время, затраченное на проработку собаками запахового следа человека, и оценивалось поисковое поведение собак при розыске человека по пятибалльной системе [5, 6].

За контрольные (оптимальные) показатели окружающей среды приняты результаты работы служебных собак при температуре воздуха 10°C, боковом ветре со скоростью 0-0,5 м/с, отсутствие атмосферных осадков (дождя).

Во время проработки запахового следа в оптимальных погодных условиях все служебные собаки демонстрировали уверенную работу, заинтересовано прорабатывали проложенные помощниками следа, не отвлекаясь на посторонние раздражители. В среднем, в оптимальных условиях, предложенные следовые дорожки служебные собаки проработали за 1 минуту 49 секунд. В таблице 1 указаны усредненные показатели поискового поведения служебных собак при проработке запахового следа человека.

Розыск человека при повышении температуры воздуха до 25°C увеличил временные показатели за группу до 2 минут 06 секунд, что на 15,5 % больше показателей контрольных применений служебных собак.

Таблица 1

Работа собак в оптимальных погодных условиях, баллы

Показатели поиска	Оптимальные (обычные) погодные условия
Поисковый интерес	4,5
Энергичность поиска	4,5
Реакция на раздражители во время поиска	4,5

Средние результаты исследования поискового поведения служебных собак в следовой работе, при повышении температуры воздуха, представлены в таблице 2.

Таблица 2

Работа собак при повышении температуры воздуха, баллы

Показатели поиска	Температура воздуха 25°C
Поисковый интерес	3,8
Энергичность поиска	4,2
Реакция на раздражители во время поиска	4

Повышение температуры воздуха до 25°C оказало существенное влияние на эффективность работы собак, поисковый интерес снизился на 15,6% в сравнении с контрольными показателями. Энергичность поиска упала на 6,7% в сравнении с работой в оптимальных условиях. Отвлекаемость на раздражители увеличилась на 11,2%.

Под влиянием усиления скорости ветра до 10-15 м/с, время проработки запахового следа также увеличилось до 2 минут 41 секунды, что на 47,7% превысило работу при оптимальных показателях.

В таблице 3 зафиксированы средние показатели поискового поведения служебных собак при работе по запаховому следу человека с боковым ветром скорости ветра 10-15 м/с.

Таблица 3

Работа собак при усиленном ветре, баллы

Показатели поиска	Боковой ветер 10-15 м/с
Поисковый интерес	3,3
Энергичность поиска	4
Реакция на раздражители во время поиска	3,3

Увеличение скорости ветра, оказало наибольшее влияние на эффективность работы служебных собак так, интерес в поиске снизился на 26,7% в сравнении с работой в оптимальных условиях. Энергичность поиска упала на 11,2% в сравнении с контрольными показателями. Реакция на раздражители во время поиска увеличилась также на 26,7%.

Под влиянием дождя, время проработки следа увеличилось до 2 минут 34 секунд, что на 41,3% больше работы в оптимальных условиях.

Сильный дождь также негативно отразился на работе служебных животных. Оценка поискового поведения служебных собак при поиске человека во время дождя представлена в таблице 4.

Таблица 4

Работа собак при сильном дожде, баллы

Показатели поиска	Боковой ветер 10-15 м/с
Поисковый интерес	3,5
Энергичность поиска	3,8
Реакция на раздражители во время поиска	3,6

Розыск человека во время дождя, снизил поисковый интерес служебных собак на 22,3% в сравнении с контрольными показателями. Энергичность поиска также упала на 15,6% в сравнении с работой в оптимальных условиях. Отвлекаемость на раздражители в сравнении с контрольными показателями увеличилась на 20,0%.

Обобщающая картина динамики изменения временных показателей проработки запахового следа, под влиянием изучаемых паратипических факторов изображена на рисунке 1.

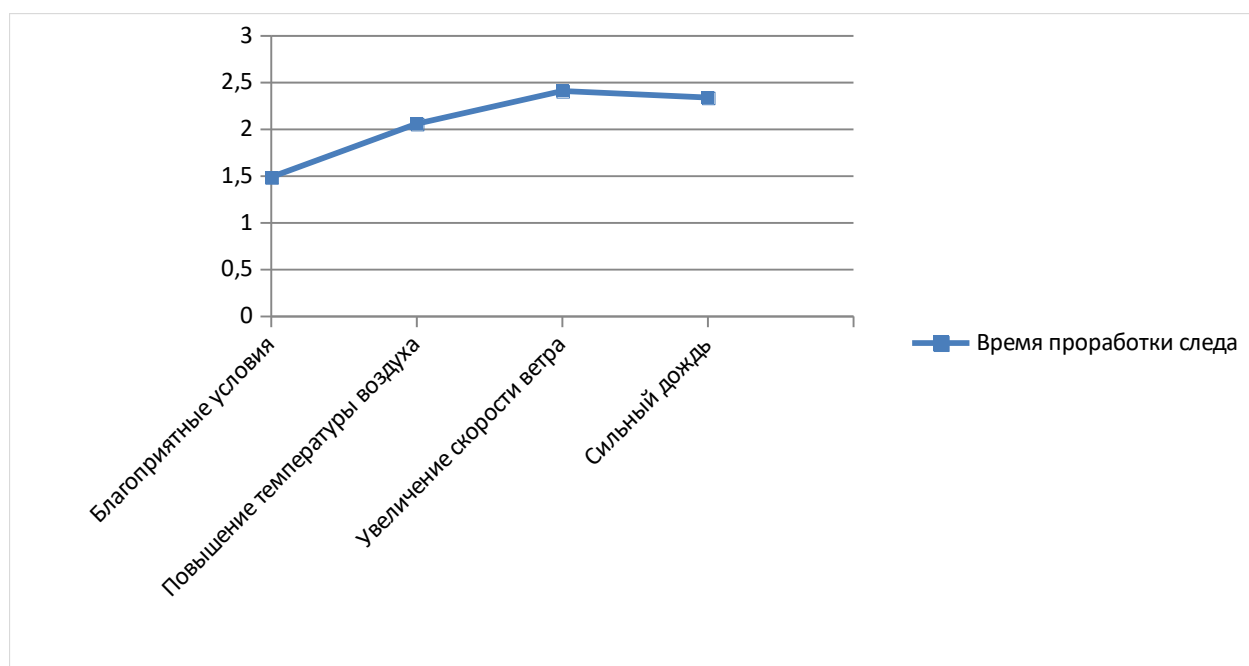


Рис. 1. Влияние паратипических факторов на время проработки запахового следа

Время проработки запахового следа напрямую зависело от изменений различных климатических условий. Наибольшее влияние, выразившееся в увлечении времени, затраченного на проработку запахового следа, оказало

усиление скорости ветра. При повышении температуры воздуха, время, затраченное на проработки запахового следа, имело минимальное увеличение, по отношению к контрольным показателям.

Динамика поисковых способностей служебных собак под влиянием паратипических факторов показана на рисунке 2.

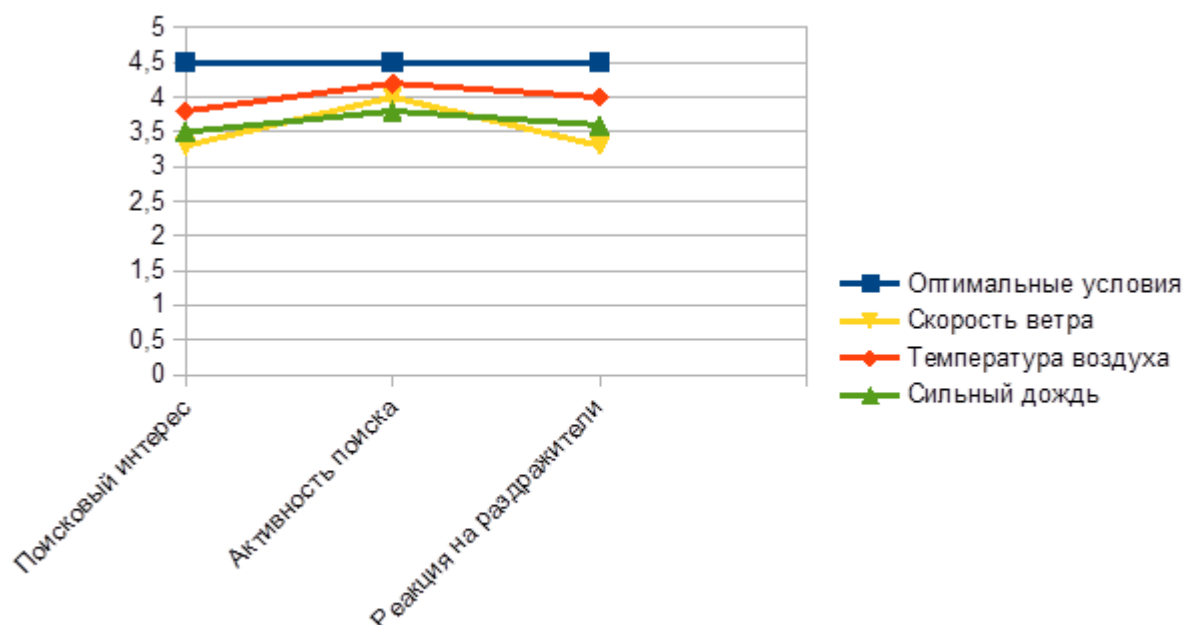


Рис. 2. Влияние паратипических факторов на поисковые способности служебных собак

Снижение поисковых способностей наблюдалось у всех исследуемых животных. Поисковый интерес в большей степени снижался под влиянием скорости ветра, что можно объяснить сложностью идентификации искомых запаховых частиц, постоянно переносимых ветром.

Активность поиска в минимальных значениях демонстрировалась при сильном дожде, причиной этому может служить адсорбция и размывание запаховых частиц на подстилающей поверхности.

Реакция на посторонние раздражители также увеличивалась при сильном ветре, причем сильный ветер приводил к максимальным значениям данного показателя, по результатам всех проведенных экспериментов.

Таким образом, при оценке эффективности работы служебных собак следует учитывать многообразие воздействующих факторов окружающей среды и определять какой из них, при выполнении служебной собакой поставленной задачи, может иметь первостепенное значение.

Список литературы

1. Шавров, О. А. Справочник кинолога / О.А. Шавров и др. - М: Объединённая редакция МВД России, 2005 - 256с.
2. Алексеев, А. А. Теория и практика дрессировки собак. / А.А. Алексеев и др. – М.: Аквариум-Принт, 2006. – 398 с.
3. Арасланов, Ф. С. Дрессировка служебных собак / Ф.С. Арасланов, А.А. Алексеев, В.И. Шигорин. – Алма-Ата : Кайнар, 1987. – 304 с.
4. Учебное пособие для специалистов-кинологов органов внутренних дел. Ростов н/Д: Ростовская школа служебного собаководства лаборатории по изучению проблем кинологии, 1995. - 208 с.
5. Медведев, В. М. Влияние кормовой добавки «Экстракт бересты березы» на рабочие качества служебных собак // Подготовка специалистов силовых структур: проблемы, перспективы, тенденции развития. Сборник научных трудов. Пермь, 2016. Издательство: Федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Пермский военный институт войск национальной гвардии Российской Федерации» (Пермь). С.124-127.
6. Медведев, В. М. Влияние концентрации бетулина в экстрактах бересты березы, используемого в качестве кормовой добавки служебным собакам на переваримость и использование питательных веществ корма : диссертация на соискание ученой степени кандидата сельскохозяйственных наук / Всероссийский научно-исследовательский институт мясного скотоводства. Пермь, 2013. 153 с.

© Байчоров Т.К., 2024

**СЕКЦИЯ
ФИЛОСОФСКИЕ
НАУКИ**

УДК 1(091) + (316.6)

ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И ЭКЗИСТЕНЦИАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЛИЧНОСТИ: ФИЛОСОФСКИЙ АНАЛИЗ

Илхомова Нафосат Икромжоновна

студент

Научный руководитель: **Бурнашев Ринат Фаритович**

доцент

Самаркандский государственный
институт иностранных языков

Аннотация: в статье рассматривается проблема взаимосвязи процессов глобализации и состояния экзистенциальной безопасности личности. Глобализация анализируется как многослойный социальный феномен, оказывающий амбивалентное воздействие на идентичность человека: с одной стороны, создающий новые возможности для самореализации, с другой – порождающий угрозы, связанные с утратой аутентичности и ростом экзистенциальной тревожности. Методологическую основу исследования составили экзистенциальный анализ (Ж.-П. Сартр, А. Камю), феноменология (М. Хайдеггер) и социально-философский подход к глобализации (У. Бек, Э. Гидденс). В результате выявлены ключевые экзистенциальные риски современного человека – маргинализация, цифровая зависимость, фрагментация идентичности – и предложена концептуализация экзистенциальной безопасности как способности личности к подлинному выбору и сохранению внутренней автономии. Обосновывается необходимость поиска баланса между открытостью глобальному миру и сохранением личной самобытности, что требует развития критического мышления, межкультурного диалога и этики глобализации.

Ключевые слова: глобализация, экзистенциальная безопасность, идентичность, аутентичность, свобода, ответственность, общество риска, цифровая зависимость, философия глобализации, феноменология.

GLOBALIZATION AND THE EXISTENTIAL SECURITY OF THE INDIVIDUAL: A PHILOSOPHICAL ANALYSIS

Ilkhomova Nafosat Ikromzhonovna

Scientific advisor: **Burnashev Rinat Faritovich**

Abstract: the article examines the relationship between globalization processes and the state of existential security of the individual. Globalization is analyzed as a multilayered social phenomenon that has an ambivalent impact on human identity: on the one hand, it opens new opportunities for self-realization, and on the other, it generates threats related to the loss of authenticity and the growth of existential anxiety. The methodological framework combines existential analysis (J.-P. Sartre, A. Camus), phenomenology (M. Heidegger), and the socio-philosophical approach to globalization (U. Beck, A. Giddens). The study identifies key existential risks of modern individuals – marginalization, digital dependence, and identity fragmentation – and conceptualizes existential security as the capacity for authentic choice and the preservation of inner autonomy. The article emphasizes the need to find a balance between openness to the global world and the preservation of personal distinctiveness, which requires the development of critical thinking, intercultural dialogue, and an ethics of globalization.

Key words: globalization, existential security, identity, authenticity, freedom, responsibility, risk society, digital dependence, philosophy of globalization, phenomenology.

Введение

В современном мире глобализация выступает одной из ключевых характеристик социального и культурного развития, оказывая глубокое воздействие на все сферы человеческой жизни. Она способствует формированию единого мирового пространства, где информационные, экономические и культурные потоки пересекаются и взаимно влияют друг на друга. Однако наряду с позитивными эффектами глобализация порождает и новые вызовы, связанные с ростом экзистенциальных рисков личности. В условиях глобальных трансформаций усиливается неопределенность, возникают кризисы идентичности, а традиционные ценностные и социальные ориентиры утрачивают устойчивость. Возникает проблема осмысления того,

каким образом процессы глобализации влияют на идентичность человека, его чувство защищенности и способность сохранять целостность собственного «Я». Эти вопросы приобретают особую значимость в философском дискурсе, поскольку затрагивают фундаментальные аспекты человеческого существования, связанные с самосознанием, свободой и ответственностью. Целью настоящего исследования является философский анализ взаимосвязи глобализации и экзистенциальной безопасности личности, направленный на выявление глубинных механизмов трансформации человеческой идентичности в условиях глобального мира и поиск концептуальных оснований для осмысления феномена экзистенциальной безопасности как важного элемента современного гуманитарного знания.

Методология

Методологическая основа настоящего исследования строится на междисциплинарном и комплексном подходе, включающем экзистенциальный анализ, феноменологическую перспективу и социально-философское осмысление глобализационных процессов. Экзистенциальный анализ опирается на философские идеи Ж.-П. Сартра и А. Камю, в которых свобода рассматривается как фундаментальный онтологический атрибут человека, определяющий его способность к самоопределению и построению собственной жизненной траектории [1]. Сартр подчеркивает неизбежность ответственности личности за сделанные выборы и предупреждает об опасности «плохой веры», то есть ухода от подлинного существования через подчинение внешним нормам и обстоятельствам. Камю, развивая концепцию абсурда, акцентирует внимание на том, что человек сталкивается с миром, лишенным наперед заданных смыслов, и именно через акт свободного утверждения жизни и принятие своей участи может преодолеть чувство экзистенциальной пустоты. Эти идеи становятся ключевыми для анализа кризисов идентичности в эпоху глобализации, когда традиционные системы ценностей разрушаются или подвергаются радикальной переоценке.

Значимым методологическим основанием выступает феноменология М. Хайдеггера, позволяющая углубленно исследовать феномен «бытия-в-мире» как исходный горизонт человеческого существования [2]. Хайдеггер подчеркивает, что человек не является изолированным субъектом, но всегда включен в сеть отношений с другими и с миром как целым. Важным инструментом анализа служит понятие технического «Gestell» – особого способа организации бытия, при котором мир предстает как ресурс,

подлежащий упорядочению и использованию [3]. Данное понятие позволяет рассмотреть, каким образом технологическая и информационная среда глобализованного общества структурирует опыт индивида, формируя новые рамки восприятия реальности, усиливая зависимость личности от технологических систем и одновременно обостряя чувство экзистенциальной незащищенности.

Социально-философский подход к глобализации дополняет экзистенциальный и феноменологический анализ, позволяя рассматривать глобализацию не только как экономический или политический процесс, но и как социокультурный феномен, радикально трансформирующий пространство человеческого существования. В рамках данного подхода особое внимание уделяется проблемам культурной гомогенизации и фрагментации, росту информационных потоков, ускорению социальных изменений и вызванным ими стрессовым нагрузкам на личность. Такой подход дает возможность выявить диалектику процессов глобализации, где с одной стороны создаются новые возможности для самореализации, а с другой – возникают риски утраты идентичности и роста экзистенциальной тревожности.

Комбинация указанных методологических направлений позволяет не только всесторонне исследовать взаимосвязь между глобализацией и состоянием экзистенциальной безопасности личности, но и выстроить теоретическую модель, описывающую механизмы трансформации человеческого «Я» в условиях глобального мира. Подобный синтетический подход обеспечивает глубину философского анализа и открывает возможности для разработки практических рекомендаций по минимизации негативных последствий процессов глобализации для экзистенциального благополучия человека.

Результаты

Результаты проведенного исследования позволяют выявить комплексную картину трансформации идентичности личности в условиях глобализованного мира. Глобализация выступает мощным фактором, одновременно открывающим новые возможности для самореализации и порождающим угрозы экзистенциального характера. С одной стороны, глобальные процессы способствуют расширению горизонтов личного опыта, интенсифицируют культурный обмен, формируют новые формы коммуникации и кооперации, позволяя личности получать доступ к разнообразным источникам знаний, культурным практикам и социальным моделям.

С другой стороны, та же глобализация приводит к росту чувства нестабильности и неопределенности, усиливает фрагментацию культурных кодов, способствует размыванию традиционных оснований идентичности и порождает экзистенциальные кризисы.

К числу ключевых экзистенциальных рисков, выявленных в ходе анализа, относятся маргинализация и социальная атомизация, проявляющиеся в утрате чувства принадлежности к устойчивым сообществам и в росте индивидуалистических установок, нередко приводящих к отчуждению и ощущению экзистенциальной изоляции. Существенной угрозой становится цифровая зависимость, которая изменяет когнитивные и поведенческие паттерны личности, создавая иллюзию включенности в глобальные процессы при фактической утрате глубины переживания собственного бытия. Еще одним значимым фактором риска является утрата аутентичности, когда личность, подверженная внешнему давлению глобальных дискурсов и информационных потоков, теряет способность к самобытному самоопределению и воспроизводит навязанные модели поведения.

Проведенный философский анализ позволяет предложить концептуальное понимание экзистенциальной безопасности как способности личности сохранять целостность собственного «Я», свободно осуществлять выбор жизненных стратегий и поддерживать внутреннюю автономию в условиях глобальных трансформаций. Экзистенциальная безопасность предполагает не полное устранение рисков, а развитие способности человека осмысленно взаимодействовать с ними, превращая угрозы в ресурс личностного роста. В этом контексте важнейшей задачей современного общества становится создание условий, способствующих поддержанию аутентичности, укреплению ответственности и формированию навыков критического мышления, что позволяет личности не только адаптироваться к глобализированному миру, но и активно участвовать в его преобразовании, сохраняя при этом собственную самость.

Обсуждение

Обсуждение результатов исследования позволяет глубже проанализировать полученные выводы и сопоставить их с основными теориями глобализации, разработанными в рамках современной социальной философии и социологии. Концепция «общества риска» У. Бека представляется особенно значимой, поскольку она подчеркивает, что глобализация не только расширяет горизонты взаимодействия между людьми, но и порождает новые формы

системных угроз, которые перестают быть локальными и становятся глобальными по своей природе [4]. Эти угрозы носят всеобъемлющий характер, они трудно предсказуемы, а их последствия затрагивают практически все сферы человеческой жизни – от экологии и экономики до культуры и психики. С этой точки зрения экзистенциальные риски личности – такие как утрата аутентичности, маргинализация или зависимость от цифровых технологий – могут рассматриваться как микропроявления более широких глобальных рисков, требующих как индивидуальных, так и коллективных стратегий преодоления.

Теория рефлексивной модернизации Э. Гидденса дополняет этот анализ, показывая, что современное общество становится все более рефлексивным и критическим по отношению к собственным институтам и нормам [5]. Это открывает возможности для обновления социальных практик, но одновременно ведет к постоянному состоянию нестабильности и неопределенности. Индивид оказывается в ситуации, когда его идентичность больше не определяется жесткими традиционными рамками, но должна конструироваться заново, исходя из множества конкурирующих дискурсов и моделей поведения. Такое состояние способствует расширению возможностей самореализации, однако усиливает и риск экзистенциальной дезориентации, что подтверждается результатами настоящего исследования.

На основе этого анализа становится очевидной необходимость поиска устойчивого баланса между открытостью глобальному миру и сохранением личной автономии. Чрезмерная замкнутость на локальных идентичностях может привести к культурной изоляции, консервации социальных структур и сопротивлению прогрессивным изменениям. В то же время безусловная открытость глобальным влияниям несет угрозу утраты культурного и личностного своеобразия, что приводит к размыванию аутентичности и чувству внутренней пустоты. Оптимальным представляется путь, предполагающий развитие способности критически воспринимать глобальные процессы, отбирать значимые элементы внешнего опыта и интегрировать их в собственную идентичность без отказа от фундаментальных ценностей и принципов.

Достижение такого баланса требует системных усилий в области образования, культуры и социальной политики. Необходимы образовательные программы, формирующие навыки критического мышления, медиаграмотности и философской рефлексии, позволяющие человеку не просто пассивно

адаптироваться к глобальным изменениям, но осмысленно включаться в них, сохраняя внутреннюю автономию. Кроме того, следует развивать межкультурный диалог и институциональные механизмы, которые обеспечивают защиту прав личности, поддерживают разнообразие форм идентичности и предотвращают навязывание унифицированных моделей поведения.

С философской точки зрения результаты исследования указывают на необходимость разработки новой этики глобализации, ориентированной на уважение человеческой самости и поддержку экзистенциальной безопасности личности. Перспективным направлением будущих исследований может стать формирование концепции философии безопасности личности, включающей в себя не только политико-правовые аспекты, но и экзистенциально-антропологические измерения. Это позволит углубить понимание того, как глобальные процессы могут способствовать развитию человека, а не его отчуждению от самого себя. Таким образом, обсуждение подчеркивает, что глобализация не должна рассматриваться исключительно как внешняя данность; она требует активной философской и культурной работы, направленной на сохранение аутентичности, формирование зрелого субъекта и создание условий для гармоничного сосуществования в глобальном мире.

Заключение

В заключении проведенного исследования подчеркнем, что глобализация представляет собой не только социально-экономический и культурный процесс, но и глубокий экзистенциальный вызов для личности. Глобальные трансформации изменяют привычные формы взаимодействия человека с миром, порождают новые возможности для расширения горизонтов самореализации и доступа к разнообразным культурным и информационным ресурсам, но одновременно усиливают неопределенность, фрагментируют идентичность и провоцируют чувство экзистенциальной незащищенности. В этих условиях особое значение приобретает понятие экзистенциальной безопасности, понимаемой как способность личности к сохранению целостности собственного «Я», к осознанному и подлинному выбору жизненных стратегий, а также к сопротивлению разрушительным эффектам глобальных процессов [6].

Экзистенциальная безопасность становится ключевым условием поддержания аутентичности человека, его способности не растворяться в потоках информации и навязанных моделей поведения, а формировать

собственные смыслы и ценности. Именно она позволяет личности трансформировать вызовы глобализации в ресурс личностного роста, сохраняя внутреннюю автономию и критическое отношение к социальной и культурной среде.

Перспективы дальнейших исследований связаны с разработкой этики глобальной безопасности, направленной на гармонизацию взаимодействия личности и глобальных структур, а также с формированием концепций, способствующих укреплению экзистенциальной устойчивости человека. Это предполагает междисциплинарный синтез философии, социологии, психологии и культурологии, нацеленный на создание целостной картины трансформаций идентичности в глобальном мире и выработку стратегий, обеспечивающих не только адаптацию, но и полноценное развитие человека в эпоху глобальных перемен.

Список литературы

1. Бурнашев Р. Ф. Свобода как экзистенциальная проблема в условиях развития современного общества // *Univsum: общественные науки*. – 2024. – № 11 (114). – С. 22-28.
2. Бурханов А. Р. Мартин Хайдеггер об экзистенции и экзистенциалах человеческого бытия // *Вестник Бурятского государственного университета. Философия*. – 2013. – № 6. – С. 57-61.
3. Павленко А. Н. Мартин Хайдеггер: сущность современной техники // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Философия*. – 2003. – № 1. – С. 67-75.
4. Томских М. С. Качество жизни в концепции «Общества риска» У. Бека // *Гуманитарный вектор. Серия: Философия, культурология*. – 2016. – Т. 11. – № 2. – С. 23-29.
5. Тесленко О. А., Гидденс Э.: истоки формирования теории рефлексивной модернизации // *Вестник Тверского государственного университета. Серия: Философия*. – 2012. – № 1-2. – С. 176-185.
6. Бурнашев Р. Ф., Рахманкулова С. З. Философия экзистенциализма как метод анализа глобальных проблем современности // *Univsum: общественные науки*. – 2025. – № 4 (119). – С. 10-14.

© Илхомова Н.И.

**СЕКЦИЯ
ФИЛОЛОГИЧЕСКИЕ
НАУКИ**

**ЯРТЫ-ГУЛОК И МАЛЬЧИК С ПАЛЬЧИК:
ВАРИАЦИИ МОТИВА МАЛЕНЬКОГО ГЕРОЯ
В ТУРКМЕНСКОМ И НЕМЕЦКОМ ФОЛЬКЛОРЕ**

Довваева Мяхри Алламурадовна

студент

Факультет европейских языков и литературы (немецкий)

Туркменский национальный институт

мировых языков им. Д. Азади

Назарова Мяхриджемал Бегенджовна

преподаватель кафедры романо-германских языков

Туркменский государственный университет им. Махтумкули

Назарова Кабе Аллануровна

младший научный сотрудник

Институт языка, литературы и национальных рукописей

им. Махтумкули Академии наук Туркменистана

Аннотация: статья посвящена сравнительному анализу туркменских и немецких сказок про маленького мальчика. Выявлены общие и специфические черты сюжета ATU-700. Составлена таблица сопоставления эпизодов со сказкой «Мальчик-с-пальчик» и туркменской сказкой о Ярты-гулоке.

Ключевые слова: сказка, сравнительный анализ, мальчик с пальчик, Ярты-гулок, ATU-700.

**YARTYGULAK AND TOM THUMB: VARIATIONS OF THE LITTLE
HERO MOTIF IN TURKMEN AND GERMAN FOLKLORE**

Dovvaeva Myahri Allamuradovna

Nazarova Myahrijemal Begenjovna

Nazarova Kabe Allanurovna

Abstract: the article is devoted to a comparative analysis of Turkmen and German fairy tales about a little boy. Common and specific features of the plot ATU-

700 are revealed. A table of comparison of episodes with the fairy tale "Tom Thumb" and the Turkmen fairy tale about Yartygulak is compiled.

Key words: fairy tale, comparative analysis, Tom Thumb, Yartygulak, ATU-700.

Независимый Нейтральный Туркменистан проводит политику «открытых дверей», одним из компонентов которой является культурная дипломатия. Международное сотрудничество основано на знаниях о культуре, духовности и образе жизни других народов, что порождает взаимоуважение и взаимопонимание между ними. Одним из ключевых направлений культурной дипломатии Туркменистана является популяризация собственного культурного достояния страны, наряду с исследованием и изучением истории, искусства, культуры народов мира. В этой связи компаративный анализ «сказочного» наследия народов, представляющий собой глубокий пласт духовной культуры, состоящий из множества слоев восприятия, от бытового обыденного, до философско-метафизического, приобретает особую актуальность и значимость.

Сказки — это вид народного творчества, которые в доходчивой, порой незамысловатой форме транслируют философские идеи, житейскую мудрость и общечеловеческие нравственные каноны, принятые в обществе. При этом при всей оригинальности формы и содержания, формата изложения национальных сказок, сюжетные линии, действующие лица, функции словно заимствованы у сказок различных народов.

Несмотря на широкое распространение сказочной формы народного творчества общепринятой единой научной классификации, типологизации сказок не существует. Значительный вклад в исследование и типологизацию сказок внес А. Аарне, который разработал «Указатель сказочных типов», в котором все сказки делятся на следующие группы: I. Сказки о животных; II. Собственно, сказки, куда входят: А) Волшебные сказки, В) Легендарные сказки С) Новеллистические сказки и D) Сказки о глупом черте (Великане); III. Анекдоты. Внутри каждой группы имеются гнезда, которые также подразделяются по тематическому признаку и каждой группе принадлежит свой порядковый номер. Каждая сказка имеет порядковый номер, всего в указателе около 2400 номеров. Этот указатель, став базовым, непрерывно совершенствуется и преобразуется, С. Томпсоном,

Н. П. Андреевым (1928, 1961, 1964, 1973 гг.). В 2004 г. вышел переработанный и дополненный указатель сказочных сюжетов по системе А. Аарне «Типы международных фольклорных сказок», составленный Гансом-Йоргом Утером. В настоящее время аббревиатура этого классификатора или сравнительного указателя сказочных сюжетов ATU (начальные буквы фамилий авторов Аарне, Томпсон, Утер). Согласно этой классификации, сказка о мальчике с пальчике относится ATU-700 в разделе Прочие чудесные сказки [1, с. 49], other tales of the supernatural 700–749 700 Thumbling (previously Tom Thumb) [2, с. 374].

Существует множество вариантов сказок про Ярты-гулока и мальчика с пальчика. В качестве литературных источников приняты сказки с сайта «ларец сказок» - страницы «туркменские» [3] и «немецкие» [4] сказки соответственно. Немецкая сказка «Мальчик с пальчик» в пересказе братьев Гримм. В целях сопоставимости, обе сказки использованы в переводе на русский язык. Исходя из норм туркменской орфографии, было бы более целесообразно именовать главного героя как Яртыгулак, а не как Ярты-гулок. Однако, учитывая, что в доступных цифровых источниках общепринятым названием является Ярты-гулок, здесь и далее будет использована данная вариация. Подобное допущение в рамках проведенного исследования не является принципиальным и не влияет на анализ по существу.

Герои обеих сказок Ярты-гулок и Мальчик-с-пальчик невероятно малы, но обладают огромным интеллектом.

Ярты-гулок (имя переводится как «пол-уха») — герой туркменской сказки, который живёт в своей семье и действует ради неё. Его главная цель — выполнить поручение матери и накормить отца. Он полон решимости и самоуверенности, о чем говорит его песенка: «Я мал, да удал». Он не убегает от проблем, а решает их.

Мальчик-с-пальчик — герой немецкой сказки, который тоже рождён в бедной семье, его приключения выходят за рамки дома. Он несколько раз оказывается в опасных ситуациях, включая попадание в желудок коровы и волка. Его действия часто мотивированы не только долгом, но и необходимостью выживать и возвращаться домой.

Сюжеты этих сказок из разных регионов имеют много общего (табл. 1)

Таблица 1

Сравнительный анализ туркменской народной сказки «Три лепешки» и немецкой сказки в пересказе братьев Гримм «Мальчик с пальчик»

Критерий	«Три лепешки» (туркменская сказка)	«Мальчик с пальчик» (немецкая сказка)
Главный герой	Ярты-гулок, мальчик ростом «не больше половины верблюжьего уха».	Мальчик-с-пальчик, мальчик ростом «не больше пальца».
Цель героя	Выполнить поручение: отнести три лепешки отцу в поле.	Разные цели: помочь отцу, сбежать от похитителей, выжить.
Движущая сила сюжета	Герой, полный решимости и самоуверенности, отправляется в путь, чтобы выполнить семейный долг.	Герой попадает в неприятности (продажа, поедание животными) и вынужден выживать, используя смекалку.
Препятствия	Падение в яму, равнодушие встречаемых путников (джигит, девочка, купец), нападения хищников (ворон, пёс).	Похищение, попадание в мышиную нору, в желудок коровы, а затем и волка.
Методы решения проблем	Хитрость и изобретательность: использует ягнёнка как «тягач», ставит ворона и пса, чтобы отвлечь их.	Плутовство и находчивость: обманывает воров, используя свой голос, а волка — обещая еду.
Роль животных	Животные выступают как помощники (ягненок) или противники (ворон, пёс), которых нужно перехитрить.	Животные — это среда обитания или угроза: улитка (укрытие), корова и волк (опасность).
Ключевой конфликт	внутренний: Ярты-гулок должен полагаться только на себя, так как никто ему не помогает. Внешний: борьба с природными врагами.	Внешний: герой постоянно находится в бегах от людей и животных.
Мораль сказки	Ум, трудолюбие и забота о близких важнее силы. «Где силы нет, — позови ум на помощь!».	Маленький и слабый может выжить и победить благодаря своей смекалке.
Завершение	Герой успешно доставляет еду отцу, получая его похвалу и любовь.	Герой возвращается домой к родителям, которые больше никогда не хотят с ним расставаться.

Как видно из приведенной таблицы, между представленными сказками много общего, однако типологический анализ по системе ATU (Aarne-Thompson-Uther), обнаруживает некоторые различия в классификации сюжетов.

Сказка «Мальчик с пальчик» практически полностью соответствует типу ATU 700 Tom Thumb:

Сюжетные элементы ATU 700:

1. Чудесное рождение: Бездетная пара желает иметь ребёнка, и у них рождается чудесный мальчик ростом с палец. В тексте это прямо указано: «хоть бы один был у нас ребеночек... хоть бы самый малюсенький, вот с мизинчик» [4].

2. Герой-помощник: Мальчик помогает отцу-крестьянину, управляя лошастью, сидя у неё в ухе. Этот элемент является одним из ключевых для типа ATU 700.

3. Встреча с торговцами/похищение: Героя продают (или он сам соглашается, чтобы затем сбежать), как и в этом тексте. Мальчик-с-пальчик хитро соглашается, а затем сбегает, спрятавшись в мышиной норе.

4. Серия опасных приключений: внутри животного: Мальчик-с-пальчик попадает в желудок коровы, а затем и волка. Этот мотив характерен для данного типа.

5. Обман разбойников: Он обманывает воров, громко крича, чтобы разбудить хозяев дома. Это мотив, который часто встречается в комбинации с ATU 700.

Анализ сказки «Три лепешки»

Сказка «Три лепешки» имеет сходство с мотивом из цикла о Томе Тит-Тоте (Tom Tit Tot) и других героях, но не относится к одному конкретному типу. Её можно рассматривать как комбинацию нескольких мотивов, сфокусированных на путешествии и преодолении препятствий.

Основной мотив: Поручение, которое выполняет маленький герой. Этот мотив не имеет собственного ATU, но часто является частью более крупных сказочных циклов о маленьких героях. В этом случае, это путешествие с грузом (лепешками).

Разбор сюжета по ATU-мотивам:

1. Герой-помощник: Маленький Ярты-гулок берёт на себя поручение матери. Это перекликается с мотивом из ATU 700, где герой также помогает семье.

2. Препятствие на пути: падение в яму. Это можно отнести к мотиву чудесные происшествия, связанные с погодой и другими явлениями, где герой должен найти способ выбраться.

3. Неудачная попытка получить помощь: герой просит помощи у трёх путников (джигит, девушка, купец), но каждый из них отказывает. Это мотив, где герой разочаровывается в других и решает проблему сам.

4. Изобретательное решение: мальчик использует ягнёнка, чтобы вытащить груз.

5. Конфликт с животными: ссора ворона и пса из-за лепешки. Этот эпизод — где герой использует еду как приманку, чтобы обмануть врагов. Сюжетный ход, где герой ставит двух врагов, — мотив жертва обманщика становится его орудием.

Как следует из вышеприведенного анализа, сказка «Три лепешки» не является прямым представителем какого-либо одного АТУ-типа. Она представляет собой комбинацию мотивов, характерных для сказок о маленьких, находчивых героях:

- мотив маленького героя-помощника (близкий к АТУ 700, но без чудесного рождения);
- мотив преодоления препятствий на пути (путешествие с трудностями);
- мотив изобретательного обмана (использование ягнёнка и ставление врагов).

Таким образом, если «Мальчик с пальчик» — это эталон АТУ 700, то «Три лепешки» — это уникальная сказка, которая использует известные мотивы для создания оригинального сюжета о преодолении трудностей.

В итоге обе сказки показывают, что физический размер и сила не имеют значения по сравнению с умом и душевными качествами. Ярты-гулок — это пример ответственного и находчивого сына, а Мальчик-с-пальчик — смелого хитреца. Эти истории, каждая по-своему, доказывают, что маленький герой может совершить большие поступки.

Список литературы

1. Андреев Н. П. Указатель сказочных сюжетов по системе Аарне. Государственное русское географическое общество отделение этнографии-сказочная комиссия. Издание русского географического общества. Ленинград, 1929. – 118 с.
2. Hans-Jörg Uther The Types of International Folktales. A Classification and Bibliography. Part I. Animal tales, tales of magic, religious tales, and realistic tales, with an introduction. Helsinki 2011.- 619 с.
3. <https://turkmenskie-skazki.larec-skazok.ru/tri-lepeski>.
4. <https://nemeckie-skazki.larec-skazok.ru/malchik-s-palchik>.

© Довваева М.А., Назарова М.Б., Назарова К.А.

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

СТАРТ В НАУКЕ 2025

Сборник статей

III Международного научно-исследовательского конкурса,
состоявшегося 22 сентября 2025 г. в г. Петрозаводске.

Ответственные редакторы:

Ивановская И.И., Кузьмина Л.А.

Подписано в печать 24.09.2025.

Формат 60х84 1/16. Усл. печ. л. 3,37.

МЦНП «НОВАЯ НАУКА»

185002, г. Петрозаводск,

ул. С. Ковалевской, д.16Б, помещ. 35.

office@sciencen.org

www.sciencen.org

16+

НОВАЯ НАУКА

Международный центр
научного партнерства



NEW SCIENCE

International Center
for Scientific Partnership

МЦНП «НОВАЯ НАУКА» - член Международной ассоциации издателей научной литературы «Publishers International Linking Association»

ПРИГЛАШАЕМ К ПУБЛИКАЦИИ

- 1. в сборниках статей Международных
и Всероссийских научно-практических конференций**

<https://www.sciencen.org/konferencii/grafik-konferencij/>



- 2. в сборниках статей Международных
и Всероссийских научно-исследовательских,
профессионально-исследовательских конкурсов**

<https://www.sciencen.org/novaja-nauka-konkursy/grafik-konkursov/>



- 3. в составе коллективных монографий**

<https://www.sciencen.org/novaja-nauka-monografii/grafik-monografij/>



<https://sciencen.org/>