

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Владивостокский государственный университет»

НАУКА, МЕНЯЮЩАЯ ЖИЗНЬ

Сборник материалов национального научного форума
магистрантов, аспирантов и молодых учёных

(г. Владивосток, 19–20 июня 2023 г.)

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

Владивосток
Издательство ВВГУ
2023

По графе ЭИ мы можем отследить уровень экзистенциальной исполненности у участников исследований. Общее количество студентов 25 человек. Зависимое поведение определили у себя сами 12 человек, по методике тенденция к зависимому типу общения выявлено у 11 человек. Эти данные не совпадали между данными категориями подростков.

Таблица 2 показывает результаты исследований по ТЭММО непосредственно по типам фундаментальных мотиваций (ФМ) и общую экзистенциальную исполненность (ЭИ).

Таблица 2

Показатели ЭИ подростков по ФМ

№ п/п	Участник	1 ФМ Доверие	2 ФМ Ценность жизни	3 ФМ Аутентичность	4 ФМ Смысл	ЭИ
1	1.1	49	50	52	44	195
2	1.2	41	33	43	29	146
3	1.3	39	41	46	43	169
4	1.4	43	48	46	40	177
5	1.5	36	41	27	37	141
6	1.6	42	45	54	49	190
7	1.7	45	44	53	49	191
8	1.8	27	34	37	38	101
9	1.9	38	31	37	21	127
10	1.10	30	36	23	20	109
11	1.11	44	52	42	40	178
12	1.12	44	50	45	44	183
13	1.13	45	51	49	43	188
14	2.1	45	43	30	43	161
15	2.2	23	25	14	18	80
16	2.3	14	38	22	16	90
17	2.4	39	28	49	28	144
18	2.5	47	49	50	41	192
19	2.6	50	45	54	54	203
20	2.7	43	40	43	44	170
21	2.8	29	33	36	33	131
22	2.9	52	51	49	52	204
23	2.10	44	48	47	52	191
24	2.11	32	50	29	32	143
25	2.12	39	35	44	33	151

Показатели ФМ: 9-2 низкие; 28-36 средние; 37-54 высокие. Уровни экзистенциальной исполненности (ЭИ) определяем по принципу: низкие 36-108, средние 109-144, высокие 145-216.

Показатели экзистенциальной исполненности во всех группах подростков оказались достаточно высокими. Различия по уровням экзистенции можно было наблюдать по типам фундаментальных мотиваций.

Используя критерий Манна-Уитни, определяем различия между выборками группы подростков с зависимым типом поведения, выявленным по методике «Q-сортировка» и группы подростков с независимым типом поведения по уровню ЭИ.

Выявлено:

значение $U_{эмп} = 33, U_{кр} = 34$ при уровне значимости 1 % $33 < 34 < U_{кр} > U_{эмп}$,

$U_{кр} = 46$ при уровне значимости 5% $33 < 46_{кр} > U_{эм}$.

Различия считаются статистически достоверными при

$U_{эм} < \text{или} = U_{кр}$.

Следовательно, возникновение зависимого типа поведения имеет прямую связь со значением уровня ЭИ подростка.

Заключение

Одной из задач для нашего исследования было проведение семинарского занятия, на котором мы смогли актуализировать значимость экзистенциальной исполненности у подростков 16 лет. Проявление интереса у подростков к теме неудовлетворенности в отношениях и возникновения зависимого поведения в свете ЭА можно оценить, как высокое. Студенты были активны в выполнении практических заданий и в их обсуждении.

Второй задачей была диагностика экзистенциальной исполненности в отношениях и ее влияние на возникновение зависимого поведения. Показатели экзистенциальной исполненности в межличностных отношениях оказались на высоком уровне. На этом основании можно сделать предположение что при высокой экзистенциальной исполненности у подростков может проявляться склонность к зависимому поведению в межличностных отношениях. Это предположение подтверждается приведенными выше расчетами критерия Манна-Уитни по уровню ЭИ.

1. Еремин А. Н., Кузеванова М. Н. Нерешённая проблема подростка становится проблемой общества // Актуальные проблемы управления и экономики: сборник научных трудов Международной научно-практической конференции, Красноярск, 27 мая 2016 года / ответственный редактор М.В. Кочетков. Красноярск: СибГИУ, 2016. С. 126–129.

2. Лэнгле А. А. Основы экзистенциального анализа. Санкт-Петербург: Питер, 2023. 288 с.

3. Лэнгле А. А., Уколова Е. М., Шумский В. Б. Современный экзистенциальный анализ: история, теория, практика, исследования: монография. Москва: Логос, 2014. 556 с.

4. Мазниченко М. А., Нескоромных Н. И. Сценарии возникновения социальных зависимостей у подростков // Народное образование. 2013. № 7(1430). С. 262-269.

5. Сабирова Н. М. Нарушения в детско-родительских отношениях как фактор проявлением аддиктивного поведения у подростков // Приоритетные направления развития науки и образования / под общ.ред. Г. Ю. Гуляева. Пенза: Наука и Просвещение, 2019. С. 36-45.

6. Якиманская И. С. Основы личностно ориентированного образования. Москва: Бином, 2015. 221 с.

УДК 338.49

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ ПРОВИНЦИЕЙ ХЭЙЛУНЦЗЯН И ПРИМОРСКИМ КРАЕМ

Вэнь Жугуан

магистрант

Ю.В. Соломахин

канд. техн. наук, доцент

*Владивостокский государственный университет
Владивосток, Россия*

Как важные узлы приграничного сотрудничества между Китаем и Россией, торговля и транспорт всегда были важной частью экономического сотрудничества между провинцией Хэйлуцзян и Приморским краем. В настоящее время, с углублением экономического сотрудничества между двумя странами, а также с развитием экономики и торговли, они сталкиваются с такими вызовами и проблемами, как предложение специалистов, которые не могут удовлетворить потребности развития рынка. Внедрение моделей подготовки кадров, неспособность строительства инфраструктуры идти в ногу с потребностями развития транспорта и экономического развития, а также неэффективность трансграничных перевозок и таможенного прохождения тормозит дальнейшему продвижению сотрудничества.

Ключевые слова: торговля, транспорт, подготовка кадров, инфраструктурное строительство.

THE CURRENT STATE OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT RELATIONS BETWEEN HEILONGJIANG PROVINCE AND PRIMORSKY KRAY

As important nodes of cross-border cooperation between China and Russia, trade and transport have always been an important part of economic cooperation between Heilongjiang Province and Primorsky Krai. Currently, with the deepening of economic cooperation between the two countries, as well as with the development of the economy and trade, they face challenges and problems such as the supply of specialists that cannot meet the needs of market development. The introduction of training models, the inability of infrastructure construction to keep pace with the needs of transport development and economic development, as well as the inefficiency of cross-border transport and customs passage hinders further cooperation.

Keywords: trade, transport, personnel training, infrastructure construction.

1. Торговля с Россией и вопрос кадровой политики.

В настоящее время в провинции Хэйлунцзян открыто более 20 вузов по специальности «Русский язык» и «Торговля с Россией», в которых обучается около 1700 российских специалистов, что составляет более 81 % от общего числа учащихся из России. При изучении иностранных языков количество студентов колледжей, изучающих русский язык, относительно невелико. Выпускники специальности «Русская торговля», не являются зрелыми в профессиональном смысле. Преподавание предметов не было проверено и не сформировало систему профессиональных знаний. Применимость китайско-российского профессионального курса торговли не достаточна, что влияет на качество и эффективность трудоустройства профессионалов, и недостаточно, подготовленных специалистов русского языка с профессиональной направленностью. Точно так же отсутствие соответствующей системы подготовки по учебным программам «профессиональный + русский» в высших учебных заведениях привело к отсутствию соответствующих двуязычных специалистов во всех областях торговли с Россией.

За последние несколько десятилетий экономическая и социальная среда сильно пересеклась с западными странами, основанными на английском языке, среди которых специальности по обучению международной торговле, связанные с английским языком, в основном основаны на торговых моделях и деловой практике англоязычных стран. Большое количество образовательных ресурсов сосредоточено в области преподавания английского языка, а учебных ресурсов и преподавателей по русскому языку и предметам, связанным с российской торговлей, недостаточно.

Отсталая модель обучения. С одной стороны, в модели обучения специалистов «профессионал + иностранный язык» отсутствует контакт с торговлей с Россией, интеграция российского преподавательского и транспортного опыта не идеальна, и трудно адаптироваться к потребностям выпускников в развитии торговли между двумя сторонами.

Недостаточные языковые навыки. Многим людям не хватает устных языковых упражнений, уровень русского языка невысок, что приводит к трудностям в общении и влияет на эффективность работы.

Развитие преподавания в колледжах и университетах не может служить местному экономическому развитию, не может подчеркнуть региональные потребности в процессе подготовки кадров, а выпускаемые специалисты не могут способствовать региональному экономическому развитию, и трудно добиться конкурентоспособности на рынке труда. В настоящее время многие университеты провинции Хэйлунцзян открыли образовательные направления по международной экономике и торговле с Россией, но они не основаны на реальных потребностях текущего регионального экономического развития провинции Хэйлунцзян и Приморского края. С точки зрения учебных планов, учебных программ и целей обучения, интеграция преподавания русского языка и региональной экономической и торговой экспертизы не идеальна, большинство студентов, обучающихся за границей, очень трудно владеть русским языком, трудно нормально общаться и обмениваться после окончания учебы, и трудно адаптироваться к потребностям кадров провинции Хэйлунцзян.

2. Проблемы в инфраструктурном строительстве

Отсутствие высокоскоростных трансграничных трансконтинентальных железных дорог и высокие тарифы на перевозки ограничивают социально-экономическое развитие внутренних территорий «Пояса и пути». Особенно на Дальнем Востоке России многие портовые инфраструктуры отстают. В последние годы Россия находится в процессе восстановления после тяжелого эконо-

мического спада, а проекты инфраструктурного строительства на российской части в целом сталкиваются с такими проблемами, как нехватка средств и отсталые технологии строительства.

Дальний Восток малонаселен, а трехсторонняя ограниченность рабочей силы, финансовых ресурсов и технологий привела к долгосрочному отставанию в инфраструктурном строительстве на Дальнем Востоке. Например, в условиях стремительного роста товарооборота между провинцией Хэйлунцзян и российским Приморским краем, объем грузов порта Суйфэньхэ превысил 11 млн тонн, что близко к максимальной пропускной способности России, в результате чего многие товары не могут быть своевременно перевезены.

Главный экономист экономического департамента Дальневосточного главного управления ЦБ РФ Антон Гуревич рассказал, что спрос на железнодорожные перевозки между Китаем и Россией превышает пропускную способность в 19 раз. Гуревич отметил, что в 2022 году поток грузов в России развернулся на восток, а нагрузка на порт Владивосток и железную дорогу увеличилась. Заявленный объем перевозимых грузов значительно превышает пропускную способность инфраструктуры. Общая пропускная способность всех железнодорожных переходов из Китая и в Китай составляет одну двадцатую от существующих транзитных заявок. Ниже приведена статистика грузоперевозок в порту Суйфэньхэ за последние 6 лет:



Рис. 1. Статистика грузооборота в порту Суйфэньхэ с 2017 по 2022 гг.

Дальний Восток России ограничен факторами размещения, а также относительно слаб с точки зрения программной инфраструктуры. Совместные инспекционные и вспомогательные объекты транзитных портов в Приморском крае отстают, общий уровень управления информацией низкий. Степень упрощения перевозок невысока, таможенное управление ввозом и вывозом комбинированных перевозок «земля-море», а также процедуры досмотра и карантина ввозимых грузов являются громоздкими. Свободный порт Владивосток внедрил 24-часовую работу в режиме полного рабочего дня, но этот эффективный режим работы по таможенному оформлению еще не запущен в большинстве портов.

Экономическое развитие аэропортов Хэйлунцзян и Дальнего Востока России отстает, а реализация стратегии экономического развития аэропортов идет медленно. Масштабы перевозок гражданской авиации невелики, узловых аэропортов не хватает, а статус хаба магистральных аэропортов в Хэйлунцзян недостаточен, и количество базовой авиации невелико.

На данном этапе в китайско-российской приграничной торговой логистике строительство логистической инфраструктуры в Китае значительно лучше, чем в России. Строительство приграничной логистики в России относительно отсталое. В то же время настройка логистических узлов в России, таких как центры хранения, транзитные центры и другие учреждения, сильно отличается от Китая.

Железнодорожная колея двух стран отличается. Железнодорожная колея Китая и России отличается. Китай имеет стандартную колею (1435 мм), а Россия имеет широкую колею (1520 мм), что требует переоборудования грузов, увеличения логистических затрат и транзитного времени.