

# Отчет о проверке на заимствования №1



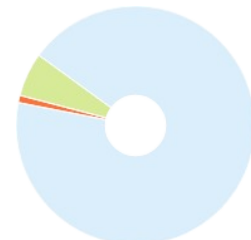
**Автор:** Косяченко Оксана Викторовна [kosyachenko@msun.ru](mailto:kosyachenko@msun.ru) / ID: 376  
**Проверяющий:** Косяченко Оксана Викторовна ([kosyachenko@msun.ru](mailto:kosyachenko@msun.ru) / ID: 376)  
**Организация:** Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельск  
 Отчет предоставлен сервисом «Антиплагиат» - <http://msun.antiplagiat.ru>

## ИНФОРМАЦИЯ О ДОКУМЕНТЕ

№ документа: 220  
 Начало загрузки: 04.03.2020 05:00:38  
 Длительность загрузки: 00:00:03  
 Корректировка от 04.03.2020 05:07:05  
 Имя исходного файла: 6.2.\_С. Иванов.  
 Практические вопросы использования.docx  
 Название документа: Иванов.  
 Практические вопросы использования  
 Размер текста: 30 кБ  
 Тип документа: Статья  
 Символов в тексте: 9161  
 Слов в тексте: 1173  
 Число предложений: 57

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Последний готовый отчет (ред.)  
 Начало проверки: 04.03.2020 05:00:42  
 Длительность проверки: 00:02:11  
 Комментарии: [Автосохраненная версия]  
 Модули поиска: Модуль поиска ИПС "Адилет", Сводная коллекция ЭБС, Модуль поиска "Интернет Плюс", Коллекция РГБ, Цитирование, Модуль поиска переводных заимствований, Модуль поиска переводных заимствований по eLibrary (EnRu), Модуль поиска переводных заимствований по интернет (EnRu), Модуль поиска переводных заимствований по Wiley (RuEn), Коллекция eLIBRARY.RU, Коллекция ГАРАНТ, Коллекция Медицина, Модуль поиска "msun", Диссертации и авторефераты НББ, Коллекция Патенты, Кольцо вузов, Коллекция Wiley



### ЗАИМСТВОВАНИЯ

0,62%

### САМОЦИТИРОВАНИЯ

0%

### ЦИТИРОВАНИЯ

5,77%

### ОРИГИНАЛЬНОСТЬ

93,61%

Заимствования — доля всех найденных текстовых пересечений, за исключением тех, которые система отнесла к цитированиям, по отношению к общему объему документа.  
 Самоцитирования — доля фрагментов текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника, автором или соавтором которого является автор проверяемого документа, по отношению к общему объему документа.  
 Цитирования — доля текстовых пересечений, которые не являются авторскими, но система посчитала их использование корректным, по отношению к общему объему документа. Сюда относятся оформленные по ГОСТу цитаты; общеупотребительные выражения; фрагменты текста, найденные в источниках из коллекций нормативно-правовой документации.  
 Текстовое пересечение — фрагмент текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника.  
 Источник — документ, проиндексированный в системе и содержащийся в модуле поиска, по которому проводится проверка.  
 Оригинальность — доля фрагментов текста проверяемого документа, не обнаруженных ни в одном источнике, по которым шла проверка, по отношению к общему объему документа.  
 Заимствования, самоцитирования, цитирования и оригинальность являются отдельными показателями и в сумме дают 100%, что соответствует всему тексту проверяемого документа.  
 Обращаем Ваше внимание, что система находит текстовые пересечения проверяемого документа с проиндексированными в системе текстовыми источниками. При этом система является вспомогательным инструментом, определение корректности и правомерности заимствований или цитирований, а также авторства текстовых фрагментов проверяемого документа остается в компетенции проверяющего.

№	Доля в отчете	Доля в тексте	Источник	Ссылка	Актуален на	Модуль поиска	Блоков в отчете	Блоков в тексте
[01]	5,77%	5,77%	не указано	не указано	раньше 2011	Цитирование	1	1
[02]	0,62%	0,62%	Формирование архитектурно-планиро.	<a href="http://tekhnosfera.com">http://tekhnosfera.com</a>	07 Июн 2019	Модуль поиска "Интернет Плюс"	1	1
[03]	0%	0,61%	Журнал «Кант» №1(26) 2018	<a href="http://stavrolit.ru">http://stavrolit.ru</a>	22 Фев 2020	Модуль поиска "Интернет Плюс"	0	1
[04]	0%	0,61%	Невейкин, Пётр Павлович на примере...	<a href="http://dlib.rsl.ru">http://dlib.rsl.ru</a>	раньше 2011	Коллекция РГБ	0	1

**ПРАКТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ И  
ГРУЗОВЫХ ПЛАТФОРМ НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ  
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ**

**PRACTICAL ISSUES FOR USING AIR-CUSHION VESSELS AND  
CARGO PLATFORMS FOR ORGANIZING MULTIMODAL  
TRANSPORTATION IN THE FAR EASTERN FEDERAL DISTRICT**

УДК 656.025

Иванов Дмитрий Владимирович  
Официальный представитель АО «ТПЦ СибВПКнефтегаз»  
на Дальнем Востоке

Животов Виталий Анатольевич  
профессор кафедры экономики и организации производства ДВФУ,  
канд. техн. наук

Якубовский Юрий Владимирович  
профессор кафедры экономики и организации производства ДВФУ д.т.н.

Климова Татьяна Алексеевна  
магистрант кафедры мировой экономики ДВФУ

Ivanov Dmitry Vladimirovich  
Official representative of JSC “TPC SibVPKneftegas” in the Far East

Zhivotov Vitaliy Anatolevich  
FEFU, Department of Economics and Organization of Production,  
professor, Ph.D.,

Yakubovsky Yuri Vladimirovich 3  
FEFU, Department of Economics and Organization of Production,  
Professor, Doctor of Technical Sciences

Klimova Tatyana Alekseevna  
FEFU, Master student of the World Economy Department

E-mail: [projectarctica@yandex.ru](mailto:projectarctica@yandex.ru)  
[tlk\\_dvfu@mail.ru](mailto:tlk_dvfu@mail.ru)  
[yakubovskiy.yuv@dvfu.ru](mailto:yakubovskiy.yuv@dvfu.ru)  
[klimova.ta@students.dvfu.ru](mailto:klimova.ta@students.dvfu.ru)

### **Аннотация.**

В данной статье рассматриваются вопросы практического продвижения идеи использования судов-вездеходов и грузовых платформ на воздушной подушке в качестве транспортных средств обеспечения круглогодичных грузовых и пассажирских перевозок на территориях, акваториях и внутренних водных путях Дальнего Востока, Арктики и вдоль Северного Морского пути. В качестве основных преимуществ данных амфибийных средств выделяются: их оснащённость особыми устройствами – блоками плавучести, обеспечивающими непотопляемость в любых аварийных ситуациях, а также устройствами, обеспечивающими максимальную безопасность эксплуатации на суше и на воде. Им не требуются причальные сооружения, они способны работать круглый год на реках и в прибрежной полосе морей, а также в болотистой местности, тундре и на суше. В статье дана оценка экономической целесообразности их использования в сравнении с альтернативными транспортными средствами.

**Ключевые слова:** транспорт, грузовые перевозки, суда-вездеходы, морские перевозки, Арктика, инфраструктура.

### **Abstract.**

This article discusses the aspects and prospects of using all-terrain vehicles and hovercraft as a means of ensuring year-round freight and passenger traffic in the Far East, the Arctic, and along the Northern Sea Route. As the main advantages of these amphibious products, the article highlights their equipment with special devices - buoyancy units, which provide unsinkability in any emergency situations, as well as devices that ensure maximum safety of operation on land and on water. They do not need berthing facilities, they are able to work year-round on rivers and in the coastal strip of the seas, as well as in marshy areas, tundra and on land. In addition, the economic feasibility of their use in comparison with alternative vehicles is considered.

**Key words:** transport, freight transportation, off-road vessels, shipping, Arctic, infrastructure.

Общеизвестно, что организация грузовых и пассажирских перевозок позволяет обеспечить освоение и развитие территорий, включая удалённые и труднодоступные. В некоторых случаях на этапе планирования становится ясно, что затраты на строительство или капитальный ремонт причалов, посадочных площадок и сопутствующей инфраструктуры, а также сроки исполнения этих работ могут быть организационно и

экономически не столь эффективными, как ожидается.

Необходимость освоения малозаселённых и труднодоступных территорий Дальнего Востока, Арктики вдоль Северного Морского Пути на современном этапе, требует комплексного планирования, рационального подхода и нестандартных решений. Одним из таких решений может быть использование судов-вездеходов и грузовых платформ на воздушной подушке (далее по тексту СВП). Такие транспортные средства производит Акционерное Общество «Торгово-Промышленный Центр СибВПКнефтегаз». Компания базируется на мощностях «Омского завода Транспортного машиностроения» и более 15 лет строит суда-вездеходы на воздушной подушке «Арктика». Коллектив компании обладает огромным опытом в проектировании, строительстве, а также эксплуатации этих транспортных средств на Ямале, в Якутии, Хабаровском крае и других регионах. По праву считается, на современном этапе из всех известных транспортных средств, практически только вездеходы и платформы проекта «Арктика» могут обеспечить в северных регионах бесперебойные перевозки людей и грузов в течение всего года.

Этот тезис подтверждается тем, что постоянными заказчиками СВП являются такие бизнес-гиганты, как Роснефть, Транснефть, Газпром, работающие в арктической зоне районов Обской губы и полуострова Таймыр. В этих регионах для СВП конкурентом (лишь в скорости доставки) является авиация, однако моточас эксплуатации вертолёта МИ-8 (грузоподъёмностью 3 тонны) стоит от 200 до 300 тысяч рублей, тогда как у «Арктики» с такими же возможностями стоимость не превышает 10 тысяч рублей.

В среде информированных специалистов и заказчиков СВП проекта «Арктика» получили высокую оценку. Это подтверждается тем, что в 2017 году проект победил в жёстком конкурсном отборе, получив заказ на строительство **двух инновационных судов-вездеходов морского класса** для пограничной службы Республики Казахстан. Выполнив заказ в 2018 году, предприятие получило ещё один, но теперь от частной компании. В результате, на сентябрь 2019 года **три судна-вездехода морского класса** эксплуатируются на Каспии.

Необходимо подчеркнуть, в отличие от всех известных в России и за рубежом катеров или судов на воздушной подушке только СВП «Арктика» одновременно являются амфибийными вездеходами и амфибийными судами. Эти амфибийные средства оборудуются системой продольной и поперечной устойчивости, тормозными устройствами, особой конструкцией гибкого ограждения воздушной подушки, особыми устройствами – блоками плавучести, обеспечивающими непотопляемость в любых аварийных ситуациях, а также устройствами, обеспечивающими максимальную безопасность эксплуатации на суше и на воде. Этим судам и платформам не требуются причальные сооружения, они способны работать

круглый год на реках и в прибрежной полосе морей, и вдоль Северного Морского Пути, а также в болотистой местности, тундре и на суше.

Решение вопроса повышения качества жизни населения Дальневосточного Федерального Округа, требует реально оценивать растущий спрос на развитие транспортного сообщения внутри субъектов и между ними. Поэтому учитывая возможности судов-вездеходов и грузовых платформ, всё указывает на необходимость продолжать развивать **морское направление проекта** в регионе.

Официальный представитель компании на Дальнем Востоке Иванов Дмитрий Владимирович, проведя предварительные консультации с возможными заказчиками, опираясь на мнение экспертного сообщества Дальнего Востока и заручившись поддержкой технологических партнёров утверждает: «СВП будут полезными в создании и развитии транспортной или иной инфраструктуры региона. Например, проанализировав кадровые потребности «Судостроительного комплекса Звезда», безусловно перспективны круглогодичные морские пассажирские перевозки по маршруту Владивосток – Большой Камень – Находка. Маршрут Владивосток – б. Перевозная – п. Славянка в Приморском крае, может увеличить российско-китайский туристический поток. Межрегиональное сообщение по линии Ванин<sup>1</sup> – Холмск, возможно в скоростном режиме, как альтернатива парому». Всё это хорошо укладывается в рамки утверждённого национального проекта по развитию регионов Дальнего Востока и Забайкальского края.

Также существуют вопросы и задачи, для решения которых представляется весьма перспективным развитие вездеходного и морского направления проекта в сотрудничестве с государственными структурами. Это и охрана границы (например, озеро Ханка), и спасательные операции (эвакуация с буровых платформ или судов, терпящих бедствие во льдах), а также научно-исследовательские мероприятия (благодаря автономности, СВП может являться станцией на льдине).

Особо перспективными являются грузовые перевозки, например, для круглогодичного сообщения по рекам Лена или Яна в Республике Саха (Якутия) по данным разных источников ежегодно на «северный завоз» тратится от 18 до 30 млрд. рублей из бюджета республики. Не менее интересным видится обеспечение буровых платформ на шельфе о. Сахалин, на Ямале в Обской губе, в море Лаптевых и т.д.

Подводя итог вышесказанному, констатируем: разработка и строительство головных образцов крупнотоннажных пассажирских и грузовых паромов и платформ проекта «Арктика», способных работать на нашем Севере, Дальнем Востоке, в Арктике вдоль Северного Морского Пути в течение всего года, может в будущем искоренить само понятие зимние дороги, зимние переправы, межсезонье и «северный завоз».

**Список источников и литературы:**

1. Официальный новостной сайт Республики Саха [Электронный ресурс]. – URL: <https://sakhaday.ru>
2. Официальный сайт компании АО «Торгово-Промышленный Центр СибВПКнефтегаз» [Электронный ресурс]. – URL: <http://sibvpk.ru>
3. Официальный сайт ССК «Звезда» [Электронный ресурс]. – URL: <http://sskzvezda.ru>