

- <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-covid-19-na-gruzoperevozki-rossii-transportnye-trendy-posle-pandemii>
4. Совещание по вопросам развития транспортной отрасли [Электронный ресурс]. – <http://www.kremlin.ru/events/president/news/63309/work>
5. Анализ российской отрасли грузоперевозок [Электронный ресурс]. – <https://trans.ru/news/rosstat-gruzooborot-postепенno-vosstanavlivaetsya-no-do-pokazatelei-proshlogo-goda-vse-esche-ne-dotyagivaet>
6. Тренды российского рынка e-com [Электронный ресурс]. – <https://news.myseldon.com/ru/news/index/226335784>
7. Дыбская В.В., Сергеев В.И. Цифровая логистика и управление цепями поставок: перспективы развития // Логистика: современные тенденции развития: Материалы XVII Междунар. науч-практ. конф. 12,13 апреля, 2018 г.: Ч. 1 / Лукин В.С. и др. – СПб: ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2018. – с. 4-8
8. Сергеев Л.И., Юданова А.Л. Цифровая экономика: учебник для вузов / Сергеев Л.И. – М.: Юрайт, 2020. – 315 с.

© Вовк А.М., Минайлов А.С., 2021

УДК 3977

Ноговицына В.А.

Студент 3 курса магистратуры

СПб ГУГА

Санкт-Петербург, РФ

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ БИОМЕТРИЧЕСКИХ ИДЕНТИФИКАТОРОВ В РАБОТЕ АЭРОПОРТОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Аннотация

Статья посвящена оценке необходимости применения технологии биометрической идентификации личности для усовершенствования производственных процессов аэропорта и предложения дополнительных услуг пассажирам. Также автором предложены способы применения вышеуказанной технологии с учетом норм действующего законодательства.

Ключевые слова

Идентификация личности, пассажир, аэропорт, биометрические идентификаторы, персональные данные

Внедрение современных инновационных технологий, методов и материалов является важным направлением деятельности в гражданской авиации в целом и в аэропортовой деятельности в частности. Система инновационного развития аэропортов сегодня опирается на широкое использование достижений науки и техники в различных областях, а также на генерирование новых исследований, направленных на снижение издержек, повышение доходности и качества обслуживания пассажиров, обработки грузов и взаимодействия с авиакомпаниями.

Так для того, чтобы понимать ожидания пассажира, необходимо узнать, кто такой современный пассажир и составить его портрет. Современный пассажир – человек, который совершает покупки он-лайн в один клик, который, приходя в магазин больше не достает кошелек, а предпочитает при возможности даже не общаться с сотрудниками магазина, а пользоваться терминалами самообслуживания. Это человек, который ценит свое время, предпочитает решать вопросы удаленно и не совершать лишних перемещений, если обстоятельства это позволяют. Таким образом, приезжая в аэропорт сегодня, пассажир, избалованный современными сервисами, ожидает такого же уровня обслуживания в аэропорту. Он хочет зарегистрироваться на рейс, нажав на одну кнопку на смартфоне, максимально быстро и комфортно пройти все предполетные и послеполетные формальности и при этом не использовать какие-то бумажные

документы. Кроме этого, он хочет иметь возможность точно рассчитать свое время, которое он проведет в аэропорту до вылета и не приезжать сильно заранее. При этом, пассажир любит совершать покупки в «чистой» зоне и хочет иметь такую возможность и время.

Реальность такова, что, решив полететь на самолете, пассажир попадает в измененную реальность, где для регистрации на рейс ему нужно ввести свои персональные данные в различные формы на сайте, приезжая в аэропорт, пассажир уже на входе в него попадает в очередь для прохода через рамку досмотра, а следом – в очередь для сдачи багажа. Ему необходимо каждый раз для установления его личности доставать паспорт и другие бумажные документы (например, свидетельство о рождении ребенка). Кроме этого, если пассажир летит с пересадкой, то, оказавшись в незнакомом ему аэропорту, он вынужден разбираться с навигацией, искать путь к терминалу вылета или к гейту, не понимая, сколько времени у него это займет.

С учетом всего вышеизложенного, сегодня пассажиру крайне сложно рассчитать хронометраж своего пребывания на территории аэропорта и сделать пребывание комфортным, лишенным стрессовых ситуаций.

Все вышеуказанные проблемы можно было бы решить, внедрив в аэропорту технологии, основанные на технологии распознавания лиц и сбора биометрических данных.

Применение этих технологий помогло бы сформировать «портрет» пассажира, а аэропорту – упростить прохождение предполетных формальностей и иметь возможность предлагать пассажиру персональные сервисы.

Биометрическая идентификация – это предъявление пользователем своего уникального биометрического параметра и процесс сравнения его со всей базой имеющихся данных. Для извлечения такого рода персональных данных используются биометрические считыватели¹.

Биометрические системы контроля доступа удобны для пользователей тем, что носители информации находятся всегда при них, не могут быть утеряны либо украдены. Биометрический контроль доступа считается более надежным, т.к. идентификаторы не могут быть переданы третьим лицам, скопированы.

Методы биометрической идентификации²:

1. Статические, основанные на физиологических признаках человека, присутствующих с ним на протяжении всей его жизни:

Идентификация по отпечатку пальца;

Идентификация по лицу;

Идентификация по радужной оболочке глаза;

Идентификация по геометрии руки;

Идентификация по термограмме лица;

Идентификация по ДНК.

Идентификация на основе акустических характеристик уха

Идентификация по рисунку вен

2. Динамические берут за основу поведенческие характеристики людей, а именно подсознательные движения в процессе повторения какого-либо обыденного действия: почерк, голос, походка.

Идентификация по голосу;

Идентификация по рукописному почерку;

Идентификация по клавиатурному почерку

и другие.

Применение биометрических систем может быть использовано при прохождении предполетных и послеполетных формальностей – при прохождении досмотра, регистрации на рейс, сдачи багажа, прохождения таможни и границы и др.

¹ http://www.techportal.ru/glossary/biometricheskaya_identifikaciya.html

² Там же

Стоит отдельно отметить, что при использовании биометрических систем и идентификаторов личности, значительно повысится качество сопоставления человека с его документами. Например, возможна станет автоматизация системы выхода пассажиров на посадку без участия сотрудников аэропорта при применении только турникета, камеры и экрана.

Применение биометрических идентификаторов также может помочь пассажиру в быстрой и точной навигации по аэровокзальному комплексу. С использованием этой системы, можно проложить маршрут по терминалам аэропорта, рассчитать время, а в случае наличия персональную информацию о пассажире, то пассажир сможет получать таргетированную рекламу. Это может быть реализовано через установку стационарных навигационных терминалов, в которых имеется система распознавания лиц, либо через мобильное приложение аэропорта.

Таким образом, система биометрических идентификаторов позволит существенно повысить уровень сервиса в аэропорту.

Применение биометрических идентификаторов может значительно повысить пропускную способность аэровокзальных комплексов и перейти к системе «бесшовных путешествий», однако, сбой в системе обработки данных повлечет за собой серьезную угрозу безопасности.

Эксперты предлагают промежуточный вариант: если сохранить терминалы для досмотра в аналоговом режиме, в случае масштабного сбоя люди все равно попадут на рейс, просто процесс потребует больше времени³

В связи с тем, что использование биометрических идентификаторов напрямую связаны с использованием и обработкой персональных данных пассажиров.

Персональные данные – это любая информация, относящаяся к прямо или косвенно определенному или определяемому физическому лицу (субъекту персональных данных). Об этом сказано в ст. 3 Федерального закона от 27.07.2006 N 152-ФЗ «О персональных данных» (далее - Закон N 152-ФЗ).

То есть фактически любые сведения о пассажире (включая, но не ограничиваясь: ФИО, возраст, номер и серия паспорта, номер телефона, маршрут следования и т.п.) являются его персональными данными.

В свою очередь, согласно ст. 6 Закона N 152-ФЗ, обработка персональных данных, по общему правилу, осуществляется с согласия субъекта персональных данных на обработку его данных, которое должно соответствовать требованиям ст. 9 названного закона.

Без согласия обработка персональных данных возможна лишь в отдельных случаях, прямо поименованных в п.п. 2 - 11 ст. 6 Закона N 152-ФЗ. Одним из таких случаев является обработка персональных данных при условии обязательного обезличивания для статистических или иных исследовательских целей, за исключением целей, указанных в статье 15 названного закона (обработка персональных данных в целях продвижения товаров, работ, услуг на рынке путем осуществления прямых контактов с потенциальным потребителем с помощью средств связи, а также в целях политической агитации допускается только при условии предварительного согласия субъекта персональных данных). Под обезличиванием персональных данных понимается действия, в результате которых становится невозможным без использования дополнительной информации определить принадлежность персональных данных конкретному субъекту персональных данных.

Таким образом, в рамках действующего законодательства аэропорт имеет право:

1) с согласия пассажира, оформленного в установленном законом порядке, обрабатывать (собирать) любую информацию, соответствующую определенным компанией целям обработки персональных данных, которые прописаны в самом согласии;

2) без согласия пассажира обрабатывать обезличенные данные в статистических/исследовательских целях, не связанных с продвижением товаров, работ, услуг на рынке путем осуществления прямых контактов с потенциальным потребителем с помощью средств связи.

Также важно отметить, что при определении целей обработки персональных данных должны

³ <http://www.techportal.ru/review/security-airport/biometrics/#prerequisites-integration-biometric-systems>

учитываться принципы, закрепленные ст. 5 Закона N 152-ФЗ, в частности:

-не допускается обработка персональных данных, несовместимая с целями сбора персональных данных;

-обрабатываемые персональные данные не должны быть избыточными по отношению к заявленным целям их обработки.

Таким образом, для того, чтобы воспользоваться таким сервисами в аэропорту, пассажир должен быть участником единой биометрической системы и дать согласие на получение и обработку персональных данных. Однако, сейчас с помощью удаленной идентификации и регистрации в ЕСИА, можно получать только банковские услуги.

Текущие изменения в законодательстве свидетельствуют о том, что будущем, при ЕСИА +ЕБС будет считаться заменой паспорта. В этом случае подтверждать личность пассажира на каждом этапе прохождения формальностей не будет необходимости. Это потребует, конечно, внесения определенных изменений в ФАПы и другие НПА в части замены бумажных документов на электронные.

Для возможности полноценного применения данных технологий в аэропорту, необходимы существенные доработки законодательства и расширение полномочий аэропортовых предприятий по обработке персональных данных по аналогии с банковской сферой.

Список использованной литературы:

1. О персональных данных: федеральный закон от 27 июля 2006 г. N 152-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. – № 31 (часть I). – Ст. 3451.
2. Авиация будущего: как биометрия помогает аэропортам по всему миру повышать пассажиропоток какие технологии возможно использовать в России?» // www.aviaport.ru URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2020/01/10/621891.html> (дата обращения: 23.03.2021).
3. Предпосылки внедрения биометрических систем досмотра // [/www.techportal.ru](http://www.techportal.ru) URL: <http://www.techportal.ru/review/security-airport/biometrics/#prerequisites-integration-biometric-systems> (дата обращения: 15.03.2021).

©Ноговицына В.А., 2021

УДК 657

Уланович Д. К.

бакалавр

Филиала ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»

в г. Находке

Научный руководитель: Воликов О.А.

док.экон.наук, доцент кафедры «ГСЭД»

Филиал ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»

в г. Находке

УЧЕТ И АУДИТ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ – ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ И АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ

Аннотация

Денежные средства играют в организации существенную роль, именно денежные средства в наличной и безналичной форме позволяют производить расчеты формировать фактическую выручку от реализации работ, услуг, продукции или товаров. В статье раскрывается вопрос значимости учета и аудита денежных средств, нормативно-правовое регулирование данного вопроса, а также проблемные аспекты организации учета и аудиторской проверки денежных средств организации.