

на право управления механическим транспортным средством в организациях по подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств.

Также ведется работа по подготовке проекта Комплексного плана мероприятий по обеспечению безопасности транспортной деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь на 2016–2020 гг. В нем предусмотрены мероприятия по следующим основным направлениям:

- совершенствование нормативно-правового обеспечения безопасности транспортной деятельности;
- общие мероприятия по обеспечению безопасности транспортной деятельности;
- совершенствование безопасности транспортной деятельности по видам транспорта (автомобильный, водный, воздушный, железнодорожный).

УДК 355/359:625.1/5

УГРОЗЫ ТРАНСПОРТНЫМ КОММУНИКАЦИЯМ И ПЕРЕДВИЖЕНИЮ ГРУППИРОВОК ТРАНСПОРТНЫХ ВОЙСК В УСЛОВИЯХ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

А. А. СВЕТОЧНЫЙ, А. И. ЗАЙЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Состояние транспортного комплекса и уровень его защищенности оказывают непосредственное влияние на многие составляющие национальной безопасности – экономическую, экологическую, информационную, научно-технологическую, социальную, военную.

Под угрозой транспортной безопасности понимаются противоправные действия либо намерения совершить подобные действия, а также процессы природного либо техногенного характера или их совокупность, препятствующие реализации жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере, приводящие или способные привести к авариям в транспортном комплексе.

Основными угрозами на транспортных коммуникациях являются:

- террористические и диверсионные акции;
- иные случаи незаконного вмешательства в функционирование транспорта, угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб транспортной сфере и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;
- криминальные действия против пассажиров и грузов;
- чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем, нарушением правил эксплуатации технических систем, в том числе нормативных требований по экологической безопасности при перевозках, а также природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой материальные потери и человеческие жертвы.

По характеру источников выделяют угрозы:

- социогенного характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, хищения, хулиганство, блокирование путей и транспортных средств, нарушение правил эксплуатации технических средств, несовершенство этих правил и законодательной базы, касающейся транспортного комплекса);
- техногенного характера (порожденные некачественным состоянием материально-технической части транспортной сферы, недостаточным уровнем квалификации обслуживающего персонала).

Реализация угроз на транспортных коммуникациях может привести к большим материальным потерям и человеческим жертвам, дестабилизации нормальной жизнедеятельности прилегающих к району происшествия или катастрофы населённых пунктов, а также препятствию продвижения различных армейских подразделений, в том числе подразделений транспортных войск, следующих для устранения аварий, повреждений и т.п. на транспортных коммуникациях.

Вооружённые конфликты и транспортные коммуникации. Оценка военно-политической обстановки в мире показывает, что руководство НАТО в настоящее время продолжает практически

реализовывать свою концепцию по управлению кризисами, предполагающую использование дипломатических, экономических, информационных, социальных и других (в том числе военных) рычагов воздействия.

Готовя свои вооруженные силы к участию преимущественно в региональных (локальных) войнах и вооруженных конфликтах, США и другие государства НАТО основное внимание уделяют развитию сил и средств, позволяющих создавать эффективные механизмы контроля и управления различного рода кризисными ситуациями.

Реальности угрозы. Военнослужащие подразделений Польши, Германии и Франции представляют особую угрозу и опасны по ряду причин:

– при подготовке группы для действий на территории противника состав формируется из владеющих языком той страны, где предстоит работать (вплоть до местных диалектов). Польша граничит с Беларусью, и полякам хорошо знакомы как белорусский, так и русский языки, а также местный менталитет. Французский иностранный легион на 65–70 % состоит из русскоязычных служащих, в том числе выходцев из Беларуси, однако военнослужащий легиона может отказаться от участия в боевых операциях в стране своего происхождения. В Германию после распада СССР переехало большое количество этнических немцев, проживавших в СССР, а также (чуть позже) лица, родившиеся в Германии в семьях из Советского Союза, работавших на предприятиях и различных стройках ГДР, или служивших в группе Советских войск в Германии;

– имеют хорошую физическую подготовку;

– все имеют парашютную подготовку;

– в большинстве все владеют методами психологического воздействия на человека для подбора агентуры;

– умеют организовать деятельность партизанских отрядов и подпольных организаций;

– обучены контрмерам по их обнаружению и уничтожению;

– владеют различными видами оружия и боевой техники, в том числе изготовлением различных взрывных устройств из материалов, находящихся в свободном доступе;

– хорошо знают структуру армейских подразделений, их численность, расположение, вооружение и технику, владеют тактикой блокирования и дезорганизации воинских частей как в пунктах постоянной дислокации, так и при передвижении на марше;

– хорошо знают структуру транспортных коммуникаций и объектов жизнеобеспечения;

– владеют способами саботажа как на различных гражданских объектах, так и на военных,

– все подразделения имеют реальный боевой опыт (все без исключения миссии, где принимал участие Североатлантический альянс от Балкан, Африки и Ближнего Востока), полученные навыки закреплялись в реальных боевых операциях.

УДК 656.62

ОБОСНОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИ РАЦИОНАЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ВВОДИМОГО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ФЛОТА В УСЛОВИЯХ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ

Ю. Н. УРТМИНЦЕВ, А. В. БРЫЗГАЛОВ, Н. А. ИВАНЦОВА
*ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»,
Российская Федерация*

Большая часть отечественных научных проработок в области методологии оптимального планирования работы флота относится к периоду 60–80-х годов прошлого века. Организационно-экономические условия работы речного флота в России на рубеже XX и XXI веков после перехода к рыночным механизмам хозяйствования существенно изменились. Однако вплоть до настоящего времени не разработано целостной и практически востребованной методологии планирования работы флота для рыночных условий. Это привело к тому, что судоходные компании часто планируют работу транспортного флота на основе накопленного опыта, без проведения сколь-нибудь серьез-