

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 24.03.2021.

2 **Galkin, A.** Last-Mile Delivery for Consumer Driven Logistics / A. Galkin // Transportation Research Procedia. – 2019. – Vol. 39. – P. 74–83.

N. KEKISH

Belarusian State University of Transport, Gomel

IMPROVEMENT OF SUPPLY LOGISTICS OF IMPORTED CARGOES THROUGH PORTS TO THE REPUBLIC OF BELARUS WITH THE PARTICIPATION OF RAILWAY TRANSPORT

УДК339.97

A. B. НАЗАРЧУК

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА: СТРУКТУРА ПОНЯТИЯ

В современную эпоху, характеризующуюся перманентной интенсификацией мирохозяйственных связей, одной из базовых целей любого государства является обеспечение качественного и устойчивого экономического роста, доступное через систематическое поддержание или планомерное достижение показателей состояния экономической безопасности (далее – ЭБ).

Механизм обеспечения ЭБ как сферы национальной безопасности (далее – НБ) государства выстраивается на основе использования субъектами обеспечения НБ средств обеспечения НБ, что традиционно закрепляется положениями программных документов в сфере обеспечения НБ. При этом средства обеспечения НБ (в том числе и ее экономической составляющей), фактически воспринимаемые как совокупность разнохарактерных мер, направленных на решение задач НБ, избираются каждым отдельным государством в зависимости от особенностей и условий собственного развития и функционирования, а именно: специфики национальных интересов, формирующейся сопряжением множества факторов (социально-исторический контекст, объём и характер имеющихся ресурсов, направленность глобальных тенденций и т. д.).

Учитывая изложенное, а также принимая во внимание глубокую вовлеченность большинства государств в международную торговлю и международное разделение труда как следствие ускорения темпов глобализации, целесообразным представляется обращение к понятию транзитного потенциала как возможного средства обеспечения экономической безопасности государства.

Отечественная практика исследования понятия «транзитный потенциал», как правило, не связывает его с теорией безопасности. Ряд белорусских исследователей [1–2] фиксируют понятие в транспортно-логистической плоскости, обобщенно дефинируя его как возможность государства обслуживать грузо- и пассажиропотоки. Данное определение носит преимущественно качественный характер и абстрагировано от сущности воздействия транзитного потенциала на экономическую сферу жизнедеятельности общества, заключающейся в способствовании «...увеличению прямых денежных поступлений в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг, которые получает транзитная страна...» [3, с. 227] и являющейся определяющей для возможности его корреляции с теорией безопасности.

Возможность генерации альтернативного определения в соответствии с базовыми эпистемологическими принципами связана с необходимостью конкретизации субъектов и объектов транзита.

В качестве объекта транзита следует понимать перемещаемое по территории транзитного государства. В наиболее общем виде к объектам транзита относятся товары (при транспортировке или совершении грузовых операций в государстве, на территории которого не находятся ни пункт отправления, ни пункт назначения) и пассажиры (при следовании через территорию государства, на территории которого не находятся ни пункт отправления, ни пункт назначения).

Субъектами транзита можно назвать осуществляющих перемещение по территории транзитного государства. К субъектам, прямо вовлеченным в процесс перемещения, следует относить перевозчиков (транспортные компании). Опосредованными субъектами транзита необходимо считать иных лиц, косвенно вовлеченных в транзитное перемещение. В данную группу включаются логистические операторы, ряд государственных органов по компетенции.

Таким образом, определение транзитного потенциала можно расширить до его понимания как средства обеспечения экономической безопасности государства, существующего в виде возмездной способности субъектов транзита гарантировать следование объектов транзита через территорию транзитного государства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ивуть, Р. Б.** Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // *Новости науки и технологий.* – 2015. – № 1. – С. 19–33.

2 **Кудряшов, Н. Г.** Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке / Н. Г. Кудряшов, А. А. Нечай // *Журнал международного права и международных отношений.* – 2012. – № 3. – С. 92–99.

3 **Яковчук, В. И.** Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь / В. И. Яковчук, А. В. Рудюк // *Среднерусский вестник общественных наук.* – № 2. – 2012. – С. 227–234.

A. NAZARCHUK

Belarusian National Technical University, Minsk

TRANSIT CAPACITY AS AN ELEMENT OF THE STATE'S ECONOMIC SECURITY: DEFINITION STRUCTURE

УДК 656.225

C. A. ПЕТРАЧКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ ДОСТАВКИ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ СТЕНОВЫХ ПАНЕЛЕЙ НА ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ

Панельное домостроение является самым массовым способом строительства многоквартирных жилых домов. В последнее время становится все более востребованным и возведение индивидуальных жилых домов из железобетонных стеновых панелей, изготовленных в заводских условиях. Это дает ряд преимуществ, таких как быстросборность конструкций возводимого жилого дома, высокая степень отделочной готовности конструкций, качество выпускаемых промышленным способом конструкций и сборных элементов значительно выше, чем у конструкций, изготавливаемых в условиях строительных площадок, а самое главное невысокую стоимость строительства в сравнении с другими вариантами.

Наряду с этим панельное домостроение имеет и ряд недостатков, одним из которых является необходимость доставки готовых крупногабаритных стеновых панелей к месту монтажа. Для обеспечения сохранности стеновых панелей их перевозка должна осуществляться только вертикально, что вызывает ряд существенных трудностей: большая высота, высокий центр тяжести при небольшом ребре опрокидывания, большая площадь наветренной поверхности, большая масса изделий.

Доставка стеновых панелей в пределах города или на небольшое расстояние осуществляется автомобильным транспортом с использованием специализированных полуприцепов-панелевозов. Это возможно за счет хорошей инфраструктуры и невысоких скоростей в городском трафике. При перевозке на дальние расстояния скорость движения значительно возрастает, что повышает риск опрокидывания. Также стоимость доставки автотранспортом с использованием специализированных полуприцепов-панелевозов очень высока.

Перевозка железобетонных стеновых панелей на дальние расстояния может осуществляться железнодорожным транспортом, который имеет ряд преимуществ: высокая грузоподъемность вагонов, более низкая стоимость до-