

ляет большое количество денежных средств для модернизации, строительства и восстановления транспортных коммуникаций, что влечет повышение качества дорожного движения. Это является еще одним важным аспектом в сфере обеспечения безопасности на дорогах.

Исходя из всего вышесказанного, можно сделать вывод, что бороться с последствиями катастроф, дорожно-транспортных происшествий, правонарушений и преступлений, произошедших на транспорте, гораздо сложнее, чем эти события предотвратить.

Профилактические меры в каждой области безопасности на дорогах, мониторинг проблем и рисков, внедрение инновационных технологий и логистических систем – все это является неотъемлемой частью системы безопасности населения на транспорте в Республике Беларусь.

Забота о безопасности населения на транспорте – это обеспечение сохранности грузов и самого транспорта, и что наиболее важно, сохраненные жизни участников дорожного движения и пассажиров всех видов транспорта.

БИБЛИГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» от 17 июля 2002 г. № 132-з.
2. Правила организации безопасной перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь 19.07.2002 № 22.
3. СТБ 1300-2007 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

Т. В. Пильгун

*Белорусский национальный технический университет,
пр-т. Независимости, 65, 220013, г. Минск, Беларусь, tatiana.pilgun@gmail.com*

Транспортная безопасность является важнейшей составляющей в системе национальной безопасности любого государства, влияет на уровень экономической и социальной стабильности страны, способствует развитию экономики. Приведен обзор основных принципов обеспечения транспортной безопасности на автомобильном и железнодорожном видах транспорта, как наиболее значимых в Республике Беларусь. Сделан вывод об интеграции транспортной безопасности в программу цифровой экономики.

Ключевые слова: цифровые технологии; транспортная безопасность; транспортный комплекс; информационные технологии; национальная безопасность.

TRANSPORTATION SECURITY IN THE MODERN WORLD

T. V. Pilgun

*Belarusian National Technical University,
Nezalieznasci Avenue, 65, 220013, Minsk, Belarus, tatiana.pilgun@gmail.com*

Transport security is the most important component in the national security system of any state, affects the level of economic and social stability of the country, contributes to the development of the economy. An overview of the basic principles of ensuring transport security in road and rail modes of transport, as the most significant in the Republic of Belarus, is given. The conclusion is made about the integration of transport security into the digital economy program.

Keywords: digital technologies; transport safety; transport complex; information technology; national security.

Исследование национальной безопасности с точки зрения системологии позволяет сделать вывод о системообразующей и многовидовой сущности понятия «национальная безопасность». Самое краткое определение безопасности, среди множества: «состояние защищенности от внешних и внутренних угроз». Выделяют множество видов безопасности: экономическая, информационная, экологическая, социальная, энергетическая и другие.

Важнейшей составляющей системы национальной безопасности любого государства является транспортная безопасность. Транспортная безопасность находится в тесном взаимодействии с некоторыми другими видами безопасности. Так, транспорт, как связующее звено и элемент логистической системы страны, охватывает все виды общественного производства и распределения. Поэтому транспортная деятельность значительно влияет на уровень экономической и социальной стабильности страны, способствует развитию экономики. В свою очередь, транспортная безопасность находится в прямой зависимости от информационной безопасности, и эта зависимость все больше укрепляется с внедрением в транспортные бизнес-процессы, особенно перевозочные, инновационных технологий, основанных на элементной базе цифровых устройств. В этой связи актуальным является исследование места транспортной безопасности в единой системе национальной безопасности. Жизнедеятельность современного общества немыслима без транспорта: процессы товарообмена, существование городов и регионов, производственные процессы в промышленности, обороноспособность страны. Поэтому задачи транспортной безопасности во все времена были приоритетны. Обеспечение безопасности транспортной деятельности следует рассматривать как систему экономических, организационно-правовых, технических и иных мер, предпринимаемых органами государственной власти, участниками перевозочного процесса.

В Соглашении об информационном взаимодействии государств – участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 11.01.2015, 2/2233), которое ратифицировано Законом Республики Беларусь от 4 января 2015 г., транспортная безопасность определяется, как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса. Транспортный комплекс страны включает различные виды транспорта, которые используют различные технологии и способы обеспечения безопасности. В Республике Беларусь государственная политика в сфере безопасности перевозок грузов и пассажиров на автотранспорте и дорожном хозяйстве определена рядом законодательных актов, концептуальных и программных документов. Автомобильный транспорт общего пользования в совокупности с городским электрическим транспортом и метрополитеном обладает неоспоримой социальной значимостью, занимает лидирующую позицию по объему перевозок пассажиров и гру-

зов в транспортной системе Республики Беларусь. Удельный вес автомобильного транспорта в общем объеме перевозок грузов всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного) в 2020 г. составил 40% [1].

В настоящее время актуальным для повышения уровня безопасности автотранспорта становится использование интеллектуальных транспортных систем (далее-ИТС). Так, в соответствии с европейской директивой Директива 2010/40 / ЕС (с изменениями и дополнениями) ИТС означают системы, в которых информационные и коммуникационные технологии применяются в области автомобильного транспорта, представляют собой «передовые приложения, которые не воплощают интеллект как таковой, а стремятся предоставлять инновационные услуги, связанные с управлением движения транспортных средств, и позволить пользователям быть лучше информированными и обеспечить безопасное и разумное использование транспортных сетей» [2].

В соответствии с Национальной стратегией устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. поставлены задачи, среди которых – создание автоматизированных систем мониторинга и управления состоянием транспортной инфраструктуры, внедрение интеллектуальных комплексов регулирования дорожного движения, внедрение безбарьерной логистики в международных перевозках, развитие интеллектуальных транзитных коридоров с внедрением единого центра управления движением. «В г. Минске предусмотрена реализация проекта по созданию интеллектуальной транспортной системы, что позволит повысить безопасность дорожного движения, оптимизировать транспортные потоки, снизить экологические, экономические и социальные потери в дорожном движении» [3].

Приоритетной задачей железной дороги является обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте общего пользования в соответствии с Законом «О железнодорожном транспорте» и Уставом Белорусской железной дороги. Следует отметить, что каждые сутки по Белорусской железной дороге курсирует более 1000 пассажирских поездов (международных, межрегиональных, региональных линий бизнес-класса, городских линий) и более 700 грузовых поездов. Железнодорожная инфраструктура всегда считалась зоной повышенной опасности.

В силу значительной централизации управления железнодорожным транспортом Беларуси, система обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте регламентируется посредством создания и развития нормативно-правовой базы и функционирует на основе трех составляющих подсистем: государственное регулирование, государственное управление и государственный контроль [4].

Функционирование каждой из подсистем основано на соответствующих документах нормативно-правового поля. Задачами подсистемы государственного регулирования является формирование условий международной интеграция в транспортную сеть ЕАЭС и ЕС, требований обеспечения транспортной безопасности, разработка соответствующих НПА. Суть государственного управления заключается в поддержке инновационных проектов и технологий, направленных на гарантийное обеспечение транспортной безопасности желез-

нодорожных перевозок, поддержке развития международных интеграционных процессов по формированию единого цифрового пространства и сквозной логистики при безусловном обеспечении безопасности движения транспортных средств и сохранности грузов.

Задачи блока государственного контроля (и не только на железнодорожном транспорте) – соблюдение производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности. Мониторинг соблюдения законодательства проводится Транспортной инспекцией Министерства транспортной коммуникаций Республики Беларусь. Функции Инспекции – контроль обеспечения требований безопасности при эксплуатации: автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного видов транспорта, а также авиационной безопасности и безопасности полетов.

Следует отметить, что Транспортная инспекция не ограничивается только вопросами транспортной безопасности. В современном мире глобальных экономических изменений вопросы транспортной безопасности переплетаются с экологической, экономической и другими видами безопасностью. Поэтому выполнение экологических требований в транспортной деятельности стало нормой интересов контролирующих инспекторов на транспорте.

В условиях реализации концепции цифровой экономики транспортная безопасность активно интегрируется в процессы цифровизации транспортной деятельности. Преимуществом цифровизации для транспортной безопасности и её контроля является прозрачность процессов, связанных, например, с организацией перевозочного процесса. Основное достижение – в развитии цифровой инфраструктуры и телематики. Активное реагирование и разбор инцидентов на транспорте в настоящее время невозможен без интеллектуального видеонаблюдения и видеоаналитики от разных устройств «интернета вещей» (концепция «интернета вещей» – передачи данных между объектами, оснащёнными встроенными средствами и технологиями для взаимодействия друг с другом или с внешней средой).

Транспортные процессы всегда сопровождались информационными потоками, несущими данные о перемещении груза и транспортных средств. Интеграция в системы обеспечения безопасности таких технологий, как геопозиционирование, позволяющее контролировать местонахождение транспортных средств, радиочастотное кодирование (RFID-технологии) грузов на транспортных средствах, внедрение технологий (электронных навигационных пломб) слежения за сохранностью груза в пути следования и т.д. способствуют не только быстрому выявлению причин инцидентов, аварий событий, не сохранности грузов, но и предотвращению негативных событий.

В последнее время много говорят об электронном перевозочном документе. Преимуществом цифровых транспортной накладной и других товаросопроводительных документов является снижение трудоемкости операций, повышение их качества и прозрачности, а органы контроля безопасности смогут более точно и быстро отслеживать все операции и цепочки транспортных процессов. Однако, в силу различного уровня цифрового развития видов транспорта, безбумажная технология (электронная железнодорожная накладная) приме-

няется только лишь во внутриреспубликанских железнодорожных перевозках. Внедрена автоматизированная система «Электронная перевозка» – централизованная автоматизированная система электронного оформления и сопровождения перевозок грузов с использованием электронной цифровой подписи [5].

В системе автомобильного транспорта Республики Беларусь внедрение электронной международной накладной CMR тормозится при том, что нормативно-правовая основа сформирована постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.12.2019 № 940 «О функционировании механизма электронных накладных», которым предусматривается включение автомобильного перевозчика в механизм электронного документооборота, присоединением Республики Беларусь к дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемуся электронной накладной [6], а также рядом других документов.

Итак, цифровые технологии находят широкое применение в управлении транспортными объектами, инфраструктурой. Положительно то, что транспортная безопасность функционально не просто интегрируется в программу цифровой экономики – она становится одним из основополагающих ее элементов. В Концепции национальной безопасности Республики Беларусь [7] отмечено: «Мировая экономика активно трансформируется и характеризуется повышением неустойчивости, переходом к новому технологическому укладу... Технологическая эволюция становится источником принципиально новых угроз, предоставляя недоступные ранее возможности негативного влияния на личность, общество и государство».

Транспортный комплекс является важнейшим звеном экономико-социальной инфраструктуры страны и призван своевременно и качественно обеспечивать потребности населения в перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Беларусь в цифрах, 2021. Статистический сборник [Электронный ресурс] – URL: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_28455/. Дата обращения 15.07.2021.
2. DIRECTIVE 2010/40/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL [Электронный ресурс] URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02010L0040-20180109&from=EN>. Дата обращения 05.11.2021.
3. Аналитический доклад Евразийской экономической комиссии «О существующих в государствах-членах Евразийского экономического союза интеллектуальных транспортных системах, используемых в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства». [Электронный ресурс] URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/...pdf>. М., 2019. Дата обращения 05.11.2021).
4. Кулаженко Ю.И., Ерофеев А.А., Кузнецов В.Г. Совершенствование механизмов государственного контроля безопасности транспортной деятельности на железнодорожном транспорте // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2017. № 1 (34). С. 36 – 41.
5. Пильгун, Т.В. Цифровая экосистема транспортно-логистической деятельности // Новости науки и технологий. 2020. № 3 (54). С.52-62.
6. Просто и эффективно: представляем электронные транспортные накладные e-CMR [Электронный ресурс]. URL: <https://www.iru.org/ru/innovation/e-cmr>. Дата обращения: 12.05.2020.

7. Указ Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. № 575 "Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь".

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ И ПРАКТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ДРАМЫ В УСЛОВИЯХ СРЕЖИССИРОВАННОГО СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОГО КОНФЛИКТА

О.Л. Познякова

*Белорусский государственный медицинский университет,
пр-кт Дзержинского, 83/1, 220016, г. Минск, Беларусь, primalira@mail.ru*

Автор доклада ставит своей целью эксплицировать методологический потенциал драмы в условиях режиссированного социально-политического конфликта. Задачи: а) раскрыть социально-исторические корни драмы как инструмента трансфера идей в сознание человека; б) выявить практическую значимость драмы как средства подмены сознания у людей; в) проанализировать теоретический потенциал драмы как алгоритма развития конфликта. Выводы: в эпоху Древней Греции драма выступила в роли инструмента трансфера идеи социального блага в сознание людей, что позволило успешным образом завершить начатые аристократией преобразования древнегреческого общества; драматург при помощи стратегии вовлечения и соответствующей ей структуре драмы способен разрушать традиционные ценностные установки, стирать национальную память и внедрять в сознание зрителя новые идеалы, нормы и убеждения, подготавливая тем самым почву для социально-политического конфликта; теоретическая реконструкция драматической структуры позволяет выявить основные стадии развития драмы, которые одновременно выступают этапами срежиссированного социально-политического конфликта. Данная работа выполняется впервые как в Республике Беларусь, так и за ее пределами и представляется актуальной в свете острой потребности раскрыть истинное предназначение драмы как инструмента управления общественными процессами взамен искаженного, метафорического восприятия драмы как банального развлечения, призванного заполнять досуг людей.

Ключевые слова: драма; подмена сознания; срежиссированный социально-политический конфликт.

THEORETICAL AND PRACTICAL POTENTIAL OF DRAMA IN THE CONTEXT OF STAGE-DIRECTED SOCIO-POLITICAL CONFLICT

O. L. Poznjakova

*Belarusian State Medical University,
Dzerzhinsky ave., 83/1, 220016, Minsk, Belarus, primalira@mail.ru.*

The author of the report aims to explicate the methodological potential of the drama in the context of a staged socio-political conflict. Objectives: a) to reveal the socio-historical roots of drama as a tool for transferring ideas into human consciousness; b) to reveal the practical significance of drama as a means of substituting human consciousness; c) to analyze the theoretical potential of drama as an algorithm for the development of a conflict. Conclusions: in the era of Ancient Greece, the drama acted as a tool for transferring the idea of social welfare into the consciousness of people, which made it possible to successfully complete the transformations of ancient Greek society initiated by the aristocracy; the playwright, with the help of the strategy of involvement and the corresponding structure of the drama, is able to destroy traditional value attitudes, erase national memory and introduce new ideals, norms and beliefs into the mind of the viewer, thereby preparing the ground for socio-political conflict; theoretical reconstruction of the dramatic structure makes it possible to identify the main stages in the development of the drama, which simultaneously act as stages of a staged socio-political conflict. This research is being performed for the first time both in the Republic of Belarus and abroad and is relevant in light of the urgent need to reveal the true purpose