

значение системы образования в инновационной деятельности является первоочередной. Решение проблемы развития системы образования в рамках инновационного развития должно на наш взгляд решать на основе комплексного подхода. Комплексный подход в данном случае должен основываться на нескольких принципах:

Во-первых, чётко определение по какой системе мы осуществляем подготовку трудового и кадрового ресурса, либо т.н. «болонского процесса», либо т.н. «советской школы»;

Во-вторых, резкое увеличение процента ВВП вкладываемого в расходы бюджета в систему образования с одного до пяти.

Предложенные варианты качественных изменений на наш взгляд должны быть обсуждены среди профессиональных педагогов, экономистов и юристов, в том числе с участием заказчиков кадров, т.к. слабый информационный обмен между системой образования и рынком труда особенно в текущем режиме реального времени в настоящий момент является слабо развитым. Так же важным является увеличение требований ко всему уровню профессиональной деятельности профессорско-преподавательского состава системы образования, например, дообработка балльно-рейтинговой системы, увеличение объема статей ВАК до 1 авторского листа, при 0,35 имеющихся ныне.

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЩЕЙ СИСТЕМЕ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А.С. Шипилёв, В.В. Томашов, А.Н. Напреенко

*Белорусский государственный университет транспорта,
ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель, Республика Беларусь, kingston2177@gmail.com*

Представлена значимость железнодорожного транспорта в военных кампаниях. Приведен анализ воздействия противника на железные дороги на примерах Великой Отечественной войны. Рассмотрены способы организации технического прикрытия транспортных коммуникаций. Проведен анализ организации технического прикрытия железных дорог во времена войны в Корее и Вьетнаме. Определены принципы, которые явились основой создания и дальнейшего развития теории технического прикрытия железных дорог. Выделены основные особенности при планировании технического прикрытия транспортных коммуникаций в ходе воздействия ядерного оружия противника. Приведен анализ внешних и внутренних условий, актуализирующих значение железнодорожного транспорта в общей системе безопасности Республики Беларусь. Сделан общий вывод о роли и значении железнодорожного транспорта в общей системе безопасности Республики Беларусь.

Ключевые слова: железные дороги; техническое прикрытие; система безопасности.

THE ROLE AND IMPORTANCE OF RAILWAY TRANSPORT IN THE GENERAL SECURITY SYSTEM OF THE REPUBLIC OF BELARUS

A.S. Shipilev, V.V. Tomashov, A.N. Napreenko

*Belarusian State University of Transport,
34 Kirov St., Gomel 246653, Republic of Belarus (kingston2177@gmail.com)*

The importance of railway transport in military campaigns is presented. The analysis of the impact of the enemy on the railways on the examples of the Great Patriotic War is given. The ways

of organizing the technical cover of transport communications are considered. The analysis of the organization of technical cover of railways during the war in Korea and Vietnam is carried out. The principles that formed the basis for the creation and further development of the theory of technical cover of railways are defined. The main features are highlighted when planning the technical cover of transport communications during the impact of enemy nuclear weapons. The analysis of external and internal conditions that actualize the importance of railway transport in the general security system of the Republic of Belarus is given. A general conclusion is made about the role and importance of railway transport in the general security system of the Republic of Belarus.

Key words: railways; technical cover; security system.

История неоднократно подтверждала вывод о том, что на всех этапах развития железнодорожному транспорту всегда отводилась роль главной опоры, позволяющей решать судьбоносные задачи по подъему экономики, укреплению обороноспособности страны, росту благосостояния ее населения. В современных условиях он является одним из основных видов транспорта для обеспечения выполнения первоочередных государственных программ по защите жизненно важных интересов общества и государства. Железные дороги с момента их появления выгодно отличались от других путей сообщения большой провозной способностью, экономичностью, высокой скоростью перевозок и постоянной готовностью к работе в военных условиях. Это определило значимость железнодорожного транспорта во всех военных кампаниях, начиная с 1877 г.

Значение железнодорожного транспорта в обеспечении боевых действий особенно ярко проявилось в гг. Второй мировой войны 1939–1945 г. Состояние железных дорог непосредственно влияло на военную экономику, а также на подготовку, ход и исход операций. Поэтому, воюющие стороны стремились парализовать их работу на территории своих противников.

Основным средством воздействия на эксплуатируемые железные дороги противника была авиация. Эффективность ее налетов определялась количеством участвующих самолетов, мощностью системы противовоздушной обороны, плотностью поражаемой железнодорожной сети и надежностью ее технического прикрытия.

Железные дороги Польши прекратили свою работу через несколько дней, а Франции – через две недели после начала активных действий фашистской Германии. Это объяснялось полным господством немецкой авиации и отсутствием подготовленной системы технического прикрытия железных дорог этих стран.

Начиная войну против Советского Союза, германское командование также стремилось налетами авиации дезорганизовать работу наших фронтовых и прифронтовых железных дорог, изолировать районы боевых действий от тыла страны. На железные дороги СССР за время войны было сброшено около 100 тыс. т. бомб.

В этих условиях уже в июле 1941 г. перед восстановителями встала задача любыми способами сохранить живучесть железных дорог как единого целого. Так возник новый вид их боевой деятельности, который стал называться техническим прикрытием железных дорог. Под этим термином понималась расстановка сил и средств для ликвидации налетов авиации противника на же-

лезные дороги (по аналогии с зенитным прикрытием). Необходимо отметить, что местные железнодорожники и железнодорожные войска быстро устраняли разрушения и движение поездов не прекращалось. Поучителен опыт организации технического прикрытия железных дорог в годы Великой Отечественной войны.

В начале войны среднесуточный объем разрушений железных дорог был относительно небольшим. Но в отдельные дни железнодорожные направления разрушались значительно сильнее и в местах, которые заранее предугадать было трудно, возникшие разрушения требовалось ликвидировать очень быстро. На доставку достаточно мощной восстановительной команды отводилось не более 1–1,5 часа. Это заставляло организовывать дежурство восстановителей в ожидании налетов противника на станции и перегоны, организовать техническое прикрытие по линейному принципу.

Железнодорожные войска усиливали прикрытие важнейших участков (направлений). Железнодорожная бригада совместно с военно-восстановительными формированиями прикрывала участки общей длиной 300–350 км с одним – двумя железнодорожными узлами, обеспечивая среднюю плотность прикрытия 10–12 чел./км. Восстановительный батальон прикрывал крупный железнодорожный узел с прилегающими перегонами или участок длиной 70–80 км. Участок батальона делился на ротные участки и, в свою очередь, последние – на участки взводов. Такая организация обеспечивала возможность непрерывного патрулирования участков и быстрой доставки восстановительных команд к местам разрушений.

С потерей превосходства в воздухе противник отказывался от нападения одиночными самолетами на перегоны и малые отдельные пункты, и переходил к массированным ночным налетам на крупные станции, узлы и большие мосты. Силы технического прикрытия стали соответственно сосредотачиваться около этих объектов. Средняя плотность прикрытия железнодорожных направлений при этом оставалась неизменной. На непосредственно восстановительные работы подразделения технического прикрытия затрачивали менее 10 % своего рабочего времени. Остальное время использовалось на боевую подготовку, патрулирование прикрываемых участков, повышение их живучести. Средняя продолжительность перерывов движения поездов при налете авиации противника составляла всего 6 часов.

В целом железные дороги успешно справились со своими задачами. Они выполнили 83 % всех грузоперевозок. Около 30 % железнодорожных перевозок составили воинские перевозки. Фронтам было подано 20 млн. вагонов с войсками и военными грузами. Опыт технического прикрытия железных дорог в годы Великой Отечественной войны четко показал необходимость заблаговременного выделения специальных сил и средств, их расстановки по участкам и всесторонней подготовки к восстановлению объектов в кратчайшие сроки. Практика выявила принципы организации технического прикрытия и большую роль железнодорожных войск в этой системе.

Интересным является и то, что за время Второй мировой войны англо-американская авиация сбросила на пути сообщения Германии 580 тыс. т. бомб.

Однако весьма густую железнодорожную сеть этой страны парализовать не удалось. Лишь при высадке войск в Нормандии (июль 1944 г.) англо – американцы, используя 87 % своей авиации для изоляции района боевых действий, добились нарушения работы железных и автомобильных дорог, подходящих к району высадки. Поучителен также опыт организации технического прикрытия железных дорог во время войны в Корее (1950–1953 гг.). На каждую тысячу километров относительно редкой сети железных дорог КНДР сбрасывалось в среднем 24–50 т. бомб в сутки (то есть в 10 раз больше, чем сбрасывалось на железные дороги СССР в период Великой Отечественной войны). В этих условиях железные дороги перешли на ночную работу. Плотность технического прикрытия железных дорог силами только военных железнодорожников превысила 20 чел./км. Большое внимание было уделено строительству дублирующих сооружений. На наиболее ответственных мостовых переходах строилось по два и даже по три дублирующих краткосрочных обхода. Заблаговременно оборудовались пункты перевалки грузов на другие виды транспорта. В итоге железные дороги КНДР не прекращали свою работу, хотя их пропускная способность снизилась в 2–3 раза, а скорость движения поездов – в 3 раза.

В войне против ДРВ (1964–1976 гг.) основная задача американской авиации состояла в срыве всех видов перевозок. Пользуясь безраздельным господством в воздухе, она разрушила почти все станции и мосты единственного железнодорожного направления, связывающего Север и Юг Вьетнама. В результате движение по нему прекратилось.

Опыт прикрытия транспортных коммуникаций в этих войнах определил два принципиально новых положения, которые явились основой создания и дальнейшего развития теории технического прикрытия железных дорог и в частности:

железные дороги в условиях военного времени могут продолжать работу, однако для этого необходимо обеспечивать их устойчивую противовоздушную оборону и надежное техническое прикрытие;

техническое прикрытие железных дорог должно строиться с учетом интенсивности, стратегии и тактики воздействия противника на эксплуатируемые участки и объекты.

Начало создания теории технического прикрытия железных дорог было положено в конце 60-х и начале 70-х гг. XX в. В это время на вооружении ряда стран появилось ядерное оружие, что резко усилило возможности противника по разрушению объектов эксплуатируемых железных дорог.

В ряде научно-исследовательских работ было доказано, что в условиях ядерной войны противник будет стремиться рассечь транспортную сеть на изолированные районы, разделенными ядерно-заградительными барьерами. Главные из них были намечены по рубежам крупных водных преград, приграничным перегрузочным районам и важнейшим административно – промышленным центрам. Вероятность нанесения ядерных ударов по объектам этих рубежей приближается к единице. Утверждалось, что количество и мощность ядерных боеприпасов, применяемых противником для разрушения каждого объекта, можно прогнозировать лишь предположительно. Ядерные планы противника

достоверно не известны, невозможно заранее указать, какие именно боеприпасы и средства их доставки удастся уничтожить нашими системами противовоздушной и противоракетной обороны. Поэтому был сделан вывод о том, что при планировании технического прикрытия железных дорог, как правило, необходимо опираться на методы теории вероятности.

Принятый расчетный характер воздействия противника на железные дороги страны был положен в основу создания научных основ теории технического прикрытия железных дорог.

В современных условиях роль и значение железнодорожного транспорта в общей системе безопасности Республики Беларусь, в обеспечении воинских, мобилизационных и эвакуационных перевозок, а также в обеспечении жизнедеятельности страны в особый период приобретают особую актуальность. Этот вывод сделан на основе анализа внешних и внутренних условий, происходящих в стране. Внешние условия (сохраняется вероятность вовлечения Беларуси в вооруженные конфликты, полностью не исключается вероятность крупномасштабной военной агрессии против нее и ее союзников, существует опасность использования возможных внутренних конфликтов в Российской Федерации в качестве повода для иностранного военного вмешательства и др.) определяют необходимость серьезной подготовки железных дорог к работе в особых условиях. Внутренние условия (сохраняются кризисные явления в экономике, жесткие ресурсные, в том числе финансовые, ограничения; снизился научно-технический, технологический и производственный потенциал оборонного промышленного комплекса; оборонительная направленность военной доктрины Беларуси; наличие различных форм собственности и др.) значительно усложняют решение принципиальных вопросов подготовки железных дорог к работе в особых условиях (технического прикрытия железных дорог).

Общий вывод о роли и значении железнодорожного транспорта в системе национальной безопасности Республики Беларусь подтверждается последними событиями в Югославии, где ущерб только железнодорожному транспорту оценивается несколькими сотнями миллионов долларов США. По объектам железных дорог было нанесено 210 ударов с воздуха, в результате чего было разрушено 17 железнодорожных мостов. На 160 участках железных дорог были разрушены, повреждены и выведены из строя главные пути, железнодорожные станции, контактная сеть, подвижной состав, связь и устройства системы центральной блокировки, устройства локомотивного и вагонного хозяйств.

Важно отметить, что с появлением высокоточных средств поражения, совершенствование ядерного и обычного оружия увеличили вероятность и интенсивность разрушения транспортных объектов на сети железных дорог страны. Все это приводит к дальнейшему повышению значения технического прикрытия железных дорог и его удельного веса в комплексе задач, решаемых транспортными органами страны в мирное время, а в военное время эта задача является одной из основных для всех организаций, привлекаемых к выполнению этой государственной задачи, в том числе и для транспортных войск Республики Беларусь.

БИБЛИГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Технические указания на разработку проектных соображений по восстановлению железнодорожных узлов, мостовых переходов и тоннелей (работы первого этапа для возобновления прерванного движения поездов). 1968.
2. Основные технические требования к восстановлению железных дорог Союза ССР в военное время. ОТТ-72. 1973.
3. Полянский Л.Б., Родионов А.А. Роль, место и значение транспортного обеспечения в системе национальной безопасности государства // Наука и военная безопасность. 2005. № 3. С. 13-15.

НАЦИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ ПРОЦЕССОВ РАЗВИТИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Г.А. Шмарловская

*УО «Белорусский государственный экономический университет»,
Партизанский пр., 26, 220070, Минск, Беларусь, Galina.shmarlovskaya@gmail.com*

Проблема обеспечения национальной экономической безопасности в условиях глобализации связана с международной экономической безопасностью. Рассмотрен ряд процессов, которые развиваются в масштабах глобальной экономики и создают угрозы, среди них: рост военных расходов, повышение роли транснациональных корпораций, усиление конкурентной борьбы между странами; повышение степени открытости национальных экономик, глобальная эволюция межгосударственных противоборств. Объект – национальная экономическая безопасность. Цель – исследовать процессы, которые развиваются в масштабах глобальной экономики и создают угрозы для национальной экономической безопасности. Результаты – определены перспективы Республики Беларусь как страны с открытой экономикой в обеспечении национальной экономической безопасности, основанных на направлениях корректировки международной специализации страны в условиях мировой сетевой экономики, активного участия в интеграционных процессах.

Ключевые слова: экономическая безопасность; глобализация; угрозы; международные корпорации; Республика Беларусь.

NATIONAL ECONOMIC SECURITY IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF THE GLOBAL ECONOMY

H.A. Shmarlouskaya

*Belarus State Economic University
26, Partizanski Ave., 220070, Minsk, Republic of Belarus, Galina.shmarlovskaya@gmail.com*

The problem of ensuring national economic security in the context of globalization is associated with international economic security. A number of processes that develop on the scale of the global economy and create threats are considered, among them: an increase in military spending, an increase in the role of transnational corporations, an increase in competition between countries; increasing the degree of openness of national economies, the global evolution of interstate confrontations. Subject is national economic security. Purpose – is to study the processes that develop on the scale of the global economy and pose threats to national economic security. Results – the prospects of the Republic of Belarus as a country with an open economy in ensuring national economic security were determined, based on the directions of adjusting the country's international specialization in the context of the global network economy, active participation in integration processes.

Key words: economic security; globalization; threats, international corporations; Republic of Belarus.