

Литература

1. A Quick Guide to Industrial Internet of Things With Its Pros and Cons. [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://www.connectioncafe.com/a-quick-guide-to-industrial-internet-of-things-with-its-pros-and-cons/> – Дата доступа: 23.10.2020
2. OECD Digital Economy Outlook 2017 [Электронный ресурс]: – Режим доступа: <https://doi.org/10.1787/9789264276284-en> – Дата доступа: 23.10.2020
3. OECD The Next Production Revolution: Implications for Governments and Business [Электронный ресурс]: – OECD Publishing, 2017. – Режим доступа: <https://doi.org/10.1787/9789264271036-en> – Дата доступа: 23.10.2020
4. Викторова, Н.Г. Цифровая экономика: развитие облачных технологий в России и за рубежом [Журнал] / Н.Г. Викторова, Ф.Г. Шухов. // Век качества. – 2019 г. – 2. – 81-90 с.
5. Костин, К.Б. Современные технологии цифровой экономики как драйвер роста мирового рынка товаров и услуг [Журнал] / К.Б. Костин, А.А. Березовская. // Экономические отношения. – 2019 г. – 2: Т. 9. – 455-480 с.
6. Соколова И.С. Практическое применение искусственного интеллекта в условиях цифровой экономики [Журнал] / И.С. Соколова, А.А. Гальдин. // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. – 2018 г. – 26: Т. 2. – 71-79 с.

УДК 656.13

Карпук А. С., Ядерко А. С., студенты
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

АНАЛИЗ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2020 ГОДА

Республика Беларусь находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря. Грузоперевозки являются одним из оснований развития товарно-денежных отношений.

Географическое положение Республики Беларусь предопределило ее роль в качестве транзитной дорожной державы, а автомобильные дороги – это важнейший элемент транспортной системы государства и в то же время мощная централизующая сила, без которой немислимо его экономическое, социальное и культурное развитие. Дорожное хозяйство представляет собой одну из важнейших отраслей экономики республики, поскольку производственные, торговые и другие сферы непосредственно зависят от состояния и надежной работы автодорожной сети. Для страны, строящей свой суверенитет и одновременно имеющей теснейшие связи с соседями, автомобильные дороги составляют одно из основных национальных достояний.

Различают следующие грузовые перевозки по видам транспорта:

- трубопроводный транспорт – вид непрерывного транспорта, осуществляющего передачу на расстояние жидких, газообразных или твердых грузов по трубопроводам под давлением, которую обеспечивают насосные станции. Предназначен главным образом для транспортировки газа, нефти и нефтепродуктов;
- железнодорожный транспорт – вид наземного рельсового транспорта, представляющий собой совокупность его коммуникаций и транспортных средств, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям;

- автомобильный транспорт – вид транспорта, обеспечивающий удовлетворение потребностей физических и юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, органов государства и местных органов власти в перевозках грузов, пассажиров и багажа автомобильными транспортными средствами;

- воздушный транспорт – вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов воздушным путем;

- внутренний водный транспорт – вид транспорта, на котором перевозки пассажиров, грузов и багажа выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания, а также используемый в целях судоходства с участием маломерных судов.

Рассмотрим статистику грузовых перевозок по видам транспорта за январь – август 2020 года.

Общий грузооборот по всем видам транспорта с января по август 2020 года составил 79759,1 млн. тонно-километров по республике. Из них: 33330,6 составляет трубопроводный транспорт (система магистральных газопроводов, по которой осуществляется транзит российского природного газа: Торжок – Минск – Ивацевичи; Ивацевичи – Долина; Кобрин – Брест – государственная граница; Волковыск – государственная граница; Торжок – Долина; Ивацевичи – Вильнюс – Рига; Минск – Вильнюс; Минск – Гомель; Ямал – Европа; нефтепровод «Дружба», введенный в строй в 1964 г., проходит по территории Беларуси двумя ветвями: Унеча – Новополоцк – Вентспилс и Унеча – Мозырь – Брест – Польша – Германия (с ответвлением Мозырь – Броды – Ужгород – Словакия – Чехия – Венгрия). По этим ветвям нефть поступает на Новополоцкий и Мозырский НПЗ и далее транзитом на экспорт).

Железнодорожный – 27520,7 млн. тонно-километров. В них входят: внутриреспубликанское – 7287,0 млн. тонно-километров, ввоз – 3159,8 млн. тонно-километров, вывоз – 8810,9 млн. тонно-километров, транзит – 8263,0 млн. тонно-километров. Белорусская железная дорога успешно реализует совместные транспортно-логистические проекты в виде обслуживания контейнерных перевозок между Европой и Азией. Как положительный результат следует рассматривать рост контейнерных перевозок в сообщении страны Европейского союза – Китай и обратно.

Автомобильный – 18844,0 млн. тонно-километров (основные транспортные коридоры РБ: Автомобильная дорога М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию; Автомобильная дорога М-8/Е95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины пересекает территорию республики с севера на юг, имеет протяженность 456 км и является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию. Ответвление этого коридора IXБ Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград имеет протяженность по территории Беларуси 468 км и обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда).

Воздушный транспорт составил грузооборот в рассматриваемый нами период 45,1 млн. тонно-километров. С каждым годом грузооборот данного вида транспорта уменьшается, так как основным конкурентом является железнодорожный.

И последний вид транспорта внутренний водный составил 18,7 млн. тонно-километров. В республике около 2 тысяч километров водных путей. Перевозки осуществляются по таким рекам, как Днепр, Припять, Березина, Западная Двина, Сож, Неман, а также Днепро-Бугский канал. В основном, осуществляется перевозка минерально-строительных и лесных грузов.

Кратко рассмотрим объем перевозок грузов всех видов транспорта с января по август 2020 года: общий объем составил 258629,2 тыс. тонн. Из них на трубопроводный приходится 70861,3 тыс. тонн, на железнодорожный – 80424,6 тыс. тонн, на автомобильный – 105543,4 тыс. тонн, на воздушный – 19,3 тыс. тонн и на внутренний водный – 1780,6 тыс. тонн.

Таким образом, на территории Республики Беларусь по грузообороту ведущим является трубопроводный транспорт, который составляет 41,79% от общего грузооборота. Конкурентом трубопроводного является железнодорожный транспорт – 34,5%, объемы которого с каждым годом увеличиваются. Самый наименьший грузооборот по Беларуси по внутреннему водному виду транспорта – 0,023%. Но, несмотря на низкий уровень грузооборота объем перевозок составил 0,69% от общего результата. 0,007% составил воздушный вид транспорта. За счет своей мобильности, быстрой доставки, легкодоступности и бюджетности по объему перевозок 40,81% составляет автомобильный транспорт.

Литература

1. Грузоперевозки по видам транспорта за январь-август 2020 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.belstat.gov.by/upload-belstat/upload-belstat-excel/Oficial_statistika/2020/transport1-2009.xlsx. – Дата доступа: 20.10.2020.

2. Статистика – Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/statistics/freight_turnover/ – Дата доступа: 20.10.2020.

УДК 330

Карпук П.С., студентка

УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

ВЛИЯНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ИНТЕРНЕТА НА ЭЛЕКТРОННУЮ ЭКОНОМИКУ

К концу двадцатого века мировое сообщество перешло к массовому использованию цифровых технологий. На сегодняшний день сложно представить свою жизнь без их ежеминутного использования, ведь они применяются практически во всех сферах деятельности и появление электронной экономики является следствием прорыва в области телекоммуникаций и систем обработки данных.