

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В.Д. Антюшена

Научный руководитель – д.э.н., профессор *В.И. Похабов*
Белорусский национальный технический университет

В условиях затянувшегося общего кризиса в экономике страны международные автомобильные перевозки (МАП) продолжают оставаться одним из перспективных направлений развития транспорта, поскольку без государственной поддержки обеспечивают ежегодный доход в размере 500-550 млн. долларов.

Белорусские перевозчики успешно работают на транспортных рынках азиатских стран и начинают освоение рынков стран Северной и Северо-западной Европы (Великобритания, Финляндия, Швеция), а также стран Балтийского полуострова (Греция, Македония, Хорватия, Югославия) [1].

Очевидно, что с различных точек зрения (экономические, социальные, технологические и другие аспекты) желательно располагать долгосрочным прогнозом развития МАП и оценить будущее положение белорусских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

Традиционный подход к долгосрочному прогнозированию сводится к получению средних и интервальных оценок анализируемых показателей, при этом предполагается, что достижение прогнозных значений на интервале упреждения всегда осуществимо [2]. Однако анализ результатов ряда исследований, в которых были выполнены долгосрочные прогнозы МАП, показал, что помимо количественных оценок необходим учет возможных ограничений, препятствующих осуществлению прогноза. Таким образом, методика прогноза МАП должна по крайней мере включать два этапа: первый – количественный прогноз показателей; второй – оценка ограничений и разработка, в случае необходимости, конкретных программ организационных и управленческих решений, направленных на достижение прогнозных оценок. Выполненные исследования показали:

- одним из основных показателей развития МАП является объем перевозок (тонны);
- для повышения точности и достоверности долгосрочный прогноз должен быть комбинированным, позволяющим синтезировать различные варианты, одни из которых, например, базируются на внутриреспубликанских источниках, другие – на данных о развитии автомобильных перевозок в различных странах.

На основе прогноза объема перевозок рассчитываются:

- общее количество импортных и экспортных ездов, а также количество рейсов отечественных перевозчиков;
- количество различных документов, необходимых для выполнения МАП (книжки МДП, разрешения на въезд в различные страны и т.д.);
- экономические показатели МАП (доход, прибыль и т.д.);
- оценка влияния МАП на социально-экономическую ситуацию (занятость населения, налоги и бюджеты разных уровней, дорожная и экологическая безопасность).

На втором этапе осуществляется прогноз транспортной работы и производится оценка ограничения по количеству единиц подвижного состава, необходимого для ее выполнения. Для уточнения прогнозной длины рейса строится матрица, в которой указывается объем перевозок и длина рейса между данным регионом Республики Беларусь и зарубежными странами, активно участвующими в МАП. В случае, когда количество единиц подвижного состава меньше требуемого для выполнения прогнозируемой работы, необходима корректировка. Например, разработка соответствующей программы повышения провозных возможностей автотранспортных предприятий Республики Беларусь.

Литература

1. Государственная программа развития международных автомобильных перевозок грузов на 2003 – 2008 годы. – Мн.: «БелНИИТ «Транстехника», 2003. – 60с.
2. Рихтер К.Ю. Транспортная эконометрия. – М.: «Транспорт», 1982. – 317с.