

**ЭКОНОМЕТРИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ АНАЛИЗА И КРАТКОСРОЧНОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ
ВАЛОВОЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

О.И. Гаспадарец

НИЭИ Минэкономики Республики Беларусь, ohaspadarets@mail.ru

В последнее десятилетие Республика Беларусь демонстрирует значительный экономический рост (в 2006 г. ВВП страны вырос на 9,9%, в 2007 г. – на 8,2%). Рост ВВП в целом по Республике обусловлен ростом валовых добавленных стоимостей (ВДС) отдельных отраслей экономики. Немаловажное значение принадлежит такой отрасли как “транспорт и связь”. Это подтверждается тем, что в период с 1995 г. по 2006 г. ВДС транспорта и связи в сопоставимых ценах 2000 года увеличилась с 903,8 млрд руб. до 1381,1 млрд руб. Следует отметить, что наибольший рост (больше чем в 3 раза) наблюдается в развитии связи.

Один из подходов, применяемых к моделированию и прогнозированию отраслей экономики, основывается на постулате рыночной экономики, согласно которому спрос определяет предложение. В соответствии с этим, при прогнозировании развития транспорта и связи учитываются спрос на услуги, инвестиционная активность.

Спрос на транспортные услуги – важный фактор развития отрасли. Его можно условно подразделить на три категории: использование инфраструктуры, пассажирские и грузовые перевозки. В Республике Беларусь в 2007 году всеми видами транспорта (кроме городского электрического транспорта) перевезено 1621,4 млн. человек, что на 1,9 % больше, чем в 2006 году. Спрос на пассажирские перевозки услуг обладает значительной сезонностью, что упрощает его прогнозирование, но усложняет задачу удовлетворения спроса. Динамика пассажирских перевозок существенно зависит от роста реальных доходов населения. Что касается грузоперевозок и инфраструктуры, то здесь в определении спроса большую роль играет промышленность: логистика перевозок сырья от поставщиков и готовой продукции к местам продажи является основным потребителем транспортных услуг. В Республике Беларусь всеми видами транспорта общего пользования в 2007 году перевезено 232,8 млн. тонн грузов, что на 6,2% больше, чем в 2006 году. Магистральными трубопроводами в 2007 году перекачено 90,9 млн. тонн нефти, или 92,5% к уровню 2006 года, и 70,2 млрд. кубических метров газа (107,9 %).

Одним из основных факторов, влияющих на состояние транспортного комплекса, является состояние материально-технической базы, в первую очередь автомобильных и железных дорог. Кроме того, основой развития транспорта является имеющиеся производственные мощности, а также их обновление и модернизация, повышение технического уровня, совершенствование обслуживания, повышение доступности, безопасности и качества услуг. Для обеспечения бесперебойной и безаварийной работы транспорта необходимо увеличение объемов капитального и текущего ремонта, что требует значительных инвестиционных затрат. Так, по данным Департамента “Белавтодор” Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, расходы на ремонт и содержание республиканских автомобильных дорог и расположенных на них мостов в 2007 г. составили 722,3 млрд руб.

Эффективная работа связи зависит от качества и количества предоставляемых услуг, внедрения новых информационных технологий, обновления существующего оборудования. Поэтому ВДС связи тесно связана с имеющимися производственными мощностями и количеством вложенных инвестиционных ресурсов. Важным фактором спроса на информационные услуги является средний уровень доходов населения.

Денежные доходы населения характеризуют количество денег, имеющихся в распоряжении членов ДХ. Однако они никак не отражают, как эти ДХ расходуют имеющиеся денежные средства. Последнее определяется посредством показателя конечного потребления ДХ и некоммерческих организаций, обслуживающих ДХ.

На основе вышеизложенного можно заключить, что на ВДС отрасли транспорт и связь оказывают влияние следующие факторы: основные средства, численность занятых и инвестиции в отрасли, ВДС промышленности, конечное потребление ДХ и некоммерческих организаций, обслуживающих ДХ.

Проведенный анализ позволил определить показатели, объясняющие динамику ВДС транспорта и связи Республики Беларусь. Временные ряды (В.р.) этих показателей сформированы на квартальной основе с 1998 по 2006 гг. и рассматриваются в уравнениях в логарифмической форме. В этом случае параметры (коэффициенты) уравнений имеют смысл эластичности. Построение и апробация модели проводилась с помощью эконометрического пакета EViews.

Для построения качественной модели необходимо провести эконометрический анализ исходных В.р. Он позволяет установить тип (стационарный, нестационарный) и выявить структурные изменения ряда (выбросы, изменения тренда, изменения уровня, эволюция составляющих динамики). Для определения порядка интегрированности временных рядов использовались тесты Дики-Фуллера, Филипса-Перрона, Квятковско-Филипса-Шмидта-Шина.

С целью анализа прогнозных свойств и устойчивости коэффициентов регрессионных зависимостей оценивание модели проводилось на статистических данных, принадлежащих двум временным промежуткам: с 1 квартала 1998 г. по 4 квартал 2005 г. и с 1 квартала 1998 г. по 4 квартал 2006 г. Модель, в силу разного порядка интегрированности исходных В.р., оценивается в виде коррекции ошибок, позволяющей учитывать как долгосрочные взаимосвязи между показателями, так и их краткосрочное влияние.

По результатам проведенного исследования можно заключить, что предложенная модель является обоснованной с точки зрения экономической теории и эконометрики и может быть использована для разработки прогнозов и программ социально-экономического развития Республики Беларусь.