

ПАРАЎНАЎЧЫ АНАЛІЗ ЭФЕКТЫЎНАСЦІ ФУНКЦЫЯНАВАННЯ ДЗЯРЖАЎНЫХ І ПРЫВАТНЫХ ПРАДПРЫЕМСТВАЎ У СЕКТАРЫ ГАРАДСКІХ ПАСАЖЫРСКІХ ПЕРАВОЗАК

The area of the article is industry of town transportation system in Belarus and their differentiation in efficiency among state and private enterprises.

Спецыфіка функцыянавання прадпрыемстваў прыватнага сектара, якая заключаецца ў абавязковым атрыманні прыбыткаў ад гаспадарчай дзейнасці, пачала праяўляцца ў Беларусі нават у такой нетрадыцыйнай сферы для прыватнага бізнесу, як грамадскі транспарт. У апошнія 3–4 гады прадпрыемальнікі са шматлікіх рэгіёнаў Беларусі даказалі, што нацыянальны прыватны бізнес цікавіць не толькі гандаль, але і такая, падавалася б, непрыбытковая сфера, як грамадскі транспарт.

У класічнай эканамічнай тэорыі пасажырскі транспарт заўжды адносіўся да публічнага сектара эканомікі, бо лічылася, што яго паслугі маюць значныя пазітыўныя знешнія эфекты (externalities). Іншымі словамі, яны з'яўляюцца публічнай дабротай (public good). З дадзенага палажэння паходзіць перакананне, што калі названая паслуга будзе прадстаўляцца прыватнымі фірмамі на вольным рынку, то аб'ём прадстаўляемых паслугаў будзе ніжэй за аптымальны. Даследчыкамі даводзілася, што ўмяшальніцтва дзяржавы здольнае вырашыць праблему. Сапраўды, у большасці краінаў свету лакальны пасажырскі транспарт з'яўляецца прэрагатывай мясцовых уладаў.

Уваход на рынак гарадскіх пасажырскіх перавозак індыўдуальных прадпрыемальнікаў і прыватных фірмаў адбыўся ў шматлікіх гарадах Беларусі пасля таго, як дзяржаўныя аўтапаркі апынуліся не ў стане забяспечыць задавальненне попыту насельніцтва на дадзеныя паслугі. Асноўныя фонды такіх прадпрыемстваў замартызаваліся да таго часу на 80–90%, большасць аўтобусаў мела ўзрост 10 гадоў і больш, парк аўтобусаў катастрофічна не хапала, каб закрыць усе маршруты з патрэбным інтэрвалам.

Яскравым прыкладам з'яўляецца г. Барысаў, у якім да канца 90-х гг. пасажырскія перавозкі ажыццяўляліся выключна унітарным прадпрыемствам «Аўтобусны парк № 3». У гэты перыяд меў месца востры дэфіцыт дадзеных паслугаў: колькасць машынаў на маршрутах была недастаткова, інтэрвалы руху неапраўдана вялікія, што выражалася ў пастаяннай перапоўненасці аўтобусаў. Сталай практыкай сталі перапынкі ў руху на некалькі гадзін, звычайна ў абед у буднія дні. Машыны парк прадпрыемства маральна і фізічна састарэў, знос транспартных сродкаў дасягаў 80%. Усё гэта было абумоўлена недахопам бюджэтнага фінансавання.

Аўтапарк ажыццяўляе перавозку пасажыраў па 28 гарадскіх (з іх 7 экспрэсных), 36 прыгарадных і 10 міжгародніх маршрутах. На балансе аўтапарка знаходзіцца 177 аўтобусаў і машынаў: 86 аўтобусаў абслугоўваюць гарадскія маршруты, 46 – прыгарадных, 18 – міжгародніх, 11 машынаў – пагадзінныя і 16 – гаспадарчыя замовы. На канец 2000 г. толькі 24,7% ад агульнай колькасці аўтобусаў і машынаў былі не старэйшыя за 10 гадоў, астатнія ж 75,3% мелі ўзрост больш за 10 гадоў. Да таго ж, трэба дадаць, усе аўтобусы былі зробленыя ў краінах былога савецкага блока і, значыць, саступаюць заходнееўрапейскім аналагам па шматлікіх параметрах, такіх, як надзейнасць, эстэтычнасць, бяспека, тэрмін службы, экалагічнасць і г. д.

Памер акупальнасці паслугаў аўтапарка не перавышае 50%. Гэта значыць, што аўтапарк сваімі прыходамі (а гэта продаж квіткаў і даходы ад іншай дзейнасці) забяспечвае толькі палову ўласных выдаткаў. Астатняя палова пакрывалася з бюджэтных сродкаў. Так, у 2001 г. датацыя аўтапарка з гарадскога склала 660 млн. руб. (477 тыс. дал. ЗША), што роўна 3,14% яго выдатковай часткі бюджэту. У 2000 г. агульныя страты аўтапарка

перавысілі 1 млн дал. ЗША. Прычым найвялікшыя страты назіраліся менавіта ў сектары гарадскіх перавозак. Напэўна, гэта тлумачыцца недасканаласцю механізма збору аплаты за праезд на гарадскіх маршрутах.

Трэба адзначыць, аднак, што вялікай сацыяльнай напружанасці ў г. Барысаве стан пасажырскага аўтатранспарту не выклікаў, што можна растлумачыць адносна невялікімі памерамі горада (колькасць жыхароў – 150 тыс.). Тым не менш з 1999 г. пачаўся актыўны ўваход на рынак пасажырскіх аўтаперавозак прыватных прадпрыемстваў.

Першымі на рынку пачалі функцыянаваць мікрааўтобусы з колькасцю месцаў да 15, якія належылі індывідуальным прадпрыемствам. Такі прадпрыемства мог альбо сам працаваць у якасці шафёра-касіра, альбо наймаць для гэтага іншую асобу. Неўзабаве бізнесмены горада адчулі, што дадзены від дзейнасці можа прыносіць значныя прыбыткі, і на рынак увайшла буйная фірма «Аўтамаркет цэнтральны», якая да гэтага моманту прадстаўляла іншыя паслугі ў галіне транспарту. У 2001 г. гэта фірма мела ўжо 8 пасажырскіх аўтобусаў з колькасцю пасадачных месцаў 40 і больш марак «Мерседэс» і «Ман» і некалькі мікрааўтобусаў. Акрамя таго, некаторыя індывідуальныя прадпрыемствы таксама пачалі выкарыстоўваць вялікія аўтобусы.

Транспартная праблема ў горадзе была цалкам зліквідаваная. Час чакання на прыпынку скараціўся з паўгадзіны і болей да 3–5 хвілін. Значна палепшылася сітуацыя з транспартам і для жыхароў навакольных вёсак і мястэчак. У большасць з іх дзяржаўны аўтобус ходзіць усяго толькі 1–2 разы на дзень, а ў некаторыя нават радзей. Прабелы ў руху дзяржаўных аўтобусаў занялі мікрааўтобусы прыватнікаў. У пачатку 2002 г. на гарадскіх і раённых маршрутах працавала 186 прыватных аўтобусаў і мікрааўтобусаў, з іх 27 – з колькасцю месцаў больш за 15.

Вясной 2002 г. Барысаўскім гарадскім выканаўчым камітэтам было прынята «Палажэнне аб арганізацыі перавозак пасажыраў у г. Барысаве ў рэгулярным аўтобусным руху». Хутка пасля прыняцця «Палажэння» на рынак увайшла іншая буйная фірма пад назвай «Польмя», якая атрымала значную колькасць найбольш выгадных маршрутаў. Машыны парк дадзенай фірмы склалі мікрааўтобусы маркі «ГАЗ», узятыя ў лізінг. У адрозненні ад аўтобусаў іншых фірмаў, якія па большасці былі імпартаваныя з Заходняй Еўропы, «газэлі» не з’яўляюцца настолькі камфартабельнымі і значна саступаюць у экалагічнасці. Дзякуючы прывілеяванаму становішчу на рынку фірма і па сённяшні дзень з’яўляецца цэнавым лідэрам.

Канкурэнцыя, аднак, на дадзеным рынку дасягнула такіх маштабаў, што нават фірма са значнай доляй у ім не можа навязаць сваю цэнаваю палітыку іншым суб’ектам. Так, улетку 2003 г. фірмай «Польмя» была прадпрынятая спроба павысіць кошт праезду ў сваіх мікрааўтобусах да 400 руб., аднак ужо праз тыдзень кіраўніцтва фірмы адмовілася ад павышэння і вярнулася да старой цаны ў 350 руб.

Тое, што вялізная колькасць прадпрыемстваў здолелі весці паспяхова бізнес у галіне лакальных пасажырскіх перавозак пацвердзіла факт існавання значнага незадаволенага попыту насельніцтва на паслугі пасажырскага транспарту. Пры з’яўленні альтэрнатывы – зручных у сэнсе прасторы і часу аўтобусаў і мікрааўтобусаў спажываўцы выбралі менавіта яе, а не субстытуты – уласныя машыны, таксоўкі, малакамфартабельныя дзяржаўныя аўтобусы, якія рэдка ходзяць, ці перасоўванне пехатой.

Усе дзяржаўныя транспартныя прадпрыемствы, што займаюцца пасажырскімі перавозкамі ў Беларусі, з’яўляюцца стратнымі і патрабуюць вялікіх і перманентных бюджэтных уліванняў. Прычын таму некалькі:

- заканадаўчае абмежаванне кошту праезду ў дзяржаўных аўтобусах;
- адсутнасць дастатковых матывацыяў у кіраўніцтва аўтапаркаў для павышэння рэнтабельнасці сваіх прадпрыемстваў;
- ужыванне састарэлых метадаў гаспадарання, напрыклад сістэмы продажу квіткаў на

праезд з праверкай іх кантралёрамі.

У сваю чаргу, індывідуальныя прадпрымальнікі і прыватныя фірмы, якія ўвайшлі на рынак гарадскіх пасажырскіх аўтаперавозак, паказалі велізарную здольнасць да атрымання прыбытку ад дзейнасці і ўзбуйнення сваіх прадпрыемстваў. Гэта адбылося дзякуючы некалькім фактарам:

- вольнае цэнаўтварэнне на прадстаўляемыя паслугі;
- ужыванне прагрэсіўных метадаў гаспадарання, напрыклад, плату за праезд бярэ вадзіцель альбо кандуктар;
- своечасовы і адэкватны адказ на патрэбы насельніцтва: а) запуск новых маршрутаў; б) падаўжэнне працоўнага дня; в) сінхранізацыя з іншымі відамі транспарту (напрыклад, электрычкай ці міжгароднімі аўтобусамі);
- адсутнасць альбо абмежаванасць ільготаў на праезд.

У 2001 г. сярэдняя рэнтабельнасць гарадскіх перавозак на прадпрыемствах Міністэрства транспарту склала мінус 45,7%, прыгарадных – мінус 46,2%. У 2002 г. рэнтабельнасць узрасла да мінус 24,3% для гарадскіх перавозак і да мінус 38,6% для прыгарадных. Не адбылося значных зменаў і ў 2003 г.: рэнтабельнасць знізілася на 1–2% у параўнанні з 2002 г. Усяго за некалькі гадоў прыватныя перавозчыкі здолелі заняць значную частку рынку пасажырскіх перавозак. Доля прыватных прадпрыемстваў у агульным аб'ёме прадстаўляемых паслугаў гарадскога пасажырскага аўтатранспарту раўнялася 13% (без уліку г. Мінска) у 2003 г., і, зыходзячы з прыведзеных фактаў, з упэўненасцю можна прагназаваць яе павышэнне ў бліжэйшыя гады.

Новы падыход да маркетынгу, разуменне таго, што паслуга прадстаўляецца ў часе і прасторы, г. зн. тады, калі трэба спажыўцу, і там, дзе гэта яму трэба, аператыўнае рэагаванне на сігналы рынку забяспечылі камерцыйны поспех прыватным перавозчыкам на рынку лакальных пасажырскіх перавозак Беларусі. За вельмі абмежаваны перыяд часу яны здолелі пачаць абслугоўванне 20% існуючых маршрутаў і заняць 13% рынку лакальных пасажырскіх перавозак. Далейшае развіццё айчыннага транспартнага сектара будзе залежыць ад здольнасці ўраду краіны стварыць спрыяльныя інстытуцыйныя ўмовы, вызначыць правы і абавязкі ўсіх бакоў, задзейнічаных у працэсе перавозак (пасажыраў, перавозчыкаў, мясцовых органаў улады).