ХТО ПЕРШЫ, ТОЙ І ВЫЙГРАЕ

(Заканчэнне. Пачатак на 1-й стар.)

На погляд спецыяліста, інжынерныя сеткі, якія былі пабудаваны ў мінулым стагоддзі, і тэхналогіі ЖКГ у цеплавой энергетыцы маральна ўстарэлі, а пераход да «зялёнай» эканомікі і лічбавізацыя ЖКГ патрабуюць новых падыходаў, якія значна адрозніваюцца ад прынятых у першыя дзесяць гадоў незалежнасці Беларусі.

— Цеплавую мадэрнізацыю зусім не абавязкова праводзіць падчас капітальнага рамонту, але з эканамічнага пункту гледжання гэта мэтазгодна. Фактычна існуе тры віды будаўнічых работ, якія фінансуюцца з розных крыніц. Гэта капітальны рамонт агульнай маёмасці шматкватэрнага жылога дома за кошт адлічэнняў грамадзян і мясцовага бюджэту, капітальны рамонт дваровай тэрыторыі за кошт мясцовага бюджэту і мадэрнізацыя дома за кошт незваротных сродкаў з розных крыніц і растэрміноўкі 50 % кошту працэдуры для грамадзян на 10–15 гадоў, — тлумачыць Генадзь Генадзевіч. — І калі сумясціць названыя віды работ, пры гэтым праводзіць іх для групы дамоў, якія знаходзяцца на адной тэрыторыі, то можна атрымаць эканомію сродкаў, выйграць час і спраектаваць зручнае для жыцця гарадское асяроддзе. Менавіта так робяць у краінах Еўрасаюза, і называецца гэта квартальнай рэканструкцыяй тэрыторыі і груп дамоў. Лепш жа перажыць будаўнічыя работы аднойчы, чым тройчы, праўда?

А ЯК У ІХ?

Што ж датычыцца гарадскога асяроддзя большасці краін ЕС, то яно значна адрозніваецца ад беларускай мадэлі. Аснову складаюць шматкватэрныя жылыя дамы, у якіх толькі адзін уласнік — муніцыпальная ці прыватная жыллёвая кампанія, спажывецкі кааператыў, асацыяцыя, банк ці хтосьці іншы.

— Гэта арэндныя і кааператыўныя дамы, у якіх асобныя кватэры не маюць асобных уласнікаў. Напрыклад, у тым жа Берліне такія дамы складаюць 85 % жыллёвага фонду, таму ўласнікі такіх дамоў праводзяць цеплавую мадэрнізацыю за свой кошт, калі гэта неабходна. І робяць гэта дзеля таго, каб дамы не страчвалі спажывецкіх якасцяў, а арандатары і пайшчыкі менш плацілі за энергію — інакш рэзка панізяцца кошт арэнды і даход. Прыкладна такую ж схему выкарыстоўваюць і ў Беларусі, дзе ўласнікам з'яўляецца мясцовая ўлада, — кажа Генадзь Калёнаў. — Што ж датычыцца сумесных домаўладанняў, дзе ўласнік калектыўны, то для правядзення іх цеплавой мадэрнізацыі неабходна рашэнне агульнага сходу ўласнікаў. У розных краінах яго прымаюць па-рознаму — дзесьці патрабуецца большасць галасоў, дзесьці больш за 2/3. Пры гэтым тыя ўласнікі, якія галасавалі супраць мадэрнізацыі, усё роўна павінны плаціць, інакш яны могуць страціць свае кватэры з-за нявыплаты.

У сваю чаргу, дзяржава таксама ўдзельнічае ў гэтым працэсе ў Еўропе — на заканадаўчым узроўні яна стымулюе грамадзян праводзіць мадэрнізацыю і ніяк не ўмешваецца ў прыняцце рашэнняў. Дзяржава не фінансуе рамонт прыватнага жыллёвага фонду, але садзейнічае стварэнню праграм і дзейнасці розных крыніц і банкаў для энергаэфектыўнай санацыі жылля.

— Прынцып праграм мадэрнізацыі ва ўсіх краінах аднолькавы — чым вышэйшы клас энергаэфектыўнасці дома пасля мадэрнізацыі, тым больш уласнікам кампенсуюць сродкаў з праграмы мадэрнізацыі. Аднак асноўную частку расходаў уласнікі павінны несці самастойна, і траціць зберажэнні ці браць крэдыт, вырашаюць таксама яны, — адзначае эксперт.

ТОЛЬКІ ПРЫЙСЦІ НА СХОД

Своеасаблівым прарывам у сферы жыллёва-камунальнай гаспадаркі Беларусі сталі Указ Прэзідэнта № 327 і пастанова Саўміна № 839 ад 5 снежня 2019 года «Аб рэалізацыі Указа Прэзідэнта № 327 ад 4 верасня 2019 года».

— Іх унікальнасць у тым, што ўласнікам амаль нічога не патрэбна рабіць — ім толькі трэба прыйсці на сход, прыняць рашэнне за правядзенне мадэрнізацыі і выбраць адзін з двух варыянтаў мадэрнізацыі, якія прапаноўваюць. Далей жа за іх усё зробіць заказчык, якога вызначае мясцовая ўлада. Больш за тое, ім не трэба думаць, дзе ўзяць 50 % кошту мадэрнізацыі, — для гэтага прадугледжана растэрміноўка ў беларускіх рублях на 10 альбо 15 гадоў, а ў залежнасці ад даходаў суму роўнымі часткамі будуць уключаць у паведамленні за жыллёва-камунальныя паслугі. Што ж датычыцца астатніх 50 %, то іх пагасяць з іншых крыніц, пра што ўласнікам таксама не трэба думаць, — тлумачыць Генадзь Калёнаў. — І галоўнае адрозненне ад практык тых жа Украіны, Латвіі, Эстоніі і іншых — для правядзення мадэрнізацыі ўласнікам не трэба ствараць юрыдычную асобу накшталт таварыства ўласнікаў, падпісваць грантавыя пагадненні і іншыя фінансавыя дакументы. Аднак гэта не значыць, што ўсе жыхары, якія маюць патрэбу ў мадэрнізацыі будынка і пажадаюць паўдзельнічаць у гэтай праграме па 327-м указе, такую магчымасць атрымаюць. На жаль, не. Такіх значных сродкаў зараз няма. І прынцып просты — хто ў першых радах, хто самы актыўны, той і выйграе.

Фота gkx.by

Дарэчы, як адзначае эксперт, такіх практык, як у Беларусі, нідзе больш не існуе. У развітых краінах свету, у тым ліку і ў ЕС, дзейнічае прынцып «уласнасць абавязвае»:

— Калі там чалавек набывае ўласнасць, ён загадзя павінен планаваць свае магчымасці па яе ўтрыманні. Дзяржава павінна дапамагаць, але толькі ў асобых выпадках, звязаных з грамадскай бяспекай. Яна не павінна гэта рабіць, таму што канстытуцыйнае права на жыллё не азначае набыццё ва ўласнасць. Ёсць іншыя магчымасці, у тым ліку і арэнда.

Валерыя КІСЛАЯ.

Аналіз праблемы

ПАРК ТАКСІ ЗА АПОШНІ ЧАС ВЫРАС НА 30 %

У нерэгулярных перавозках пасажыраў летась было задзейнічана каля 35 тысяч легкавых аўтамабіляў

Галіновая лабараторыя антыманапольнага і цэнавага рэгулявання, якая існуе на базе Беларускага дзяржаўнага эканамічнага ўніверсітэта, правяла даследаванне рынку нерэгулярных гарадскіх пасажырскіх перавозак легкавымі аўтамабілямі. У праблемнае поле даследавання ўвайшлі не толькі перавозкі аўтамабілямі-таксі, але і іншыя формы арганізацыі перавозак: таксі, фрахт і арэнда аўтамабіля з кіроўцам.

Рэальныя лічбы ў чатыры разы адрозніваюцца ад афіцыйнай статыстыкі

Як паказала даследаванне, менавіта з 2017-га да 2019 года назіраецца рэзкі рост колькасці юрыдычных асоб, якія займаюцца дзейнасцю таксі, — на 43,4 %, або на 2223 суб'екты гаспадарання. Паводле вынікаў мінулага года, іх колькасць склала 7445 арганізацый і індывідуальных прадпрымальнікаў. Такі від эканамічнай дзейнасці, як арэнда аўтамабіля з кіроўцам, пачаў улічвацца ў статыстыцы толькі ў 2019 годзе — лічба дасягнула 608 суб'ектаў на канец года. Індывідуальныя прадпрымальнікі складаюць да 88 % ад агульнай колькасці тых асоб, якія займаюцца таксі. А вось сярод суб'ектаў дзейнасці арэнды легкавых аўтамабіляў з кіроўцам «іпэшнікаў» каля 70 %.

Якія змены адбыліся ў сферы таксі ў апошнія тры гады? У нерэгулярных перавозках пасажыраў летась было задзейнічана каля 35 тысяч легкавых аўтамабіляў. Гэты паказчык павялічыўся прыблізна на 30 %.

Акрамя таго, было выяўлена, што за дослед-ны перыяд амаль на 60 % выраслі лічбы статыстыкі па пасажыраабароце аўтамабіляў-таксі па нашай краіне. Аднак апытанні экспертаў рынку і вадзіцеляў, праведзеныя галіновай лабараторыяй, паказалі, што афіцыйная статыстыка не ў поўнай меры фіксуе рэальны пасажыраабарот. Выходзячы з экспертных ацэнак і вынікаў апытання кіроўцаў, пасажыраабарот нерэгулярных пасажырскіх перавозак легкавымі аўтамабілямі за 2019 год склаў не менш за 1176 мільёнаў пасажыракіламетраў, што больш чым у чатыры разы перавышае афіцыйныя звесткі.

Заробак кіроўцаў працягвае расці

На пашырэнне рынку аказалі ўплыў некалькі фактараў. Па-першае, гэта адмена ліцэнзавання дзейнасці таксі ў 2018 годзе і шэраг іншых рэгуляторных змен. Другім фактарам стала значнае развіццё сэрвісаў-агрэгатараў. На цяперашні момант на рынку мае месца рознанакіраваная дынаміка трох асноўных паказчыкаў:

1) павялічваецца колькасць паездак на аўтамабілях-таксі, прытым што зніжаецца сярэдняя працягласць адной паездкі;

2) даражэе кіламетр паездкі, але за кошт зніжэння сярэдняй працягласці адной паездкі зніжаецца і яе сярэдняя цана;

3) заробак кіроўцаў расце за кошт павелічэння колькасці паездак і часу, які адводзіцца на занятасць у сферы таксі.

Выходзячы з вынікаў апытанняў кіроўцаў і экспертаў, агульны аб'ём рынку ў 2019 годзе склаў больш за 824,1 мільёна рублёў, або каля 394 мільёнаў долараў. Доля паслуг нерэгулярных пасажырскіх перавозак у ВУП Беларусі знаходзіцца ў дыяпазоне ад 0,086 % (па ніжняй, песімістычнай ацэнцы) да 0,35 % (па верхняй, аптымістычнай ацэнцы). Для параўнання, у 2018 годзе паслугі па часовым пражыванні і харчаванні за ўвесь сегмент HoReCa (гасцінічна-рэстаранны бізнес) склалі 0,9 % ВУП, дзейнасць у сферах творчасці, спорту, забаў і адпачынку — таксама каля 0,9 % ВУП.

Частка рынку ў цені і фрахт

Нягледзячы на адмену ліцэнзавання дзейнасці таксі, шэраг патрабаванняў заканадаўства моцна ўплывае на суб'екты дзейнасці пасажырскіх перавозак. У сувязі з гэтым, істотная частка кіроўцаў таксі адмаўляецца ад легалізацыі сваёй дзейнасці. Эксперты ацэньваюць долю такіх перавозак на ўзроўні каля 30 % ад агульнага аб'ёму рынку. Велічыня нелегальнага рынку летась склала 239 мільёнаў рублёў, або каля 114,28 мільёна долараў. Аб'ём легальнага рынку, адпаведна, ацэньваецца ў 585,1 мільёна рублёў (279,76 мільёна долараў).

Таксама апытанні экспертаў і кіроўцаў паказалі, што на практыцы мае месца таксама такая форма ажыццяўлення перавозак, як фрахт. Паводле сярэднеўзважанай ацэнкі экспертаў, доля фрахту як падвіду эканамічнай дзейнасці складае каля 40 %. Такім чынам, узнікае неабходнасць уліку, празрыстага рэгулявання і кантролю за ажыццяўленнем дзейнасці, якая мае месца на практыцы, але недастаткова афармлена з пункту гледжання рэгуляцыі і ўліку.

Даведка. Па дагаворы фрахтавання адзін бок (фрахтаўшчык) абавязуецца выдзеліць другому баку (фрахтавальніку) за плату ўсю або частку ёмістасці аднаго або некалькіх транспартных сродкаў на адзін або некалькі рэйсаў для перавозкі грузаў, пасажыраў і багажу.

Работа без ліцэнзіі і актуальная статыстыка

Адна з ключавых праблем, якія адзначылі спецыялісты лабараторыі, — зніжэнне ўзроўню бяспекі і дысцыпліны выканання патрабаванняў Правіл дарожнага руху, у тым ліку кіроўцамі таксі. Адной з прычын гэтага эксперты бачаць адмену ліцэнзавання, якое з'яўлялася інструментам у барацьбе з парушальнікамі і прафілактыкай парушэнняў. У той жа час вяртанне ліцэнзавання ўскладніць уваход на прафесійны рынак таксі, што патэнцыйна можа адбіцца на долі ценявога сегмента.

У цэлым даследаванне паказала, што на рынку на сённяшні дзень адсутнічаюць адзінства, сістэмнасць і адзіная метадалогія збору інфармацыі паміж рознымі ведамствамі, якія займаюцца рэгуляваннем гэтай сферы.

Нягледзячы на ўведзенае ў 2018 годзе абавязацельства электронных інфармацыйных сістэм (ЭІС) падаваць інфармацыю аб паездках у падатковыя органы, выкарыстанне магчымасцяў ЭІС з пункту гледжання перадачы звестак у кантралюючыя органы адбываецца не ў поўнай меры. Адсутнасць актуальнай статыстыкі значна ўскладняе магчымасць аператыўна рэагаваць на ўсе выклікі і праблемы, якія выяўляюцца на рынку нерэгулярных пасажырскіх перавозак аўтамабілямі-таксі.

Сяргей КУРКАЧ.