

Здесь левая часть уравнения – доход отрасли, а правая – расходы. Распределение продукта $X^i(t)$ отрасли с номером i , произведенного в момент времени t , описывается обобщенным уравнением межотраслевого баланса

$$X^i(t) = \sum_{j=1}^n a_j^i * X_{mn}^j(t) + Y^i(t) + X_c^i(t) + EI^i(t) + Maf^i(t) * X^i(t); \quad (2)$$

Отличие уравнений от классической модели Леонтьева состоит в том, что в первом слагаемом правой части стоит не $X^j(t)$, а $X_{mn}^j(t)$ – планируемый выпуск продукта X^j в момент $t + \tau$, где τ – время производственного цикла. В данном случае принимается $\tau = 1$ году. Величины $X^j(t)$ и $X_{mn}^j(t)$ связаны соотношением (в предположении, что план в точности выполняется):

$$X^j(t) = \frac{1}{k_{mn}^j(t)} * X_{mn}^j(t - \tau); \quad (3)$$

$$k_{mn}^j(t) = \sum_{i=1}^n X_{mn}^i(t - \tau); \quad (4)$$

В уравнениях (1)-(4) использовались следующие обозначения: C^i – индексы цен, ΔN^i – помощь государства отрасли i , $\Pi^i(t) = \delta_n^i(t) * C^i(t) * X^i(t)$ – прибыль отрасли i , $\delta_n^i(t)$ – норма прибыли, X_c^i – продукт, отправляемый на склад, Y^i – конечный продукт, $X^i(t)$ – продукт, выпускаемый отраслью i в момент времени t , $EI^i = EXP^i - IMP^i$ – разность между экспортом и импортом в отрасли i , $\Delta A^i(t)$ – доход (убыток) от экспорта-импорта, доля государства в доходе (убытке) от экспорта-импорта, Maf^i – изъятие части дохода от экспорта-импорта криминальными структурами, γ^i – налог государства и местных органов власти, $\gamma^{i\text{ мф}}$ – изъятие дохода от продажи продукта криминальными структурами, Maf^i – доля продукта, изымаемого криминальными структурами, продаваемого за рубежом, a_j^i – коэффициенты матрицы прямых затрат. В дальнейшем предлагается осуществлять более реальный учет запаздывания (разные лаги запаздывания материально-финансовых потоков в различных отраслях).

ЭФЭКТЫЎНАСЦЬ ФУНКЦЫЯНАВАННЯ ПРАДПРЫЕМСТВАЎ ДЗЯРЖАЎНАЙ І ПРЫВАТНАЙ ФІРМЫ ЎЛАСНАСЦІ Ў СЭКТАРЫ ГАРАДЗКІХ ПАСАЖЫРСКІХ ПЕРАВОЗАК

Бабіцкі Дз.М., аспирант

УО «Беларусский государственный экономический университет»

Спецыфіка функцыянавання прадпрыемстваў прыватнага сектару, якая заключаецца ў абавязковым атрыманні прыбыткаў ад гаспадарчай дзейнасці

пачала праяўляцца на Беларусі нават ў такой натрыдыцыйнай сферы для прыватнага бізнэсу, як грамадзкі транспарт. У апошнія 3-4 гады прадпрымальнікі з шматлікіх рэгіёнаў Беларусі даказалі, што нацыянальны прыватны бізнэс цікавіць не толькі гандаль, але і такія, як падавалася, непрыбытковыя сферы, як грамадзкі транспарт.

Уваход на рынак гарадзкіх пасажырскіх перавозак індывідуальных прадпрымальнікаў і прыватных фірмаў адбыўся ў шматлікіх гарадах Беларусі пасля таго, як стала зразумела, што дзяржаўныя аўтапаркі больш не ў стане забяспечыць задавальненне попыту насельніцтва на дадзеныя паслугі. Асноўныя фонды такіх прадпрыемстваў замартызаваліся к таму часу на 80-90%, большасць аўтобусаў мела узрост 10 год і больш, парку аўтобусаў катастрофічна не хапала каб закрыць усе маршруты з патрэбным інтэрвалам. Усе дзяржаўныя аўтапаркі з'яўляюцца стратнымі і патрабуюць велькіх і перманентных бюджэтных уліванняў.

Прычыны таму некалькі:

- зананадаўчае абмежаванне кошту праезду ў дзяржаўных аўтобусах;
- адсутнасць дастатковых матывацый у кіраўніцтва аўтапаркаў для павышэння рэнтоўнасці сваіх прадпрыемстваў;
- ужыванне састарэлых метадаў гаспадарання, напрыклад, сістэмы продажы квіткаў на праезд з праверкай іх кантралёрамі.

У сваю чаргу, індывідуальныя прадпрымальнікі і прыватныя фірмы, якія ўвайшлі на рынак гарадзкіх пасажырскіх аўтаперавозак, паказалі вялізарную 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, бранне платы за праезд кіроўцам альбо кандуктарам;
- своечасовы і адэкватны адказ на патрэбы насельніцтва: а) запуск новых маршрутаў, б) падаўжэнне працоўнага дня (пачатак а 5:00 замест 6:00), в) сінхранізацыя з іншымі відамі транспарту (напрыклад, электрычкай ці міжгароднімі аўтобусамі);
- адсутнасць альбо абмежаванасць льготыў на праезд.

Калі прыватныя пасажырскія аўтаперавозкі ў гарадах Беларусі пачыналіся з невялікіх мікрааўтобусаў, то зараз многія фірмы акамулявалі дастатковыя капіталы для набывання імпартаваных аўтобусаў з колькасцю мейсцаў 40 і больш. Такія аўтобусы (звычайна маркі "Mercedes") больш надзейныя, экалагічныя і, што вельмі істотна для знешняга выгляду беларускіх гарадоў, эстэтычныя ў адрозненні ад транспартных адзінак дзяржаўных аўтапаркаў.

Зыходзячы з прыведзеных фактаў з упэўненасцю можна прагназаваць павышэнне ў бліжэйшыя гады долі правытных прадпрыемстваў у агульным аб'ёме прадстаўляемых паслугаў гарадскога пасажырскага аўтатранспарту.