

поставщика (возникновение кредиторской задолженности) до момента поступления денег от покупателя проходит 80,08 дня (23,26 + 56,82). Период оборота кредиторской задолженности составляет 67,37 дней (то есть кредиторская задолженность оплачивается в среднем через 67 дней с момента возникновения). Таким образом, после поступления продукции на склад оплата поставщику происходит через 67 дня, а поступление денег от покупателя – через 80 дней. Получается разрыв длиной в 13 дней, что и является финансовым циклом. Это означает, что денежные средства организации в течение 13 дней являются иммобилизованными в дебиторскую задолженность и запасы, они не могут участвовать в новых оборотах.

Предприятию необходимо снизить финансовый цикл за счет ускорения производственного процесса, ускорения оборачиваемости запасов и дебиторской задолженности, а также замедления срока погашения кредиторской задолженности.

Таким образом, рост продолжительности финансового цикла ОАО «Витебские ковры» в исследуемом периоде можно оценить как неудовлетворительное явление, которое ставит под угрозу стабильную деятельность предприятия в предстоящем году. В 2021 г. средства медленнее возвращаются в организацию и тем больше потребность бизнеса в деньгах, которую необходимо восполнять из различных собственных и заемных источников.

#### Список использованных источников

1. Галкина, Е. В. Взаимосвязь коэффициентов деловой активности, операционного и финансового цикла / Е. В. Галкина // Международный научно-исследовательский журнал. – 2020. – № 12-3(102). – С. 6–10.
2. Дём, О. Д. Исследование направлений улучшения финансовой работы организаций текстильной промышленности Республики Беларусь // Дизайн, технологии и инновации в текстильной и легкой промышленности (ИННОВАЦИИ-2022): сборник материалов Международной научно-технической конференции. Часть 3. – М.: ФГБОУ ВО «РГУ им. А.Н. Косыгина», 2022. – С.116–119.
3. Задера, О. А. Расчет финансового цикла как основа планирования и управления денежными потоками экономического субъекта / О. А. Задера, Г. А. Машенцева, Е. В. Гугнина // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2021. – № 4-2. – С. 188–193.
4. Сулейманова, А. Л. Оценка продолжительности операционного и финансового циклов / А. Л. Сулейманова, О. Г. Блажевич // Бюллетень науки и практики. – 2016. – № 10(11). – С. 203–211.

УДК 338.2

## ИНСТРУМЕНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Жучкевич О.Н., ст. преп., Москалева Т.С., студ.*

*Витебский государственный технологический университет,  
г. Витебск, Республика Беларусь*

*Реферат. Рассмотрены основные направления и источники финансирования мероприятий по развитию транспортного комплекса Республики Беларусь. Проанализированы динамика и структура финансовых средств, выделяемых на развитие видов транспорта из республиканского и местных бюджетов, собственных средств и кредитных ресурсов.*

**Ключевые слова:** транспортный комплекс, инфраструктура, источники финансирования, республиканский бюджет, кредитные ресурсы, инвестиции.

Транспортный комплекс объединяет различные виды транспорта и является элементом экономической и социальной инфраструктуры страны. Его функционирование обеспечивает взаимодействие экономических субъектов, совершенствование межотраслевых, региональных и международных связей, способствует развитию социальной сферы и росту уровня жизни. В Республике Беларусь транспорт, как вид хозяйственной деятельности, занимает существенное место в народнохозяйственном комплексе страны. В 2021 году

валовая добавленная стоимость транспорта составила 5,0 % к ВВП, численность занятых – 225,7 тыс. чел. В стране функционирует 10812 организаций транспорта. При этом экспорт услуг транспортной отрасли возрос с 3520,2 млн долл. в 2017 году до 4373,6 млн долл. в 2021 году и составил 42,7 % в общем объеме экспорта услуг [1].

Географическое положение Республики Беларусь, интеграционные процессы, развитие внешней торговли и повышение значимости логистики требуют увеличения объема и повышения эффективности использования средств на развития транспортной инфраструктуры и транспортного комплекса в целом. Общая потребность в инвестициях за период 2016–2030 гг. составляет 17440,9 тыс. долл., в том числе в 2021–2025 гг. – 8012,8 тыс. долл., в 2026–2030 гг. – 9428,1 тыс. долл. [2].

В качестве источников финансирования проектов развития транспортного комплекса при этом выступают: государственное финансирование; кредитные ресурсы; собственные средства (исполнителей и заказчиков).

Особенности финансирования инфраструктуры транспорта определены Государственными программами «Транспортный комплекс» и «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы. В таблице 1 приведена оценка структуры финансовых средств на развитие транспортного комплекса Республики Беларусь.

Таблица 1 – Структура источников финансирования мероприятий Государственной программы «Транспортный комплекс» в 2021–2025 гг.

Источники финансирования	В %				
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Республиканский бюджет	11,0	10,9	11,3	9,9	11,1
Местные бюджеты	41,5	61,9	42,7	40,4	46,8
Собственные средства	9,9	7,9	26,6	20,6	22,3
Кредитные ресурсы	37,6	19,3	19,4	29,1	19,8
Итого	100	100	100	100	100

Источник: собственная разработка на основе [3].

Как видно, наибольший объем финансирования приходится на средства местных бюджетов. В то же время возрастает значимость собственных средств заказчиков и исполнителей. Их доля должна увеличиться с 9,9 % в 2021 году до 22,3 % в 2025 году.

Динамика объемов финансирования по направлениям за счет средств республиканского и местных бюджетов представлена в таблице 2.

Таблица 2 – Источники финансирования транспортной инфраструктуры Республики Беларусь за счет средств республиканского и местных бюджетов

Направления финансирования	В млн руб.					Всего
	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	
Железнодорожный транспорт	13,0	15,4	10,8	6,4	5,2	50,8
Автомобильный, городской э/транспорт и метрополитен	695,0	1133,6	779,7	806,9	832,6	4247,8
Внутренний водный и морской транспорт	12,1	11,6	21,4	15,9	15,4	76,4
Гражданская авиация	113,5	121,7	122,9	122,7	121,2	602,0
Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса	46,8	49,6	51,0	53,2	55,5	256,0
Дорожная инфраструктура	1309,7	1413,5	1964,1	1994,6	2411,0	9092,9

Источник: собственная разработка на основе [3], [4].

Наибольший объем финансирования предусмотрен в развитие автомобильного, транспорта. Причем это направление развития финансируется исключительно за счёт средств местных бюджетов (за период 2021–2025 гг. в общей сумме 4247,8 млн руб.).

Значительную объем средств республиканского бюджета (602 млн руб.) планируется направить на реализацию комплекса мероприятий в гражданской авиации [3].

На развитие дорожной инфраструктуры за анализируемый период предусмотрено использовать 9092,9 млн руб., в том числе 7801,3 млн руб. из республиканского бюджета и

1291,6 млн руб. из местных бюджетов [4]. В то же время следует отметить, что в 2021 году из общей суммы запланированных на реализацию мероприятий 1678,1 млн руб. было освоено 1596,4 млн руб., уровень финансирования составил 95 %. При этом из республиканского бюджета фактически было выделено 116,5 % к запланированному объему средств, из местных бюджетов – 117,8 % [2].

В Витебском регионе финансирование мероприятий Государственной программы осуществляется за счет местных бюджетов и кредитных ресурсов (таблица 3).

Таблица 3 – Динамика объемов финансирования мероприятий по развитию транспортного комплекса в Витебской области

В млн руб.

Источники финансирования	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	Итого
Местный бюджет	39,1	55,8	49,1	51,4	53,7	249,1
Собственные средства транспортных организаций	–	224,9	–	–	–	224,9
Кредитные ресурсы	2362,5	–	2604,7	2734,9	2871,6	10573,7
Итого	2401,6	280,7	2653,8	2786,3	2925,3	11047,7

Источник: собственная разработка на основе [3].

Существенное значение приобретает финансирование транспортной инфраструктуры за счёт собственных средств экономических субъектов (таблица 4). Значительную сумму на реализацию мероприятий по развитию железнодорожного транспорта направляет Белорусская железная дорога – 1118,5 млн руб. Это в 22 раза больше объема средств республиканского бюджета.

Таблица 4 – Распределение собственных средств экономических субъектов для целей финансирования транспортной инфраструктуры

Направление финансирования	Тип собственника финансовых ресурсов	
	Заказчик	Исполнитель
Железнодорожный транспорт	–	Белорусская железная дорога
Автомобильный транспорт	–	Государственные транспортные организации
Внутренний водный и морской транспорт	Внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса	–
Гражданская авиация	Внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса	ОАО «Авиакомпания Трансавиаэкспорт», ОАО «Авиа-компания «Белавиа», ОАО «Авиакомпания Гродно», РУП «Национальный аэропорт Минск», ГП «Белаэро-навигация», ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407»
Обеспечение функционирования системы транспортного комплекса	Внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса	УП «Белтехосмотр»
Дорожная инфраструктура	Внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Минтранса	Организации республиканского и коммунального дорожного хозяйства

Источник: собственная разработка на основе [3], [4].

Что касается развития дорожной инфраструктуры, то доля средств организаций

республиканского и коммунального дорожного хозяйства составит 82,86 %.

Несмотря на разнообразие источников финансовых средств, актуальным является совершенствование механизма финансирования инфраструктурных проектов. Существенное значение при этом имеет привлечение частного капитала и развитие государственно-частного партнёрства. При этом предусматривается взаимовыгодное сотрудничество государства и бизнеса в целях реализации проектов совершенствования инфраструктуры. Это должно обеспечить повышение эффективности хозяйствования и рост конкурентоспособности национальной экономики.

#### Список использованных источников

1. Транспорт в Республике Беларусь. Статистический буклет. – Минск, 2022 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/484/iuq332gnskx3o2ilsnbjbj653lkvf2nq.pdf>.
2. Национальный инфраструктурный план 2016–2030 [Электронный ресурс]. – 2023. – Режим доступа: <https://economy.gov.by/uploads/files/G4P/NIP-2016-2030.pdf>.
3. О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы / Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 23 марта 2021 г., № 165 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165>.
4. О Государственной программе «Дороги Беларуси» на 2021–2025 годы / Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 9 апреля 2021 г., № 212 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100212>.
5. Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2023. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.by>.

УДК 330.322.5

## НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ КАК ЭФФЕКТИВНОГО ИНСТРУМЕНТА УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СМОЛЕНСКОГО РЕГИОНА

*Тарасова Е.В., к.э.н., доц.*

*Смоленский институт экономики – филиал Санкт-Петербургского  
университета технологий управления и экономики,  
г. Смоленск, Российская Федерация*

Реферат. В статье рассмотрены вопросы, суть которых сводится к тому, что хорошо выстроенная инвестиционная политика региона с понятными рисками, может сыграть большую роль в развитии его территории. Инвестиции влияют не только на экономические показатели, но также стимулируют научные разработки и их применение. Следом органами власти создаются инновационные программы и проекты.

Ключевые слова: инвестиции, устойчивое развитие территории, государство, инвестиционный проект, инвестиционный климат, инвестиционная политика, развитие.

Именно регион, как территория Российской Федерации, способен применять много шагов для повышения своей инвестиционной привлекательности. Первое, что необходимо отметить, это возможность принятия собственного законодательства, регулирующего инвестиционный процесс. Следующим шагом отметим предоставление (в пределах своих полномочий) инвесторам различных льгот и стимулов финансового и нефинансового характера, создание организационных структур по содействию инвестициям.

В настоящее время в Смоленской области функционирует сформировавшаяся система институтов развития, стимулирующих инвестиционную деятельность. Департамент инвестиционного развития Смоленской области) является органом исполнительной власти Смоленской области, осуществляющим исполнительно-распорядительные функции в сфере инвестиционной деятельности. Помимо Департамента инвестиционного развития Смоленской области, к институтам устойчивого развития Смоленской области относятся