

сделать прогноз, что в 2025–2026 годах рынок M&A в Беларуси останется преимущественно локальным с ограниченным участием международных инвесторов, а возможными драйверами роста станут внутренние инвестиции и стратегическая консолидация активов. В условиях высокой экономической неопределенности динамика сделок будет зависеть от способности компаний адаптироваться к новым вызовам и эффективно управлять активами. Если инвестиционный климат улучшится, рынок может продемонстрировать постепенное восстановление, но в ближайшие годы он будет развиваться в условиях структурных изменений и перераспределения капиталов.

Список использованных источников

1. О дополнительных мерах по обеспечению стабильного функционирования экономики [Электронный ресурс]: Указ Президента Респ. Беларусь, 14 марта 2022 г., № 93 / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P32200093>. – Дата доступа: 14.04.2025.
2. Рынок слияний и поглощений в Беларуси в 2022 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://aser.by/wp-content/uploads/2023/01/ASER_Report_MA_2022.pdf. – Дата доступа: 12.04.2025.
3. Чем запомнился рынок M&A Беларуси в 2024 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://myfin.by/article/rynki/pocti-2-mlrd-kakim-byl-rynok-ma-belarusi-v-2024-godu-35588>. – Дата доступа: 12.04.2025.

УДК 336.13

ОСОБЕННОСТИ БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА РЕГИОНА

Москалёва Т. С., студ., Жучкевич О. Н., ст. преп.

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

Реферат. В статье представлен краткий анализ бюджетного финансирования транспортного сектора региона Республики Беларусь. Приведены основные данные по Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг., а также данные по финансированию части затрат транспортных организаций и обновлению парка подвижного состава региона.

Ключевые слова: общественный транспорт, субсидии, обновление парка.

Так как общественный транспорт является социально значимым объектом, а также показателем развития региона, то его финансирование осуществляется в том числе за счет средств местных бюджетов. Согласно программной классификации, расходы бюджета в области транспорта осуществляются в соответствии с принятой Государственной программой «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг.

В таблице 1 представлено распределение долей по финансированию мероприятий региона подпрограммы 2.

Из данных таблицы 1 следует, что наибольшая доля финансирования ежегодно приходится на мероприятия по обеспечению окупаемости перевозок собственными доходами транспортных организаций к концу 2025 года (66,38 %). Также ежегодно около 20–30 % объема финансирования занимают мероприятия по обновлению парка подвижного состава автомобильного, городского электрического транспорта. В 2024 году было выделено 3,8 % средств на развитие коммуникаций городского электрического транспорта и 0,36 % – на строительство станций для зарядки электробусов. В 2025 году их доли увеличились и составили 12,45 % и 2,83 % соответственно.

Так как ежегодно средства госпрограммы направляются в больших объемах на финансирование затрат по обеспечению окупаемости перевозок собственными доходами и обновлению парка подвижного состава, то следует рассмотреть динамику финансирования данных мероприятий подпрограммы 2, представленной на рисунке 1.

Таблица 1 – Структура финансирования мероприятий подпрограммы 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»

В %

Наименование мероприятия	Всего	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Обеспечение окупаемости перевозок собственными доходами транспортных организаций к концу 2025 года	66,38	81,33	65,93	79,85	70,38	48,76
Обеспечение выплат социального характера	0,95	0	0	0	0	3,33
Обновление парка подвижного состава, городского электрического транспорта	26,33	18,67	34,07	20,15	25,46	29,23
Развитие коммуникаций городского электрического транспорта	4,47	0	0	0	3,80	12,45
Строительство станций для зарядки электробусов	0,90	0	0	0	0,36	2,83
Развитие производственно-технической базы технического обслуживания, ремонта и хранения автобусов, электробусов, троллейбусов и трамваев	0,97	0	0	0	0	3,40
Всего по подпрограмме	100	100	100	100	100	100

Источник: составлено автором на основе данных организации.

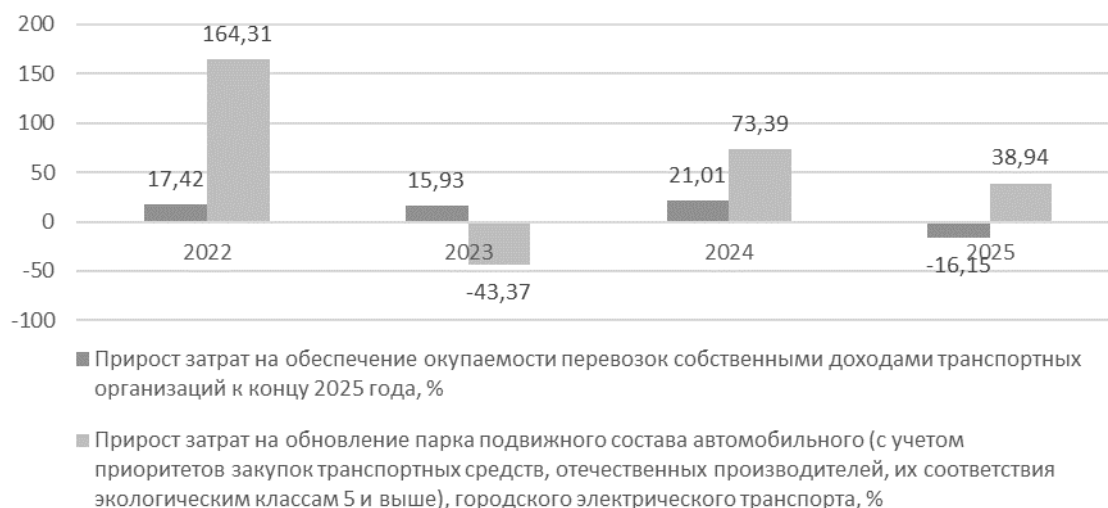


Рисунок 1 – Динамика финансирования мероприятий подпрограммы 2 «Автомобильный, городской электрический транспорт и метрополитен»

Источник: составлено автором на основе данных организации.

Из рисунка 1 видно, что более быстрыми темпами изменяются затраты на обновление парка подвижного состава автомобильного, городского электрического транспорта. Наибольший прирост пришелся на 2022 год. В 2025 году затраты по данному мероприятию возрастут на 38,94 % по отношению к 2024 г. Затраты на обеспечение окупаемости перевозок собственными доходами транспортных организаций к концу 2025 года в течение трехлетнего периода равномерно прирастали, а в 2025 году были снижены на 16,15 % по отношению к 2024 году.

Мероприятия в области транспорта финансируются из бюджетов различных уровней. Так расходы на пригородные автобусные перевозки и расходы на обновление подвижного состава за счет средств местных бюджетов, в том числе на условиях лизинга осуществляются из областного бюджета, в то время как городские автобусные перевозки и городской электрический транспорт финансируются из нижестоящих бюджетов. В разрезе бюджета области в 2024 году на транспорт пришлось 53,35 % средств областного бюджета и 46,65 % средств нижестоящих бюджетов.

В разрезе функциональной классификации расходов наибольшая доля расходов пришлось на городские автобусные перевозки 27,06 %. Также значительные доли занимают расходы на пригородные автобусные перевозки и расходы на обновление подвижного состава за счет средств местных бюджетов, в том числе на условиях лизинга 25,97 % и 25,21 % соответственно. Городской электрический транспорт в данном случае составляет 15,8 %.

Для обоснования потребности в финансировании транспортной отрасли необходима оценка показателей финансово-экономической деятельности коммунального общественного транспорта. Ежегодно затраты, выручка и субсидии транспортных организаций прирастают. Однако темп роста затрат превышает темп роста выручки, что приводит к росту убыточности деятельности, и возникает необходимость в дополнительном финансировании деятельности. Такая тенденция приводит к росту расходов бюджета области на транспортную деятельность в части возмещения затрат организаций.

Ежегодно более 40 % затрат, а также выручки приходится на городские перевозки автобусами. Кроме того, по данному виду перевозок наблюдается самая высокая доля затрат, необеспеченных источниками финансирования. Пригородные перевозки пассажиров автобусами имеют долю в затратах около 30 %, при этом обеспечивают лишь 24 % общей выручки. По городским перевозкам пассажиров электротранспортом доля в затратах составляет менее 30 %, а доля в выручке примерно 30 %. Наибольшая доля субсидий приходится на пригородные перевозки автобусами, которые приносят наименьшее количество выручки. Также более 35 % субсидий направляются на городские перевозки пассажиров автобусами. Около 25 % общей величины субсидий приходится на городские перевозки пассажиров электротранспортом.

Неотъемлемой частью эффективной работы транспорта является обновление подвижного состава, которое не может быть обеспечено организациями в связи с убыточностью деятельности, вызванной нехваткой получаемых доходов по регулируемым тарифным перевозкам и ростом расходов деятельности. Следовательно, для поддержания транспортного сектора бюджет выделяет средства на приобретение техники.

Обновление подвижного состава осуществляется посредством прямого приобретения техники, а также посредством получения кредита или применения системы лизинговых платежей. На рисунке 2 представлена информация о потребности средств на обновление пассажирского транспорта региона на период 2022–2025 гг.

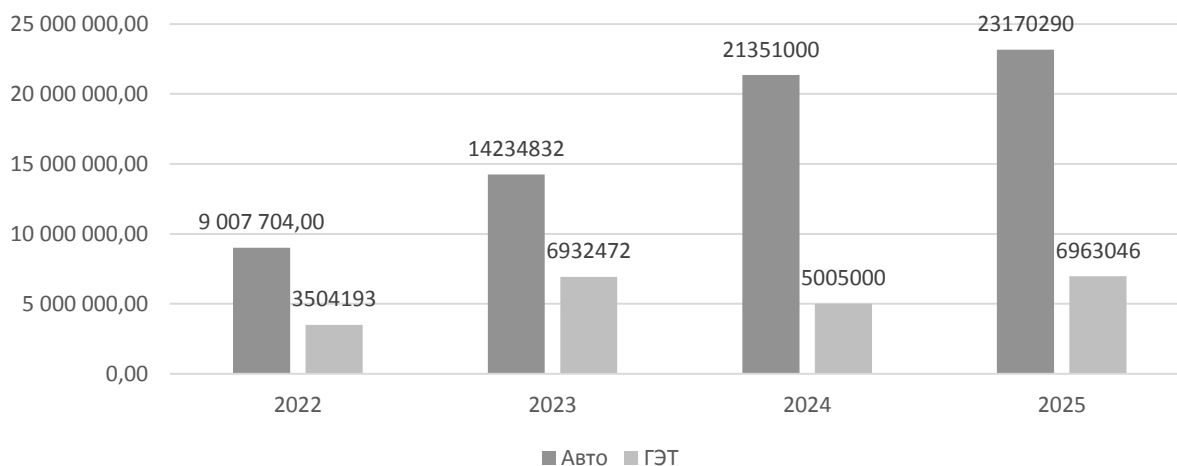


Рисунок 2 – Потребность средств на обновление пассажирского транспорта региона в 2021–2025 гг.

Источник: составлено автором на основе данных организации.

Из рисунка 2 видно, что ежегодно потребность на обновление пассажирского автотранспорта возрастает и в 2025 году составляет 23170290 руб. Потребность на обновление ГЭТ значительно меньше (в 3,33 раза), что в целом обусловлено наибольшим пассажирооборотом именно автотранспортом.

Наибольшее количество транспорта представлено автобусами, кроме того, по данному виду наблюдается наибольшее приобретение и выбытие подвижного состава в сравнении с другими видами пассажирского транспорта. Это объясняется наибольшей потребностью в использовании данного вида транспорта. При этом наибольший уровень износа подвижного состава наблюдается по такому виду транспорта, как трамвай (87,8 %), однако в 2025 году не планируется его новое приобретение.

Учитывая высокий уровень износа подвижного состава, в 2025 году планируется приобретение новой техники в рамках разработанных программ, а также определена потребность в средствах на данные мероприятия, включая исполнение обязательств по договорам лизинга прошлых лет.

Таким образом, бюджет области участвует в финансировании мероприятий в сфере транспорта, из которых обновление парка подвижного состава, а также возмещение части затрат транспортных организаций по обеспечению перевозки пассажиров являются ключевыми и требующими наибольшего объема финансирования. Данное явление обусловлено оказанием услуг по перевозке пассажиров по регулируемым тарифам, что не позволяет обеспечивать необходимый уровень прибыльности организаций транспорта.

УДК 339.372

ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ АКЦИИ «ТРИ ТОВАРА ПО ЦЕНЕ ДВУХ» В МАГАЗИНЕ № 149 ОАО «ВЕСТА»

Герасимова О. О., ст. преп., Мехова В. Д., студ.

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

Реферат. В статье рассмотрены возможности и экономические последствия применения рекламной акции «1 + 1 = 3» на примере одного из магазинов розничной торговой сети. Применение такой акции имеет важное экономическое значение для организаций розничной торговли, так как способствует росту товарооборота организаций и их прибыли.

Ключевые слова: товарооборот, рекламная акция, стимулирование продаж, цена реализации, скидки.

В современном мире используются различные маркетинговые инструменты для продвижения товара на потребительском рынке. Одной из самых результативных мер, способных значительно повысить спрос и улучшить финансовое состояние торговой организации, является стимулирование продаж посредством проведения различных акций.

Наиболее оптимальной с точки зрения эффективности работы компании считаем акцию «1 + 1 = 3», суть которой заключается в том, что при покупке двух товаров третий товар покупатель получит в подарок.

Акция «1 + 1 = 3» имеет широкую популярность и всегда легко воспринимается покупателями. Настроив акцию, можно стимулировать новых клиентов прийти именно в ваш магазин и тем самым повысить продажи. Плюсом акции является то, что ее можно устанавливать как для продуктов питания, так и для непродовольственных товаров.

Подобная акция имеет три главных преимущества. Во-первых, она конвертируется лучше, чем другие скидки, существенно повышая вовлеченность покупателей. Во-вторых, она помогает расчистить запасы на складах, что увеличивает денежный поток. В-третьих, это лучший способ быстро реализовать продукцию с ограниченным сроком годности.

Когда покупатель видит надпись: «Бесплатно», его процесс принятия решений полностью меняется. Столкнувшись с выбором покупки, человек быстро проводит анализ затрат и выгод. Акция «1 + 1 = 3» воспринимается человеческим мозгом как не 3 продукта со скидкой 33 %, а как один бесплатный. Соответственно, пройти мимо выгодного предложения он не может. Психологи говорят, что при виде слова «бесплатный» человек больше не может мыслить рационально и готов покупать даже то, что ему не очень нужно.

Согласно исследованиям, потребители покупают три вещи по цене двух, даже если второй товар им совершенно не нужен [1].