

2. Лялькова, Е. Е. Анализ платежеспособности организации и оценка риска ее несостоятельности / Е. Е. Лялькова, М. М. Иванова // Экономические науки. — 2025. — № 246. — С. 225–231.
3. Мякинская, В. В. Оценка состояния диагностики экономической несостоятельности организаций в Республике Беларусь / В. В. Мякинская // Бухгалтерский учет и анализ. — 2020. — № 6. — С. 20–26.
4. Смольский, А. П. Финансово-экономический анализ при банкротстве / А. П. Смольский // Планово-экономический отдел. — 2020. — № 8. — С. 42–52.
5. Смолякова, О. М. Анализ платежеспособности: интеграция различных методик и подходов / О. М. Смолякова // Бухгалтерский учет и анализ. — 2025. — № 3. — С. 34–39.
6. Трибуналова, И. А. Сравнительная анализ методик оценки риска банкротства субъектов хозяйствования в Республике Беларусь // Экономика и социум. 2024. №12-1 (127). — С. 1082–1085. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sravnitel'naya-analiz-metodik-otsenki-riska-bankrotstva-subektov-hozyaystvovaniya-v-respublike-belarus> (дата обращения: 10.10.2025).
7. Об урегулировании неплатежеспособности : Закон Респ. Беларусь от 13 дек. 2022 г. № 227-3 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=H12200227> (дата обращения: 10.10.2025).
8. Об оценке степени риска наступления банкротства : постановление М-ва экономики Респ. Беларусь и М-ва финансов Респ. Беларусь от 07 авг. 2023 г. № 16/46 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — URL: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=W22340308> (дата обращения: 10.10.2025).
9. Об утверждении Инструкции о порядке расчета коэффициентов платежеспособности и проведения анализа финансового состояния и платежеспособности субъектов хозяйствования : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь и М-ва экономики Респ. Беларусь от 27 дек. 2011 г. № 140/206 // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 10.10.2025).
10. Об определении критериев оценки платежеспособности субъектов хозяйствования : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 12 дек. 2011 г. № 1672 // iLex : информ. правовая система (дата обращения: 10.10.2025).

УДК 378.4

Б. Д. Гришин, А. Н. Щерба

Учреждение образования «Барановичский государственный университет», Барановичи, Республика Беларусь,

АНАЛИЗ РЫНКА КАРШЕРИНГА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: КОНКУРЕНТНАЯ СТРУКТУРА И МОДЕЛИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

Введение. Развитие цифровой экономики и рост урбанизации способствуют трансформации традиционных моделей потребления, в том числе в сфере транспортных услуг. Одной из наиболее динамично развивающихся инновационных концепций мобильности является каршеринг – краткосрочная аренда автомобиля с поминутной или почасовой оплатой, осуществляемая через мобильное приложение. Глобальная популярность данной услуги обусловлена её экономической эффективностью и гибкостью по сравнению с личным транспортом или классическим прокатом. Для Республики Беларусь, с её высоким уровнем развития интернета, а также сконцентрированным в крупных городах населением, каршеринг представляет значительный интерес. Однако его дальнейшее развитие требует глубокого понимания текущего состояния рынка, особенностей конкурентной среды и применяемых ценовых стратегий. Актуальность данного исследования обусловлена необходимостью систематизации информации о белорусском рынке каршеринга для выявления ключевых тенденций и проблем его функционирования [3].

Основная часть. Рынок каршеринга в Республике Беларусь является относительно молодым, но демонстрирует устойчивый рост. Его формирование и развитие началось во второй половине 2010-х годов и на текущий момент преимущественно сконцентрировано в г. Минске, с постепенной экспансией в областные центры. Ключевым ростом выступает растущая стоимость владения личным автомобилем (парковка, страховка, топливо, обслуживание).

Конкурентная структура рынка характеризуется как олигополистическая, с доминированием ограниченного числа крупных игроков. По состоянию на 2023-2024 годы можно выделить следующих ключевых операторов:

1. Aputime. Является одним из пионеров рынка, обладает одним из крупнейших парков автомобилей. Сильными сторонами являются мощная IT-платформа.

2. Hello. Другой крупный игрок, использующий интеграцию с финансово-телекоммуникационной группой. Конкурентное преимущество заключается в агрессивной маркетинговой политике.

Для оценки масштаба и перспектив рынка можно опираться на следующие ключевые показатели, актуальные на 2023-2024 годы.

Размер автопарка (ориентировочно). Совокупный парк основных игроков оценивается более чем в 1000 автомобилей. Например, парк Aputime составляет более 500 авто, HELLO — более 300 [4].

Влияние макроэкономических факторов. Рост цен на топливо (на 10%), запчасти (на 30-80%) и удорожание лизинга оказывают давление на себестоимость услуг. Кризис в автомобильной отрасли делает каршеринг более привлекательной альтернативой владению личным автомобилем, что может стимулировать спрос.[5]

Потенциальная аудитория. Услуга доступна гражданам с 18-19 лет, с минимальными требованиями к стажу. Привлекательность для молодежи, жителей крупных городов и лиц, откладывающих покупку автомобиля из-за экономической неопределенности.

Регуляторные вызовы. В 2025 году обсуждаются инициативы по обязательной маркировке автомобилей каршеринга для облегчения контроля со стороны ГАИ. Ужесточение регулирования может привести к дополнительным операционным расходам компаний и повлиять на привлекательность услуги для клиентов [4].

Таблица 1. — Сравнительный анализ услуг HELLO и Anytime

Критерий анализа	Hello	Anytime
Автопарк и позиционирование	Ставка на разнообразие и премиальность. Массовые модели (VW Polo, Skoda Rapid), премиальные (Skoda Karoq, VW Tiguan), электромобили Tesla.	Стратегия массовости и унификации. Основу (500+ ед.) составляют VW Polo и Geely Emgrand 7. Наличие BMW 3 Series для премиум-сегмента (требуется возраст от 24 лет и стаж от 2 лет).
Тарифная политика	Поминутная оплата, стоимость начинается от 0,39 руб./мин	Поминутная оплата, стоимость начинается от 0,31 руб./мин.
Программа лояльности	Включает в себя бонусные накопления и скидки, которые можно получить, например, за участие в партнерских акциях или при использовании определенных банковских карт и купонов в мобильном приложении "HELLO"	Начисление бонусных баллов за привлечение новых клиентов и помощь в выявлении нарушений (например, курение в салоне).
Популярность сервиса	По состоянию на последние данные (конец 2023 - начало 2024 года): Оценочное количество посещений в месяц: от 35 000 до 65 000 Рейтинг в Беларуси: Входит в Топ-1000 самых посещаемых сайтов в стране.	По состоянию на последние данные (конец 2023 - начало 2024 года) Оценочное количество посещений в месяц: от 80 000 до 150 000 (учитывая его статус одного из лидеров рынка). Рейтинг в Беларуси: Стабильно входит в Топ-300 самых посещаемых сайтов в стране.
Пики и спады	Пики: Летние месяцы (туризм), новогодние праздники. Спады: Как правило, наблюдаются в межсезонье.	
Ключевые вызовы (общие проблемы)	Техническое состояние автопарка: Часть автомобилей имеет повреждения, требуется тщательная фотофиксация перед поездкой. Взаимодействие с поддержкой: Жалобы на неоперативность и неэффективность службы поддержки. Экономическое давление: Рост цен на топливо и запчасти, что может привести к дальнейшему росту тарифов.	

Примечание: Источник: собственная разработка с источниками [4,5,6].

Проведенный сравнительный анализ операторов каршеринга «Hello» и «Anytime» позволил выявить следующие ключевые различия в их стратегиях.

1) Автопарк и позиционирование: «Hello» реализует стратегию диверсификации, сочетая массовые, премиальные модели и электромобили. «Anytime» придерживается стратегии массовости и унификации с доминированием ограниченного числа моделей.

2) Тарифная политика: Сервис «Anytime» демонстрирует более агрессивную ценовую политику, предлагая минимальную поминутную ставку ниже (0,31 руб./мин), чем «Hello» (0,39 руб./мин).

3) Программа лояльности: Модели лояльности различаются: «Hello» фокусируется на классических партнерских программах, тогда как «Anytime» использует систему поощрений, вовлекающую клиентов в контроль за соблюдением правил.

4) Популярность: По данным веб-трафика, сервис «Anytime» обладает более высокой популярностью, демонстрируя больший объем месячных посещений и более высокий глобальный и национальный рейтинги.

Ключевые операционные вызовы для рынка в целом включают поддержание технического состояния автопарка, оптимизацию работы службы поддержки и минимизацию влияния роста операционных расходов на тарифы.

Заключение. Таким образом, рынок каршеринга в Республике Беларусь представляет собой динамично развивающуюся олигополию с высокой степенью конкуренции между несколькими крупными холдингами и независимыми операторами. Ключевыми тенденциями являются борьба за клиента через улучшение качества сервиса и IT-платформы, а также постепенная экспансия в регионы и сегмент электротранспорта. Преобладающей моделью ценообразования является гибридная (время + пробег), дополненная абонентскими программами и элементами динамического ценообразования. Для дальнейшего устойчивого роста рынка необходимы не только усилия самих операторов, но и развитие со стороны государства сопутствующей инфраструктуры (особенно для электромобилей), а также четкое правовое регулирование, определяющее статус каршеринга, вопросы парковки и ответственности. Комплексное развитие данного сегмента сможет внести значительный вклад в решение транспортных проблем крупных городов Беларуси.

Список цитируемых источников

1. Глобальное исследование рынка каршеринга // PwC. — 2022. — URL: <https://www.pwc.com/>. (дата обращения: 09.09.2025).
2. Каршеринг в Беларуси – цены, фото, отзывы // BestBelarus.by. — URL: <https://bestbelarus.by/services/carsharing/> (дата обращения: 09.09.2025).
3. Каршеринг в Минске для россиян // Belarus365. — URL: <https://belarus365.com/karshering-v-minske-dlya-rossiyan/> (дата обращения: 09.09.2025).
4. Каршеринг в Минске - список компаний, условия и цены на авто — URL: <https://blogtravel.by/karshering-v-minske/> (дата обращения: 09.09.2025).
5. Что автомобильный кризис сделал с белорусским рынком такси и каршеринга — URL: <https://officelife.media/article/people/33105-cto-avtomobilnyy-krizis-sdelal-s-belorusskim-rynkom-taksi-i-karsheringa/> (дата обращения: 09.09.2025).
6. Anytime - каршеринг в Минске – 2007 – 2025 — URL: <https://avtoportal.by/item/karshering-anytime/> (дата обращения: 09.09.2025).

УДК 659

Я. Е. Гулевич

Учреждение образования «Барановичский государственный университет», Барановичи, Республика Беларусь

Научный руководитель А. Н. Прудникова

ОСОБЕННОСТИ АНАЛИЗА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

Введение. Важнейшей задачей любого субъекта хозяйствования является эффективное использование ресурсов. Для осуществления производственного процесса все субъекты хозяйствования должны располагать прежде всего необходимыми основными средствами, поскольку от их состояния и эффективности использования напрямую зависят конечные финансовые результаты деятельности и перспективы долгосрочного развития субъектов хозяйствования, соответственно, вопросы повышения эффективности использования основных средств занимают важное место в системе управления. Современные условия хозяйствования требуют получения максимальной отдачи от вложений, соответственно, основной задачей анализа основных средств является оценка эффективности использования основных средств и выявление возможных резервов повышения эффективности их использования.

Основная часть. Эффективное использование основных средств является одним из важнейших условий успешной работы любого субъекта хозяйствования. Традиционно принято считать, что анализ основных средств проводят в таких основных направлениях, как анализ:

- обеспеченности организации основными средствами;
- состава, динамики и структуры основных средств;
- технического состояния основных средств;
- эффективности использования основных средств;
- использования отдельных видов оборудования.

По результатам анализа по данным основным направлениям выявляются и подсчитываются резервы роста выпуска продукции за счет факторов, связанных с использованием основных средств.

Для проведения анализа основных средств могут использоваться данные, содержащиеся в формах бухгалтерской и (или) финансовой и статистической отчетности организации (бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках, форма 1-ф (ос) Отчет о наличии и движении основных средств и других долгосрочных активов), управленческой отчетности, регистрах бухгалтерского учета и другие сведения. Качество анализа напрямую зависит от достоверности вышеуказанных источников информации.

Для всестороннего анализа и выявления резервов повышения эффективности использования основных средств изначально оценивают наличие и структуру основных средств организации, далее проводят анализ движения основных средств, который позволяет судить о тенденциях, которые проявляются в организации: происходит ли поступление и введение новых основных средств, имеются ли факты выбытия, ликвидации, списания основных средств. Для этого рассчитываются коэффициенты, с помощью которых анализируется движение основных средств. Также проводится анализ технического состояния (годности) и степени износа основных средств, при этом следует отметить, что в условиях действующей в стране амортизационной политики не всегда можно приравнять степень амортизации основных средств к степени их износа, а также следует учитывать все последствия, которые могут возникнуть в связи с неначислением амортизации.

Для обобщающей оценки эффективности и интенсивности использования основных средств, чаще всего, рассчитывают следующие показатели:

фондоотдача — показатель, который призван оценить, какой объем производимой продукции приходится на единицу стоимости основных средств (1 рубль), то есть сколько выручки приносит каждый рубль, вложенный в основные средства. Рассчитывается как отношение стоимости произведенной продукции (или выручки от реализации продукции, товаров, работ, услуг) к среднегодовой стоимости основных средств;

фондоёмкость — показатель, обратный фондоотдаче, который показывает, сколько основных средств необходимо для производства продукции на 1 рубль или для получения одного рубля выручки;