

доступности жилья. Значимость работы состоит в систематизации и развитии теоретического аппарата исследования жилищных финансов и финансового механизма, в развитии теоретических основ создания жилищных лизинговых компаний как новых финансовых институтов.

**Практическое применение полученных результатов** заключается в возможности применения предложенных методик для организации жилищных лизинговых компаний и повышения доступности жилья для населения.

## **ФОРМИРОВАНИЕ ОПТИМАЛЬНОГО ТАРИФА НА СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫЕ УСЛУГИ В СФЕРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

*Д. В. Крошонкин (студент IV курса)*

**Проблематика.** Данная работа направлена на исследование проблем, вызванных государственным регулированием тарифов на социально значимые услуги в сфере общественного транспорта.

**Цель работы.** Выявить недостатки действующей тарифной политики и указать на результат её применении на практике.

**Объект исследования.** Общественный транспорт города Бреста.

**Использованные методики.** Нормативный метод, аналитический метод, метод наблюдения, метод дедукции.

**Научная новизна.** На основании анализа представленных затрат выявлены самые влиятельные статьи по основным направлениям. Выполнены расчеты оптимальной стоимости проезда в общественном транспорте согласно структуре затрат и потенциально рассматриваемой норме прибыли.

**Полученные результаты и выводы.** Значение текущей стоимости проезда в общественном транспорте (0,80–0,85 BYN) в городе Бресте, на примере КУП «Брестский общественный транспорт», а также беря во внимание плановую убыточность данного предприятия за последние 3 года, свидетельствует о том, что текущее государственное регулирование тарифов в сфере общественного транспорта не позволяет, при сформированном значении затрат за 2021 год в размере 23 482 тыс. руб., иметь хотя бы нулевую рентабельность. Ввиду этого была рассчитана оптимальная цена на проезд в общественном транспорте, с учетом субсидирования со стороны местных органов власти, которая составляет 1,80 BYN. Данная величина была выявлена благодаря анализу таких показателей, как процент финансирования за период со стороны местных органов власти, процент самокупаемости, которые составили 29,5 и 38,8 процентов соответственно. Данная величина необходимой стоимости одного проезда в более чем два раза превышает действующую в размере 0,80 BYN, что в итоге и обуславливает появление больших убытков по основному виду деятельности предприятия.

**Практическое применение полученных результатов.** Рассчитанная величина оптимального тарифа, при фиксированном проценте окупаемости, позволит представителям регуляторного органа в полной мере оценить, на сколько в действительности разнятся цены на социально значимые услуги в настоящий момент от их оптимального значения для ведения безубыточной деятельности крупных предприятий.