

Для развития лизинга жилья необходимо дальнейшее развитие нормативного, экономического и организационного обеспечения, соответствующего существу рыночных отношений. Дальнейшим направлением методического обеспечения лизинговой модели в жилищной сфере должна стать разработка методики определения лизинговых платежей, оптимизирующей их ежемесячные суммы, определение механизмов государственной поддержки для лизингополучателей, состоящих на учёте нуждающихся в улучшении жилищных условий, а также вопросы льготного налогообложения.

Список цитированных источников

1. Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Минск, 2021. – Режим доступа: https://kodeksy-by.com/grazhdanskij_kodeks_rb.htm. – Дата доступа: 15.03.2021.
2. Лизинг в Беларуси [Электронный ресурс]. – Минск, 2020. – Режим доступа: <https://myfin.by/wiki/term/lizing-v-belarusi>. – Дата доступа: 15.03.2021.
3. Финансовая грамотность: лизинг жилья – что это? [Электронный ресурс] / ЮрСпектр. – Минск, 2020. – Режим доступа: <https://ilex.by/news/finansovaya-gramotnost-lizing-zhilya-cto-eto/>. – Дата доступа: 15.03.2021.
4. Салагор, И. Р. Жилищный лизинг как инструмент финансового механизма на рынке жилой недвижимости: автореферат / И. Р. Салагор. – Томск, 2014.

УДК 338.984

Крошонкин Д. В.

Научный руководитель: к. э. н., Гарчук И. М.

РАСЧЕТ ОПТИМАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ТАРИФА НА ОКАЗАНИЕ СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ УСЛУГ В СФЕРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Целью данной работы является расчет оптимального тарифа городских перевозок пассажиров, с последующим представлением его для местных органов государственного регулирования.

Для наглядного представления оптимального значения тарифа на проезд в городском общественном транспорте по регулярным маршрутам воспользуемся примером городской транспортной организации КУП «Брестский общественный транспорт». Примеры первого значения оптимального тарифа представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Условия формирования тарифа при отсутствии субсидий

Наименование показателя	Единица измерения	Фактическое значение
Перевезено пассажиров, всего:	тыс. пасс.	3 666,0
Из них, оплативших проезд, всего:	тыс. пасс.	2 351,9
Выручка без НДС и субсидий, всего:	тыс. руб.	987,1
Затраты, всего:	тыс. руб.	2 545,1
Сложившаяся доходная ставка (СДС)	руб./чел.	0,42
Себестоимость на одного пассажира, оплатившего (СПО)	руб./чел.	1,08
Стоимость билета (январь 2022)	руб.	0,70

Примечание – Источник: собственная разработка на основании [1]

Данная таблица отображает условия несоответствия стоимости билета на проезд относительно показателя СПО. В таблице 2 представлен расчет величины оптимального тарифа на проезд в общественном транспорте, что позволит вести безубыточную деятельность для рассматриваемого предприятия. Данный вопрос стоит наиболее остро в настоящий момент времени, так как от стабильности функционирования КУП «Брестский общественный транспорт» косвенно, а иногда даже и напрямую, зависит работа остальных предприятий нашего города.

Таблица 2 – Условия расчета оптимального тарифа при наличии субсидирования

Наименование показателя	Единица измерения	Фактическое значение
Стоимость билета (январь 2022)	руб.	0,70
Процент финансирования за месяц	%	29,5
Процент самокупаемости за месяц	%	38,8
Процент окупаемости с нулевой рентабельностью, при 29,5 % субсидировании	%	70,5
Тариф при 100 % окупаемости	руб.	1,80

Примечание – Источник: собственная разработка на основании [2]

В результате изучения затрат КУП «Брестский общественный транспорт», а также их структуры в зависимости от вида деятельности, можно сделать вывод, что предприятие является транспортной организацией, оказывающей транспортные услуги, а именно услуги перевозки пассажиров по городским и загородным маршрутам, которые в Республике Беларусь относятся к социально значимым услугам и имеют жесткую тарифную политику, устанавливаемую государством, государственными органами. В этой связи формируется значительная разница между доходами и расходами предприятия, что, в свою очередь, приводит к образованию убытков в ходе ведения своей хозяйственной деятельности. Из-за постоянно формирующегося чистого убытка от ведения деятельности предприятия коммунальной формы собственности имеют планово-убыточный характер деятельности. Таким образом, организации транспортной отрасли, оказывающие социально значимые услуги, становятся, в некотором роде, «заложниками» сложившейся ситуации.

На предприятии, ввиду устойчивого характера убыточности тех организаций, из которых оно было образовано (ОАО «Брестский автобусный парк» и КУТП «Троллейбусный парк»), ежегодно проходили мероприятия, связанные с уменьшением затрат по основному виду деятельности. К примерам таких мероприятий можно отнести сокращение некоторых городских и загородных автобусных маршрутов на период каникул в учреждениях образования, сокращение использования осветительной аппаратуры на территории предприятия в летний период и т. п. Данные мероприятия позволили снизить денежные затраты, однако полностью решить основные проблемы не смогли.

Для стабильного функционирования деятельности предприятий общественного транспорта необходимо пересмотреть тарифную политику, но и в данном направлении могут возникнуть трудности, так как социально значимые услуги зависят от платежеспособности населения и прочих факторов.

Другой вариант решения сложившихся проблем можно найти в направлении перехода на альтернативные источники энергии для движения техники, но с сохранением или отказом от автономности передвижения. К примерам альтернативных вариантов топливо-энергетических ресурсов, позволяющих сохранить

автономность автобусной техники, являются газовое топливо и электроэнергия. Однако, ввиду, высокой дороговизны и зависимости от специалистов по обслуживанию такой высокотехнологичной техники, данный вариант не стоит рассматривать как основной и единственный.

Второй возможный вариант использования топливо-энергетического ресурса взамен дизельного топлива для двигателей внутреннего сгорания, однако с условиями отказа от полной автономности, но с её частичным сохранением, будет переход на троллейбусы, имеющие возможность автономного хода. Данный вариант позволит сократить затраты на приобретение дизельного топлива, но полностью отказаться от них невозможно из-за отсутствия контактно-кабельных сетей по загородным регулярным маршрутам и некоторой ограниченности их наличия в некоторых районах города.

Расчет возможного варианта решения сложившихся проблем представлен далее в таблице 3.

Таблица 3 – Экономические показатели возможного решения

Наименование показателя	Единица измерения	Планируемое значение
Количество приобретенной техники	шт.	6
Стоимость единицы техники	тыс. руб.	408,5
Затраты на приобретение, всего:	тыс. руб.	2 452
Лизинговый платеж в год:	тыс. руб.	408,7
Затраты на обучение водителей	тыс. руб.	4,8
Затраты на корректировку маршрутов	тыс. руб.	3
Пройденное расстояние по маршрутам	тыс. км	3 000
Потребление электроэнергии	кВт ч./1000 км	800
Затраты на электроэнергию для транспорта	тыс. руб.	501,6
Затраты на проведение контактно кабельных путей	тыс. руб.	390
Затраты на материалы для ТО и РТО по эл. технике	тыс. руб.	500
Итого по затратам в первый год:	тыс. руб.	1 808,1
Затраты на возможное приобретение диз. топлива	тыс. руб.	2 526
Затраты на материалы для ТО и РТО по диз. технике	тыс. руб.	1 100
Денежные средства, полученные от экономии диз. топлива за год	тыс. руб.	2 024,4
Денежные средства, полученные от экономии затрат на материалы и комплектующие для ТО и РТО	тыс. руб.	550
Денежные средства, полученные от утилизации полностью амортизированных (списанных) автобусов	тыс. руб.	36
Итого по экономии за первый год:	тыс. руб.	2 610,4
Общая эффективность мероприятия	тыс. руб.	802,3

Примечание – Источник: собственная разработка на основании [2]

Таким образом, несмотря на довольно высокую стоимость приобретаемой техники, благодаря переходу на такой потенциально экономичный вид ресурса, как электроэнергия, предприятие может в значительной степени создать условие для высвобождения некоторого количества денежных средств, которые будут использованы для погашения имеющихся обязательств, что в дальнейшем позволит перейти на льготные тарифы приобретения необходимых ресурсов (дизельного топлива и электроэнергии для транспорта). Также следует отметить тот факт, что затраты на внедрение данного мероприятия для последующих периодов, то есть второго, третьего и т. д., будут меньше, чем в первом, на величину

затрат, связанных с обучением и подготовкой водительского состава, корректировкой маршрутов и удлинением контактно кабельных сетей на суммарную величину, равную 397,8 тысячам рублей, что, в свою очередь, позволит высвободить еще большую величину денежных средств для погашения задолженностей по обязательствам предприятия.

Список цитированных источников

1. Официальный сайт КУП «Брестский общественный транспорт» [Электронный ресурс]. – Дата доступа 01.04.2022. – Режим доступа: <http://ap1.brest.by>.
2. Финансовая документация КУП «Брестский общественный транспорт», Брест 2022 // Сайт КУП «Брестский общественный транспорт» [Электронный ресурс]. – Дата доступа 01.04.2022. – Режим доступа: <http://ap1.brest.by>.

УДК 658.512

Прошина А. Д.

Научный руководитель: к. э. н. Гарчук И. М.

АВТОМАТИЗАЦИЯ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА

Одной из важнейших проблем качественной организации учебного процесса в высшем учебном заведении является задача создания автоматизированного учебного расписания. Правильно и точно составленное расписание обеспечивает равномерную загрузку студенческих групп и профессорско-преподавательского состава.

С целью автоматизации планирования было разработано решение, упрощающее процесс создания электронного расписания на основе анализа имеющихся учебных планов специальностей, позволяющий анализировать структуру нагрузки, а также планировать структурную доработку и некоторую унификацию имеющихся учебных планов.

Выделяют следующие этапы процесса автоматизации, применяемые в целом к деятельности того или иного учреждения. Каждый из этапов требует осмысленного и последовательного выполнения.

Этап 1: постановка проблемы, оценка необходимости автоматизации и возможностей предприятия;

Этап 2: формирование требований к программно-аппаратному комплексу, выбор или реализация программного продукта и технического обеспечения;

Этап 3: внедрение программного продукта;

Этап 4: послегарантийное обслуживание программно-аппаратного комплекса.

Прежде чем начать автоматизацию, необходимо ясно и четко сформулировать свои требования к ней. Требуется определить, какие именно функции необходимо автоматизировать. Следует учитывать, что зачастую внедрение автоматизированных систем снижает степень влияния человеческого фактора на выполнение тех или иных операций.

Выбор программного продукта или среды его разработки не следует отделять от выбора технического обеспечения, на котором предстоит в дальнейшем работать. Не следует забывать и об имеющейся информационной системе вуза [1].

Выбор варианта – покупать или разрабатывать самим – полностью зависит от каждого образовательного учреждения в отдельности. Здесь играет большую роль готовность в финансировании проекта, профессионализм разработчиков –